

Financement des projets de TCSP

Évolution des relations État – Collectivités locales en France

Patricia Varnaison Revolte – CERTU

**Journées Nationales des Transports
Urbains - Rabat
23-24 septembre 2013**



Évolution du positionnement de l'État français sur les projets de TCSP de province

- Jusqu'au milieu des années 80 (lois de décentralisation 1982), l'État local est fortement impliqué dans les projets
 - 1ères lignes de métro de Marseille (1977), Lyon (1978), Lille (1983)
 - 1ères lignes de tramway de Nantes (1985), et Grenoble (1987)
 - La passation entre État et collectivités se fait progressivement,
 - Les collectivités n'ont pas encore les compétences techniques
 - L'État encourage la ré-introduction du tramway avec une technologie moderne (concours Cavaillé 1974)
 - L'État finance une part importante des projets
- A partir de 1994, l'État affiche son concours financier aux projets dans des circulaires (1994 puis 2001)



Les circulaires 1994 et 2001 d'aide de l'État français aux projets TC

- Une formule de « guichet »
 - Des taux de subvention sont affichés
 - Un dossier de prise en considération doit être réalisé et sert de base de discussion entre la collectivité et l'État
 - L'État a des exigences qui augmentent dans le temps sur le contenu des dossiers
 - L'intégration du projet dans une politique globale de déplacements (PDU obligatoire à partir de 1996 pour les agglomérations de plus de 100 000 habitants)
 - Étude socio économique, indicateurs particuliers, éléments d'évaluation ...
- Avantages de la formule
 - Pour l'État : la possibilité de demander des améliorations du projet pour qu'il réponde mieux à des objectifs de l'État
 - Évaluation des projets, retours d'informations, prise en compte des quartiers sociaux ...
 - Pour la collectivité : une certaine assurance d'obtenir in fine une subvention sur le projet après accord sur le dossier de prise en considération
- L'État ne se contente pas de financer, il accompagne
 - Une période de forte production de guides techniques sur l'évaluation des TCSP en France, sur les Plans de déplacements urbains ... commandés au Certu
 - L'État subventionne et propose des méthodes d'observation : enquêtes ménages déplacements

2004 : arrêt des subventions de l'État français à la stupéfaction générale

- Pour des raisons budgétaires, l'État français arrête ses subventions aux projets de TCSP
- La France devient le seul pays au monde qui ne subventionne plus des projets lourds comme des métros et tramways
- Pourtant les élus locaux de tous les partis politiques sont favorables à des aides de l'État
- L'État français réintroduit des subventions dans le cadre de la grande démarche nationale du Grenelle de l'environnement, mais sous forme d'appels à projets

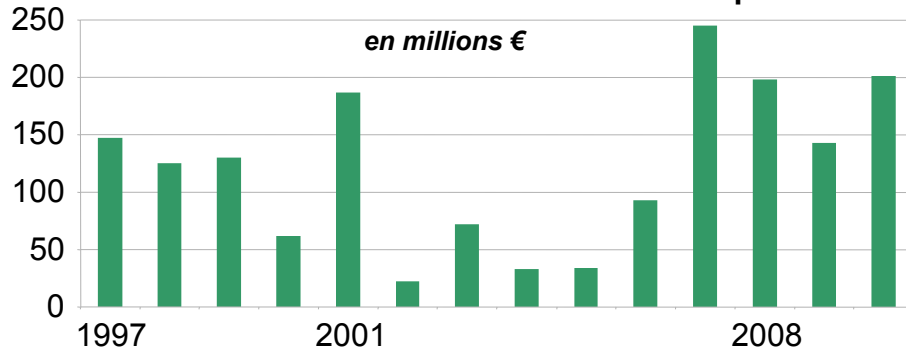


2008 – 2010 – 2013 des appels à projets

- La formule « Appel à projets » diffère de la circulaire
 - Des taux de subvention maximum affichés, pas de minimum
 - Un montant global affiché par l'État et partagé entre les projets
 - Tous les projets ne sont pas forcément financés
- Avantages / inconvénients de la formule
 - Pour l'État : une subvention globale, un affichage politique fort
 - 800 M€ en 2008, 600 M€ en 2010, 450 M€ annoncés pour 2013
 - De nombreux projets à instruire en même temps
 - Des projets inégaux, à prendre ou à laisser !
 - Pour les collectivités :
 - De la vigilance : il faut être prêt pour les appels à projets
 - Pas de garantie d'un appel à projets ultérieur
 - Pas de négociation avec les services de l'État
- Un accompagnement de l'État qui reste fort, demandé au Certu
 - Enseignements des appels à projets précédents
 - Guide méthodologique pour la mise en œuvre des projets

Aide de l'État aux investissements de province

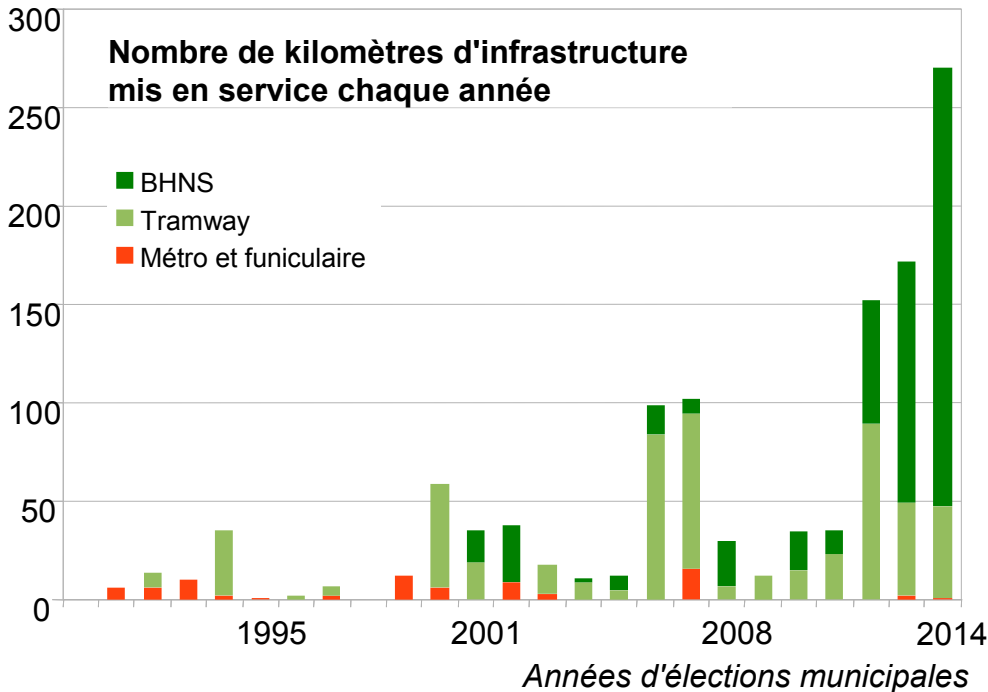
en millions €



Des aides de l'État globalement un peu plus importantes avec les appels à projets que pendant la période des circulaires

Nombre de kilomètres d'infrastructure mis en service chaque année

- BHNS
- Tramway
- Métro et funiculaire



Mais réparties sur beaucoup plus de projets

Au final

- Une période de guichet via les circulaires
 - des aides « sur mesure »
 - des projets discutés au cas par cas, une part de négociation
 - peu de projets, plutôt bien subventionnés
- Une période d'appels à projets
 - en partie guidée par l'augmentation très forte du nombre de projets
 - une formule probablement moins égalitaire, il faut être prêt au bon moment
 - beaucoup de projets, dont certains faiblement subventionnés
- Dans les deux cas un accompagnement méthodologique de l'État et des retours d'expériences



Merci de votre attention

Patricia Varnaison Revolle – CERTU

patricia.varnaison-revolle@developpement-durable.gouv.fr

Au 1er janvier 2014, les 8 CETE, le Certu, le Cetmef et le Sétra fusionnent pour donner naissance au Cerema

**Journées Nationales des Transports
Urbains - Rabat
23-24 septembre 2013**

