

# Le financement du transport public urbain en France

Contact :

Laurent MAZILLE ([laurent.mazille@transdev.com](mailto:laurent.mazille@transdev.com))

Catalan Mobility Conference – 8 juin 2016



# L'organisation du transport AOM / Opérateurs



Des  
transports  
publics  
décentralisés

La Loi de 1982 a décentralisé l'organisation du transport public aux autorités locales.

4 niveaux de compétence administrative :

- Les communes et intercommunalités : organisation et exploitation des services de transport urbain
- Les départements : organisation et exploitation des services de transport routier interurbain
- Les régions : organisation et exploitation des services de transport ferroviaire régional
- L'Etat : organisation des TET et stratégie nationale



## Les 4 niveaux d'AOM

AUTORITES ORGANISATRICES DE TRANSPORT	TRANSPORT PUBLIC (modes et services)
Communes (généralement regroupées)	<ul style="list-style-type: none"><li>• Transports urbains routiers et ferrés par autobus, trolley, tramway, métro</li><li>• Lignes régulières, Transport à la Demande, Services spécialisés PMR, nouveaux services à la mobilité ...</li></ul>
Départements	<ul style="list-style-type: none"><li>• Transports interurbains routiers par autocars et Lignes régulières et transports scolaires (transférés aux Régions en 2017)</li><li>• Transport à la Demande Handicapés</li></ul>
Régions	Transports régionaux ferroviaires TER (et TER par autocars)
Etat	Trains d'équilibre du territoire (TET)



## Le rôle des AOM

Elles définissent la politique des transports sur

leur territoire de compétence :

- La détermination de l'offre de transport : nombre de lignes, nombre de véhicules, fréquences, arrêts...

Le choix du mode de gestion : régie ou Délégation

- de Service Public (DSP) et leur opérateur

L'élaboration des documents de planification : PDU, plan transport, plan climat énergie territorial...



## Le rôle des AOM

Elles participent au financement des transports publics :

- La décision de l'instauration ou non du Versement Transport sur leur périmètre de compétence
- La fixation générale des tarifs, y compris les règles de la tarification sociale
- Le versement des compensations aux opérateurs
- La réalisation des investissements en infrastructure et l'acquisition du matériel roulant et des équipements de services (SAEIV, billettique...)



Les missions  
de  
l'opérateur

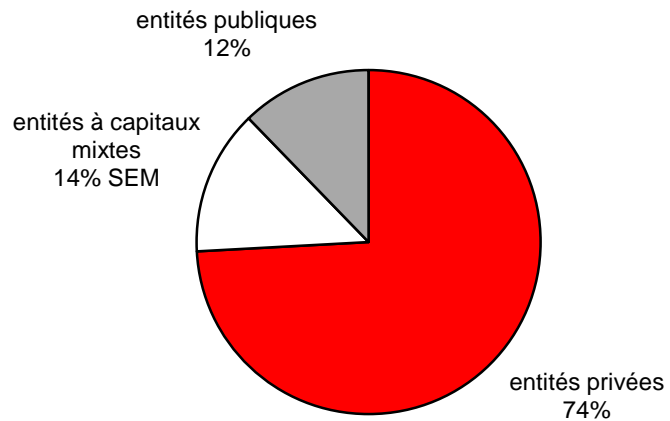
### Missions de service public

- La production du service
- Le conseil / l'assistance technique
- La qualité de service

### Missions d'entrepreneur

- La stratégie d'entreprise
- La gestion des ressources humaines : 60 % des coûts
- La maîtrise des coûts : RH, carburants, maintenance...

# La typologie des opérateurs








Les enjeux du transport  
Report modal et  
équilibre économique




# L'extension des mobilités



La mobilité des Français a changé avec l'évolution des modes de vie :

- 50 % des déplacements sont hors « domicile-travail » et « domicile-école/études »
- Un élargissement des horaires d'utilisation des réseaux
- réseaux

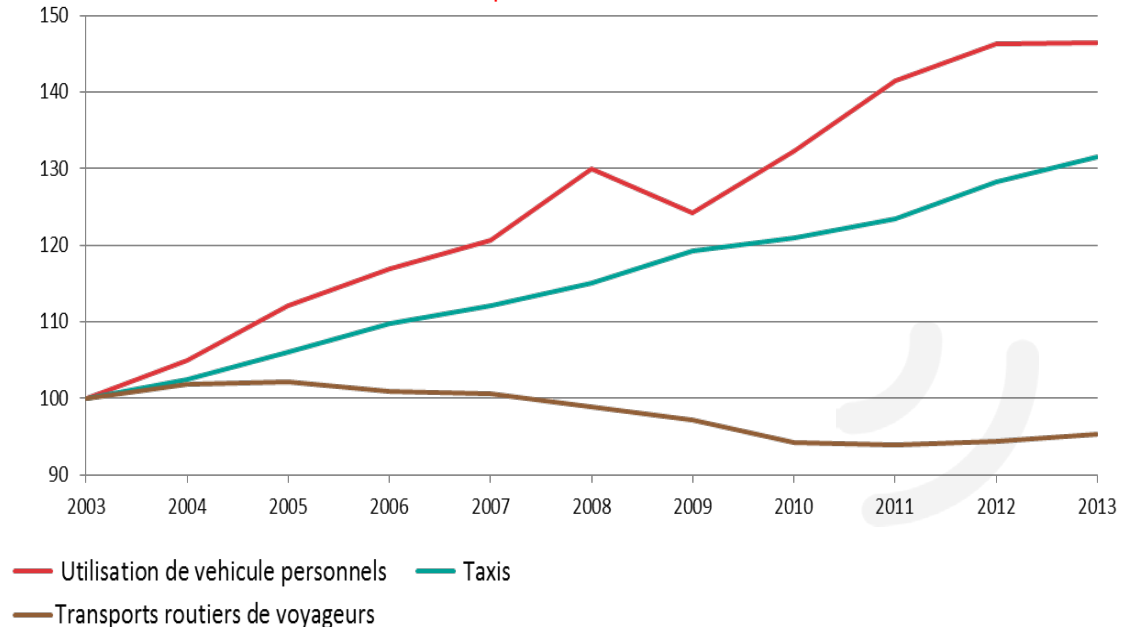
Un accès étalé aux urbanités



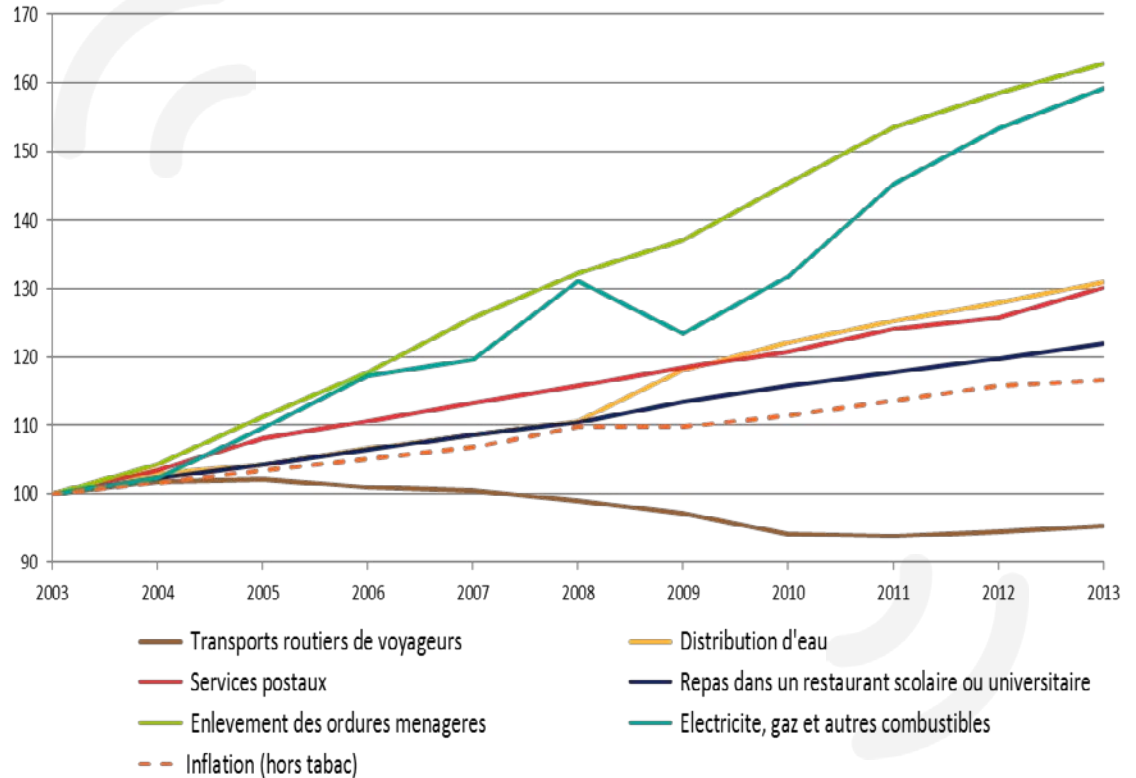
L'élargissement continue des périmètres de transport urbain et du nombre de personnes desservies (30 millions d'habitants)

Une idée  
reçue tenace  
: « le  
transport  
public coûte  
cher »

Un facteur 3 entre les coûts d'un km parcouru en ville : 0,30€ pour la VP et 0,10€ en TP (étude Beauvais pour la FNAUT, 2011). Un écart qui tend à se creuser.



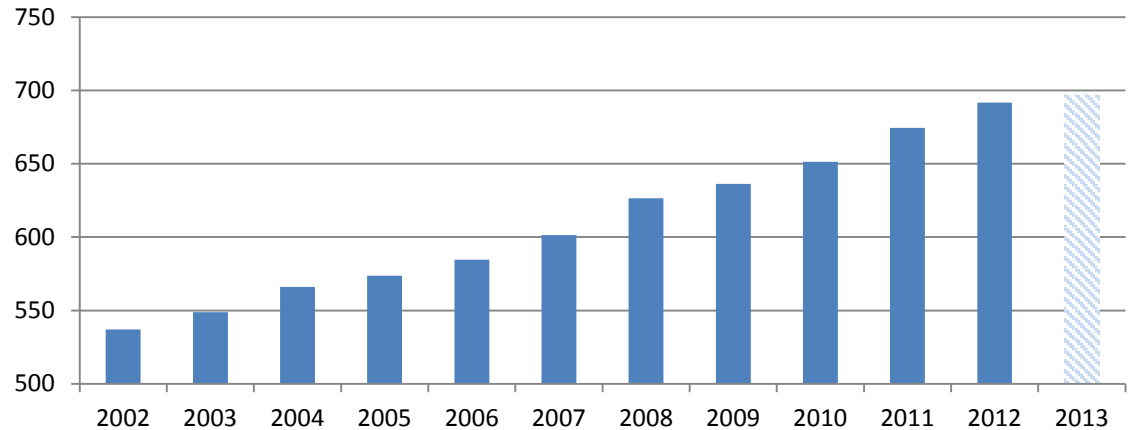
Le transport public : un service dont le prix évolue moins vite que les autres services publics



# Offre et trafic du TPU

Dans les réseaux de province, l'offre kilométrique a progressé de près de 29 % entre 2002 et 2013.

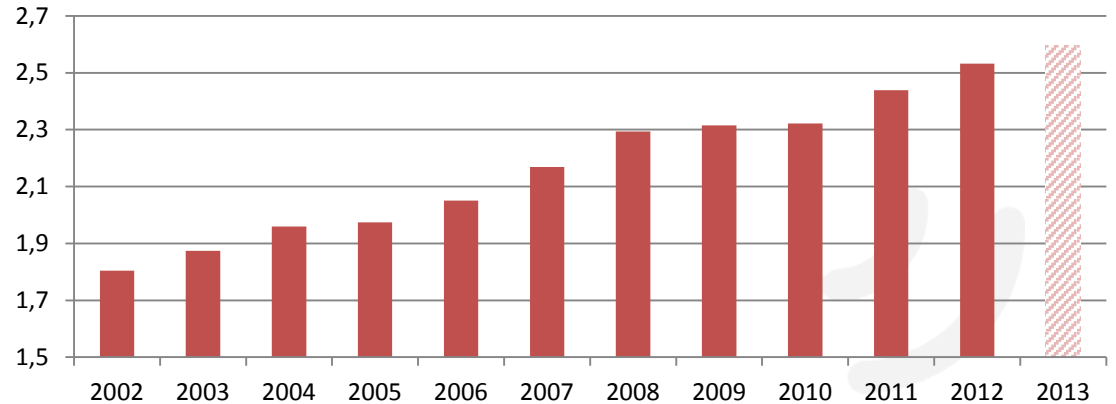
milliers de kilomètres



# Offre et trafic du TPU

...tandis que le trafic voyageurs a augmenté de 40 % pendant la même période (entre 2002 et 2012).

millions de voyageurs

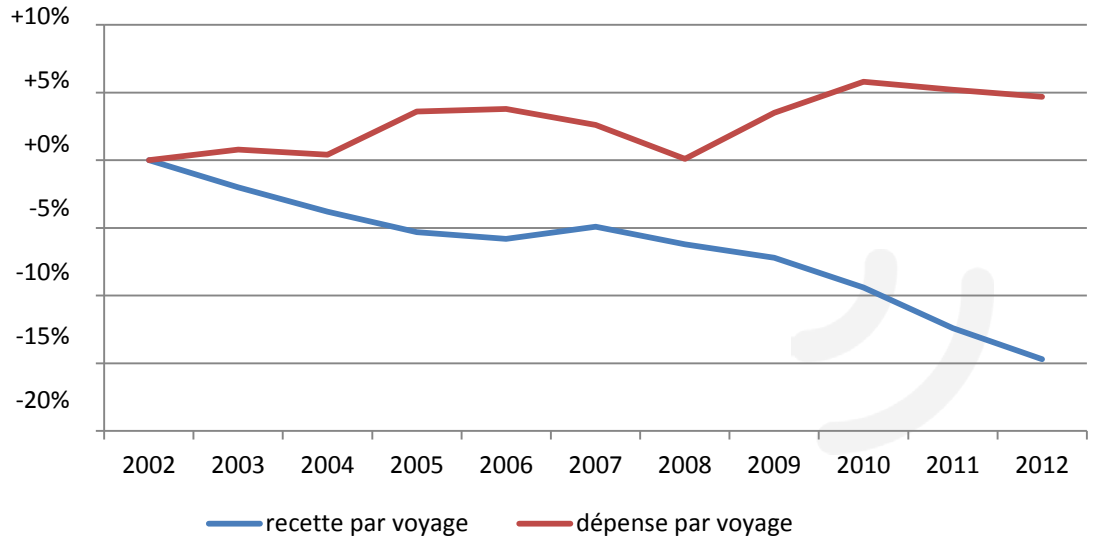


Source : Enquête commune DGITM, CERTU, GART, UTP

Un impact  
financier  
direct

- Des dépenses qui augmentent toujours plus vite que les recettes
- Une dégradation continue du R/D exploitation : 39 % en 2002, 31,5 % en 2012

### Recette et dépense par voyage sur dix ans



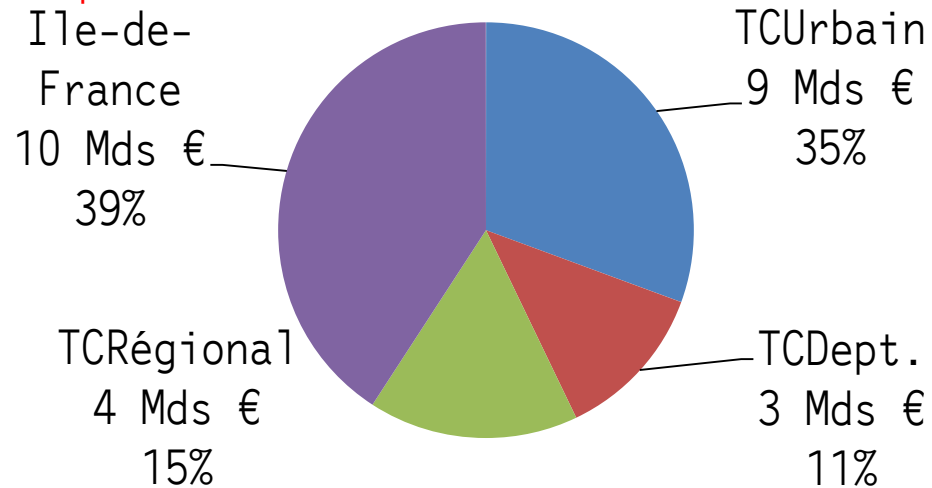


# Le financement du transport public urbain



Près de 26 Mds € mobilisés chaque année pour financer les transports publics.

Près de 26 Mds € mobilisés chaque année pour financer les transports publics.

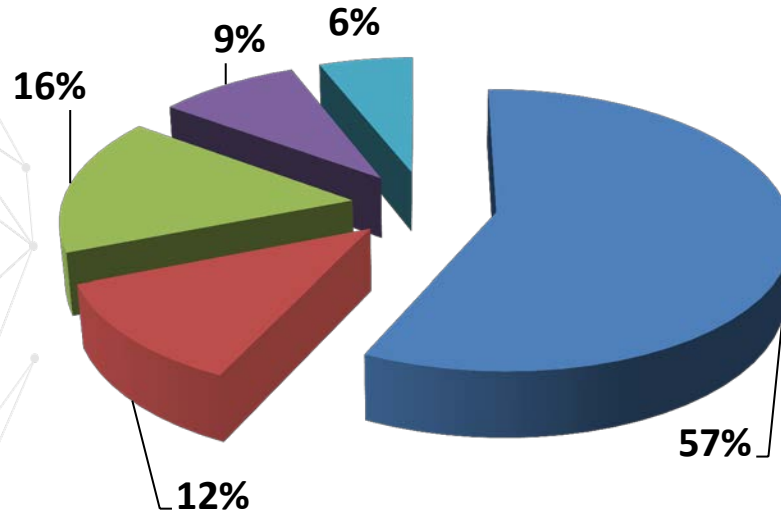


Source: GART (données 2012)

Les 3 niveaux d'AOM ne disposent pas des mêmes ressources.

## Réseaux de province pour un montant de 5,324 Md€

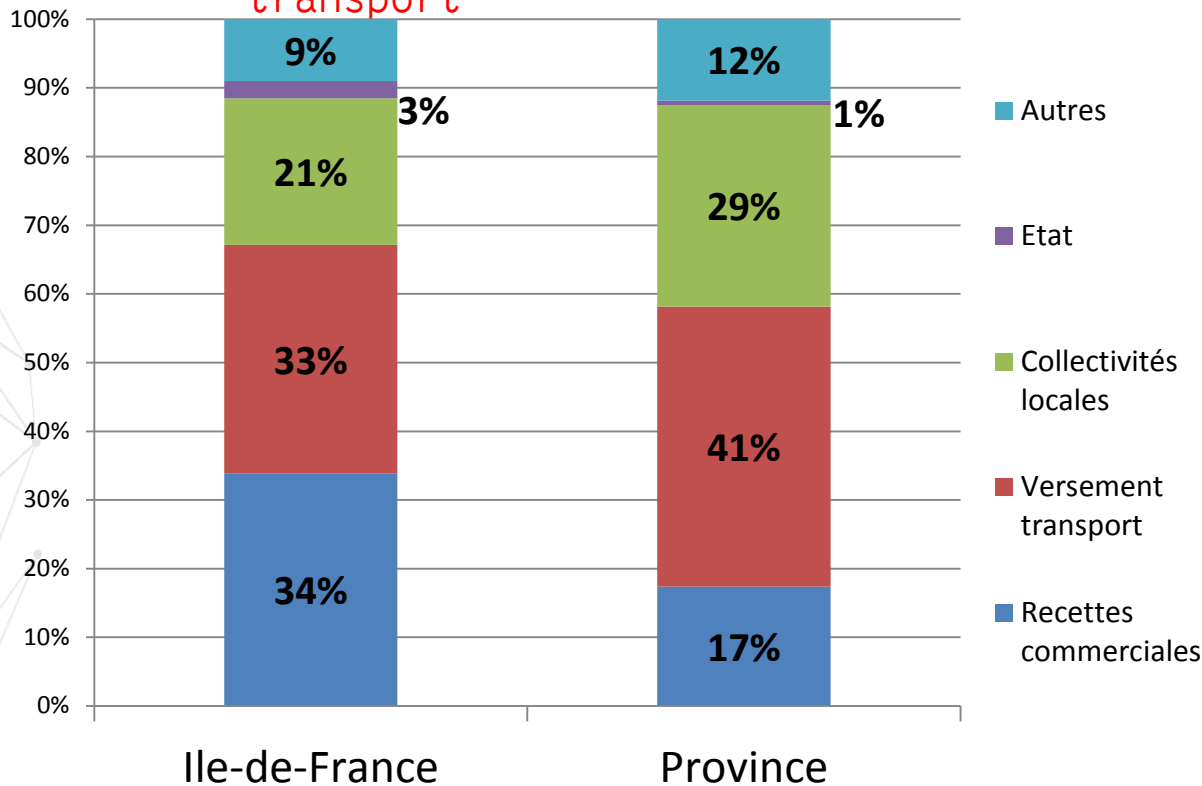
Les dépenses d'exploitation



- Charges du personnel
- Achats
- Services extérieurs
- Prestations extérieures
- Impôts

# Le financement du TPU

Un cas particulier grâce au versement transport

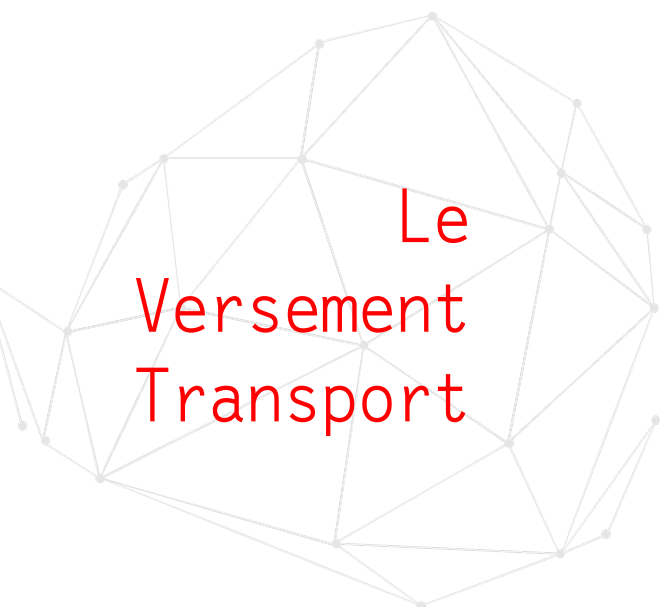




La  
répartition  
pour les  
réseaux de  
province

En 2012	Financement (hors emprunt)	Part
Entreprises / Versement Transport	3 526	45,9%
Collectivités locales / Budget transport	2 724	35,5%
Voyageurs / Recettes commerciales	1 274	16,6%
Etat	159	2%

Source : GART d'après Enquête annuelle commune sur les Transports Collectifs Urbains  
DGITM-CERTU-GART-UTP



## Le Versement Transport

- Un **impôt affecté** aux transports publics urbains, créé en 1971 et modifié à plusieurs reprises
- Payé par **tout employeur de plus de neuf salariés** (administration ou entreprise), **localisé à l'intérieur d'un périmètre de transports urbains**
- Une assiette particulière : la masse salariale
- Les taux maximum sont fixés par la loi
- Une **décision des AOM** qui instaurent ou non le Versement Transport sur leur Périmètre et choisissent le taux en vigueur dans les limites fixées par la loi.

Le montant global du VT (Ile-de-France & Province) s'élevait à près de 7 milliards d'euros en 2012.



Le montant  
du VT

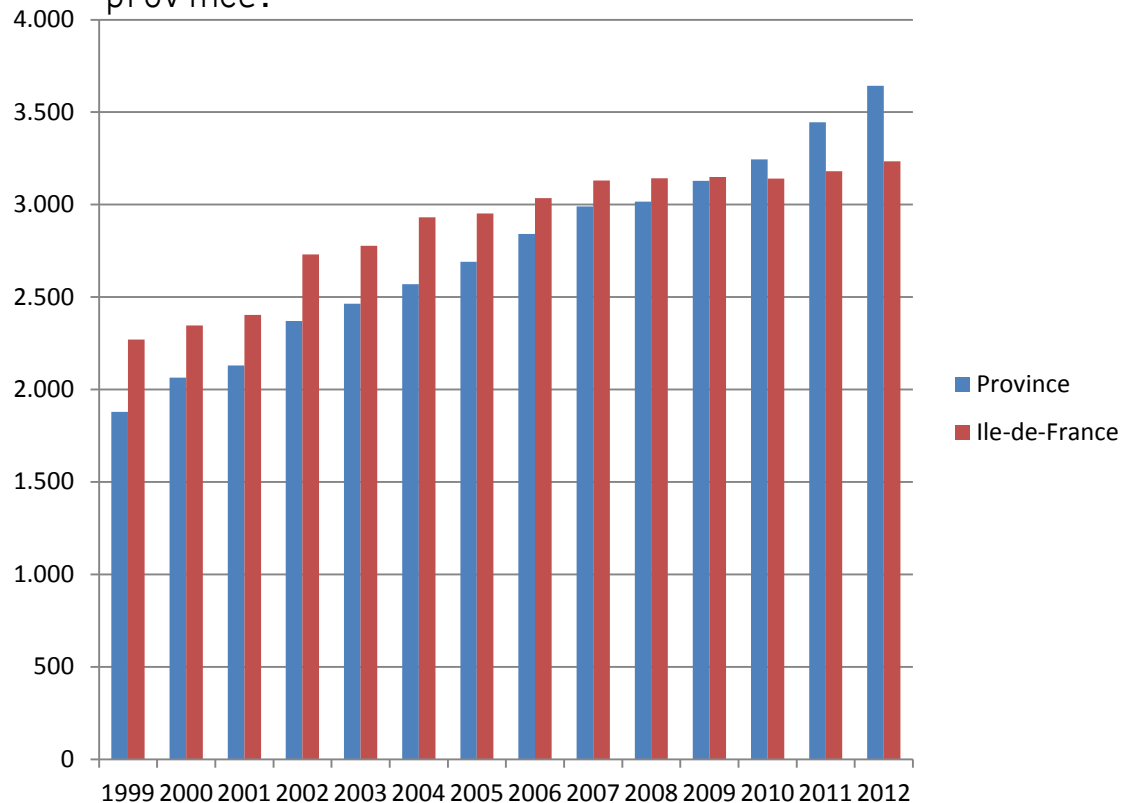
	Ile-de-France	Province
En 2012	3,235 Milliards d'Euros	3,643 Milliards d'Euros
Evolution 2012/2011	+ 1,7%	+ 5,8%

Source : GART, L'année 2012 des transports urbains



Evolution  
du VT  
(1999-2012)

Une augmentation des recettes par l'augmentation des taux et/ou de la masse salariale totale et/ou de l'extension du périmètre des APTU de province.





Les  
recettes  
commerciales

Depuis 2007, les transports publics ont retrouvé une certaine croissance de leurs trafics. Si, les premières années, les recettes issues de la vente des titres de transport ont progressé, force est de constater leur baisse structurelle depuis.


- Découplage recette/voyage & fréquentation :  
en 2012, - 0,9 % contre + 2,9 %
- Dégradation du R/D exploitation : 31,5 % en 2012
- Faible évolution des prix en euros constants





La gratuité :  
un  
épiphénomène

- 23 réseaux urbains en France sur plus de 320
- Un seul réseau de plus de 100 000 habitants : Aubagne mais les élections municipales de 2014 ont créé des vocations...(Dunkerque, Niort...)
- Environ 2% de la population totale des PTU
- La gratuité ou les gratuités ?
  - Totale ?
  - réservée aux seuls habitants du « ressort territorial de l'AOM » ?
  - limitée aux jours de semaine ?



...mais des  
prix qui  
évoluent  
moins vite  
que  
l'inflation

<b>Gamme toutes clientèles</b>	<b>Prix 2003</b>	<b>Prix 2013</b>	<b>Evolution 2013/2003</b>
Ticket unitaire	1,02 €	1,20 €	+ 1,0 %
Ticket issu du carnet	0,77 €	0,95 €	+ 6,1 %
Titre journée	3,17 €	3,56 €	- 3,8 %
Abonnement hebdomadaire	8,74 €	11,87 €	+ 16,5 %
Abonnement mensuel	26,46 €	31,20 €	+ 1,1 %
Abonnement annuel	290,30 €	317,65 €	- 6,2 %

*Evolution calculée sur les prix en euros constants 2013*

*Source : Tarification des réseaux de transport urbain, état des lieux 2013 et rétrospective*


*2003-2013 GART - UTP juin 2014 (sur 111 réseaux)*



# Les évolutions récentes AOM et régionalisation




Les évolutions  
récentes  
AOM et  
régionalisation



La loi de décentralisation de 2014 vient renforcer le pouvoir d'agglomération en dépassant le cadre des intercommunalités :


- en transformant les AOTU en AOM (Autorités Organisatrices de la
- Mobilité)




en leur confiant des compétences élargies (stationnement, voirie, espace public).



Les évolutions  
récentes  
AOM et  
régionalisation



Ce nouveau texte de décentralisation a également créé des **métropoles** visant à couvrir de larges territoires (plus de 400 000 habitants). 13 métropoles pourront être créées au 1<sup>er</sup> janvier 2016.





Les évolutions  
récentes  
AOM et  
régionalisation

L'Etat a regroupé les Régions, 13 régions en lieu et place des 22 régions actuelles.

En parallèle, les compétences « routes » et « Transport » des départements vont être transférées aux régions qui deviendraient de véritables autorités organisatrices de la mobilité régionale (Routes, Transports ferroviaires et routiers + schéma régional de l'intermodalité)

Enfin la Libéralisation du marché de l'autocar inter-régional intra-national impacte les TER.

Merci de votre  
attention