

Mise en service par les opérateurs de transports en commun et application dans le projet du tramway de Hunnan de Shenyang

GENG Qingzhi, Veolia Transport RATP China

L'organisation des transports publics

Le rôle et la division de travail de l'organisation des transports publics

Il y a deux parties principales dans l'organisation des transports publics, une autorité organisatrice compétente et un exploitant opérationnel, chacun ayant leur propre rôle et leur division de travail; l'exploitant opérationnel doit se charger de l'opérationnel et de la maintenance du système, il peut aussi offrir certaines consultations et propositions à l'autorité organisatrice compétente. L'autorité organisatrice compétente est responsable de la planification, de la construction, du financement, de l'élaboration des normes de services, et du choix de l'exploitant opérationnel, de superviser la phase opérationnelle, etc.

Le modèle et le mode d'organisation des transports publics

	opération publique	opération de délégation	opération privée
normes et contrôle des services publics	autorité compétente 	autorité compétente 	mécanisme de marché 
	former l'exploitant 	signer le contrat 	donner le droit d'exploitation 
exécution des services publics	Exploitant opérationnel subalterne/publique	opérateur privé	opérateur privé

L'opération de commission des transports publiques

La définition de l'opération de commission des transports publiques

L'opération de délégation des transports publics est un processus se situant entre deux modes opératoires traditionnels –l'opération publique et l'opération privée. Après l'appel d'offre et la négociation directe, l'autorité organisatrice compétente confie l'exploitation des transports publics aux entreprises privées par signature de contrat, et élabore les droits et les obligations des deux parties, l'échelle et les normes des services, les mécanisme financiers, la durée du contrat.

Le but de l'opération de délégation des transports publics

Tout d'abord, l'autorité organisatrice compétente peut dégager un degré de liberté plus élevé pour se concentrer davantage aux travaux qui lui incombent comme la politique, la planification, la construction, l'organisation et la supervision.

L'autorité organisatrice compétente améliore également indirectement la qualité des services et la rentabilité par l'introduction de mécanismes de concurrence et donc de compétitivité. Elle peut prendre aussi avantage des opérateurs existants et de leur expertise pour éviter de tout recommencer à zéro et de gaspiller des ressources sociales.

Enfin , le contrat lié à la rémunération de l'opérateur augmente la visibilité financière de l'autorité organisatrice compétente à long terme, et fait diminuer la responsabilité et les risques engagés.



Dynamiques de développement de l'opération de délégation des transports publics

Alors qu'en Europe (Angleterre, France, Allemagne, Europe du nord, Pays-bas, Italie,...), ce mode opératoire est dominant, un développement rapide en la matière est constaté en Amérique du Nord et en Océanie (Etats-unis, Australie, Nouvelle-Zélande). L'Asie et le Moyen-Orient (l'Afrique du nord, les Émirats Arabes Unis, l'Inde, la Corée du Sud...) n'en sont qu'à leur début.

Les types de contrat de l'opération de délégation

Le risque financier de l'opération de délégation

①. Le risque du point de vue commercial

Le risque est lié à l'incertitude des revenus générés (le volume de passagers fois le prix du billet).

②. Le risque du point de vue industriel

Le risque est lié à l'incertitude du coût de l'opération (les dépenses normales + le coût lié à la sécurité et la surveillance)



Les types de contrat de l'opération de délégation

①. Le coût + la taxe

L'opérateur donne les revenus opérationnels à l'autorité organisatrice compétente. Celle-ci rémunère à l'opérateur les services, le montant correspondant au coût réel de l'opération plus les frais d'administration. Normalement, les frais d'administration sont à hauteur de 10% du coût, ce pourcentage étant déterminé dans le contrat. L'autorité compétente peut donner des primes ou des sanctions financières à l'opérateur selon les performances obtenues.

②. Le coût total

L'opérateur donne les revenus opérationnels à l'autorité organisatrice compétente. Celle-ci rémunère à l'opérateur les services de manière forfaitaire, le montant et le mécanisme de régulation annuelle étant calculés par le coût de l'opération et déterminés dans le contrat. L'autorité compétente peut donner des primes ou des sanctions financières à l'opérateur selon les performances obtenues.

③. Le coût net

L'opérateur garde les revenus opérationnels. L'autorité organisatrice compétente paie à l'opérateur une subvention fixée à l'avance, le montant étant le coût estimé (les profits de l'opérateur) moins le revenu estimé de l'opération. Les revenus réels et les profits de l'opérateur dépendent du coût de l'opération et aussi des revenus de l'opération.

④. Le risque entier

L'opérateur garde les revenus opérationnels, l'autorité compétente ne payant aucune subvention. L'opérateur prend la responsabilité de prendre tout le risque commercial (revenu) et le risque industriel (coût).

Types du contrat	Risque industriel	Risque commercial
coût + taxe	autorité compétente	autorité compétente
coût total	opérateur	autorité compétente
coût net	opérateur (avec subvention)	opérateur (avec subvention)
risque entier	opérateur (sans subvention)	opérateur (sans subvention)

Le principe vise à minimiser le risque, que celui-ci soit engagé par la partie qui a le plus de capacités ou de responsabilités pour le contrôler.

Le projet de tramway moderne de Hunnan de Shenyang

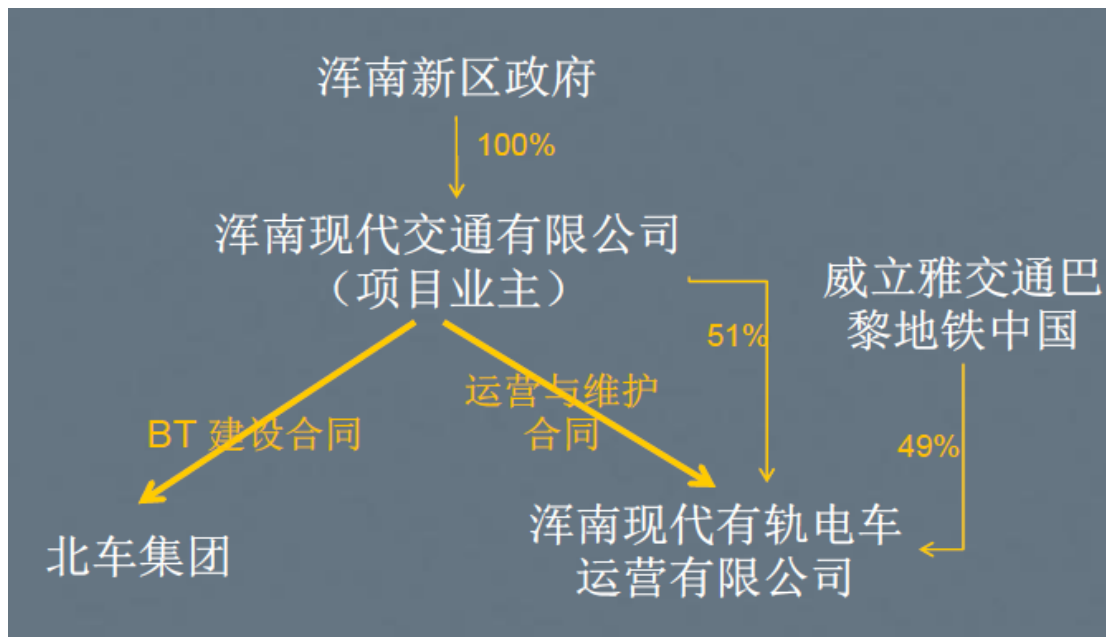
4.1 Le contexte du projet



Le mode opératoire du projet

Le porteur du projet est “Hunnan Modern Transport Limited”. Il a signé le contrat de construction avec le groupe CNR. Le “Modern Transport Limited” a ensuite créé une entreprise conjointe pour la

phase d'exploitation avec Veolia Transport RATP China, dont le nom est "Hunnan Modern Tramway Operation Limited". Cette entreprise a alors signé un contrat de délégation portant sur l'exploitation et la maintenance avec le porteur du projet.



Les facteurs clés du succès de l'opération de délégation

- ①. La division des tâches précise le travail et la collaboration étroite entre l'autorité organisatrice compétente (la politique et la planification du trafic, le financement et la construction du projet, le contrôle de l'opération) et l'opérateur (l'exploitation et le management)
- ②. Le partage raisonnable des risques entre l'autorité organisatrice compétente (qui prend normalement en charge le risque commercial) et l'opérateur (prenant normalement en charge le côté industriel). Cette division du travail précise la coordination entre l'unité se chargeant de la construction et l'unité se chargeant de la phase opérationnelle, les deux n'impliquant pas les mêmes fonctions, profils et compétences.
- ③. La participation à la mise en application du projet par l'opérateur le plus rapidement possible, pour assurer l'opérabilité du projet et l'optimisation du rapport coût-efficacité
- ④. La durée appropriée du contrat (5-10 ans)