

TRANSPORTS : PITIÉ POUR LES FINANCES PUBLIQUES¹ !

Rémy Prud'homme²

Mai 2010

La politique des transports repose tout entière sur l'impératif catégorique du report modal : moins de voitures et de camions, plus de trams et de trains. Cette politique est portée par tous les partis : de droite, de gauche, du centre et de l'écologie. Elle est affichée et pratiquée à tous les niveaux : municipal, régional, national, et européen. Elle est multiforme : stigmatisation, interdictions et réglementations pour le routier ; encouragements, investissements et subventions pour le ferroviaire et le fluvial.

Cette politique a été conçue sans référence aux finances publiques. S'interroger ce que ce report modal allait coûter c'était afficher une méprisable «vision comptable». Les gens d'en haut s'attachent à la qualité de la vie ou à l'avenir de la planète, pas à l'intendance. Chassée par la porte (de service), voilà maintenant l'intendance qui frappe à la fenêtre.

Notre politique des transports a en effet un coût pour nos finances publiques. Deux chiffres le résument. D'un côté, le transport routier représente pour les budgets publics un gain net d'environ 20 milliards d'euros chaque année (les taxes spécifiques s'élèvent à 36 milliards, les dépenses publiques pour les routes à 16 milliards). D'un autre côté, le transport ferroviaire et le transport public urbain ont pour les finances publiques un coût net d'environ 17 milliards (les transports publics locaux sont subventionnés à hauteur de 70%, et le train l'est à hauteur d'environ 50% - les seuls salaires de la SNCF sont du même ordre de grandeur que les paiements des usagers).

Moins de transport routier et plus de transport public, font ainsi moins de recettes, plus de dépenses, et donc beaucoup plus de déficit. Le doublement du transport ferroviaire et public, un objectif souvent mentionné de notre politique officielle, implique un doublement des subventions à ces modes, soit 17 milliards de subventions de plus par an. Encore est-ce là un prix d'ami, car on

¹ Publié dans *Les Echos*, 30-31 juillet 2010

² Professeur (émérite), Université Paris XII

peut, on doit, supposer que les lignes qui fonctionnent actuellement sont les plus rentables, et donc que les subventions augmenteront plus vite que l'activité. Une diminution de 20% du transport routier, objectif affiché comme désirable - et déjà atteint dans une ville modèle comme Paris - diminuera les recettes de la route de 7 milliards par an, mais pas les dépenses car il faudra bien continuer à entretenir le réseau routier. Notre cher, très cher, transfert modal national coûtera ainsi quelques 24 milliards de plus par an, le double de ce que nous dépensons actuellement pour toutes universités de France, plus que notre contribution au budget de l'Europe.

Le Grenelle de l'Environnement est un grand pas dans cette direction. Il prévoit dans les dix ans à venir des investissements de plus de 70 milliards dans des lignes TGV nouvelles (en plus de toutes les dépenses d'entretien et de rénovation du réseau existant, sans parler du coût des gares et du matériel roulant). Les paiements des usagers ne rembourseront pas plus de 40% de ces sommes. Voilà donc au moins 40 milliards de dette (ou d'impôts) supplémentaires. Un montant de dépenses comparable est également prévu pour les tramways, avec une rentabilité similaire, et donc un autre trou supplémentaire de 40 milliards dans les finances publiques. A côté de cela, les 4 milliards du canal Seine-Nord, entièrement à la charge du contribuable ou de ses enfants, sont de la menue monnaie.

Bien sûr, cet argent public n'est pas complètement perdu. Il permettra aux riches, qui sont les principaux utilisateurs des TGV, de se déplacer plus rapidement et plus confortablement. Il économisera aussi quelques centaines de milliers de tonnes de CO2 par an - moins que ce que la Chine crache par heure (un million de tonnes). Certes, il n'y a pas que les budgets publics dans la vie d'un pays. Mais il y a aussi les budgets publics, et le malheur des temps veut que les prêteurs, ces salauds de prêteurs, rechignent de plus en plus à les financer.

Quand on aime, on ne compte pas. Quand on ne compte pas, on creuse les déficits. Quand on creuse les déficits sans compter, on se retrouve en Grèce, avec rien d'autre que les yeux pour pleurer. Les Etats-Unis d'Obama mettent sous le coude leurs projets ferroviaires. Même l'Italie, qui n'est pourtant pas un modèle en la matière, commence à se demander si elle peut vraiment se payer des trous financiers comme le pont entre la Calabre et la Sicile ou comme le tunnel ferroviaire du Lyon-Turin. La politique des transports de la France peut-elle être laissée aux seuls bien-pensants du politiquement correct ?