

***Le Transport en commun public urbain
et Son impact sur l'économie
le cas de Tunis
"résumé"***

Dans nos pays et depuis longtemps, les questions de financement direct du transport en commun public ont monopolisé la problématique et les discussions au plus haut niveau, que se soit au niveau des décideurs locaux, ou des études stratégiques réalisées sur le devenir de ce service. Les rapports des différents experts qui ont été appelés à se pencher sur ce secteur ont longtemps confondu cette problématique avec l'absence de rigueur de gestion des opérateurs publics, pour enfin admettre qu'elle est dûe au service social imposé aux opérateurs publics par voie législative ou réglementaire, qui pèse de plus en plus sur le budget de l'Etat et sur l'utilisateur, à défaut d'autres sources de financement. En attendant, c'est l'opérateur public, qui accumule des déficits d'exploitation devenus chroniques, et qui après certain un nombre d'exercices, seront partiellement ou totalement résorbés, par des assainissements financiers cycliques, sans pour autant résoudre le fond de la problématique. Ces difficultés financières chroniques, font entrer l'opérateur public dans un cercle vicieux d'aggravation de déficit d'année en année, de dépréciation de la qualité de service jusqu'à être franchement mauvaise, voire insupportable pour l'utilisateur, et en conséquence, de diminution de la part des transports en commun publics du marché des déplacements en mode motorisé.

Si bien que les experts internationaux, appelés à la rescousse, proposent généralement la privatisation du secteur pour plus d'efficacité financière, contrairement à ce qui se passe ailleurs dans plus d'un pays occidental.

Ces décideurs ou ces experts, ont privilégié pendant longtemps la rentabilité financière (puisque quantifiable). Celle économique était citée qualitativement.

Or le transport en commun public urbain doit être vu, selon la rentabilité économique plutôt. Cette rentabilité économique pour être convaincante, nécessite une quantification du coût généralisé subi par l'utilisateur et la collectivité, qui était exprimé plutôt qualitativement. La présente communication résume une étude faite par la STT quantifiant et comparant le coût des différents systèmes de transport en commun public à l'horizon 2016, en se basant sur les études stratégiques engagées sur le secteur.

SAGAAMA Sadok
DOCTEUR-INGENIEUR

Société des Transports de Tunis

LE TRANSPORT EN COMMUN PUBLIC URBAIN ET SON IMPACT SUR L'ECONOMIE

PRESENTATION DE LA STT

La STT, société de transport de TUNIS, est la principale entreprise publique de transport en commun urbain de voyageurs. Elle dessert une population de 2 millions d'habitants, transporte 450 millions de voyageurs par an, 28 % par réseau ferré (Métro Léger ou train de banlieue et 72 % par autobus).

Le Transport en commun public est caractérisé par :

Au niveau des résultats financiers :

- Un déficit d'exploitation résiduel après compensation ou subvention de l'ordre de 15 à 20 % non couvert.
- Un taux de couverture moyen des charges par les recettes d'exploitation de 60 à 70 % dans les PVD contre 30 à 45 % dans les villes des pays développés (Londres 32 %, Paris : 37 %, Berlin : 50 %, Washington : 37 %).
- L'Etat assume seul la couverture des déficits.
- Le recours à l'assainissement financier devient cyclique.
- La participation de l'Etat devient de moins en moins supportable.

Au niveau du caractère social du Transport en commun public, et des obligations de service public.

- 30 % seulement de la clientèle paye le plein tarif.
- 50 % payent 10 % du plein tarif (transport scolaire et universitaire).
- 20 % voyagent à tarif réduit de 50 % par rapport au plein tarif

Et ce en sus de :

- 10 % du total des voyageurs voyagent gratuitement, en application de textes législatifs ou réglementaires (handicapés, agents du Ministère de l'Intérieur, de la Douane...).
- Base 1996, l'indice des tarifs a été de 122, celui de l'inflation de 144 %. Le plein tarif devient lui même un tarif social
- L'indice de coût n'a été que de 134, ce qui matérialise la productivité de l'entreprise.

Au niveau de parts de marché des déplacements motorisés, et de la consommation d'énergie.

- Le poids des déplacements en Transport en commun ne cesse de s'effriter :

	1977	1985	1994	2000 *	2004 *
- TC	68 %	54 %	54 %	50 %	43%
- VP Taxis et autres	32 %	46 %	46 %	50 %	57 %

* estimation

- L'énergie consommée par le Transport routier (32 % du total consommé au niveau pays) est ainsi répartie :

- VP	48,5 %
- Camionnettes et transport marchandise	37 %
- TC	14,5 %

- **Au niveau de l'utilisation par mode :**

- l'utilisation des moyens de Transport, pour 100 déplacements motorisés, est ainsi ventilée par motif :

	TC	VP
- Domicil-Travail	49 %	48 %
- Domicil-Ecole	<u>32 %</u>	<u>10 %</u>
S/Total 1	81 %	58 %
- Domicil-Autres	15 %	23 %
- Autres-Autres et Divers	<u>4 %</u>	<u>19 %</u>
S/total 2	<u>19%</u>	<u>42%</u>
Total	100 %	100 %

- l'utilisation de l'infrastructure étant :

- TC	2 %
- VP	48 %
- Camionnettes et transport marchandise	48 %

- **Au niveau de réflexions et recommandations des différents experts, appelés à statuer sur la problématique de financement des TC.**

Les différents experts (Banque Mondiale, Etudes Stratégiques lancées, missions d'évaluation et autres) :

- Se sont penchés sur la situation financière exclusivement.
- Ont unanimement recommandé l'ouverture au secteur privé.
- Ont difficilement admis que les déficits n'ont pas nécessairement pour origine la mauvaise gestion, mais plutôt les obligations de service public.
- Mais ils n'ont pas traité la rentabilité économique quantifiée du Transport en commun public.

L'ASPECT ECONOMIQUE DES TC

L'évaluation économique suivante est faite :

- Sur la base du coût comparé de systèmes de Transport à l'horizon 2016 selon trois scénarios :
 - Développement des TC en commun publics
 - Privatisation totale des TC Bus, et investissement minimum en TC (réalisation seulement des lignes prioritaires du réseau ferré de type RER).
 - Maintien de la tendance actuelle :
 - augmentation de la part des déplacements VP
 - diminution de la part des TC publics jusqu'à atteindre comme limite inférieure 35 % de part du marché des déplacements en mode motorisé.
- Sur la base des résultats d'études Stratégiques engagées et particulièrement celles relatives :
 - au marché de Transport 1997-2016
 - à la fiscalité dans les moyens de Transport.
 - au cadre général des concessions.
 - à l'organisation et coordination des transports publics.
- Sur la base du coût direct d'exploitation des moyens du transport, du transport en commun public du réseau ferré, et du maintien des compensations au titre du transport social et scolaire du réseau Bus.
- Sur la base du coût subi par l'utilisateur et la collectivité. Ce coût tel que retenu par la CEE, appelé coût marginal social, est relatif :
 - à la pollution
 - aux accidents
 - à la congestion qui englobe :
 - la perte du temps des usagers
 - le surcoût d'exploitation des moyens de Transport.

A titre d'exemple, le coût subi par la collectivité du fait de l'injection d'un véhicule est ainsi évalué en DT par an (appelé coût marginal social).

	Accidents	Pollution	Congestion	Total
- Voiture particulière	272	120	467	859
- Taxis	162	482	5116	5760
- Transport marchandise	325	241	422	988
- Bus TC	882	1445	4608	6935

LES SCENARIOS ETUDIÉS

A

L'HORIZON 2016

*SCENARIO I

Désengagement Total de l'Etat
en investissement et en exploitation

CONSEQUENCES

- Extinction totale de l'activité Bus (transport public) dès 2011.
- Limitation du marché TC des opérateurs des publics à 22 % du total des déplacements en mode motorisés.
(réalisation de 65 km de TC SP, RER et Métro).

* VARIANTE 1

- transfert vers la voiture particulière
des déplacements qui étaient assurés
par les TC

- Saturation de la voirie dès 2012, à 120 % malgré le
maximum d'investissements prévus dans le cadre du
scénario minimum (35 % des déplacements en mode
motorisés).

- infrastructure VP :	1118 MD
- infrastructure TC :	353 MD
S/TOTAL	1471 MD
- surcoût usager :	4565 MD
- surcoût énergie :	636 MD
- surcoût subi par la collectivité :	3914 MD
- participation de l'état au déficit d'exploitation	991 MD
TOTAL	11577MD

* VARIANTE 2

- transfert vers des opérateurs privés,
des déplacements non effectués par le
RER et Métro pour atteindre 35 % du
marché des TC.

investissement en infrastructure VP :	1118 MD
maximum prévu pour mais non saturé	
- investissements TC rail de	353 MD
S/total	1471MD
- surcoût usagers (écart entre 41 % actuels et 35 % objectif	2009MD
- surcoût ou économie aux usagers obligés de migrer vers les TC privés :	24 à 702 MD
- surcoût énergie	415MD
- surcoût subit par la collectivité	2549 MD
- participation de l'Etat aux résultats d'exploitation	991 MD

TOTAL

7411 à 8113 MD

LES SCENARIOS ETUDIES

A

L'HORIZON 2016

* SCENARIO II

Désengagement de l'Etat

Garantie de l'équilibre de l'exploitation :

Sans assurer le financement des investissements :

CONSEQUENCES

- diminution des moyens de transport Bus de 72 %
- limitation des TC publics à un marché de 27 % du total motorisé (réalisation de 65 km de TCSP).
(mais un gain par rapport au S1-1 de 5 %).

* VARIANTE 1

Transport vers les VP des déplacements qui étaient assurés par les TC

- saturation de la voirie à 114 % malgré l'investissement maximum prévu dans le cadre de 35 % TC dès 2014.

- infrastructure VP	1118 MD
- infrastructure rail (réseau prioritaire)	<u>353 MD</u>
S/total	1471 MD
- surcoût usagers	3591 MD
- surcoût énergie	552 MD
- surcoût subi par la collectivité	3396 MD
- participation de l'Etat Aux résultats d'exploitation	1286 MD
TOTAL	10297 MD

* VARIANTE 2

Désengagement de l'Etat

Garantie de l'équilibre en exploitation :

- transfert vers des opérateurs TC privés des déplacements non effectués par les TC publics pour atteindre 35 % de part de marché (marché TC passant de 47,2 % à 35 %).

- investissement VP maximum	1118 MD
- investissement TC prioritaire	<u>353 MD</u>
S/total	1471 MD
- surcoût usagers	2009 MD
- surcoût ou économie aux usagers obligés de migrer vers les TC privés	-23 à 365 MD
- surcoût énergie	415 MD
- surcoûts subis par la collectivité	2549 MD
- participation de l'Etat	1280 MD
TOTAL	7706 à 8095 MD

LES SCENARIOS ETUDIES

A

L'HORIZON 2016

* SCENARIO III

* Développement de l'infrastructure rail.
- réalisation de la totalité du réseau RER
pour 83 km

- extension du réseau Métro sur 8 km.

* investissements dans le réseau Bus

- sites propres Bus

- véhicules et gabarits adéquats.

* Intégration tarifaire Bus-Métro-RER

* Correspondance gratuite

* Unification des tarifs par couronne

* Concession au secteur privé à
l'extérieur d'un PTU (au delà de 30 km
de l'hypercentre).

CONSEQUENCES

- atteinte d'un marché TC : 50 % du total motorisé

- infrastructure TC : 525 MD

- infrastructure VP : 653 MD

S/total 1 1178 MD

- surcoût énergie 240 MD

(pour le surplus de
déplacements VP)

- Coût subi par la
collectivité 1478 MD

- participation de l'Etat
en exploitation et
investissements du réseau
Bus, et en exploitation
du réseau Rail 1166 MD

S/total 2 4063 MD

- économie du fait de la
concession au delà de 30 km
et transfert VP-TC -395 MD

TOTAL 3666 MD

LES SCENARIOS ETUDIES
A
L'HORIZON 2016

Soit en synthèse

	Coût 1997-2016	Observations
<p>- Développement Des TC publics Atteinte de 50 % du marché des TC :</p>	3 666 MD	<ul style="list-style-type: none"> - Attitude volontariste de développement des TC afin de maintenir la part "actuelle" du Marché TC.
<p>- Désinvestissement Public</p> <p>Atteinte d'un marché TC de 35 % (par la participation du secteur privé)</p>	De 7 411 à 8 113 MD	<ul style="list-style-type: none"> - Attitude tendantielle : le laisser faire
<p>- Désinvestissement Public</p> <p>Atteinte d'un marché de 22 % TC</p>	10 297 à 11 577 MD	<ul style="list-style-type: none"> - Désengagement de l'Etat - Saturation voirie dès 2012 avec le maximum d'investissement en infrastructure VP - Etouffement de la ville - Impossibilité d'amélioration

CONCLUSION

- Le transport en Commun Urbain est un produit stratégique non concédable
- Le transport en Commun Urbain est structurellement déficitaire en résultat d'exercices, mais est largement rentable économiquement
- Même transportés gratuitement, la rentabilité économique du service est évidente
- Malgré cela, et afin d'assurer la pérennité financière des opérateurs publics en transport en Commun Urbain, les bénéficiaires indirects du service doivent participer à son financement :
 - Les employeurs
 - Les collectivités locales
 - Les promoteurs immobiliers

A titre d'exemple, le mode financement du transport en commun urbain en France se présente comme suit :

	Région Parisienne (Budget de Fonctionnement)	Province (fonctionnement et équipement)	TUNIS 2004
USAGERS	37%	36%	49 %
EMPLOYEURS	20%	39%	-
COLLECTIVITES LOCALES	10%	21%	-
ETAT	23%	4%	22 %
DIVERS	10%	-	3 %
DEFICIT RESIDEUL			26 %
	-----	-----	
TOTAL	100 %	100 %	

Retour Session