



## **QUELLE ORGANISATION, QUEL FINANCEMENT POUR LE TRANSPORT URBAIN ?**

**Gaston BESSAY**

A la demande du Ministre le Conseil national des transports vient de présenter une réflexion sur l'organisation et le financement du transport urbain. Ce rapport a pu être élaboré à partir des études et des statistiques de l'OEST et du CETUR et avec la collaboration active de toutes les parties intéressées.

### ***Les enjeux du transport urbain***

Le transport urbain se trouve dans une situation particulièrement critique qui pourrait le précipiter dans une crise de financement et/ou d'encombrement. Dans plusieurs grandes agglomérations la situation est particulièrement alarmante à certaines heures et sur certains axes.

En fait, progressivement la plus grande partie de l'espace viaire a été appropriée par la fonction de déplacement notamment par l'automobile. Pourtant rien n'est plus précieux que cet espace qui se raréfie et se détériore par manque de vision globale quant à son utilisation.

### ***Sauver les villes de l'asphyxie***

Le transport collectif court depuis de nombreuses années après son développement. La fréquentation a un peu augmenté, mais cette augmentation ne procure pas les ressources suffisantes au financement d'un développement soutenu du transport collectif. Le problème aujourd'hui est de trouver ce cercle vertueux qui permettrait d'offrir une qualité de service susceptible de mordre sur l'automobile et de procurer ainsi les ressources nécessaires à son développement.

### ***La congestion comme mode de régulation***

L'amélioration de la circulation automobile ou le développement de moyens lourds très coûteux sont à eux seuls insuffisants pour résoudre les problèmes de transport, cette approche est trop réductrice et ne prend pas en compte la totalité des déplacements et les différents moyens pour les satisfaire. On ne peut plus se satisfaire de la congestion comme mode de régulation.

### ***Le transport urbain est aussi un enjeu économique***

Enfin les moyens financiers affectés au transport urbain sont notoirement insuffisants. Pour l'essentiel, la responsabilité des réformes à entreprendre incombe aux collectivités locales mais l'Etat ne peut se désintéresser de cette question compte tenu de ses enjeux économiques et sociaux et de ses nombreuses interactions avec d'autres secteurs.

### ***Une réflexion sur la gestion de l'espace***

Une écologie urbaine reste à concevoir, afin de parvenir à un meilleur équilibre entre l'urbanisme, les zones affectées aux transports, les autres fonctions et les espaces verts pour mieux vivre et mieux se déplacer dans nos grandes cités.

Il est nécessaire, après avoir précisé le rôle et le statut de l'espace, de réaffecter une part plus importante de cet espace à l'usage du transport collectif.

## URBAINS

Les sites propres doivent être favorisés en étant bien conscient que les choix de sites lourds toujours très coûteux doivent être judicieusement évalués et optimisés et qu'ils ne dispensent pas des arbitrages nécessaires entre transport individuel et transport collectif.

Sur les grands axes qui structurent les déplacements une priorité doit donc être accordée au transports collectifs de surface.

### ***Une politique globale par agglomération***

A partir d'une analyse des besoins restitués dans une vision prospective intégrant l'urbanisme et l'aménagement de la ville, tous les modes et toutes les techniques sont concernés : la voiture automobile, mais aussi les deux roues, la marche à pied, les transports collectifs, les taxis. Le champ de pertinence d'analyse et d'organisation des flux, des biens et des personnes est celui de l'agglomération et non pas celui de la commune.

Il s'agit également, comme pour les plans de déplacement, d'encourager la mise en place d'autorité organisatrice unique pour la conception de la politique des transports et la coordination des moyens.

### ***Articuler les points de connexion***

La gestion des points de connexion est tout-à-fait essentielle pour les usagers qui perdent une grande partie de leur temps à attendre et assez souvent dans de très mauvaises conditions de confort voire de sécurité. Il faudra donc articuler les différents modes, techniques et services (y compris les taxis).

### ***Mieux gérer les stationnements et les livraisons***

Organiser de façon plus rationnelle les déplacements c'est aussi prévoir les espaces nécessaires pour le stationnement des automobiles, les transports collectifs et les livraisons. La nature, le nombre et la localisation des stationnements ne sont pas neutres.

Il s'agit de tendre vers un bon équilibre entre la capacité de circulation et les capacité de stationnement pour éviter la congestion, et /ou l'utilisation illicite de l'espace.

Le stationnement des véhicules individuels sur la chaussée a un coût aujourd'hui presque ignoré; ce coût doit être pris en charge par les bénéficiaires surtout lorsqu'existent des espaces spécialisés (parkings).

### ***Renforcer la concertation***

La volonté affirmée d'élargir le champ géographique d'accroître les compétences ne doit cependant pas se traduire par un renforcement du pouvoir administratif. L'association entre communes doit être librement consentie. En outre, elle doit s'appuyer sur un consensus des citoyens et des usagers concernés.

### ***Une vision prospective des politiques urbanistiques***

La structure de l'urbanisme évolue lentement. La lenteur de cette évolution ne saurait justifier la non-prise en compte de l'interaction urbanisme/transport. Il faut au contraire développer une vision prospective des politiques urbanistiques pour prévoir à temps les équipements notamment le transport qui les accompagnent, ceci nécessite une forte concertation entre tous les parties prenantes.

Le degré d'incertitude est important on peut cependant fixer une fourchette de 10 à 15 milliards de francs, pour l'ensemble des dépenses annuelles d'investissement et pour les seuls transports collectifs urbains.

## URBAINS

En retenant l'hypothèse de 10 milliards de francs cela conduit à un objectif de doublement de l'effort actuel, objectif qui paraît le minimum souhaitable pour les 10 ans qui viennent.

### **Les besoins de financement**

Les besoins de financement, en matière de transport, sont donc considérables. Il sera sans doute difficile d'assurer le financement des projets envisagés, de nouveaux montages seront nécessaires.

### **Le financement par les pouvoirs publics**

Certains projets continueront d'être financés de façon classique sur budget de l'Etat mais il faut prévoir une évolution de l'intervention de l'Etat découlant notamment d'une meilleure évaluation des projets, d'un souci d'une plus grande pertinence et d'une plus grande efficacité quant aux retombées à en attendre (y compris en terme d'aménagement du territoire). L'Etat pourrait être amené à doubler ses aides à partir du 11ème Plan.

### **Une meilleure imputation des charges d'infrastructures**

Les dispositifs tarifaires mis en place devraient, entre autres, permettre une imputation plus appropriée des coûts d'usage (y compris coût social) des infrastructures, entraînant une meilleure répartition du trafic tant entre modes qu'à l'intérieur de chacun d'eux.

L'encadrement tarifaire par l'Etat n'est pas conforme à l'esprit de la décentralisation. Il semble indispensable que les autorités locales en assument la totale responsabilité.

Il faudrait également tendre vers un rapprochement des niveaux de couverture des coûts par les recettes en Ile de France, la contribution financière de la province aux transports parisiens ne se justifiant ni économiquement, si socialement.

### **La liberté tarifaire**

Un alignement des taux du versement transport (VT) sur la base du taux plafond actuel supprimerait les effets de seuil et serait sans doute plus cohérent, les autorités organisatrices (AO) restant libres de fixer le taux maximum ou non; Il faudrait également s'interroger sur la pertinence de la masse salariale comme assiette du versement transport (VT). Elle pourrait reposer sur d'autres critères comme la valeur ajoutée, l'emploi, la qualité des services notamment. Enfin un projet de loi propose d'instaurer le VT pour les communes dont la population est supérieure à 20 000 habitants.

### **Aligner les taux du versement transport**

L'idée générale (conformément à la LOTI) doit être de faire payer les bénéficiaires réels du transport en fonction de l'avantage tiré. C'est une approche économique saine surtout si on y intègre les coûts sociaux.

### **Un péage urbain**

L'accès aux centres très urbanisés a un coût et il paraît légitime de le couvrir au moyen d'un péage urbain qui permettrait d'une part de se procurer de nouvelles ressources, d'autre part de limiter le recours à l'usage de l'automobile dans des zones menacées d'asphyxie.

### **Faire payer les bénéficiaires du transport**

Compte tenu de sa fonction d'aménagement urbain, le transport pourrait aussi tirer profit des plus-values foncières qu'il génère de façon notoire.

Enfin depuis le 9ème plan la proposition de créer une taxe additionnelle à la TIPP garde tout son intérêt en tant que moyen supplémentaire de favoriser l'amélio-

## URBAINS

ration du transport collectif. Cette taxe pourrait alimenter un fonds d'intervention transport qui conforterait rassurer les différents intervenants sur la pérennité des nouveaux engagements de l'Etat.

L'Etat et les collectivités locales ne pourront faire face seuls aux nouveaux besoins ; de nouvelles ressources sont donc indispensables. Les ressources nouvelles doivent venir en accompagnement des sources classiques de financement.

### **Utiliser toute la panoplie des moyens financiers**

On peut songer à étendre des expériences comme par exemple des incitations fiscales du même ordre que celles qui ont été mises au point dans la marine marchande pour le financement des navires par le biais des quirats.

### **Attirer l'épargne privée**

D'un point de vue macro-économique et financier, attirer une partie de l'épargne privée vers le financement d'infrastructures génératrices de croissance et de compétitivité à long terme est souhaitable, ceci suppose de poursuivre la réflexion portant sur les adaptations fiscales, techniques et juridiques relatives aux nouveaux produits financiers.

Compte tenu de l'enjeu du transport un groupe de suivi associant les collectivités locales sera mis en place pour approfondir la réflexion. ■

