

Financement des transports publics : faut-il augmenter le prix des tickets ou le versement transport ?

Le modèle économique du transport public est à bout de souffle. Affecter au transport public les plus-values foncières liées à la création d'un axe de transport structurant, créer une taxe sur le CO2, augmenter le taux du versement transport ou créer un VT « interstitiel », revoir le prix des billets ? Autant de solutions envisagées par les élus et les opérateurs pour dégager de nouvelles sources de financement. Un enjeu de taille abordé pendant le salon européen de la Mobilité.

Le prix payé par les usagers des transports collectifs urbains ne représente qu'un cinquième du coût réel du service de transport selon les estimations du Groupement des autorités responsables de transport (Gart). © N.A

Les transports publics sont fauchés. En dix ans, l'offre de métro, tramway et bus a augmenté de 25%, la fréquentation de 30%, mais dans le même temps, les prix payés par les usagers ont baissé en moyenne de 9% (en euros constants).

Autre chiffre révélateur, la faiblesse du taux de couverture (20%), c'est-à-dire le ratio entre les recettes commerciales et les dépenses d'exploitation. « 80% du coût du transport est financé par le versement transport et les contributions publiques », rappelle Michel Bleitrach, président de l'Union des transports publics (UTP). Une situation qui ne peut perdurer, crise des finances publiques et enjeu de développement durable obligent.

Elus des transports et opérateurs s'accordent : il faut trouver de nouvelles sources de financement pour continuer à développer l'offre de transport public et inciter les gens à abandonner le volant de leur voiture, ce qu'on appelle le report modal.

Des tickets plus chers ou le TER à 1 euro ?

Première solution, augmenter la part payée par les usagers. « Il faut que les tarifs suivent à minima l'inflation », juge le président de l'UTP. Même sentiment pour Bernard Rivalta, président du Sytral, le syndicat mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise. « Il n'y a pas de mystère, il faut régulièrement augmenter les prix pour maintenir les niveaux d'investissement », selon l' élu lyonnais. Et maintenir aussi la qualité de service.

Dans ce registre, le Languedoc Roussillon est à contre courant. En juillet 2011, cette collectivité locale a lancé le TER à 1 euro. « Nous avons joué la carte de l'offre en investissant 1 milliard d'euros entre 2007 et 2011 dans les infrastructures et le matériel. Parallèlement, nous avons baissé les prix pour attirer une nouvelle clientèle vers le train », explique Jean-Claude Gayssot, vice-président de la Région.

Résultat : une fréquentation qui a bondi de 70 à 100% sur les trois lignes TER où cette tarification très attractive a été mise en place. « Financièrement, c'est soutenable », affirme l'ancien ministre des Transports. « Le système est viable, même s'il représente une dépense conséquente pour la collectivité », reconnaît-il.

Taxer les plus-values foncières ou augmenter le versement transport ?

Autre piste évoquée pour renflouer les caisses du transport public, la hausse du taux du versement transport (VT), cette taxe acquittée par les entreprises et établissements de plus de 9 salariés. Chaque année, le VT rapporte six milliards d'euros, dont 50% en Ile-de-France.

Cette solution est à manipuler avec « précaution », selon Bernard Rivalta et Charles Eric Lemaignan, président de la communauté d'agglomération d'Orléans. « Soyons prudents, car 40% du VT sont issus des établissements publics. Si nous augmentons le taux, il y aura des répercussions sur les impôts locaux », prévient l' élu.

Pour sa part, Jean-Claude Gayssot milite en faveur d'un VT interstitiel dédié aux régions. « Nous pourrions de manière raisonnable leur consacrer 0,2 ou 0,3% du VT ».

Enfin, deux autres solutions sont à creuser : la taxation des émissions de CO2 et l'attribution des plus-values foncières liées à la création d'une infrastructure de transport public. « Cela permettrait de financer les investissements lourds que nous ne pouvons plus réaliser car nous sommes fauchés », affirme Yves Krattinger, président du conseil général de Haute-Saône. Dans le même esprit, Charles-Eric Lemaignan propose de « taxer la propriété de voitures », et de dépenaliser le stationnement (pour en savoir + sur ce sujet, http://www.mobilicites.com/fr_actualites_stationnement---la-fin-du-surplace--_0_77_1668.html).

Christine Cabiron