



« Le Covid-19 n'a pas eu d'impact fort sur le financement des transports publics »

Chercheur au Laboratoire Ville Mobilité Transport de l'université Gustave Eiffel et actuellement en délégation CNRS à EconomiX, Philippe Poinso s'est intéressé aux effets de la crise du Covid-19 sur l'offre et le financement des transports collectifs urbains. Entretien.

Avec d'autres collègues, vous avez cherché à mesurer l'impact de la pandémie de Covid 19 sur l'offre et le financement des transports collectifs urbains. Pourquoi ce choix ?

Il existe déjà une littérature scientifique abondante sur la question des pratiques de mobilité. Le financement des services publics locaux, notamment de transports, est aussi au centre de nombreux travaux.

La crise du Covid-19 ayant eu de gros impact sur la mobilité des citoyens, il nous a semblé pertinent de se saisir de cette opportunité pour ouvrir un nouveau champ.

Nous sommes partis de l'hypothèse que cette pandémie, notamment marquée par des périodes de confinement, allait avoir des répercussions sur l'offre et le financement des réseaux de transport en milieu urbain. Et nous avons cherché à les identifier et les mesurer.

Comment avez-vous procédé pour mener vos recherches ?

Il existe des données sur le financement des transports collectifs urbains mais celles-ci ne sont que partiellement accessibles sur les périodes récentes sur le site de l'Observatoire des finances et de la gestion locale.

Nous avons voulu les compléter au travers d'une enquête que nous avons menée auprès des autorités organisatrices de la mobilité.

Une quarantaine d'entre elles, de toutes tailles et situées sur tout le territoire, ont répondu à notre questionnaire.

Nous avons enfin mené quelques entretiens semi-directifs pour approfondir certains points.

On imagine que le Covid-19 a eu un impact fort sur les financements des transports publics urbains...

C'était aussi notre intuition. Mais à notre grande surprise, les autorités organisatrices ne nous ont pas fait part d'un quelconque choc, ou d'un impact fort, sur leurs sources de financement.

Il n'y a pas vraiment d'alerte de leur côté, pas d'inquiétude particulière. Il faut dire que, dans tous les réseaux, les usagers paient une très faible part des coûts des transports publics, de l'ordre de 17% en moyenne.

L'essentiel des financements provient du versement mobilité payé par les entreprises d'au moins onze salariés, ainsi que des contributions émanant des collectivités publiques.

Ces deux sources principales ne se sont pas taries avec la pandémie, elles ont même pu compenser le manque à gagner causé par les moindres flux de voyageurs.

On ne voit donc pas émerger de réflexions sur la nécessité de trouver de nouvelles sources de revenus ?

Cela ne semble effectivement pas être le cas, du moins dans notre échantillon. Il existe pourtant de nombreux travaux de recherches sur cette question, qui explorent principalement deux pistes.

La première, la tarification de la route, avec la mise en place de péages urbains ; la seconde, la captation de la rente foncière, qui vise à récupérer les plus-values générées sur certains territoires par l'amélioration de l'offre de transports.

Il serait d'autant plus opportun d'approfondir ces réflexions que se font jour des résistances sur le bien-fondé et le niveau du versement mobilité à la charge des entreprises.

Faut-il en conclure que la pandémie n'a rien changé à l'offre des autorités organisatrices de la mobilité ?

Il y a malgré tout une évolution notable.

Dans tous les réseaux, quelle que soit leur taille et leur localisation, on observe un développement des politiques de mobilité en faveur du vélo.

Celui-ci est aujourd'hui considéré comme une alternative non seulement dans les grandes villes et les agglomérations mais aussi dans les zones moins densément peuplées.

Les autorités organisatrices de la mobilité tendent donc, partout, à réfléchir à la meilleure manière d'augmenter les usages de ce mode de transport.

Jugez-vous nécessaire de poursuivre ces travaux ?

Absolument. Nous avons mené cette recherche en plein cœur de la pandémie, dès l'année 2020.

Nos résultats ne prennent pas en compte les éventuelles conséquences de la guerre en Ukraine, déclenchée deux ans plus tard.

C'est à la fois une force et une limite. Une force, car nous avons pu isoler les seuls effets du Covid-19 sur l'offre et le financement des transports publics urbains.

Et une limite car ces événements géopolitiques ont pu, depuis, faire évoluer les réflexions et les politiques dans les autorités organisatrices de la mobilité.