

FTC-AURBA

Dispositifs de financement de la mobilité : accroître les ressources de financement des transports collectifs

| 2017-2018

- Participants LAET : Bruno Faivre d'Arcier, Aurélie Mercier, Pierre-Yves Péguy
- Financement : A'Urba (Agence d'Urbanisme Bordeaux Aquitaine)

■ L'Agence d'Urbanisme Bordeaux Aquitaine a sollicité le LAET pour mener une analyse prospective de l'évolution des ressources de financement du réseau de transports collectifs urbains de la Métropole de Bordeaux. Cette démarche s'inscrit dans une réflexion prospective et stratégique plus large, dénommée « Grenelle des Mobilités », visant à réorienter les politiques publiques dans ce domaine.

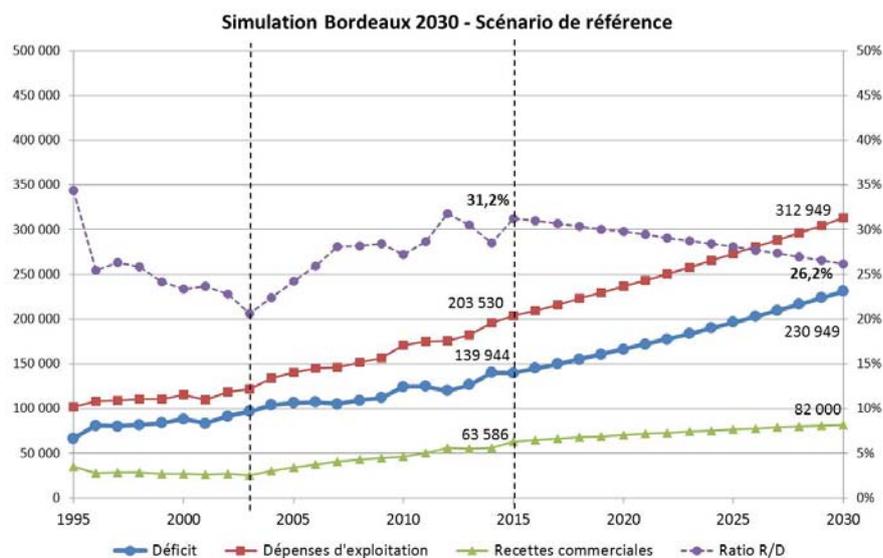
Cette recherche se propose, à partir d'un diagnostic sur l'évolution du réseau de transports collectifs urbains, et de scénarios sur son devenir à l'horizon 2030, de discuter des marges de manœuvre quant à son financement et de proposer une série de recommandations pour les années à venir.

Le premier point est donc centré sur une analyse rétrospective (1995-2015) des importantes évolutions qu'a connu ce réseau, avec notamment l'arrivée du tramway en 2003, mais en les mettant en perspective avec ce qui s'est fait dans les 12 agglomérations de plus de 400 000 habitants, disposant d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) en France. L'accent est mis notamment sur les conditions de financement de ce réseau.

Le second point vise à préciser quel sera le besoin de financement pour les années à venir, qui dépend largement des stratégies de développement de l'offre. Un outil de simulation, calé sur la situation bordelaise, est utilisé pour estimer l'ampleur des besoins financiers et proposer quelques premières pistes visant à pérenniser son financement.

Le troisième point a pour but d'identifier les possibilités d'accroître la performance du réseau, notamment en termes d'attractivité vis-à-vis de l'usage de la voiture particulière. Une analyse comparative de l'accessibilité selon ces deux modes est présentée, sur la base des temps de parcours zone à zone, issus du modèle multimodal géré par la Métropole de Bordeaux.

Le quatrième point aborde plus globalement la cohérence des actions entreprises en matière de concurrence/complémentarité entre la voiture et le transport collectif, en insistant notamment sur la cohérence du système du « prix de la mobilité », et discute de diverses mesures envisageables pour améliorer le financement de l'offre de transport collectif.



Projection 2030 – Résultats financiers (scénario de référence)

Les différents scénarios testés montrent qu’il est difficile d’améliorer la situation financière par la réduction des dépenses d’exploitation, dans un contexte de progression de l’offre. Il y a par contre plus de marge de manœuvre pour accroître les recettes, soit par l’augmentation de la recette par voyage qui est particulièrement basse, soit par l’amélioration du nombre de voyages par véhicule.km, ce qui signifie renforcer l’attractivité du réseau. Dans ce dernier cas, il importe de s’assurer de la compétitivité de l’offre TC (fréquence, temps de parcours, amplitude horaire) par rapport à la voiture, dont l’usage se doit d’être plus fortement pénalisé, au moins là où l’offre TC est importante.

Publications

Bruno Faivre d’Arcier, Aurélie Mercier, Pierre-Yves Péguy, 2018, Prospective stratégique sur les ressources de financement des transports collectifs urbains de Bordeaux Métropole. [Rapport de recherche] LAET; a’urba. 2018, pp.33. <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-01854010>