

**BACCALAURÉAT TECHNOLOGIQUE
SCIENCES ET TECHNOLOGIES
DE LA GESTION**

**ÉPREUVE DE MANAGEMENT
DES ORGANISATIONS**

**Durée de l'épreuve : 3 heures
Coefficient : 4**

Le sujet comporte 7 pages numérotées de 1/7 à 7/7

L'usage des calculatrices n'est pas autorisé

Créer des infrastructures en s'investissant dans une démarche de développement durable.

Afin de mutualiser leurs moyens, des communes se regroupent au sein de la communauté d'agglomération Perpignan Méditerranée et mettent en œuvre un projet de transport en commun écologique et innovant.

Vous analyserez la situation de management présentée dans les annexes 1 à 8 en répondant aux questions suivantes :

- 1- Caractérisez l'organisation Perpignan Méditerranée par sa forme, son type, sa finalité, ses ressources et son champ d'action géographique.
- 2- Montrez en quoi cette organisation remplit des missions de service public. Justifiez votre réponse.
- 3- Établissez un diagnostic externe de la communauté d'agglomération en vous limitant au domaine des transports.
- 4- Présentez le problème de management auquel est confrontée cette organisation.
- 5- Identifiez et qualifiez la décision prise. Justifiez votre réponse.
- 6- Montrez dans quelle mesure, à travers ce projet, la communauté d'agglomération respecte les principes fondamentaux de service public.
- 7- Déterminez quelles sont les parties prenantes à ce projet et quels sont les enjeux pour chacune d'elles.

ANNEXES :

Annexe 1 : La communauté d'agglomération de Perpignan Méditerranée

Annexe 2 : Le conseil de communauté

Annexe 3 : Les compétences à l'échelle de Perpignan Méditerranée

Annexe 4 : L'édito du président de la communauté d'agglomération de Perpignan Méditerranée

Annexe 5 : Bus-tram - Radiographie du projet

Annexe 6 : La tarification sociale à l'échelle de l'agglomération

Annexe 7 : Le Grenelle de l'environnement, un projet plébiscité par l'État

Annexe 8 : Extraits du schéma régional des transports et communications – Horizon 2030

Annexe 1 : La communauté d'agglomération de Perpignan Méditerranée

Perpignan Méditerranée c'est :

- Mutualiser les moyens

La Communauté d'agglomération n'est pas un échelon administratif de plus, c'est une mutualisation des moyens humains, financiers et techniques. Son personnel provient essentiellement des services des communes membres. Dans le cadre de la loi, les communes décident ensemble de transférer à Perpignan Méditerranée certaines de leurs compétences.

Dès lors, c'est à Perpignan Méditerranée d'assurer le service à la place de la commune et de l'organiser cette fois-ci sur l'ensemble des communes.

- Penser à l'avenir du territoire et à ses habitants

Dans chacune de ses actions aujourd'hui, Perpignan Méditerranée veille au développement durable des ressources naturelles et du patrimoine du territoire des 26 communes afin de les préserver pour les générations futures.

- Incitation au regroupement

L'État encourage le regroupement des communes et attribue une dotation de 45 euros par habitant directement à la communauté d'agglomération.

Perpignan Méditerranée en chiffres c'est :

- 225 132 habitants au 1er janvier 2010 (+ 5 % par rapport à 2006 selon l'INSEE),
- 22 km de littoral méditerranéen,
- une agriculture encore très présente occupant 45 % du territoire,
- 25 % du territoire urbanisé (surface multipliée par 2,5 en 30 ans),
- 89 357 abonnés au service de l'eau,
- 26 lignes de transport urbain sur le territoire de Perpignan Méditerranée,
- 8,7 millions de voyageurs sur l'ensemble du réseau en 2008,
- 672 agents employés par Perpignan Méditerranée au 1^{er} janvier 2010,
- un budget de 232 millions d'euros en 2010.

Dépenses : fonctionnement : 61 % ; investissement : 39 %

Recettes : impôts : 54 % ; subventions et dotations de l'État : 17 % ;

emprunts : 22 % ; produits divers (ventes de prestations) : 6 %.

Extrait du site d'agglomération de commune de Perpignan Méditerranée.

Annexe 2 : Le conseil de communauté

Perpignan Méditerranée Communauté d'Agglomération est administrée par un conseil de communauté composé de 107 conseillers communautaires, dont le président et 32 vice-présidents, élus au sein des conseils municipaux des 26 communes membres. Chaque commune est représentée proportionnellement à son nombre d'habitants, sous réserve qu'aucune commune n'ait plus de la moitié des sièges, toute commune devant avoir au moins un siège. Le conseil de communauté fixe les grandes orientations de la politique communautaire et vote le budget.

Extrait du site d'agglomération de communes de Perpignan Méditerranée.

Annexe 3 : Les compétences à l'échelle de Perpignan Méditerranée

- Développer l'économie :

L'action économique de Perpignan Méditerranée, qui s'appuie sur la taxe professionnelle unique instaurée sur le territoire, vise le développement des entreprises existantes et l'implantation de nouvelles, à travers une politique de filières.

- Transporter en bus et organiser les déplacements :

À travers son plan de déplacements urbains, toutes les formes de déplacements sont pensées puis mises en œuvre à l'échelle de l'agglomération. Le service des transports urbains est exploité par un organisme privé pour le compte de Perpignan Méditerranée.

- Protéger l'environnement :

Perpignan Méditerranée est soucieuse du cadre de vie, des espaces naturels et de son territoire. Sa mission est de cultiver les richesses de demain en préservant la nature pour les générations futures. 17 000 visiteurs par an à l'étang de Canet-Saint-Nazaire (communes de Perpignan Méditerranée).

- Dynamiser la politique de la ville :

Perpignan Méditerranée soutient et impulse des actions visant à favoriser l'expression citoyenne (sécurité routière, conseils municipaux des jeunes...). Elle est aussi à l'origine de la création d'une maison de l'emploi à Perpignan.

- Aménager, équiper, construire :

Perpignan Méditerranée s'occupe des routes intercommunales, zones d'activités, aires des gens du voyage, pistes cyclables ou encore des bâtiments à vocation intercommunale...

- Collecter et traiter les déchets :

Perpignan Méditerranée est chargée de ce service sur les communes. 82 069 tonnes d'ordures ménagères collectées en 2006.

- Gérer l'eau :

Perpignan Méditerranée fournit de l'eau potable sur les communes, traite les eaux usées domestiques et industrielles et agit pour améliorer l'évacuation des eaux pluviales.

- Harmoniser l'offre de logement :

Autorité organisatrice du logement, Perpignan Méditerranée intervient dans le domaine de l'habitat sur le territoire intercommunal, en particulier sur le logement social.

Extrait du site d'agglomération de commune de Perpignan Méditerranée.

Annexe 4 : L'édito du président de la communauté d'agglomération de Perpignan Méditerranée

Le Grenelle de l'environnement l'a démontré et chacun en a conscience : il est vital d'adapter nos modes de déplacement à la lutte contre le réchauffement climatique. C'est pour cela que, depuis 2003, Perpignan Méditerranée s'engage, sur la base du « droit au transport pour tous », à développer un réseau de transports publics desservant l'ensemble de son territoire.

Pour créer les conditions d'une mobilité durable, il est nécessaire de franchir une nouvelle étape : proposer un service plus attractif et ambitieux, conforme à la volonté de Perpignan et de son agglomération de s'affirmer en tant que métropole méditerranéenne au sein d'un espace transfrontalier d'un million d'habitants, entre Gérone et Narbonne.

Le bus-tram, la solution retenue par Perpignan Méditerranée

Fiable et rapide, accessible et confortable, le bus-tram est un nouveau concept de transports publics qui allie :

- un « haut niveau de service », avec des véhicules hybrides innovants, une parfaite accessibilité aux personnes handicapées et de nouveaux services proposés en stations (informations en temps réel, bornes de distribution de titres de transport...),
- des voies réservées, un système de priorité aux carrefours, une fréquence de passage renforcée et des horaires de fonctionnement étendus.

Avec le bus-tram, le cap est fixé : atteindre 14 millions de voyageurs en 5 ans.

Extrait du magazine d'informations de la communauté d'agglomération de février 2010.

Annexe 5 : Bus-tram - Radiographie du projet

Le bus-tram : le bon choix pour l'agglomération de Perpignan

- 20 000 voyageurs par jour attendus sur les lignes de bus-tram, 2 fois plus de passagers qu'aujourd'hui sur le même itinéraire ;
- le choix du bon sens économique : 48 millions d'euros d'investissement contre, en moyenne, 300 millions pour un tramway ;

L'effet bus-tram pour tous les habitants de l'agglomération

- une meilleure qualité de service et un gain de temps pour tous les bus de l'agglomération grâce aux infrastructures bus-tram ;
- une réorganisation de l'ensemble du réseau de bus pour conjuguer efficacité du bus-tram et service de proximité ;

Le bus-tram, le choix de la qualité de service et de l'accessibilité

- des stations spacieuses équipées de panneaux d'information en temps réel « votre bus-tram dans 2 minutes » ;
- des stations et des véhicules entièrement accessibles aux personnes à mobilité réduite : informations visuelles et sonores, dispositifs d'aide à la montée dans les véhicules, etc. ;
- une circulation fluide et des temps de parcours garantis grâce aux voies réservées et aux systèmes de détection des bus-tram aux carrefours : les voitures s'arrêtent et le bus-tram passe ;

- un service de grande qualité : des bus-tram plus souvent (toutes les 4 minutes en heure de pointe) et plus longtemps (un service étendu le matin et en soirée).

Un projet au cœur du Plan Climat Territorial

- un bus-tram plein = une file ininterrompue de 750 mètres de voitures sur le pont Arago ou en centre-ville ;
- une diminution importante du trafic automobile en cœur de ville et des conditions de circulation apaisées et sécurisées au bénéfice de tous ;
- plus d'espace et de meilleures conditions de circulation pour les cyclistes et les piétons, avec des trottoirs élargis et des voies réservées aux bus conçues pour accueillir les vélos en sécurité ;
- une économie de 110 tonnes équivalent pétrole et de 330 tonnes de CO₂ réalisée tous les ans ;

Les premiers bus-tram en circulation à l'été 2011

- 18 mois, c'est le délai nécessaire pour :
 - bénéficier des dernières avancées technologiques en matière de motorisation hybride à hautes performances environnementales ;
 - réaliser les premiers aménagements prévus ;
- d'ici là, chacun sera invité à donner son point de vue sur le design extérieur et l'ambiance intérieure du véhicule.

Extrait du magazine d'informations de la communauté d'agglomération de février 2010.

Annexe 6 : La tarification sociale à l'échelle de l'agglomération

La mobilité est un facteur important d'intégration et de cohésion sociale. Les transports publics ont un rôle essentiel à jouer pour faciliter l'accès à l'emploi, la formation ou les loisirs. La précarité financière conduit souvent à l'achat des titres de transport les plus chers ! (tickets à l'unité).

À travers le nouveau contrat de transports, Perpignan Méditerranée renforce et développe sa politique en matière de tarifs sociaux. Avec l'extension du réseau de bus aux 24 communes de l'agglomération, c'est l'ensemble du territoire communautaire qui est ouvert aux bénéficiaires des titres sociaux domiciliés sur une commune de l'agglomération. Conformément aux dispositions de la loi Solidarité et Renouvellement Urbains, deux critères sont mis en avant dans les conditions d'attribution de tous les titres sociaux :

- une condition de ressources (être non imposable)
- être domicilié sur une commune de l'agglomération.

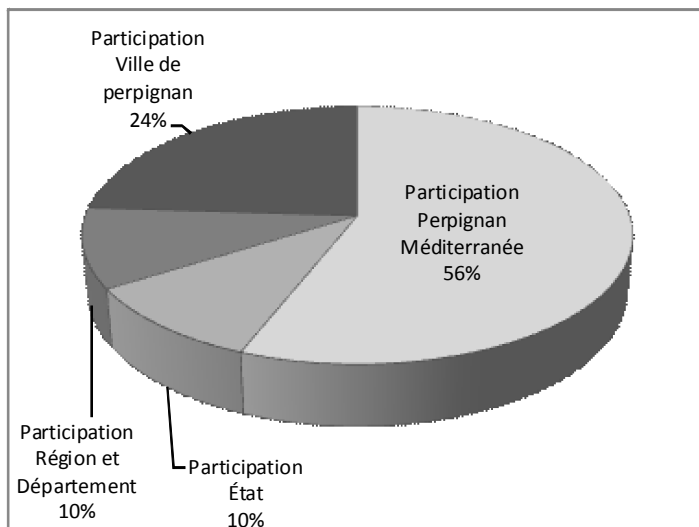
Extrait du site d'agglomération de commune de Perpignan Méditerranée.

Annexe 7 : Le Grenelle de l'environnement, un projet plébiscité par l'État

Zoom sur le financement du projet

Coût global du projet : 48 millions d'euros.

Après une expertise technique et financière détaillée des dossiers déposés par une quarantaine de collectivités au titre de l'appel à projets « transports urbains », l'État a choisi de retenir le projet de bus-tram porté par Perpignan Méditerranée. Ainsi, c'est aux côtés de grandes collectivités telles que la communauté urbaine de Bordeaux ou encore le syndicat mixte des transports en commun de l'agglomération grenobloise, qu'elle se verra prochainement attribuer une subvention de 4,4 millions d'euros pour l'aider dans la réalisation de son projet de bus-tram.



Extrait du magazine d'informations de la communauté d'agglomération de février 2010.

Annexe 8 : Extraits du schéma régional des transports et communications – Horizon 2030

[...] Toutes choses égales par ailleurs et à structure de la population constante, la demande globale de déplacements augmenterait donc de l'ordre de 30 % entre 2006 et 2030.

Pour le Languedoc-Roussillon, deux phénomènes sont à même d'impacter substantiellement le système des transports : le vieillissement de la population et l'arrivée sur le territoire de nouveaux actifs. Le taux de variation annuel de la population des plus de 60 ans entre 2005 et 2030 est estimé à plus de 2,2 % contre 0,7 % pour le reste de la population. Un des enjeux est donc de développer une offre pertinente de transports répondant aux besoins des seniors (accessibilité, confort, etc.).

Si les besoins en déplacements sont globalement moindres pour les seniors, il semble cependant que ce phénomène sera au moins compensé par l'arrivée toujours massive sur le territoire d'actifs et d'étudiants, populations traditionnellement très mobiles. Le système des transports devra être en mesure de répondre efficacement à la demande en déplacements de cette population, maillon essentiel du dynamisme régional.

Si la mobilité de la population résidente est essentielle dans l'analyse du système des déplacements, c'est, *in fine*, la population effectivement présente sur le territoire qui constitue la base des usagers du système des transports. On constate pendant la période estivale une forte hausse de la population présente sur le territoire. Dans le même temps, le trafic routier augmente fortement sur les axes principaux.

L'enjeu du système des transports à moyen et long terme est *in fine* de pouvoir répondre à l'évolution des besoins en déplacements, induits par l'attractivité de la région et l'évolution structurelle de la population.