



HAL
open science

Et si les villes ne pouvaient plus payer ?

Bruno Faivre d'Arcier

► **To cite this version:**

Bruno Faivre d'Arcier. Et si les villes ne pouvaient plus payer ?. Ville Rail & Transports, 2009, 470, pp.38-39. halshs-01094351

HAL Id: halshs-01094351

<https://shs.hal.science/halshs-01094351v1>

Submitted on 12 Dec 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.

Le transport public face à ses ressources

C'est une spirale magnifique.

Les collectivités mettent en service des politiques ambitieuses de TCSP, les Français en redemandent, et l'on répond à cette demande en augmentant la capacité et en planifiant de nouvelles lignes. Le seul hic, dans cette politique estampillée Grenelle, est le financement. Qu'il s'agisse des communautés urbaines, des régions ou de l'Etat, les recettes traditionnelles vont venir à manquer. Trois spécialistes nous présentent leur réflexion sur le tarissement des financements publics et sur les potentiels scénarios alternatifs de financement.

Et si les villes ne

Par Bruno Faivre d'Arcier, professeur au Laboratoire d'économie des transports, université de Lyon

Au cours de la décennie 1995-2005, le coût total des réseaux de transports publics urbains de province (investissement + exploitation) a progressé de 50 % en euros constants. C'est ce qui ressort d'une analyse sur 103 réseaux urbains^(*). En structure, si l'on constate la stabilité de la part du versement transport (48 %) dans l'ensemble des ressources, celle des recettes commerciales passe de 29 % en 1995 à 22 % en 2005. L'apparente stabilité des contributions des collectivités à ce financement (autour de 17 %) tient à une forte progression du recours à d'autres produits, essentiellement l'emprunt.

Les causes de cette évolution sont bien connues. D'un côté, les autorités organisatrices ont développé l'offre, souvent sous forme de transports en commun en site propre (TCSP) dans les grandes agglomérations. De l'autre, cette croissance des réseaux ne s'est pas traduite par une progression des recettes commerciales en rapport avec l'augmentation des coûts d'exploitation. Ainsi, la recette par véhicule.km offert connaît même une certaine baisse sur la période étudiée (-

0,7 %/an en euros constants). Cela tient à plusieurs facteurs dont les effets se conjuguent : une croissance de l'offre sur un territoire élargi, et donc moins dense en population, une quasi-stagnation des tarifs en euros constants, une diminution sensible de la recette par voyage, surtout dans les grands réseaux, tenant à la multiplication de correspondances et à la progression des abonnements.

A l'inverse, le coût d'exploitation au véhicule.km a progressé de près de 2 % par an en euros constants. Là aussi, les raisons sont multiples : les évolutions de la durée du travail, le recrutement de personnels non roulants (sécurité), la baisse de la vitesse commerciale des bus du fait de la

congestion, le coût kilométrique plus élevé des systèmes ferroviaires. Il en résulte une croissance spectaculaire des déficits d'exploitation par véhicule.km (+ 4 % par an en euros constants).

Si les autorités organisatrices s'inquiètent à juste titre des moyens financiers nécessaires à l'investissement pour encore développer les réseaux et permettre la réduction de l'usage de la

Il ne suffit pas de développer l'offre pour augmenter la fréquentation et accroître les recettes commerciales

I - Les variables de commande du modèle de simulation

VARIABLE	CRITÈRE	ACTION
Population	Population desservie	Croissance démographique + extension des PTU
Offre	Véhicule.km par habitant	Intensité d'offre
Exploitation	Dépense d'exploitation par Agent	Coûts salariaux et de structure liés à l'exploitation
Productivité	Nombre d'agents par million de véhicule.km	Productivité interne et externe (vitesse)
Recette commerciale	Recette par voyage	Niveau et structure de la tarification
Fréquentation	Voyages par véhicule.km	Attractivité et efficacité de l'offre
Versement transport	VT net par habitant	Proxy sur le rendement du VT
Investissement	Autres charges par véhicule.km et par habitant	Charges liées à l'investissement ^(*)

(* y compris amortissement et frais financiers)

pouvaient plus payer ?



Bruno Faivre d'Arcier : « Avec la crise, il faut s'attendre à un rendement plus faible du versement transport. »

voiture, les charges d'amortissement, les frais financiers et la dérive des coûts d'exploitation viennent d'autant plus réduire leur marge de manœuvre. Avec la crise financière actuelle, il faut s'attendre à un rendement plus faible du versement transport, assis sur la masse sala-

riale, et l'on voit mal comment les collectivités pourraient encore consacrer plus d'argent aux seuls transports publics (de 20 à 25 % des budgets des structures intercommunales).

Une dérive inéluctable du coût à la charge des collectivités

Afin d'apprécier cette dérive du « coût public » des réseaux et les moyens de la limiter, un outil de simulation a été construit. Calée sur les tendances observées pendant la période 1995-2005, cette approche macroscopique permet d'estimer l'évolution des charges et des produits à l'horizon 2015, selon la taille des réseaux (voir tableau 1).

Le choix des variables de commande permet de tester diverses stratégies d'action et d'apprécier l'importance de l'effort à mettre en œuvre selon les objectifs de maîtrise du coût public. Un premier scénario « au fil de l'eau » se contente de projeter à l'horizon 2015 les tendances observées sur la décennie précédente. Il montre une forte croissance du coût public de + 62 à 76 % selon la taille des réseaux (voir tableau 2).

Trois scénarios « défensifs » ont alors été testés. Le premier (réduire en volume le coût public par rapport à 2005) suppose des changements

structurels difficilement envisageables : il faudrait en même temps réduire de 10 % la dérive de la dépense par agent par rapport au fil de l'eau, accroître la productivité de 10 %, faire progresser la fréquentation de 20 % et augmenter la recette tarifaire de 20 %... et le coût public ne baisserait que de 7 % en moyenne par rapport à 2005 !

Le deuxième scénario a pour objectif de conserver un ratio recettes/dépenses d'exploitation (R/D) égal à celui de 2005. Stabiliser la dépense par agent et la productivité au niveau de 2005 ne suffit pas pour atteindre l'objectif visé. Il faudrait en plus que la fréquentation (ou la recette par voyage) augmente de près de 10 % par rapport à 2005. Et même dans ce cas, le coût public augmenterait en moyenne de 28 % en 2015.

Le troisième scénario vise à stabiliser la part du coût public dans le financement des réseaux, sans tenter de réduire leur coût. Il faut alors trouver 430 millions d'euros de nouvelles recettes. Même avec un rendement du VT légèrement supérieur à celui des années passées (choix peu réaliste dans le contexte actuel), il faudrait une croissance de la fréquentation et de la recette par voyage bien supérieure à celle de la décennie passée. Et cela n'empêchera pas une croissance du coût public en volume de plus de 40 % par rapport à 2005...

2 - Résultats financiers du scénario au fil de l'eau

MILLIONS D'EUROS 2005	EXPLOITATION	AUTRES CHARGES	COÛT TOTAL	RECETTES	DÉFICIT	VERSEMENT TRANSPORT	COÛT PUBLIC
22 réseaux de plus de 250 000 habitants							
2005	1 725	1 652	3 377	799	926	1 534	1 044
2015	2 400	2 439	4 839	907	1 492	2 098	1 834
34 réseaux de 100 000 à 250 000 habitants							
2005	639	268	906	158	480	448	300
2015	872	395	1 267	150	723	629	489
47 réseaux de moins de 100 000 habitants							
2005	166	77	242	42	124	122	79
2015	228	109	337	41	188	169	127
Ensemble des 103 réseaux étudiés							
2005	2 527	1 972	4 499	985	1 542	2 106	1 408
2015	3 500	2 917	6 417	1 073	2 427	2 905	2 439