

# LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS DE PROVINCE



**Guy LE BRAS, Directeur Général du GART**

Etats généraux du financement des  
transports publics de Nîmes Métropole

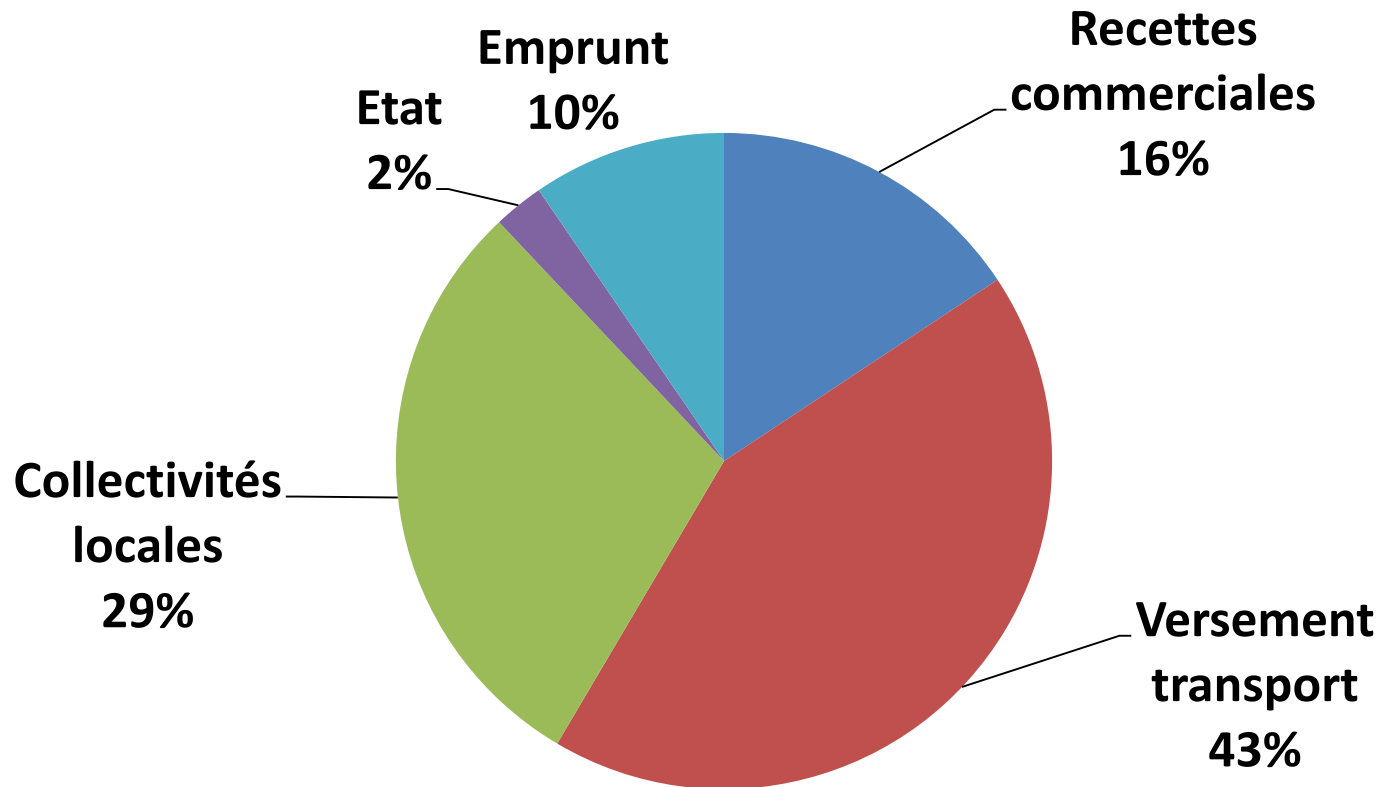
3 juin 2015



GROUPEMENT DES AUTORITÉS  
RESPONSABLES DE TRANSPORT

# SOURCES DE FINANCEMENT DES TPU

||| Plus de 8 milliards d'€ consacrés aux transports urbains de province en 2013



Source : Enquête annuelle sur les transports urbains  
DGITM, CEREMA, GART, UTP sur 186 réseaux

# SOURCES DE FINANCEMENT DES TPU

## ||| Le versement transport

- Impôt assis sur la masse salariale des entreprises publiques et privées de plus de 9 salariés
- Principale source de financement des TPU
- 3,7 Mds € collectés en 2013 par 242 AOM en Province (3, 4 Mds € en IDF)

## ||| Les recettes commerciales

- Comprennent en majorité la participation des usagers

# SOURCES DE FINANCEMENT DES TPU

## ||| Les collectivités locales

- Participation du budget principal au budget transport
- Contribution des collectivités membres ou non de l'AO : communes, conseil départemental, conseil régional ...

## ||| L'Etat

- Principalement par le biais des appels à projets TCSP

# UN MODELE ECONOMIQUE A REDEFINIR ?

## ||| Une situation financière structurellement fragile :

- ⊖ Hausse continue des coûts d'exploitation face au tassement des recettes commerciales
- ⊖ Donc dégradation du R/D depuis plus d'une dizaine d'années : de 45% au milieu des années 90 à moins de 30% en 2013
- ⊖ Essoufflement du VT
- ⊖ Contraction des budgets des collectivités accentuée désormais par la baisse des dotations de l'Etat

# PREMIER TOUR DE FRANCE GART-UTP

||| 40 recommandations pour améliorer l'équilibre économique du TPU et favoriser le report modal (2012-2013) autour de 3 axes :

## 1<sup>er</sup> axe : l'offre de Transport

- Réaliser un examen détaillé du réseau (trafics et coûts) pour une analyse partagée entre les communes au regard des services attendus
- Hiérarchiser et rationaliser l'offre de transport
- Réflexion à mener sur la gestion du parc et des équipements : groupement de commande, standardisation...

# PREMIER TOUR DE FRANCE GART-UTP

## 2<sup>e</sup> axe : Politique tarifaire

- Indexer les prix des titres sur l'inflation
- Réévaluer les prix des titres lors de toute évolution significative de l'offre
- Se réinterroger sur ses pratiques de tarification sociale

## 3<sup>e</sup> axe : Aménagement urbain et infrastructures

- Améliorer la vitesse commerciale qui conditionne fréquence, régularité et respect des temps de parcours
- Associer stationnement et mobilité durable

# SECOND TOUR DE FRANCE GART-UTP

## ||| 6 étapes, 6 thématiques autour de l'optimisation des ressources :

- ⊖ La lutte contre la fraude
- ⊖ La place du transport public dans les agglomérations intermédiaires
- ⊖ La tarification solidaire
- ⊖ L'intermodalité et la billettique
- ⊖ L'optimisation des investissements et standardisation des matériels roulants et embarqués
- ⊖ L'optimisation de l'exploitation des réseaux



# AU NIVEAU LOCAL

## III Tendance à l'optimisation et à la rationalisation

### Pourquoi ?

- Raréfaction des ressources
- Renouvellement des instances suite aux élections municipales de mars 2014

### Tant sur le fonctionnement ...

- Baisse de l'offre kilométrique dans certains réseaux
- Accentuation de la lutte contre la fraude

### ... Que sur l'investissement

- Remise en question (Amiens, Avignon), report (Montpellier) ou abandon (Niort) de certains projets de TCSP

# EXEMPLE DE NANTES METROPOLE

## III Démarche ancienne d'optimisation du réseau (2009)

**Objectifs :** poursuivre le développement du réseau et notamment celui des lignes Chronobus

**Comment ?** Par la mise à contribution de toutes les parties prenantes

- **Exploitant** : amélioration des coûts de production internes de la SEMITAN
- **AO** : amélioration des coûts de production externes par la mise en place d'un programme d'aménagement de voirie permettant une amélioration des temps de parcours et de la régularité des bus.

# EXEMPLE DE NANTES METROPOLE

- **Communes membres de l'AO** : Restructuration du réseau entraînant la suppression de 4 % de l'offre de transport la moins productive commercialement dans chacune des 24 communes de l'agglomération.
- **Usagers** : augmentation de la part payée par l'utilisateur des transports publics par le biais d'une augmentation générale des tarifs de l'ordre de 12 % en une fois, puis d'une augmentation mesurée mais régulière de l'ordre de 2,5 % chaque année.

⇒ **En définitive, renforcement de l'offre « utile » et rationalisation de l'offre par allègement ou adaptation des services les moins performants et les moins fréquentés.**

# EXEMPLE DE LA CA DU LAC DU BOURGET

## ||| Constats DSP 2007-2014

- ⊖ Doublement de la subvention du budget principal au budget annexe transport
- ⊖ 3 lignes sur les 20 du réseau représentaient 89% des passagers et 48% des courses
- ⊖ 3 lignes sur les 20 transportaient plus de 3 passagers par course

## ||| Objectifs DSP 2015 - 2020

- ⊖ Réduction de la subvention versée à l'opérateur de 1 M€ par an
- ⊖ Optimisation du réseau : hiérarchiser le réseau pour répondre à 95% des besoins de déplacements



GROUPEMENT DES AUTORITÉS  
RESPONSABLES DE TRANSPORT

# Merci de votre attention

Rendez-vous à Lyon aux  
25<sup>e</sup> Rencontres Nationales du Transport Public les  
30 septembre, 1<sup>er</sup> et 2 octobre pour deux tables-  
ronde consacrée à l'optimisation des ressources,  
synthèse des échanges du Tour de France GART-UTP

