

# Pécresse cherche de nouvelles ressources pour les transports...

Boucler le budget du Stif n'est aujourd'hui pas simple. Et la question va devenir plus dure encore avec le Grand Paris Express ou avec d'autres futures offres : prolongement d'Eole, prolongement des métros ou... des trams, création de trams et trams express... En 2030, le besoin budgétaire supplémentaire pour assurer l'exploitation des nouveaux services ne sera pas loin des deux milliards d'euros par an : un milliard d'euros pour le Grand Paris et 800 millions à la même date pour les autres réalisations. A ajouter aux quelque neuf milliards d'aujourd'hui.

2030, ce n'est pas tout à fait demain, mais la ligne 15 Sud du Grand Paris est attendue bien avant. Et les offres nouvelles vont aggraver année après année une difficulté déjà présente et bien cernée : l'érosion du taux de couverture des dépenses par les recettes, de 31 à 27% entre 2010 et aujourd'hui. Et cela, malgré l'augmentation, bon an mal an, du passe Navigo de 3 % par an. La difficulté financière a été dûment établie à la demande du Stif par Ernst & Young.

Où trouver les ressources nouvelles ? C'était le sujet de la table ronde organisée par Valérie Pécresse le mardi 8 mars. Manifestement, pas de solution toute trouvée, pas d'idée derrière la tête et encore moins dans les tuyaux. Mais un éventail de possibilités qu'a déployé Yves Crozet. En tant qu'économiste et Lyonnais, il lui est revenu le soin de dire des choses savamment désagréables aux décideurs franciliens.

Première idée, **augmenter la contribution des usagers**. Pour mémoire, l'usager londonien de grande banlieue paye son abonnement quasiment six fois plus que le Francilien. C'est une piqûre de rappel, pour qui a assisté à la précédente table ronde organisée en 2016 par la région sur le sujet. Bon, c'est évidemment plus compliqué et Crozet l'a bien montré mais *grosso modo*, en faisant payer plus lourdement l'utilisateur, les responsables londoniens selon lui sont plus malins que les parisiens.

La seconde piste est londonienne aussi. C'est un prélèvement de la **rente foncière**, comme à Londres. Mécanisme massivement mis en œuvre pour le financement de Crossrail. On peut ajouter à Crossrail, cité par Yves Crozet, d'autres exemples : à Canary Wharf, la gare a été payée par les gestionnaires des tours Canary Group. Le promoteur Berkeley Homes a payé la gare de Woolwich, la City of London mettant elle aussi la main à la poche. Soulignons, avant que les sagaces lecteurs nous le fassent remarquer que la piste britannique a bien l'air d'être asiatique aussi...

La troisième solution évoquée par l'économiste, c'est le **péage urbain**. A Lyon, la mesure reviendrait en gros à un euro par automobiliste et par jour. Ce qui permettrait, souligne Yves Crozet, de diminuer le versement transport de 50 %. Intéressant selon l'économiste, qui voit dans le VT non « *la pierre philosophale, mais une solution qui pose problème* ». Car le VT renchérit de façon sensible le coût du travail et vient rogner la rentabilité des entreprises.

Il n'y a pas que le péage pour mettre à contribution l'automobiliste. Il y a aussi l'augmentation de la TICPE, solution déjà mise en œuvre par le Premier ministre Manuel Valls quand il est venu aider Valérie Pécresse à financer le trou du passe Navigo unique, en dégagant ainsi une ressource pérenne aujourd'hui plafonnée à 100 millions d'euros.

Dernière idée, enfin. La plus douloureuse : **baisser les coûts de fonctionnement**. Yves Crozet a pris pour exemple la Suisse, qui, sans avoir recours à la concurrence, a divisé par deux ses subventions d'exploitation aux CFF, forçant les chemins de fer fédéraux à des efforts de productivité.

Enfin au-delà de la question purement financière, Yves Crozet invite à prendre exemple sur la Suède, en s'inspirant surtout de Göteborg, où a été instaurée une approche tarifaire complètement intégrée, s'appuyant sur un péage urbain, et concernant la route aussi bien que les transports publics,

Laquelle ou lesquelles des pistes retiendra le Stif ? Les solutions d'Yves Crozet ne sont pas décoiffantes et ne se voulaient pas telles. Il s'agit plutôt de témoigner pas des exemples de l'état de l'art dans le domaine. On peut aussi explorer d'autres solutions et Stéphane Beaudet, en clôturant la séance, a rappelé celle à laquelle tient l'exécutif francilien : le recours à **l'écotaxe poids lourd**, à une échelle régionale, dont on peut penser qu'elle serait amenée, région après région, à faire école dans la nation...

F. D.