

Atelier PPP PADDI – AFD

Transports publics urbains

Synthèse T. GOUIN (CERTU)

L'offre de transports urbains dans les villes vietnamiennes se limite aujourd'hui au bus conventionnel.

Elle ne répond pas à la demande de déplacements dans des villes à très forte croissance.

Elle est composée

- de lignes rentables dont l'exploitation est parfois déléguée à des opérateurs privés ou à des coopératives
- de lignes non rentables exploitées par des compagnies publiques

Des projets de transports en commun en site propre (TCSP) existent dans les plus grandes villes (métro à Hanoi, métro, BRT et tramway à Ho Chi Minh Ville), portés par les grands bailleurs internationaux (JICA, Banque Mondiale, AFD...).

Les Vietnamiens souhaitent mettre en place des PPP pour ces projets.

Le recours au secteur privé à travers un PPP doit permettre :

- D'externaliser temporairement la dépense
- D'obtenir une meilleure qualité et un meilleur respect des délais

L'amélioration de la performance des transports publics dans les grandes villes passe par la mise en place des TCSP mais cela ne suffit pas.

Les TCSP fonctionnent au sein de réseaux hiérarchisés (lignes structurantes, lignes de rabattement, lignes de desserte...). Ces réseaux doivent être eux-mêmes performants.

Les services de transports publics existants comme ceux en projet doivent être intégrés dans une vision globale, dans une stratégie de mobilité urbaine durable à l'échelle des agglomérations.

La priorité doit être donnée à la mise en place d'autorités organisatrices des transports publics urbains porteuses de ces stratégies.

Les PPP doivent être considérés comme des outils au service de la mise en œuvre de ces stratégies.

Au-delà du transport public lui-même, il faut aussi travailler sur les autres composantes du système de déplacements (automobile, motos, deux roues, marche, stationnement...) pour agir de manière globale et cohérente dans le cadre d'une stratégie de mobilité durable.

Des PPP pourraient aussi être mis en place dans les réseaux de bus existants :

- Pour limiter la charge financière que peut représenter pour l'autorité publique un réseau global structurellement déficitaire
- Pour améliorer les performances des services

Dans les très grandes villes, ces PPP permettraient de préparer et garantir un meilleur fonctionnement des futurs TCSP, en sécurisant leur environnement.

Il faudrait donc mettre en place des PPP de fonctionnement (type affermage) dans un premier temps (grandes villes et villes moyennes) pour améliorer les performances des offres bus, puis des PPP d'investissement (type concession) dans un deuxième temps (grandes villes) pour mettre en place les TCSP.

Les affermages devraient être conçus pour :

- Limiter le coût de fonctionnement des réseaux (savoir faire industriel de l'opérateur)
- Augmenter les recettes de trafic (savoir faire commercial de l'opérateur).
- Inciter l'opérateur à plus de performance et plus de qualité

Pistes de travail

- Mode de rémunération favorisant la prise de risques financiers (industriel et commercial) par le délégataire
- Système de bonus-malus permettant l'intéressement de l'opérateur aux évolutions positives de la performance et de la qualité du service délégué