

ACTES DU SEMINAIRE

Quelles autorités organisatrices des Transports
Publics pour les aires métropolitaines européennes ?
Barcelone, 08 Novembre 2001

SOMMAIRE

Introduction par Stéphane LECLER, Secrétaire Général de l'EMTA

Session 1 : L'émergence des autorités organisatrices des transports publics dans les métropoles européennes

✍ La création d'autorités organisatrices en Espagne

Lina PORTILLO, Consorcio de Transportes de Bizkaia (Bilbao)

Aurelio LOPEZ MARTIN, Entità Publica de Transporte Metropolitano (Valence)

✍ La situation dans les pays d'Europe centrale

Jiri PROKEL, ROPID (Prague)

✍ La voie allemande : transformation des "Verkehrsverbund" en véritables autorités

Jörg LUNKENHEIMER, Rhein-Main-Verkehrsverbund (Francfort)

Session 2 : Quelle organisation des autorités responsables des transports ?

✍ Quelle couverture géographique pertinente?

Thomas DILL, Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (Berlin)

✍ Comment prendre en compte les souhaits des usagers ?

Lutz AIGNER, Hamburger Verkehrsverbund, (Hambourg)

✍ Quel avenir pour la gestion publique directe des réseaux ?

Thierry DUQUENNE, Ministère de la Région de Bruxelles (Bruxelles)

Mauro CIGOGNINI, Comune di Milano (Milan)

Session 3 : Quelles compétences pour les autorités organisatrices des transports publics métropolitains ?

✍ La coordination des politiques de transport et d'urbanisme

Johannes SLOTH, HUR (Copenhague)

✍ L'utilité de la compétence multi-modale

Richard WALLACE, Transport for London (Londres)

✍ L'importance et la difficulté d'intégrer les services ferroviaires

Björn DALBORG, AB Storstockholms Lokaltrafik (Stockholm)

✍ Qui doit gérer le marketing et l'information ?

Carmen SANZ, Consorcio de Transportes de Madrid (Madrid)

Session 4: De quelles sources de financement disposent les autorités organisatrices pour les réseaux de transport public ?

✍ Les subventions des autorités locales

Lluís RAMS, Autoritat del Transport Metropolità (Barcelone)

✍ Le financement des transports publics dans un cadre déréglementé

Keith HOWCROFT, Greater Manchester Passenger Transport Executive (Manchester)

✍ **Le versement de transport : une spécificité française**
Stéphane LECLER, Syndicat des Transports d'Ile-de-France (Paris)

Conclusion par José-Ignacio ITURBE-LOPEZ, Directeur Général du Consorcio Regional de Transportes de Madrid, Président de l'EMTA

Introduction

Stéphane LECLER
Secrétaire Général de l'EMTA

L'association des autorités responsables des transports des métropoles européennes (EMTA), qui regroupe près de 30 autorités responsables des réseaux de transport public de grandes agglomérations européennes, a organisé le 8 novembre 2001 un séminaire sur le thème « *Quelles autorités organisatrices des transports publics pour les métropoles européennes ?* ». Ce séminaire a eu lieu à Barcelone, à l'invitation de l'Autoritat del Transport Metropolità, autorité organisatrice des réseaux de transports publics de la métropole catalane.

Le thème de l'organisation des transports publics dans les grandes agglomérations a suscité de nombreuses recherches depuis quelques années, notamment du fait des perspectives d'évolution de la réglementation européenne s'appliquant au transport public urbain. Or l'organisation des transports publics est une tâche particulièrement complexe dans les grandes agglomérations, et ce pour plusieurs raisons :

- Les réseaux de transport public des grandes villes sont le plus souvent multi-modaux, comprenant des réseaux ferrés lourds jouant un rôle de desserte intra-urbaine. Cela signifie qu'il existe un fort besoin d'intégration des différents modes (bus, tramway, trolley-bus, métro, services fluviaux et ferroviaires, etc.). Cette intégration doit être technique (organisation des correspondances), logique (quel est le rôle de chaque mode, l'un est-il conçu pour rabattre les voyageurs vers un autre, etc.) et tarifaire (un même titre de transport valide sur différents modes).
- Les services sont généralement exploités par plusieurs opérateurs, ce qui implique également un fort besoin d'intégration (horaires, tarifs, correspondances, information, marketing, etc.).
- Les responsabilités pour l'organisation des transports publics sont éclatées entre différentes autorités. Les métropoles ont souvent des schémas institutionnels complexes impliquant différents niveaux d'autorités chargées de la planification urbaine et des politiques de mobilité (municipalités, aire métropolitaine, région et parfois en plus les gouvernements nationaux, principalement dans le cas des villes capitales). Par conséquent, la coordination et la cohérence des politiques poursuivies est une condition fondamentale pour l'existence de réseaux de transport public intégrés et de grande qualité.
- Les typologies traditionnelles des services (urbain, suburbain et régional) ne sont pas toujours pertinentes dans le cas des aires métropolitaines, qui ont fréquemment sur leur territoire plusieurs centres urbains et centres secondaires (conurbations), parfois séparés par des espaces non urbanisés ou moins denses

Le choix entre les différents types d'organisation des transports publics dépend de multiples facteurs :

- le cadre institutionnel et les traditions administratives du pays concerné (nombre de niveaux différents d'administrations publiques, nombre et taille moyenne des communes, existence d'autorités responsables de l'agglomération, etc.)

- les traditions du pays concerné dans le domaine de la gestion des services publics. Les villes allemandes possèdent généralement des entreprises publiques (“Stadtwerke”) actives dans tous les services locaux d’intérêt général (transport public, adduction en eau, gestion des déchets, production d’électricité), tandis que les autorités locales françaises ont pour leur part une tradition ancienne de concession des services publics locaux à des opérateurs privés (mécanisme dénommé “délégation de service public”).
- les fonds publics qui peuvent être consacrés aux transports collectifs par les autorités. C’est par exemple essentiellement dans une optique d’économies budgétaires que le gouvernement britannique a déréglementé et privatisé le secteur du transport public au milieu des années 80. Dans d’autres pays, il est considéré comme normal que le transport public reçoive des subventions, qui sont parfois très élevées (en France, les recettes provenant des voyageurs ne couvrent en moyenne qu’un tiers des charges d’exploitation).
- l’histoire, l’organisation, la compétence et le pouvoir des opérateurs de transport. Il n’est parfois pas aisé pour les autorités responsables d’imposer des décisions à des compagnies qui ont une compétence technique supérieure et sont parfois plus connues et appréciées des voyageurs que les autorités elles-mêmes. C’est fréquemment le cas avec les grandes compagnies publiques en situation de monopole (la STIB à Bruxelles et la RATP à Paris en sont les archétypes).

Malgré ces disparités importantes entre les villes, certains points communs demeurent, dont le premier est l’implication déterminante des autorités publiques dans l’organisation et dans le financement des réseaux de transports publics. De plus, on assiste actuellement à une réelle convergence entre villes sur un certain nombre d’éléments tels que la généralisation de la concurrence pour le choix des entreprises exploitantes, l’intégration tarifaire ou la consultation des clients pour connaître leur niveau de satisfaction et leurs attentes. A ce titre, il n’est pas impossible de parler de modèle européen d’organisation des transports publics, modèle qui reposerait sur quelques grands principes comme la séparation des tâches entre les autorités et les opérateurs et l’implication financière des autorités pour assurer la mission de service public des transports collectifs.

Les présentations qui suivent, qui dressent un état des lieux des principales problématiques liées à l’organisation des transports publics métropolitains à travers les exemples de Bilbao, Barcelone, Berlin, Bruxelles, Copenhague, Francfort, Hambourg, Londres, Madrid, Manchester, Paris, Prague et de Valence, permettent de s’en rendre compte.

Session 1 : L'émergence des autorités organisatrices des transports publics dans les métropoles européennes

Les exposés qui suivent présentent des exemples variés de contextes dans lesquels ont été créées des autorités chargées spécialement de l'organisation des transports publics dans des grandes agglomérations européennes. On constate qu'à chaque fois, il s'agit de fédérer différentes autorités publiques dans une même structure afin de coordonner les transports publics au niveau territorial le plus pertinent.

L'exposé de Aurelio López Martín, directeur général de l'Entidad de Transporte Metropolitano (ETM) de Valence, présente l'organisation et les missions de cette structure créée en mai 2001 pour organiser les transports publics dans l'agglomération de Valence.

La présentation de Jörg Lunkenheimer, responsable des relations avec les actionnaires du Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), explique pourquoi RMV, qui rassemble les autorités publiques concernées par l'organisation des transports publics dans la région de Francfort s/ le Main, a succédé en 1995 au Frankfurter Verkehrsverbund (FVV), qui rassemblait uniquement les entreprises exploitantes des réseaux sur un territoire moins vaste que RMV.

L'exposé de Jiri Prokel, directeur général de ROPID, autorité organisatrice des transports publics de l'agglomération de Prague, présente l'histoire et les principales missions de cette structure créée en 1993.

La présentation de Lina Portillo, responsable de la planification financière et de la recherche du Consorcio de Transportes de Bizkaia (CTB) décrit l'histoire et les missions de CTB, organisme créé en 1975 pour construire le métro de Bilbao, et qui est désormais responsable de la coordination et de l'intégration tarifaire entre les différents modes de transports de la métropole du Pays Basque.

Lina PORTILLO
Consorcio de Transportes de Bizkaia

**LE CONSORTIUM DU TRANSPORT DE BISCAYE: UNE AUTORITÉ POUR LE
TRANSPORT PUBLIC**

LE CONSORTIUM DU TRANSPORT DE BISCAYE: UNE AUTORITÉ POUR LE TRANSPORT PUBLIC

1.- HISTOIRE, ORGANISATION ET OBJECTIFS DU CONSORTIUM DU TRANSPORT DE BISCAYE

Les circonstances économiques et politiques ainsi que les particularités géographiques marquent le développement historique de toute agglomération, en conditionnant de cette façon sa composition et son organisation futures. Le transport ne constitue aucune exception à ce fait et le réseau de transport n'est autre que la conséquence finale de toutes ces années d'histoire.

Par ailleurs, le Consortium du Transport de Biscaye (ci-après CTB) est déterminé par le cadre institutionnel, ce qui rend nécessaire une petite explication dans l'objet de comprendre correctement son mode d'action.

Le Pays Basque est une **Communauté Autonome** comprise au sein de l'état espagnol et jouit d'un ample **Statut d'Autonomie** qui lui confère un contrôle et un pouvoir absolus dans les secteurs les plus importants, à savoir: économie, police, une Agence Fiscale du Pays Basque, etc. Un pilier fondamental sur lequel repose ce Statut est le **Concert Économique**.

Le Concert Économique établit un système fiscal décentralisé dans lequel chaque province assume la responsabilité de fixer, gérer et recouvrer tous les impôts de sa juridiction. En contre-partie, les basques paient au gouvernement central espagnol un montant déterminé (quote-part) à titre de contre-prestation pour les frais contractés par le gouvernement central espagnol dans la Communauté Autonome Basque (pouvoirs non délégués) et en contre-prestation pour la contribution de solidarité vis-à-vis d'autres régions espagnoles. Ceci signifie donc que les Territoires Basques obtiennent leurs ressources financières publiques directement des contribuables et que le Pays Basque assume la responsabilité de financer toutes les institutions qui conformeront le secteur public basque (le Gouvernement Basque, les Conseils Généraux et les Municipalités) avec ces ressources financières publiques.

Ce Concert Économique n'est pas le résultat d'une négociation politique réalisée à un moment déterminé mais il s'agit, au contraire, d'une tradition historique remontant à environ 800 ans qui a conformé nos institutions et le reste de nos affaires économiques comme le transport.

En 1300, la ville de Bilbao a été fondée sur les rives du fleuve Nervion. Sept siècles plus tard, Bilbao est la capitale du territoire de Biscaye, l'une des provinces qui intègrent le Pays Basque. Sa croissance démographique s'est développée parallèlement à ce fleuve et avec l'industrialisation de ses plaines basses.

La zone du **Grand Bilbao** est actuellement une zone densément peuplée avec 884 000 habitants et enregistre une densité de 2182 habitants par kilomètre carré, tous situés dans une vallée étroite et escarpée divisée par l'estuaire du Nervion qui sert à la fois de moyen de communication et de barrière entre les deux rives du fleuve.

Le poids démographique de l'aire métropolitaine du Grand Bilbao représente près de 80% de la population de Biscaye et 38% de toute la Communauté Autonome Basque.

L'aire du Grand Bilbao se compose de plusieurs zones diverses et clairement définies:

- La ville de Bilbao (356 000 habitants), avec la prépondérance du secteur services, en particulier dans les secteurs de l'administration, des services sociaux et des commerces.
- La Rive Gauche (275 000 habitants) qui conserve encore une certaine importance industrielle malgré son déclin. Elle est revitalisée aujourd'hui au travers de plans spéciaux.
- La Rive Droite (140 000 habitants) qui devient de plus en plus une zone résidentielle et dont l'orientation ne cesse de croître vers le secteur tertiaire.
- Le Bassin Ibaizábal.
- La vallée de l'Asua, qui dispose d'une zone industrielle resplendissante de hautes technologies.

En Biscaye la décennie des années 70 a supposé un point d'inflexion puisque la structure socio-économique commença à changer, les industries manufacturières laissèrent le passage à un rôle de plus en plus important du secteur services, les structures du marché du travail commencèrent à changer et la femme commença à travailler dans les entreprises.

Le modèle de déplacement au/du poste de travail, qui jusqu'à alors s'était caractérisé par la proximité, commença à évoluer vers un modèle où ce déplacement était désormais plus long, en temps et en distance.

Par conséquent, la **mobilité** et le taux d'utilisation de l'automobile augmentèrent à tel point que le résultat en fut une congestion de la circulation et un embouteillage quasi permanent du réseau routier de l'aire métropolitaine du **Grand Bilbao**. Le transport public n'offrait pas un service de grande qualité, il était désorganisé et préparé de façon défectueuse pour satisfaire la demande potentielle d'alors.

Le réseau de transport public était composé par:

- un **réseau ferroviaire**, constitué par des lignes ferroviaires avec ses gares terminus à Bilbao, toutes sans communications les unes avec les autres et avec une circulation très réduite dans le centre de la ville.
- un **réseau d'autobus** étendu mais avec peu de coordination avec les autobus urbains

dépendants de la Mairie de Bilbao et avec les autobus interurbains exploités sous la protection d'une concession octroyée par le Conseil Général de Biscaye.

Cette situation a amené avec elle la constitution de la **Commission biscaïenne de Communications** qui était intégrée par le Conseil Général de Biscaye, la Mairie de Bilbao et la Chambre de Commerce dans l'objet d'essayer de résoudre ce problème qui ne cessait d'empirer. Ce processus a commencé avec la construction du **Métropolitain de Bilbao** (Métro) comme la pierre angulaire d'un transport public pour lequel les objectifs étaient les suivants:

- Consolider le service ferroviaire sur la Rive Droite et le moderniser pour qu'il puisse prêter un service aux zones les plus peuplées.
- Changer le service ferroviaire sur la Rive Gauche et le rapprocher des centres urbains.
- Construire une nouvelle ligne sous le centre de Bilbao.
- Faciliter les liaisons avec d'autres chemins de fer.

Le **Consortium du Transport de Biscaye** a été créé en 1975 pour se charger de la construction de la Ligne de Métro et constitué définitivement en 1976. La composition actuelle du Consortium du Transport de Biscaye est la suivante:

- ✍ 50% Gouvernement basque
- ✍ 25% Conseil Général de Biscaye

- ✍ 25% Mairies (10 Mairies au total dans le district desquelles circule la ligne de métro)

Néanmoins, le Gouvernement basque et le Conseil Régional de Biscaye se partagent à parts égales la totalité de son financement.

Le Règlement constitutif du CTB stipule que celui-ci possède les facultés suivantes:

- a) Participer au financement des travaux d'infrastructure du Métropolitain de Bilbao et réaliser les **projets** correspondants ainsi que les travaux de superstructure et d'équipement général.
- b) **Gérer l'opération** du Métropolitain de Bilbao au travers de Metro Bilbao, S.A., une compagnie 100% publique qui appartient au Consortium du Transport de Biscaye.
- c) Vérifier le **fonctionnement du système de transport** dans la province de Biscaye, en adoptant les mesures qui pourraient être nécessaires pour traiter avec les autres administrations publiques.
- d) Profiter des **facultés** auxquelles il a droit en matière de transport, lesquelles lui ont été transférées conformément à un plan de réglementation et de coordination pour le

Transport public en Biscaye, pour autant que ceci soit considéré dans l'intérêt public et pour mieux rationaliser le système de transport.

Le Consortium du Transport de Biscaye a concentré jusqu'à cette date son activité dans les deux secteurs principaux d'autorité qui ont été mentionnés ci-dessus. En effet, la Ligne 1 a été inaugurée le 11 novembre 1995 et son fonctionnement est à charge de Metro Bilbao, S.A., une **compagnie publique** où, comme il a été indiqué ci-dessus, le Consortium du Transport de Biscaye participe à 100%.

La ligne deux est encore en construction et le premier tronçon sera inauguré au mois d'avril 2002.

Le financement est à charge du CTB –qui reçoit des contributions financières des Institutions (fondamentalement du Gouvernement basque et du Conseil Régional de Biscaye et, accessoirement, de l'Administration Centrale espagnole)-, -en s'endettant au travers de plusieurs instruments financiers: **émission des obligations** ("métrobligations" et métrobons), **prêts** de l'EIB et d'autres entités financières,- **fonds d'investissement européens**, etc.

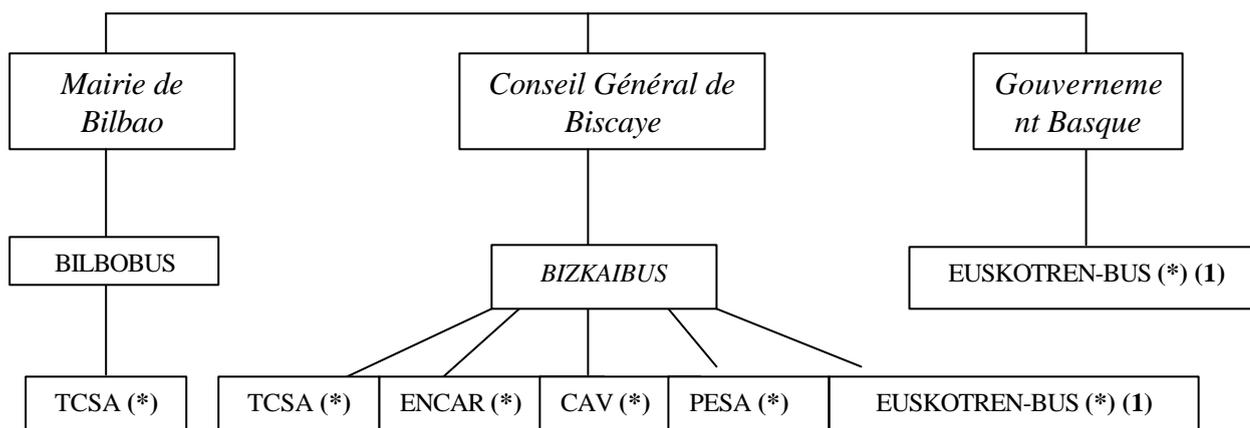
Dans l'objet de faciliter quelques-unes de ces opérations et de donner au CTB la possibilité de traiter directement avec le marché sans avoir à dépendre de ses institutions, une certification de solvabilité a été obtenue, concédée par Standard & Poors et FITCH IBCA.

Le règlement constitutif et les statuts stipulent la **coordination du transport** comme l'une des **responsabilités du Consortium du Transport de Biscaye** qui doit être corroborée au travers des pouvoirs qui lui ont été transférés conformément au Plan de Coordination du transport ou bien en adoptant toutes les mesures que les autres administrations publiques estimeront nécessaires pour atteindre cet objectif.

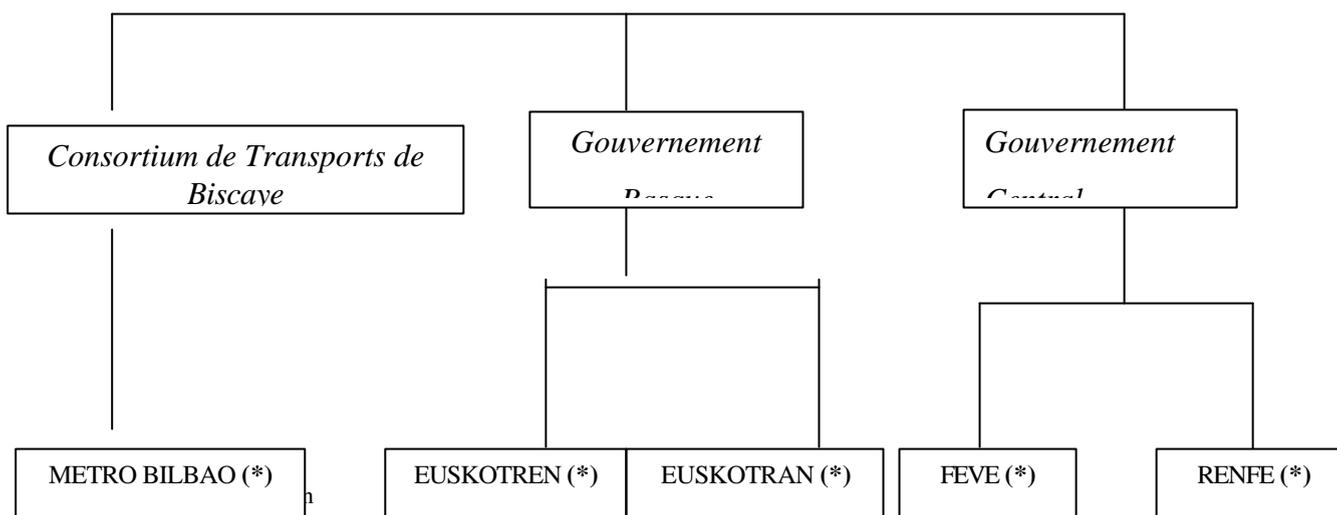
En ce qui concerne l'inauguration de **Métro Bilbao**, ces Institutions publiques ont été conscientes de la nécessité de **réorganiser et de coordonner** le transport public en Biscaye. En fait, il n'y avait pas une seule institution en Biscaye qui fût responsable du transport public de passagers mais, en revanche, plusieurs institutions en concurrence.

2.- LE RÉSEAU DE TRANSPORT PUBLIC DE BISCAYE

RÉSEAU D'AUTOBUS



RÉSEAU FERROVIAIRE ET DE TRAMWAYS



(*) Opérateurs de transports

(1) Depuis 2002

Chacune des Institutions mentionnées ci-dessus a son propre système de gestion et sa propre opinion en termes de Politique de Prix, ce qui se traduit par le fait qu'elles ont leur propre système de zonification, leurs propres classes de billets et leurs propres méthodes de couvrir le déficit.

Gouvernement basque – Euskotren et Euskotran

La Communauté Autonome, au travers de son Département de Transports et Travaux Publics, dispose d'une corporation publique, EUSKOTREN, qui exploite les chemins de fer basques ainsi que des lignes d'autobus, bien que la participation d'EUSKOTREN dans les autobus sera acquise par le Conseil Régional de Biscaye à partir de 2002. Le déficit sera financé par des augmentations de capital.

En 2002, sera inaugurée la ligne de tramways qui sera gérée par la corporation publique EUSKOTRAN.

Conseil Régional de Biscaye – Bizkaibus

Le Conseil Régional exploite le service d'autobus qui circulent sur les autoroutes de Biscaye sous la marque BIZKAIBUS, avec laquelle opèrent 4 entreprises de transport (il

y en aura bientôt 5).

Il opère grâce à des contrats de programmes individualisés par lesquels les entreprises sont rémunérées pour les services prêtés en fonction de ce qui est stipulé dans de tels contrats. Tout déficit qui se produirait est couvert par l'Institution.

Mairie de Bilbao – Bilbobus

La Mairie de Bilbao contrôle le transport urbain de Bilbao: autobus, ascenseurs et funiculaires de Bilbao. Le service d'autobus est géré au travers du réseau Bilbobus. L'entreprise qui exploite le transport par autobus est liée à la Mairie moyennant un contrat programmatique qui fonctionne de la même façon que dans le cas du Conseil Général de Biscaye, ce qui a été expliqué au préalable.

Consortium du Transport de Biscaye – Metro Bilbao, S.A.

Le CTB s'occupe du fonctionnement des lignes du Metro de Bilbao au travers de Metro Bilbao, S.A., une entreprise de transport public intégralement participée par le CTB.

Son déficit est financé par le Consortium du Transport de Biscaye au travers d'augmentations de capital.

Gouvernement Central espagnol – Renfe et Feve

Le Ministère des Travaux Publics répond des compagnies ferroviaires RENFE et FEVE qui exploitent les trains de banlieue et locaux de la Rive Gauche et dans la région d'Encartaciones à l'Ouest de Biscaye. Ceux-ci sont gérés au travers d'un contrat programmatique.

Dans ce modèle décentralisé, le **déficit général** du système de transports est significatif mais, étant donné que chaque administration publique assume son propre système de transport exclusivement, en général ce problème n'est pas préoccupant.

L'offre est **fragmentée et disséminée**, ce qui se traduit par un système de transports harcelé par les superpositions et les interruptions. Il s'agit d'un système où chaque moyen de transport s'adresse pour son propre compte à ses utilisateurs ; mais, précisément pour cela, il manque une information générale sur le système de transport dans son ensemble.

Comme contre-point, chaque institution essaie de réduire son déficit en rendant ses moyens de transport plus attractifs, ce qui donne pour résultat une large et bonne offre de transport public puisque le système stimule la concurrence.

En général, le citoyen a une bonne opinion du transport public.

Tout cela a amené avec soi une **augmentation exponentielle de l'utilisation du transport public** au cours des dernières années, qui est passé de 145 millions de passagers en 1997 à 161 millions de passagers en l'an 2000.

Par ailleurs, une tendance de changement a été observée, comme on l'a vu dans la dernière année fiscale dans le sens que le taux de croissance dans l'utilisation du transport public a augmenté davantage que celui du transport dans des véhicules privés (4,5% contre 4,1%)

3. LE RÔLE DU CTB COMME AUTORITÉ DU TRANSPORT PUBLIC

L'incorporation de Bilbao Metro a provoqué une **convulsion dans le système de transport** qui a subi, en outre, une profonde transformation tout au long de ces dernières années comme conséquence de l'expansion de Bizkaibus dans toute la province de Biscaye, de l'extension de la ligne Euskotren, du rétablissement de Bilbobus, de la ligne de décongestion Sud de Renfe et de la prochaine inauguration de la Ligne 2 du Métro de Bilbao et du tramway.

Tous ces facteurs nous situent à un **moment clef pour la restructuration du système de transport en Biscaye** en ce qui concerne son infrastructure et son réseau. C'est pourquoi il faut arriver à des accords institutionnels, à une **coordination des services, à une simplification des tarifs et des billets et à une information générale cohérente qui soit à disposition du**

citadin: en définitive, à une offre de qualité fondée sur la demande réelle et potentielle qui est perçue.

Par le fait que personne ne domine totalement le marché, personne n'émerge comme coordinateur et planificateur; néanmoins, la nécessité de coordination et de planification du transport est manifeste, raison pour laquelle se distingue la vocation du Consortium du Transport de Biscaye pour jouer son rôle d'Autorité dans le Transport.

Devant cette situation et après des négociations complexes sous les auspices du Consortium du Transport de Biscaye, les institutions basques ont signé en juin 1997 deux Accords Cadre relatifs à la **Coordination en matière de tarifs et dans la Restructuration du Transport Public des Passagers**. Les signataires de ces documents ont été le Gouvernement basque, le Conseil Régional de Biscaye, la Mairie de Bilbao et le Consortium du Transport de Biscaye.

Pour faire respecter ces accords, la **Commission de Coordination et de Contrôle du Transport** au sein du Consortium du Transport de Biscaye avec la mission de travailler dans l'harmonisation de tout aspect du transport. Le Conseil Général de Biscaye, le Gouvernement basque, Métro Bilbao, Renfe, Feve et Euskotren sont également englobés.

Comme point de départ dirigé à affronter les questions de **la restructuration de l'offre et la coordination de tarifs** de la part des administrations publiques, il a fallu connaître les comportements et les habitudes de mobilité des habitants de Biscaye avec l'objectif d'adapter l'offre de transport aux demandes correspondantes et d'optimiser l'utilisation des ressources disponibles en identifiant le marché de mobilité dans chaque zone et secteur géographique, son nombre, les causes qui le motivent et les moyens de transport employés ainsi qu'un profil de l'utilisateur type.

Dans l'objet d'**obtenir** cette information et d'autres données fiables, le Consortium du Transport de Biscaye a mené à bien **la première étude de mobilité**, réalisée en Biscaye en 1998 (sa mise à jour doit être prête en l'an 2002).

Cette étude est complétée par le **Rapport sur le Transport Public en Biscaye** que le Consortium du Transport de Biscaye élabore annuellement et où, chaque année fiscale, sont analysées la situation, l'information, les variations et les tendances dans le transport public.

La conviction du Consortium du Transport de Biscaye que la **planification du transport** est bénéfique, est concrétisée, entre autres, dans plusieurs projets destinés à créer de nouvelles liaisons et infrastructures dans l'objectif de promouvoir l'utilisation du transport public tout en redoublant les efforts des différentes institutions. Dans ce sens, grâce à la construction de la Ligne

Métropolitaine de Bilbao, cette circonstance a permis d'aborder plusieurs projets pour pouvoir réorganiser et coordonner le transport tels que:

- construction d'une liaison pour les utilisateurs de transport public dans la station de Lejona de la Ligne 1 du Métro de Bilbao où vont coïncider physiquement métro, autobus, un parc de stationnement public et une future ligne de tramways.
- construction d'une liaison à la station de Métro de San Mamés où les intermodalités de Métro et Renfe sont toutes groupées et celles-ci, à leur tour, avec la gare routière Termibus. Dans l'avenir, ceci se passera également avec les taxis-tramways.
- sur la ligne 2, d'autres infrastructures de transport multimodal comme celles situées dans les stations d'Etxebarri et d'Urbinaga-Sestao sont en phase de conception et de construction.

Paradoxalement, la partie la plus difficile et coûteuse est en cours de réalisation, à savoir les infrastructures de liaison qui profitent des travaux de construction du Métro de Bilbao, alors que la partie la plus simple, qui devrait être d'arriver à un accord inter-institutionnel aidant à faire avancer le travail sous d'autres aspects progresse à un rythme franchement lent. Chaque pas qui est fait est le résultat final d'un accord avec les institutions impliquées.

Certains jalons ont été atteints comme le lancement du **billet uniformisé “Creditrans”** de la part du Consortium du Transport de Biscaye.

Le 23 septembre 2000 le Creditrans est sorti sur le marché, valable pour les réseaux du Métro de Bilbao, Bizkaibus, Bilbobus, le funiculaire Artxanda et les élévateurs La Salve. Le Creditrans a surmonté les problèmes causés par l’existence d’un système de zonification différente et par les tarifs différents actuels des divers moyens de transport. **Il s’agit du premier pas efficace qui a été fait vers la coordination du Transport Public.**

Ce billet est conçu comme s’il s’agissait d’argent à employer pour voyager. Chaque moyen de transport y débite ses tarifs en fonction du déplacement réalisé. Le prix débité est celui établi pour chaque moyen de transport par rapport au type de billet "d’abonnement".

Le Creditrans facilite les transferts à un prix réduit avec le deuxième opérateur en appliquant une remise de 20% sur le prix total du voyage conjoint.

Conscients de l’importance d’unifier divers types de billets, le Consortium travaille sur l’élargissement d’une série de billets combinés: billets pour le troisième âge, billets mensuels, etc.

La Commission de Coordination et de Contrôle du transport s’occupe également de

l'élaboration d'une Politique de Zonification Commune pour tous les passagers qui font usage du Transport Public en Biscaye, ce qui met ainsi un terme à l'actuelle dispersion des services.

En juillet 2000 le Consortium du Transport de Biscaye a présenté une série d'alternatives au système de zonification de tarifs. En novembre 2000, les lignes maîtres du système de zonification ont été approuvées,

Cette zonification du transport de Biscaye divise le territoire en cinq zones, l'une d'entre elles –la zone centrale – correspond à la commune de Bilbao. L'accord a obtenu le soutien du Gouvernement basque, du Conseil Régional de Biscaye et de la Mairie de Bilbao en disposant du consensus des opérateurs. Le nouveau schéma de zones sera adopté sur les réseaux de transport de RENFE, FEVE, Bizkaibus, Bilbobus, EuskoTren et Métro Bilbao. Son implantation sera graduelle avec certains des différents opérateurs car ceux-ci sont en phase de révision de leurs tarifs.

Los critères qui appuient la proposition de créer un système de zonification commune sont:

- Établir le moindre nombre possible de zones.
- Se maintenir dans les districts municipaux.
- Considérer la commune de Bilbao comme la démarcation centrale.
- Dans la mesure du possible, respecter les zones actuelles distribuées entre les différents opérateurs.

À moyen terme, il est prévu d'implanter un système de billetterie qui inclura **une carte intelligente sans contacts par radiofréquence**. Tout ce, dans le bien entendu que le Consortium du Transport de Biscaye est la plate-forme idéale pour lancer un projet avec ces caractéristiques ; celui-ci ne peut, en effet, être fondé sur les critères d'un seul opérateur et doit prendre en compte les points de vue et les standards de tout le système de transport de Biscaye pour pouvoir ainsi donner lieu à une **intégration de tarifs parfaite** dans l'avenir et intervenir, à cette fin, comme un catalyseur.

En conclusion, le Consortium du Transport de Biscaye se base sur l'Autorité du Transport Public de Biscaye et se porte sur un modèle qui sera le résultat d'un consensus découlant des singularités de notre cadre institutionnel.



Aurelio Lopez Martin
Director General
ETM

**LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DE
MÉTRO DE VALENCE ET L'ORGANISATION
DU TRANSPORT MÉTROPOLITAIN**

ETM
C/Governador Viejo 20, 1° ptas 3 y 4
46003 Valencia
Spain

LE DÉVELOPPEMENT DU RÉSEAU DE MÉTRO DE VALENCE ET L'ORGANISATION DU TRANSPORT MÉTROPOLITAIN

1.- LE RÉSEAU DE METRO DE VALENCE

À partir de l'année 1990, la Generalitat de Valence a stimulé une profonde réforme de son Réseau Métropolitain de Chemins de Fers (F.G.V.) dans la zone de Valence, que nous appelons, de façon générique, Métro de Valence, bien qu'il englobe dans son ensemble des éléments différenciés du point de vue de l'exploitation ; en effet, il fait cohabiter, sur un réseau unitaire, des tronçons de tramway, des tronçons de circulation exclusivement souterrains et des tronçons en surface dans des conditions d'exploitation typiquement ferroviaires. Métro de Valence est le 2ème opérateur ferroviaire (l'autre étant RENFE) implanté dans la Communauté et son domaine territorial est compris dans un cercle d'un rayon d'environ 30 km autour de la ville de Valence qui contient une population d'un million et demi d'habitants, ce qui suppose 37,5% de la population totale de la Communauté dont 50% réside dans le noyau central.

La situation initiale correspondant à l'année 1990 était formée par deux lignes préexistantes sans connexion entre elles, dont la première était constituée sur un axe Nord-est - Sud, qui traverse tangentiellement la ville de Valence:

LA LIGNE 1, de 96,5 km dont seulement 7,1 sont souterrains dans la ville de Valence, prenait à sa charge les relations Nord-Sud de l'aire métropolitaine avec deux branches au Nord et à l'Ouest de 15 et 25 km, séparées à partir de la station commune d'Embranchement et une rame sud de 50 km.

LA LIGNE 3, de 13,3 km de longueur, tous en surface, commençait à la Station appelée Puente de Madera, dans une situation que le développement urbain de la ville avait laissée hors des principaux circuits d'équipement commercial, d'enseignement, administratif ou de loisirs.

Après une importante campagne d'enquêtes et une étude et une analyse de la demande de transport en moyens mécanisés dans l'aire métropolitaine, sa distribution en modes publics et privés, dans le cadre de la demande desservie par le transport public et de celle captée par les différents agents qui opèrent dans la zone, on est arrivé à une alternative considérée optimale pour le cadre de l'année 2000, concrétisée comme suit:

Pénétration dans le souterrain de la ligne 3 vers le centre de la ville jusqu'à rejoindre la ligne 1 en utilisant pour ce faire le tronçon final du tunnel existant pour continuer en superficie jusqu'à la station de Torrente (au Sud) ; prolongation du nouveau tunnel par le couloir urbain à plus forte demande en direction à l'Ouest vers la limite du noyau central.

Implantation d'une nouvelle ligne de tramway, la T4, avec un itinéraire un peu périphérique et avec la virtualité de relier les différents campus universitaires et le district maritime en les connectant, par transbordements directs, avec les lignes 1 et 3.

Le schéma du Réseau Métropolitain des Chemins de Fer de la Generalitat de Valence dispose désormais dans ce cadre d'une longueur totale de 130 km, 49 en double voie, 81 en voie simple aux extrémités de la ligne, avec un noyau central de 17 km en tunnel et organisé en trois lignes interconnectées.

Ce cadre de situation 2000 est arrivé à sa culmination; la ligne T4 est entrée en service en avril 1994, le premier tronçon de la ligne 3 en mai 1995, le deuxième tronçon et le plus central en septembre de l'année 1998 et le dernier tronçon de la ligne, jusqu'à Mislata, en mai 1999.

Finalement, le processus de planification a été réouvert à la fin de 1997 et a été récemment culminé pour concrétiser le deuxième agrandissement du réseau relatif au cadre 2011 en utilisant le même modèle de transport que dans la phase précédente. Ce dernier agrandissement, dont la maturation à l'effet opérationnel est prévue pour l'an 2011, est programmé pour son exécution sur la période 2000/2005 et il est concrétisé sur deux nouvelles lignes.

La ligne T2 à caractère de tramway et à parcours exclusivement urbain avec un tronçon central souterrain pour traverser le centre historique de la ville de Valence, connectée aux lignes 3 et T4, et la ligne 5, également urbaine et différente du point de vue technologie puisqu'elle a opté pour un système mixte d'exploitation tramway/métro.

Le résumé des chiffres les plus significatifs qui identifient le Métro de Valence, une fois culminé le processus de planification mis en œuvre en 1990, est le suivant:

De l'année base 1991, avec 110 km de réseau et une demande de 18 600 000 voyages/an, on passe au cadre 2000 avec un réseau de 130 km et une demande captée de 34 300 000 voyages/an. L'estimation pour le cadre final, avec un investissement de 57 milliards de pesetas, est une duplication de la demande, avec un total de 78 900 000 voyages/an et un système qui dispose désormais de 146 km de réseau avec 22 km de tunnel.

2.- PREMIERS PAS POUR L'ORGANISATION DU TRANSPORT MÉTROPOLITAIN DANS L'AIRE DE VALENCE

Parallèlement au processus de planification et d'agrandissement du réseau de métro, le 14 février 1991, la Generalitat de Valence a approuvé la loi 1/91 d'Aménagement du Transport Métropolitain, qui a pour objectif la coordination opérationnelle et tarifaire de tous les modes de transport public qui opèrent dans la zone de Valence.

Cette loi établit l'élaboration d'un Plan de Transport Métropolitain, au travers duquel il faut obtenir la coordination des différents services de transport public et implanter un système tarifaire intégré; le cadre d'application de la loi est celui de la ville de Valence et de 56 communes de son environnement métropolitain. Les services de transports touchés par la loi (services à intérêt métropolitain) sont tous ceux qui se trouvent au sein de cette zone: transport urbain régulier d'autobus de Valence (EMT), services de FGV intérieurs à la zone; services de RENFE intérieurs à la zone et les services réguliers interurbains d'autobus (concessionnaires privés et CVT, qui était, à cette époque-là, une entreprise publique de transport routier).

En vertu de la Loi, et après d'intenses négociations au sein de la Commission du Plan, le 1^{er} avril 1996, une convention a été signée entre la Generalitat de Valence et la Mairie de Valence pour établir un système de coordination tarifaire entre EMT et Métro Valence.

Cette convention a supposé la mise en circulation de trois titres combinés: l'ABONNEMENT Transport, valable pour trente jours à compter de sa première utilisation sans limite de voyages, le B-10 valable pour dix voyages qui incluent un transbordement, et la T-1 valable pour voyager durant toute une journée ; tout ce, indistinctement de s'il s'agit de EMT ou de Métro, et dans le cadre d'une première couronne A, qui inclut la ville de Valence et trois communes faisant partie de l'aire urbaine.

En juin 1999, la Commission du Plan de Transport approuve la "Stratégie pour le Transport Métropolitain de l'aire de Valence", où sont fixés les critères et instruments nécessaires pour répondre aux nécessités de mobilité métropolitaine, en encourageant dans ce sens l'utilisation du transport public.

Para avancer dans l'image de réseau commun, la Generalitat de Valence crée une nouvelle image de marque- **METROBUS** – pour l'ensemble des services interurbains par route. Moyennant la signature de Contrats-programme entre la Generalitat de Valence et toutes les entreprises qui prêtent des services de transport public d'autobus dans le cadre métropolitain, celles-ci s'engagent à adapter tous leurs véhicules à l'image et à la signalisation commune définie par la Generalitat pour **Métrobus**.

Finalement, à la fin du mois de janvier 2000, l'utilisation de l'ABONNEMENT Transport a été généralisée pour tout le cadre métropolitain, deux autres couronnes tarifaires concentriques étant établies, en plus de la couronne A. Mis à part EMT et Métro Valence (qui incluent, comme signalé ci-dessus, un réseau de quatre embranchements pour les communes de la zone de Valence), toutes les lignes de METROBUS sont intégrées dans le nouveau système de coordination tarifaire.

3.- CRÉATION DE L'ENTITÉ DE TRANSPORT MÉTROPOLITAIN DE VALENCE

Grâce à toutes ces mesures, la coordination et l'intégration du transport métropolitain arrivent à un degré important de complexité qui a commencé à poser certains problèmes en relation avec la capacité des organes gestionnaires qui, comme nous l'avons indiqué, sont de type administratif, au travers de la Commission du Plan. Pour obtenir une meilleure capacité opérationnelle, il semblait opportun de créer une entité publique autonome reprenant, entre ses fonctions spécifiques, celles que réalisait la Commission du Plan en question.

L'Entité Publique de Transport Métropolitain de Valence est instaurée, comme organe de droit public soumis au droit privé, par la LOI 9/2000, du 23 novembre 2000. Elle assume toutes les compétences qui appartenaient à la Commission du Plan de Transport Métropolitain de l'Aire de Valence et celles qui étaient exercées jusqu'alors par la Direction Générale des Transports sur les services réguliers de voyageurs à usage général et spécial dans la zone de prestation conjointe du taxi de Valence.

Conformément au texte de la Loi en question, les compétences suivantes appartiennent à l'Entité:

1. En matière de services réguliers de voyageurs

- ✍ Gestion administrative des services
- ✍ Élaboration et développement des prévisions du Plan de Transport Métropolitain de Valence
- ✍ Émission, distribution et, le cas échéant, vente des titres de transport de coordination.
- ✍ Proposer à l'organe compétent du Gouvernement de Valence le cadre tarifaire de titres de coordination.
- ✍ Proposition et exécution des plans d'inspection, ainsi que l'instruction et la proposition de résolution des dossiers de sanction.
- ✍ Adoption de mesures tendant à établir un système d'aides à l'exploitation pour les entreprises opératrices.

2. En relation aux services du taxi

- ✍ Les compétences de la Generalitat en matière de gestion administrative, en particulier, la concession, la transmission, le visa et la modification des autorisations.
- ✍ L'adoption de mesures visant l'amélioration du service du taxi.
- ✍ Le développement de programmes spécifiques destinés à augmenter l'utilisation du taxi.

3. Les compétences générales qui leur appartiennent sont les suivantes:

- ✍ Informer sur les services de transport métropolitain et stimuler leur utilisation.
- ✍ Constituer ou participer dans des sociétés à capital public ou mixte ou dans des consortiums.
- ✍ Élaborer des statistiques, rapports et études sur le transport métropolitain.
- ✍ Coopérer par des accords, conventions et contrats-programme avec toutes entités dont l'activité affecte le transport métropolitain.
- ✍ Construire les infrastructures du transport métropolitain qui lui seraient confiées par le Conseiller des Travaux Publics, Urbanisme et Transports ou celles qui, en vertu de convention, seraient accordées avec d'autres administrations publiques.

L'Entité de Transport Métropolitain de Valencia (**eTM**) est constituée en mai 2001, avec un budget initial de 180 millions de pesetas pour son fonctionnement et, en 2002, elle assumera pleinement ses compétences, en gérant les programmes de transport métropolitain, ce qui a été réalisé jusqu'à maintenant la Direction Générale de Transports de la Generalitat de Valence.



Jiri PROKEL
Director
ROPID

Le Transport Intégré de Prague.

ROPID
Rytirska 10
110 00 Praha 1
Prague

Le Transport Intégré de Prague

Le Transport Intégré de Prague (PIT) est un système de transport qui comprend le Métro, les tramways, le chemin de fer et les lignes d'autobus urbain et suburbain. Ce système a intégré progressivement des conditions de transport et de prix conjointes et des solutions unifiées concernant le trafic, y compris la coordination des horaires.

Le Transport Intégré de Prague fonctionne comme une association municipale du transport. Il a été progressivement implanté dans l'aire de la Ville de Prague à laquelle il faut ajouter l'aire adjacente d'autres districts de la Bohême Centrale dont les liaisons de transport avec la Ville de Prague sont importantes. Le Transport Intégré de Prague a été conçu dans le but de fournir un service de qualité dans le transport de cette zone qui influencerait sur la capacité concurrentielle du transport public face au transport individuel. Les critères qui marquent l'attrait du système intégré sont le temps, le prix, le confort, la fiabilité et la sécurité. Les principes fondamentaux sur lesquels est assis le Transport Intégré de Prague sont les suivants:

- ? un système unifié de transport régional qui se base sur la priorité du transport ferroviaire comme colonne vertébrale de celui-ci (chemins de fer, Métro, tramways), alors que le transport par autobus est organisé principalement comme une continuation du transport aux terminus et se situe à côté des gares et des haltes des lignes ferroviaires
- ? le système rend possible un système mixte de transport par voiture privée et transport public, qui peut être réalisé grâce à des installations de stationnement collectif P+R (Park & Ride) situées à côté des stations terminus du transport ferroviaire principal à l'extérieur de Prague et de sa zone adjacente
- ? un système unifié de tarifs de transferts qui donne la possibilité de voyager en empruntant les correspondances nécessaires avec un seul billet et sans que cela n'affecte ni le moyen de transport ni l'opérateur choisi

Le ROPID, l'Organisation Régionale du Transport Intégré de Prague, a commencé son activité le 1er décembre 1993. Le ROPID a été créé par la Résolution de la 33^{ème} réunion des Représentants de la Mairie de Prague en tant qu'organisation qui collabore avec la Mairie de Prague. Sa création a supposé la culmination de l'intention de la Mairie de donner une réponse aux imparables changements sociaux et économiques qui se sont produits et de développer un système intégré du transport public à Prague capitale et sa zone adjacente qui serait mis à jour. Le but de ce système est d'offrir un transport public pour tous les segments d'habitants et de visiteurs de la ville, en introduisant de cette façon une alternative à l'intensité croissante du transit privé.

Le ROPID, une organisation professionnelle responsable du fonctionnement du Transport Intégré de Prague, est autorisé à établir et à développer le Système du PIT. Il exerce un rôle d'organisation et de contrôle. Il est responsable de ses activités devant les autorités municipales et nationales, dont il a reçu l'autorisation de garantir le transport.

Les fonctions de base du ROPID sont les suivantes:

- ? préparation des améliorations additionnelles du système intégré régional et son implantation

- ? élaboration de normes d'organisation du transport public, détermination du volume d'activité dans le transport nécessaire pour assurer le service de transport dans la zone pour les opérateurs concrets et les moyens de transport et en discuter avec les municipalités, les autorités de chaque district et les opérateurs
- ? proposition de financement des activités du PIT en faisant un usage efficace des ressources financières disponibles
- ? proposition de tarifs et billetteries dans le système du transport Intégré de Prague
- ? conception d'un projet régional de l'organisation du transport public
- ? signature de contrats pour la prestation des services du PIT dans les communes correspondantes, autorités du district et opérateurs au nom de la Mairie de Prague et contrôle de leur action
- ? organisation du flux financier des recettes et subventions dans le cadre du système du transport Intégré de Prague
- ? sélection des opérateurs de lignes récemment établis
- ? établissement d'un système unifié d'information du PIT

Le développement du Système du PIT par le ROPID était lié à une initiative préalable qui était caractérisée par les aspects suivants :

- ? un moindre pourcentage d'utilisation du transport public par le fait d'une augmentation du transport en voitures particulières
- ? la transformation de Prague Public Transit Co. en une société par actions, propriété de la ville
- ? la signature des "Principes de Coopération entre la Mairie de Prague et SD (Chemins de fer Nationaux tchèques)" qui, entre autres questions, prétendait faire un usage efficace du transport des passagers des Chemins de fer tchèques au sein du système de transport public urbain et la signature ultérieure de l'Accord de Coopération entre la Mairie de Prague et SD qui permet de mettre en oeuvre l'intégration du chemin de fer
- ? l'insatisfaction des communes contiguës aux alentours de Prague quant au niveau de service du transport public et l'engagement de résoudre ces problèmes en l'intégrant au système de transport public de Prague
- ? l'introduction de nouvelles lignes d'autobus de Prague Public Transit Co. Dans les communes situées au-delà des limites de la ville
- ? l'inclusion d'opérateurs de transport d'autobus privés, avec l'intention que leur présence se distingue sur le marché du transport de Prague et ses alentours.

Système Contractuel du PIT (Transport Intégré de Prague)

Le système a été conçu comme une association de clients de transport public de passagers alors que le **ROPID s'occupe d'obtenir la prestation des services de transport conformément aux pétitions** des entités qui les subventionnent en vertu des contrats souscrits avec des entreprises opératrices du transport.

Les commandes sont transmises par le ROPID sur la base des besoins des parties pétitionnaires – subventionneuses – qui sont les clientes du ROPID.

Pour que ce système fonctionne selon les conditions de la région de Prague, chaque mesure en matière de transport doit être discutée avec les partenaires – subventionneurs. Chaque année, le ROPID élabore une politique de base de développement du PIT, y compris la portée du service de transport à discuter de la part du Comité de Représentants de la Mairie de Prague eu égard à la préparation du budget. Les solutions concrètes sont alors discutées avec les districts (57) et dans les cas où il s'agit de zones suburbaines, les plans et solutions sont discutés avec les communes (226) et les autorités du district (10).

Grâce à ces mesures, la pression de maximiser le volume de l'offre de transport en prenant en compte les nécessités des clients est éliminée – tout ce, naturellement en fonction des ressources financières disponibles. Nous pensons que ce système a démontré avoir beaucoup de succès puisqu'il permet de donner une réponse flexible à la demande réelle de transport.

Les solutions qui ont été discutées et préparées sont incluses postérieurement dans le "Projet d'Organisation du transport Public de Passagers" et dans ses spécifications trimestrielles. Le "Projet" est par conséquent un document fondamental de planification du PIT et le service de transport particulier est engagé en fonction de ce document. Prague Public Transit Co. Inc. reçoit une commande générale (itinéraire, gares, attentes) et les entreprises opératrices élaborent les horaires. Le ROPID élabore les horaires des opérateurs secondaires de transport en autobus.

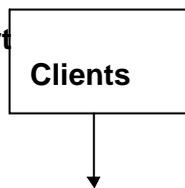
Les solutions aux éventuelles fermetures à la circulation sont de la compétence de Prague Public Transit Co. Inc., les actions d'envergure faisant objet de la consultation correspondante. Le ROPID élabore les mesures à appliquer durant les coupures de la circulation pour les opérateurs secondaires de transport en autobus.

Pour le transport par train, les exigences d'horaire sont discutées avec les Chemins de fer tchèques. Les opérateurs privés des chemins de fer ne réalisent pas leur activité au sein du Système du PIT.

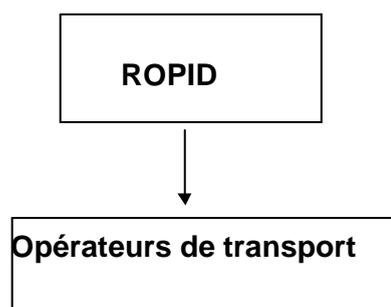
Par la suite, le ROPID reflète les résultats de ces discussions dans des contrats élaborés pour la fourniture des activités du PIT, dont l'exécution est également évaluée et contrôlée par le ROPID.

L'offre de services de transport facilitée par les opérateurs de transport est demandée au travers de contrats préparés par le ROPID

Clients



- PRAGUE
- Communes
- Autorités du district



Les contrats se réfèrent à la fourniture de services de transport ainsi qu'au fonctionnement réel du système.

1. Contrats pour la fourniture de services de transport:

Il s'agit de contrats du type "coûts bruts" dans lesquels un opérateur de transport a un revenu fixe garanti qui lui est versé par les entités subventionneuses. Ces entités prennent la responsabilité du risque dérivé de la future obtention ou non des recettes espérées.

Les contrats pour la prestation de services de transport sont signés entre les clients (communes, Autorités du District, le ROPID au nom de Prague) et les opérateurs de transport. Dans ces contrats, les opérateurs de transport s'engagent à fournir les services de transport requis et les clients s'engagent à apporter des fonds sous forme de subventions (une partie substantielle des services de transport est déficitaire).

La commande de fourniture de services de transport est constituée, d'une part, par une commande de "fourniture de services basiques de transport" (à savoir, les connexions les plus importantes du/au poste de travail, les autorités et les écoles) dont les déficits sont couverts par l'état et, de l'autre, d'une commande de "fourniture d'autres services de transport", comme le sont toutes les autres communications où le déficit est couvert par les communes.

Le contrat définit les **obligations des subventionneurs** en termes du remboursement de la perte d'exploitation encourue suite à la prestation de services de transport. Le contrat définit également les **obligations de l'opérateur de transport** type de véhicule et équipement, immatriculation du véhicule, installation du système de traitement du passager, la conduite des conducteurs, le niveau de respect du tarif unique et des Conditions Contractuelles du transport uniforme, le respect des horaires établis, la mise en place des horaires dans les gares et l'entretien des postes des gares, le contrôle unique du PT, la publicité, etc.). Les **obligations du ROPID** se réfèrent en particulier au traitement et à l'impression des horaires pour les opérateurs de transport y compris les itinéraires, fiches de chronométrage, etc. Le ROPID reçoit une rémunération pour la prestation de ces services conformément à un contrat, dont le paiement se réfère à une unité d'1 véhicule par kilomètre. Parmi ses obligations, sont inclus le respect de tous les délais pour introduire les changements d'horaires, la discussion périodique des changements, etc. L'Autorité du District correspondante concède une subvention à l'opérateur de transport pour l'exploitation de la ligne d'autobus hors de la zone de la capitale et le ROPID concède une subvention pour les tronçons à l'intérieur de la zone de la capitale.

2. Contrat pour la fourniture de transport ferroviaire de passagers avec les Chemins de fer tchèques.

Parties signataires du contrat - La capitale de Prague, représentée par le ROPID, et les Chemins de fer tchèques. **Affaire du contrat**: prestation de services de base de transport ferroviaire de passagers au sein de l'aire de la capitale. Le contrat spécifie les tronçons particuliers de ligne ferroviaire où cette obligation doit être remplie et la quantité totale de kilomètres de train. La subvention couvre la différence résultante entre les coûts de l'exploitation des trains de passagers et les recettes calculées en fonction des prix de tarif des trains. La Mairie, dans ce cas en représentation d'un district, se voit compensée à charge du budget de l'état. Les pertes de l'exploitation des trains de passagers sur la totalité des 77 districts de la République Tchèque sont couvertes d'une façon similaire. Les paiements sont effectués tous les mois.

3. Contrat pour la fourniture de transport public intégré de passagers de Prague avec les Chemins de fer tchèques

Parties du contrat - La capitale de Prague, représentée par le ROPID, et les Chemins de fer tchèques. L' **Affaire du contrat** est le lien des Chemins de fer tchèques avec le Système du PIT au travers de sa reconnaissance de la validité du tarif PIT sur les lignes des Chemins de fer tchèques et la compensation de la différence existante entre le tarif PIT et celui des chemins de fer. Le contrat définit les **obligations du CR**, en particulier en ce qui concerne la reconnaissance des laissez-passer de voyages PIT dans les lignes incluses dans le Système du PIT. Parmi les **obligations du ROPID** sont comprises l'impression et la distribution de billets. Les deux parties sont obligées de réaliser les inspections requises sur les trains des Chemins de fer tchèques dans l'objet d'évaluer le montant de la compensation à payer aux Chemins de fer tchèques. La subvention est payée chaque mois en prenant en compte la partie proportionnelle du mois en question. Une partie de la subvention mensuelle est fixe et une partie dépend du nombre de billets vendus.

Conformément à la législation de l'UE, les contrats sont formalisés en accord avec le principe d'obligation du service public.

4. Accord Tarifaire

L'Accord Tarifaire est un document qui se réfère aux questions de tarifs, à la distribution des recettes des machines automatiques de vente de billets et aux rapports financiers entre les opérateurs de transport eu égard à l'inspection des billets. L'Accord est le résultat d'une négociation entre le ROPID et les entreprises opératrices du transport Intégré de Prague (PIT).

Les opérateurs de transport ont accordé d'appliquer un tarif uniformisé pour le Transport Intégré de Prague, tel que l'ont déclaré les communes incluses dans le Système du PIT. Les Chemins de fer tchèques appliquent le tarif PIT à la fois que le propre tarif des Chemins de fer tchèques (TR 10) pour des tronçons de voie et des trains sélectionnés.

En vertu de cet Accord, les billets de Prague Public Transit Co. Inc. sont reconnus comme billets PIT. Tout opérateur de transport fournit des services de transport dans le cadre de son domaine établi de services de transport à tout passager en possession de ces billets. En même temps, les opérateurs de transport autorisent Prague Public

Transit Co. Inc. à imprimer et à distribuer les billets utilisés dans le cadre du Système du PIT. Cette autorisation prétend minimiser les coûts de l'impression et de la distribution des billets.

La partie la plus importante et complexe de l'Accord Tarifaire est la distribution des recettes pour la vente de billets entre les opérateurs respectifs, y compris les Chemins de fer tchèques, dans le cadre du Système du PIT. Pour ce faire, une proportion adéquate des recettes pour la vente de billets dans l'aire de la capitale est estimée en fonction du volume de services de transport (calculé en milliers de kilomètres) prêté par chacun des opérateurs de transport dans le Système du PIT. L'estimation pour la zone environnante est faite en fonction de la rentabilité des itinéraires suburbains. La clef pour la distribution des recettes est calculée par le ROPID. Une fois que l'on a l'autorisation du ROPID et d'autres opérateurs de transport, les ventes sont recouvrées par l'entreprise Prague Public Transit Co. Inc. qui paie la TVA correspondante. Toutes les entreprises opératrices du transport, soumises au paiement de la TVA, émettent des factures pour le mois correspondant à Prague Public Transit Co. Inc. pour sa portion de services de transport (recettes pour services de transport) dans le PIT. Conformément à ces factures, la TVA est déduite des recettes payées par Prague Public Transit Co. Inc. pour le volume de recettes attribuables à d'autres opérateurs de transport. Ce processus, réellement compliqué, doit être réalisé de cette façon puisque le Règlement sur la TVA ne permet pas de bénéficier de l'imposition conjointe de plusieurs entités.

Un problème important qui vient d'être résolu grâce à l'Accord Tarifaire est l'instauration d'une révision conjointe des billets PIT, réalisée par des inspecteurs des billets de Prague Public Transit Co. Inc. et l'estimation d'une participation proportionnelle de chacun des opérateurs de transport sur le total des frais contractés par Prague Public Transit Co. Inc. eu égard à sa fonction de contrôle des billets. L'Accord spécifie également une participation proportionnelle de chaque opérateur de transport sur les amendes encaissées qui est fondée sur le volume de services de transport prêtés.

Outre les questions citées ci-dessus, l'Accord Tarifaire se réfère également à d'autres points comme le sont les billets permanents des opérateurs de transport et les conditions pour la fourniture de ces billets ainsi que les classes de billets qui comprennent une spécification des éléments protecteurs et autres.

5. Contrat de Service

Parties signataires du contrat - La capitale de Prague, représentée par le ROPID, Prague Public Transit Co. comme fournisseur de services et autres opérateurs de transport qui font usage de ces services. **L'Affaire du contrat** est la fourniture d'un unique contrôle de véhicules au sein du Système du PIT, l'entretien des gares qui sont sous l'administration de Prague Public Transit Co. Inc. Et utilisées également par d'autres opérateurs de transport, la mise en place des horaires d'autres opérateurs de transport sur les tableaux d'affichage de Prague Public Transit Co. Inc. et l'entretien des installations et terminus à rotation conjointe. Le contrat spécifie les **obligations du ROPID**, en particulier eu égard à la fourniture d'horaires d'autres opérateurs de transport au service des gares de Prague Public Transit Co. Inc. Les **Obligations de Prague Public Transit Co. Inc.**, en sa qualité de fournisseur de services sont définies concrètement en termes de véhicules envoyés enregistrés, de suivi du contrôle du trafic uniformisé et de la mise en place opportune dans les gares des horaires reçus d'autres opérateurs de transport. **Le prix** est calculé par unité de véhicule par kilomètre couvert par d'autres opérateurs de transport dans la zone de la capitale ou hors de la capitale si les lignes suivent également d'autres itinéraires suburbains de Prague Public Transit Co.

Inc. Le prix est calculé séparément pour son contrôle et séparément pour les services rattachés à la mise en place des horaires et à l'entretien des gares et des installations et terminus de rotation. Les **Opérateurs de transport sont obligés** de rembourser périodiquement le fournisseur du service, à savoir, Prague Public Transit Co. Inc., pour les services prêtés. Le ROPID vérifie la prestation de services de transport de la part des opérateurs de transport à l'effet de la facturation.

6. Contrat de Mandat pour la réalisation d'une révision de billets uniformisée sur les lignes de transport public exploitées au sein du Système du PIT - Contrat de Mandat

Parties signataires du contrat -. Prague Public Transit Co. Inc. et l'opérateur de transport correspondant. L'**Affaire du contrat** est l'autorisation de Prague Public Transit Co. Inc. pour exercer la révision uniformisée des billets sur les véhicules de l'opérateur de transport correspondant, encaisser les amendes et résoudre les possibles litiges avec les utilisateurs qui voyagent sans billet. Le contrat a été formalisé pour une **période de temps indéterminée** (Pour la période durant laquelle l'opérateur de transport correspondant détient la licence pour exploiter un itinéraire en particulier dans le cadre du Système du PIT). Le ROPID reçoit une copie du contrat à des fins informatives.

Avantages et inconvénients de la structure actuelle du PIT (Transport Intégré de Prague)

Avantages

1. L'avantage principal est la garantie que le système est organisé du point de vue des entités qui le financent - communes, autorités publiques - et des passagers.
Le ROPID, en sa qualité d'organisateur, est un organisme municipal et, par conséquent, il s'occupe de la planification du réseau de transport ainsi que des solutions en matière de prix du point de vue de l'utilisateur – et, par ailleurs, il n'a pas de but lucratif.
2. Un autre avantage (comme conséquence du transfert du risque de la vente du point de vue de l'opérateur de transport au client) est la possibilité d'adopter des solutions rapides et relativement à grande échelle par rapport au service de transport qui est offert quant à la portée du réseau et en termes du nombre de connexions qui est offert sur des itinéraires concrets. Ces solutions sont nécessaires en prenant en compte les conditions actuelles qui se traduisent par de rapides changements dans la demande de transport.
Ces changements sont une conséquence du développement dynamique qui s'est produit dans les régions adjacentes aux alentours de Prague. D'un côté, une récession a été enregistrée dans tous les districts industriels traditionnels avec des milliers d'opportunités de travail et, par ailleurs, de nouvelles activités productives, commerciales et de loisirs surgissent avec un développement simultané de nouvelles zones résidentielles.
3. Un autre avantage se réfère également au coût relativement bas et à l'opportunité d'implanter le système avec célérité comme conséquence du fait que l'entreprise Prague Public Transit Co. Inc. a été autorisée à exercer une série d'activités pour le système de transport intégré au travers d'un accord tarifaire (impression et distribution de la majeure partie des billets, distribution des recettes pour vente entre les opérateurs de transport, etc.).

Inconvénients

1. Naturellement, le désavantage fondamental est la caractéristique typique des contrats du type "coût brut" qui se traduit par une faible participation des opérateurs de transport dans le chiffre des recettes. Nous essayons d'enrayer ce problème au travers d'un système de chèques et sanctions. Il est également nécessaire de maintenir des réserves financières déterminées dans l'objet de couvrir les fluctuations des recettes.
Néanmoins, les opérateurs de transport sont conscients du fait qu'un volume réduit de recettes pourrait se voir reflété dans une diminution du nombre de services commandés et, par conséquent, ils sont essentiellement intéressés dans le fonctionnement du système.
2. La position dominante de Prague Public Transit Co. Inc. et son autorisation pour développer une série d'activités pour le Système du PIT a, indépendamment de ses avantages, également quelques désavantages: à l'occasion, certains impacts négatifs se produisent attendu que le système subit une dépendance assez élevée de l'opérateur majoritaire avec les tendances typiques d'un comportement monopoliste,

en particulier au niveau des cadres intermédiaires (comme par exemple, lorsque de longues périodes sont exigées pour élaborer des mesures très nécessaires en matière de transport, ou bien quelquefois des exigences de qualité qui ne sont pas du tout raisonnables dans les conditions productives et professionnelles – influencées également par une puissante organisation syndicale, etc.)

3. Un autre désavantage est constitué par les exigences administratives très strictes pour la formalisation de contrats pour opérer dans les lignes suburbaines (quelquefois même des douzaines de partenaires contractuels de lignes de longue distance – toutes les communes et districts au travers desquels passe une ligne en particulier; il existe une division entre contrats de prestation de services basiques de transport et d'autres services de transport).

Cette situation est le résultat de la législation et de l'organisation territoriale du pays.

4. La courte durée des contrats est également un désavantage (1 an seulement).

Quelques facteurs en relation avec le développement futur du système

En général, nous nous efforcerons à éliminer les inconvénients mentionnés ci-dessus et à conserver les avantages.

De même, dans l'avenir, l'avantage primordial sera de maintenir l'autorité pour planifier le réseau de transport et un unique système de billets. Nous préférons résoudre certaines difficultés occasionnelles rattachées à la position dominante de Prague Public Transit Co. Inc. au travers d'un renforcement systématique de nos facultés dans le cadre de l'obtention et de la distribution de billets avant de faire un effort pour réduire leur quote-part sur le marché du transport. Dans le cas où se produiraient des diminutions de la quote-part de marché de Prague Public Transit Co. Inc., ceci affecterait l'exploitation de lignes suburbaines ou de lignes qui opèrent aux alentours de la ville.

Les inconvénients des contrats du type "coût brut" devraient être résolus conformément à une stabilisation progressive de la croissance urbaine et démographique des zones suburbaines, moyennant un changement de ce type de contrats qui transférerait au moins une partie du risque dérivé du chiffre de recettes à l'opérateur de transport.

En ce qui concerne les fortes exigences administratives du système, nous dépendons des réformes qui seront réalisées dans la législation bien que nous aimerions exercer, pour le moins, une influence active pour obtenir ces réformes.

Naturellement, notre intention est de continuer à améliorer la qualité du transport et l'intégration de billets de moyens de transport spécifiques (comme le métro, les tramways, les autobus urbains, les autobus suburbains et le chemin de fer).

En ce qui concerne l'intégration du transport nous aimerions appuyer le développement des points d'échange dans les zones suburbaines, ainsi que seconder la stimulation d'installations P+R proches des gares ferroviaires.

En ce qui a trait aux billets, nous nous efforcerons d'harmoniser le mieux possible les conditions du transport qui expérimentent de façon continue quelques problèmes en ce qui concerne le transport ferroviaire (un système de remises en partie différent, le transport des bagages, etc.).

En ce qui concerne la durée des contrats, nous espérons que la nouvelle législation de l'UE nous aidera à prolonger la durée des contrats jusqu'aux 5 ans.

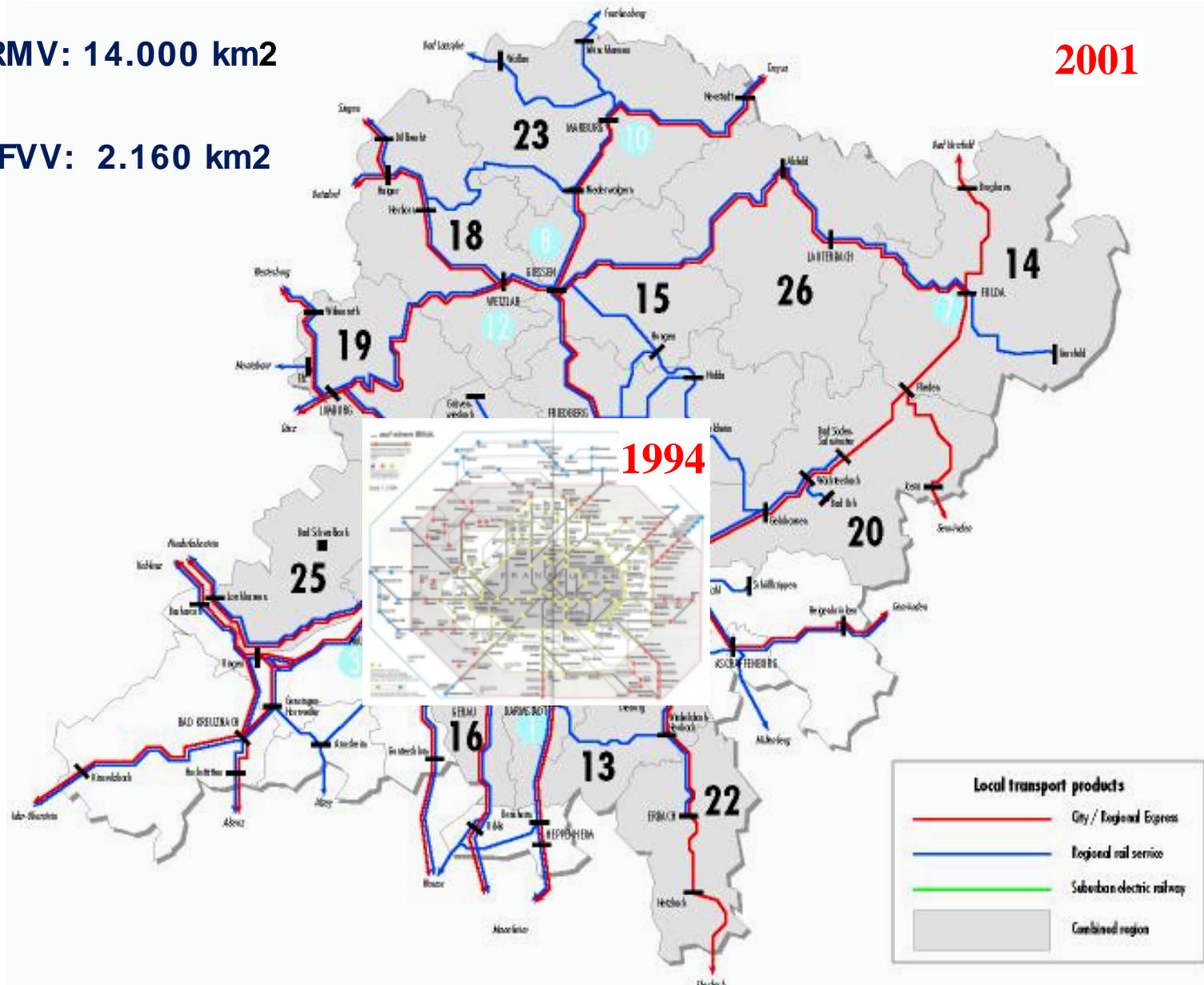


Rhein-Main-Verkehrsverbund

Comparaison de RMV (2001) et FVV (1994)

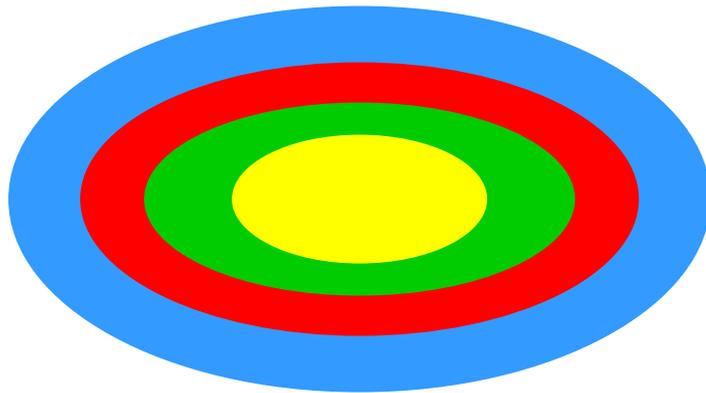
RMV: 14.000 km²

FVV: 2.160 km²





- jusqu'en 1995 -
systeme annulaire



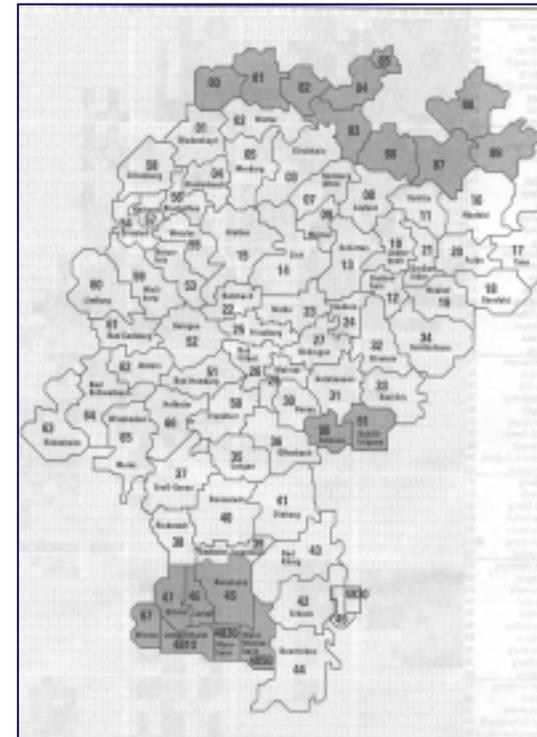
Indépendance de la
distance

↳ manque de justice

Systeme tarifaire



- jusqu'en 1995 -
systeme par zones



- intégration
- justice
- efficacité
- transparence



Structure des Actionnaires



**Association de compagnies
(3 partenaires)**

- **Stadtwerke Frankfurt
(services municipaux)**
- **Deutsche Bundesbahn
(Chemin de Fer Fédéral Allemand)**
- **Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn**



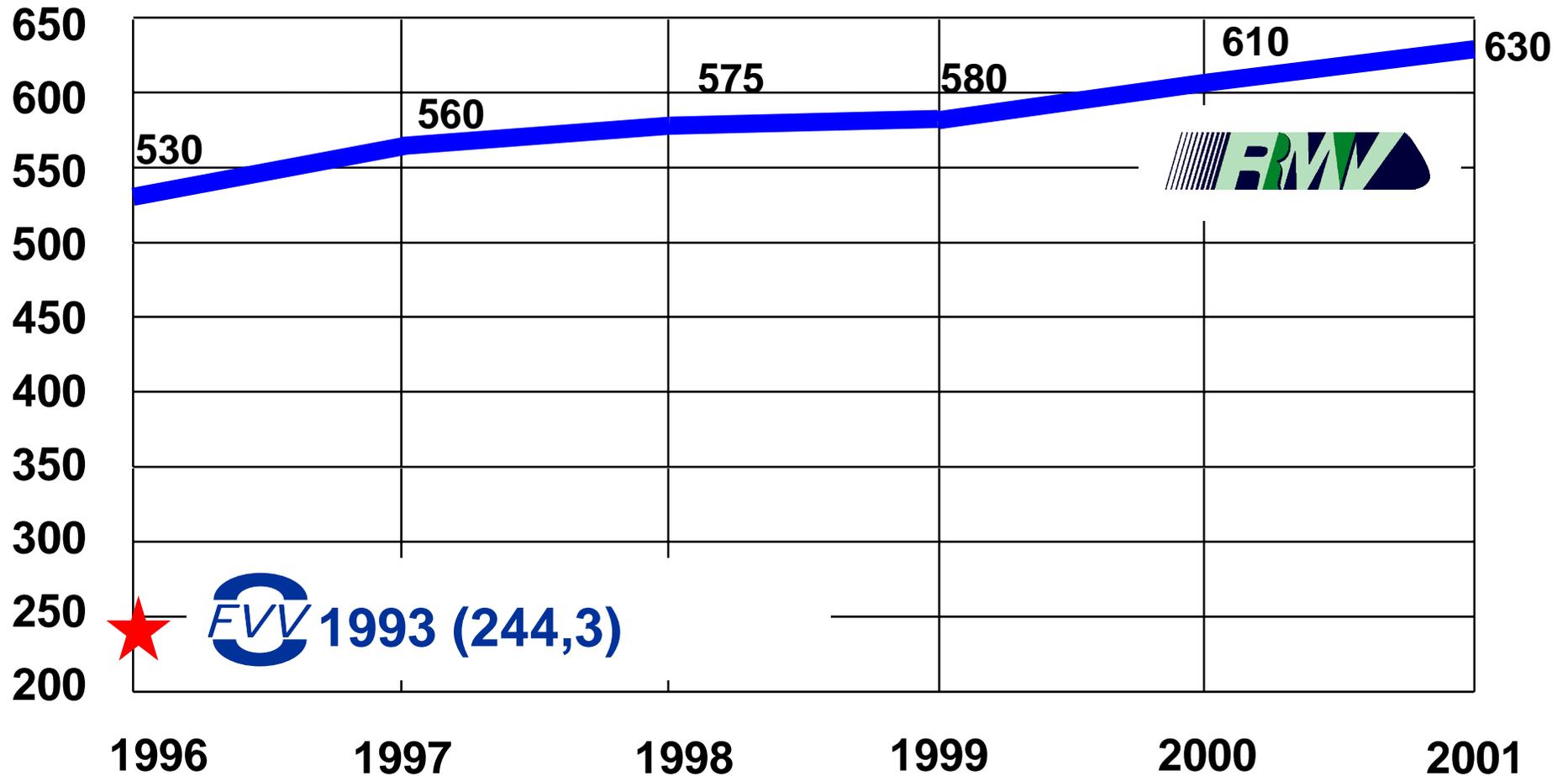
**Autorité Régionale de Transport Public
(27 partenaires)**

- **viles indépendantes**
Darmstadt, Frankfurt, Offenbach,
Wiesbaden
- **viles avec un statut spécial**
Bad Homburg, Fulda, Giessen,
Hanau, Marburg, Rüsselsheim,
Wetzlar
- **districts**
Darmstadt-Dieburg, Fulda, Giessen,
Gross-Gerau, Hachtaunus, Lahn-Dil
Limburg-Weilburg, Main-Kinzig,
Main-Taunus, Odenwald, Marburg-
Biedenkopf, Offenbach, Rheingau-
Taunus, Vogelsberg, Wetterau
- **L'État de Hesse**



Rhein-Main-Verkehrsverbund

nombre annuel de passagers (en million)



taux de couverture des coûts

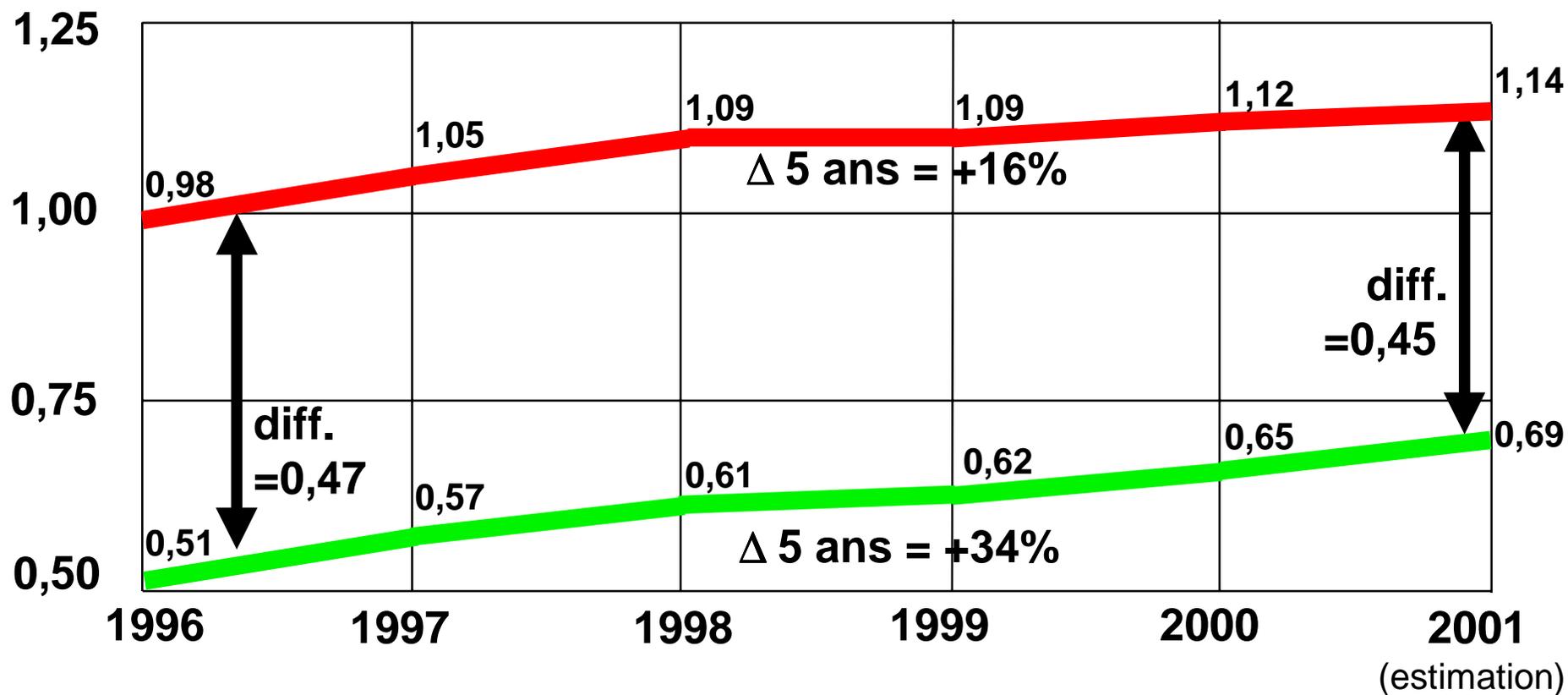


42% (1994)



61% (2001)
(estimation)

recettes et dépenses RMV en billion d'Euros



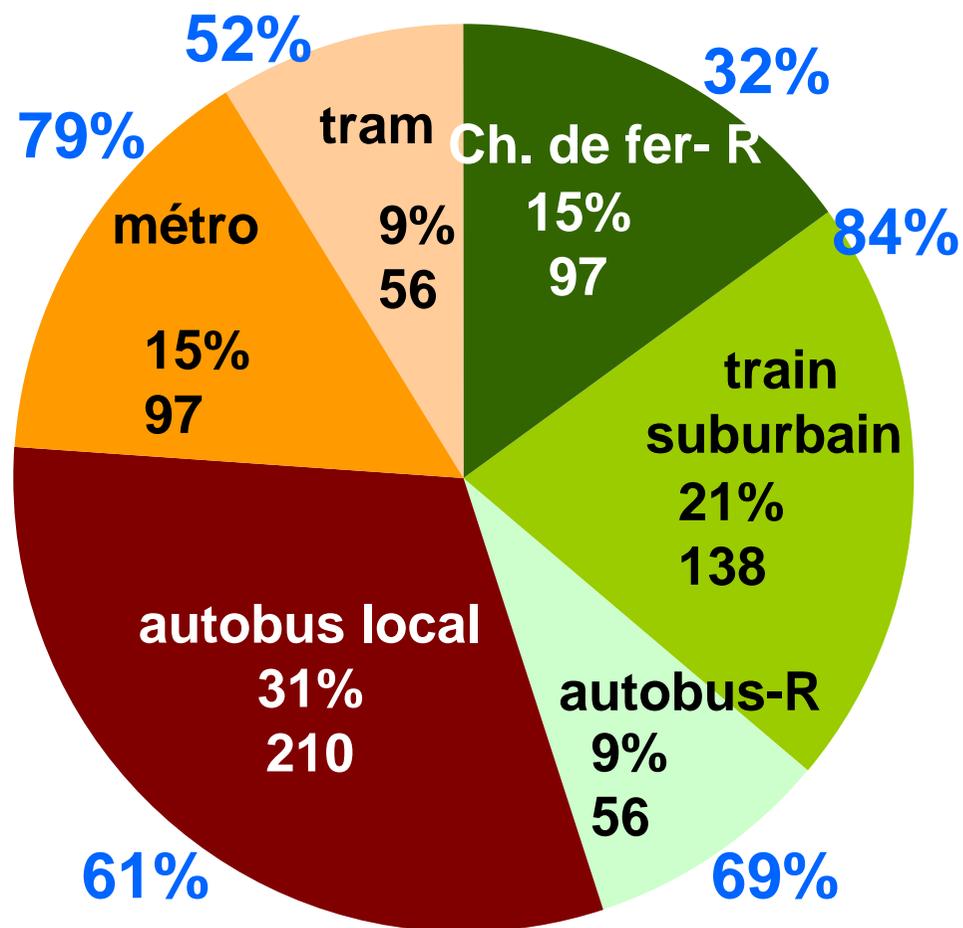
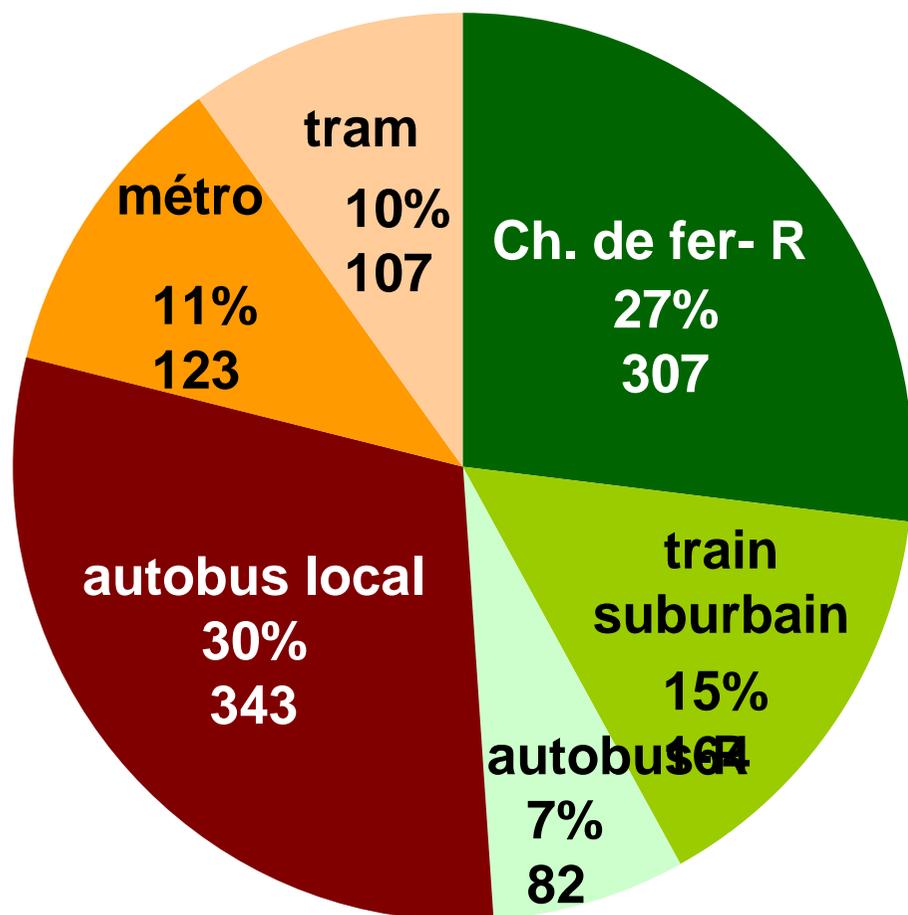
➔ **taux de ouverture des coûts en 2001: 61%**

dépenses et recettes

- année 2000 en millions Euros -

Somme: 1,12 billion Euros

somme: 0,65 billion Euros



Taux de couverture des coûts (2000)



Transport Public en Allemagne

- **Fondation des Associations de Transport („Verkehrs-Verbund“):**
 - 1965 Hamburger Verkehrsverbund HVV (par des compagnies de transport)**
 - 1972 Frankfurter Verkehrsverbund FVV - Start 1974 (par des compagnies de transport). 1980 Verkehrsverbund Rhein-Ruhr VRR - 1990 Restructuration**
- **fondations dans les années 70 et 80 dans les régions métropolitaines en Allemagne**
- **1995 Rhein-Main-Verkehrsverbund comme Autorité Régionale de Transport Public**
- **2001 plus de 25 associations et autorités**
 - **associations de compagnies (p.ex. Verkehrsverbund Stuttgart - VVS)**
 - **autorités de transport(p.ex. Rhein-Main-Verkehrsverbund - RMV)**
 - **structures mixtes (p.ex. Verkehrsverbund Rhein-Neckar - VRN)**



Raisons pour la fondation de RMV comme autorité régionale de transport

- couvrir une plus grande région de la Zone Rhin-Main avec ses relations de trafic

- intégrer le transport régional et le transport métropolitain

- améliorer le service de transport dans une zone polycentrale

- améliorer l'efficacité du service

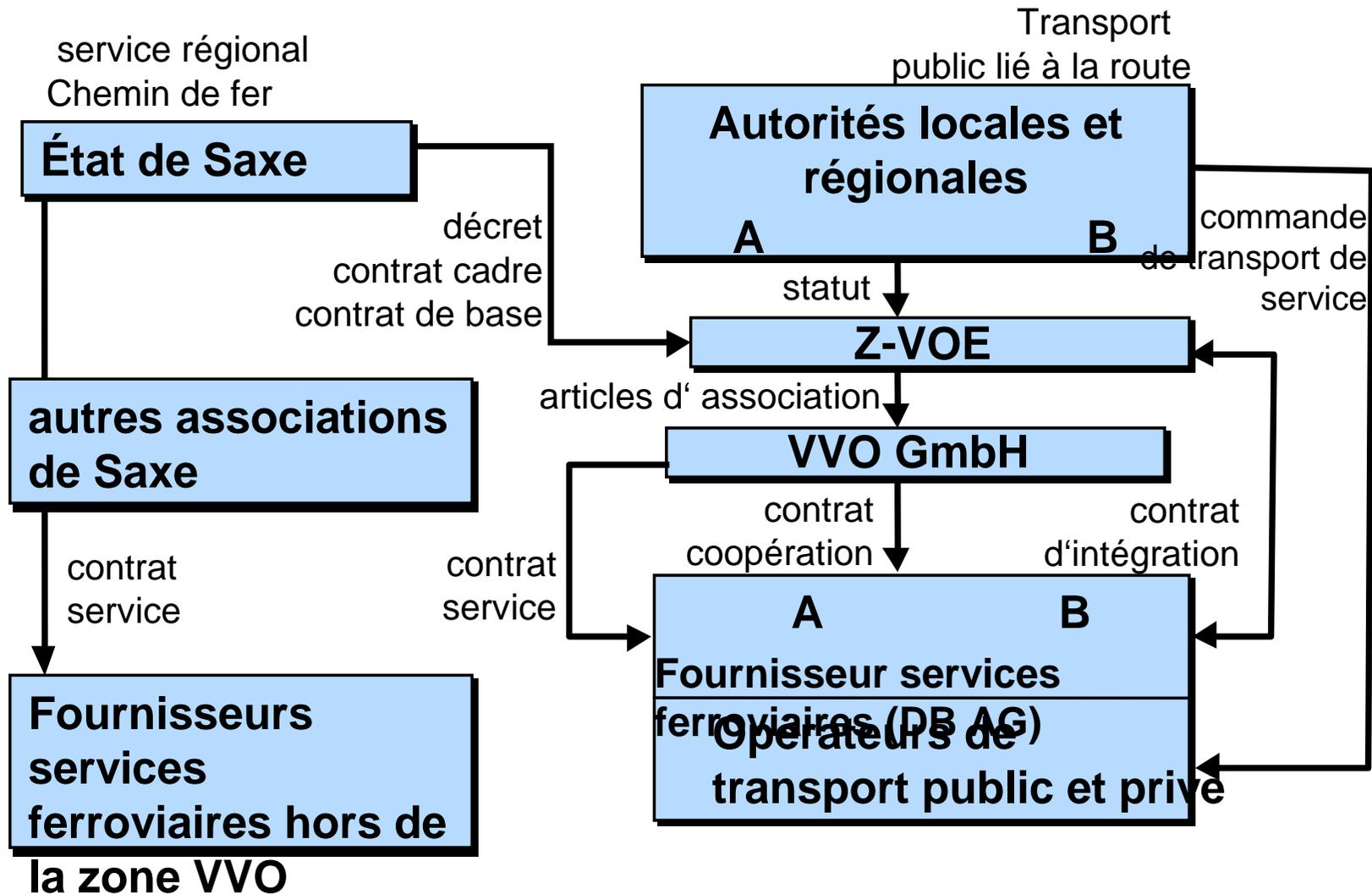
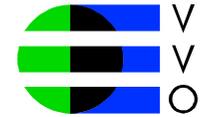
- augmenter le taux d'utilisation du transport public

- établir une conscience régionale pour une future coopération régionale

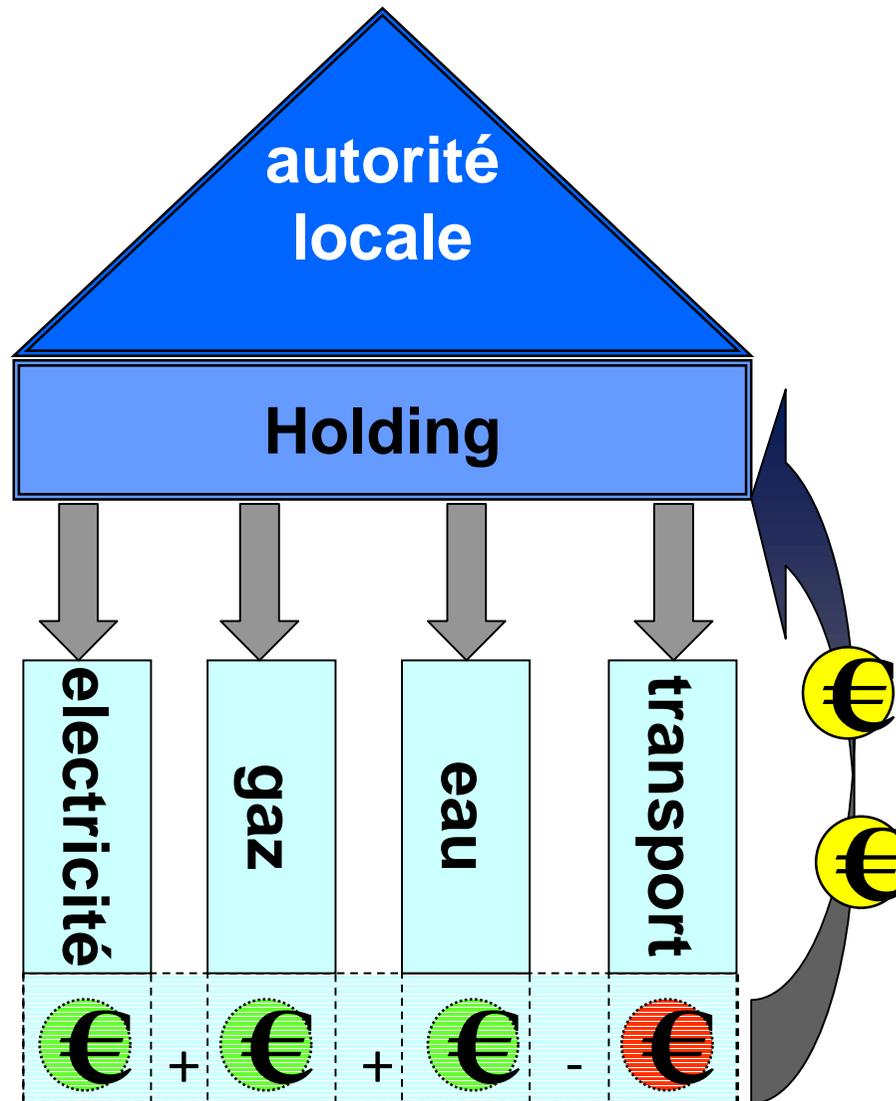
- combiner responsabilités et ressources financières

- respecter la réglementation européenne dans le domaine de la concurrence

Exemple de la Structure d'une Zweckverband: Zweckverband Oberelbe (VVO)



Structure Stadtwerke

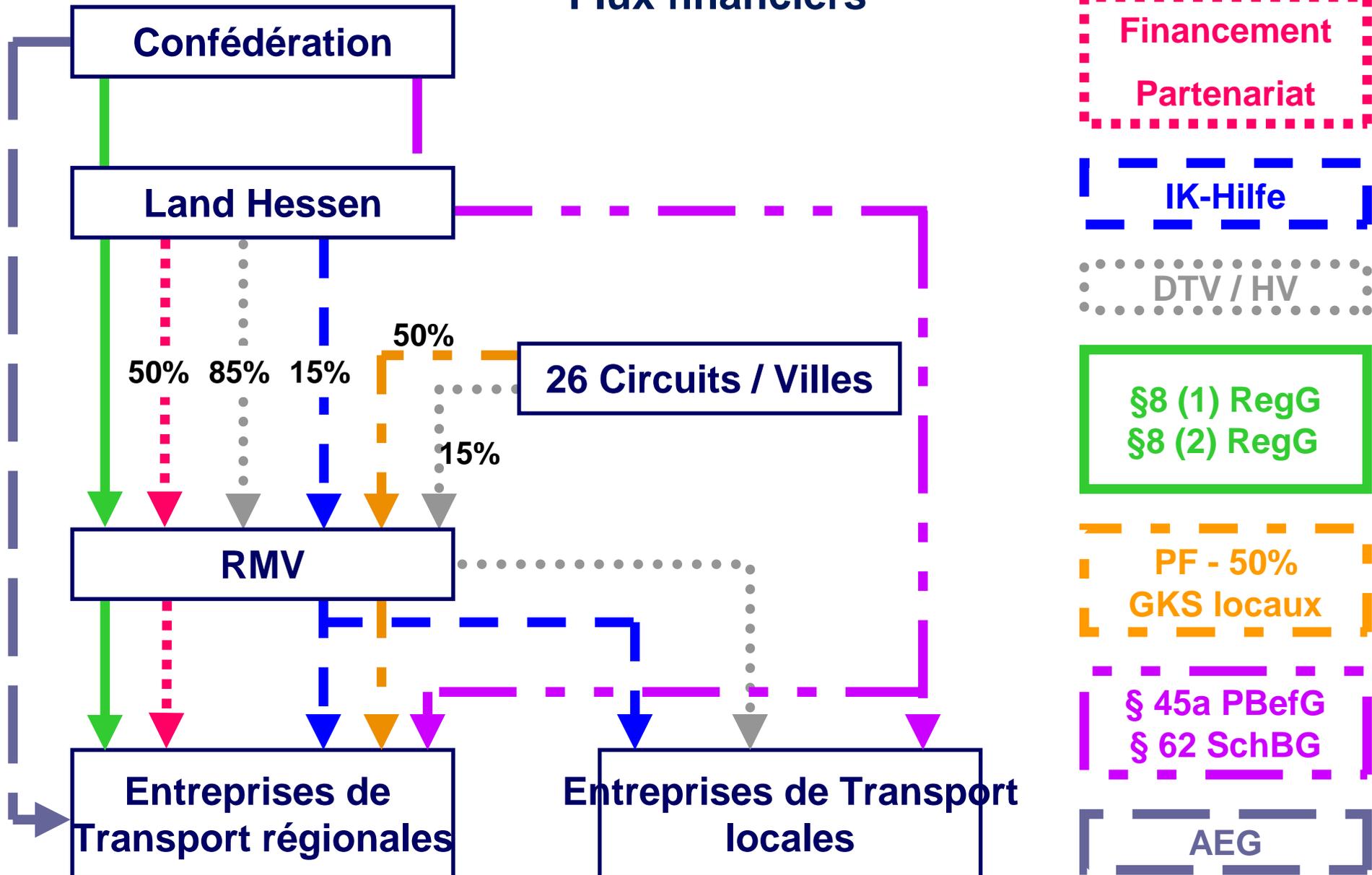




Rhein-Main-Verkehrsverbund

RMV: Finanzierungsinstrumente und Finanzfluss

Flux financiers



Session 2 : Quelle organisation pour les autorités chargées des transports publics dans les métropoles ?

Les autorités responsables de l'organisation des réseaux de transport public des métropoles européennes diffèrent dans le territoire couvert, la manière dont les usagers sont associés à la prise de décision, et dans la possibilité pour l'autorité publique d'exploiter elle-même tout ou partie des réseaux.

Comme le montre l'exposé de Thomas Dill, chef de projet chargé de la concurrence au Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (VBB), autorité responsables des transports pour les Länder de Berlin et Brandenburg, il est essentiel que le territoire couvert par l'autorité corresponde à la réalité des déplacements des habitants afin que l'intégration modale, tarifaire et de l'information réponde aux besoins réels.

La présentation de Lutz Aigner, directeur général du Hamburger Verkehrsverbund (HVV), autorité responsable de l'organisation des réseaux de transport public dans l'aire métropolitaine de Hambourg, décrit les objectifs et le fonctionnement du Passengers' Advisory Committee, instance consultative permettant d'associer les usagers à la prise de décision concernant l'organisation des transports publics.

L'exposé de Mauro Cigognini, adjoint au directeur de la mobilité et de l'environnement de la Ville de Milan, fait le point sur les réflexions des autorités publiques (gouvernement italien, région de Lombardie et ville de Milan) concernant l'ouverture à la concurrence des réseaux de transports publics en 2003 et les questions importantes qui se posent à l'autorité publique pour organiser cette mise en concurrence (concernant par exemple la propriété des infrastructures).

A Bruxelles au contraire, comme le montre l'exposé de Thierry Duquenne, ingénieur en chef à l'administration de l'équipement et des déplacements, la concurrence n'est pas envisagée dans les mêmes termes. Le contrat passé entre l'autorité et son exploitant public prévoit en effet un partage des responsabilités pour les missions stratégiques mais une responsabilité de l'exploitant pour l'ensemble des missions tactiques et opérationnelles.



Autorités chargées du transport public et de la zone tarifaire de la Verkehrsverbund Berlin - Brandenburg



www.vbbonline.de

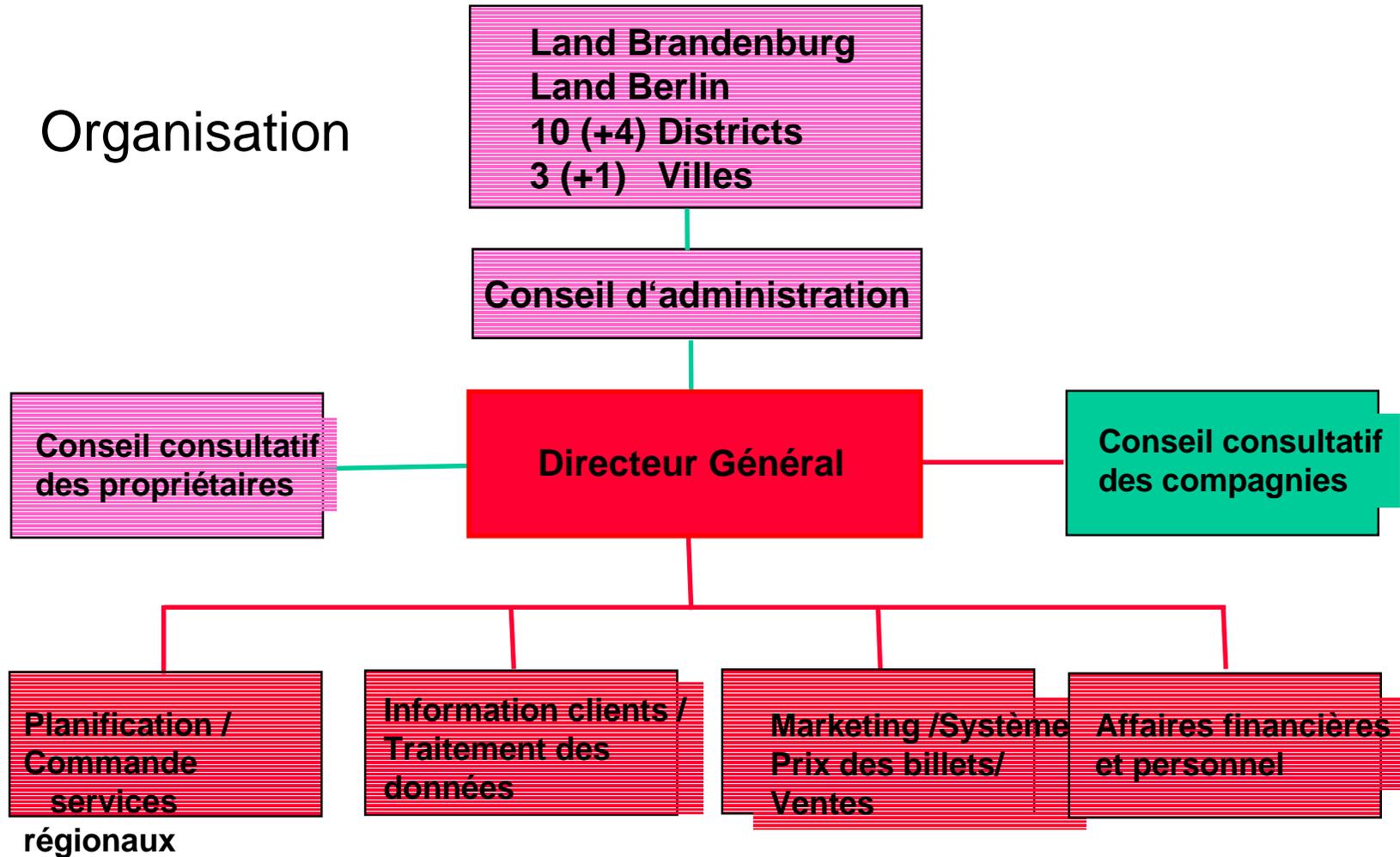


Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Hardenbergplatz 2
10623 Berlin



Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Organisation





Données structurelles Berlin / Brandenburg

	Berlin	Brandenburg	Total
Surface (km2)	890	29.480	30.370
Habitants (millions)	3,4	2,6	6,0
Employés (millions)	1,5	1,2	2,7
Passagers			
Par jour (millions)	2,9	0,5	3,4
Par an (millions)	1.068	161	1.229
Companies	2	33	35



Données structurelles Berlin / Brandenburg

	RE/RB	S-Bahn	métro	tramway	bus
Nombre de lignes	52	15	10	55	1.157
Nombre de véhicules	460	1.500	1.382	737	2.684
Nombre de train/voiture km (million par an)	37	32	22	20	172



Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Principales tâches VBB

Planification intégrée

- Intégration de la planification régionale et de trafic
- Intégration du transport public et du trafic privé
- Planification intégrée de services régionaux et locaux
- Conseil des régions et autorités locales concernant les investissements

Service intégré

- Coordination des opérateurs régionaux et locaux
- Optimisation des connexions
- Optimisation de points de connexion

Gestion du train régional et service de bus

- Concept pour les standards de services et les processus d'appels d'offres
- Planification, offre et commande de services ferroviaires et lignes de bus régional tant pour Berlin que pour Brandenburg
- Contrôle de qualité / Gestion de qualité

Gestion service local

- Concepts pour les standards de service et appels d'offres
- Planification, offre et commande des services locaux pour

les districts et les villes

- Contrôle de qualité / Gestion de qualité



Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg

Tâches principales VBB

Prix intégré et système de distribution

- Développement et introduction d'un système de prix intégré pour les services régionaux et locaux
- Harmonisation de l'équipement technique
- Harmonisation de réglementations
- Développement d'un système pour partager les recettes des billets

Information passagers intégrée

- Développement de concepts et standards
- Harmonisation de contenus et conception
- Développement d'une base de données intégrée
- Utilisation de systèmes basés sur des ordinateurs modernes
- Coopération nationale et internationale

Marketing intégré et relations publiques

- Marketing intégré pour les systèmes de transport
- Harmonisation des activités des compagnies
- Publicité commune pour le transport public

Billetterie électronique

- Développement d'un système de billetterie électronique

www.vbbonline.de

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Hardenbergplatz 2
10623 Berlin



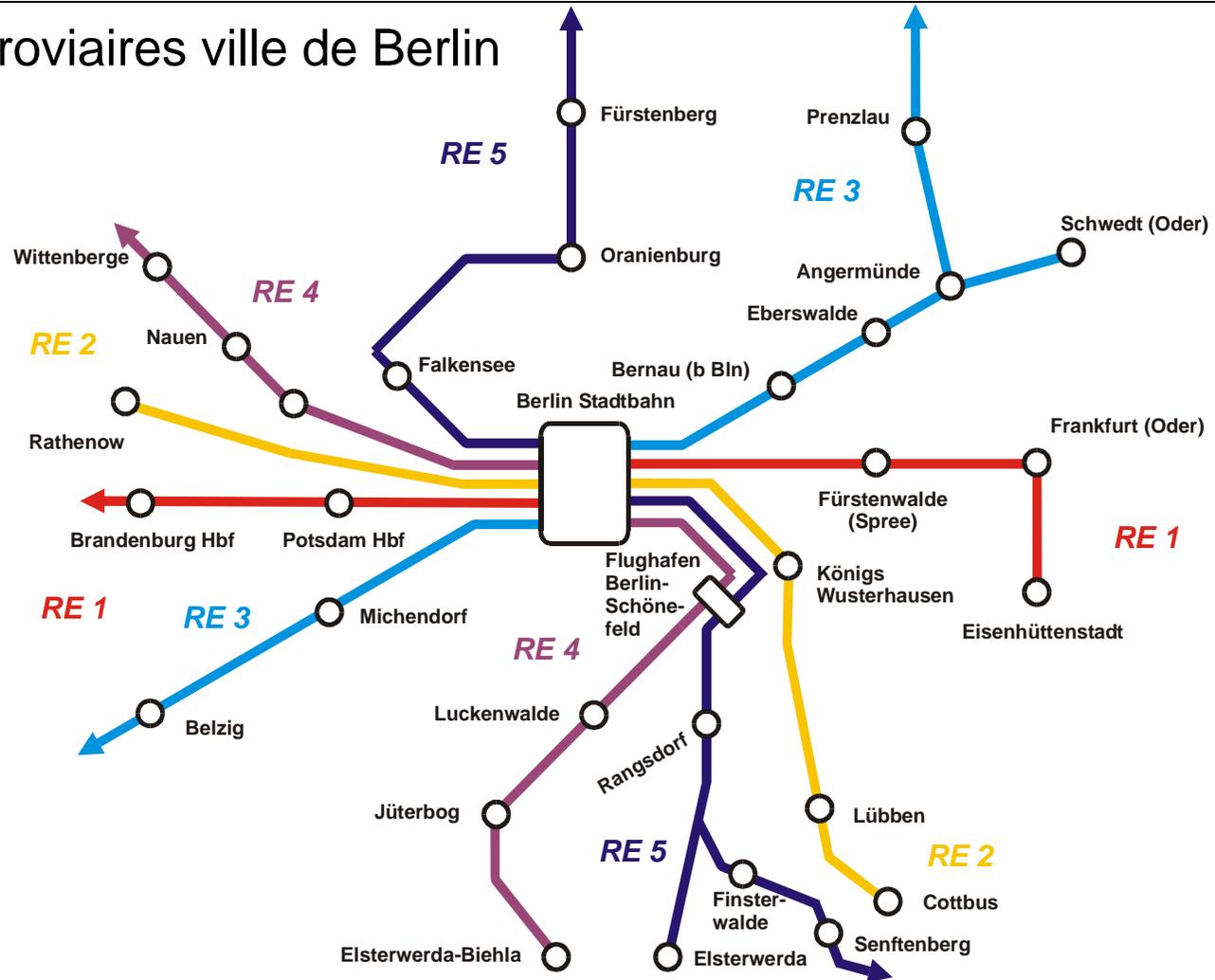
Possibilité de développement des Services de Transport reliant Berlin et sa Région environnante

- La croissance de la population dans les régions de la ville, de l'état et de l'aire métropolitaine environnante exige de nouvelles initiatives dans les services de transport métropolitain
- Les trajets des passagers sont basés sur le confort trouvé dans le trafic individuel motorisé
- Un standard haute qualité des services doit être maintenu dans tous les secteurs desservis par la S-Bahn
- Tous les fournisseurs de transport dans la "Umweltverbund" (association écologique) garantissent des trajets ininterrompus de passagers sur certaines interfaces (qui doivent être identifiées)



Horaires adaptés entre Berlin - Brandenburg

Lignes ferroviaires ville de Berlin
2001/02

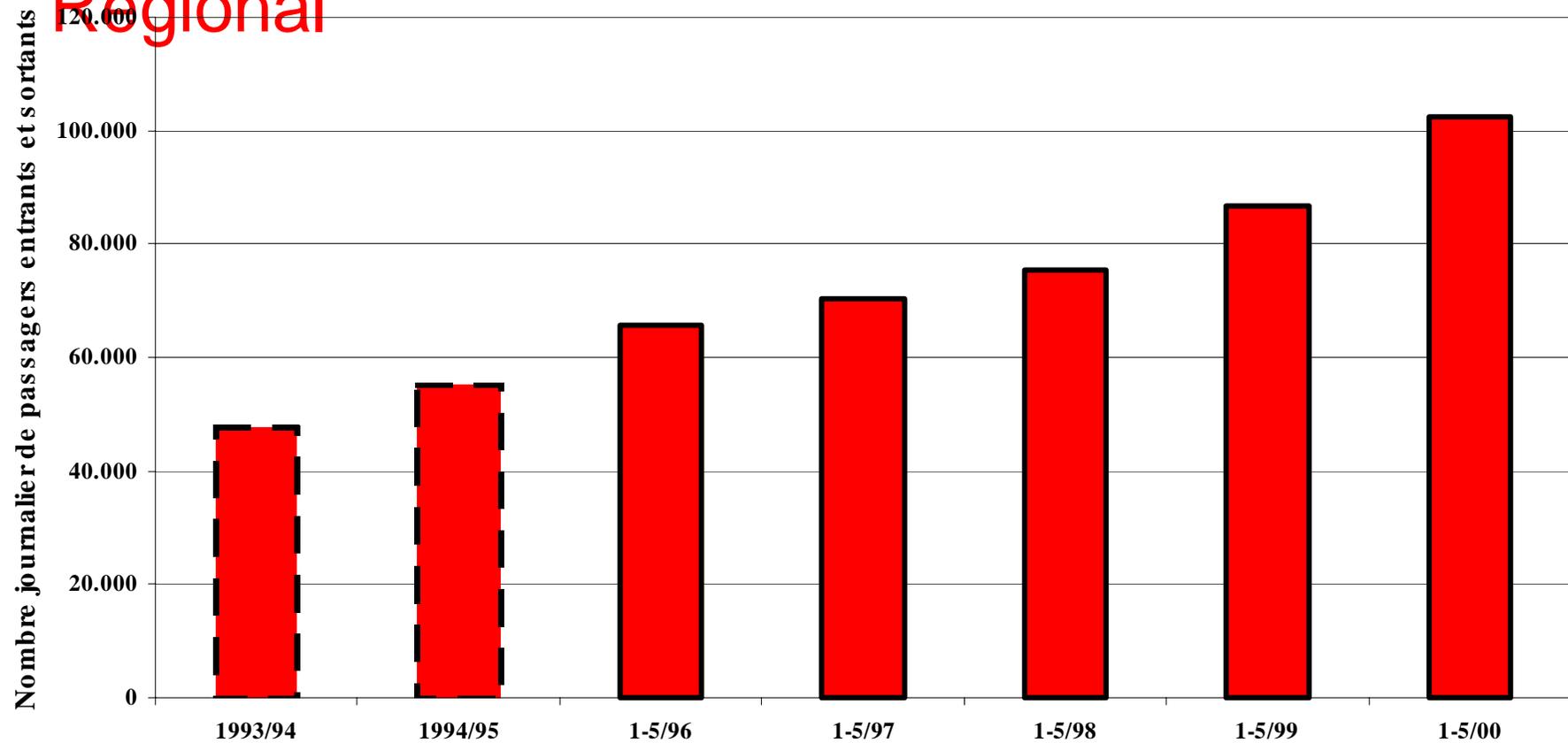


www.vbbonline.de

Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH
Hardenbergplatz 2
10623 Berlin



Développement Passagers dans le Transport Régional





Responsabilités du Verkehrsverbund

- Coopération dans la planification à long terme
- Concept de service unifié / intégré, autrement dit horaires inter-connectés
- Organisation de transferts financiers et de subventions
- Mise en place et assignation de services SPNV (chemin de fer local passagers)



Avantages du Verkehrsverbund

- Services de transport public intégrés
- Vue intégrée de mobilité
- Système unifié de tickets et billets
- Instrument pour la réalisation de la “Concentration Décentralisée”

Lutz AIGNER

HVV

PAC at the Hamburger Verkehrsverbund

Présentation Barcelone

Comité consultatif des voyageurs (Passenger Advisory Committee - PAC) dans le Hamburger Verkehrsverbund GmbH (Association du Transport de Hambourg)

1. Introduction

La Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) est l'organisation conseil pour le transport public local dans l'aire métropolitaine de Hambourg. Nous représentons les intérêts des autorités compétentes en matière de transport – à savoir, les états et communes régionales et ou districts ruraux qui participent dans la HVV – pour tout ce qui concerne les mesures à adopter au sujet de la planification, le financement et la billetterie du transport public local. Onze opérateurs fonctionnent au total dans notre secteur de transport public et nous fournissons les services des chemins de fer urbains, autobus et le transbordeur du port. L'aire de service de la HVV couvre environ 3000 kilomètres carrés et dessert 2,6 millions d'habitants. Environ 500 millions de personnes à l'année font usage de nos services.

Comment est organisé un Comité Consultatif des Voyageurs dans des conditions comme celles-ci?

Le Comité Consultatif des Voyageurs nous permet de faire participer nos clients à la planification du transport public local. D'un côté, cela veut dire que les questions qui touchent directement le passager peuvent être incluses dans les processus de planification. Un autre avantage est que les débats autour du transport public local peuvent être dirigés vers des circuits spécifiques. Pour le dire plus simplement: non seulement le Comité Consultatif des Voyageurs exerce le rôle d'évaluer les plaintes et de désigner les inspecteurs de qualité mais il est également devenu un important baromètre pour mesurer le degré d'acceptation du transport public local dans la Région de Hambourg. Il est, néanmoins, un peu plus que ça et c'est ce que j'aurai grand plaisir à vous exposer.

2. Constitution de la HVV, Organisation

En 1997, nous avons créé le Comité Consultatif des Voyageurs dans la HVV. Sa fonction est de conseiller la HVV et d'intégrer les questions relatives aux passagers dans les tâches réalisées par la HVV. En contrepartie, depuis la HVV nous informons le Comité Consultatif des Voyageurs sur les actions et les plans actuels.

Le Comité Consultatif des Voyageurs est uni, en toute connaissance de cause, au Comité de Supervision de la HVV qui est composé par les autorités compétentes du transport. Un membre du Comité de Supervision dirige le Comité Consultatif des Voyageurs. La Direction Exécutive de la HVV ne se charge, par conséquent, que d'exercer les fonctions de conseil. L'avantage de cette structure est que toute pétition présentée par le Comité Consultatif des Voyageurs en termes de financement peut être directement remise aux autorités financières compétentes une fois que les fonctionnaires de la HVV ont réalisé une estimation spécialisée.

Notre Comité Consultatif des Voyageurs se compose de 35 personnes. À notre avis, celle-ci est la dimension maximale permise si l'on prétend que le comité fonctionne efficacement. Nous avons opté pour une structure mixte de membres pour le comité, autrement dit, la moitié des membres sont des personnes indépendantes non professionnelles, alors que l'autre moitié représente des organisations telles que l'Association Nationale de Cyclistes, le Comité de Conseil pour le Troisième Âge, Pro Bahn, un comité d'utilisateurs du train, le Conseil Régional de la Femme et les associations représentantes des handicapés ou des personnes avec des incapacités physiques, ainsi que les syndicats et la Chambre de Commerce.

Nos attentes, en interne, étaient les suivantes : permettre que les débats institutionnels sur le transport public local puissent bénéficier ainsi d'un fonds commun et augmenter l'expertise du Comité Consultatif des Voyageurs. Cette prévision est devenue une réalité complète. Les craintes initiales dans le sens que les membres organisés allaient dominer les indépendants au cours des discussions se sont avérées non fondées. Nous avons été étonnées, à plusieurs reprises, de la

confiance en soi et de la compétence dont font preuve les personnes qualifiées normalement de profanes.

Une fois par an, le porte-parole du Comité Consultatif des Voyageurs informe le Comité de Supervision de son travail. Le comité a également élu un de ses membres comme porte-parole adjoint.

En ce qui concerne l'entrée de nouveaux membres du Comité Consultatif des Voyageurs, nous avons annoncé les postes vacants pour les membres indépendants dans les quotidiens habituels. Plus de 800 pétitions ont été reçues, dont 17 ont été sélectionnées pour assurer de cette façon une représentation proportionnelle en termes de sexe, âge et zone de résidence.

Les candidats écartés ont reçu l'opportunité de travailler comme analystes de qualité et, dans ce sens, de pouvoir évaluer le fonctionnement du service de la HVV sur ses lignes et routes à l'aide de questionnaires. Pour le moment, près de 300 ont opté pour cette proposition et nous procurent un soutien très précieux. Il faut signaler, au passage, une petite précision: dès un début, quelques agitateurs bien connus ont été écartés. Après tout, il est vital qu'un comité puisse exercer ses activités d'une façon efficace.

3. Organisation des activités exercées par le Comité Consultatif des Voyageurs

Au début, l'ambiance de travail constructive qui régnait au sein du Comité Consultatif des Voyageurs a bien failli, dans une occasion, tourner à l'aigre lorsque certains participants organisés qui manifestaient des opinions très radicales essayèrent de gagner plus d'influence et conduisirent les débats vers la création de Normes de Procédure. Il est intéressant de remarquer que les membres indépendants mirent vite un point final à tout cela. Ceci nous a donc permis de pouvoir élaborer tout de suite une série de normes de bases pour faciliter le travail du comité.

- Le Comité Consultatif des Voyageurs se réunit tous les trimestres.

- Il se réunit toujours le mercredi.
- Chaque réunion ne dure pas plus de deux heures.

Ces normes sont rigoureusement respectées, ce qui rend possible que les membres que sacrifient leurs heures de repos pour travailler dans le comité puissent parfaitement s'organiser. Par ailleurs, le Comité Consultatif des Voyageurs a créé des groupes de travail qui se réunissent plus fréquemment. Ces groupes de travail sont supervisés par des membres de la HVV et sont centrés sur les affaires prioritaires suivantes:

1. Tarifs et Billets.
2. Réseau (emplacement des stations et haltes, itinéraires de lignes et autobus)
3. Qualité (Service, Sécurité et Protection, Information, etc.)

Les groupes de travail rédigent une série de questions prioritaires, les présentent lors de l'assemblée plénière et proposent leur implantation. Il est évident que, tout d'abord, ceci doit être discuté avec les opérateurs du transport public et être ensuite approuvé par le Comité de Supervision.

Certains représentants des entreprises opératrices de transport public local sont invités à débattre sur les questions spéciales, comme cela s'est passé lorsqu'une série de pannes ou de défaillances se sont produites sur le service ferroviaire urbain, avec la suppression de la première classe, ou durant les délibérations concernant l'admission de bicyclettes sur nos véhicules. À l'occasion, nous nous sommes réunis dans les bureaux des opérateurs, qui nous ont montré leurs stations ou leur centre de contrôle opérationnel. Les entreprises opératrices de transport public prennent très au sérieux le Comité Consultatif des Voyageurs et n'économisent pas leurs efforts pour générer un impact positif.

Le Comité Consultatif des Voyageurs ne se réunit pas en public. Nous sommes arrivés à la conclusion que les tâches de relations publiques doivent être abordées de façon spécifique et conformément à la HVV. Ceci nous permet de faciliter au Comité Consultatif des Voyageurs une information confidentielle et interne. Cette

procédure s'est avérée très précieuse. Aucun cas de mauvaise utilisation de l'information interne ne s'est encore produit.

4. Exemples d'activités pratiques

Les initiatives proposées par le Comité Consultatif des Voyageurs pour sa mise en oeuvre dans la HVV proviennent principalement des sources suivantes:

- Passagers qui s'approchent de tout membre du Comité Consultatif des Voyageurs en lui expliquant leurs inquiétudes.
- Pétitions et propositions des organisations participantes.
- Le résultat des activités dirigées par les groupes de travail.
- La mise en commun officielle des idées, organisée par le Comité Consultatif des Voyageurs une fois par an au cours de laquelle l'inspiration subite peut donner lieu à la conception d'idées assez peu habituelles.

En général, les propositions présentées par le Comité Consultatif des Voyageurs peuvent être considérées essentiellement sensées et faisables. L'autocontrôle élimine d'emblée des propositions pas du tout réalistes comme celles qui demandent la gratuité des tarifs. Tout au long de ces quatre dernières années, le comité a acquis un remarquable niveau de know-how. De temps à autre, ceci a provoqué des situations réellement amusantes. Ce qui suit en est un petit aperçu. Certaines limitations de caractère pratique, comme celles qui sont la conséquence des restrictions des fonds publics, sont souvent prises en compte avec plus d'enthousiasme de la part du Comité Consultatif des Voyageurs que par les membres de la HVV. Dans des cas comme celui-ci, nous avons réellement dû presser et encourager le comité pour qu'il présente des idées et des propositions moins orthodoxes.

J'aimerais maintenant attirer votre attention sur quelques exemples des résultats du travail du Comité Consultatif des Voyageurs qui ont été présentés en temps voulu à l'attention de la HVV et du gouvernement local:

- Pouvoir entrer avec des bicyclettes sur tous les véhicules de transport public à tout moment, y compris aux heures de pointe
- Un meilleur équipement du réseau en toilettes publiques
- Une meilleure information lors des pannes ou des interruptions du service
- Un strict accomplissement de l'interdiction de fumer
- Une conception plus ergonomique des sièges des gares ou des haltes
- La création de liaisons d'autobus et de plate-formes surélevées qui rendent plus facile l'accès aux autobus
- Des mesures pour donner la priorité aux autobus aux feux rouges

Ces propositions présentées par le Comité Consultatif des Voyageurs ont été souvent accompagnées de concepts détaillés, dessins, illustrations ou similaires. Personnellement, j'ai été stupéfait du haut niveau de correction dans le comportement du passager, ce que le comité attend et encourage. Les demandes les plus exigeantes sont adressées par conséquent aux entreprises opératrices de transport public local, des demandes telles que le respect de l'interdiction de fumer ou de réprimander plus strictement les jeunes qui mettent leurs pieds sur les sièges, etc.

Il n'a pas été possible de mettre en pratique toutes les pétitions effectuées par le Comité Consultatif des Voyageurs. Dans certains cas, ses membres étaient même prêts à accepter les limitations techniques ou financières nécessaires.

En l'an 2000, les réclamations suivantes ont été présentées au Comité de Supervision de la HVV GmbH. Certaines ont déjà été mises en marche et d'autres se trouvent en phase d'implantation ou bien doivent être encore satisfaites par la HVV. En même temps, le Comité Consultatif des Voyageurs a également prêté son soutien exprès, au travers de ses résolutions, à un nombre déterminé de projets déjà mis en œuvre par la HVV.

- Extension de l'aire de service de la HVV par le nord et par le sud de l'aire métropolitaine de Hambourg.

Les deux projets ont déjà dépassé leur phase de conception. L'extension régionale de l'aire de service par le nord de Hambourg sera effective le 15.12.2002.

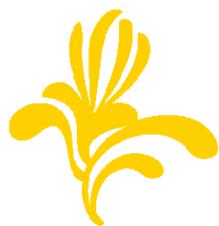
- Véhicules avec le chauffage approprié.
Des améliorations significatives ont déjà été effectuées.
- Poignées adaptées dans les autobus pour que des passagers de différentes tailles qui voyagent debout puissent s'y accrocher.
Ce projet est encore en attente.
- Mise à jour des points de secours pour pouvoir donner une information additionnelle au passager.
Ceci a été réalisé.
- Établissement d'un centre de réclamations centralisé.
Un service centralisé d'information au passager existe déjà. Son élargissement pour y inclure un centre de réclamations centralisé est prévu dans le cadre du programme de construction d'un centre de mobilité qui est en projet.

Ce qui précède ne sont que des exemples des activités exercées par le Comité Consultatif des Voyageurs. L'éventail des propositions présentées est centré tant sur des questions fondamentales de la politique de transport que sur des questions éminemment pragmatiques et détaillées avec précision.

De notre point de vue actuel, nous pouvons arriver à la conclusion que le Comité Consultatif des Voyageurs est un organisme qui permet que les réclamations et les inquiétudes du passager puissent être conduites par une série de circuits qui faciliteront notre travail. Le comité fonctionne d'une manière compétente et constructive. Les craintes initiales se sont avérées non fondées dans le sens que tout ceci allait représenter pour nous plutôt un problème qu'un actif, surtout aux yeux du public. Le point fort clef du Comité Consultatif des Voyageurs réside dans la création de propositions peu orthodoxes que, néanmoins, les passagers considèrent pratiques et avec un point de vue positif. Nous prêtons une attention

considérable au Comité Consultatif des Voyageurs, en particulier à ses groupes de travail spécialisés. C'est un facteur qu'il faut considérer soigneusement lorsqu'un comité comme celui-ci est créé. Il exige beaucoup de rigueur et de soin si l'on prétend qu'il fonctionne avec efficacité. Ainsi, un comité de ce type peut arriver à être une source de soutien précieuse pour notre travail.

Merci de votre attention et de votre intérêt.



Thierry DUQUENNE
Ingénieur en Chef
Ministère de la Région de Bruxelles

**Contrat de gestion entre la Région de
Bruxelles-Capitale et la STIB**

Ministère de la Région de Bruxelles
Rue du Progrès 80 bte 1
1030 Bruxelles
Belgique

Contrat de gestion entre la Région de Bruxelles-Capitale et la STIB 2001 – 2005

1. DUREE DU CONTRAT

Le contrat de gestion est une obligation découlant de l'Ordonnance du 22 novembre 1990 relative à l'organisation des transports en commun dans la Région de Bruxelles-Capitale.

Le troisième contrat de gestion entre la Région et son exploitant, la Société des Transports Intercommunaux de Bruxelles (STIB) court du 1er janvier 2001 au 31 décembre 2005.

2. LES MISSIONS DE LA STIB

Les missions de la STIB sont définies dans ce contrat et résultent avant tout des moyens humains disponibles tant du côté de l'Autorité Organisatrice de Transport (le Ministre en charge des Transports) que de celui de la STIB.

- a) **La mission stratégique** est partagée entre la Région (Plan Régional des Déplacements du 1^{er} octobre 1998) et la STIB pour le volet « transports en commun urbains ».

Que veut-on réaliser?

Cet aspect est essentiellement assumé par la Région.

Contribution de la STIB:

- Proposer et conseiller (exemple : actualisation du plan des déplacements « Iris ») ;
- Proposer des mises à jour de la législation régionale sur les transports en commun

- b) **La mission tactique** est essentiellement du ressort de la STIB bien que la Région impose un certain niveau de service afin que le territoire soit servi de manière homogène et équitable.

La STIB est chargée:

- D'offrir de la capacité supplémentaire pour les 3 modes (tram, métro et bus)
- D'améliorer de l'intermodalité
- D'intégrer les réseaux
- De hiérarchiser les réseaux

- c) **La mission opérationnelle** est assumée par la STIB seule

- Niveau de production imposé
- maîtrise de la qualité
- maîtrise des coûts

- d) **Services complémentaires**

En outre la STIB est autorisée à exploiter des services appelés « bouquets de mobilité »

- Park & ride
- Parking & gardiennage vélo
- Car-sharing
- Taxis collectifs
- Transport à la demande

e) Autres missions demandées par la Région

- Le service public de déplacement pour les Personnes à Mobilité Réduite
- Transport public et vélo : parkings, consignes, transport hors des heures de pointe (métro uniquement pour l'instant à cause d'un matériel roulant tram et bus inadapté.
- Plans de transport des institutions et entreprises

f) Entreprise citoyenne

- la STIB est chargée de montrer l'exemple dans divers domaines tels le bruit et la pollution.

3. LES MOYENS A METTRE EN ŒUVRE

Développer un plan d'entreprise fondé sur les principes suivants:

- Responsabilisation
- Efficacité
- Transparence
- approche client/produit

Financement: les grands principes : équilibre annuel des comptes;

- Maintien du principe de la garantie régionale pour toutes les opérations d'emprunts de la STIB (ces emprunts sont exclusivement affectés aux investissements.
- Volonté de la Région de continuer la recapitalisation de la STIB (dette de 0.5 milliard euro)
 - Indexation de la dotation annuelle :-
 - 2/3 dotation = index + 1 %
 - 1/3 dotation = inflation + croissance des recettes du trafic

De ce fait, il y a une prise en compte des succès commerciaux.

- Un système de « Bonus – Malus » est instauré pour la première fois à Bruxelles :

Production réelle / Production programmée

Afin de garantir le niveau de production voulu par la Région, un malus est instauré en cas de non respect du seuil minimum ; au cas où la production dépasse ce seuil, par exemple grâce à des services nouveaux ou des accroissements de fréquence, un bonus est octroyé à la STIB.

Il s'élève à 2 millions EUR maximum

Qualité du service et certification CEN

L'objectif est de certifier au terme du contrat l'ensemble des services de la STIB selon la norme CEN en préparation : Valeur maximale du bonus : 3 millions EUR

Transparence financière

Afin de pouvoir payer les prestations supplémentaires et de pouvoir distinguer les missions de service public de celles à caractère commercial, la STIB doit mettre au point un processus de transparence financière vis-à-vis de son actionnaire. Un montant maximum de 1 million EUR est prévu en cas de réalisation du plan de mise en œuvre de cette transparence.

4. LES GRANDS ENJEUX POUR LA STIB

- Un nombre important d'engagements et de missions pour la STIB et ce à tous les niveaux
- La nécessité absolue de procéder à une redéfinition profonde de l'organisation pour être en mesure de réaliser ces engagements. Ceci nécessite que la STIB évolue d'une organisation « métiers » vers une organisation orientée CLIENTS, PRODUITS & RESULTATS.
- Par le biais de la croissance des recettes et de la maîtrise des coûts, trouver sur la période, des économies de fonctionnement de l'ordre de 25 millions EURO.

5. LES AXES STRATEGIQUES DE LA STIB

- Le client est au centre de toutes les préoccupations et actions
- Rechercher le partenariat (entreprises, institutions,...)
- Miser sur les Ressources humaines, atout essentiel de la STIB
- Poursuivre le développement des parts de marché de la STIB
- Devenir le leader reconnu de la mobilité urbaine en région bruxelloise.



Municipalité de Milan

Bureau Principal
Administratif
Environnement et Mobilité

**Gestion et régulation des services de
transport public
dans l'aire urbaine de Milan**

Gestion et réglementation des services de transport public dans l'aire urbaine de Milan

LA RÉFORME DU TRANSPORT PUBLIC LOCAL

RÉGLEMENTATIONS PRÉSENTES CONCERNANT LA RELATION ENTRE LA MUNICIPALITÉ ET A.T.M. S.P.A.

OFFRES ET FUTURS SCÉNARIOS

LE CADRE LÉGAL DE RÉFÉRENCE



Loi n° 59 du 15 mars 1997



Décret Législatif n° 422 du 19 novembre 1997



Loi Régionale n° 22 de Lombardie, 29 octobre 1998



Décret Législatif n° 400 du 20 septembre 1999



Loi Régionale n° 139 de Lombardie

OBJECTIFS DE LA RÉFORME

Les objectifs de la réforme contenus dans le Décret Législatif n° 422, 1997, tel que modifié ultérieurement par le Décret Législatif n°400, 1999, peuvent être résumés comme suit:

Décentralisation Administrative

- ✓ TRANSFERT DE TÂCHES ET DE FONCTIONS IMPLIQUANT LA PLANIFICATION ET L'ADMINISTRATION DU SERVICE AUX RÉGIONS ET AUTORITÉS LOCALES

Élimination de structures monopolistes

- ✓ LA TRANSFORMATION D'ENTREPRISES SPÉCIALES ET DE CONSORTIUMS EN COMPAGNIES PAR ACTIONS OU COOPÉRATIVES À RESPONSABILITÉ LIMITÉE
- ✓ INTRODUCTION DE PROCÉDURES POUR LA SOUS-TRAITANCE DE PROCÉDURES DE LOCATION ET L'UTILISATION D'UN CONTRAT DE SERVICE

Rationalisation de la dépense publique

- ✓ OPTIMISATION DE L'UTILISATION DES RESSOURCES FINANCIÈRES DISPONIBLES AU TRAVERS DE LA DÉFINITION D'OBJECTIFS DE PERFORMANCES, EFFICACITÉ ET RENTABILITÉ

OBJECTIFS DE LA RÉFORME (suite)

**Intégration de moyens
de transport et de
prix et
amélioration de la
qualité**

- ✓ DÉVELOPPEMENT DE L' INTERMODALITÉ
- ✓ AMÉLIORATIONS DANS L'ACCESSIBILITÉ ET L'UTILISATION DU TERRITOIRE
- ✓ INTRODUCTION DE TECHNOLOGIES AVANCÉES
- ✓ RÉORGANISATION DES RÉSEAUX DE TRANSPORT
- ✓ AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ

**Protection
“environnementale”
(développement
durable)**

- ✓ ENDIGUEMENT DES ÉLÉMENTS DE POLLUTION, SPÉCIALEMENT DANS LES CENTRES URBAINS, RÉDUCTION DU TRAFIC ET PLUS GRANDE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

DÉCRET LÉGISLATIF n°400, 1999

31 DÉCEMBRE 2000

DATE LIMITE POUR LA TRANSFORMATION D'ENTREPRISES SPÉCIALES ET DE CONSORTIUMS EN SOCIÉTÉS ANONYMES OU EN COOPÉRATIVES À RESPONSABILITÉ LIMITÉE, PERMETTANT À L'AUTORITÉ CHARGÉE DU SERVICE DE RESTER LE SEUL ACTIONNAIRE POUR UNE PÉRIODE NE DÉPASSANT PAS DEUX ANS

31 DÉCEMBRE 2003

DATE LIMITE APRÈS LAQUELLE TOUS LES SERVICES DOIVENT ÊTRE FOURNIS SUR UNE BASE D'APPELS D'OFFRES PUBLICS

LOI RÉGIONALE n° 22, 1998

31 DÉCEMBRE 2001

DATE LIMITE POUR LA CONCESSION DES RESPONSABILITÉS DE GESTION POUR LES SERVICES DE TRANSPORT PUBLIC ET LEUR REMPLACEMENT PAR LE CONTRAT DE SERVICES

31 DÉCEMBRE 2002

DATE LIMITE À LAQUELLE TOUS LES SERVICES DOIVENT ÊTRE CONCÉDÉS AU TRAVERS D'APPELS D'OFFRES PUBLICS. LA LOI RÉGIONALE AVANCE D'UN AN LA DATE LIMITE FIXÉE PAR LE DÉCRET LÉGISLATIF N° 400, 1999, POUR LA RÉALISATION DES FORMALITÉS RELATIVES AUX PROCÉDURES DE L'APPEL D'OFFRES

LOI RÉGIONALE N° 139 DE LOMBARDIE

Le Conseil Régional de Lombardie est actuellement en train de discuter une loi qui introduira plusieurs changements dans la Loi Régionale n°22 de 1998.

- La propriété des réseaux et installations essentielles du service local de transport appartiendrait aux autorités locales (réseaux ferroviaires, le métro, les dépôts de véhicules à moteur situés dans les zones urbaines, etc.)
- Les réseaux supérieurs à 50 millions de tramways et voitures/km doivent être sous-divisés en sous-réseaux, chacun d'entre eux non inférieurs à 30% du réseau total. Le réseau de transport de métro constituera un sous-réseau unique.

Gestion et réglementation des services de transport public dans l'aire urbaine de Milan

LA RÉFORME DU TRANSPORT PUBLIC LOCAL

RÉGLEMENTATIONS ACTUELLES CONCERNANT LES RAPPORTS ENTRE LA MUNICIPALITÉ ET LA A.T.M. S.P.A.

APPELS D'OFFRES ET SCÉNARIOS FUTURS

A.T.M. S.p.A. – L'entité sociale

Le 1er Janvier 2000, l'Autorité de Transport de Milan est devenue une société anonyme contrôlée par la Municipalité de Milan (actionnaire unique).



La gestion des services de transport, avec la planification correspondante et les activités organisationnelles d'opération, ainsi que les services attachés à l'activité du transport et à la mobilité en général;



La planification, la programmation et l'organisation des services de transport et de la mobilité intégrée, y compris l'attente et le stationnement, pour le compte des entreprises publiques et privées;



Études et projets pour la planification, programmation, opérations et gestion en général, systèmes, structures, infrastructures et services pour la mobilité des personnes, choses et information;



Construction, maintenance et réparation de véhicules, biens, et installations et structures et infrastructures en général, rattachés au transport, la mobilité, l'attente et le stationnement;



La promotion et le marketing de biens, services et de know-how inhérents aux secteurs ci-dessus mentionnés.

RÉGLEMENTATIONS ACTUELLES CONCERNANT LA RELATION ENTRE
LA MUNICIPALITÉ ET LA A.T.M. S.P.A.

A.T.M. S.p.a. – Les services fournis en chiffres

Population
desservie

3 millions d'habitants

Territoire

1.052 km²
(Municipalité de Milan +
88 communes dans la province)

Taille du réseau

~ 1,400 km

Lignes

3 lignes de métro (~70km)
97 lignes automotrices
18 lignes de tramway
3 lignes de trolley-bus

Nombre de
véhicules

~ 3,000

Distance annuelle couverte

~ 136,000,000 km/an

A.T.M. S.p.a – La structure organisationnelle Secteurs d'affaires

La présentation détaillée des objectifs de l'Entreprise de Transport nécessite une structure corporative plus rationnelle et plus efficace et, par conséquent, l'organisation de cette dernière en plusieurs divisions qui correspondent aux différents secteurs commerciaux.



TRANSPORT



MAINTENANCE DES RÉSEAUX ET
VÉHICULES



VALORISATION DES ACTIFS



VALORISATION DU KNOW-
HOW

ACCORD DE SERVICES

Jusqu'au 31 décembre 2002, la relation entre la Municipalité de Milan et la A.T.M. sera réglementée par le contrat de service existant, qui prévoit:

- les caractéristiques des services qui sont offerts;
- la planification financière et ses variations;
- les standards de qualité minimum pour les services;
- les objectifs de performance et d'efficacité;
- le monitoring et le contrôle des services;
- l'utilisation d'installations et d'infrastructures appartenant à la municipalité;
- l'entretien des installations et des infrastructures;
- les sanctions et les incitations.

Gestion et réglementation des services de transport public dans l'aire urbaine de Milan

LA RÉFORME DU TRANSPORT PUBLIC LOCAL

RÉGLEMENTATIONS CONCERNANT LA RELATION ENTRE LA MUNICIPALITÉ ET LA A.T.M. S.P.A.

OFFRES ET FUTURS SCÉNARIOS

LA PLANIFICATION DES SERVICES

La municipalité de Milan élabore actuellement le brouillon d'un programme sur Trois ans pour les Services de Transport Public, sur lequel seront basées les procédures d'appel d'offres pour l'assignation des services

Ce programme prévoit:



Le réseau global et sa possible sous-division en sous-réseaux;



Les services minimaux, dont les coûts seront à charge du budget de la Région de Lombardie, nécessaires pour satisfaire la demande de mobilité des citoyens;



Les services additionnels, dont les coûts sont à charge de la municipalité de Milan;



La division des ressources financières entre les différents sous-réseaux;



Les procédures d'appels d'offres pour déterminer qui fournira les services.

PRINCIPALES ALTERNATIVES DANS LE CHOIX DU MODÈLE D'APPEL D'OFFRES (1/4)

ALTERNATIVES

INDICATIONS POUR LES CHOIX

PROPRIÉTÉ ACTIFS POUR LES GESTIONNAIRES

- Solidité patrimoniale du gestionnaire

- Entrée de barrières pour les nouveaux opérateurs
- Risque d'actions légales

PROPRIÉTÉ ACTIFS POUR LA MUNICIPALITÉ

- Plus grande concurrence
- Valorisation "Transparente" des actifs

- Besoin de changements dans la structure de la compagnie et réassignation des fonctions de routine et de maintenance extraordinaire

PRINCIPALES ALTERNATIVES DANS LE CHOIX DU MODÈLE D'APPEL D'OFFRES (2/4)

ALTERNATIVES

INDICATIONS POUR LES CHOIX

COÛT BRUT DE L'APPEL D'OFFRES

- | POUR | CONTRE |
|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">• Simplicité de gestion pour l'administrateur• Bénéfices des politiques pour le trafic de la ville• Facilité de diviser les revenus et la gestion économique des appels d'offres | <ul style="list-style-type: none">• Gestion des revenus par la Ville ou au travers d'un tiers |
| <ul style="list-style-type: none">• Gestion des revenus par l'administrateur | <ul style="list-style-type: none">• Risques commerciaux difficiles à gérer par le personnel impliqué• Possible réduction des économies |

COÛT NET DE L'APPEL D'OFFRES

PRINCIPALES ALTERNATIVES DANS LE CHOIX DU MODÈLE D'APPEL D'OFFRES (3/4)

ALTERNATIVES

INDICATIONS POUR LES CHOIX

PÉRIODES LONGS CONTRATS (9 ANS)

- Possibilité de stratégies plus organiques

- Risques que le régulateur devienne "co-choisi"

PÉRIODES CONTRATS COURTS (6 ANS)

- Plus grande concurrence
- Endiguement des risques associés à l'ouverture du marché

- Possibilité de moins d'attrait pour le personnel impliqué

PRINCIPALES ALTERNATIVES DANS LE CHOIX DU MODÈLE D'APPEL D'OFFRES (4/4)

ALTERNATIVES

INDICATIONS POUR LES CHOIX

LOT UNIQUE

- Simplicité de gestion

- Difficulté dans la gestion du système de relations industrielles

LOTS ÉCONOMIQUEMENT RENTABLES

- Plus grande concurrence
- Économies d'échelles démontrées
- Plus grande capacité de la part de la municipalité pour gérer les situations d'urgence et les possibles conflits futurs dans les relations industrielles

- Intégration de services par la Municipalité ou par un tiers

A.T.M. S.p.A. - Possible scénarios concernant son évolution

Afin de pouvoir mener à bien ce qui est prévu dans la loi régionale pour modifier le cadre légal actuel concernant la propriété des infrastructures et des dépôts de véhicules, il pourrait y avoir une dissolution de la compagnie, aussi en ce qui concerne les procès de base impliqués dans les différents secteurs .



Création d'une compagnie pour la gestion et la valorisation des infrastructures pour la mobilité



Création d'une compagnie pour la gestion des services de transport

Session 3 : Le financement des missions des autorités chargées de l'organisation des transports publics dans les métropoles

Rares étant les villes où l'exploitation des réseaux de transports publics atteint l'équilibre financier, c'est généralement aux autorités chargées de l'organisation de ces réseaux qu'incombe la responsabilité de compenser les déficits d'exploitation. Dans certains cas, les autorités organisatrices sont également chargées du financement des projets d'investissement. Cela implique qu'elles puissent disposer de ressources financières conséquentes pour pouvoir faire face à ces dépenses très lourdes.

Dans la plupart des cas, les autorités responsables des transports ont pour unique ressource les subventions accordées par les autorités publiques qui les composent. C'est le cas à Barcelone, comme le montre la présentation de Lluís Rams, responsable de la division « financement des systèmes de transports » de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), autorité chargée de l'organisation des transports publics dans la métropole catalane.

En France, les autorités organisatrices des transports publics disposent d'une ressource dédiée sous la forme d'une taxe payée par les employeurs, publics comme privés (le Versement de Transport). La présentation de Stéphane Lecler, chargé des affaires budgétaires et internationales au Syndicat des Transports d'Ile-de-France, décrit le fonctionnement de cette ressource et son poids financier considérable, comme l'illustre l'exemple de l'Ile-de-France.

Comme le montre l'exposé de Keith Howcroft, directeur de la planification et de la communication du Greater Manchester Passenger Transport Executive, la déréglementation et la privatisation du transport public en Grande-Bretagne (à l'exclusion de Londres), n'ont pas eu pour effet de supprimer toute implication des autorités publiques dans le financement des réseaux de transport. En effet, outre le fait qu'elles ont une responsabilité directe pour la réalisation d'infrastructures de type tramway ou métro léger, les autorités publiques sont également chargées du financement de tarifs réduits. Pour faire face à ces dépenses, elles reçoivent des subventions des autorités qui les composent ainsi que des apports en capital ou des prêts du gouvernement central afin de financer les nouvelles infrastructures.

Planification du Trafic Régional/ Amélioration du Transport Public

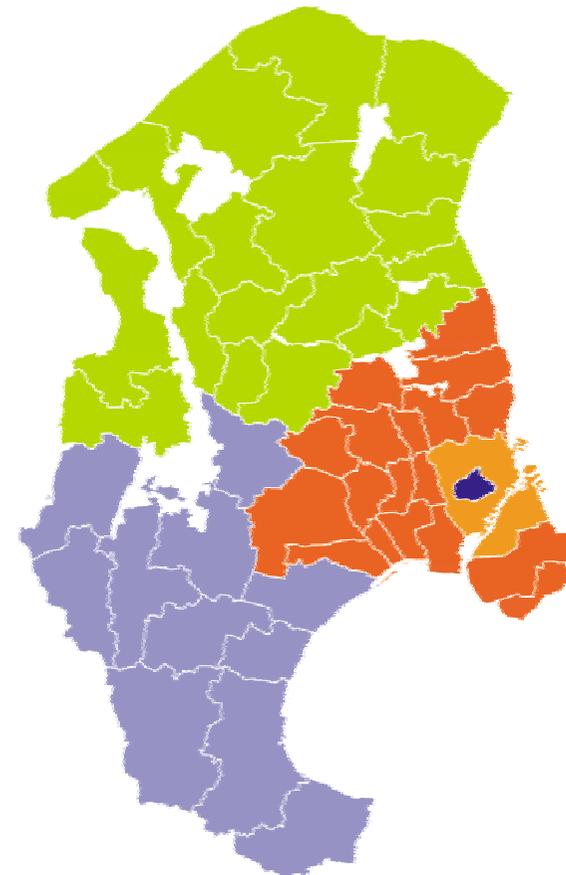
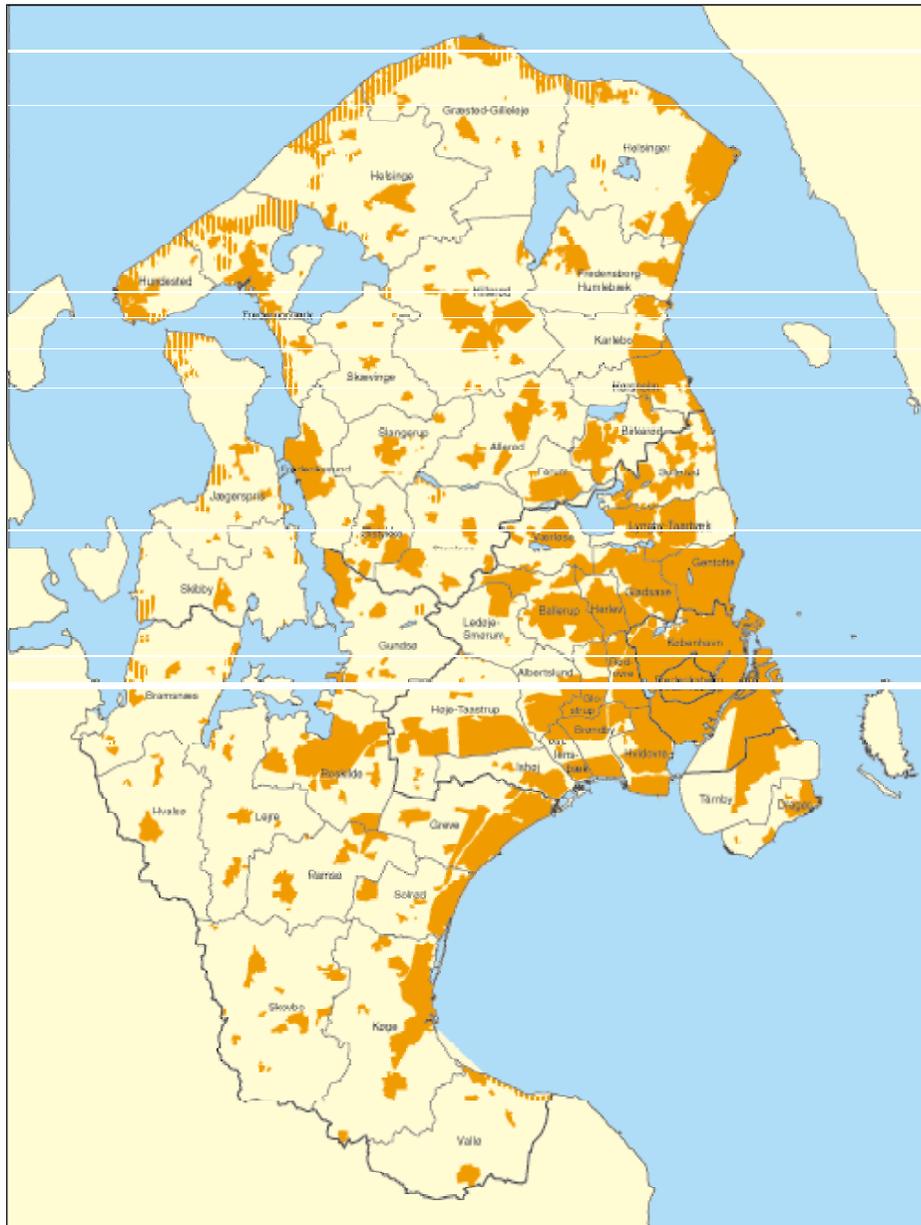


HUR



- EMTA, Barcelone, 8 Nov 2001
- *Johannes Sloth*
Directeur Général de Transport
- *Autorité du Grand Copenhague*

HUR



-  Ville de Copenhague
-  Ville de Frederiksberg
-  Comté de Copenhague
-  Comté de Frederiksborg
-  Comté de Roskilde

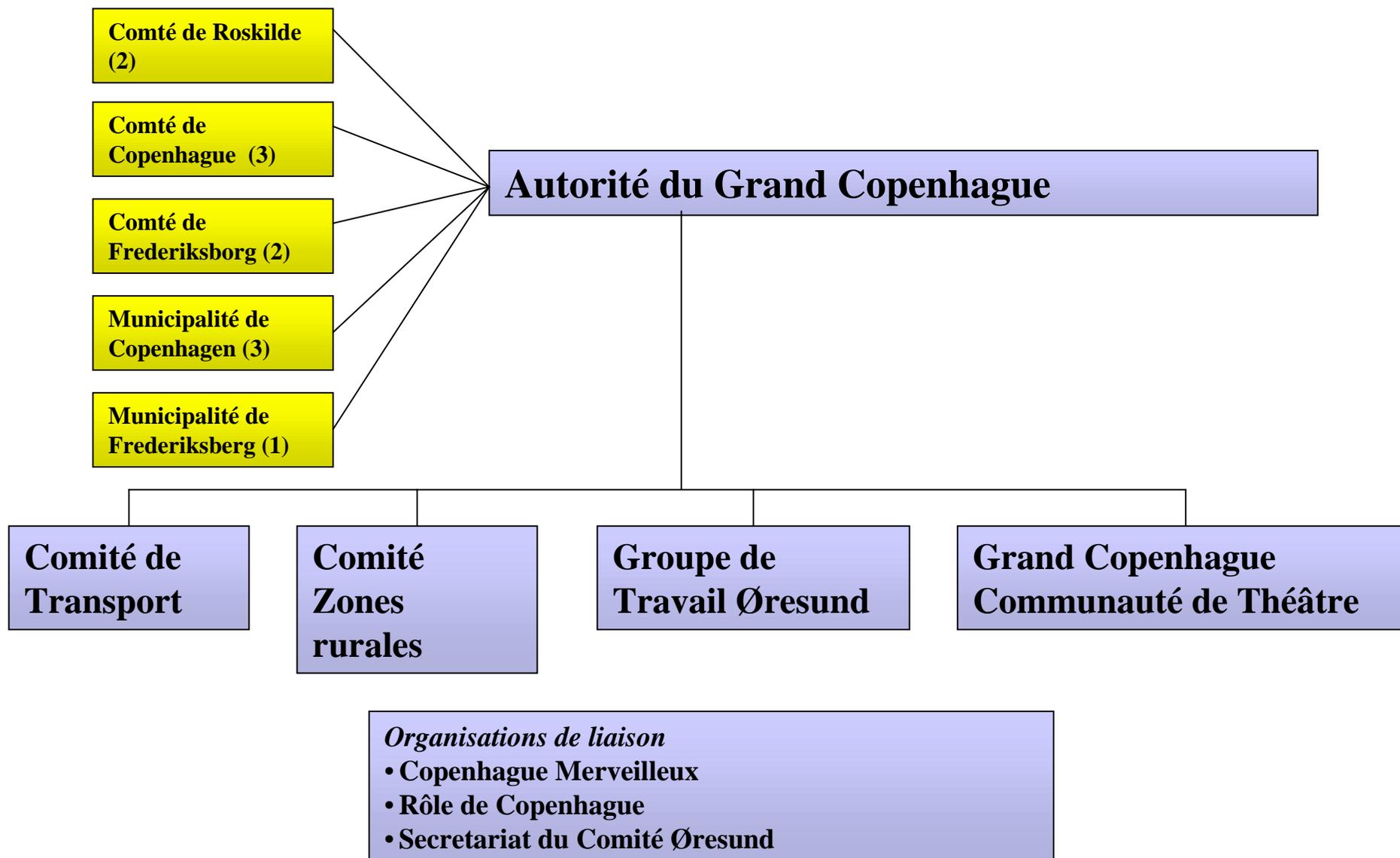
Création de HUR

- **50 municipalités – dont 2 avec un statut de comté - et 3 comtés. Chacune avait sa propre planification régionale individuelle**
- **Cependant, la Région du Grand Copenhague est une région intégrée**
- **Augmentation des problèmes de circulation – en partie dus au pont Øresund**
- **La planification géographique et de la circulation sont interdépendantes**
- **Tendance à la sous-optimisation concernant la planification des zones (zones résidentielles, commerces, etc.)**

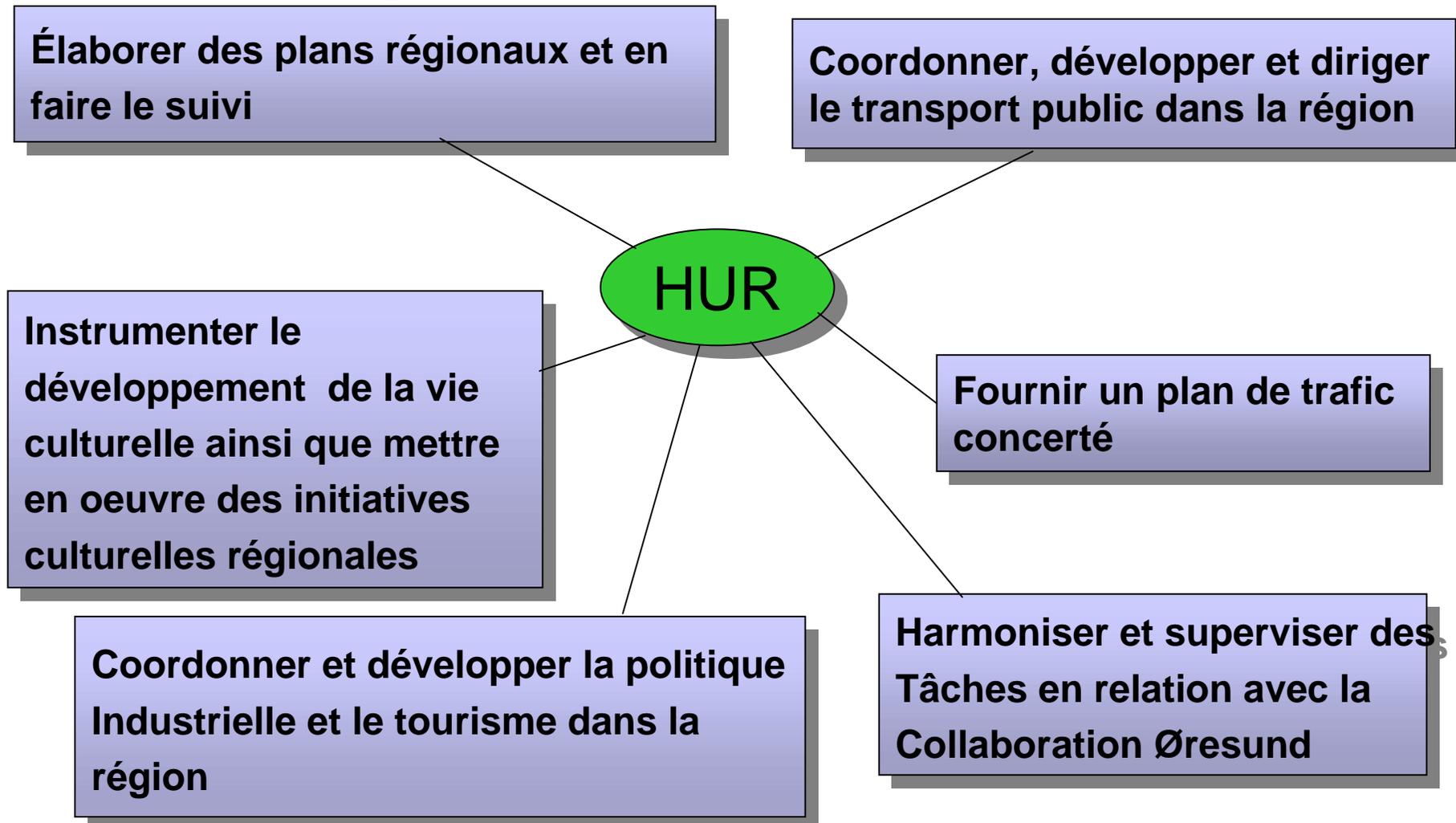
=> Création d'une nouvelle supra autorité régionale:

L'Autorité du Grand Copenhague, HUR

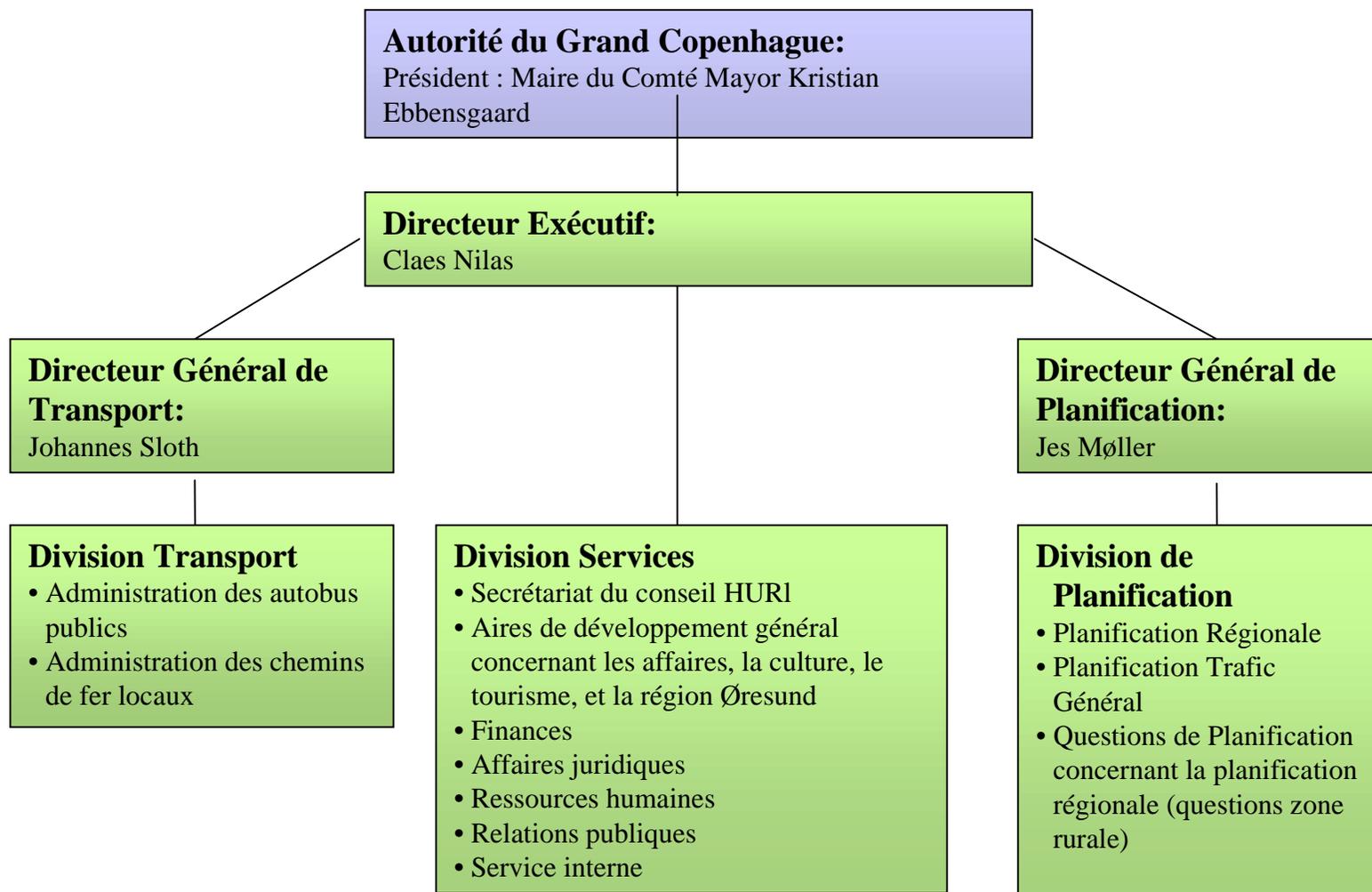
HUR – Organisation politique



Tâches de l'Autorité du Grand Copenhague



Organisation Administrative HUR



Division Transport – Autobus publics

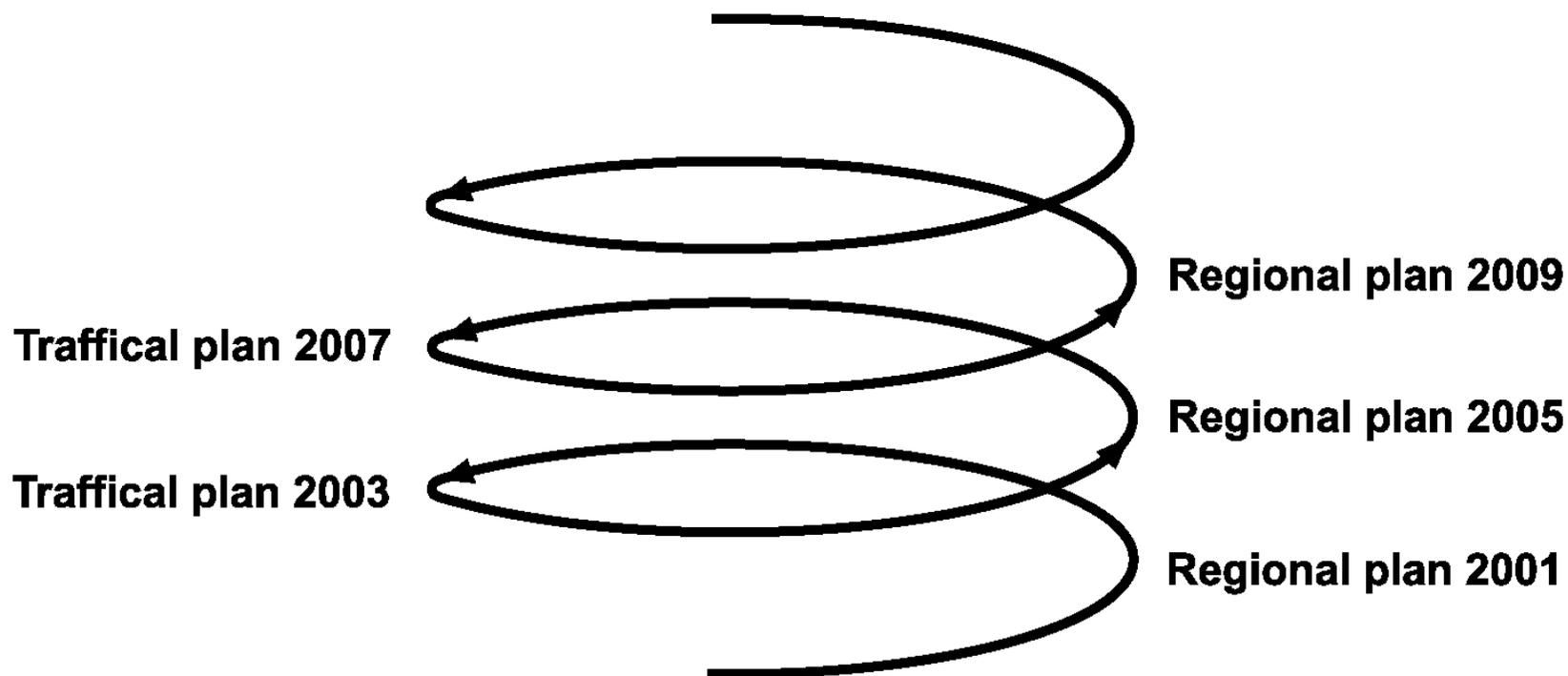
- **Responsable de:**
 - **Appels d'offre de tous les services d'autobus HT**
 - **Horaires autobus**
 - **Marketing**
 - **Allocation de revenus**
 - **Terminus**
 - **Centre d'appel clients**
 - **Chemins de fer locaux**

Division Planification

- **Responsable de:**
 - **Planification régionale**
 - **Dispositions légales zonales**
 - **Coordination de plans**
 - **Analyse et statistiques**
 - **Planification trafic général**

Un Plan de Trafic Complet 2003

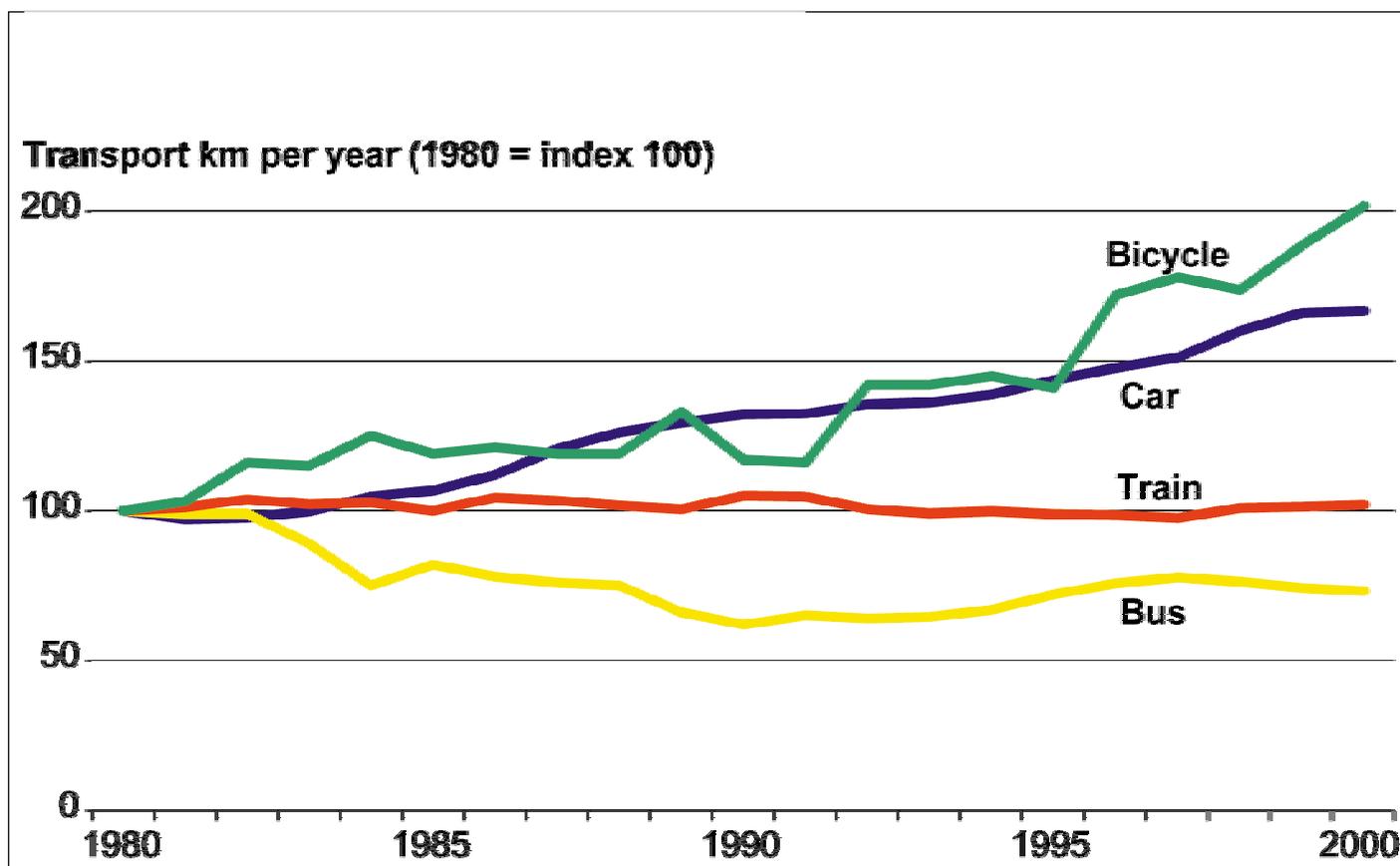
The planning process



Problèmes - challenges

- **Beaucoup de parties impliquées - état, bureaux de l'état, comtés, municipalités**
- **HUR est un nouveau niveau politique – les membres sont élus indirectement**
- **Pas d'autorité fiscale – problèmes de financement**
- **Les rues sont gérées par l'état, les comtés et les municipalités**
- **Trains et chemins de fer – opérés et possédés par l'État (à l'exception de 6 chemins de fer locaux mineurs dans la périphérie de la région)**
- **La solution finale doit être négociée par conséquent avec les parties**

Développement Trafic



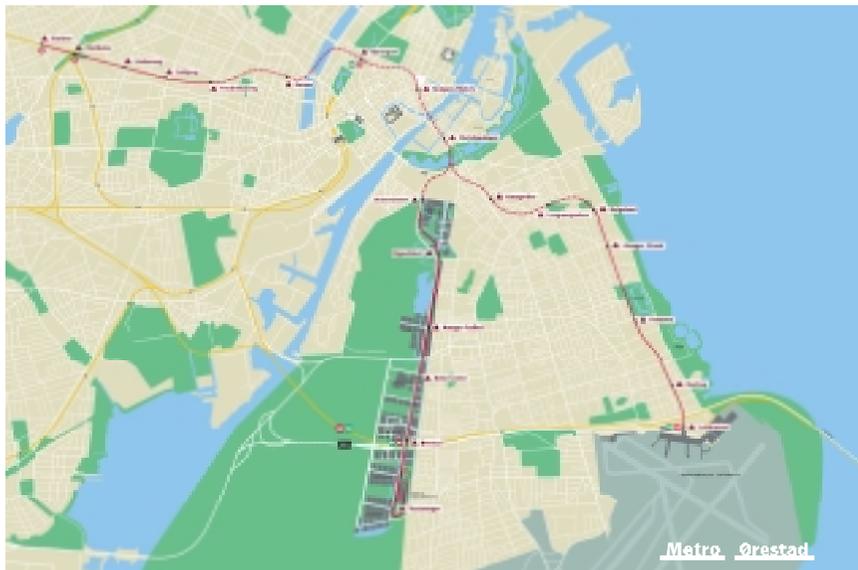
Tendances...

- **Augmentation niveau de la propriété de voitures – plus de stationnement**
 - **Augmentation du nombre d’habitants**
 - **Plus de circulation sur les autoroutes**
 - **Plus de congestion dans la ville**
 - **Problèmes d’acceptabilité**
 - **Transport public qui perd des parts de marché**
 - **Plus de bicyclettes**
- => Exception faite des bicyclettes – problèmes connus dans toutes les villes importantes**

Projets de trafic



Métro de Copenhague



- Inauguration 2002
- 21 km de longueur, 11 en surface, 10 en tunnel
- Intervalles de 3 minutes
- Fonctionnement 24 h sur 24
- 30 Mph
- Pleinement intégré dans le système de prix de billets intégré

Réseau Ville – système grande ligne



- **Nouvelle situation de transport après le Métro en 2002**
- **Simplification du réseau des autobus de la ville**
- **Fréquence plus élevée**
- **Bus à impériales**
- **Attentes plus courtes et correspondances simplifiées**
- **Pas d'horaires fixes**
- **=> Augmentation de l'attrait du transport public**
- **=> Plus grande qualité dans le transport public**

Park-and-Ride

- Solutions intermodales
- Projet de route circulaire
- Installations de park-and-ride =>
 - Voitures à l'extérieur du centre de la ville
 - Transport public à l'intérieur



Conférence EMTA - Barcelone, Novembre 2001

Richard Wallace

Directeur National Liaisons

Ferroviaires

Services Ferroviaires

Transport *for* London

Transport *for* London

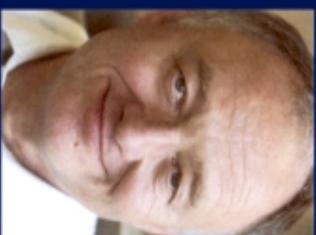
TfL – un bon exemple de compétence multimodale?

Conférence EMTA - Barcelone, Novembre 2001

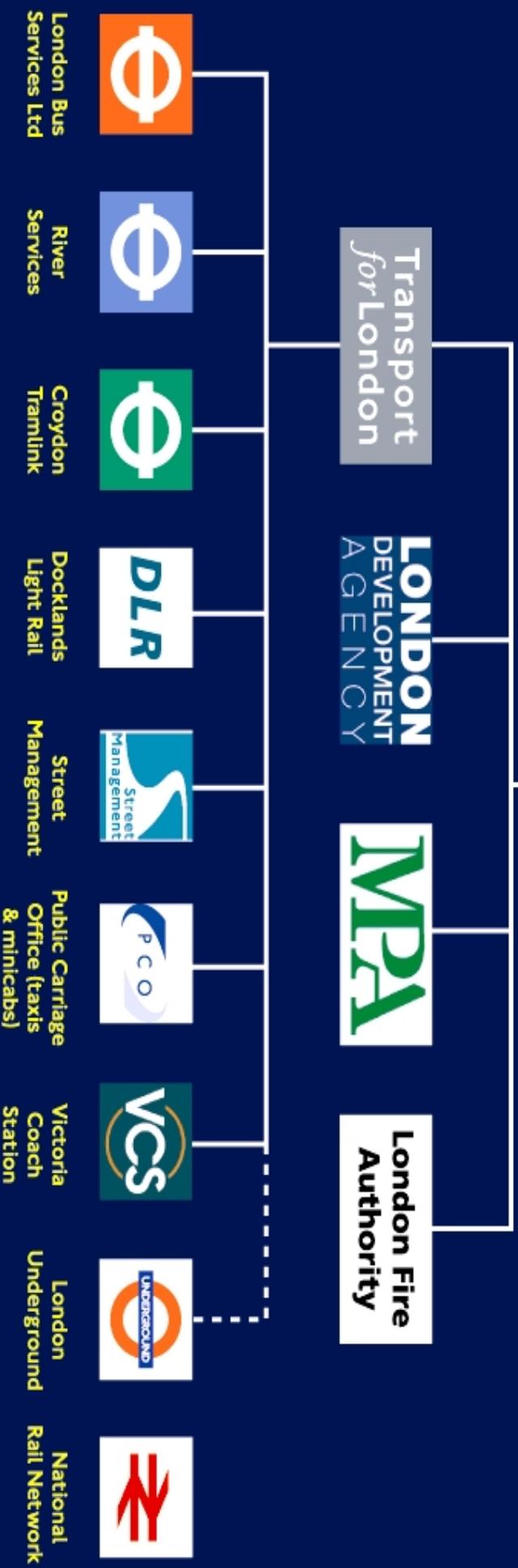
La Gouvernance à Londres

–Le Cadre Légal

- Loi Autorité du Grand Londres 1999
 - Instauration du Maire et de la GLA
 - création du Transport de Londres & reconstitution d'organismes fonctionnels -
 - LDA - développement, MPA - police, LFEPA - pompiers etc.
- Loi sur le Transport 2000
 - Formalisation de la SRA & amendement de la Loi GLA 1999



Ken Livingstone
Mayor of London



Objectifs Principaux de la GLA

- Promotion du développement économique et création de richesse
- Promotion du développement social
- Promotion de l'amélioration de l'environnement
- Aire de responsabilité – Grand Londres
 - la Ville, les Boroughs,.....et en plus?

Responsabilités du Maire

- Transport
- Autoroutes
- Police
- Pompiers
- Environnement
- Planification/Développement

Production des Stratégies

- Stratégie de Transport (livraison multimodale)
 - englobant toutes les formes de transport
 - continuité au travers des Plans Locaux de Mise en Oeuvre (LIP's)
- Stratégie Agence de Développement Région
- Stratégie de Développement Spatial
 - politiques de planification stratégiques
- Environnement
 - plan d'action biodiversité, stratégie de gestion des déchets

La Loi GLA – Responsabilités de Transport du Maire

- Section 141 – L'Obligation Générale de Transport
 - développer et mettre en œuvre des installations et des services de transport “vers, de et dans Londres”
 - Élaboration de la Stratégie de Transport pour rendre effective l'obligation générale de transport
- Contrôle du Gouvernement au travers de la section 143
 - cohérence avec les politiques nationales

Fonctions de Transport de TfL

- Services ferroviaires
 - DLR
 - chemin de fer national
 - projets ferroviaires
- Direction routière
 - Autoroutes
 - Réglementation du trafic
 - Alléger les encombrements
- Métro
- Tramway
- Autobus
- Services fluviaux
- Bureau de Transport Public (Fiacres)
 - taxis
 - location véhicules privés

Dix Priorités de Transport

- Réduire encombrements de la circulation
- Investissement dans le métro
 - *augmenter la fiabilité / fréquence*
- Amélioration des Services d'Autobus
- Intégration – Chemin de Fer National
 - *services ferroviaires de métro*
- Réduction des temps de voyage en voiture
 - *Augmenter le choix des voyages*
- Initiatives Transport Local
- Distribution de Marchandises/Services
- Améliorer l'accessibilité
- Initiatives d'Intégration
 - *prix des billets, échanges, taxis*

Prestations de la Stratégie

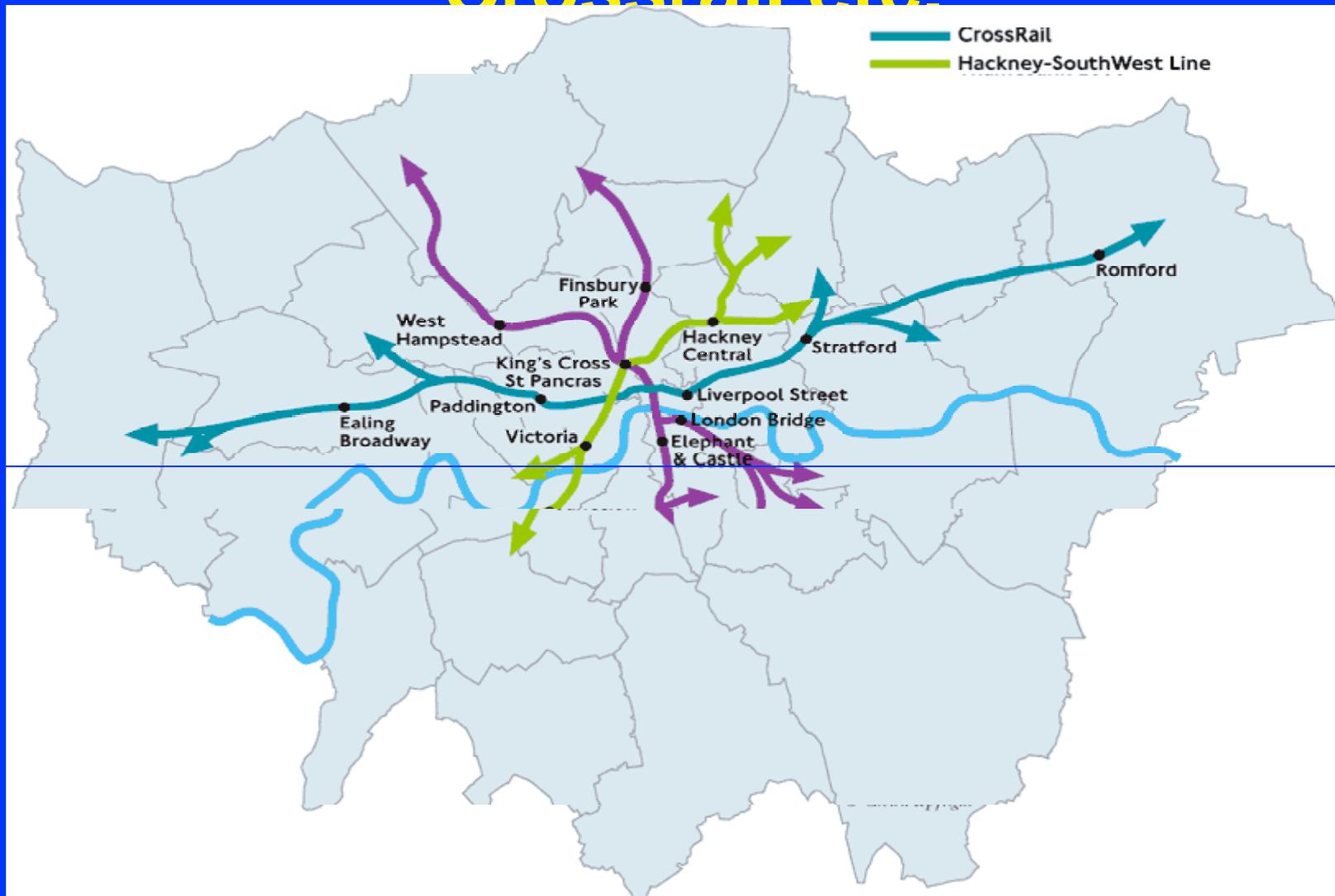
- Réduction de la circulation de 15% dans le centre de Londres
- Contrôle de la croissance de la circulation
 - zéro à l'intérieur de Londres
 - un tiers à l'extérieur de Londres
- Augmenter la capacité du système d'autobus de 40%
- Augmenter la capacité du Métro et des trains de 40%
- Démontrer le besoin d'une compétence multimodale

Projets Ferroviaires Majeurs de Londres

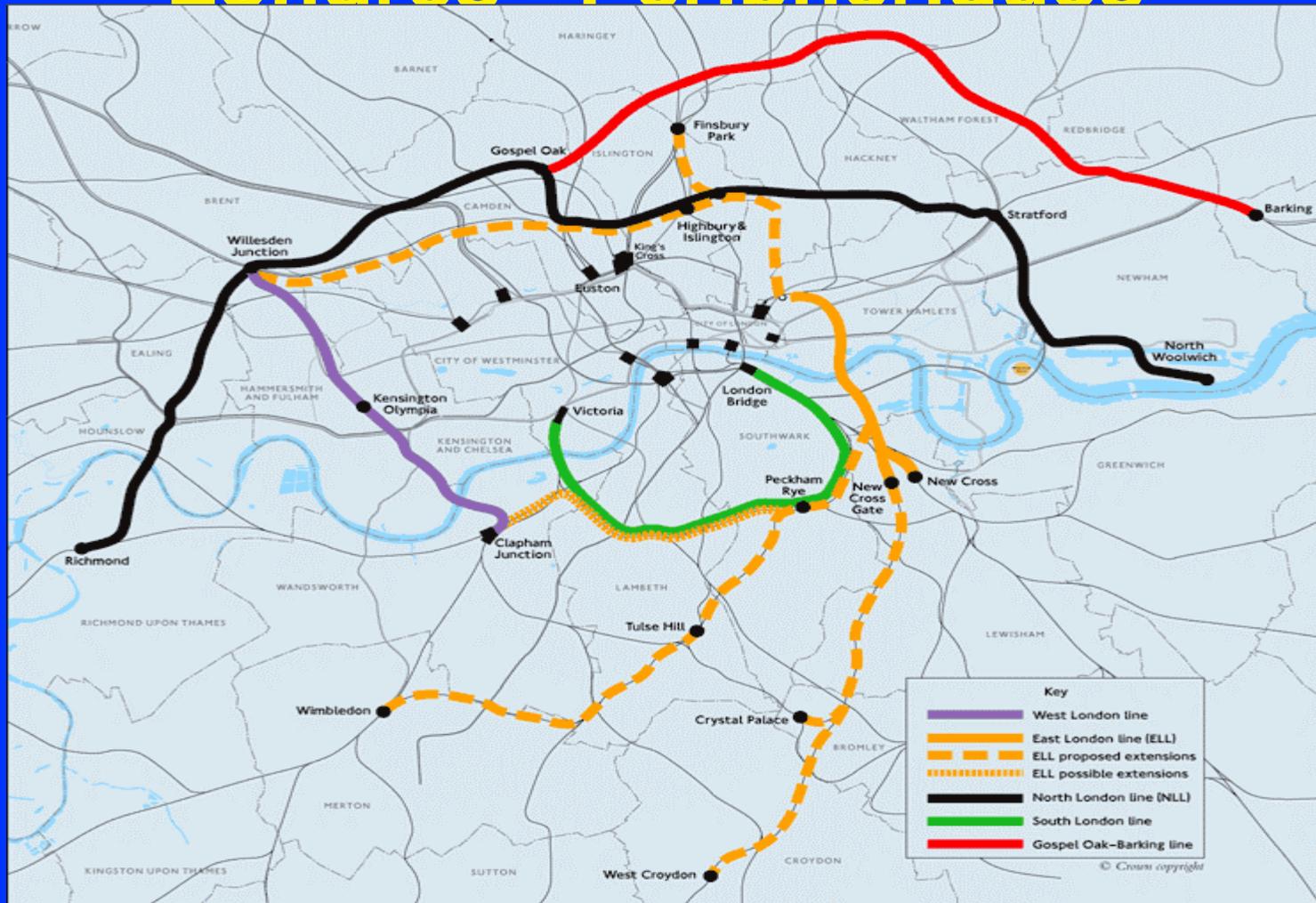
- Crossrail
- Hackney – Sud Ouest
- Orbirail/Extension Ligne Londres Est
- Thameslink 2000

Transport *for* London

Projets Ferroviaires Majeurs de Londres - Crossrail etc.



Projets Ferroviaires Majeurs de Londres - Périphériques

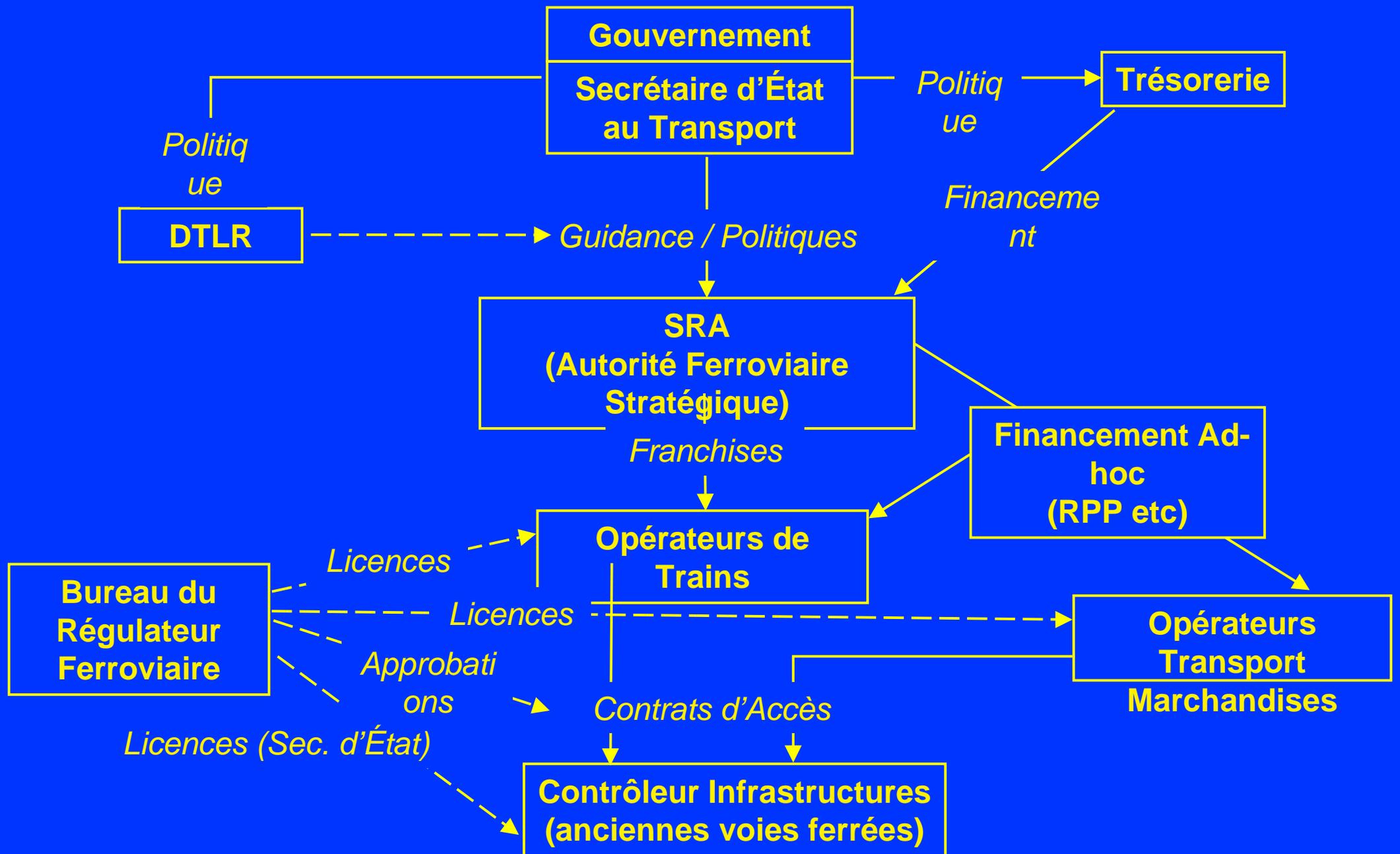


Élaboration de la Stratégie - Ferroviaire

- Questions
 - Intégration au travers du contrôle multimodal
 - non assuré sur le Chemin de fer national britannique
- En raison de:
 - Le produit est livré par de nombreuses parties
 - Les Directives du Maire (autrement dit La Stratégie) peuvent être ignorés par SRA

Chemins de fer britanniques – les principaux intervenants

- SRA – Autorité Ferroviaire Nationale
- Contrôleur Infrastructures (Voies ferroviaires)
- Opérateurs de trains
- PTE's – Corps exécutifs de Transport des Passagers
- TfL – Autorité de Transport de Londres
- Mais aussi
 - ORR – Régulateur Ferroviaire
 - DTLR – Département de Transport
 - Trésorerie



Le chemin de fer – le cadre britannique

- Complexité à Londres accentuée par l'image nationale
 - trop d'intervenants?
- Sérieux problèmes avec la structure britannique
- Questions sur la capacité d'élaborer une stratégie exhaustive sur Londres

Critique – Des compétences multimodales?

- En Partie:
 - Planification/Environnement
 - Coordination Borough
 - Transport (la Stratégie)
 - en particulier pour le Métro/Autobus/Train Léger
- Défauts
 - Intégration au Chemin de Fer National
 - Accès au Financement

Une nouvelle voie pour Londres

- Se centrer sur le Chemin de Fer National
 - Changement organisationnel – Services Ferroviaires
 - Coopération avec SRA
 - Joint ventures sur les projets importants
- Autorité de Transport
 - Révision Modèles Européens et Américains
 - Une nouvelle législation?

Conclusions

- Le TfL est-il un organisme multimodal performant?
 - partiellement – au travers d'une planification stratégique etc.
 - mais – problèmes de livraison
 - cohérence et sources de Financement
 - trop d'interfaces et contrôles
 - besoin de changement
- Court terme – doit se concentrer sur une coopération extensive et les effets de la restructuration de l'industrie ferroviaire
- Long terme – besoin d'une nouvelle législation et de nouveaux pouvoirs pour TfL

Une brève introduction
au
Système de Chemins de Fer
Suédois

Quelques faits sur la Suède

- Peu peuplé (8,8 millions, 450.000 km²)
- Longues distances (long voyage de 2.150 km en train du Nord au Sud)
- Urbanisé (83% population urbaine)
- Hautement industrialisé
- Trop froid en hiver

La Politique de Transport Suédoise

1. Infrastructure séparée
2. Même traitement pour les routes et les chemins de fer
3. Distribution différente de responsabilité
4. Dérégulation - Concurrence

1. Une infrastructure séparée - *POUQUOI?*

- Quelque chose devait être fait
- Séparation politico-commerciale pour obtenir un processus de prise de décisions performant
- Traitement similaire route-rail pour obtenir un champ d'action nivelé
- Concurrence sur les voies pour augmenter la performance des opérations

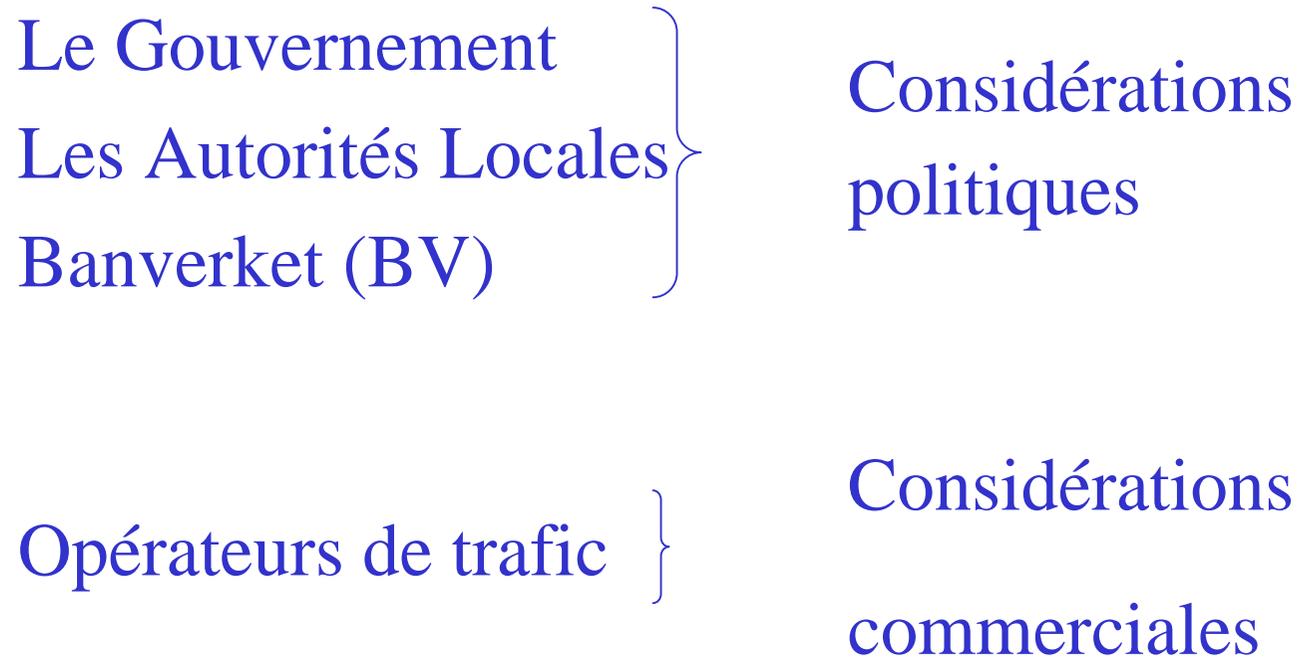
1. Une infrastructure séparée – *COMMENT?*

- 1988
- L'Administration Nationale des Chemins de Fer (BV) projette et entretient l'infrastructure
- Financement approprié
- Fait payer les opérateurs du trafic
- L'Administration du Trafic Ferroviaire donne l'accès

2. Le même traitement pour le rail et la route

- Administration Ferroviaire /Administration Routière
- Considérations socio-économiques égalitaires à l'heure de prioriser les investissements
- Même calcul pour les charges d'infrastructures/ taxes routières
- Coûts marginaux socio-économiques – un fardeau pour la société

3. Distribution différente de la responsabilité



Les Autorités Locales

- Une Autorité de Transport Public dans chaque Comté selon la loi
- Projette, acquiert et finance tout le transport public dans le comté
- Acquisition en pleine concurrence
- Utilise l'argent des impôts pour couvrir les déficits (40 %)

Chemins de Fer Nationaux Suédois

- Un opérateur strictement commercial
- Autonomie de Gestion
- Liberté pour décider sur
 - les tarifs et les prix des billets
 - où et quand faire fonctionner les trains
 - investissements et emprunts
- Constitués en 2001

4. Dérégulation - Concurrence

- Utilisation efficace des ressources de la société
- Libre concurrence des bus et poids lourds
- Accès partiellement ouvert aux voies
- Obtention du trafic non commercial de passagers par appel d'offres concurrentiel

Accès aux voies

- Trafic de marchandises: tout opérateur autorisé peut opérer
- Trafic de passagers:
 - Trafic régional - PTAs locaux
 - Longue distance, non lucratif – PTA Central
 - Longue distance, lucratif - SJ

L'image des chemins de fer a changé



Expériences – Infrastructure séparée

- Séparation de la politique des affaires
- Accès ouvert – nouveaux opérateurs
- Traitement neutre de tous les opérateurs
- Concurrence – efficacité
- Restructuration radicale de SJ
- Concurrence dans la conception et la production introduite à Banverket

Expériences – Même traitement

- Augmentation des investissements dans le réseau ferroviaire
- Réduction radicale des charges d'infrastructure dans les chemins de fer
- Plus de passagers que jamais dans les trains
- Même volume de marchandises

Expériences - CPTA

- Forte croissance du trafic et des passagers
- La concurrence a fait baisser les coûts unitaires de 20-30%
- Degré inférieur de subventions
- Degré supérieur de souplesse pour les passagers
- Entrée d'opérateurs internationaux
- Problèmes de rentabilité

Expériences - Dérégulation

- Nouveaux opérateurs – nouvelles idées
- Forte concurrence – haute performance
- Restructuration radicale de SJ
- Internationalisation

”Le modèle suédois”

- Une Autorité de Transport de Passagers (PTA) décide sur tout le transport public transport à l’intérieur du pays
- la PTA établit les standards et les niveaux de qualité
- la PTA acquiert tous les services en concurrence
- les compagnies sont en concurrence à niveau international dans des conditions égales
- PTA choisit l’offre la plus favorable

L'opérateur:

- projette et opère des services de haute qualité dans le district
- fait une promotion active du transport public
- information locale et commercialisation
- Loue et entretient le matériel roulant (services ferroviaires)
- possède et renouvelle sa flotte

Objectifs principaux

- Développement du transport public
- Utilisation plus efficace des ressources
- Gestion plus efficace

Voici ce que nous avons fait

- SL a été restructurée
- Toutes les opérations sont acquises par appels d'offres internationaux
- Toutes les filiales ont été délocalisées
- Ajustement continu de l'organisation, des responsabilités et des rôles

Philosophie d'acquisition de SL

- le client est toujours le centre d'intérêt
- services fiables
- le personnel est une ressource stratégique
- acquisition des fonctions
- objectivité et neutralité dans les appels d'offres

personnel

- transfert de l'emploi selon la loi
- pas de réduction de salaires
- programmes/tests contre un emploi abusif des drogues
- éducation
- sécurité de l'emploi

les prix ont été réduits
de 25 %

et

les services élargis de
18%

”terminé”

1989-1999:

Réduction des coûts

”en cours”

1999-

le client centre d'intérêt

Expérience SL 1

- Les gros contrats avec des sanctions de qualité ont donné des prix beaucoup plus réduits mais un faible intérêt dans la qualité et les besoins des clients
- Les opérateurs montrent trop peu d'intérêt dans la gestion de la qualité
- L'industrie est globale
- Un dialogue actif avec les opérateurs et les enchérisseurs est essentiel

SL, la nouvelle voie 1

- Établir le centre d'intérêt sur les clients
 - un plus grand nombre de passagers serait au bénéfice de l'opérateur
 - comme le serait une meilleure qualité pour les clients
 - la gestion de la qualité et l'organisation sont les facteurs les plus importants à l'heure d'évaluer les offres

SL, la nouvelle voie 2

- Donner de la responsabilité au personnel de première ligne
 - déterminer les rôles et les responsabilités
 - soutenir une compétence élevée
 - laisser la place aux initiatives locales

SL, la nouvelle voie 3

- Ne pas acheter si se n'est pas nécessaire
- Développer les relations commerciales à long terme
- Développer les contrats existants

nouveaux contrats à incitations

- Plus de passagers
- Une meilleure qualité
- Protection des revenus

» Pour soutenir le développement en faveur
d'objectifs SL à long terme

La concurrence a apporté des avantages aux clients

- des services plus étendus
- une meilleur qualité
- plus de clients
- un prix plus bas
- un meilleur service pour leur argent



Carmen SANZ
Head of Marketing Department
Consorcio de Transportes de Madrid

**LES AUTORITÉS DE TRANSPORT
PUBLIC DOIVENT-ELLES ÊTRE AUSSI
LES RESPONSABLES DU MARKETING ET
DE L'INFORMATION?**

Consorcio de Transportes de Madrid
Plaza del Descubridor Diego de Ordas 3
28003 Madrid
Spain

LES AUTORITÉS DE TRANSPORT PUBLIC DOIVENT-ELLES ÊTRE AUSSI LES RESPONSABLES DU MARKETING ET DE L'INFORMATION?

L'exposé suivant se propose de signaler, de façon synthétique, les aspects qui rattachent le rôle des Autorités de Transport aux fonctions exercées par le marketing, et par l'information en tant que partie de celui-ci, dans les transports publics. Le point de vue du Consortium des Transports de Madrid à ce sujet sera également exposé, ainsi que les activités qui sont réalisées dans ce sens.

LA RELATION ENTRE LE MARKETING Y LOS TRANSPORTS PUBLICS

Les compagnies qui opèrent dans le secteur du transport public s'appuient de plus en plus sur les techniques que leur procure le marketing. Les objectifs poursuivis par ces compagnies au travers de leurs stratégies commerciales peuvent être résumés comme suit:

- ✍ Augmenter le nombre des utilisateurs
- ✍ Augmenter le taux d'utilisation par l'utilisateur
- ✍ Augmenter la période d'utilisation du service parmi les utilisateurs (jours fériés, périodes creuses, etc.)

En définitive, il s'agit de poursuivre la formule "PLUS DE CLIENTS, PLUS SOUVENT, PENDANT PLUS LONGTEMPS ", autrement dit, AUGMENTER ET RENFORCER L'UTILISATION DES TRANSPORTS PUBLICS, ce qui, sans aucun doute, coïncide avec l'engagement que nous avons acquis, nous les Autorités de Transport.

Quels sont les fondements classiques sur lesquels s'appuie le marketing?

- ✍ LE PRODUIT
- ✍ LE PRIX
- ✍ LA DISTRIBUTION
- ✍ LA COMMUNICATION

Nous allons nous arrêter brièvement sur chacun de ces aspects pour commenter le rôle des Autorités de Transport en général, et concrétiser le point de vue et les actions que nous réalisons dans ce sens au Consortium des Transports de Madrid.

LE PRODUIT

À mon avis, parler aujourd'hui de produit dans les transports publics c'est parler en termes de QUALITÉ du produit. Nous, les responsables de la politique des transports, nous ne sommes pas sans ignorer que la demande de transport public obéit à un modèle de comportement élastique en fonction de paramètres déterminés qui définissent la qualité du service. Notre produit passe un examen quotidien de la part des utilisateurs habituels du système, dont la FIDÉLITÉ est notre principal support, et c'est aussi de leur SATISFACTION que dépend en

grande mesure la diffusion de nos actions et l'extension de l'utilisation de nos services de la part de nouveaux utilisateurs.

Nous, les Autorités de Transport, nous réunissons, de façon générale, des compétences sur:

- ✍ La planification des services
- ✍ L'établissement de programmes d'exploitation coordonnés entre les différents opérateurs
- ✍ La surveillance de leur exécution

Au Consortium des Transports de Madrid, ces compétences sont exercées sur un réseau dans lequel opèrent les compagnies suivantes:

- ✍ METRO DE MADRID, avec 171 kilomètres de réseau et 201 stations.
- ✍ EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE MADRID, avec 184 lignes et 1800 autobus.
- ✍ 38 opérateurs privés de transport interurbain, qui exploitent 340 lignes d'autobus, avec un total de 1400 véhicules.
- ✍ RENFE-CERCANÍAS, entreprise propriété de l'état qui prête le service ferroviaire dans la Communauté, 285 kilomètres de réseau et 80 stations.

Dans ce cadre d'une complexité indubitable, dérivée de la diversité des opérateurs, l'existence d'une Autorité des Transports, dans ce cas le Consortium de Madrid, doit garantir, du point de vue des caractéristiques techniques du produit à offrir, les aspects suivants:

- ✍ La couverture du service sur tout le territoire géographique, indépendamment de la stricte rentabilité économique.
- ✍ L'homogénéité du niveau de service par zones de transport
- ✍ La connexion entre les opérateurs dans l'objet de faciliter les échanges
- ✍ L'accomplissement de l'offre programmée

La réalisation de ces tâches implique l'utilisation d'une série de techniques et d'instruments que l'investigation commerciale met à notre disposition. Un rapide examen des outils que nous pouvons appliquer dans ce sens, nous mène à énumérer les points suivants:

- ✍ **Les études quantitatives de mobilité**, avec toute la diversité d'investigations que nous pouvons grouper sous cette dénomination générique, et dont l'utilisation dépend des compétences spécifiques de chaque Autorité. Nous pouvons établir par celles-ci les lignes de mobilité souhaitée, ainsi que calibrer le degré d'adaptation de l'offre de service public à la carte des déplacements effectués, détecter des demandes latentes ou insatisfaites, etc.
- ✍ **Les études qualitatives du marché**, qui enquêtent sur les motivations des utilisateurs réels et potentiels, segmentent le marché en différents profils par rapport à la position qu'ils adoptent devant le système de transport public et qui, par conséquent, constituent une source d'une immense utilité pour la conception des campagnes d'image et des stratégies de communication.

✍ **Les études d'opinion sur la qualité perçue**, dont l'objectif de base est d'obtenir l'évaluation des utilisateurs sur la qualité du service proposé. La réalisation d'études de cette nature directement par les opérateurs n'est pas dans la majeure partie des cas un obstacle; bien au contraire, elle doit encourager les Autorités de Transport, à aborder, tout en exerçant leur rôle de supervision, leurs propres enquêtes dans ce sens, en garantissant ainsi un traitement homogène et objectif des différents modes de transport du système.

Le Consortium des Transports effectue un suivi annuel qui, à mode de baromètre de satisfaction de la clientèle, mesure l'évolution des taux de qualité perçus par les utilisateurs dans une série d'attributs du service préalablement définis dans les études qualitatives. Un total de 20 indicateurs est pris en compte, lesquels sont groupés dans les cinq secteurs de qualité suivants:

- ? aspects rattachés à la fonctionnalité du service (temps d'attente, régularité, etc.).
- ? aspects rattachés au confort (espace disponible, température intérieure, etc.)
- ? comportement du personnel (amabilité, douceur de la conduite, etc.)
- ? aspects relatifs à l'infrastructure du service (couverture du réseau, degré de correspondance, état des stations et du matériel mobile, accès à l'information)
- ? sécurité des installations et du service en général

Au cours de l'entretien, le voyageur se prononce non seulement sur la ponctuation qui est assignée à chaque indicateur, mais aussi sur l'importance qu'il concède à chacun d'entre eux pour la prestation optimale du service. Cette dernière évaluation agit à mode de "qualité attendue" par l'usager, de telle sorte que la comparaison du "gap" ou différence entre la qualité perçue et la qualité attendue fournit une information plus utile sur l'opinion des utilisateurs.

Nous, les Autorités de Transport, nous pouvons également intégrer les résultats de ces investigations aux relations contractuelles que nous établissons avec les opérateurs, moyennant, par exemple, l'introduction d'incitations à la gestion basées sur le contrôle des réclamations présentées par les voyageurs, de pénalisations devant les chutes dans les taux de qualité, etc.

LE PRIX

L'une des compétences que nous assumons, en termes généraux, nous les Autorités de Transport est la politique tarifaire du système.

La tarification est sans aucun doute un point de référence indispensable dans la stratégie commerciale de toutes les compagnies dans tous les secteurs économiques, et nous, les Autorités, nous disposons ici d'un élément d'une importance transcendante pour intervenir sur la demande.

Dans ce contexte, je me risquerais à poser à l'audience, pour le débat qui suivra, une question qui, à mon avis, situe en grande mesure la réponse au point d'interrogation initial objet de cet exposé:

Est-il possible de délier, dans un sens large, l'exercice de la responsabilité des prix des produits des actions de marketing ?

Au Consortium de Transports de Madrid, nous entendons que l'exercice des fonctions que la Loi nous octroie, relatives à la propriété des titres de transport à caractère multimodal, ainsi que la distribution des recettes perçues à ce titre parmi les différents opérateurs, implique nécessairement notre intervention directe dans la distribution, la promotion et le suivi de leur utilisation.

Le Consortium des Transports de Madrid a implanté, peu de temps après sa création, le titre de transports multimodal à caractère personnel qui était destiné à devenir le centre de la politique tarifaire du système de transports de la Communauté de Madrid. L'Abonnement de Transports est aujourd'hui, avec près d'un million et demi d'utilisateurs dans ses diverses modalités, beaucoup plus qu'un titre de transports, c'est une carte d'identification d'appartenance à un large club, un symbole du droit de cité. Le Consortium de Transports, au travers de la gestion directe de la base de données des titulaires des abonnements, réalise des recherches destinées à déterminer l'utilisation réelle des titres, information indispensable pour la définition de la politique tarifaire et pour réaliser des campagnes adressées à des collectivités spécifiques.

Un aspect que nous ne devons pas négliger afin d'élever la considération sociale du transport public est la lutte contre la fraude. Sa diminution implique une certaine complicité, si vous me permettez l'expression, entre la compagnie et le client. Au Consortium des Transports, nous entendons qu'il est nécessaire de coordonner les Plans d'Inspection des divers opérateurs et de surveiller qu'ils soient respectés, ainsi que d'étudier directement quelle est l'attitude des utilisateurs devant ce problème.

LA DISTRIBUTION

Une distribution efficace de notre produit implique la transparence, vis-à-vis du client, de l'information sur la disponibilité des modes de transport, dans le temps et dans l'espace.

L'évidence de l'accessibilité d'une grande partie des points stratégiques du réseau, comme les stations de métro, les grands échangeurs, etc., ne doit pas nous faire oublier que l'accès à l'information est un aspect particulièrement vulnérable de notre gestion. Le rôle des nouvelles technologies est déterminant à ce sujet. Sans doute, les opérateurs eux-mêmes doivent remplir ici un rôle significatif, puisqu'ils constituent la première connexion directe entre le service et le client mais, tout au moins, notre mission comme Autorité de Transport consiste à surveiller les initiatives individuelles des opérateurs et d'assurer leur exécution. La somme d'efforts dans ce sens ne constitue aucun gaspillage.

Le Consortium des Transports de Madrid intervient de différentes façons dans la gestion de l'information des services de transport:

- ✍ Il gère directement les incidents relatifs à la commercialisation des titres personnels ou abonnements de transport.
- ✍ Il fournit directement une information à l'utilisateur, moyennant l'installation et l'entretien du SYSTÈME D'INFORMATION DE TRANSPORTS (SIT), et moyennant la propre édition de publications informatives.
- ✍ Il finance l'installation de divers SYSTÈMES D'AIDE À L'EXPLOITATION, de contrôle de flottes et de localisation d'autobus qui informent en temps réel les utilisateurs sur le temps d'attente à bord ou sur le réseau et d'autres incidents du service.

Une initiative récemment développée par Métro de Madrid consiste en l'installation dans les principales stations du réseau d'un système d'information générale par télévision –le Canal Métro Madrid-, qui est utilisé comme voie de communication de nouvelles à intérêt général, d'information institutionnelle et d'information en temps réel des incidents qui ont une transcendance sur l'ensemble du réseau.

Dans la même direction, une volonté d'approche permanente de l'information à l'utilisateur, Métro de Madrid construit un Centre Interactif d'Information au Client, dont l'accès pourra se faire depuis Internet, et un téléphone portable, qui fournira une information sur les paramètres du service, ainsi que l'accès à une destination déterminée.

LA COMMUNICATION

Communiquer les bénéfices d'un produit est un élément clef de toute stratégie commerciale, qui doit poursuivre un double objectif:

- ? Fidéliser et gratifier les utilisateurs habituels du système
- ? Attirer de nouveaux clients

Arriver à ces fins exige une combinaison adéquate des campagnes de promotion de produits concrets, dans lesquelles l'information et la promotion se fondent normalement dans un message unique, et des campagnes mixtes d'image et de promotion, où il s'agit en général d'essayer de promouvoir l'utilisation du transport public. Pour ce faire, le Consortium de Transports a également renforcé l'intégration au travers de la création d'une image unique pour les opérateurs interurbains, en multipliant de cette façon l'effet-démonstration de l'intégration tarifaire.

Du point de vue promotionnel, les initiatives peuvent être inépuisables, uniquement limitées par les ressources disponibles et notre propre imagination créative. Je citerai plusieurs exemples que nous avons réalisés à Madrid.

C'est ainsi que, en alliant le travail éducatif et la tâche promotionnelle, le Consortium a réalisé une série de campagnes adressées aux écoliers d'un âge compris entre les huit et onze ans, destinées à favoriser la formation d'une nouvelle mentalité par rapport au problème du

transport dans les aires urbaines, pour que leurs choix futurs soient plus civiques, solidaires et rationnels.

Une autre action dans ce sens est constituée par la collaboration établie avec le Ministère de la Culture et les opérateurs pour encourager la lecture, et qui consiste à utiliser les véhicules comme support de messages basés sur la diffusion de petits textes extraits d'œuvres littéraires, en associant ainsi l'idée de profiter du temps de déplacement et de le lier à la possibilité de réaliser une action agréable comme la lecture.

Il est également habituel de profiter d'événements ou de dates spéciales, comme les inaugurations de services, période de Noël, etc., pour lier les messages informatifs aux actions promotionnelles.

Je mentionnerai une dernière initiative à caractère institutionnel réalisée en général par la Communauté de Madrid, les LETTRES DE SERVICES, qui recueillent les engagements contractés par l'Administration, et où le Consortium a inclus l'implantation d'un SYSTÈME DE SUGGESTIONS ET DE RÉCLAMATIONS, au travers duquel les citoyens font arriver leurs initiatives sur les services proposés, la réponse à ces dernières étant donnée dans un délai qui n'est jamais supérieur à quinze jours.

CONCLUSION

L'objet de cet exposé a été de mettre en avant la nécessité de nos organisations de disposer de toute une série d'outils qui sont habituellement considérés encadrés sous le concept général de recherche de marchés et de promotion commerciale. Le rôle des Autorités de Transport se situe très nettement dans ce sens, à savoir ce que le Conseil de l'Europe s'est plu à appeler **responsabilité sociale corporative et marketing social**. Depuis le Consortium de Transports, nous entendons que nous devons nous impliquer dans une action commerciale décidée à promouvoir l'utilisation du transport collectif, dans le but de contribuer à des objectifs à caractère plus général assumés par tous les pouvoirs publics, comme la protection de l'environnement et, en définitive, la poursuite d'un développement durable.

Session 4 : Quelles compétences pour les autorités organisatrices des transports publics dans les métropoles européennes ?

La répartition des tâches entre les autorités publiques et les entreprises exploitant les réseaux varie d'une ville à l'autre. De même, certaines autorités organisatrices des transports jouissent de prérogatives dépassant le seul domaine des transports publics et incluant la mobilité en général et parfois même l'urbanisme.

L'exposé de Richard Wallace, responsable au sein de Transport for London (TfL), autorité organisatrice des transports publics du Grand Londres, des relations avec le réseau ferroviaire national, présente l'étendue des compétences de TfL, qui vont de la mise en place du péage urbain jusqu'aux réseaux de métro et d'autobus, en passant par les transports fluviaux, la gestion des feux de la circulation et l'organisation des taxis. Seuls les transports ferroviaires lourds échappent à la compétence multimodale de TfL, qui doit coopérer sur ce thème avec l'agence nationale chargée de l'attribution des licences aux entreprises exploitantes (SRA).

La présentation de Johannes Sloth, directeur du transport de HUR, l'autorité du Grand Copenhague, décrit l'organisation et les missions de cette autorité, responsable aussi bien du transport public au niveau de la métropole danoise que de la planification urbaine. La planification des transports est ainsi cohérente avec les projets de développement urbain.

La présentation de Björn Dalborg, conseiller senior de AB Storstockholms Lokaltrafik, autorité organisatrice des réseaux de transports publics de l'agglomération de Stockholm, insiste plus particulièrement sur l'intégration des services ferroviaires au sein des compétences des autorités organisatrices des transports au niveau local. En effet, la réforme des chemins de fer en Suède a eu pour objectif de distinguer la compétence politique, qui est partagée entre le gouvernement central pour les liaisons longue distance, les autorités locales pour les liaisons régionales et métropolitaines et BV pour la gestion de l'infrastructure, d'une part, et la compétence opérationnelle, qui est entre les mains d'entreprises exploitantes choisies après mises en concurrence, d'autre part.

L'exposé de Carmen Sanz, responsable du département marketing du Consorcio de Transportes de Madrid (CTM), montre l'importance pour l'autorité organisatrice de maîtriser le marketing des réseaux de transport public et, ainsi, de s'assurer que la qualité des services produits satisfait des clients qu'il s'agit de fidéliser. A Madrid, CTM aborde la problématique du marketing dans sa totalité (4 P du mix-marketing), depuis la définition du produit fourni jusqu'à la communication, en passant par le prix et la distribution (accessibilité des services).

QUE FONT LES AUTORITÉS DU TRANSPORT PUBLIC POUR LES RÉGIONS MÉTROPOLITAINES EUROPÉENNES ?

Subventions des Autorités Locales

Barcelone, 8 novembre 2001

Sommaire

1. Cadre géographique.
2. Structure du SMTPC.
3. Opérateurs du SMPTC.
4. Financement de l'exploitation du SMTPC.
5. Financement des investissements du SMTPC.



ATM
Autoritat
del Transport
Metropolità

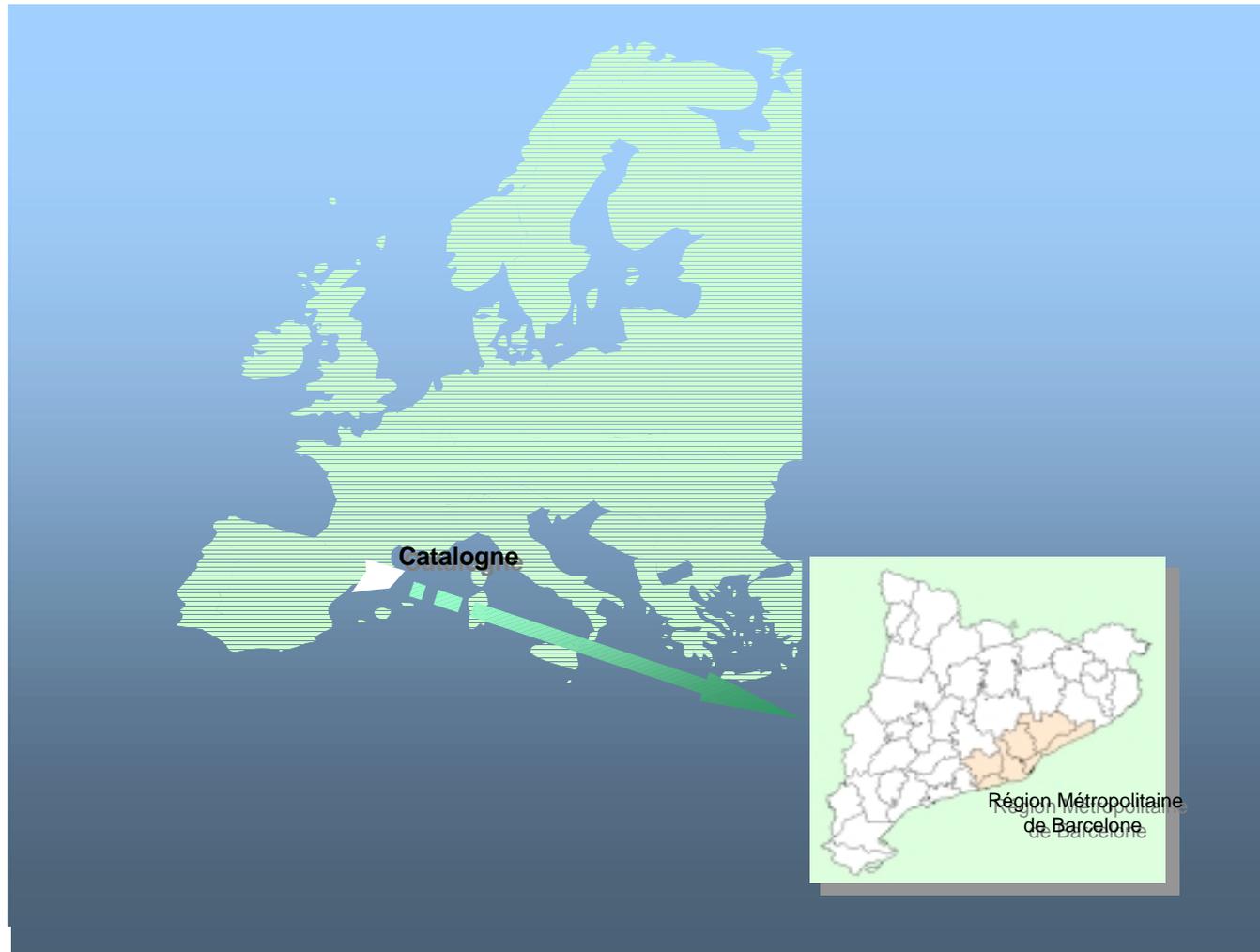
1. Cadre géographique





ATM
Autoritat
del Transport
Metropolità

Région Métropolitaine de Barcelone (RMB)





ATM
Autoritat
del Transport
Metropolità

Cadre géographique

Région Métropolitaine de Barcelone: 164 communes avec une extension de 3.200 km² et une population de plus de 4,3 millions d'habitants (année 2000).





ATM

Autoritat
del Transport
Metropolità

2. Structure du système de transport collectif public métropolitain

ATM

Structure d'organisation du système métropolitain de transport collectif public

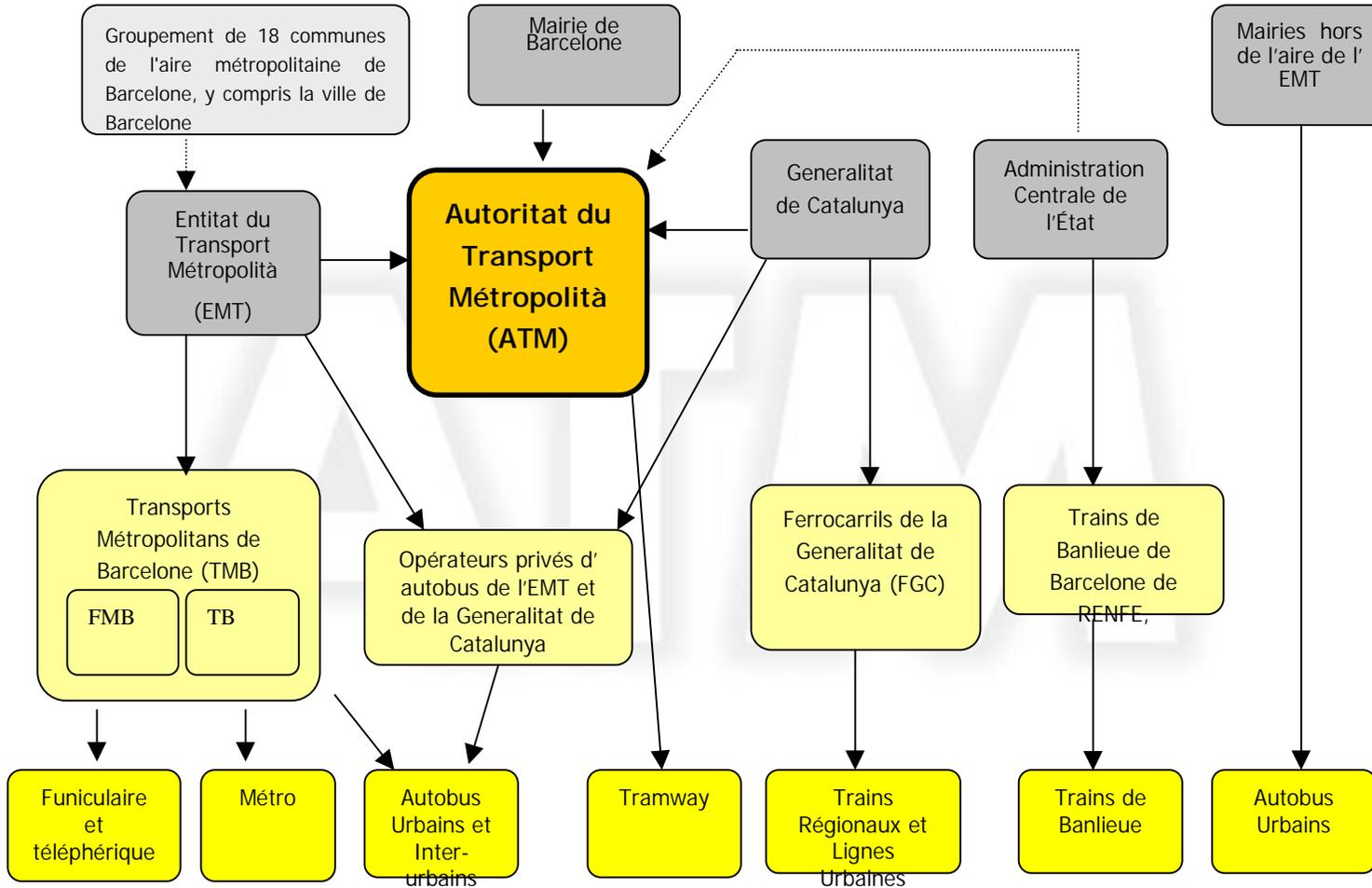
- ✓ Le SMTPC comprend **différents moyens** de transport:
 - ✓ Chemin de Fer suburbain.
 - ✓ Métro.
 - ✓ Autobus urbains.
 - ✓ Autobus Interurbains.

- ✓ Les **responsabilités** du transport public sont divisées entre différentes administrations:
 - ✓ Generalitat de Catalunya.
 - ✓ Mairie de Barcelone.
 - ✓ Entitat del Transport Metropolità.
 - ✓ Administration Central de l'État.
 - ✓ Autoritat del Transport Metropolità.



ATM
Autoritat
del Transport
Metropolità

Organigramme du SMTPC



Generalitat de Catalunya

- ✓ **Transport interurbain de superficie (autobus).**
 - ✓ Subventions à risque indirect et de gestion de capital risque de la Generalitat de Catalunya à opérateurs d'autobus privés.

- ✓ **Transport ferroviaire**
 - ✓ La Generalitat de Catalunya est la propriétaire de la compagnie "Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya" (Chemins de Fer de la Généralité de Catalogne).
 - ✓ La nouvelle infrastructure du Métro de Barcelone et des FGC appartient au gouvernement autonome.

Entitat du Transport Métropolità

- ✓ Il s'agit de l'administration qui gère, commande et planifie le service de transport public qui fonctionne totalement dans sa zone.
- ✓ C'est la propriétaire de TMB (opérateur de transport public de la ville de Barcelone).
- ✓ Elle établit les contrats d'exploitation indirecte avec les opérateurs de superficie privés dans sa zone (18 communes qui entourent Barcelone).

Administration Centrale de l'État

- ✓ L'État est le propriétaire des Trains de Banlieue de Renfe (aussi bien de leur opération que de leur infrastructure).



ATM, une unique administration pour le système.

- ✓ L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) est un **Consortium intra-administratif** de nature volontaire qui a été créé le 19 mars 1997, dont peuvent faire partie toutes les administrations qui sont titulaires de services de transport public collectif de l'Aire Métropolitaine de Barcelone.
- ✓ Sa mission est celle d'**articuler la coopération** entre les différentes administrations publiques qui seront les titulaires des services et infrastructures du **transport public collectif** de la zone de Barcelone à laquelle elles appartiennent, ainsi que la collaboration avec celles qui, comme l'Administration de l'État, sont engagées financièrement ou disposent de leurs propres services.

Composition de la ATM et organes de gouvernement

- ✓ Generalitat de Catalunya: 51%.
 - ✓ Mairie de Barcelone: 25%.
 - ✓ Entitat del Transport Metropolità (EMT, 18 communes): 24%.
 - ✓ Administration Générale de l'État: ce n'est pas une administration du consortium, mais elle est représentée dans le Conseil de Administration et dans le Comité Exécutif en qualité d'observateur.

 - ✓ Présidence: Conseiller de Politique Territoriale et Travaux Publics de la Generalitat de Catalunya.
 - ✓ Vice-présidences: l'Adjoint au Maire de la Mairie de Barcelone et le Président de l'EMT.
 - ✓ Organes de Gouvernement: Conseil d'Administration, Comité Exécutif, différentes Commissions (Technique, Économique et Juridique) et une Association d'Opérateurs et Usagers.

 - ✓ Effectifs: 32 personnes (Novembre 2001).
 - ✓ Budget de l'année 2001: 491 Millions d'Euros.
-

Fonctions

- ✓ Planification des infrastructures (PDI 2001-2010)
- ✓ Planification et Coordination des services prêtés par les opérateurs (publics et privés) (Plan de services)
- ✓ Obtention d'accords sur le financement avec les administrations publiques. Accords Financiers 1998-2001
- ✓ Obtention de Programmes Contractuels et de Contrats avec les entreprises qui prêtent les services. Programmes contractuels 1999-2001
- ✓ Élaboration et approbation d'un schéma commun de tarifs de prix. Carte de prix intégrés
- ✓ Titulaire des recettes pour la vente de billets mixtes. Système de prix intégrés
- ✓ Publicité, information et relations avec les usagers.
- ✓ Définition et promotion de l'image corporative du système.



ATM
Autoritat
del Transport
Metropolità

3. Opérateurs de transport public



Principaux opérateurs de transport public

- ✓ **Transports Metropolitans de Barcelona (TMB). Métro et Autobus Urbains de Barcelone**

Il s'agit de deux compagnies publiques, Ferrocarril Metropolità de Barcelone (FMB) et Transports de Barcelona (TB), toutes deux propriété de l'EMT.
- ✓ **Chemins de Fer de la Generalitat de Catalunya (Train Régional).**

C'est une compagnie publique de chemins de fer qui circulent dans la Communauté Autonome de Catalogne, dont la propriété appartient à la Generalitat de Catalunya.
- ✓ **Renfe (Trains de Banlieue).**

C'est une compagnie publique de chemins de fer de cadre national, propriété de l'État espagnol.
- ✓ **Lignes d'autobus dépendantes de l'EMT**

L'EMT est la propriétaire des services d'Exploitation Indirecte prêtés par les entreprises de transport en superficie dans son aire d'action. Le régime d'exploitation est au travers d'une subvention (de capital risque) ou bien au travers des Contrats d'Exploitation Participée. Certaines entreprises sont les suivantes: Mohn, TUSGSAL, Authosa, Oliveras, etc...
- ✓ **Lignes d'autobus dépendants de la DGPT (Generalitat de Catalunya)**

Le Département de Politique Territoriale de la Generalitat de Catalunya concède la subvention (à capital risque) des entreprises de transport interurbain en superficie de toute la Communauté. Certaines de ces entreprises sont: Sagalés, Casas, Soler i Sauret, SARBUS, etc.

Statistiques et cadre géographique

Données de base. Année 2000

	Lignes	Longueur du réseau (Km)	Véhicules-KM (Millions)	Voyages (Millions)	Δ 2000 / 1999 (%)	Recettes (MPTA)	Recettes (M Euros)
FMB (métro)	5	81,2	58,4	294,1	2,5%	20.194,5	121,37
FGC (Zone Centrale)	2	48,5	17,9	47,9	7,0%	3.508,1	21,08
Banlieue Renfe (Zone Centrale)	4	109,7	24,3	40,0	5,4%	4.336,3	26,06
TB (Autobus urbains)	89	784,2	37,1	203,3	0,6%	13.688,6	82,27
Autobus EMT ⁽¹⁾	68	848,3	19,3	46,0	5,6%	4.489,4	26,98
Autobus de la Generalitat	38	523,5	5,1	7,6	4,1%	1.086,7	6,53
Total Zone Centrale		2.395	162,1	638,8	2,7%	47.303,7	284,30
Autobus de la Generalitat	141	2.873,6	13,0	12,8	8,2%	2.563,8	15,41
Reste FGC	2	95,2	8,8	12,9	3,4%	2.985,5	17,94
Banlieue Renfe	4	307,0	31,5	55,2	5,3%	8.905,4	53,52
Autres Autobus urbains	72	521,0	8,6	28,8	2,3%	2.148,6	12,91
Total reste de l'Aire Métropolitaine		3.797	61,9	109,7	4,6%	16.603,3	99,79
TOTAL RMB		6.192	224,0	748,5	2,9%	63.907,0	384,09

Statistiques et cadre géographique

Données de base. Premier semestre de 2001

	Lignes	Longueur du réseau (Km)	Véhicules-km (Millions)	N° voyages (Millions)	Δ1 ^a moitié 01 / 1 ^a moitié 00 (%)	Recettes (MPTA)	Recettes (M. Euros)
FMB (métro)	5	81,2	30,0	157,8	4,2%	11.588,0	69,65
FGC (1 ^a Zone)	2	48,5	5,8	20,0	-	1.126,4	6,77
Banlieue Renfe (1 ^a Zone)	4	109,7	6,9	10,5	-	644,7	3,87
TB (autobus urbains)	92	797,1	19,6	97,2	5,5%	6.850,7	41,17
Autobus EMT	67	848,3	9,7	24,4	3,6%	1.762,0	10,59
Total 1^a Zone		1.885	72,0	309,8	-	21.971,7	132,1
Autobus de la Generalitat	179	3.397,1	12,6	11,3	5,2%	1.935,6	11,63
FGC (Reste)	2	95,2	8,0	13,5	-	2.074,3	12,47
Banlieue Renfe (Reste)	4	307,0	22,4	41,8	-	6.518,9	39,18
Autres autobus urbains	72	521,0	4,4	15,7	5,2%	1.180,1	7,09
Total Reste		4.320	47,4	82,3	-	11.708,9	70,4
TOTAL Système Intégré		6.205	119,4	392,1	6,1%	33.680,6	202,4

Données provisoires et/ou estimées



ATM
Autoritat
del Transport
Metropolità

4. Le financement du système

ATM



ATM

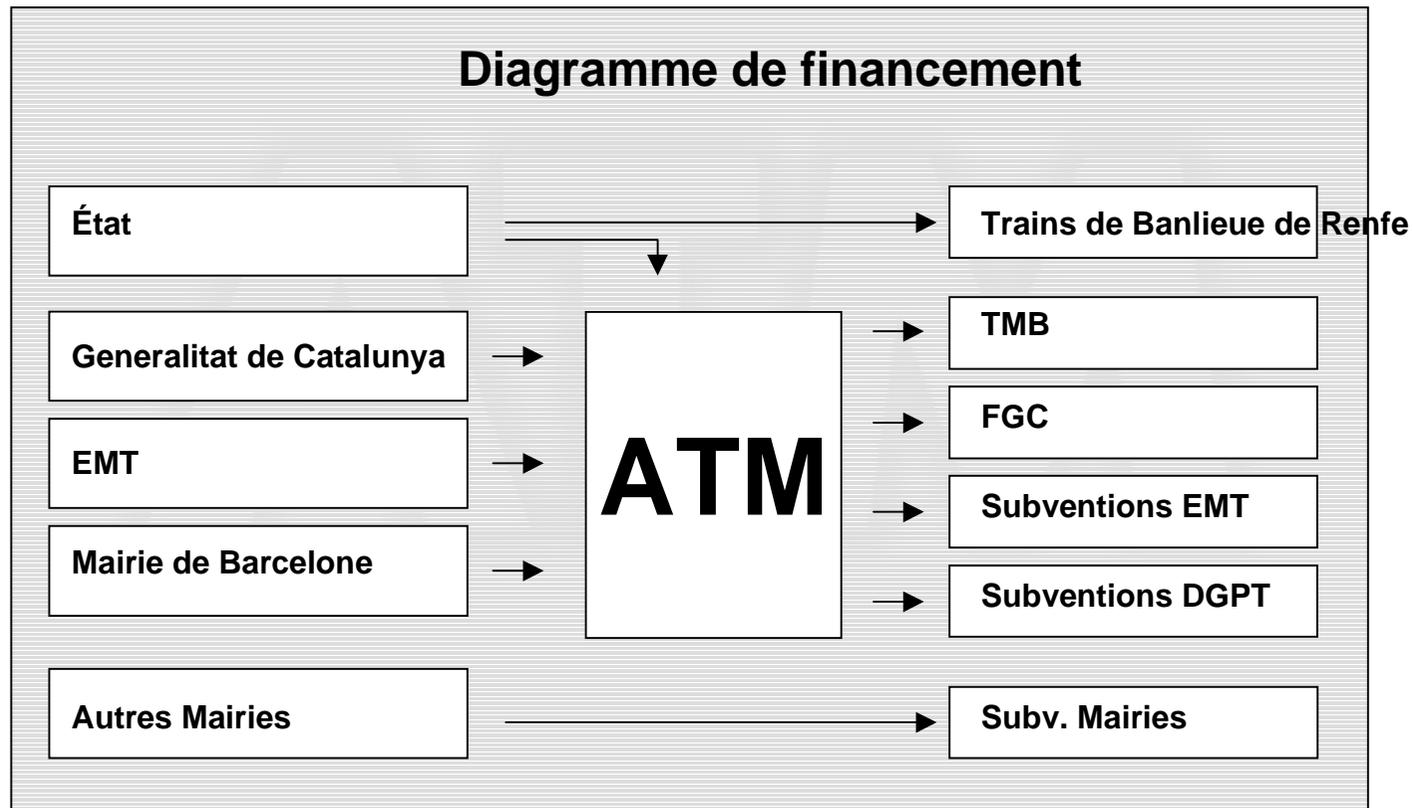
Autoritat
del Transport
Metropolità

4.1 Financement de l'exploitation

ATM

La fonction financière de l'ATM

L'ATM agit comme axe financier central du système.



Instruments financiers

- ✓ Programme contractuel entre l'État et l'ATM.
- ✓ Accord de Financement entre l'ATM et les Administrations locales (Generalitat de Catalunya, Mairie de Barcelone et EMT).

Instruments rattachés aux opérateurs

- ✓ Programme contractuel entre l'ATM et Les Opérateurs Publics (TMB et FGC).
- ✓ Programme contractuel entre l'État et Renfe
- ✓ Contrats d'Exploitation Participée et subventions de capital risque entre les différents opérateurs d'autobus privés et l'EMT et la Generalitat de Catalunya.

Programme contractuel AGE-ATM et Accord de Financement ATM-Ad. Consortiums 1999-2001

- ✓ C'est ici que sont réglementés les rapports réciproques entre l'ATM et le reste des Administrations pour tout ce qui concerne le financement du système de transport public métropolitain collectif.
- ✓ Buts:
 - ✓ “La définition d'un cadre de financement stable pour les entreprises qui serait compatible avec tous les scénarios budgétaires possibles des Administrations affectées”.
 - ✓ “la bonne situation financière et l'amélioration des résultats des entreprises”.

Programmes contractuels ATM-Opérateurs Publics (TMB et FGC)

- ✓ Les buts des C-P sont définis en fonction de l'offre, de la qualité du service, de l'impulsion vers l'intégration du système (fixation de prix et communications et image), de l'augmentation de la demande, d'une situation financière assainie et d'un complément pour coefficients de couverture.
- ✓ Engagements:
 - ✓ **De la part de l'ATM:** effectuer les contributions économiques, réaliser le suivi et le contrôle des services prêtés et développer des programmes et des actions relatives aux fonctions qui lui ont été conférées.
 - ✓ **De la part de l'opérateur:** ils se réfèrent à l'offre, l'équipement mobile, les installations, la qualité du service, la gestion et les finances, les billets et l'augmentation de la demande (voir les tableaux).

Nécessités du système, période 1999-2001 (Millions d'Euros)

	1998	1999	2000	2001	TOTAL
TMB	149,87	175,04	187,89	168,10	680,90
FGC	69,65	71,27	72,30	73,76	286,97
Autobus	0	12,62	23,83	24,44	60,89
Exploitation Indirecte					
TOTAL	219,52	258,93	284,02	266,30	1.028,77

	1998	1999	2000	2001	TOTAL
Déficits	69,84	93,68	85,74	80,21	329,47
Investissements	73,17	99,19	126,80	114,72	413,87
Frais Financiers	41,79	33,03	31,12	28,95	134,89
Amortissement de la Dette	34,70	33,04	40,36	42,42	150,53
TOTAL	219,51	258,95	284,02	266,30	1.028,77

Contributions des différentes Administrations

- ✓ **Réseau de Métro et Autobus (TMB)**
 - ✓ l'État finance 45% des pertes d'exploitation
 - ✓ la Generalitat de Catalunya, la Mairie de Barcelone et l'EMT financent le 55% restant (51%, 25% et 24% respectivement)

- ✓ **Chemins de Fer de la Generalitat de Catalunya (FGC)**
 - ✓ l'État finance 45% des pertes d'exploitation
 - ✓ la Generalitat de Catalunya finance le 55% restant des pertes d'exploitation (exception faite des années 2000 ou 2001 où la Mairie de Barcelone et l'EMT ont commencé à participer en finançant 20% des pertes causées dans la zone urbaine de Barcelone).

- ✓ **Trains de Banlieue de RENFE**
 - ✓ l'État finance 100% des pertes d'exploitation.

Contributions des différentes Administrations

- ✓ **Lignes d'autobus dépendantes de l'EMT**
 - ✓ Les Contrats de Gestion Participée établissent les subventions à payer de la part de l'EMT pour la différence existante entre Frais et Recettes de l'Exploitation.

- ✓ **Lignes de autobus dépendantes de la Generalitat de Catalunya**
 - ✓ Les contrats de capital risque n'incluent pas les subventions pour les pertes d'exploitation. Seules sont prises en compte les contributions pour "services demandés" et pour l'entretien de la fréquence.

- ✓ Pour la première fois le C-P et le C-F entre l'ATM et les différentes Administrations comprennent les contributions pour le financement des pertes d'exploitation, en introduisant de nouvelles lignes en service, ainsi que des ~~compensations pour l'adaptation du système de prix évalué~~ à 42,8 Millions d'Euros. Les pourcentages de la contribution

Contributions des différents Administrations, période 1999-2001 (Millions d'Euros)

	Contribution 1998-2001	Contribution moyenne 1998- 2001	Pourcentage
Generalitat de Catalunya	391,43	97,85	38,0%
Administration Centrale de l'État	383,90	95,97	37,3%
Mairie de Barcelone	177,96	44,49	17,3%
Entitat Metropolitana del Transport	75,45	18,86	7,3%
TOTAL	1.028,74	257,17	100%

Engagements des opérateurs et investissement des opérateurs d'exploitation indirecte, 1999-2001

	1999	2000	2001
Coefficient de couverture			
TMB	76,0%	77,5%	79,6%
FGC	67,7%	70,4%	71,3%
Dette (Millions d'Euros)			
TMB	622,4	591,7	558,9
FGC	106,5	80,0	43,1

PROGRAMME	Millions Euros
1. Rénovation flotte autobus	12,02
2. Restructuration de lignes	42,80
Nouvelles lignes	
Adaptation du système de prix	
Compensation à l'exploitation	
3. Améliorations en qualité	6,07
Systèmes de qualité	
Communication	
Exploitation du Système d'Assistance	
Total	60,89



ATM
Autoritat
del Transport
Metropolità

4.2 Financement des investissements

ATM

Infrastructures Transport Plan 2001-2010

- ✓ Le Conseil d'Administration de l'ATM dans la séance tenue le 14 mai 2001, a approuvé dans un premier temps le Plan Directeur des Infrastructures 2001-2010 et a accordé d'en informer publiquement.
- ✓ Le Plan des Infrastructures de Transport 2001-2010 (PDI) intègre tous les investissements en infrastructures de transport public à réaliser durant les 10 prochaines années dans l'aire métropolitaine de Barcelone, indépendamment de quel opérateur de chaque administration propriétaire il s'agit.
- ✓ Le montant total prévu des investissements s'élève à 5,742 milliards d'Euros, qui est ventilé dans les sections suivantes:

Plan d'Infrastructures de Transport 2001-2010

		INVESTISSEMENT (M€)	LONGUEUR (km)	TRAINS	STATIONS
Programme d'Aggrandissement de		3.156,64	105,9	94	144
AX01	Inventions Métro et FGC Métro L1 Prolongation Feixa Llarga - El Prat Pl. Catalunya	1.284,99 132,28	31,7 3,5	54 5	33 3
AX02	Métro L1 Prolongation Fondo - Badalona Centre	128,86	3,4	5	4
AX03	Métro L2 Connexion Sant Antoni - Fira Montjuïc 2	146,89	4,0	5	3
AX04	Métro L2 Prolongation Pep Ventura - Badalona C - Cassagemes - Morera	120,20	3,5	4	3
AX05	Métro L3 Prolongation Canyelles - Roquetes - Trinitat Nova	81,14	1,5	2	2
AX06	Métro L4 Prolongation La Pau - Sagrera TAV	80,11	2,7		2
AX07	Métro L5 Prolongation Horta - Vall d'Hebron	134,03	2,5	3	3
AX13	FGC Prolongation Pl. Espanya - Pl. Francesc Macià - Gràcia/Provença	159,63	3,8	3	4
AX14	FGC Prolongation Terrassa Rambla - Can Roca	143,04	3,9	3	3
AX16	FGC Aeri Olesa - Esparreguera <i>(en étude)</i>	2,55	1,1		2
AX17	Métro Léger Trinitat Nova - Can Cuiàs	12,02	1,8		4
M. Mobile	Métro Matériel mobile pour élargissement du réseau	144,24		24	
AX08	Nouvelle ligne L9 Métro L9 Tronçon Aeroport - Parc Logistic	1.423,53 282,24	41,3 10,3	40 8	43 8
AX09	Métro L9 Tronçon Parc Logistic - Sarrià	383,93	13,2	13	15
AX10	Métro L9 Tronçon Sarrià - Sagrera Meridiana	198,78	6,0	8	8
AX11	Métro L9 Tronçon Sagrera Meridiana - Gorg/Can Zam	318,18	11,8	11	12
M. Mobile	Métro L9 Matériel mobile	240,40		40	
AX12 a	Réseau de Tramway Tramway Diagonal (Pl. Francesc Macià) - Baix Llobregat	448,11 217,33	32,9 15,5		68 31
AX12 b	Tramway Diagonal (Pl. Glòries) - Besòs	230,79	17,4		37
Autres Actions sur le Réseau Ferroviaire		426,69	14,7		10
AA01	Ligne Castelldefels - Sant Boi - Cornellà	426,69	14,7		10
Programme de Modernisation et Amélioration		789,91	14,4	27	4
Programme d'Échangeurs		246,23			13
Réseau Ferroviaire de l'État		1.122,51	116,4	60	15
TOTAL ACTIONS PDI 2001-2010		5.741,98	251,4	181	186



ATM

Autoritat
del Transport
Metropolità

Plan d'Infrastructures de Transport 2001-2010

Tableau de Financement

TABLEAU DE FINANCEMENT RÉSUMÉ

(Milliers d'Euros)

ACTIONS	TOTAL	Systèmes de financement						Contribution des Administrations			
		C-P	C.Infrast.	F. Tramway	Paiement différé Generalitat	F.Cohésion	Prés. AGE	Location équipement	AGE	Generalitat	AA.LL
Extensions du Réseau	1.284,99		1.140,75				144,24	445,16	800,96	38,87	
Ligne L9 (1)	1.423,53				616,90	566,23	240,40	108,18	684,33	64,79	566,23
Tramway	448,11	128,06		320,05				57,63	355,97	34,51	
Autres Actions sur le Réseau (2)	426,69										
Modernisation et Amélioration	789,91	294,50	333,14				162,27	316,59	370,87	102,45	
Prog. Connexions	246,23					60,10		122,15	124,09		
Réseau Ferroviaire de l'État	1.122,51		186,13					1.122,51			
TOTAL PDI	5.741,98	422,56	1.660,03	320,05	616,90	566,23	1.182,61	2.172,22	2.336,22	240,62	566,23

(1) la quantité réellement assumée dans les budgets de la Generalitat de Catalunya dépendra des contributions des Fonds de Cohésion.

(2) les paiements annuels sont financés au travers du Programme Contractuel avec les contributions correspondantes selon le compte de résultats des opérateurs

(3) le système de financement dépendra des résultats du processus de définition de l'action exercée par l'ATM.

Accord pour le Financement des Infrastructures État-Generalitat de Catalunya.

- ✓ L'accord de financement des infrastructures entre l'État et la Generalitat de Catalunya établit les contributions de deux administrations pour financer un programme déterminé des investissements en ce qui concerne les infrastructures des réseaux du Métro, Autobus et FGC. Cet Accord a été signé pour une période de 3/4 ans et les contributions des deux administrations sont définies conformément aux critères suivantes:
 - ✓ 2/3 la Generalitat de Catalunya.
 - ✓ 1/3 l'Administration Centrale de l'État (AGE).
- ✓ L'accord de financement des infrastructures de 1998-2000 est concrétisé dans des investissements pour un montant approximatif de 276 millions d'Euros. La proposition contenue dans l'accord de financement pour la période 2001-2005 prévoit des investissements d'environ 631 millions d'Euros
- ✓ De même, outre ces Accords, le Ministère des Travaux Publics doit financer tous les investissements en infrastructures qui correspondent au Réseau National des Chemins de Fer.

Programmes contractuels. Investissements Financiers en entretien et équipement mobile

L'instrument utilisé pour financer ces investissements sont les Programmes Contractuels entre l'ATM et le reste des Administrations et le C-P entre l'État et Renfe. Les critères de contribution sont les suivantes:

- ✓ **Réseau de Métro et Autobus (TMB)**
 - ✓ l'État finance 45% de l'investissement en entretien (dépréciation annuelle + 18%) et 33% du reste des investissements.
 - ✓ la Generalitat de Catalunya, le Mairie de Barcelone et l'EMT financent les 55% et 67% restants (51%, 33% et 16% respectivement).
- ✓ **Chemins de Fer de la Generalitat de Catalunya**
 - ✓ l'État finance 45% de l'investissement en entretiens (dépréciation annuelle + 18%) et le 33% du reste.
 - ✓ la Generalitat de Catalunya finance le reste des investissements.
- ✓ **Trains de Banlieue de RENFE**
 - ✓ l'État finance 100% des investissements.
- ✓ **Lignes d'autobus dépendants de l'EMT et la Generalitat de Catalunya.**
 - ✓ pour la première fois le C-P et la C-F entre l'ATM et les Administrations pour la période 1999-2001 inclut des contributions pour financer un programme d'investissements en matériel mobile et un système d'aides à l'exploitation évalué à 18,1 millions d'Euros. Les pourcentages de contribution sont: 45% l'État, et le reste chacune des Administrations titulaires (Generalitat de Catalunya et EMT)

La nouvelle ligne 9 du Métro (L-9). Caractéristiques du projet

La principale action, attendu le montant de l'investissement du PDI 2001-2010, est la construction de la nouvelle ligne 9 du Métro.

- ✓ 41,4 km de parcours, 43 stations et une demande estimée faisable d'environ 90 millions de passagers par an.
- ✓ Elle prêtera un service aux citoyens qui ne disposent pas de connexion avec le réseau de chemins de fer publics (Singularin, Llefià, Santa Rosa, Bon Pastor, Can Peixauet, Pg. de la Zona Franca, Zona Franca et El Prat) et de grands centres de communications comme La Sagrera, le Aeropuerto, la Feria de Barcelona ou la future Ciutat Judicial.
- ✓ 15 nouvelles connexions avec le reste de réseaux ferroviaires et 40 nouveaux trains.
- ✓ Un investissement d'environ 1.733 millions d'Euros est prévu en infrastructure et 240 millions d'Euros en équipement mobile.

La nouvelle ligne 9 du Métro (L-9) Financement du projet

- ✓ Le coût de l'infrastructure est divisé dans les trajets suivants:

✓ Trajet 1. Can Zam/Gorg - Sagrera	463,88 M. Euros
✓ Trajet 2. Sagrera - Sarrià	291,71 M. Euros
✓ Trajet 3. Sarrià - Parc Logístic	563,48 M. Euros
✓ Trajet 4. Parc Logistic - Aeroport	414,20 M. Euros

- ✓ La financement du projet sera dans un premier temps financé par la Generalitat de Catalunya conformément au modèle allemand, ce qui veut dire que le paiement des travaux est effectué au moment où le constructeur termine sa partie du projet.

- ✓ la Generalitat de Catalunya a adjugé en juin 2001 les travaux de construction des tunnels des trajets 1, 2 et 3 (à la Zona Franca) et la superstructure et les stations du trajet 1 pour un montant de 714,52 millions d'Euros.

- ✓ Il est prévu que le premier trajet, Sagrera – Gorg/Can Zam entrera en service au milieu de l'année 2004. Le reste de la ligne, jusqu'au Parc Logístic et l'Aéroport entrera en service progressivement jusqu'à l'année 2006.

La nouvelle ligne 9 du Métro (L-9) Financement du projet

- ✓ Indépendamment de ce qui précède, l'ATM est arrivé à un accord avec le BEI pour qu'il lui fasse un prêt de 650 millions d'Euros, à amortir en 30 ans, et susceptible que la Generalitat de Catalunya en fasse usage pour financer la Ligne 9.
- ✓ En même temps, une contribution des Fonds de Cohésion Européens a été demandée pour le trajet Aéroport – Sarrià pour un montant de 565 millions d'Euros.
- ✓ La Generalitat de Catalunya est en train de préparer un Projet de Loi pour la création d'un Organisme Catalan d'Infrastructures Ferroviaires qui sera le titulaire des infrastructures ferroviaires et qui versera l'impôt grevant l'utilisation de ces infrastructures. Dans ce sens, cet organisme disposera des ressources nécessaires pour financer la construction de nouvelles infrastructures ferroviaires en Catalogne.

Tramway Diagonal – Baix Llobregat

- ✓ Le Plan des Infrastructures de Transport (PDI) approuvé par l'ATM inclut, outre les actions mentionnées précédemment, le développement d'un réseau de tramway du Baix Llobregat au fleuve Besòs, lequel doit être implanté dans différents trajets:
 - ✓ Pl. Francesc Macià-Baix Llobregat (Tramway Diagonal-Baix Llobregat)
 - ✓ Pl. Francesc Macià-Pl. des Glòries- Sant Adrià de Besòs
 - ✓ Pl. Francesc Macià – Pl. Glòries (tronçon central)

Calendrier pour le projet du Tramway Diagonal – Baix Llobregat

- ✓ Accord du Conseil de Administration pour présenter le cahier des charges du projet du tramway Baix Llobregat le 16 décembre 1998.
- ✓ Adjudication définitive du concours public de la part du Conseil d'Administration de l' ATM le 27 avril 2000.
- ✓ Accord de la Commission de la Generalitat de Catalunya pour son financement le 31 juillet 2000.
- ✓ Information publique du projet de construction du 24 juillet au 30 septembre 2000.
- ✓ Approbation du projet de construction et d'urbanisme de la part du Conseil d'Administration de l'ATM le 14 mai 2001.
- ✓ Déclaration sur l'impact environnemental, Département de l'Environnement le 15 mai 2001.
- ✓ Re-planification et pose de la première pierre le 22 juin 2001
- ✓ Entrée en service prévue: automne 2003

Tramway Diagonal – Baix Llobregat. Processus d'Adjudication

- ✓ L'ATM a organitzat el concurs per l'adjudicació del Tramway en fent ús del sistema **BOT** (“Construir, Agir i Transferir”) amb la participació mixta del sector públic i del privat tant per a la construcció com per a l'operació.
- ✓ El contingut de les ofertes presentades era el següent:
 - ✓ Projecte tècnic i d'operació anticipada.
 - ✓ Sistema de finançament a partir d'una contribució inicial de capital públic i el restant a finançar de la part del grup privat.
 - ✓ Recuperació de l'inversament privat mitjançant el tarif d'operació tècnica que inclou la depreciació del capital i els costos d'operació i manteniment.
 - ✓ Risc de demanda compartit entre l'Administració i el candidat.
- ✓ El concurs s'ha realitzat en dues etapes: pre-qualificació i selecció. El procés d'adjudicació ha durat un total de 16 mesos.

Tramway Diagonal – Baix Llobregat. Processus d'Adjudication

- ✓ Les participants à la licitation ont été trois différents groupes de compagnies internationales. Ces groupes étaient composées fondamentalement par des entreprises d'exploitation, entreprises de construction spécialisées en chemins de fer et entités financières.
- ✓ Les principaux intégrants de chaque groupe ont été les suivants:
 - Groupe B : FCC, Alstom, C.GEA Transports, Banc Sabadell et Société Générale,
 - Groupe C : Europroject, Cintra, Via GTI et Adtranz, entre autres.
 - Groupe D : Transdev, Siemens, ACS, Dragados et Caixa Catalunya, entre autres.
- ✓ La concurrence entre les différents groupes participants et la propriété détenue par l'ATM avec l'assistance du consultant "*SENER Ingeniería y Sistemas*" tout au long de ce processus, a rendu possible de disposer d'offres de qualité, proposant diverses solutions innovatrices.
- ✓ Après avoir réalisé le processus d'analyse et d'évaluation qui s'est prolongé pendant trois mois, le Conseil de Administration de l'ATM, le 27 avril 2000, a adjugé l'appel d'offres au Groupe B pour une des variantes présentées dénommée "Trammet Integrat".

Tramway Diagonal – Baix Llobregat. Aspects techniques de l'option choisie

- ✓ Connexion entre **7 communes**: Barcelone, L'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, St. Joan Despí, St. Just Desvern et St. Feliu de Llobregat.
- ✓ **15,5 km** de parcours avec **31 stations avec** un ou deux quais, et 7 connexions avec Renfe et Métro.
- ✓ Accessible aux personnes à mobilité réduite.
- ✓ Intégration de prix dans le système.
- ✓ Demande moyenne estimée: **19,4 millions de passagers par an** de 8,4 millions la première année jusqu'à arriver à 21 millions dans la quinzième année de fonctionnement.

Tramway Diagonal – Baix Llobregat. Aspects économiques de l'option choisie

- ✓ Investissement de **168,97 millions €** Comprend l'infrastructure, la superstructure et les travaux d'urbanisme (97,68 millions €), les installations et systèmes (23,64 millions €) et l'équipement mobile (47,64 millions €).
- ✓ Contribution initiale de fonds publics (Generalitat de Catalunya): 155,2 millions €
 - ✓ Taux d'intérêt: 6,5% (70,7 millions € de coût financier)
 - ✓ Période d'amortissement: 13 ans.
 - ✓ Souscrite pour l'adjudication avec l'assistance de l'ATM.
- ✓ Prix technique moyen pour la période: 0,82 €/voyage, y compris les frais de fonctionnement, l'équipement mobile et les garages, outre une marge industrielle (€ 2000).
- ✓ Valeur Nette Actuelle des contributions de l'ATM: 429,4 millions €
- ✓ TIR (IRR): 9,95%
- ✓ Pourcentage de participation du secteur public dans la compagnie exploitante: 20% (TMB+FGC)
- ✓ Période de concession: 25 ans

Tramway Diagonal- Besòs

Introduction:

- ✓ Le 26 juillet 1999, le Conseil d'Administration de l'ATM est arrivé à l'accord d'approuver, comme une action à inclure dans le PDI 2001-2010, "l'implantation d'un réseau de tramways du Baix Llobregat au fleuve Besòs tout au long de l'Avinguda Diagonal, en distinguant les trajets suivants:
 - ✓ Le trajet Pl. Francesc Macià – Baix Llobregat, conformément au projet maintenant approuvé et déjà en exécution.
 - ✓ Le trajet Pl. Francesc Macià- Pl. des Glòries, avec la solution qui est extraite de l'analyse prise en compte dans une étude commandée par Barcelona Regional.
 - ✓ Le trajet Pl. des Glòries – Sant Adrià de Besòs, avec un itinéraire qui permettrait de couvrir les besoins qui sont dérivés de la tenue du Forum 2004 et du processus de transformation des secteurs du Poble Nou et de Diagonal Mar.

Tramway Diagonal- Besòs

Caractéristiques du projet:

- ✓ Connexion entre **3 communes**: Barcelone, Sant Adrià du Besòs et Badalona.
- ✓ **14 km** de ligne, avec différents points de connexion avec Renfe et Métro, et la station d'autobus de la Estació Nord.
- ✓ Investissement estimé de 170,0 millions d'Euros.
- ✓ Intégration des prix dans le système.
- ✓ Financé par un système similaire de celui utilisé pour le Tramway Diagonal-Baix Llobregat.
- ✓ Demande moyenne espérée: **10,5 millions de passagers par an.**



Autoritat du Transport Métropolità

Muntaner, 315-321

08021 Barcelone

Tél. + 34 93 362 00 20

Fax + 34 93 362 00 22

www: atm-transmet.es

e-mail: atm@atm-transmet.es



LE FINANCEMENT DU TRANSPORT PUBLIC DANS UN CONTEXTE DÉRÉGULÉ

Keith Howcroft

Directeur de Planification &
Communication

Autorité du Transport de Passagers du
Grand Manchester

Structure de présentation



- Qui sont GMPTA et GMPTE?
- Que faisons-nous?
- Quels sont nos objectifs clefs?
- Comment sommes-nous financés?
- Que dépensons-nous pour cela?
- Est-ce que cela fonctionne?
- Que nous réserve le futur?



L'Autorité et l'Exécutif du Transport de Passagers du Grand Manchester

- GMPTA (L'Autorité)
 - 33 conseillers élus en provenance des 10 Districts
 - établit les politiques pour le transport public dans le comté
- GMPTTE (L'Exécutif)
 - met ces politiques en pratique
 - fournit à l'Autorité un conseil professionnel

Ce que nous faisons (et ne faisons pas!)



- Ce que nous faisons
 - spécifier le niveau des services locaux de trains et tramways
 - fournir des stations, des abris et des arrêts de bus
 - fournir une information de voyage (pour l'instant)
 - projeter les investissements stratégiques majeurs
 - promouvoir l'intégration du réseau de transport public
 - promouvoir un cadre de prix de billets de concession
 - subventionner les services de bus nécessaires du point de vue social

Ce que nous faisons (et ne faisons pas!)



- Ce que nous ne faisons pas
 - effectuer des services
 - spécifier ou contrôler les services de bus
 - spécifier des prix de billets commerciaux
- Nous opérons dans un environnement dérégulé où la majeure partie des autobus sont fournis d'une façon entièrement commerciale

Notre Objectif Clef



Fournir aux habitants du Grand Manchester le meilleur réseau de transport public possible; intégré, accessible et sûr, de grande qualité et procurant une alternative attractive à la voiture particulière



7 questions clefs

- Les Passagers d'abord
- Construire des Partenariats
- L'accès pour Tous
- Sécurité & Sûreté
- Intégration des Réseaux
- Investir pour l'Avenir
- Responsabilité Environnementale

Comment sommes-nous financés?



- Nous obtenons notre argent de 2 sources principales;
- **Revenus** en provenance des autorités locales au travers d'une taxe
- **Capital** du gouvernement central au travers de subventions et de capacités d'emprunt
- Autres sources, en particulier des fonds de capitaux de l'UE et du secteur privé

Revenus



Recettes(2000/01)	£m
Taxes sur les districts	103.18
Subvention ferroviaire	60.34
Réserves	1.57
Intérêts sur le capital	0.54
Total	165.63

Revenus



Dépenses (2000/01)

	£m
Trains	60.34
Support concessionnaire	44.36
Services scolaires	7.45
Services subventionnés	8.10
Metrolink	1.26
Transport accessible	4.51
Intégration	3.22
Équipements passagers	2.24
Services support	3.98
Coûts financiers	30.17

Capital - 2001/02



- Ressources disponibles - £20.0m de;
 - Plan de Transport Local
 - Rentes sur le Capital
 - Subventions
 - Programmes spéciaux
 - Intérêts
- Phase Metrolink 3 - £49m

Programme Capital 2001/02



• Total programme (£m)	20.0
– Bus	8.0
– Trains / tramways	5.5
– Autres / support	2.5
– Projets importants	4.0
• Metrolink Phase 3	49.0

Observations sur le système de financement



- Capital
 - LTP & le Plan sur 10 ans donne une plus grande certitude
 - Mais l'investissement ferroviaire est incertain
- Revenus
 - Les districts contrôlent le processus fiscal
 - L'allocation du concessionnaire n'est pas prévue
 - Pas assez d'influence sur les opérateurs pour le niveau d'investissement
 - L'allocation discrétionnaire est limitée



Changements

- Cagnotte unique de capital
- L'avenir des subventions ferroviaires?
- Coûts de la fourniture d'un transfert d'information aux opérateurs
- Entreprendre une analyse du support des revenus pour les autobus
- PTAs régionaux ou métropolitains?



Le Versement de Transport: une
ressource clef consacrée au
financement du transport public en
France

Stéphane Lecler
STIF

Historique du Versement de Transport

- Créé en 1971 par une loi pour financer les systèmes de transport public dans la région parisienne
- Ressource mise à disposition d'autres villes françaises de façon progressive:
 - en 1973 pour des villes de plus de 300.000 habitants
 - en 1975 pour plus de 100.000 habitants.
 - en 1982 pour plus de 30.000 habitants
 - en 1991 pour plus de 20.000 habitants
 - en 2000 pour plus de 10.000 habitants

Principes du Versement de Transport (1)

- La création du Versement de Transport pour une aire urbaine déterminée est décidée par l'« Autorité Organisatrices des Transports » (AO)
- Le Versement de Transport est payé par toutes les organisations (privées et publiques) de plus de 9 employés, sauf celles qui financent les déplacements des membres de leur personnel ou qui offrent un logement de fonction permanent à leurs employés

Principes du Versement de Transport (2)

- Le Versement de Transport est calculé sur la base des salaires payés par les employeurs
- L 'AO est libre d'établir le taux du VT, à condition qu'il ne dépasse pas un plafond fixé chaque année (le plafond dépend de la taille de la ville)
 - 0,55% des salaires pour les villes entre 10.000 et 100.000 habitants
 - 1% pour les villes de plus de 100.000 habitants
 - 1,75% pour les villes avec des systèmes ferroviaires légers (tramway ou métro)

Principes du Versement de Transport (3)

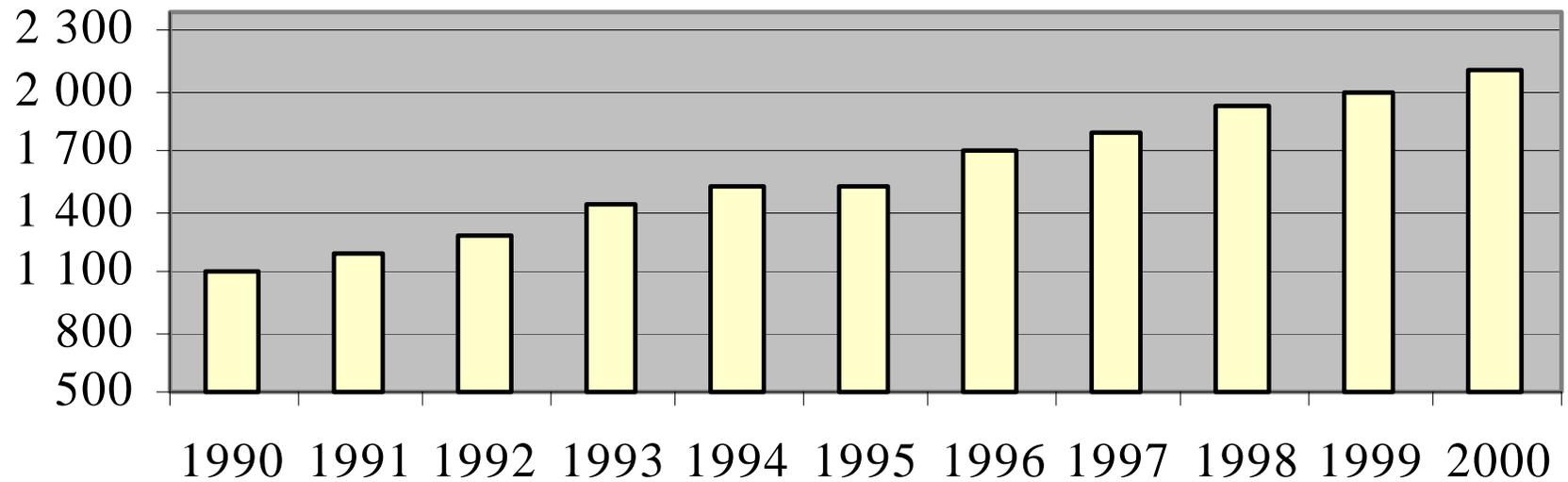
- Le Versement de Transport est recouvré par les organisations publiques chargées de la sécurité sociale, et versé ensuite à l'AO
- Le Versement de Transport peut être utilisé par l'AO pour financer tant le fonctionnement que les investissements dans les systèmes de transport public (en Ile-de-France, il n'a été utilisé jusqu'en 2000 que pour l'exploitation)

Chiffres Clefs (1)

- Toutes les villes de plus de 100.000 habitants ont établi le Versement de Transport ainsi que 80% des villes d'entre 20.000 et 100.000 habitants.
- Plus des 3/4 des AO en ont fixé le taux au plus haut niveau permis par la loi

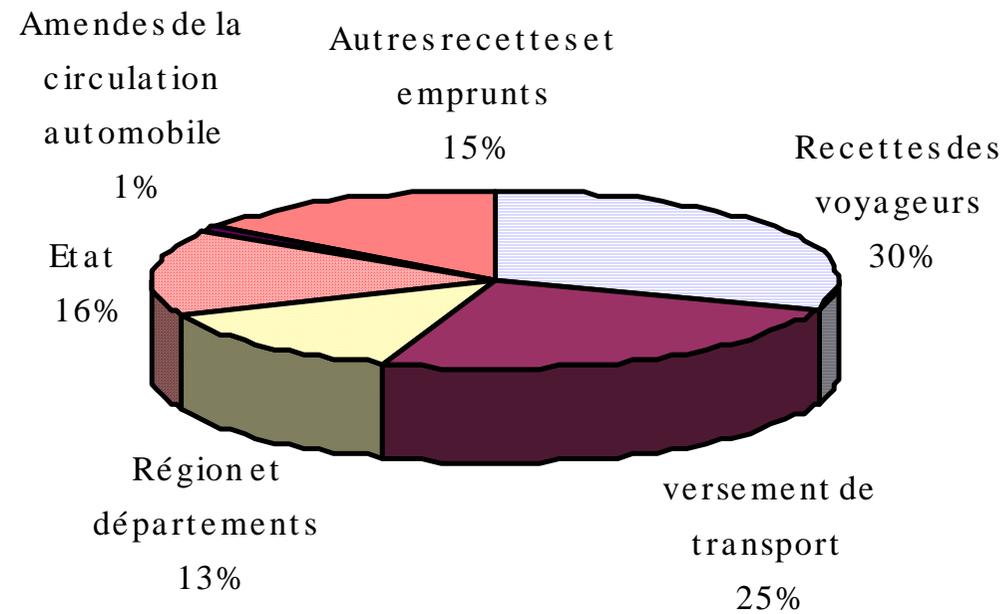
Chiffres Clefs (2)

Versement de transport recouvré en Ile-de-France
(M€courants)



Chiffres clefs (3)

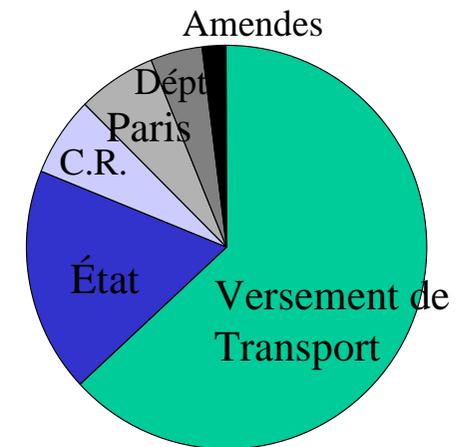
Financement du transport public en Ile-de-France - coût total = €6.2 bn



Chiffres Clefs (4)

Budget du STIF:

- Versement de Transport (payé par les employeurs): 63%
- Subventions publiques: 35%
 - État: 51,4%
 - Conseil Régional: 18,6%
 - Départements: 30% (dont 18,6% Paris)
- Amendes de la circulation payées par les automobilistes: 2%



Conclusion

José Ignacio ITURBE LOPEZ

Directeur Général du Consorcio de Transportes de Madrid

Président de l'EMTA

Je tiens tout d'abord à remercier chaleureusement l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelone pour l'organisation excellente de ce séminaire, l'ensemble des intervenants pour leurs présentations synthétiques et passionnantes, le public qui est venu très nombreux à Barcelone et enfin le soleil généreux de la Catalogne.

Je suis heureux que l'EMTA ait choisi le thème des autorités organisatrices des réseaux de transport public pour son deuxième séminaire. Ces autorités sont en effet le plus souvent des structures récentes, aux moyens humains parfois très restreints, et pourtant elles jouent un rôle irremplaçable pour l'organisation et le financement du transport public. Elles doivent servir d'intermédiaire entre les passagers et les entreprises exploitant les réseaux et s'assurer qu'une bonne intégration entre les différentes entreprises et les différents modes de transports permet d'offrir une qualité de service élevée. L'EMTA a d'ailleurs précisément pour fonction de représenter ces autorités et de leur permettre de mieux se connaître.

Je retiens des différents exposés les principaux enseignements suivants :

- tout d'abord, il n'existe pas de modèle unique pour l'organisation des réseaux de transport public métropolitains, modèle qui pourrait s'appliquer à toutes les villes indépendamment du contexte local. Les expériences qui nous ont été présentées offrent toutes des exemples de solutions institutionnelles originales en phase avec les besoins des territoires concernés
- ensuite, les idées et projets très intéressants qui ont été conçus et mis en œuvre dans certaines villes, et dont certains nous ont été présentés par les intervenants, doivent nous inciter à échanger de l'information en permanence entre autorités de manière à nous inspirer de certaines bonnes pratiques ayant fait leurs preuves ailleurs.
- la question du territoire pertinent pour la compétence de l'autorité organisatrice est un préalable à toute bonne organisation des réseaux de transport public
- il est très important que l'autorité organisatrice ait compétence sur l'ensemble des modes de transport de l'agglomération, y compris le ferroviaire. Les rares exemples d'autorités ayant une responsabilité globale pour les questions de mobilité, voire une compétence pour les problèmes de planification urbaine, semblent montrer que ces approches peuvent permettre une plus grande cohérence des politiques mises en œuvre
- la question des sources de financement des autorités organisatrices est fondamentale. Sur ce point, deux modèles coexistent en Europe : dans un cas, les autorités organisatrices des transports publics reçoivent la majeure partie de leurs recettes de leurs membres publics ; dans l'autre cas, elles disposent de recettes en propre qu'elles peuvent utiliser au gré de leurs politiques
- enfin, sur des points essentiels tels que la propriété des infrastructures ou le marketing des réseaux, nous avons appris que les autorités organisatrices doivent jouer un rôle central,

notamment dans la perspective d'ouverture à la concurrence des réseaux de transport public, dont on parle beaucoup actuellement suite aux initiatives de la Commission Européennes sur ce thème. La concurrence ne peut pas produire d'effets positifs s'il n'existe pas d'autorité puissante chargée d'organiser le domaine dont l'exploitation sera confiée à des entreprises.

Je souhaite que ce séminaire ait permis de faire progresser les connaissances autour de l'organisation, des missions et du fonctionnement des autorités organisatrices des transports publics des grandes villes d'Europe. L'EMTA se tient à la disposition de quiconque souhaiterait des informations complémentaires en ce qui concerne ses autorités membres et vous donne rendez-vous en 2003 pour un prochain séminaire.