



Predit : prospective du financement des transports collectifs urbains

Résultats de deux recherches du Predit 3,
financées par le Meeddat et l'Ademe

Le financement des transports dans un scénario de développement durable (horizon 2030)

Elisabeth Waelbroek-Rocha, BIPE

Objectif de l'étude : analyser la soutenabilité financière des transports de demain, dans un scénario dans lequel l'atteinte de l'objectif du facteur 4 passe par une large diffusion des meilleures technologies et par des changements de comportement des acteurs économiques.

Étape 1 – Développement d'un outil de simulation et définition d'un scénario de développement durable intégrant les nouvelles technologies et respectant l'objectif facteur 4,

Étape 2 – Analyse des besoins d'investissements et de financement des systèmes de transport, sous différentes hypothèses de politiques publiques, et analyse des moyens mobilisables pour financer ces coûts,

Étape 3 – Identification de modes de financement innovants permettant d'équilibrer les besoins et les moyens de financements, et estimation du taux de découplage entre activité économique et émissions de CO₂.

Résultats

Les résultats mettent en évidence **la difficulté qu'il y a à dégager les financements suffisants pour assurer l'offre de transport** nécessaire aux reports modaux indispensables pour atteindre l'objectif du facteur 4, et les **besoins de réformes des structures de financement actuelles**.

L'étude met aussi en évidence le **rôle des acteurs publics** aux différents niveaux, et la **nécessité d'orienter les nouveaux financements** dégagés par les politiques publiques mises en place vers les acteurs effectivement responsables du développement et de la gestion des systèmes de transport, par type de zone (urbaine et inter-urbaine) et par mode pour atteindre les objectifs fixés en matière de réduction d'émissions.



MINISTÈRE
DE L'ENSEIGNEMENT SUPÉRIEUR
ET DE LA RECHERCHE


MINISTÈRE DE L'ÉCONOMIE
DE L'INDUSTRIE ET DU COMMERCE

ADEME



ANR

oséo



En effet, les analyses montrent que **la structure actuelle de financement des transports ne permet pas de maintenir une offre de services de transport compatible avec un scénario de facteur 4 à horizon 2030**, et que **les ressources financières supplémentaires** pouvant être dégagées par des politiques volontaristes en matière fiscale, d'urbanisme, d'aménagement du territoire et autres **ne sont pas automatiquement orientées vers les acteurs qui porteront à terme le coût de maintenance du système de transport**.

Une grille de critères d'évaluation est proposée de manière à aider à définir à la fois quels projets d'investissements doivent être privilégiés, et quels instruments de politique publique sont les plus susceptibles de répondre à la triple contrainte que représente l'atteinte simultanée de l'objectif facteur 4, l'équilibre à terme des finances publiques et la poursuite d'une croissance économique dans un cadre de développement durable.

Prospective pour un financement durable des transports publics urbains (horizon 2015)

Bruno Faivre D'Arcier, LET

Le Predit a souhaité engager une démarche prospective sur l'évolution du besoin de financement public pour les réseaux de transports publics urbains. Le constat fait ces dernières années montre que **les efforts de développement de l'offre se traduisent par une tendance à la dégradation de la situation financière des réseaux**. Cette situation pose le problème de la **pérennité du financement des transports publics urbains**, alors même que les contraintes environnementales et énergétiques imposent de réduire l'usage de l'automobile en ville.

Peut-on dès lors estimer à un horizon de 10 ans quelle pourrait être l'évolution de la contribution publique nécessaire au bon fonctionnement des réseaux ? Comment peut-on remédier à la dérive des déficits d'exploitation ? **Faut-il nécessairement rechercher de nouvelles sources de financement pour soulager la contribution des collectivités ?**

Le travail mené par le Laboratoire d'Economie des Transports articule trois approches complémentaires :

- un **séminaire de recherche**, associant des chercheurs et spécialistes du domaine, centré sur le diagnostic de la situation financière des réseaux, leurs perspectives d'évolution et les remèdes possibles,
- une **enquête auprès de quelques Autorités Organisatrices françaises et européennes** sur leur perception du problème et les actions déjà engagées pour y remédier,
- un **travail d'analyse statistique** sur un échantillon de réseaux français, en vue de construire un outil de simulation de l'évolution du besoin de financement public, en fonction des politiques envisageables.

La construction d'un outil de simulation

Grâce au concours de l'UTP et du GART, un échantillon de 103 réseaux français a pu être constitué, à partir des données d'exploitation et de financement recensées par l'enquête annuelle nationale sur les réseaux sur la période 1995-2005. Ces données ont permis de construire un **outil de simulation qui permet de chiffrer les ordres de grandeur de l'évolution des postes de recettes et de dépenses à un horizon de 10 ans**, de façon à mesurer l'ampleur des efforts à consentir pour améliorer la situation financière des réseaux.

La perception des gestionnaires des réseaux

Au travers de l'enquête et des entretiens conduits auprès de quelques Autorités Organisatrices en France et dans quelques villes européennes, les inquiétudes concernant le financement des transports publics urbains sont très largement présentes.

La période 1995-2005 a été marquée par des développements importants de l'offre, le recours aux modes lourds (tramway, BHNS), l'importance de la mission sociale des transports publics. Aujourd'hui, les gestionnaires de réseaux parlent de **rechercher une meilleure « performance » des réseaux**, pour gagner de nouveaux clients, de **s'interroger sur l'attractivité réelle de l'offre**, quitte à repenser la structure même du réseau, de **mobiliser davantage l'outil tarifaire, d'améliorer la productivité**.

Quelles actions possibles pour limiter la contribution financière publique à l'horizon 2015 ?

La maîtrise du coût public passe par des actions sur les différentes composantes de la structure des charges et des produits :

- **Améliorer la fréquentation** : Poursuivre les politiques d'incitation à la réduction de l'usage de la voiture en ville (stationnement, circulation), améliorer l'attractivité des services (amplitude, vitesse, fréquence, régularité),
- **Améliorer la performance des réseaux** : rationaliser l'offre kilométrique (analyse selon le taux d'utilisation des lignes), accroître la vitesse commerciale du réseau de surface (tramways, bus),
- **Maîtriser les dépenses d'exploitation** : optimiser l'utilisation des moyens de production (vitesse/fréquence), mieux associer les opérateurs à la définition de l'offre dans les DSP (efficacité de production), recours à la sous-traitance et à l'allotissement,
- **Accroître la contribution des clients en lien avec l'amélioration de l'offre** : repenser les gammes tarifaires et les niveaux de prix selon les caractéristiques de la clientèle (objectif d'un R/D de 50 %), accroître la recette par voyage, prise en charge des tarifs sociaux sur le budget de l'aide sociale des collectivités.

Quelles leçons tirer des simulations ?

Elles montrent surtout la **nécessité d'agir en même temps sur la conception et la performance des réseaux** (attractivité de l'offre), **la maîtrise des coûts de production du service, et la croissance des recettes commerciales**, si l'on souhaite contrôler la dérive de la contribution publique. Le Versement Transport ne semble en effet plus en mesure d'absorber à la fois les investissements et les déficits d'exploitation, et la conjoncture économique actuelle ne semble pas laisser espérer un meilleur rendement.

L'observation de quelques villes européennes montre que les efforts de rationalisation de l'offre peuvent être payants et qu'il est possible de contenir les coûts d'exploitation tout en rendant l'offre plus attractive. La faiblesse de la contribution des clients au financement des transports publics pose plus globalement le problème de l'équilibre entre l'usager, le contribuable et les bénéficiaires indirects. Parmi ces derniers, l'automobiliste et le propriétaire foncier semblent désormais les cibles les plus convoitées. L'impact de ces stratégies sur les missions (lutte contre la congestion, aménagement, amélioration de l'environnement, équité sociale) assurées par le transport public urbain mériterait d'être approfondi. C'est le cas en particulier de la mesure des impacts sur le rôle social traditionnel des réseaux.

A propos du Predit - <http://www.predit.prd.fr>

Le Predit est le programme national de coordination des politiques de recherche sur les transports terrestres. Issu d'un accord entre trois ministères (MEEDDAT, MESR, MinEIE) et trois agences (ANR, ADEME, OSEO), il constitue un dispositif incitatif et de réflexion stratégique permettant de coordonner l'orientation et le suivi d'environ 400 millions d'euros de soutiens à la recherche et à l'innovation dans les transports terrestres.

Lancée en mai 2008 par Valérie Pécresse, Ministre de l'Enseignement Supérieur et de la Recherche, et Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat au Transport, la 4e édition du Predit, présidée par Jean-Louis Léonard, député de Charente Maritime, s'achèvera en 2012.

Le Predit a pour objet l'ensemble des modes de transports terrestres (routier, ferroviaire, fluvial) et pour finalité le développement des technologies et des services mais aussi des connaissances et outils pour les politiques publiques. Ce dispositif national de coordination est articulé avec les initiatives régionales (pôles de compétitivité notamment) et se veut un levier de l'influence et de la participation des acteurs français à l'Espace européen de la recherche dans les transports terrestres.

Contact Presse

Agence Cap&Cime

Annabelle Ledoux ■ Tel. 01 55 35 07 72 ■ aledoux@capetcime.fr

Emilie Gay ■ Tel. 01 44 50 57 22 ■ egay@capetcime.fr