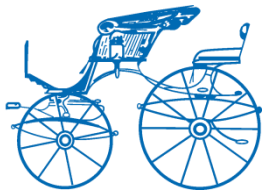


**LET**

Laboratoire  
d'Économie  
des Transports



# Les raisons de la crise structurelle de financement des Transports Publics Urbains en France

Bruno FAIVRE D'ARCIER  
[bfdarcier@let.ish-lyon.cnrs.fr](mailto:bfdarcier@let.ish-lyon.cnrs.fr)

Etats Généraux sur le Financement des Transports Publics  
Nîmes, 3 juin 2015

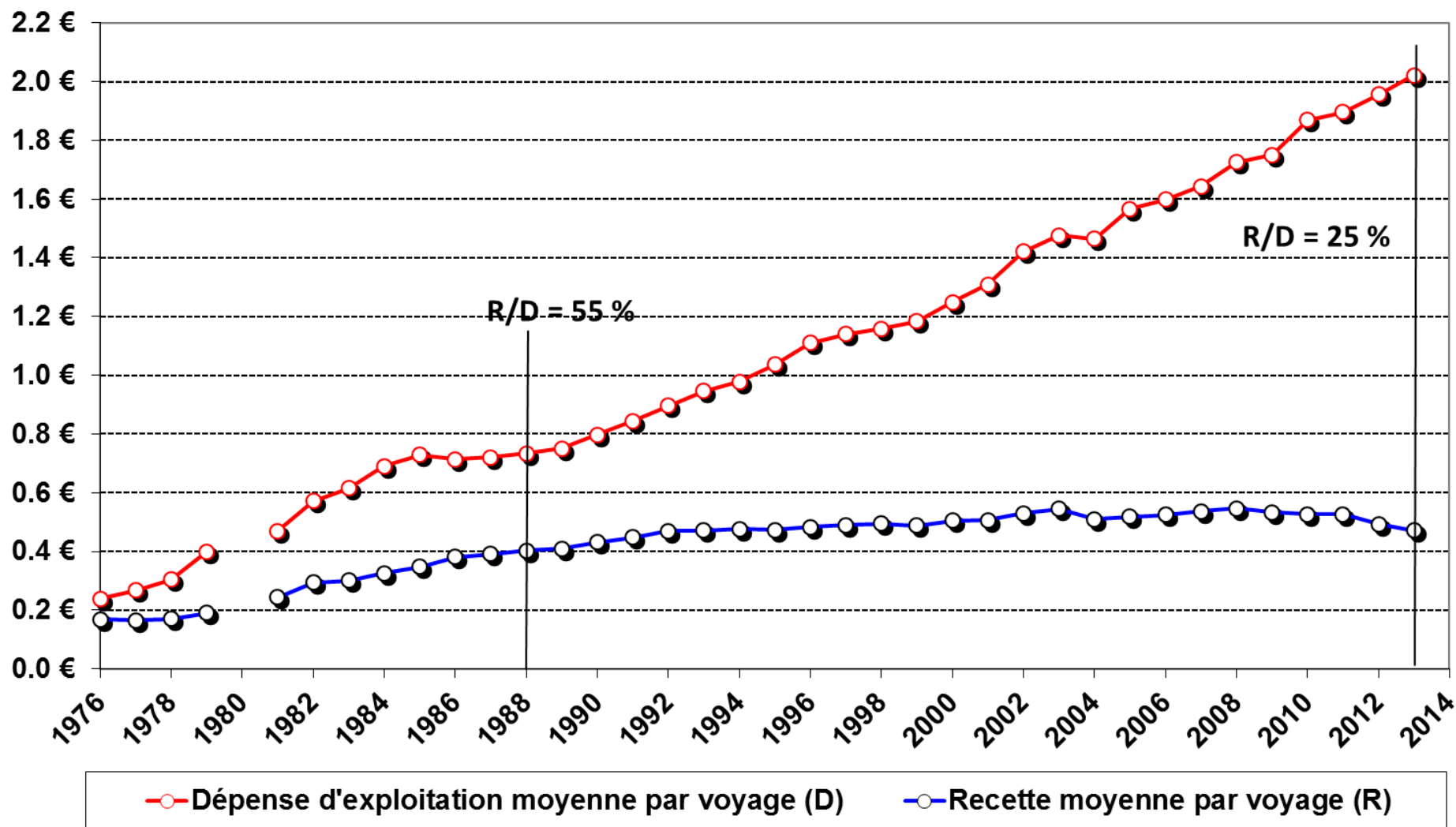


UNIVERSITÉ  
LUMIÈRE  
LYON 2  
UNIVERSITÉ DE LYON

ENTPE  
Ecole Nationale  
des Travaux  
Publics de l'Etat

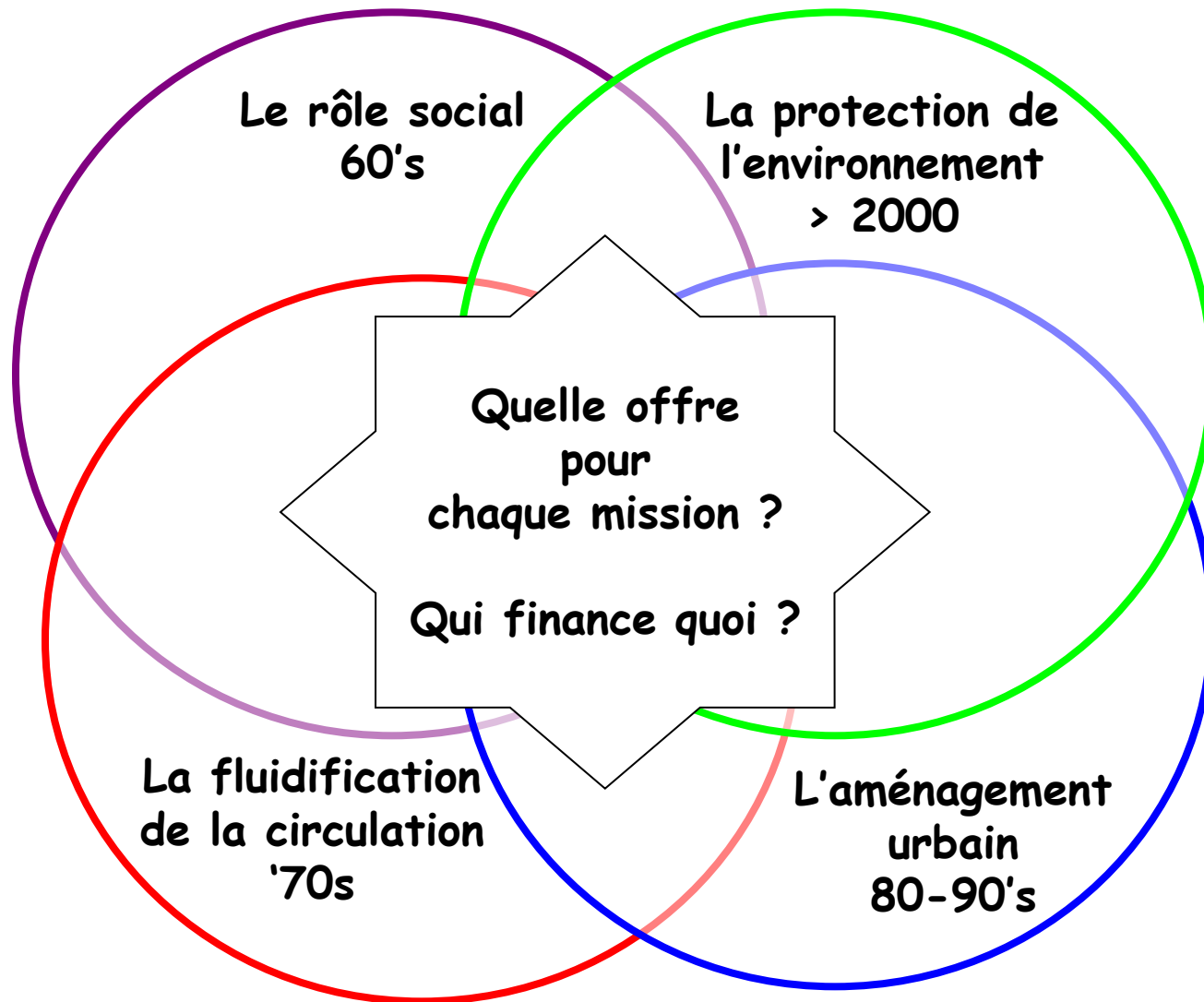
# La source de la crise de financement

Dépense d'exploitation et recette par voyage - Réseaux de plus de 100 000 habitants

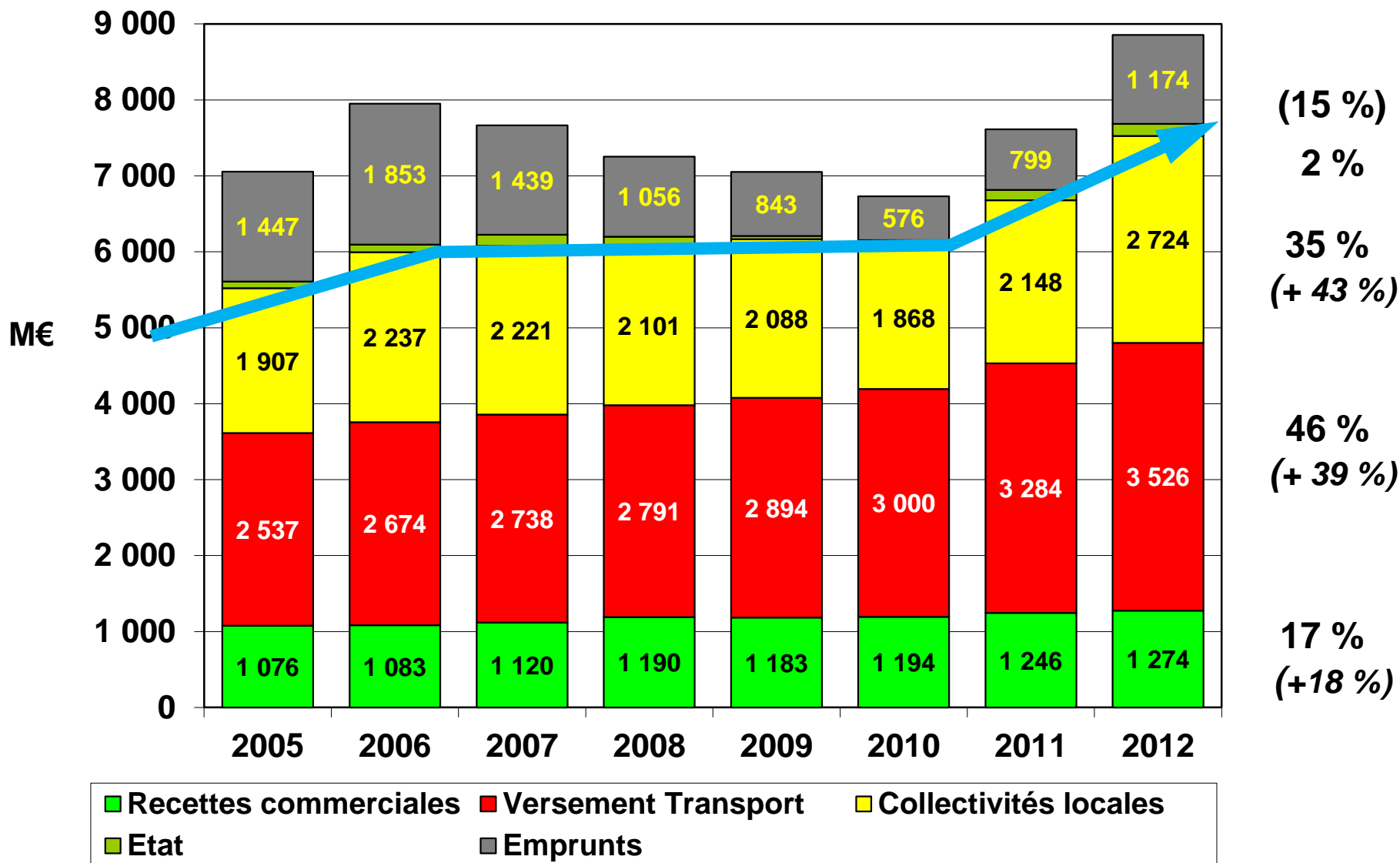


Données : Enquête Annuelle sur les réseaux TPU – MEDD/GART/UTP/CEREMA

# Les 4 rôles du transport public

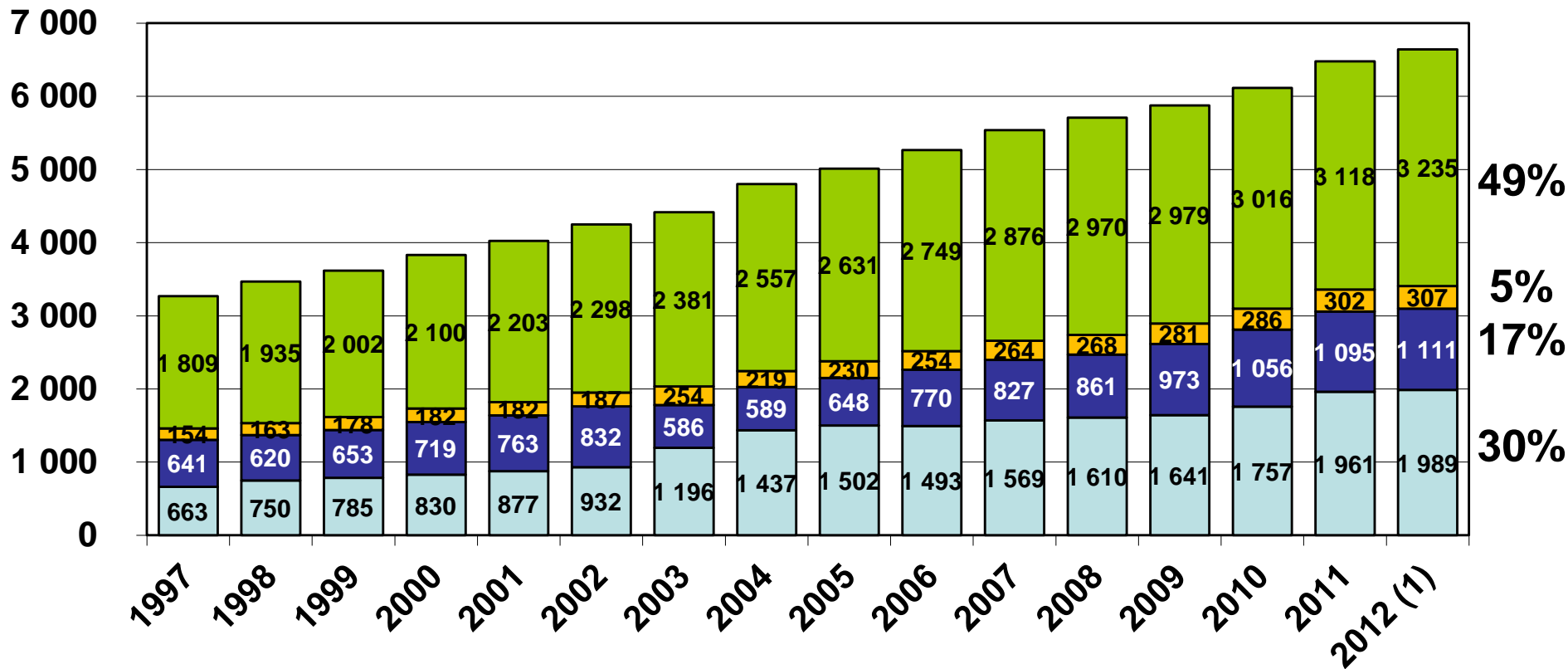


## Evolution des ressources de financement des TPU en millions d'euros 2012



# Evolution du produit du VT

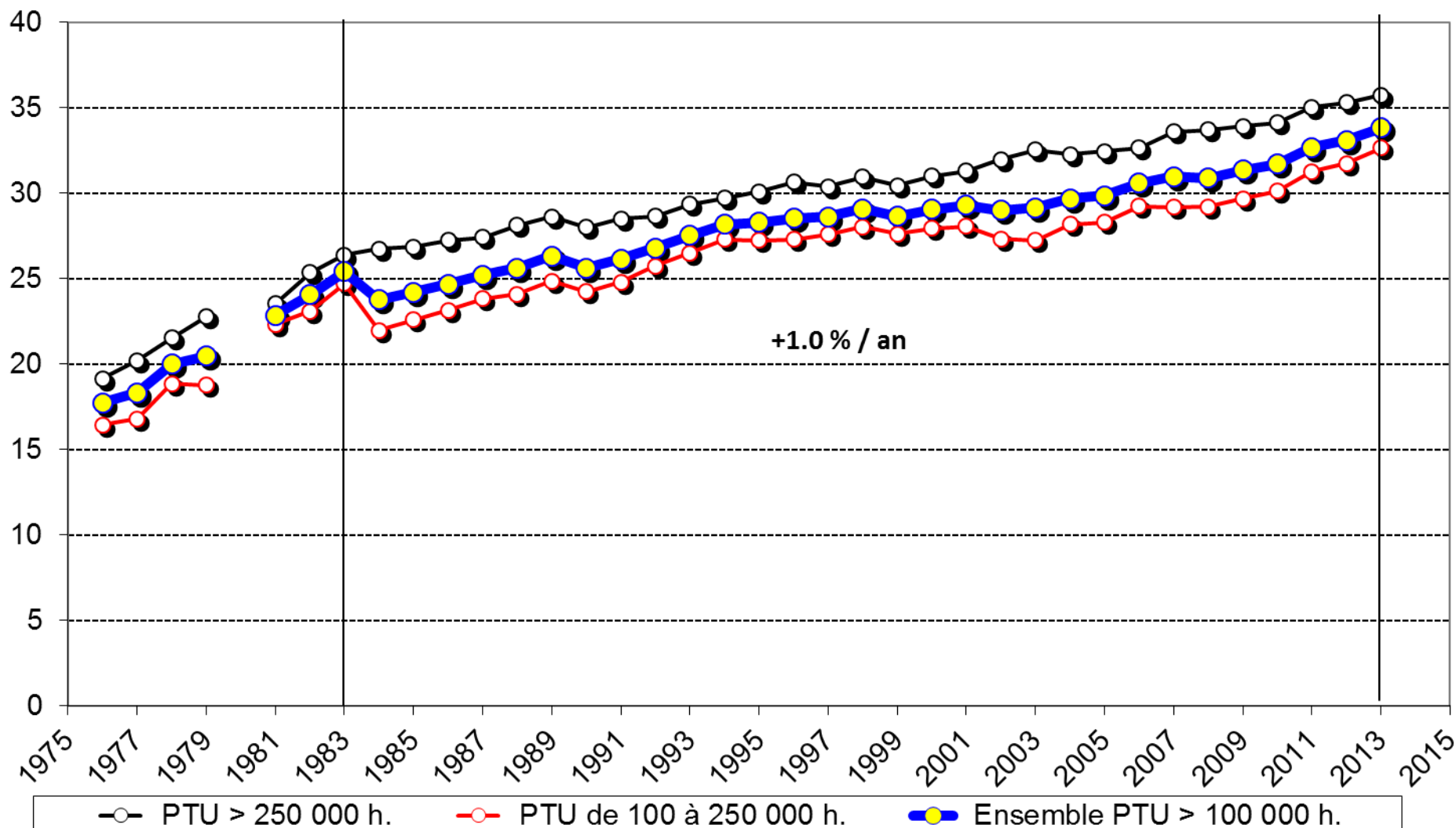
Source :  
Comptes Transports de la Nation 2013 (M€)



- Ile-de-France (STIF)
- autorités organisatrices de moins de 100 000 habitants
- autres autorités organisatrices de 100 000 habitants et plus
- autorités organisatrices à TCSP

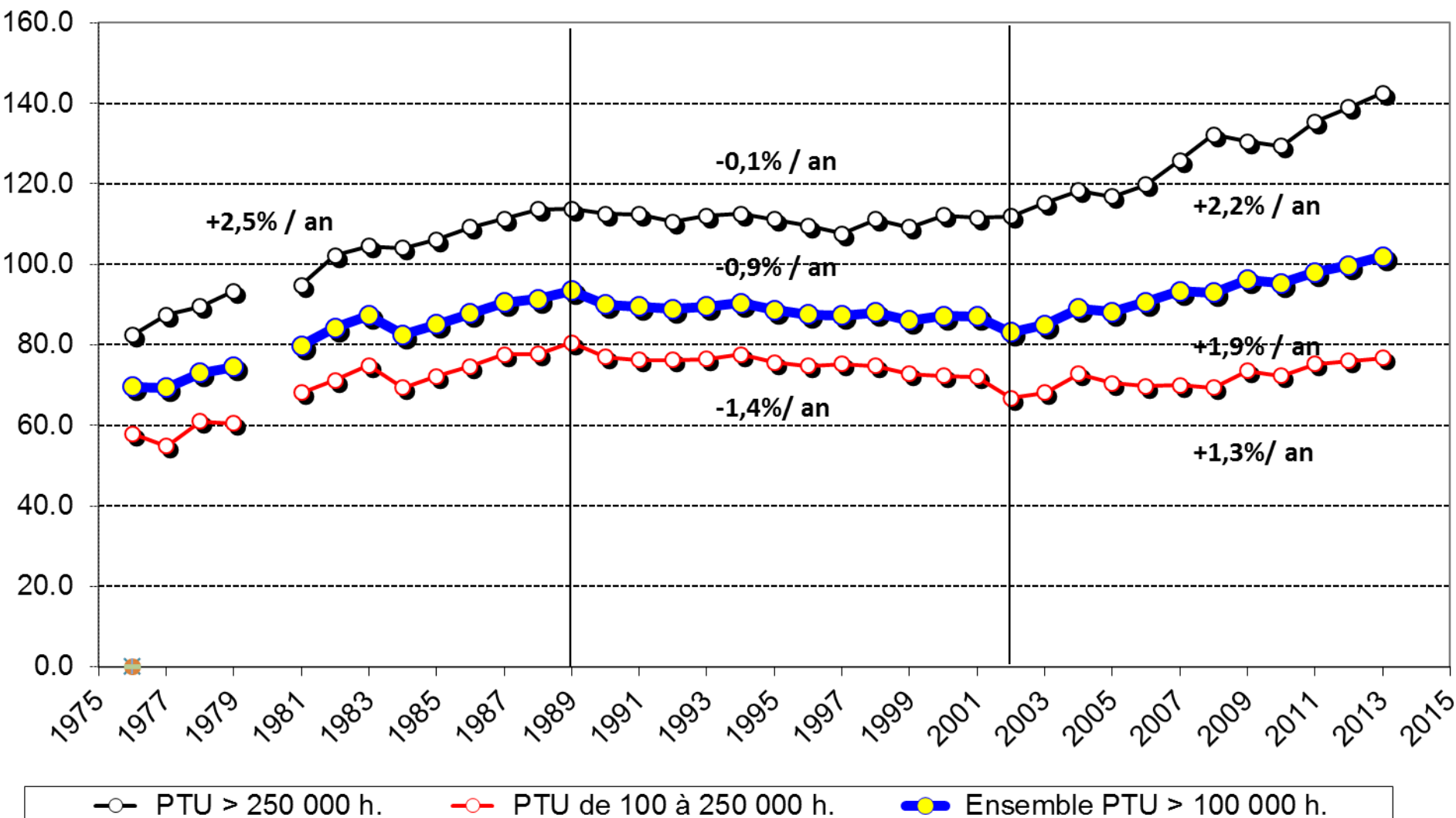
# Evolution de l'offre

Vehicules.km par Habitant



# Evolution de l'usage

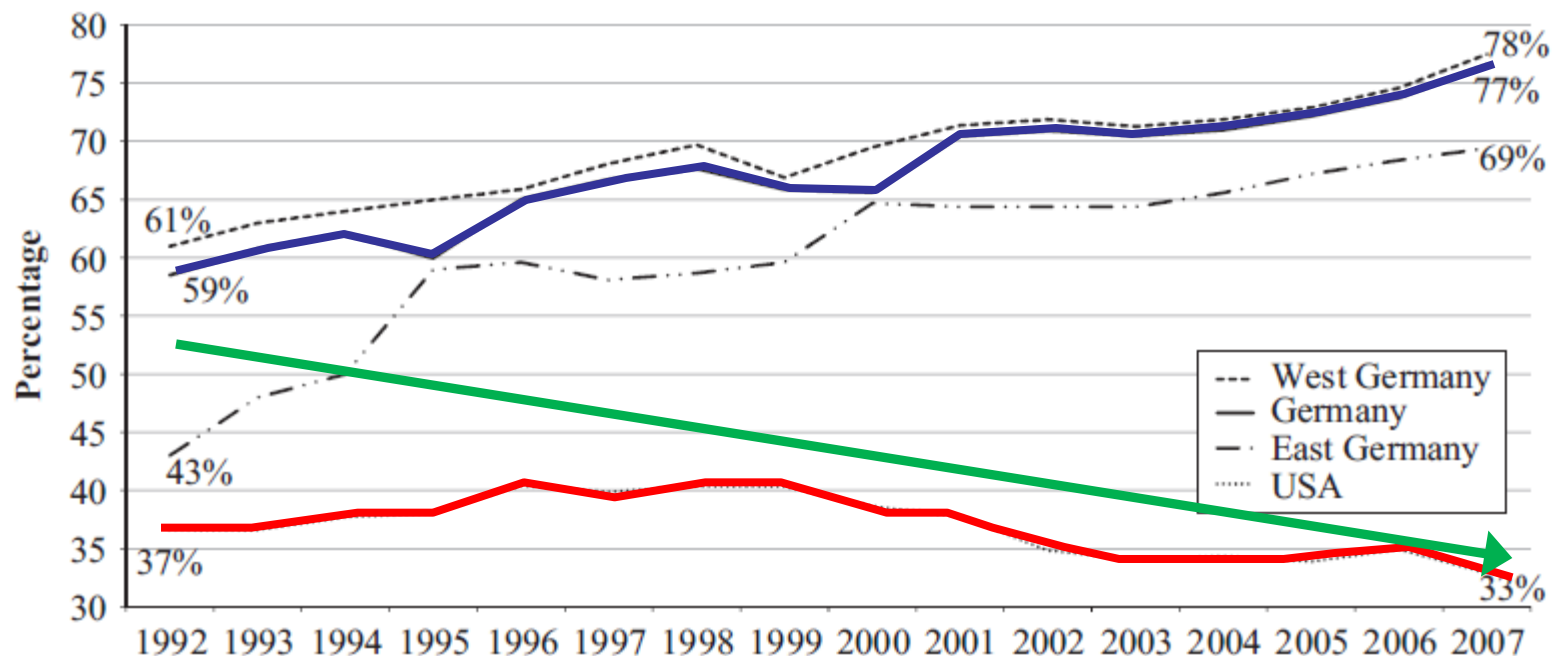
Voyages par habitant



Données : Enquête Annuelle sur les réseaux TPU – MEDD/GART/UTP/CEREMA

# Evolution comparée USA – Allemagne (et France)

## Evolution du ratio R/D

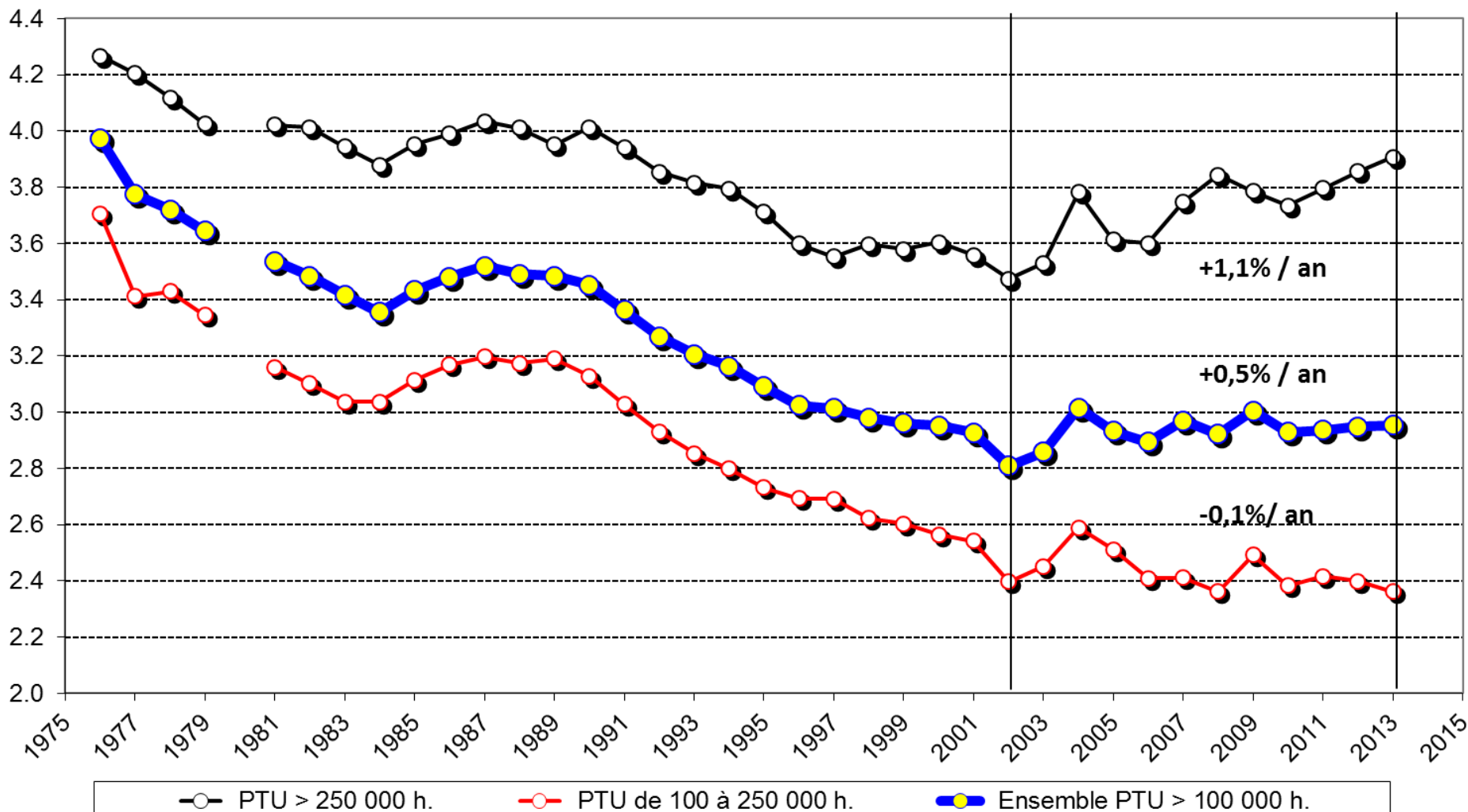


Source : Buehler, R., Pucher, J.,  
Making public transport financially  
sustainable. Transport Policy (2010)



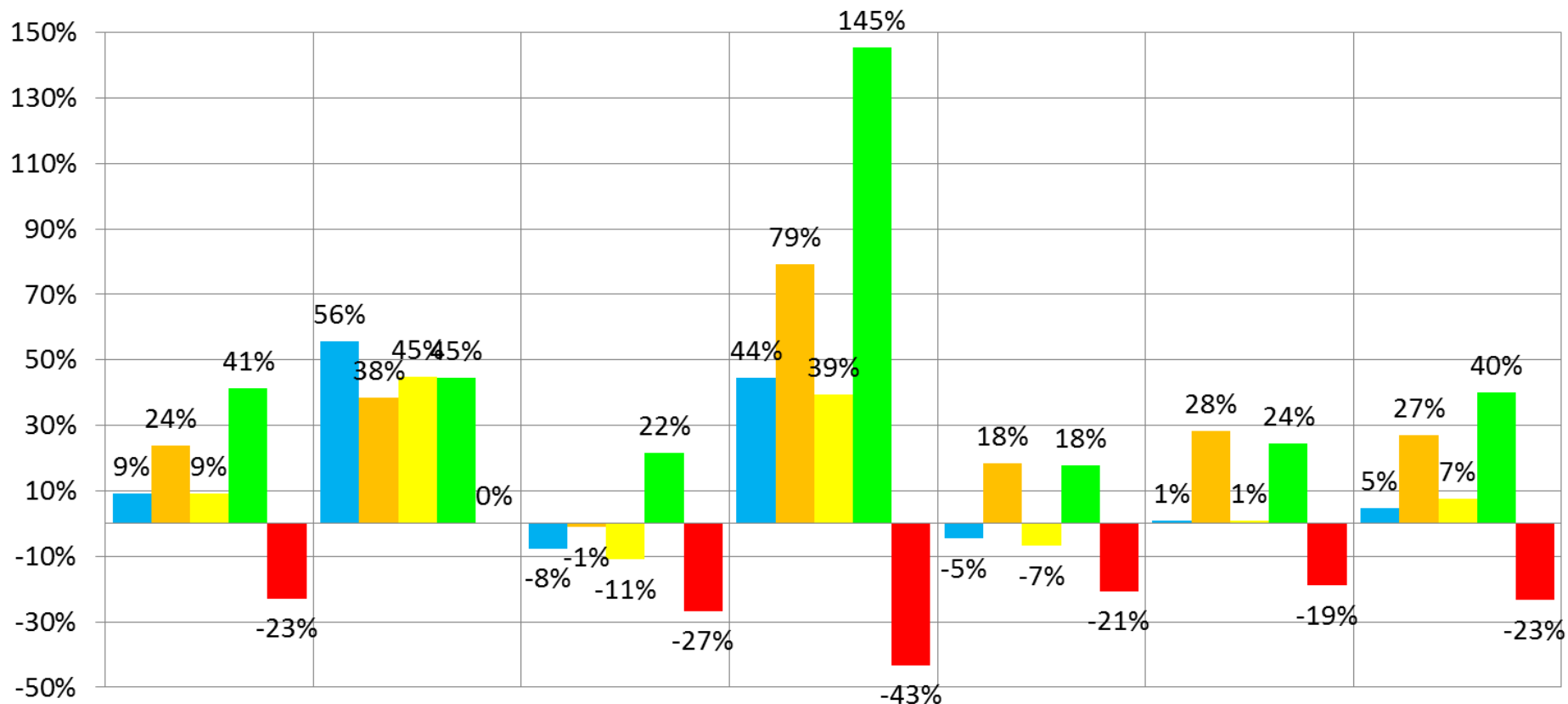
# L'efficacité des réseaux en question

Voyages par Vehicule.Km



# Evolution des PTU

## Evolution des caractéristiques des PTU entre 2008 et 2013



Agglos de plus de 400 000 hbts  
 Agglos de moins de 400 000 hbts  
 Agglos de plus de 150 000 hbts  
 Agglos de 100 à 150 000 hbts  
 Agglos de 50 à 100 000 hbts  
 Agglos de moins de 50 000 hbts  
 Total

TCSP lourd en service  
 TCSP lourd en service

■ Nbe AOTU Evol

■ Nbe Communes des PTU Evol ■ Population milliers Evol

■ Superficie km² Evol

■ Densité Habs/Km² Evol

# Qui doit / peut payer ?

Les bénéficiaires	Les avantages	Mode de financement
L'utilisateur	Accessibilité à la ville	Augmenter les tarifs ? Augmenter la recette par voyage ? Tarification « solidaire »?
Les entreprises	Réduction de la congestion	Paient déjà 50% du coût + remboursement des abonnements
Les citoyens (contribuables)	Amélioration de la qualité de vie en ville	Augmenter les impôts locaux
Les automobilistes	Réduction de la congestion	Péage urbain Stationnement payant Carte Multimodale ?
Les propriétaires fonciers et les résidents	Augmentation de la valeur des biens desservis par les TCSP Accessibilité à la ville	Taxe sur la plus-value foncière ? Taxe d'habitation

# Les questions clés du financement

- **Augmenter la fréquentation**
  - Les « nouveaux clients » des TC seront des automobilistes : il faut améliorer la qualité du service (fréquence, amplitude) et pénaliser l'automobile (prix, temps de parcours, stationnement)
- **Développer l'offre**
  - Ne pas réduire l'offre malgré la contrainte financière, mais mieux maîtriser les coûts : gains de productivité possibles !
- **Augmenter les tarifs**
  - Le nouveau client prêt à payer plus cher si le service est de meilleure qualité
  - Gérer la question sociale par la différenciation tarifaire sur les revenus (et non sur le statut)
- **Réorganiser l'offre vers plus d'efficience**
  - Les TC efficaces là où il y a du monde... Rediscuter la couverture spatiale et hiérarchiser l'offre