

A propos du financement des transports urbains

par Charles RAUX

Le récent rapport du député Christian Philip suit de peu un précédent rapport du Commissariat Général du Plan, datant de juillet dernier, traitant du même sujet et aboutissant à peu près aux mêmes conclusions : le versement-transport a atteint ses limites dans le cadre territorial qui lui est actuellement imposé, la dépenalisation du stationnement payant sur voirie dans l'immédiat, et le péage urbain dans un futur moins immédiat, sont les moyens préconisés pour mieux réguler la circulation automobile et dégager de nouvelles ressources pour le financement des déplacements urbains.

La différence essentielle par rapport au document du Commissariat Général du Plan est que le nouveau rapport entérine le désengagement financier de l'Etat. La cure d'amaigrissement d'automne des dépenses de l'Etat touchant entre autres les subventions à l'investissement dans les transports publics de province avait encore un goût de provisoire, dans l'espérance de lendemains financiers qui chanteraient. Les points sont cette fois-ci mis sur les i. Il n'y aura probablement plus d'argent frais de l'Etat pour aider au bouclage des nombreux projets qui se pressent au portillon (1,8 milliards d'euros en 2001). L'Etat abandonne un levier puissant même s'il était utilisé en pratique comme un guichet ouvert.

On ne peut alors que souscrire à la philosophie du rapport Philip qui plaide pour que l'Etat donne aux collectivités locales les moyens institutionnels et réglementaires d'assumer leurs compétences. Dotées de tels moyens (cf. plus haut) ces dernières seraient enfin mises devant leurs responsabilités, sans la facilité de se tourner vers un « Petit Père » bienveillant, dispensateur d'une manne financière nationale, laquelle n'est plus inépuisable.

Il est cependant difficile de ne pas dresser un parallèle avec la grande distribution de Noël du dernier Comité Interministériel d'Aménagement et de Développement du Territoire (CIADT), avec ses subventions de 7,5 milliards d'euros dans la décennie à venir. Les collectivités territoriales urbaines semblent abandonnées à leurs seules ressources financières locales, bien maigres pour faire face à la montée des multiples demandes de leurs électeurs en matière d'éducation, de santé et de solidarité sociale de proximité.

Mais ce qui est encore plus inquiétant dans tout cela c'est la quasi absence de la problématique de la contribution du transport aux émissions de gaz à effet de serre (GES). Le document du CIADT, après l'oraison de rigueur en matière de « développement durable » - expression floue s'il en est -, définit une « politique ambitieuse d'équipement ». On se doute pourtant que l'histoire de ces grandes liaisons et contournements autoroutiers de métropoles régionales est écrite par avance : pour les faire accepter par les riverains on multipliera les échangeurs et ces nouvelles voies joueront le rôle d'un formidable accélérateur de l'étalement urbain.

Or, dans le total des circulations automobiles en France la moitié s'effectue dans les aires urbaines. On voit mal comment l'Etat pourra respecter ses engagements internationaux en matière d'émissions de GES sans une incitation forte des collectivités locales à tout mettre en œuvre pour réduire les circulations automobiles. Et l'on voit aussi mal comment l'Etat pourra agiter le bâton de ces engagements sans une bonne carotte financière. Bref, après avoir quitté la banque par la (petite) porte il devra bien revenir, peut-être par la fenêtre : non pas sous la forme d'un guichet ouvert comme par le passé mais peut-être sous des formes plus subtiles de financements conditionnés plus explicitement que par le passé à des résultats.