© iStock

QUAND LA DETTE PUBLIQUE PÈSE SUR LA CROISSANCE ÉCONOMIQUE : QUELLES IMPLICATIONS POUR LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS ?

YVES CROZET
Professeur émérite à Sciences Po Lyon Laboratoire aménagement économie transports

Les finances publiques de la France sont dans un état critique. Les contraintes budgétaires nous placent dans une nasse financière qui pèsera durablement sur la croissance économique. Quelles sont les implications de cette situation pour le financement des transports et des investissements qu'ils nécessitent, notamment pour leur décarbonation ? Faut-il se préparer à une période de « vaches maigres » ?

L'année budgétaire 2025 commence mal en France. La motion de censure de décembre 2024 a rendu impossible le vote du budget et l'absence de majorité fait craindre une instabilité persistante. Cette période de flottement n'est pas seulement le fruit d'une situation politique inédite. Elle résulte d'une lente dérive issue d'une incapacité collective à maîtriser les finances publiques. Le 29 avril 2024, le président de la Cour des comptes déclarait sur France Info : « La crédibilité de la France est entamée, nous sommes en train de dériver au sein de la zone euro. » Cette situation critique va imposer des ajustements, voire des remises en cause qui auront des effets importants sur le secteur des transports. Pour le montrer, nous commencerons par rappeler ce que signifie, du point de vue macroéconomique, être piégé dans une « nasse financière » qui réduit considérablement nos marges de manœuvre. Au risque de paraître pessimiste, nous étudierons ensuite les répercussions possibles pour les transports et notamment le financement des infrastructures. Dans ce domaine, la France fait depuis des années des efforts conséquents et ses ambitions pour la prochaine décennie sont très fortes. Seraient-elles au-dessus de nos moyens ?

> **« Les déficits publics soutiennent la demande, mais au prix d'un déficit extérieur qui nous a rendus progressivement débiteurs du reste du monde. »**

ANATOMIE D'UNE NASSE FINANCIÈRE

Depuis les travaux de J.M. Keynes (1883-1946), la macroéconomie s'intéresse à l'équilibre entre l'offre et la demande. Les ressources en biens et en services (production + importations) d'un pays sont employées sous différentes formes (consommation, investissements, exportations). L'équilibre global (ressources = emplois)[1] est obtenu par construction, mais il est souvent atteint par le biais de déséquilibres, extérieurs et/ou intérieurs. En France, comme aux États-Unis et au Royaume uni, nous cumulons depuis de nombreuses années un déficit extérieur (paiements courants) et un déficit public. Ces déficits sont qualifiés de « jumeaux », car ils sont apparus en même temps dans les années 1980 aux États-Unis. Dans ce pays, cette situation n'est pas inquiétante. On parle de

Notes

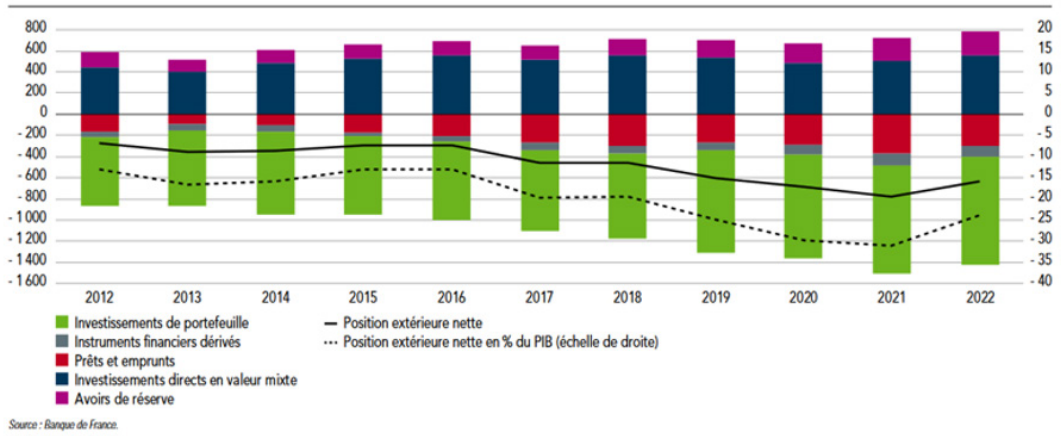
1. En France, en 2023, les chiffres étaient les suivants en milliards d'euros : Production = 2822, importations 1024, soit 3 846 pour les ressources. Et autant pour les emplois : consommation 2 225, Investissement 651, Exportations 968, variation de stocks et objets de valeur 2.

ENCADRÉ 1: LES VARIABLES CLÉS DE LA SOUTENABILITÉ DE LA DETTE PUBLIQUE

La dette publique n'est pas en soi un problème, c'est même le plus souvent une solution. L'État, qui a une durée de vie indéfinie, peut toujours faire de nouveaux emprunts pour rembourser les dettes anciennes. Les problèmes apparaissent quand cette dette dérive trop par rapport au PIB. Le PIB étant la source à laquelle l'État peut puiser, *via* l'impôt, pour rembourser ses dettes. Ce qu'il faut surveiller est donc le ratio dette publique/PIB qui peut s'écrire:

$$\frac{Dette\ Publique\ année\ n}{PIB\ année\ n} = \left[\frac{(Dette\ publique\ n-1)}{PIB\ n-1} x \frac{(1+r)}{(1+g)}\right] + \left[\frac{déficit\ année\ n}{PIB\ année\ n}\right]$$

Avec
r = taux d'intérêt nominal, g = taux de croissance du PIB nominal
Il est donc possible de réduire le ratio de dette, même avec un déficit courant, si g est supérieur à r. En revanche, si r devient supérieur à g, alors se manifeste «l'effet boule de neige» de la dette publique, aggravé par une éventuelle dérive du déficit. En matière de déficit, on s'intéresse au solde primaire, c'est-à-dire le déficit une fois les intérêts de la dette remboursés.
Sur ces bases, il est possible définir ce que l'on appelle le « solde primaire stabilisant », celui qui stabilise la dette. Si par exemple la dette représente 100 % du PIB, que g atteint 4 % et r 3 %, alors un déficit primaire de 1 % du PIB stabilise la dette, mais si c'est le contraire (r = 4 et g = 3) alors il faut dégager un excédent primaire de 1 % du PIB (voir encadré 2 sur le cas de l'Italie).



Source : Banque de France.

Figure 1: Position monétaire extérieure de la France (Md€ échelle de gauche et % du PIB)

déficit «sans pleurs», car tant que le dollar est la monnaie mondiale, les titres émis par le Trésor américain trouvent preneurs sur les marchés financiers. Il en va différemment pour la France. Les déficits publics soutiennent la demande, mais au prix d'un déficit extérieur qui nous a rendus progressivement débiteurs du reste du monde. Sa position monétaire extérieure (créances moins dettes extérieures) est de plus en plus négative, proche de -25 % du PIB. Cela nous place dans les derniers de la classe des pays développés, avec les Anglais, ce qui n'est pas une référence.

DEMANDE, OFFRE, QUAND LA DÉCARBONATION AGGRAVE LA SITUATION

L'équation macroéconomique des pays européens et notamment de la France est de plus en plus complexe pour des raisons qui touchent à la demande, à l'offre et désormais à l'impératif de décarbonation.

- **La demande** des ménages est actuellement faible en volume dans de nombreux domaines (automobile, immobilier, alimentation, énergie…), pour des raisons conjoncturelles, mais aussi structurelles. Dans des sociétés vieillissantes, où le nombre des naissances baisse, la demande publique doit prendre le relais de la demande privée[2]. Le cas du Japon est ici emblématique. Sans son déficit public massif et persistant, le Japon serait en récession permanente. Un soutien public mesuré à l'activité est donc nécessaire, raison pour laquelle des pays «frugaux» comme l'Allemagne ou la Suède vont assouplir leurs règles contraignantes sur les déficits publics. Mais la situation diffère en France du fait d'un déficit public déjà élevé, accompagné d'un déséquilibre de la balance des paiements. Chez nous, tout se passe comme si les dépenses publiques soutenaient les importations. Depuis vingt ans, elles ont augmenté deux fois plus vite que le PIB.
- **Du côté de l'offre, nous constatons un ralentissement tendanciel de la croissance économique.** C'est un phénomène ancien que W. Baumol a décrit en 1967 sous le nom de croissance déséquilibrée *(unbalanced growth)*. Le cœur du raisonnement est le suivant. Avec la tertiairisation de l'économie, le PIB est de plus en plus constitué d'activités où les gains de productivité sont faibles ou inexistants (éducation, police, services à la personne, surveillance…). Les gains de productivité persistent dans l'agriculture et l'industrie, mais le poids relatif de ces

Notes

2. C'est pour cette raison que le pacte budgétaire européen fixe pour le déficit public une limite de 3 % du PIB et pas de 0 %.

deux secteurs diminue. Leur capacité d'entraînement s'étiole du seul fait du poids croissant des activités à faibles gains de productivité, soutenues par des dépenses publiques dynamiques. L'économiste suédois S. Linder a résumé ainsi le problème : les économies développées sont dotées d'une machine productive qui alimente la machine redistributive. Chez nous, la machine redistributive connaît un développement continu et multiforme alors même que la machine productive s'affaiblit (désindustrialisation, baisse de la productivité…). Cette mécanique infernale explique les difficultés spécifiques à la France, lesquelles s'accentuent tant est pressante la demande sociale de dépenses publiques nouvelles[3] (santé, éducation, retraites, ferroviaire…) auxquelles s'ajoutent désormais les dépenses de décarbonation.

- **La décarbonation est indispensable, mais au prix d'importants concours publics,** lesquels se muent en double peine : ils alimentent la machine redistributive en alourdissant la machine productive. C'est, à leur manière, ce que disent J. Pisani-Ferry et S. Mahfouz en pointant du doigt les effets récessifs et inflationnistes de la décarbonation.

> **« Soutenir l'activité et la décarbonation suppose des déficits publics, mais aussi un minimum de croissance pour éviter l'effet boule de neige de la dette publique. »**

- Sur la machine redistributive, ils en tirent une conclusion logique, il faut accroître certains impôts et limiter d'autres dépenses publiques, et donc ralentir la consommation. Mais ils invitent aussi à recourir à l'endettement, ce qui ne résout pas l'impasse financière puisque la machine productive se grippe.
- Beaucoup de mesures liées à la décarbonation viennent en effet alourdir la machine productive et donc pénaliser la productivité. C'est évident dans le secteur des énergies renouvelables ou de l'isolation des logements. Les unes et les autres augmentent les coûts privés. À tel point qu'il faut des subventions associées à un coût de la tonne de CO_2 économisée très élevé.

Si les décideurs publics européens sont dans une position délicate, alors la France est dans une situation critique. Soutenir l'activité et la décarbonation suppose des déficits publics, mais aussi un minimum de croissance (et/ou d'inflation) pour éviter l'effet boule de neige de la dette publique (encadré 1). Sachant que cette croissance sera à la source d'émissions de CO_2, il existe un conflit d'objectifs. Comment hiérarchiser les priorités ?

Si la baisse des émissions de CO_2 est la priorité des priorités, alors une « solution » pourrait être d'accroître les prélèvements obligatoires pour réduire la consommation et donc la croissance, et par là même les émissions. Dans le même temps, les dépenses publiques en faveur de la décarbonation pourraient croître, notamment grâce à l'emprunt. Nous aurions alors à la fois décroissance du PIB (et des revenus) et croissance de la dette. Une situation peu soutenable financièrement et peu acceptable socialement même si certains cherchent à valoriser l'idée en parlant de « croissance verte ».

C'est pour cette raison que la croissance reste la principale priorité des politiques publiques nationales et européennes. C'est la base sur laquelle la décarbonation pourra être financée et acceptée socialement. Le maintien de la croissance est aussi un moyen d'éviter la dérive de l'endettement public (encadré 1). Notons que ce choix implique une décarbonation sans doute assez lente, notamment dans le domaine des transports, puisque, par exemple, les transports routiers de marchandises, les transports aériens et les transports maritimes seront encore longtemps dépendants du pétrole.

UN SCÉNARIO À L'ITALIENNE ?

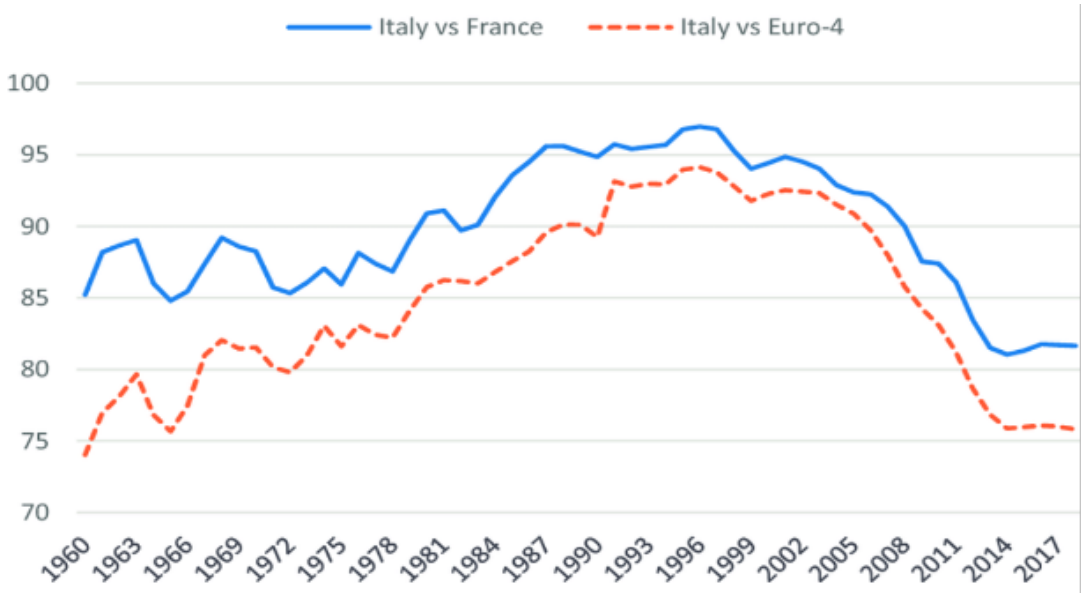
Malgré les incertitudes, la feuille de route est bien là et ne doit pas être abandonnée : croissance économique, aides à la décarbonation et maîtrise des finances publiques. Cependant, pour la France, respecter cette feuille de route devient une gageure puisque malgré des déficits et un endettement élevés, la croissance économique plafonne. Deux scénarios de crise peuvent alors être envisagés en observant l'Italie qui nous a en quelque sorte précédés dans l'expérience de la nasse financière.

- Le scénario le plus dramatique a été évoqué dans *Les Echos* par Emmanuel Combe[5]. Le surendettement public se traduirait par une crise financière majeure (dégradation de la note financière, hausse des taux d'intérêt…) conduisant, dans la foulée d'une crise politique, à un défaut de paiement[6]. Ce scénario n'est pas impossible si nous persistons dans le déni de la gravité de la situation. Cette forme ouverte de crise serait dramatique pour la France, comme elle l'a été pour la Grèce,[7] mais aussi pour la zone euro et l'avenir de l'Union européenne compte tenu du poids de l'économie et de la dette françaises.
- Un autre scénario de crise prend une plus forme larvée comme en Italie depuis le milieu des années 1990. Comme le montre la figure 2, dans la péninsule, le PIB par habitant a régulièrement perdu du terrain sur la France et les principaux pays de la zone euro. La France est en train d'emprunter ce chemin : gains de productivité faibles, déficits publics contraints par le niveau de la dette, impossibilité d'alimenter la machine revendicative, pertes de pouvoir d'achat, sentiment général de déclassement… Avec les conséquences politiques que l'on sait !

Notes

3. La France détient le record du monde des dépenses sociales (retraites, santé, chômage…) dans le PIB : 33 % !
4. https://fipeco.fr/pdf/Italie%20Belgique%202024.pdf
5. https://www.emmanuelcombe.fr/dette-publique-une-seule-issue-mais-quand-les-echos/
6. Le défaut partiel de paiement des créanciers vient d'être pratiqué par des entreprises françaises comme Casino, Atos et Altice. Les dettes ne sont pas forcément faites pour être remboursées…
7. Dans ce pays, qui a en quelque sorte expérimenté la décroissance, le niveau nominal des pensions de retraite a été diminué à 14 reprises !

Figure 2 : le décrochage de l'Italie



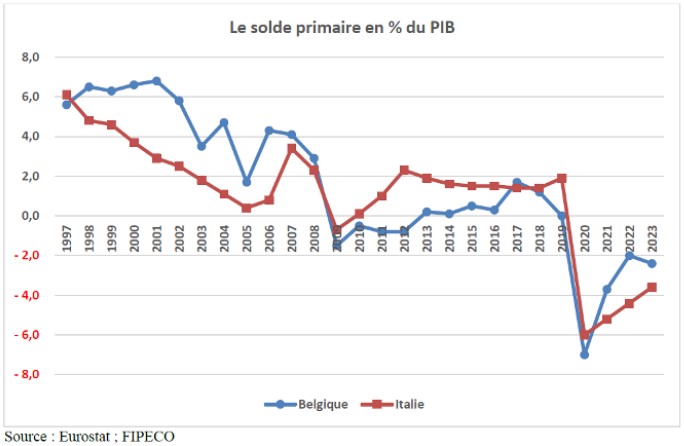
Three decades of "catching up," 25 years of "falling behind": real GDP per person in Italy relative to France/ Euro-4, 1960-2018. Source: author's calculation based on AMECO data.

ENCADRÉ 2 : LES EFFORTS MAL RÉCOMPENSÉS DE L'ITALIE

Dans une note de Fipeco[4], François Ecalle compare l'évolution des dettes publiques de l'Italie et de la Belgique. En 1997, ces deux pays sont déjà très endettés, respectivement 117 et 124 % du PIB. À la fin de 2023, celle de l'Italie atteignait 137 % alors que celle de la Belgique était tombée à 105 %. Que s'est-il passé ?

Les deux pays ont fait des efforts budgétaires importants et notamment l'Italie qui, de 1997 à 2019, a dégagé un solde primaire positif à l'exception de 2009. Cela a permis de stabiliser la dette durant les années 2012-2019, avant la pandémie.

Dans le même temps en France, le solde primaire a toujours été négatif, raison pour laquelle notre dette est passée, dans la même période de 59 à 112 % du PIB. Nos voisins transalpins ont donc été beaucoup plus sérieux que nous, au prix de contraintes fortes sur les budgets publics, et notamment les salaires des fonctionnaires. Pourtant, cela n'a pas suffi, car, même si l'Italie, grâce à l'euro, a bénéficié d'un taux d'intérêt proche de celui des pays de la zone, il a été souvent supérieur à g. Pour éviter la dérive de la dette, il aurait fallu dégager des soldes primaires encore plus importants. Nous sommes donc prévenus. Pour stabiliser notre dette, il faudra réduire drastiquement les déficits, mais cela ne suffira pas si la croissance du PIB est insuffisante.



Source : Eurostat ; FIPECO

Ce décrochage de l'Italie[8] ne doit pas faire oublier quelques bons résultats. Ainsi, en 2024 l'Italie est devenue le 4e exportateur mondial, derrière la Chine, les États-Unis et l'Allemagne, devançant le Japon (la France est 7e). Il en résulte une balance commerciale excédentaire, mais principalement du fait du bas niveau des importations, fruit d'une demande intérieure bridée. La machine productive italienne ne manque donc pas d'atouts, elle sait aller chercher à l'étranger la demande qui fait défaut dans le pays. Mais cela n'empêche pas le décrochage (voir encadré).

LES TRANSPORTS ET LA MENACE DES « VACHES MAIGRES »

La principale leçon du décrochage italien rejoint le raisonnement selon lequel il existerait un point de bascule (*tipping point*) à partir duquel la dette deviendrait un facteur de ralentissement économique.

Il est illusoire d'avancer une valeur précise de ce point de bascule,[9] car d'autres facteurs entrent en ligne de compte comme nous l'avons vu avec les États-Unis. Mais les cas

Notes

8. https://www.researchgate.net/figure/Three-decades-of-catching-up-25-years-of-falling-behind-real-GDP-per-person-in_fig1_337369161
9. Après la crise des *subprimes*, C.M. Reinhart et K.S.Rogoff ont affirmé qu'il ne fallait pas franchir un seuil de 90 % du PIB.

Autorisations d'engagement En Md€ 2021 (sauf référence et SNCF R)	2018-2022	2023 - 2027				2028 - 2032			
	Référence (€courants)	Attentes exprimées mars 2022	Scénario Cadrage budgétaire	Scénario Planification écologique	Scénario Priorité aux infrastructures	Attentes exprimées mars 2022	Scénario Cadrage budgétaire	Scénario Planification écologique	Scénario Priorité aux infrastructures
État AFIT FRANCE	17,2	31,0	8,6	23,7	28,9	37,1	17,4	31,7	35,6
Cofinanceurs sur AFIT FRANCE (collectivités, UE, MOA…)	25,3	42,7	10,3	24,0	32,4	41,2	19,7	29,7	31,6
État P203 (partiel : périmètre COI)	4,4	4,2	4,4	5,2	5,2	4,2	4,9	5,4	5,4
SNCF R	13,7	16,5	14,3	14,3	14,3	19,0	14,2	14,2	14,2
SGP	15,8	17,2	17,2	17,2	17,2	9,6	9,6	9,6	9,6
Total	76,3	111,6	54,8	84,3	98,0	111,0	65,8	90,4	96,2

Tableau 1: Crédits d'engagement tous financeurs confondus en Md€ (valeurs 2021)

de l'Italie hier et sans doute de la France demain nous invitent à nous interroger sur les cercles vicieux qui peuvent découler du surendettement public. Nous le ferons ici en nous concentrant sur le secteur des transports.

UNE AUTRE FAÇON DE COMPRENDRE LE « MUR D'INVESTISSEMENT »

Dans son rapport de 2023, le Conseil d'orientation des investissements (COI) déclarait : « Nous sommes devant un mur de dépenses d'investissement qui annonce un mur de dépenses de fonctionnement. » Cette formule a été émise et comprise comme une promesse. Il suffisait de trouver des solutions financières. Mais avec la crise des finances publiques, y compris au sein des collectivités territoriales, la formule change de sens, le mur devient un obstacle infranchissable. C'est aujourd'hui d'autant plus évident que le niveau des coups partis laisse peu d'espoirs pour les projets encore dans les limbes de la programmation publique. Le rapport établissait page 113 le tableau récapitulatif suivant.

Dans la première colonne apparaissent les sommes prévues pour la période 2018-2022 (LOM). Dans les colonnes suivantes, pour 2023-2027, puis pour 2028-2032, sont indiqués les montants espérés par le rapport intermédiaire du COI de 2022 (111,6 puis 111 Md€) et les montants des nouveaux scénarios, moins ambitieux. Le premier scénario (cadrage budgétaire) étant ce qui est probable ; les deux suivants, ce qui est souhaité. Ce qui est notable est que d'un scénario à l'autre, les montants augmentent beaucoup, mais seulement pour les lignes 1 et 2 du tableau. Pratiquement pas de changement pour les 3 dernières, dont SNCF Réseau et la SGP. Or les lignes 1 et 2 correspondent à une multitude de projets locaux, de moyenne envergure, comme les SERM, ou une accélération sur certains projets de lignes nouvelles (PACA, Paris-Normandie) dont la spécificité est le phasage possible de leur réalisation sur plusieurs dizaines d'années.

> **« Ni le tunnel Lyon-Turin et ses accès, ni le canal Seine-Nord, ni les futures LGV « Castex » ne seront aptes à dégager des péages couvrant les dépenses d'exploitation. »**

La situation des finances publiques rappelée ci-dessus nous conduit à penser que nous aurons au mieux le scénario dit « cadrage budgétaire ». À l'échelle nationale, les « coups partis » sont déjà très coûteux comme le rappelle le COI (pages 165 et 166). Les principaux engagements de l'AFIT de 2023 à 2027 : Lyon-Turin, tunnel de base, 1,63 Md€ ; CPER transports en commun Île-de-France 1,47 Md€ ; CPER volet routier, 1,48 Md€ ; Canal Seine-Nord, 0,95 Md€ ; TET matériel roulant, 0,75 Md€, CPER volet ferroviaire, 0,74 Md€, LGV Bretagne-Pays de Loire, 0,51 Md€, LGV Nîmes-Montpellier, 0,48 Md€. Soit un total de 8 Md€ qui absorbe la quasi-totalité des 8,6 Md€ prévus pour l'AFIT (cf. tableau 1, première ligne et 4e colonne). Or, en 2025, les crédits de l'AFITF ont déjà été amputés d'un milliard par rapport à 2024. Que va-t-il rester pour les SERM et autres nouveaux projets ?

Les « grands projets » sont mis à leur actif par leurs promoteurs, mais ils constituent un passif pour les finances publiques. Pour étaler dans le temps les frais de construction (cf. les PPP), mais aussi pour subventionner l'exploitation. Ni le tunnel Lyon-Turin et ses accès, ni le canal Seine-Nord, ni les futures LGV « Castex » ne seront aptes à dégager des péages couvrant les dépenses d'exploitation. Pour le Grand Paris Express, les frais de fonctionnement se sont aussi révélés un casse-tête pour Île-de-France Mobilités. Il existe aussi un mur difficile à franchir pour les dépenses de fonctionnement. En résumé, nous ne pourrons pas tout faire et deux points méritent d'être soulignés :

- En ce qui concerne les nouvelles infrastructures, les marges de manœuvre sont réduites et déjà largement hypothéquées par les coups partis. Les milliards espérés pour les SERM ne seront pas au rendez-vous ou très inférieurs aux sommes attendues.
- Les investissements nouveaux seront d'autant plus difficiles à financer que les dépenses de fonctionnement vont continuer à croître.

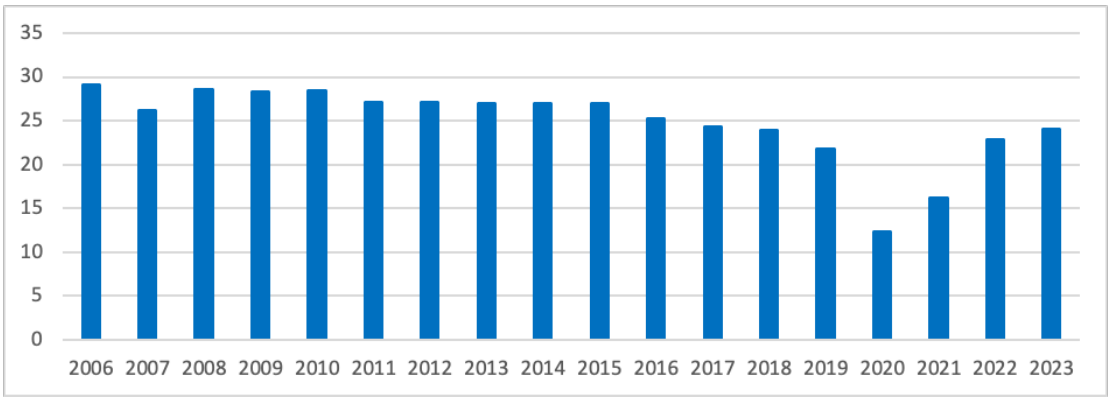


Figure 2 : Intensité du trafic sur les LGV (million de passagers.km par kilomètre de réseau)

UNE « CONFÉRENCE DE FINANCEMENT » POUR QUOI FAIRE ?

La conférence de financement annoncée est donc fondée sur une ambiguïté qui éclaire la difficulté de sa mise en œuvre. Ce qui est attendu de cette conférence est la poursuite de la fuite en avant :

- Fuite en avant des dépenses de fonctionnement. Elle motive la demande des élus locaux pour l'accroissement du versement mobilité (VM), lequel est à près de 80 % utilisé pour couvrir les déficits de fonctionnement. La dérive des dépenses d'exploitation est générale. En Île-de-France, les dépenses de fonctionnement du Transilien en euro constant ont augmenté de 31 % de 2013 à 2023 alors que la fréquentation a légèrement baissé. Pour la même période, les réseaux de Province ont vu leur fréquentation progresser de 11 %, mais toujours en euro constant, les subventions de fonctionnement ont progressé de 17 %. Où sont donc passés les rendements croissants attendus de la massification des flux ?
- Fuite en avant dans l'investissement alors même que le risque est que la fréquentation ne suive pas et que les effets sur la décarbonation soient très faibles. Une remarque qui vaut tant pour les transports publics urbains que pour le TER et le TGV. Pour ce dernier par exemple, l'extension du réseau s'est traduite par une lente érosion de l'intensité de trafic. La récente progression de la demande permet à peine de retrouver les niveaux constatés avant l'ouverture des 4 lignes nouvelles en 2017.

La conférence de financement va donc commencer par un tour d'horizon des diverses façons de poursuivre la fuite en avant.

- La première piste, évoquée en son temps par le ministre P. Vergriete, est que l'Europe serve de pompier en levant de nouveaux emprunts. Le raisonnement est juste techniquement (des financements nouveaux sont nécessaires et l'UE n'est pas très endettée) et politiquement (renforcer l'adhésion des pays membres). Étant en situation de déficit excessif, la France n'est pas bien placée pour plaider cette cause. Sauf si elle se trouvait dans une situation critique, identique à celle qui a valu à l'Italie de bénéficier de près de 200 Md€ d'aides européennes dans le cadre du plan de relance européen de 750 Md€. C'est un scénario de sauvetage dans une situation d'urgence !
- La seconde piste est que la France puisse lever de la dette d'une façon nouvelle. Mais de nombreuses solutions possibles ont déjà été utilisées, notamment par N. Sarkozy. Pour investir dans le réseau autoroutier, prolongation des concessions ; pour la recherche, grand emprunt ; pour les LGV, PPP financés par l'AFITF pendant vingt-cinq ans, et endettement des collectivités territoriales. Ces dernières, aujourd'hui sollicitées pour la rénovation du réseau classique, ne sont guère favorables aux PPP. Par contre, pour les exécutifs régionaux, le recours à l'emprunt n'est pas exclu notamment dans le cadre de sociétés de projets. Mais quelle est la capacité d'endettement des régions ? En Aquitaine, de 2019 à 2023, le taux d'endettement est déjà passé de 85 à 125 % des recettes de fonctionnement, lesquelles sont menacées de réduction. Une situation analogue prévaut dans les Hauts-de-France. L'incertitude sur les recettes de fonctionnement va donc limiter le recours à l'endettement.
- Une troisième piste serait de trouver des ressources fiscales nouvelles, lesquelles peuvent servir de base à une levée de dette comme dans le cas de la Société des grands projets (SGP). Mais les bases fiscales de Province sont sans commune mesure avec celles de l'Île-de-France. La création d'un VM régional est évoquée, mais jusqu'où peut croître le VM qui en **euro constant** a déjà été multiplié par 4 en vingt ans ?
- Une quatrième piste consiste à lorgner du côté des recettes des autoroutes à péage. Nous montrerons dans le prochain numéro les limites de ce type d'exercice.
- Une cinquième piste consiste à se tourner du côté des usagers pour qu'ils contribuent plus largement au financement des services de transport. La région Île-de-France vient de décider d'ajuster désormais systématiquement ses tarifs sur la hausse des prix. Mais ce n'est pas la tendance générale. Ailleurs, la « marche vers la gratuité » des TCU se poursuit !

Les options disponibles ne le sont donc pas vraiment. Si une conférence de financement a lieu, ce qui n'est pas acquis, elle débouchera sur quelques ajustements du VM, mais sans doute pas plus.

Elle va plus probablement entériner le fait que les transports n'échapperont pas à la nasse financière. Les exécutifs nationaux et régionaux ainsi que les autorités organisatrices vont découvrir les contraintes que connaissent depuis longtemps les AOM italiennes et que laissait présager le projet de budget du gouvernement Barnier : la réduction des moyens ! ■