Crise énergétique : de la hausse des tarifs à la réduction des fréquences des métros ou tramways, le casse-tête des transports publics pour amortir l'explosion de leur facture d'énergie

22/09/2022 à 18h50



Les réseaux de transport public sont confrontés à une explosion de leur facture énergétique et réfléchissent aux moyens de l'amortir, certains n'excluent pas une hausse des tickets de transport. Les autorités organisatrices de la mobilité des agglomérations françaises réfléchissent à des pistes pour amortir ces surcoûts, de la hausse des tarifs à la réduction des fréquences des métros ou tramways. Le Groupement des autorités responsables de transport s'est saisi du sujet et plaide déjà pour une baisse de la TVA ou encore la transformation des aides remboursables Covid-19 en subvention. A Toulouse, Tisséo prévoit une multiplication par quatre de celle d'électricité l'an prochain.

En début de semaine, l'université de Strasbourg a pris une décision radicale pour faire face à l'explosion de sa facture

d’énergie : la fermeture du campus deux semaines de plus cet hiver. En coupant les interrupteurs et les chauffages, l’établissement d’enseignement supérieur espère réduire ses dépenses. Mais ce qui est possible pour des bâtiments, ne l’est pas pour les réseaux de transport public qui ne peuvent pas stopper du jour au lendemain l’activité des métros, trams et autres bus au gaz de la France entière.

Et pourtant, rares sont ceux qui ne cachent pas leurs préoccupations face à la flambée du prix de l’électricité et du gaz. « *En 2022, le montant de notre facture d’électricité est de 6 millions d’euros. Notre contrat s’achève à la fin de l’année et nous sommes en train de renégocier les tarifs pour l’an prochain. Selon les projections, nous pourrions passer à un montant de 24 millions d’euros* », explique Jean-Michel Lattes, le président de Tisséo Collectivités, l’autorité organisatrice de la mobilité (AOM) à Toulouse.

De quoi donner des sueurs froides lorsqu’on sait que cela ferait passer le coût de l’énergie dans le budget du réseau toulousain de 2,5 % à près de 10 %. **Le plus simple serait de le répercuter sur les tarifs en vigueur. Mais cette solution serait très impopulaire en cette période d’inflation**, surtout quand les usagers toulousains viennent de voir leur ticket à l’unité prendre 10 centimes et qu’à compter de cette année, les titres et les abonnements Tisséo vont augmenter de 2 % tous les ans jusqu’en 2026. « ***Nous avons regardé quelles étaient les pistes d’économie, notamment celle de réduire la cadence des rames de métro, alors qu’aujourd’hui nous avons à certains moments un passage à moins de deux minutes d’intervalle*** », avance Jean-Michel Lattes, qui écarte la piste de la hausse de tarifs. […]

De nombreuses autorités organisatrices de la mobilité se sont engagées dans la transition énergétique en achetant des bus hybrides ou roulant au biogaz. Ces explosions de factures énergétiques pourraient pousser certains à freiner leurs projets, et conserver encore quelques années leurs bus qui

roulent au gazole. A Lyon, le Sytral n’a pas l’intention de faire marche arrière, même si son budget énergie va passer de 40 millions d’euros cette année à 55 millions d’euros l’an prochain. Il continuera à changer la motorisation de son réseau bus pour de l’électrique et du GNV. Mais si cette hausse devait perdurer, « *l’équilibre financier de Sytral Mobilités serait naturellement fragilisé sans compter les conséquences du Covid* », indique un de ses porte-paroles.

20 minutes