

INFRASTRUCTURES

Les autorités organisatrices des transports des principales métropoles européennes partagent les mêmes difficultés à financer leurs projets. Elles pourraient à l'avenir solliciter davantage l'Europe, les entreprises et l'usager.

Transports : les métropoles européennes manquent d'argent

Depuis des années, l'Europe prône le développement des transports publics afin de préserver l'environnement. Mais, en France, où ces thématiques sont particulièrement mises en exergue dans le cadre du Grenelle de l'environnement, comme dans beaucoup d'autres métropoles européennes, il y a un fossé entre le discours et la décision budgétaire. « Les plans de développement des transports londoniens portent sur 46 milliards d'euros à l'horizon 2022, l'Ile-de-France devra trouver 27 milliards d'euros dans le cadre du Grenelle, Bruxelles 8,5 milliards », explique Sophie Mougard directrice générale du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF).

Cette question du financement devrait être au centre des échanges qu'auront demain à Paris les responsables des transports des grandes métropoles européennes réunis au sein de l'European Metropolitan Transport Authorities (Emta) dont Sophie Mougard est vice-présidente.

Les pistes ne manquent pas. A commencer par le péage urbain. Or l'étude des cas de Londres et de Stockholm révèle très vite qu'ils ont pour but de réduire la

congestion routière, objectif atteint, mais qu'ils ne permettent guère de financer le transport urbain qui doit accompagner le système. Les coûts de fonctionnement du péage consomment en effet 50 % des recettes à Londres et un peu moins dans la capitale suédoise, dont la géographie insulaire facilite les choses. « Le péage n'est pas fait pour générer du cash, mais il libère de l'espace pour développer l'offre, de transport en commun, essentiellement en bus », note Sophie Mougard.

Atouts et limites des PPP

Autre solution développée en Europe, les partenariats public privé (PPP), qui permettent de répartir les risques entre les intervenants. Sur une infrastructure existante comme le métro de Londres, il ne l'a pas réellement permis et l'Etat a dû reprendre la main. Sur une infrastructure neuve, en revanche, le savoir-faire du privé permet souvent de faire des économies qui compensent les dérives de coût du projet. De plus, le fait, pour une collectivité de pouvoir transformer de l'endettement (pris en charge par le concessionnaire) en budget de fonctionnement peut présenter un avantage

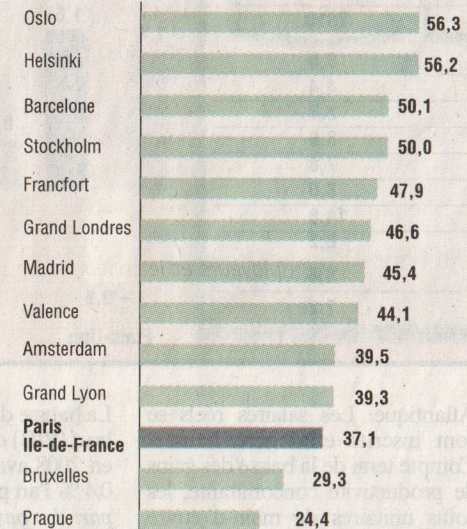
comptable. Pour autant, là encore, il n'y a pas création de ressource nouvelle.

La dépenalisation des amendes semble assez utopique : pourquoi une collectivité engagerait les coûts de recouvrement d'un produit ne lui revenant pas mais dont elle porterait l'impopularité ? De même, la taxe sur la valeur ajoutée à l'immobilier par le transport pousse les investisseurs à choisir les terrains permettant de l'éviter. Les quartiers ainsi créés sont alors très difficiles à desservir.

Reste donc essentiellement le versement transport. En France les entreprises de la région parisienne sont taxées au maximum mais moins que leurs homologues de province. L'usager pourrait aussi être sollicité, surtout dans des régions comme l'Ile-de-France où le développement des tarifs sociaux permettrait de ne

La couverture des coûts de transport par l'usager

En %, hors infrastructures



« Les Echos » / Source : EMTA

pas léser les plus faibles. L'Europe, enfin, pourrait être appelée à décliner sa politique de financement de grands projets en matière de transports collectifs et à sensibiliser les Etats.

DOMINIQUE MALÉCOT