



Session 2: Economie des transports

Quel modèle économique pour les réseaux de TP ultramarins?

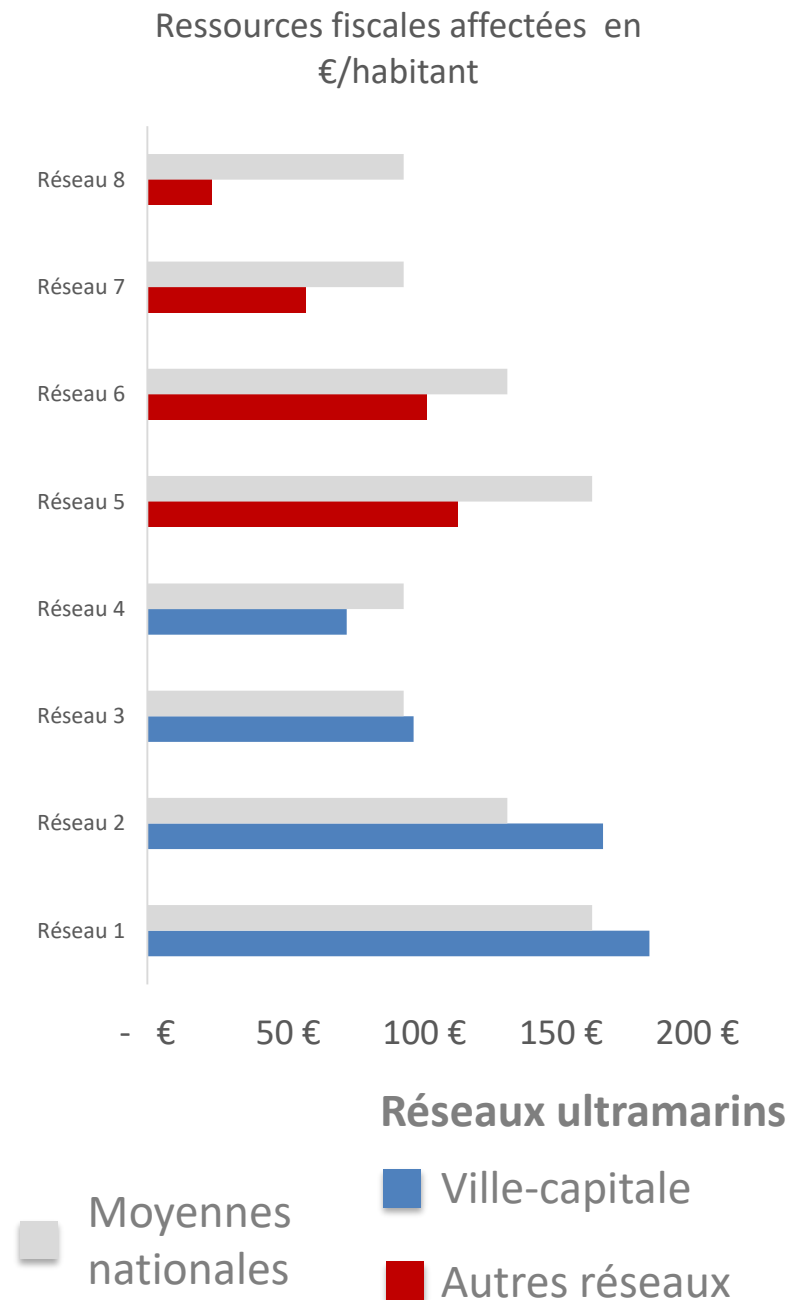


Plan de l'intervention

- Les ressources fiscales affectées aux réseaux de TC urbains
- Les équilibres financiers de l'exploitation des réseaux
 - charges d'exploitation
 - recettes commerciales
- Quelques pistes de réflexion

Des ressources fiscales mobilisables variables

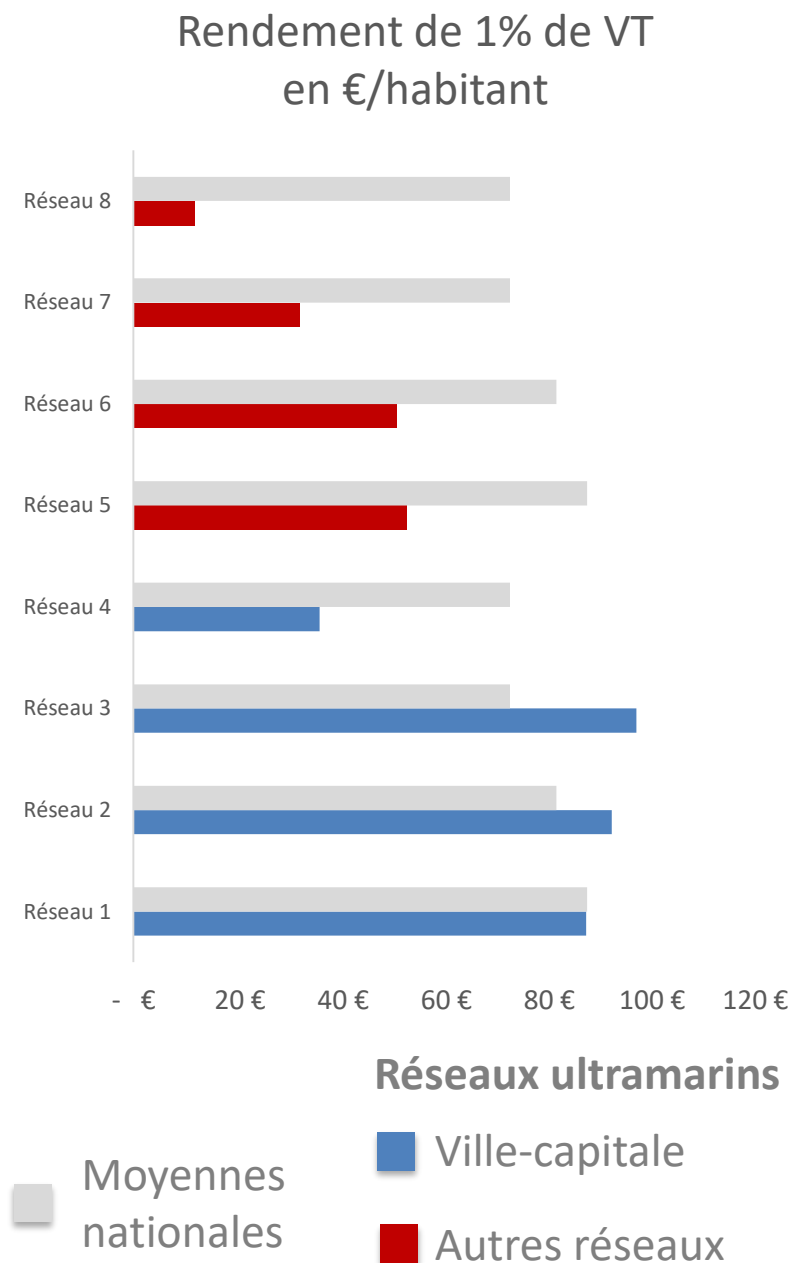
- Deux ressources fiscales affectées
 - Le versement-transport
 - La taxe sur les carburants
- Deux catégories nettes:
 - Les réseaux des villes-capitales
 - Les autres réseaux



Principalement en raison de la rentabilité du VT

- Des taux de VT souvent proches d'un territoire à l'autre (de 1,8% à 2%)
- Mais des valeurs du point de VT qui varient fortement (de 12€/hab. à 98€/hab.)

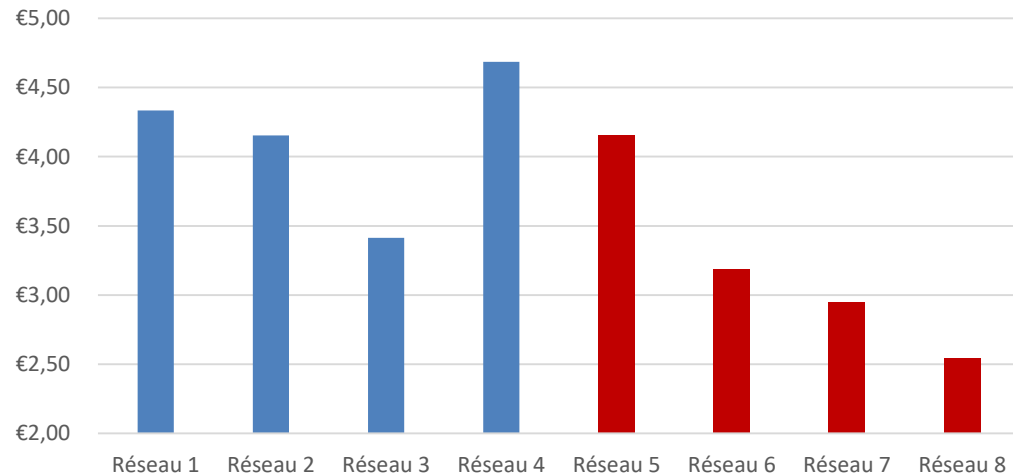
Un levier fiscal faiblement mobilisable en dehors des réseaux des villes-capitale.



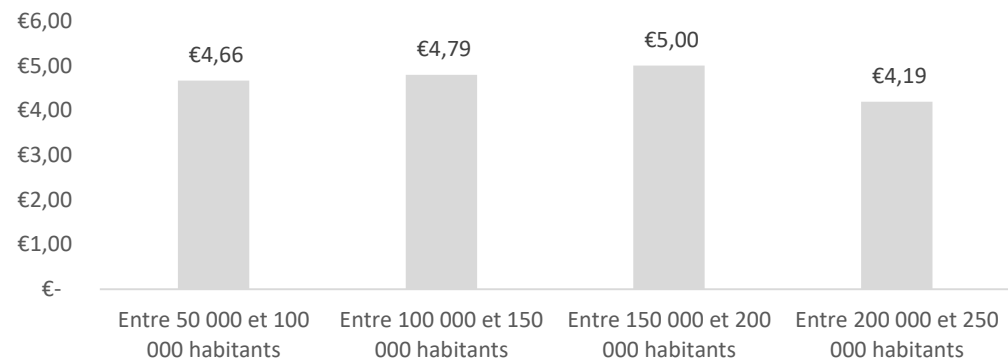
Des coûts kilométriques très variables d'un réseau à l'autre

- Des coûts kilométriques
 - variables d'un réseau à l'autre
 - globalement plus faibles que les tendances nationales
- Plusieurs réseaux aux coûts par km particulièrement faibles (entre 2€ et 3€/km)

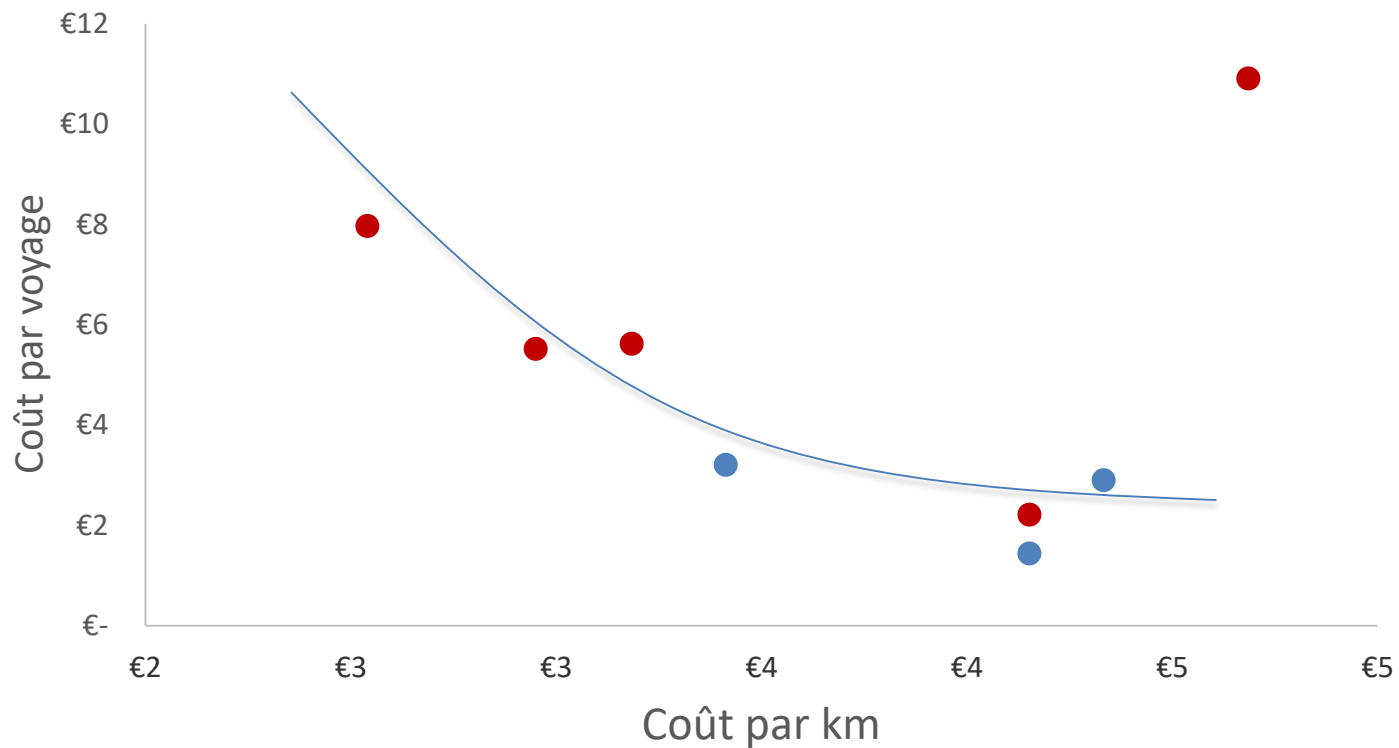
Charges d'exploitation (hors scolaire) par km



Charges d'exploitation par km ensemble des réseaux



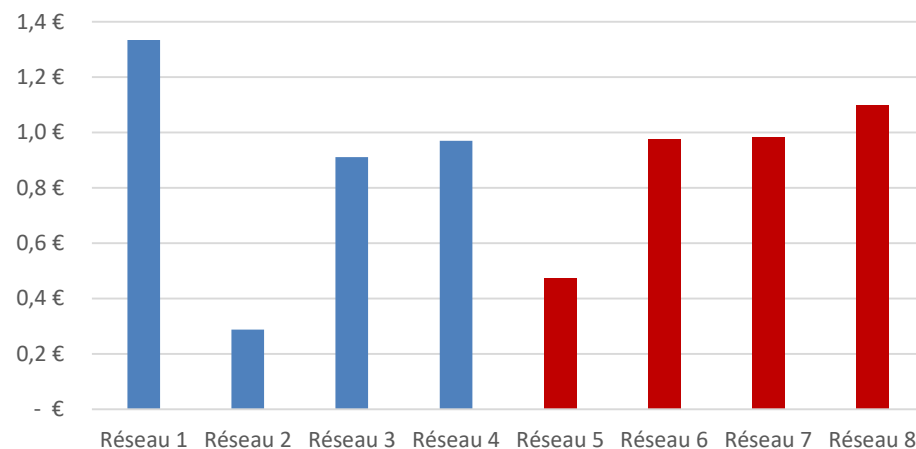
Les réseaux au coût kilométrique élevé globalement plus attractifs



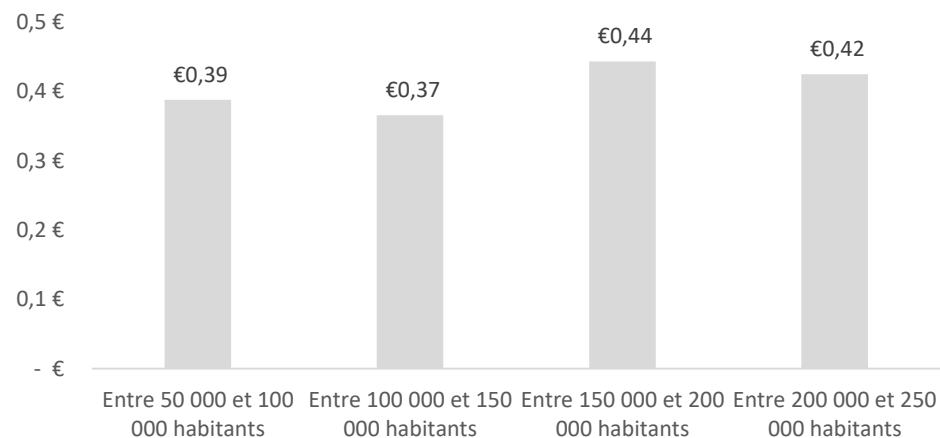
Des niveaux élevés de recettes par voyage

- Des recettes/voyage
 - Également très variables entre les réseaux
 - Nettement au dessus des tendances nationales
- Deux réseaux ayant des recettes par voyage entre 30 et 50 centimes
- 6 autres réseaux proches de 1€/voyage

Recettes tarifaires (€/voyage)



Recettes tarifaires (€/voyage)
Ensemble des réseaux



Comment expliquer de tels niveaux de recettes par voyages?

- **La gamme tarifaire et le niveau des tarifs:**

- Des tarifs unitaire qui varient de 1€ à 1,8€
- Des abonnements mensuel entre 30€ et 50€
- Des gratuités aux plus de 60/65/70 ans, aux scolaires...



Capacité à payer des usagers

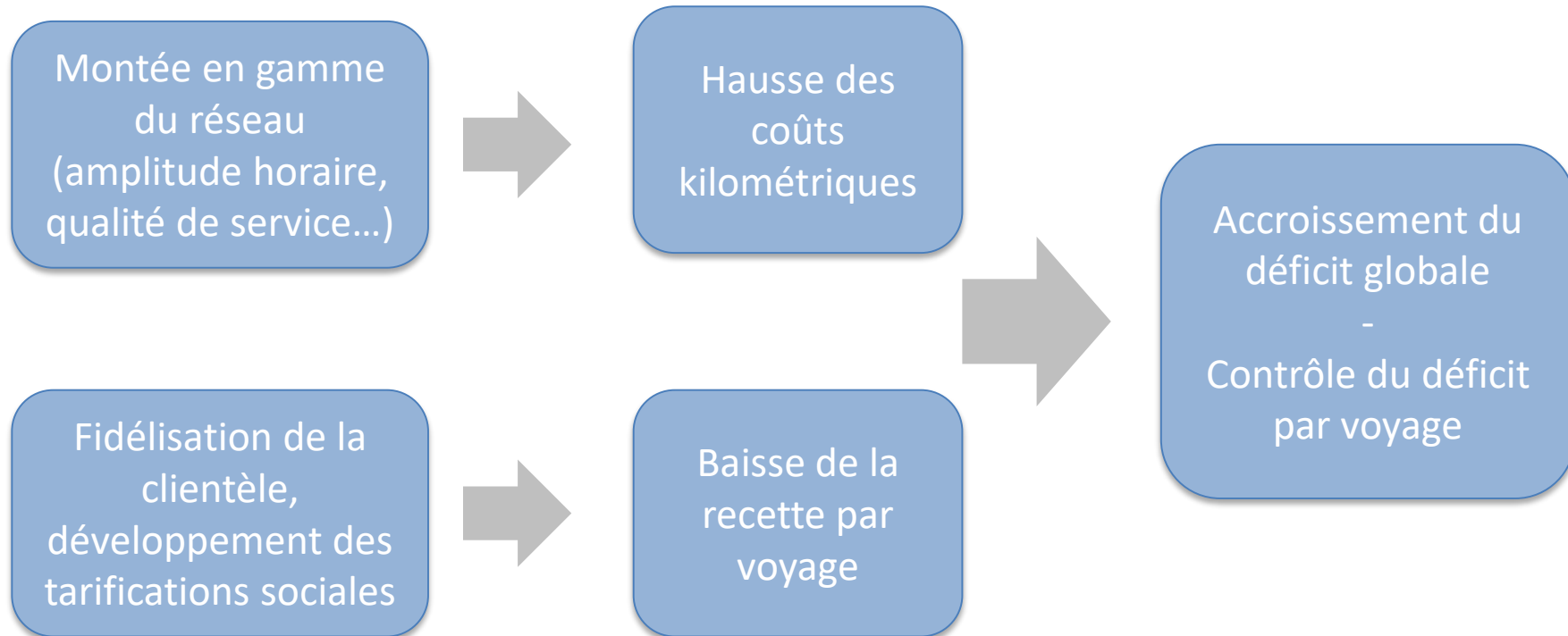
- **La nature des titres vendus:**

- Environ 40% de voyages réalisés en titres abonnement
- Les titres à décompte qui représentent entre 70% et 80% de la recette tarifaire totale



Fidélisation de la clientèle

Des évolutions probables susceptibles de modifier les équilibres actuels

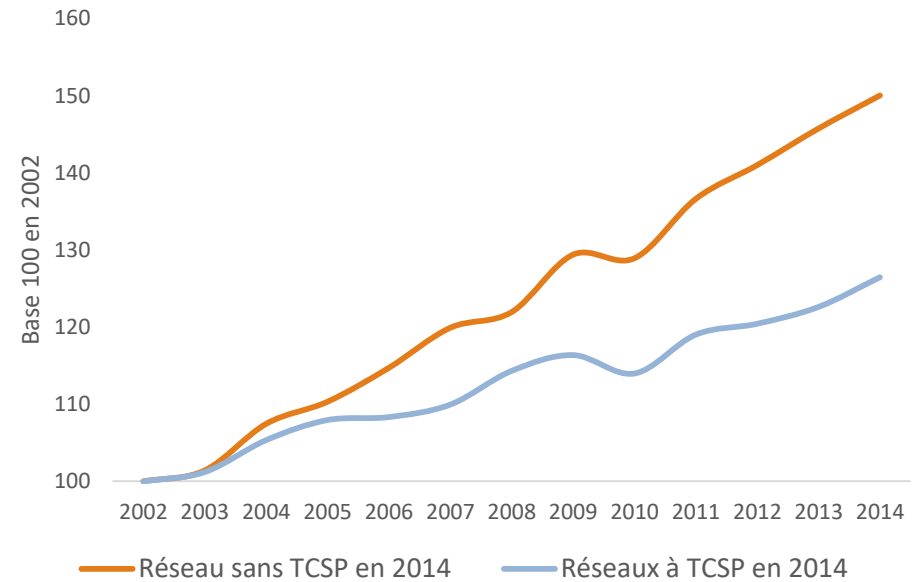


Quelles pistes de réflexion/discussion?

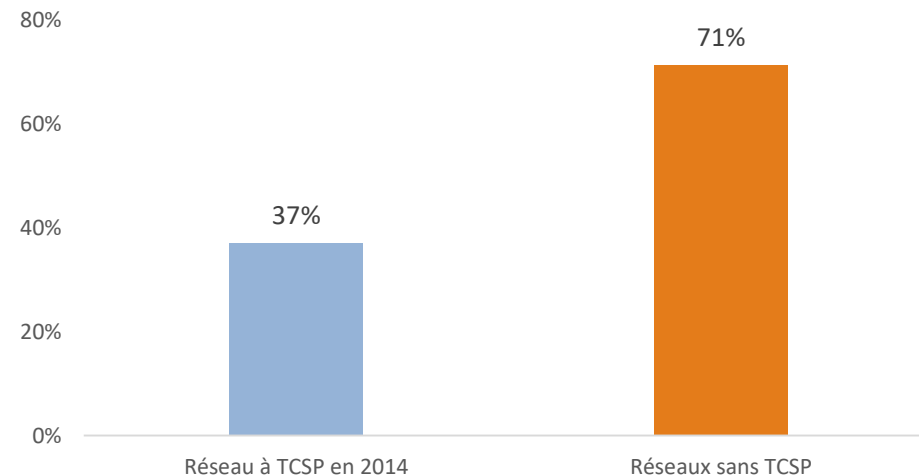
La rationalisation de l'offre

- Un réseau TC performant concentré sur les axes du territoire où la massification est possible
- En dehors de ces axes, quel réseau de rabattement?
 - TAD
 - Taxi regroupés au travers de convention d'obligation de service public
 - Lignes de covoiturage organisé

Evolution des kilometres offerts (en km SRO)



Evolution du déficit commercial par voyage



Quelles pistes de réflexion/discussion?

- **La mutualisation des offres**
 - Offre scolaire/offre commerciale
 - Offre régionale/offre urbaine
- **La mise en commun des politiques d'investissement**
 - Achat groupé de matériel roulant
 - Economie d'entretien et de maintenance
 - Professionnalisation des exploitants

Quelles pistes de réflexion/discussion?

Développer une tarification sociale ambitieuse ne se traduit pas nécessairement par une perte financière pour l'AOM

Tarification solidaire du réseau de Grenoble
Mise en place en 2009

PASS	MENSUEL
Pastel'1 QF de 0 à 420 €	2,50 €
Pastel'2 QF de 421 à 511 €	9,80 €
Pastel'3 QF de 512 à 591 €	14,80 €
Pastel'4 QF de 592 à 661 €	19,70 €

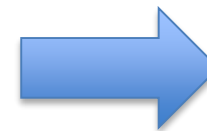


77 millions
de voyages



78 millions
de voyages

0,36 € par voyage



0,40 € par voyage