

COUTS ET FINANCEMENT

Fiche 3.2

novembre 2006

La contribution des employeurs en matière de financement des transports collectifs est une source très importante.

Le système de financement actuel trouve ses limites du fait d'une évolution croissante des dépenses, et de contraintes financières de plus en plus fortes

LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS- QUESTIONS POUR L'AVENIR-

La mise en œuvre d'une politique volontariste en matière de déplacements nécessite un engagement de plus en plus important des collectivités locales, en particulier dans la promotion des transports publics urbains. Cette stratégie de développement des transports collectifs représente un défi majeur pour les collectivités en termes de coûts. Ce qui entraîne une remise en cause du système de financement actuel, inadapté aux évolutions en cours et à venir.

Les principales sources de financement des transports collectifs urbains en France

En France, le financement global des transports urbains (exploitation + investissements) représentait 10,6 milliards d'euros (dont 8,8 pour l'exploitation) en 2001. En 2004, ce sont 12,7 milliards d'euros qui ont été affectés aux transports urbains.

Les sources de financement (investissement et fonctionnement inclus) se répartissent entre différents acteurs (cf fiche 3.1), avec des marges de manœuvre qui paraissent faibles. La part des différentes source est la suivante: *(les chiffres ci dessous représentent la part de chaque source de financement en moyenne nationale, mais ces parts sont très variables d'une commune à l'autre)*

les usagers: 18%, qui contribuent à travers le coût du titre de transport. Les seules charges d'exploitation ne sont couvertes que partiellement par la vente des titres (le pourcentage va de 9 à 72% selon les agglomérations.). La marge de manœuvre en matière de hausse tarifaire est limitée, sauf à remettre en cause les politiques sociales de réduction tarifaire (chômeurs, jeunes etc)

les employeurs : 39%, par le versement transport - un impôt sur la masse salariale payé par tous les employeurs de dix personnes et plus à l'intérieur d'un périmètre de transport urbain de plus de 10 000 habitants. Une augmentation des taux de VT est une augmentation des charges des employeurs, mesure difficile à prendre.

les collectivités locales: 25%. Elles réalisent directement les investissements, gèrent en régie ou subventionnent les exploitants. En 2002 la subvention annuelle des collectivités locales à l'exploitation du réseau s'élève en moyenne à 70 euros par habitant dans le périmètre desservi par les transports urbains, contre 52€ en 1997.(hors Ile de France)

●**l'Etat : 2%**. Il n'intervient pratiquement plus depuis 2004, sauf pour les projets déjà engagés ou des projets novateurs. Décentralisation et réduction des budgets de l'Etat réduisent sa marge de manœuvre.

●**les emprunts et autres financements : 18%**; il est envisagé de pouvoir recourir à des prêts plus longs, à taux avantageux.

Une évolution croissante des besoins de financement pour les transports en commun urbains

Depuis plus de trente ans les dépenses de fonctionnement et d'investissement des transports en commun sont en augmentation constante à l'échelle de la France. Rien ne laisse prévoir une inversion de cette tendance.

Selon la cour des comptes (2005), les coûts de production par voyage auraient augmenté de 0,82 à 1,49€ courants dans les grands réseaux sans TCSP et de 0,66 à 1,16€ pour les TCSP entre 1990 et 2002.

De plus en plus de villes s'équipent en transport en commun en site propre. Au début des années 90, six agglomérations disposaient d'un métro ou tramway; elles sont 26 aujourd'hui, et une dizaine de projets sont en cours. Les Plans de Déplacement Urbain, obligatoires ou volontaires (cf fiche 5.2) ont incité les communes à renforcer quantitativement et qualitativement leur offre de transport public. Par ailleurs, les évolutions technologiques et les réglementations (moteurs propres, accessibilité aux personnes à mobilité réduite, sécurité, technologies de guidage, billetterie etc) rendent les matériels plus performants mais aussi plus coûteux.

Une optimisation du système actuel est nécessaire et possible

Avant même de proposer de nouvelles ressources, il est possible d'optimiser la gestion actuelle : il s'agit d'assurer un même service à un coût moindre, en privilégiant les projets les moins coûteux (bus en site propre plutôt que tramway), en améliorant les réseaux existants, en réalisant des gains de productivité (meilleure coordination entre AOTU et opérateur), en luttant plus fermement contre la fraude, en valorisant le patrimoine (publicités, commerces...etc.), en recourant davantage aux taxis dans le transport urbain à la demande.

De plus, il s'agit de mieux maîtriser mieux les clauses de contrats et d'améliorer la transparence entre exploitants et AOTU.

Des ressources nouvelles envisagées

Différents rapports ouvrent des pistes pour de nouvelles ressources, dont certaines nécessitent des modifications législatives

- **Élargir** le périmètre géographique de perception du versement transport en étendant cet impôt aux employeurs des zones périurbaines; élargir l'assiette, revoir les règles d'assujettissement, les plafonnements des taux.

- **Reverser** les amendes pour stationnement interdit aux autorités organisatrices des transports, voire rendre ces dernières compétentes pour le stationnement (réglementation, tarification, sanctions)

- **Affecter**, par les régions qui en sont bénéficiaires, le produit des centimes additionnels de la Taxe Intérieure sur les Produits Pétroliers (TIPP) aux transports collectifs

- **Augmenter** la contribution des usagers à travers l'augmentation des tarifs ou de la fréquentation.

- **Accroître** la contribution des automobilistes en augmentant les recettes liées au stationnement (taxe sur les parkings des bureaux, des supermarchés et centres commerciaux ; augmentation du prix du stationnement public) et transférer ces recettes à l'AOTU.

- **Améliorer** la valorisation du foncier en tenant compte des plus-values générées par la présence de nouvelles infrastructures lors de la fixation des taxes sur le foncier et l'immobilier. Il s'agit d'associer la politique d'urbanisme avec celle des transports. La mise en œuvre d'une telle mesure est relativement simple dans le cas du développement d'une nouvelle zone urbaine combinée avec la création d'une ligne de transports en commun. En revanche, son application à des situations établies est plus délicate.

- **Recourir** à des techniques d'ingénierie financière et au partenariat public-privé (PPP) : Le PPP autorise une collectivité publique à confier à une entreprise la mission globale d'un service public tel qu'un réseau de transport urbain pris dans sa globalité (financement, conception, construction, maintenance et gestion). Le partage des risques et la rémunération sont discutés entre toutes les parties (pouvoirs publics, banques, opérateurs...) au cours de la négociation préalable à la signature du contrat. Le coût peut être réduit si la prise en compte du coût global (investissement et fonctionnement) conduit à des économies; il risque d'être plus important si les coûts de négociation et de contrôle, ou une rémunération trop élevée pour l'exploitant, grèvent le budget.

- **Pouvoir** bénéficier de fonds structurels européens, par une participation active de l'UE aux projets de développement urbain.

- **Affecter** une partie des produits des taxes sur les poids lourds et le gasoil aux transports urbains.

- **Instaurer** des péages urbains : Les modalités sont diverses, entre le péage de zone, par cordon, le paiement du stationnement, entre zone restreinte ou zone étendue. Le choix dépendra de l'objectif à privilégier parmi les 3 possibles : financer le transport public, décongestionner un centre ville, réduire le trafic et les émissions de gaz à effet de serre. Mais les effets pervers sont mal connus, qu'ils soient techniques (coût élevé et détournement du trafic vers la périphérie), économiques (impacts sur les commerces), ou sociaux (ségrégation sociale de la zone incluse dans le périmètre en faveur des plus aisés). Le sujet est politiquement sensible (les usagers sont des électeurs...).

Par ailleurs, signalons la possibilité pour les employeurs de rembourser à leurs employés la moitié de l'abonnement que ceux-ci ont payé, comme cela se pratique déjà en Ile-de-France

La problématique de la gratuité des transports urbains

La politique tarifaire répond à trois objectifs, contradictoires, à équilibrer : financer le transport public, assurer par la solidarité le droit au transport pour tous, rendre le transport public attractif.

Sur ce dernier objectif, la cour des comptes émet des réserves, elle estime que l'attractivité du transport public n'est pas principalement liée à son prix. La gratuité aurait donc surtout comme avantages de favoriser les déplacements des personnes à bas revenus, et en augmentant la fréquentation, de diminuer le niveau de pollution et les coûts externes du trafic automobile. La gratuité supprime les coûts de billetterie, mais supprime également des recettes. Les avantages et inconvénients financiers dépendent de la taille des réseaux. " Plus un réseau est grand, plus il est complexe, plus les investissements sont lourds, plus la gratuité est inenvisageable " d'après Jacques Donati, du réseau lyonnais de transports (TCL). Pour "les villes petites et moyennes, de 50 à 200000 habitants l'idée de la gratuité pourrait être étendue.

Mais la gratuité masque à l'utilisateur que le transport public a un coût. Le choix politique et financier est de répercuter ce coût sur l'utilisateur ou sur le contribuable. Dans tous les cas, la gratuité ne peut être qu'un outil parmi d'autres pour une politique globale concernant la circulation, le transport collectif et le stationnement.

Rapport Philip sur le Financement des Déplacements Urbains du 9/12/2003:

<http://www.ladocumentationfrancaise.fr/>

- [Cour des Comptes: « les transports publics urbains »- avril 2005- éditions des journaux officiels](#)

- Article sur les financements des transports sur le site Internet www.science-decision.fr

- Guillaumette ABADIE. Le péage urbain de Londres. Notes de synthèses du SES. Ministère de l'Équipement. Mars-avril 2003 et mai 2004 <http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/>

- Site internet sur les transports : <http://www.novethic.fr/novethic/site/article/index.jsp?id=103619>

- Rapport du club mobilité n°10 du CERTU sur la « Mobilité et péage urbain »

- dossier su CDAT sur le péage urbain

http://www.statistiques.equipement.gouv.fr/rubrique.php3?id_rubrique=270

La panoplie des ressources nouvelles est vaste. Certaines nécessitent des modifications législatives.

La gratuité des transports urbains s'étudie au regard de trois objectifs: équilibre financier, solidarité, attractivité du transport public.