



HAL
open science

Financement des transports collectifs : peut-on échapper à la tyrannie du statu quo ?

Yves Crozet

► **To cite this version:**

Yves Crozet. Financement des transports collectifs : peut-on échapper à la tyrannie du statu quo ?. TEC Mobilité intelligente [Revue TEC : Transport Environnement Circulation], 2009, 203, pp.27-31. halshs-00631330

HAL Id: halshs-00631330

<https://shs.hal.science/halshs-00631330v1>

Submitted on 5 Nov 2014

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Financement des transports collectifs : peut-on échapper à la tyrannie du statu quo ?

Yves CROZET

Professeur à l'Université Lyon 2

Laboratoire d'Economie des Transports

Unité Mixte de Recherche (UMR) CNRS n° 5593

Les transports collectifs ont le vent en poupe et les alternances politiques ne changent pas la donne. Le Grenelle de l'environnement est de ce point de vue plus dans une logique de continuité que de rupture. Comme le fait volontiers remarquer le président de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport (AFITF), les fonds viennent majoritairement de la route (recettes des amendes, produit de la vente des sociétés d'autoroutes...) mais les dépenses vont essentiellement au transport ferroviaire ! Comment expliquer cette préférence pour le transport collectif, que l'on retrouve à l'échelle des agglomérations dans les plans de déplacements urbains (PDU) ? La question mérite d'être posée alors même que se profilent à l'horizon d'importants problèmes de financement. Ainsi que l'a montré B. Faivre d'Arcier dans une récente recherche conduite pour le PREDIT, la situation n'est guère soutenable et des inflexions seront nécessaires. Nous verrons qu'elles peuvent concerner tant les coûts que l'offre et la tarification. Mais quel que soit le domaine retenu, la *tyrannie du statu quo* sera difficile à combattre !

La route dans une logique de rendements décroissants

Expliquer la ferveur générale en faveur des transports collectifs de voyageurs est un préalable nécessaire pour s'interroger sur sa pérennité dans un domaine clé, celui du financement. La conversion de nombreux élus aux transports collectifs ne résulte pas d'abord des capacités propres de ce mode de transport mais des limites rencontrées par la mobilité automobile. En France, et plus largement en Europe, si les politiques de transport connaissent depuis quelques années une inflexion majeure, c'est parce que la route est entrée dans une zone de rendements décroissants. D'une part pour les déplacements interurbains où la vitesse routière semble obsolète par rapport à celle du TGV et de l'avion. D'autre part pour les déplacements de proximité en zone urbaine où la congestion réduit tendanciellement la zone de pertinence de la voiture. Ainsi, là où, il y a peu, étaient encore privilégiés les projets routiers et autoroutiers, émergent d'autres priorités. Beaucoup d'élus de grandes villes ont opté pour le tramway, mode urbain relativement lent mais qui suscite un grand engouement, notamment du fait de sa capacité à... gêner la circulation automobile. Ce qui semble pour le moins paradoxal. Dans le même ordre d'idées, beaucoup de Conseils régionaux souhaitent donner la priorité aux trains express régionaux (TER). Dans les deux cas,

tout se passe comme si la route et l'autoroute n'étaient plus considérées comme prioritaires alors qu'elles représentent la grande majorité des déplacements et que les phénomènes de congestion routière s'accroissent.

Les politiques publiques locales semblent ainsi avoir abandonné l'espoir de résoudre les problèmes de saturation routière pour se consacrer à d'autres priorités. Tout se passe comme si les thèses de M. Mogridge ou d'A. Downs avaient été retenues. Le premier n'intitulait-il pas son article de 1980 : « *Travel in Towns : Jam Yesterday, Jam Today, Jam To Morrow ?* ». Quant au second, il est à l'origine d'une analyse pointant le caractère inévitable de la congestion. Grâce à lui, on sait que les problèmes de congestion routière en zone urbaine ne peuvent généralement pas être résolus par la mise en place de nouvelles infrastructures. D'une part parce que le manque d'espace conduit à un coût exorbitant pour toute nouvelle voirie, généralement souterraine. D'autre part car toute offre de voirie supplémentaire engendre une demande au moins égale à la capacité nouvellement offerte. Ce n'est donc pas en affichant des gains potentiels de vitesse routière que l'on construit aujourd'hui une politique de mobilité, surtout si on abandonne une approche « transport », pour lui substituer une réflexion plus générale sur la ville et la façon, plus ou moins durable, dont elle s'inscrit dans l'espace.

La mobilité automobile étant entrée, pour de nombreux types de déplacements, dans une zone de rendements décroissants, les transports collectifs sont dotés d'une nouvelle mission. Ils ne sont plus seulement destinés à fournir une offre de transport public aux usagers captifs n'ayant pas accès à l'automobile. Ils doivent offrir une option alternative pertinente à la voiture, avec si possible la capacité d'améliorer l'accessibilité. Mais pour atteindre ce résultat, on ne peut se contenter de quelques opérations symboliques comme la mise en place de vélos en libre-service ou le développement de quelques voies de bus réservées. Compte tenu des succès rencontrés tant par les TER que par les lignes de tramway, les bus en site propre ou les TGV, il est nécessaire de repenser totalement l'offre de transport collectif, notamment au sein des grandes villes et entre elles. Comme le montrent les multiples projets qui surgissent à différentes échelles (urbaines, régionales, nationales...) les besoins d'investissement sont immenses alors même que les coûts de fonctionnement sont le plus souvent loin d'être couverts par les recettes commerciales. Le bon sens commande donc de s'interroger sur le caractère réaliste de cet ensemble de projets. Le transport collectif peut-il répondre à la demande qui lui est faite alors qu'il est extrêmement gourmand en fonds publics ?

Les transports collectifs et l'exigence des rendements croissants

Lorsqu'un voyageur bascule de l'automobile vers les transports collectifs, il demande à la collectivité de substituer un travail rémunéré, celui des salariés de la firme de transport, à un travail non rémunéré, celui qu'il effectuait en temps que chauffeur du véhicule. Cette remarque initiale est importante car elle pointe d'emblée le fond du problème, à savoir le transfert de coût que représente le passage du mode privé au mode collectif. Évidemment, ce dernier a des atouts à faire valoir, notamment lorsqu'il réussit à massifier les flux et donc à entrer dans une logique de rendements croissants : le coût unitaire des TC baisse généralement avec le nombre d'usagers. Mais la massification n'est pas toujours au rendez-vous. Les taux de remplissage des TC sont souvent assez faibles (pas plus de 30 % dans les TER de Province par exemple). En outre les coûts de fonctionnement sont souvent élevés alors même que les recettes tarifaires sont faiblement croissantes, voire déclinantes. Ainsi que l'a montré B. Faivre d'Arcier, le bilan du financement des Transports collectifs urbains est plutôt inquiétant. Comme le montre le tableau 1, qui regroupe 103 réseaux de TCU en France, les dépenses progressent plus que les recettes commerciales. Il a donc fallu faire largement appel aux financements publics.

Sauf à considérer que les déficits publics sont une des conditions du développement durable, nous avons évidemment affaire ici à une situation qui, au moins du point de vue financier, n'est pas soutenable, d'autant qu'avec la crise économique, se creusent les déficits publics. Le même constat pourrait être dressé pour les transports ferroviaires régionaux. Dans le cas des TCU comme des TER, les projets sont nombreux, tout autant que les besoins, mais les rendements croissants attendus ne sont pas au rendez-vous. Les coûts d'investissement et d'exploitation progressent souvent plus que les trafics. Il faudra donc soit revoir les ambitions à la baisse, soit que les transports collectifs entrent dans une logique de performance. Est-ce possible et à quelles condi-

tions ? Nous allons essayer de répondre à cette question en nous intéressant d'abord aux coûts de production, salaires mais aussi choix des autorités et performance des opérateurs avant de nous intéresser aux diverses façons de développer les recettes.

Les transports collectifs urbains : une préférence pour les surcoûts ?

Les transports publics coûtent cher en argent public et vivent au-dessus de leurs moyens. C'est un constat évident qui ne vise pas à montrer du doigt telle ou telle subvention publique, mais à rappeler pourquoi les dépenses engagées pour les TCU peuvent assez aisément dériver vers des surcoûts, aussi faciles à repérer qu'ils sont difficiles à combattre.

Commençons par les coûts d'investissement, qui se décomposent en deux grandes catégories : les infrastructures d'une part et le matériel roulant d'autre part.

- ♦ En zone urbaine, les coûts d'infrastructure sont faibles en l'absence de TCSP. Plus précisément, ces coûts sont inclus dans l'ensemble des dépenses de voirie. Il faut toutefois y ajouter des dépenses comme les abri-voyageurs et les gares routières. Mais ces équipements, parfois autofinancés par la publicité n'impliquent pas de grandes dépenses quand il n'y a pas de TCSP. Ce ne sont donc que les grandes agglomérations, dotées de TCSP, qui connaissent des dépenses d'investissement importantes pour les TCU. Mais lorsque c'est le cas, on peut s'interroger sur les risques de surinvestissement. La même question s'impose pour les TER, faut-il vraiment conserver toutes les lignes encore en activité ?
- ♦ Les coûts des matériels roulants peuvent eux aussi donner naissance à des surcoûts. Que ces matériels (Bus, Tram, Métro, Trains...) appartiennent en propre à la collectivité publique, ou qu'ils soient fournis par une entité privée, un loueur ou l'exploitant, ne change pas la question de fond. Comment se prémunir du risque de suréquipement ? Lorsque la décision d'acquisition est entièrement publique, les pressions sont fortes pour que les investissements privilégient les modèles les plus coûteux (énergie propre, plancher bas dans les bus ou les tramways, notamment pour l'accès des personnes à mobilité réduite). Censées montrer l'exemple en matière de mobilité durable, les collectivités publiques sont incitées à servir de cobaye pour diffuser des technologies nouvelles ou, tout simplement, protéger les débouchés d'un producteur local ou national de véhicules.

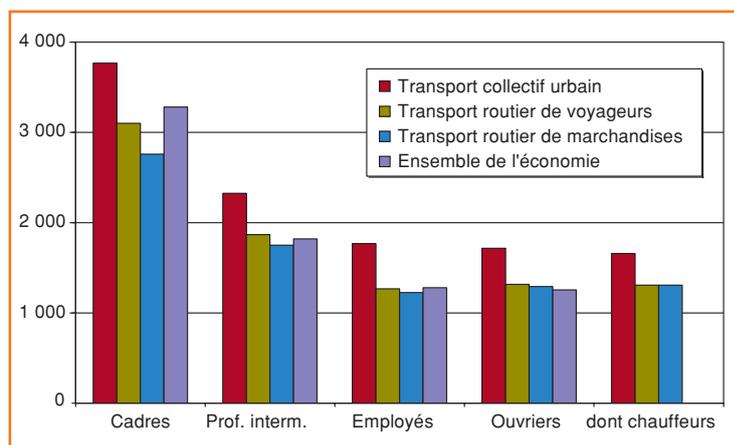
Mais la plus répandue de ces tendances traditionnelles des bureaucraties à engendrer des phénomènes de surcoût et de surqualité ne réside dans le matériel roulant que de façon indirecte. La principale cause se situe en effet dans la tendance à multiplier les lignes et les fréquences dans des zones, ou à des horaires, où le taux de remplissage demeure très faible. Ainsi, dans beaucoup d'agglomérations, existent des lignes de TC dont la fréquentation est telle qu'il serait préférable de les remplacer par du transport à la demande. Ce qui nous conduit aux coûts d'exploitation.

Les coûts d'exploitation des TCU sont constitués de deux postes principaux : la main-d'œuvre et l'énergie.

Tableau 1 : Principaux indicateurs financiers des réseaux de TCU en France (en millions d'euros constants - 2005)

M€ 2005	1995	2005	Croissance annuelle
22 réseaux de plus de 250 000 habitants			
Recettes	635,19	713,13	1,2 %
Déficit	598,02	1 043,98	5,7 %
Dépenses totales	1 233,21	1 757,11	3,6 %
34 réseaux de 100 à 250 000 habitants			
Recettes	199,90	206,65	0,3 %
Déficit	253,13	448,56	5,9 %
Dépenses totales	453,03	655,21	3,8 %
47 réseaux de moins de 100 000 habitants			
Recettes	48,77	52,82	0,8 %
Déficit	71,46	119,55	5,3 %
Dépenses totales	120,23	172,37	3,7 %
Ensemble 103 réseaux			
Recettes	883,86	972,60	1,0 %
Déficit	922,60	1 612,08	5,7 %
Dépenses totales	1 806,46	2 584,69	3,6 %

- ◆ Dans le domaine énergétique, une réduction tendancielle des coûts d'exploitation est possible, sachant qu'elle peut être en totalité ou en partie absorbée par une hausse des coûts d'investissement quand les économies sont liées à l'achat de nouveaux matériels. Avec la hausse des prix du carburant, ce coût est en hausse, en valeurs absolue et relative, mais il reste plus facile à maîtriser que l'autre grande composante des coûts d'exploitation, les charges salariales.
- ◆ Les coûts salariaux totaux, incluant les charges de sécurité sociale et de retraite, représentent souvent plus de 60 % du total des coûts d'exploitation. Ils ont donc un impact fort sur le coût total, et cela d'autant plus qu'ils sont difficiles à réduire tant du fait des effectifs que des coûts unitaires.
 - Le nombre de salariés dépend d'abord du volume de l'offre mais il est aussi directement lié à la productivité, c'est-à-dire, principalement, à la durée hebdomadaire de travail, aux jours de congés ou de récupération. Le taux de syndicalisation étant généralement élevé et les grèves ayant un impact médiatique important, les professions concernées obtiennent souvent des avantages relatifs conséquents.
 - Il en va de même pour les rémunérations. Pour les mêmes raisons que ci-dessus, les salariés de la branche des TCU sont en position de force pour obtenir des salaires moyens supérieurs pour des métiers équivalents ; que ce soit par rapport à l'ensemble de l'économie ou en comparaison avec la situation d'autres composantes de la branche des transports. C'est ce que montre, dans le cas de la France, le graphique 1.



Graphique 1 : **Salaires nets mensuels moyens des salariés à temps complet en 2000 (euros)**

Source : INSEE, exploitation des Déclarations Annuelles des Données Sociales (DADS). INSEE (2003), tableau C.03-3 et DAEI/SES - INSEE (2003), p. 88, tableau III 2.6.

d'améliorer la productivité sans que les salaires soient pour autant affectés.

C'est donc du côté des pays germaniques et nordiques que la France doit regarder pour apprendre à maîtriser les coûts. Pour cela, il sera nécessaire que les opérateurs de ces pays puissent entrer sur le marché français et montrer leur savoir faire. Il est en effet clair que le marché français des transports collectifs ne donne pas à la concurrence tout l'espace qu'elle mérite. La présence de trois opérateurs dominants, bientôt deux si Véolia et Transdev se rapprochent, n'est pas un gage d'efficacité. Les risques d'entente sont réels comme l'a montré le Conseil de la concurrence il y a quelques années. D'une certaine façon, la timidité des élus face à l'ouverture à la concurrence, que ce soit pour les TER ou les TCU, est une aubaine pour les opérateurs qui se contentent d'améliorations marginales de l'offre, mais ne cherchent pas à faire de significatifs gains de productivité. On peut donc craindre que la baisse tendancielle des coûts, pourtant logique dans une activité réputée fonctionner avec des rendements croissants, ne soit pas au rendez-vous. L'attention des responsables va donc se concentrer sur les sources de financement.

Peut-on diversifier les financements ?

La baisse des recettes tarifaires dans le total des ressources des réseaux de TC conduit à diverses interrogations. La première (voir encadré) se demande s'il est bien nécessaire de maintenir un prix. La gratuité ne serait-elle pas plus simple et plus efficace ? Lorsque l'on répond négativement à cette question, notamment dans les grandes agglomérations, il devient nécessaire de s'interroger sur la possibilité d'augmenter les recettes, mais sans se polariser sur le prix de vente du ticket à l'unité. Ce dernier n'est qu'une des composantes de la grille tarifaire. Le problème se situe souvent dans le prix extrêmement modeste des abonnements ou tarifs spéciaux. Or ces tarifs extrêmement bas posent question quand ils s'adressent à toute la population, y compris celle qui dispose de revenus moyens ou élevés, de plus en plus présente dans les TC. Les autorités organisatrices, responsables de la tarification, doivent

Nous sommes donc dans une situation délicate car ce qui se passe dans le cadre des relations sociales est à l'image de ce qui prévaut pour l'ensemble des décisions qui concernent le transport public. De même que les élus sont prêts à ne pas regarder à la dépense pour disposer des matériels les plus modernes ou pour faire de coûteux investissements urbanistiques en même temps qu'une nouvelle infrastructure ; de même ils ont tendance à oublier les contraintes économiques quand il s'agit de déterminer les effectifs de salariés et les salaires unitaires. Ce n'est pas le marché qui dicte sa loi ici mais les organisations politiques et syndicales qui ont souvent tendance à s'entendre sur un consensus de sous-productivité. Pour se prémunir de cette tendance, un pays comme les États-Unis, doté d'un marché du travail flexible, a entrepris dès les années 80 de limiter le poids des charges salariales. Le recours à la main-d'œuvre féminine et l'embauche de salariés à temps partiel comme des étudiants ont permis de combattre la dérive des coûts salariaux unitaires. Dans le même temps, diverses mesures ont été prises pour combattre l'absentéisme et améliorer l'implication des salariés dans la qualité du service fourni. La Grande-Bretagne a partiellement suivi ce modèle en agissant plus sur le temps et l'organisation du travail que sur les salaires unitaires.

Mais le changement ne passe pas forcément par ce qu'il faut bien appeler par son nom, un « downsizing » social qui fait plutôt figure de repoussoir. D'autres solutions existent, qui ne sont pas celles du *statu quo*. Dans des pays comme l'Allemagne ou la Suède l'ouverture à la concurrence, souvent sous forme d'allotissement, a été conjuguée à une obligation

La gratuité des TCU : une fausse bonne idée !

Compte tenu de la faiblesse structurelle du ratio Recettes/Dépenses (R/D) et de la volonté de certains élus de développer l'usage des transports en commun, des voix s'élèvent régulièrement pour demander la gratuité de l'usage des TCU. C'est une réalité qui existe déjà dans de nombreuses villes pour les chômeurs ou des personnes sans ressource. Alors, pourquoi ne pas généraliser l'accès libre, ce qui économiserait les coûts du contrôle et de la billetterie. Tentante et parfois expérimentée dans des villes aussi diverses que Odessa (Ukraine) ou Atlantla (États-Unis), la gratuité donne généralement lieu, dans les grandes agglomérations, à des effets pervers qui viennent dégrader la situation générale.

Une première source de dégradation est évidente, elle réduit les ressources totales et donc la capacité d'investissement. Mais la principale difficulté provient de l'impact sur la clientèle et sur les salariés. Comme on pouvait s'en douter à la suite des travaux d'Albert Hirschmann (Exit, Voice an Loyalty) la gratuité provoque une démission des salariés de l'entreprise et un comportement déviant chez de nombreux utilisateurs. Contrairement aux attentes, la gratuité ne provoque pas un report modal des automobilistes vers les TCU, mais une surutilisation de ces mêmes TCU par une population dont les comportements dissuadent d'autres utilisateurs potentiels. La gratuité porte donc le risque de stigmatisation.

s'interroger sur leurs pratiques en la matière, surtout lorsque la clientèle se développe et est de plus en plus composée de personnes solvables.

L'objectif en termes de ratio R/D n'est pas d'atteindre les 100 % (voir plus si on veut couvrir les investissements), et il n'est pas non plus pertinent de se rapprocher de zéro. Il s'agit simplement pour les autorités publiques de se poser la question de leur niveau objectif en évitant, autant que faire se peut, une logique de « translation fiscale ». Au nom des effets externes positifs des TC, les sources de financement sont systématiquement recherchées en dehors des usagers directs. Or, s'il existe une légitimité à obtenir un financement des TC par les bénéficiaires indirects (propriétaires fonciers, employeurs), les effets distorsifs de certaines taxes doivent être également pris en compte. Les versements en provenance des employeurs sont tout particulièrement concernés. Lorsque, par exemple avec le Versement Transport français, le seuil de 10 salariés à partir duquel est prélevée la taxe crée une incitation négative à la création d'emplois, il est nécessaire de s'interroger. Mais pour cela, s'impose une prise en compte de l'ensemble de la mobilité urbaine et une remise en cause du principe trop souvent implicite de subventionnement de la mobilité.

L'accroissement des prix du pétrole est une constante depuis le début des années 2000. Il implique pour les automobilistes un accroissement du coût de la mobilité qui introduit une rupture dans les tendances des années 1985-2000. À la suite du contre choc pétrolier du milieu des années 80, le prix de l'essence, en monnaie constante, avait eu tendance à diminuer, tout comme le prix des automobiles une fois déduit l'effet qualité. À cette réduction tendancielle du coût monétaire de la mobilité automobile, venait s'ajouter la tendance à l'améliora-

tion des vitesses moyennes que rendait possible l'amélioration du réseau. En termes de coût généralisé, lequel additionne le coût monétaire et le coût du temps passé dans les transports, la mobilité automobile devenait donc de plus en plus compétitive. Les parts de marché de l'automobile se sont donc développées tant pour les déplacements urbains qu'interurbains. Cette situation est en train de se modifier progressivement, pour les longs déplacements d'une part (du fait des modes rapides comme l'avion et le TGV), mais aussi pour les déplacements quotidiens. Dans le cas des déplacements automobiles urbains, les deux termes du coût généralisé sont à la hausse : le coût temporel du fait de la congestion croissante des infrastructures routières en heure de pointe, et le coût monétaire du fait de la hausse des prix du carburant et des coûts annexes comme le stationnement, voire, dans certains cas, le péage urbain.

La mise en place de péages urbains dans des villes comme Londres, Stockholm ou Milan, en pleine période de renchérissement des prix du pétrole, doit être considérée comme le signal de la nouvelle donne qui s'installe progressivement dans les grandes agglomérations : **la hausse tendancielle du coût généralisé de la mobilité**. Pour de multiples raisons, principalement environnementales et financières, les collectivités locales considèrent que la mobilité ne doit plus être systématiquement subventionnée. C'est un changement important qui ne concerne pas que la voiture. Il est important de méditer ici l'exemple londonien, une ville qui est à la fois celle d'un péage très coûteux pour les automobilistes (8 livres par jour) et celle d'un prix relativement élevé des déplacements en TCU. Comme souvent, les choix britanniques peuvent paraître surprenants alors qu'ils sont tout simplement un peu en avance sur les pratiques et les opinions.

Volens nolens, la mobilité urbaine entre progressivement dans un nouvel âge. Il ne s'agit pas d'une révolution brutale, mais d'un infléchissement, d'une lente transition entre deux logiques, entre deux âges. Mais la transition n'est pas facile à saisir car, mesurée à l'aune des composantes du coût généralisé des transports, elle comporte des orientations qui vont dans des directions opposées.

- ♦ Certains choix vont dans le sens d'une réduction du coût monétaire de la mobilité, notamment par le recours à la concurrence et aux partenariats public privé (PPP).
- ♦ Mais dans le même temps, on observe une tendance à accroître la participation des usagers. La hausse des prix pour l'utilisateur final va donc de pair avec la réduction de certains coûts.
- ♦ En matière de coût temporel du déplacement, certaines décisions cherchent à réduire le temps ressenti par l'utilisateur (mise en place des TCSP, amélioration de la fréquence et du confort).
- ♦ Mais d'autres choix acceptent une hausse du coût temporel (congestion routière plus ou moins organisée comme à Paris¹).

Nous ne sommes pourtant qu'en apparence devant des décisions contradictoires. En réalité, le signal envoyé aux citoyens est relativement clair. D'abord il n'est pas possible de continuer à subventionner largement la mobilité urbaine, qu'elle se fasse en automobile ou en TC. Une participation accrue des usagers est donc à l'ordre du jour. Mais que faire de cette par-

participation financière (recettes des amendes, droit de stationnement, péage...) ? Les expériences des villes qui ont instauré un péage le montrent clairement. Si les péages peuvent, dans certains cas, être affectés au paiement d'une nouvelle infrastructure (pont ou tunnel), il est de plus en plus clair que le péage a aussi pour but de trouver des moyens de financement pour les TCU. Le système du péage d'infrastructure est abandonné au profit d'un péage de zone, ce qui signifie que la mobilité urbaine est considérée comme un tout par les autorités publiques. La question n'est plus de trouver un financement propre à chaque mode de transport, mais de penser un système global de tarification des déplacements en milieu urbain. Pour traiter les raretés spatiales et temporelles propres aux agglomérations, il devient nécessaire que les usagers des voiries routières comme ceux des TCU soient invités à accroître leur participation financière aux coûts collectifs de la mobilité. Mais cet objectif général de meilleur fonctionnement urbain doit se déprendre de certaines naïvetés. Une meilleure tarification des déplacements, notamment sous la forme d'un péage urbain, ne peut constituer une panacée garantissant à la fois la fluidité du trafic, le financement des infrastructures et un transfert modal important de la voiture particulière vers les transports collectifs. Cela pour la simple raison qu'il est en général difficile, et donc imprudent, de viser trois objectifs aussi divers avec un seul outil. Chaque agglomération doit donc s'interroger sur le caractère plus ou moins prioritaire des divers objectifs et, ensuite, s'intéresser au type de tarification le plus adapté aux buts recherchés.

Dans une perspective d'intégration tarifaire, il faut également s'intéresser à d'autres sources de financement, celles qui pourraient provenir d'une taxation de la plus value foncière réalisée par les propriétaires des terrains situés à proximité des infrastructures de transport qui améliorent l'accessibilité. Là encore, il est clair que la question du financement ne se pose pas comme la simple affectation d'un coût à un usager, mais comme un système global de financement des aménités urbaines. De même qu'un fournisseur d'électricité ou d'eau met en place des systèmes de tarification complexes (tarifs binômes ou trinômes, modulation dans le temps et dans l'espace...), parfois associés à des subventions croisées ; de même le financement de la mobilité urbaine peut recourir à une combinaison élaborée de ressources d'origines très variées : paiement par l'usager, péage urbain, taxe payée par les employeurs, taxe foncière... Cette diversité sera d'autant plus nécessaire que nous aurons sans doute affaire à une remise en cause du monopole de fait des transports en commun.

Conclusion

Les TCU ne peuvent plus être abordés comme une question annexe dans les grandes villes des pays industrialisés. Ils font de plus en plus partie des éléments distinctifs d'une ville comme le montrent, dans les classements internationaux des villes, les bons rangs obtenus par des agglomérations comme Genève, Zurich ou Vancouver. Les formes urbaines ne sont pas les mêmes en Suisse et en Colombie britannique, mais dans les deux cas, des efforts significatifs ont été faits en faveur des transports urbains.

Dans cette perspective générale de « performance urbaine » l'ouverture à la concurrence ne doit pas être considérée comme un moyen pour la collectivité de se décharger d'une question délicate. Il s'agit au contraire, en partageant clairement les tâches de conception et d'exécution, de prendre conscience du rôle de maître d'ouvrage des autorités locales, lesquelles doivent prendre leurs responsabilités. Une de ces responsabilités consiste à s'engager dans une réelle maîtrise des coûts. Cela signifie qu'il faut se garder du surinvestissement d'une part et de la dérive des coûts de fonctionnement d'autre part. Une certaine transparence est nécessaire pour y parvenir, et un travail de *benchmarking* international doit être systématiquement pratiqué pour débusquer les situations anormales. La réduction des coûts de fonctionnement n'est pas contradictoire avec la hausse tendancielle des coûts de la mobilité pour l'ensemble des usagers des modes motorisés. Les paiements des usagers des TCU doivent être rapprochés de leur capacité contributive, et il en va de même des automobilistes. Les infrastructures de transport doivent de moins en moins être considérées comme une ressource naturelle abondante et gratuite. Dans la mesure où elles sont au contraire coûteuses, il n'y a pas de raison pour que les bénéficiaires directs et indirects ne soient pas directement impliqués dans leur financement. ■

BIBLIOGRAPHIE

- Bonnafous A. Puel H., 1983, *Physionomies de la ville*, Les Éditions ouvrières, 165 p.
- CERTU, (2006), *Le transport à la demande, état de l'art, éléments d'analyse et repères pour l'action*, Collections du Certu, Lyon, 94 pages.
- Crozet Y., 2007, *Strategic issues for the Future Fundings and Operation of Urban Public Transport Systems*, in « Infrastructure to 2030, Volume 2, Mapping Policy For Electricity, Water and Transport », OECD publishing, pp. 413-462.
- Crozet Y., Joly. I. (2006) *Budgets temps de transport et vitesse : de nouveaux enjeux pour les politiques de mobilité urbaine*, in *La ville aux limites de la mobilité*, sous la direction de M. Bonnet et P. Aubertel, Paris, PUF, pp. 287-296.
- Crozet Y., Joly. I. (2004), *Budgets temps de transport : les sociétés tertiaires confrontées à la gestion paradoxale du « bien le plus rare »*, *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, n° 45, pp. 27-48.
- Downs, Anthony. 1962. *The law of peakhour expressway congestion*. *Traffic Quarterly* 16(3) : 393-409.
- Downs, Anthony. 1992. *Stuck in Traffic: Coping With PeakHour Traffic Congestion*. Washington d.c. : Brookings Institution Press.
- Duranton G. & Turner M., *The Fundamental Law of Highway Congestion: Evidence from the US*, Working paper, University of Toronto, November 2008.
- Faivre d'Arcier, Bruno, *Prospective pour un financement durable des transports publics urbains*, CNRS, LET. Septembre 2008, 166 p.
http://www.recherche-innovation.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/RapFinProsp-FinTCU_cle2eeaeef.pdf
Synthèse : http://www.recherche-innovation.equipement.gouv.fr/IMG/pdf/Rap-FinProspFinTCU_Synthese_cle174a6c.pdf
- Hau Th., 1998, *Congestion pricing and road investment*, in Button K. , Verhoef E. [1998] *Road Pricing, Traffic Congestion and the Environment*, Aldershot : Elgar.
- Mogridge M.J.H., *Travel in Towns: Jam Yesterday, Jam Today, Jam To Tomorrow?* London, 1980, McMillan.
- Wiel M. (2002), *Ville et automobile*, Edition Descartes & Cie, Paris, 140 pages.
- Zahavi Y. et A. Talvitie, 1980, *Regularities in Travel Time and Money*, *Transportation Research Record* 750, p. 13-19.

NOTE

1. Une décision apparemment anodine de la Mairie de Paris après les élections de 2001 a été de diviser par cinq le prix du stationnement sur voirie pour les résidents, tout en supprimant progressivement toutes les zones non tarifées. Le résultat est une forte incitation pour les résidents à ne pas utiliser leur automobile durant la semaine. Ces « voitures ventouses » limitent fortement le taux de rotation des places de stationnement et donc la possibilité de se garer, ce qui est une façon parmi d'autres de réduire la vitesse moyenne de déplacement VP.