



Séminaire Régional  
sur **les Déplacements  
Urbains en Méditerranée**

Sous le thème

**QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS**

*22 & 23 janvier 2008, Skhirat, Maroc*

## Quels financements pour les transports publics?

*Mohamed MEZGHANI*

*Directeur du Bureau Afrique du Nord et Moyen Orient*

*Union Internationale des Transports Publics (UITP)*

*[mohamed.mezghani@uitp.org](mailto:mohamed.mezghani@uitp.org)*

# Le contexte de la mobilité urbaine



- Urbanisation croissante mais en périphérie des villes
- Augmentation rapide de la motorisation
- Congestion accrue du trafic
- Changements dans les comportements et les styles de vie des citoyens
- Croissance forte de la demande énergétique, des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution
- Baisse des financements publics



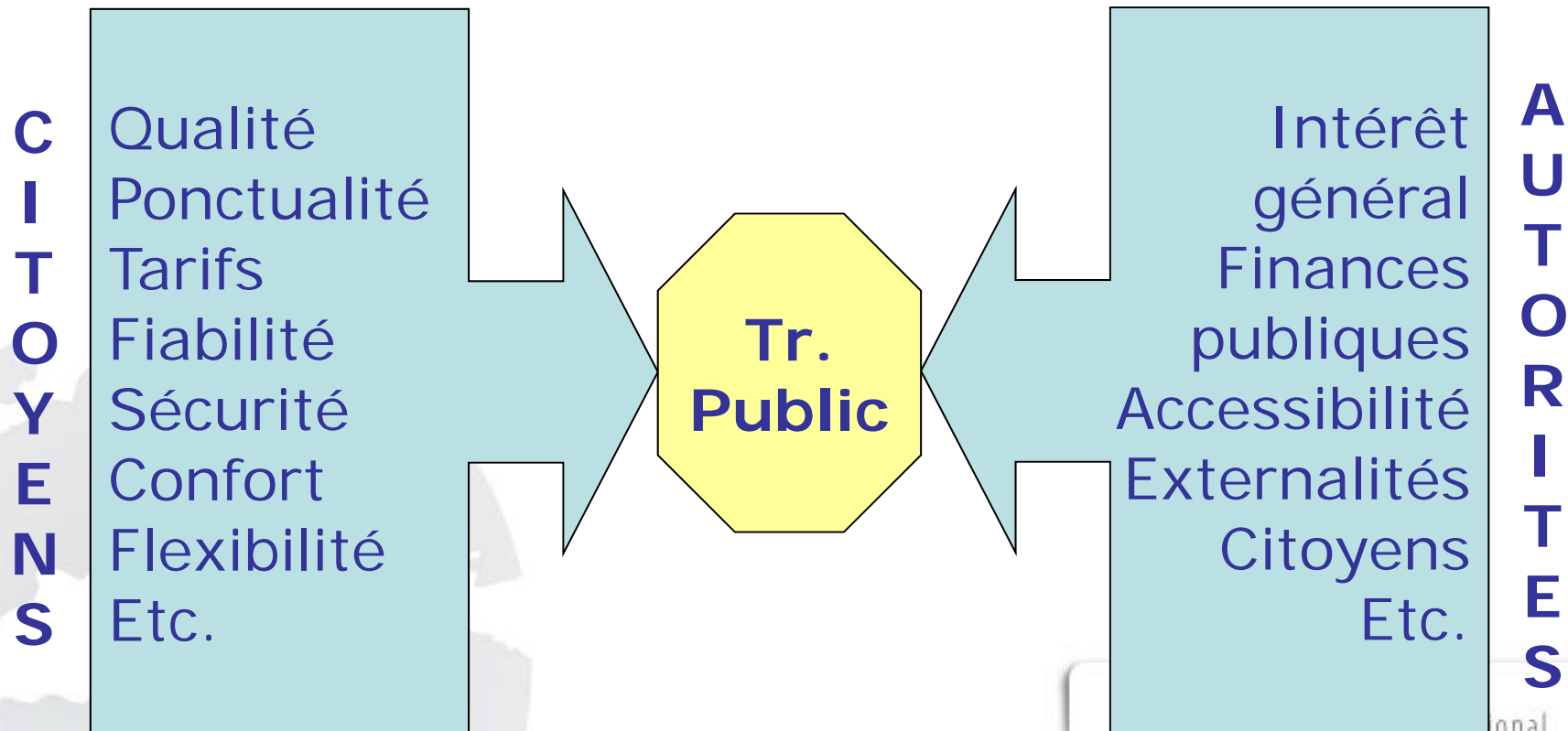
# La problématique du transport public



- Service public et approche sociale
- La définition du service (lignes, tarifs, horaires, etc.) reflète des objectifs politiques des autorités pas nécessairement compatibles avec les objectifs commerciaux des exploitants
- Avoir recours à des compensations financières ne veut pas dire que la gestion est inefficente



# Le dilemme du transport public



# Le dilemme du transport public



Le transport public doit trouver les moyens financiers pour pouvoir se développer de telle façon à satisfaire les exigences croissantes des **citoyens**, les objectifs définis par les **autorités** et les contraintes du service public tout en assurant des revenus suffisants à l'**exploitant**.



# Relations contractuelles



- Le contrat répartit les risques et les responsabilités
- Contrat ≠ Mise en concurrence
- Public vs. Privé
- Le contrat doit clairement refléter les niveaux de décision: stratégique, tactique, opérationnel
- Différents types de contrat: à coût brut, à coût net, franchise/concession




# Distribution des risques et responsabilités



	Régie	Coût brut	Coût brut + Incitations	Coût net contrôlé	Coût net	Marché Libre
Recettes	AUT	AUT	AUT/OP	OP	OP	OP
Tarifs	AUT	AUT	AUT	AUT/OP	OP	OP
Horaires	AUT	AUT	AUT	AUT/OP	OP	OP
Qualité	AUT	AUT	AUT/OP	OP	OP	OP
Marketing Information	AUT	AUT	AUT	AUT/OP	OP	OP
Arrêts	AUT	AUT	AUT	AUT/OP	OP	OP
Vente tickets	AUT	AUT/OP	AUT/OP	OP	OP	OP
Coût d'exploitation	AUT	OP	OP	OP	OP	OP
Compensation	AUT	AUT	AUT	AUT	AUT	OP
Exploitation	AUT	OP	OP	OP	OP	OP

# Augmenter les revenus & Maitriser les dépenses



<b>Revenus</b>	<b>Dépenses</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Recettes tarifaires</li><li>• Autres revenus commerciaux</li><li>• Compensations sociales</li><li>• Autres rémunérations</li><li>• Incitations à la qualité</li><li>• Subventions croisées</li><li>• Dotations publiques aux investissements</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Dépenses en personnel</li><li>• Coûts liés au parc</li><li>• Carburants et huiles</li><li>• Système d'information</li><li>• Organisation de l'entreprise</li><li>• Productivité</li></ul> <div data-bbox="1406 1203 2002 1455"><p>Séminaire Régional sur les Déplacements Urbains en Méditerranée</p><p>Sous le thème QUALITÉ DE VIE ET COMPÉTITIVITÉ DES VILLES : UN DÉFI POUR LES POUVOIRS PUBLICS</p></div>



# Recettes tarifaires



- Définir une tarification qui reflète le plus possible la structure des coûts
- Développer des tarifs ciblés selon le type d'utilisateur
- Intégration des tarifs / de la billetterie
- Introduction de la billettique
- Lutte contre la fraude
- Marketing et promotion



# Diversification des sources de revenus



- ➔ Publicité
- ➔ Transport à la demande
- ➔ Abris bus
- ➔ Entretien pour d'autres sociétés
- ➔ Valorisation du patrimoine immobilier
- ➔ Conseil et assistance technique
- ➔ Collaboration avec d'autres acteurs des services urbains



# Compensations sociales



- Elles sont la conséquence de tarifs ou de services sociaux imposés par l'autorité publique
- Elles devraient être payées directement aux bénéficiaires finaux pour éviter les distorsions tarifaires



# Incitations à la qualité



- Inclure dans les contrats d'exploitation des attentes en matière de qualité (disponibilité, sécurité, ponctualité, etc.)
- Prévoir un système de bonus/malus pour motiver l'exploitant



# Maitriser les coûts d'exploitation



- Bus: conducteur-receveur
- Métro: sans conducteur
- Coût du cycle de vie du véhicule
- Conduite économique
- Carburants alternatifs
- Planification et gestion informatisées du parc et du personnel (graphiquage, habillage)
- Restructuration de l'entreprise, implication du personnel et processus de décision
- Productivité interne et externe
- Allègements fiscaux et douaniers



# Où trouver les nouvelles sources de financement?



- En internalisant les coûts externes générés par les déplacements urbains (Principe du pollueur payeur)
- En faisant contribuer les bénéficiaires autres que les usagers (Principe du bénéficiaire payeur)
- En développant des partenariats publics privés (PPP)



# Pollueur payeur



- Ceux qui sont à l'origine d'un problème doivent en compenser les coûts qu'ils font subir aux autres (la communauté). Cette compensation devra être utilisée pour financer des solutions alternatives.
- Exemples:
  - Taxes sur les carburants
  - Taxes environnementales
  - Frais de stationnement
  - Péage urbain (*Congestion charging*)



# Bénéficiaire payeur



- Ceux qui bénéficient (directement ou indirectement) de la mise à disposition d'un mode de transport durable doivent contribuer à son financement.
- Exemples:
  - Employeurs
  - Commerçants / centres commerciaux
  - Promoteurs fonciers et immobiliers  
(*Value capture*)
  - Secteur touristique





# Partenariat public privé



- Un contrat à moyen/long terme impliquant une autorité publique et des acteurs privés
- Service traditionnellement fourni par le secteur public. L'initiative vient généralement de l'autorité publique
- Financement, construction ou renouvellement, exploitation et maintenance d'une infrastructure/projet
- Partage des risques et des rémunérations
- Compétences multidisciplinaires, structure contractuelle, légale et organisationnelle très complexe
- Vue sur la durée de vie de l'infrastructure/projet



# Conclusion



- Spécificité du transport public (social vs. commercial)
- Ne pas confondre la mission du transport public et les objectifs de l'exploitant
- Public vs. Privé: le problème n'est pas là!
- Transparence dans les relations autorité-exploitant
- Cohérence dans les politiques
- Spécificités régionales?
- Volonté politique



# Prochain séminaire de l'UITP



**« Quels transports publics pour les villes de la Méditerranée et du Moyen Orient? »**

**Tunis, 24-26 mars 2008**

**[www.uitp.org](http://www.uitp.org)  
[mena@uitp.org](mailto:mena@uitp.org)**

