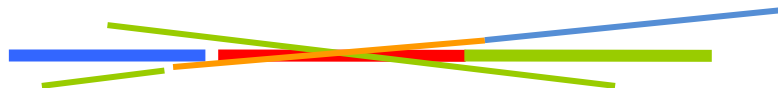


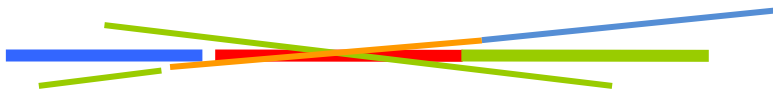
Qui paie quoi en matière de transports urbains ?

Guide de bonnes pratiques



Objectifs du guide

- Etablir un document de référence sur les bonnes pratiques de financement de l'investissement et de l'exploitation des transports urbains
- Présentation par filières de financement des réalisations concrètes originales dans différentes agglomérations du monde



Etudes de cas

- **6 villes choisies pour leur diversité de situations :**
 - Chongqing : 6 Mhab. Istanbul : 12,5 M hab.
 - Hô Chi Minh Ville : 7 M hab. Curitiba : 1,7 Mhab.
 - San Francisco : 7 Mhab. Tshwane : 2.2 Mhab.
- **Des exemples divers pris dans le monde entier :**
 - Bogota, Brasilia, Cotonou, Dakar, Dublin, Hongkong, Lagos, Londres, Lyon, Madrid, Milan, Montpellier, Nantes, Paris, Rabat, Reims, São Paulo, Singapour, Tunis, etc.



Les filières clés de financement

1. **Financement public**
2. **Financement par les usagers**
3. **Péage des infrastructures de voirie et de stationnement**
4. **Contribution des employeurs et des activités commerciales**
5. **Valorisation foncière des sites desservis par les transports**
6. **Partenariat public-privé**
7. **Mécanismes complémentaires**

1. Financement public



Les pouvoirs public, acteurs essentiels des TU

1- Les pouvoirs publics représentent un contributeur essentiel : obligation de service public

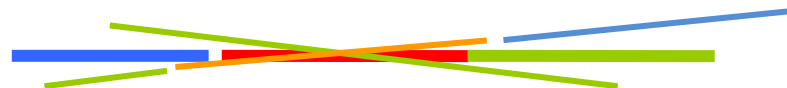
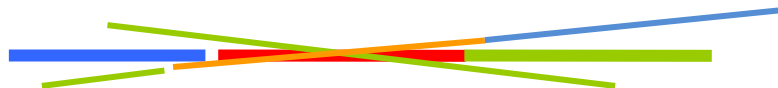
- **Investissement : infrastructures**
- **Fonctionnement : modernisation, tarifs, compensation, etc.**

2- Rôle croissant des Collectivités locales

3- Organisation, planification et contrôles : Autorité Organisatrice des Transports urbain (AOTU)

4- Qui alimente le budget public des TU?

2. Financement par les usagers



2-a- Une contribution variable selon les cas

1. Usagers des TC :

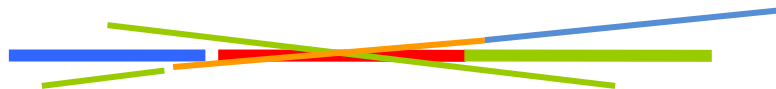
- Politique tarifaire
- Prise en compte des compensations tarifaires
- Comment attirer de nouvelles clientèles

2. Usagers des transports individuels :

- Taxes sur la possession d'un véhicule, sur les carburants
- Taxes écologiques

2-b-Différents niveaux de contribution

1. France : usagers ne contribuent que pour 25 % aux charges d'exploitation des réseaux de TC
2. Istanbul : taux de couverture de 64 % (et seulement de 41 % si amortissement et provisions pour renouvellement du matériel)
3. Hô Chi Minh Ville : subventions publiques couvrent environ 45 % des coûts d'exploitation du réseau
4. Tshwane : les minibus/taxis collectifs (32 % des déplacements motorisés) ne reçoivent aucune subvention d'exploitation.



2-c-Tarifification

1. Différents titres visant des publics différenciés

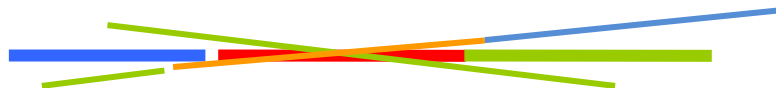
1. Curitiba : compensation par les autres voyageurs
2. Chongqing : les Autorités municipales versent une compensation
3. France : les AOTU compensent les tarifs réduits

2. intégration tarifaire : cas de São Paulo

1. Mai 2004 : intégration tarifaire entre les 3 compagnies avec un billet unique
2. Devant le succès >Extension aux communes voisines

3. Tarifification modulaire

1. Santiago : heures creuses samedi et dimanche (4% transfert modal)
2. Rennes : voyageurs occasionnels en heures creuses
3. Washington : tarifs heures creuses



2-d-Différentes taxes

1. Taxes sur la possession d'un véhicule

- Ottawa : 9 % du budget d'exploitation de la société des transports
- Vietnam : taxes importation

2. Taxes sur la circulation

- Japon : impôt annuel
- Singapour : certificats de droit à rouler sur une période
- Suisse : vignette annuelle pour circuler sur le territoire

3. Taxes sur les carburants

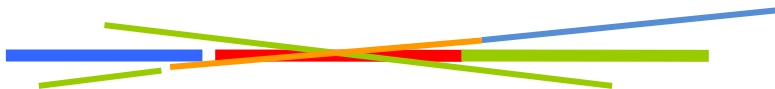
- Californie : 10% affectée aux TC
- Colombie : 20% investissement du TransMilenio

4. Taxes écologiques (principe pollueur-payeur)

- Japon : taxe recyclage
- France : bonus-malus

3. Péage

des infrastructures de voirie et de stationnement



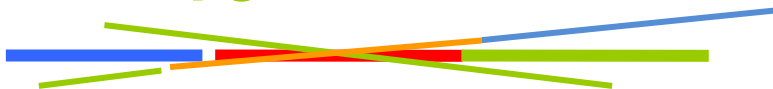
3-a-Péages d'infrastructures et urbains

1. Péages d'infrastructures

1. San Francisco : péages de passage de Ponts - 30.4 MUS\$ affectés aux TC

2. Péages urbains

1. Milan : péage écologique - recette brute de 5 M€ par mois
2. Singapour : diminution du trafic – vitesse moyenne a doublé - Ressource annuelle de 120 M€
3. Londres : baisse de 15% du trafic - diminution de de la congestion de 35% - report de 14 000 voyageurs vers les TC



3-b-Stationnement et TC

1. Source de revenu

- Montpellier : tarification spécifique pour les résidents et fonction de la durée pour les non-résidents – 400 k€ sont affectés aux TC
- France : villes de 1 Mh : 5,5 M€/an de recettes

2. Restreindre et réguler l'offre, à condition de :

1. Offrir des moyens de transports alternatifs
2. Fluidifier le trafic pour faciliter les activités économiques
3. Veiller à assurer la vitalité des centres

3. Rétrocession des amendes de stationnement

1. France – San Francisco



4. Contribution des employeurs et des activités commerciales



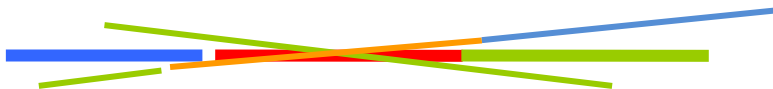
4-a-Implication volontaire des entreprises

1. Organisation de leurs propres services de transports

- Cas de l'Algérie, du Maroc de l'Inde

2. Encouragement de leurs salariés à utiliser les réseaux existants

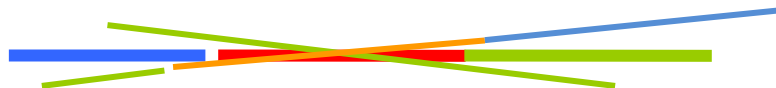
- Grenoble : le Plan de Déplacements d'entreprises (PDE) – 53 % des salariés bénéficient d'un PDE – plus de 2 000 véhicules retirées du trafic journaliers – 50 % des déplacements en TC



4-b-Implication obligatoire des entreprises

1. Le versement transport

1. France : pourcentage de la masse salariale (plafond fixé par la loi) décidé par les AOTU (maxi de 2,6% à Paris)
 - 5,6 Mds€ collectés en 2007 – 1/3 des financements affectés aux TC en IdF
 - VT représente en 2008 près de 37 % du budget annuel du SYTRAL

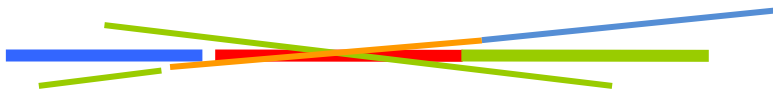


4-c-Implication obligatoire des entreprises

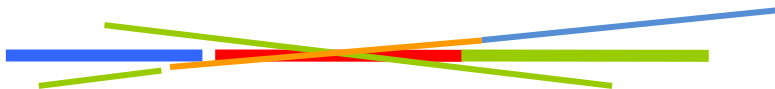
1. Le Vale Transporte (Brésil)

- Bon de transport payé par les employeurs : prise en charge du coût au delà de 6% de leur salaire

2. Remboursement d'une partie de l'abonnement mensuel



5. Valorisation foncière

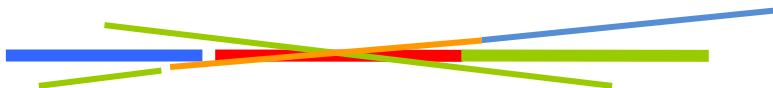


5-a-Achat anticipé de terrains

1. Exemple de Aguas Claras

- Zone acquise par le DF au début 90 avant la construction de la ligne de métro suburbain
- Aménagement et viabilisation de la zone par les autorités
- Vente à des promoteurs immobiliers et captation de la plus value-foncière
- 85% du coût de construction de la ligne du métro a été financé par la revente des lots

2. Autres exemples : Copenhague - Japon - Madrid



5-b-Développement d'activités commerciales et immobilières

1. Expérience du projet *Tokyo Station City*

- **Projet développé par la compagnie de transport JR East**
 - Revitalisation du quartier de la gare (fréquentée par 380 000 personnes qui génèrent 2 M€ de recettes)
 - Construction de 2 tours (bureaux, commerces et services administratifs) – Hôtel, plus galeries d'art, etc.
 - Le but est d'en faire la gare la plus moderne au monde
- **Objectif d'augmentation de 10% des revenus d'exploitation de la société**

2. Expérience d'Istanbul

- **Financement du centre de maintenance du métro par la construction d'un centre commercial**

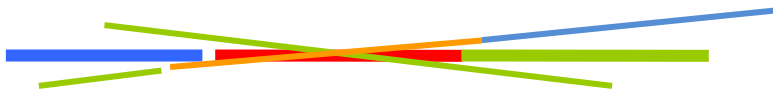
5-c-Instauration d'une taxe sur les plus-values foncières

1. Difficulté de mise en place

- Comment tenir compte de l'évolution du marché?
- A quel moment doit-elle s'appliquer?
- Sur quelle base doit-elle calculée?

2. Le cas de Dublin

- Financement partiel du tramway : Taxe proportionnelle à l'augmentation des valeurs foncières :
 1. Zones résidentielles : 250 000 €/ha
 2. Zones commerciales 570 000 €/ha



**Toute l'équipe de AFD,
du MEEDDM et de la CODATU
vous remercie
de votre attention**

