

Étude pour objectiver le débat sur la gratuité totale des transports publics en France

Recueil de positions relatives
à la gratuité totale
des transports publics

Table des matières

Position de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports	p. 5
Position de la Fédération nationale des transports de voyageurs	p. 13
Position du Groupement des autorités responsables de transport	p. 17
Position du Mouvement des entreprises de France et du Mouvement des entreprises de France Île-de-France	p. 23
Position commune de l'Union des transports publics et ferroviaires et de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports	p. 35

Position de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports

La gratuité des transports urbains : une idée séduisante mais peu utile, des effets pervers sous-estimés

Septembre 2018

Les faits

Le financement des transports urbains

Le financement des transports urbains est assuré :

- par les aides des collectivités aux autorités organisatrices de la mobilité (AOM) ;
- par le versement transport (VT) des employeurs publics et privés de plus de 11 salariés ;
- par les recettes venant des usagers.

Les usagers financent environ un tiers des coûts d'exploitation. Si on tient compte à la fois de l'exploitation et des investissements, leur contribution moyenne n'est que d'environ 20 %. À de rares exceptions près (Lyon, Nantes, Strasbourg), cette contribution a baissé depuis 10 ans, et les collectivités locales cherchent aujourd'hui à corriger cette évolution.

La part des employeurs a au contraire augmenté avec l'extension de la prime transport (remboursement de 50 % du prix de l'abonnement domicile-travail) et les augmentations du taux du VT. La gratuité est financée, surtout dans les grandes agglomérations (Aubagne, Niort, Dunkerque), par la hausse du VT.

La gratuité dans les villes françaises

La gratuité des transports collectifs urbains (TCU) a été instaurée ces dernières années dans une trentaine d'agglomérations françaises, initialement dans des agglomérations de taille réduite (moins de 30 000 habitants). Elle s'est cependant étendue peu à peu à des agglomérations plus importantes : Gap (49 000 habitants), Vitry (65 000), Compiègne (74 000), Châteauroux (76 000), Castres-Mazamet (83 000), Aubagne (100 000), Niort (118 000) et, très récemment, Dunkerque (200 000).

La gratuité ne concerne qu'une part marginale de la population desservie par les TCU, environ 2 %. Mais l'idée se répand, surtout en période électorale. La maire de Paris, Anne Hidalgo, s'y est dite favorable et en a ensuite lancé l'étude.

Les agglomérations qui adoptent la gratuité pour tous et sur l'ensemble de leur réseau

Ce sont des agglomérations où l'offre de TCU est très médiocre (pas de TCSP, fréquences faibles), donc pas trop coûteuse pour la collectivité locale, et où les recettes sont donc faibles (le taux de couverture des coûts n'est que de 10 % à Dunkerque), ce qui rend la gratuité peu coûteuse à court terme (4,5 M€/an à Dunkerque). *La perte de recettes dans l'hypothèse d'une offre améliorée n'est jamais citée.*

À Strasbourg ou à Grenoble, la gratuité coûterait plus de 50 M€ par an ; à Lille, 100 M€ ; à Paris, 3 milliards (soit le montant des investissements en Île-de-France).

Les motivations de la gratuité

Quatre motivations, en partie liées, sont citées par les élus partisans de la gratuité.

1 — Même peu développé, le réseau de TCU est coûteux mais il est indispensable

aux captifs, on ne peut pas le supprimer : « on préfère des bus gratuits et pleins que des bus payants à moitié vides ».

2 — La gratuité garantira le droit au transport des captifs (familles en particulier) et augmentera le pouvoir d'achat des habitants ayant des revenus modestes.

3 — En créant un choc financier et psychologique, la gratuité attirera les automobilistes, d'où une diminution de la congestion, de la pollution de l'air, du bruit, des accidents.

4 — La gratuité permettra de redynamiser l'activité commerciale du centre-ville.

Des avantages indéniables à court terme

L'usage des transports urbains est simplifié pour l'utilisateur, les montées/descentes dans les véhicules sont plus rapides (on peut supprimer l'obligation de monter par l'avant des bus). Mais les bus risquent d'être saturés en raison de la hausse de la fréquentation.

Le travail des conducteurs est facilité. Les frais de billetterie et de contrôle (ils représentent entre 5 et 7 % des recettes commerciales), les conflits avec les contrôleurs et les litiges avec l'exploitant disparaissent.

On entend parfois dire que la gratuité dévalorise le transport public, provoque une occupation abusive des bus ou induit du vandalisme : de fait, la gratuité a généralement une bonne image de marque, et le vandalisme reste un phénomène peu important, voire marginal.

Pourquoi donc critiquer la gratuité ? Parce qu'elle est peu utile, et dangereuse à moyen terme.

1 La gratuité est une mesure peu utile

La gratuité n'est ni nécessaire pour atteindre les objectifs 1 et 2...

1 — La gratuité provoque en général une hausse notable de la fréquentation du réseau, parfois même spectaculaire. Cependant cette hausse ne doit pas faire illusion : la fréquentation n'est plus mesurée mais « estimée » (donc souvent surestimée, comme à Tallinn) ; la fréquentation initiale est en général très faible en raison de la médiocrité de l'offre. Les bus peuvent être saturés, c'est le cas à Dunkerque.

Mais la gratuité n'est pas nécessaire. On peut augmenter fortement la fréquentation en améliorant l'offre (priorités de circulation, fréquences renforcées) ; en réduisant l'espace accessible à la voiture et en augmentant le coût du stationnement ; ou encore, comme à l'étranger, en introduisant le péage urbain.

Lyon détient un double record : les tarifs les plus élevés de France et la fréquentation la plus élevée de France (hors Île-de-France) : 320 voyages par an et par habitant. Inversement, à Aubagne et à Niort, la fréquentation (environ 55 voyages) reste inférieure à la moyenne (environ 70 voyages) observée dans

les agglomérations de populations comparables (un peu plus de 100 000 habitants) malgré la gratuité (à Angoulême, Arras, Bourges : environ 90 voyages).

2 — La gratuité garantit le droit au transport des captifs et accroît leur pouvoir d'achat. Mais pourquoi se priver de la contribution des usagers solvables ? Une tarification solidaire, indexée sur le quotient familial (avec des seuils évoluant en fonction de l'augmentation du coût de la vie), est adaptable aux moyens financiers de chaque usager et peut elle aussi assurer le « droit à la mobilité » de chacun (Strasbourg) ; elle peut impliquer la gratuité pour les personnes sans ressources. La FNAUT est hostile à la gratuité pour tous mais favorable à la gratuité pour ceux qui en ont besoin.

...ni suffisante pour atteindre les objectifs 3 et 4.

3 — La gratuité attire les captifs, les piétons et les cyclistes mais elle n'est pas suffisante pour attirer massivement les automobilistes : le choc psychologique espéré ne fonctionne pas. Seule l'amélioration de l'offre et les mesures de restriction du trafic individuel les incitent à changer de comportement.

À Hasselt, 21 % des nouveaux usagers des bus étaient d'anciens piétons (9 %), cyclistes (12 %) ou automobilistes (16 %). Les parts de chaque mode de déplacement étant connues lors de l'introduction de la gratuité (voiture et taxi 70 %, 2RM 4 %, bus 4 %, vélo 13 %, marche 9 %), Frédéric Héran a calculé que la gratuité des bus a attiré 4 % des piétons, 3,4 % des cyclistes et seulement 0,9 % des automobilistes. Au total, la part modale du transport collectif a augmenté d'à peine 1,5 %. À Châteauroux, un usager nouveau des bus sur deux était automobiliste, la part modale du bus est passée de 2 à 4 % mais celle de la voiture n'a diminué que de 70 % à 69 % : elle est inférieure à 50 % à Lyon, Strasbourg et Grenoble...

4 — La gratuité attirant peu les automobilistes, le cadre de vie des centres évolue peu. Elle tend même, comme celle des autoroutes urbaines radiales ou le bas prix de l'essence, à renforcer l'étalement urbain générateur de trafic automobile (il est d'ailleurs difficile de fixer une limite géographique à la gratuité des transports : si le transport urbain est gratuit, pourquoi pas le TER ?). Il serait plus efficace de bloquer l'extension des commerces et services périphériques, et d'arrêter de construire des parkings centraux, car les piétons et les cyclistes sont de meilleurs clients des commerces que les automobilistes.

2

La gratuité est contre-productive à moyen terme

Pour la FNAUT, défendre les usagers ne consiste pas à réclamer les tarifs les plus bas possibles, voire la gratuité. En effet la gratuité est une fausse bonne idée malgré ses apparences séduisantes à court terme car, à moyen terme, ses effets pervers desservent les intérêts des usagers et de la collectivité.

1 — Les moyens financiers des collectivités locales diminuent alors que les besoins de transport public croissent. Or la gratuité monopolise les ressources nécessaires

pour investir et renforcer l'offre.

Des investissements ont été abandonnés à Aubagne (tram-train) et Niort (BHNS), pour des raisons financières entre autres. À Niort, l'offre a même été réduite. À Dunkerque, l'offre est améliorée mais le tramway a été écarté au profit du BHNS, moins coûteux. À Toulouse et à Pau, les promesses électorales de gratuité des anciens maires PS n'ont pu être tenues. À Amiens, la maire UDI Brigitte Fouré déclarait en 2014 : « la gratuité partielle ou totale des transports sera envisagée... si les finances le permettent ».

2 — C'est en raison de son coût excessif que des grandes villes (Bologne en Italie, Castellon de la Plana en Espagne, Hasselt en Belgique, Sheffield et Rotherham en Angleterre, Seattle aux USA) et des villes plus petites (Templin et Lübben, environ 15 000 habitants, en Allemagne ; Trebon, 9 000 habitants, en République tchèque ; Kristinehamn, 24 000 habitants, en Suède) ont fini par abandonner la gratuité. Ces villes se sont concentrées sur l'investissement et l'offre. Bologne dispose aujourd'hui d'un remarquable réseau de transport urbain et périurbain qui n'aurait jamais vu le jour si la gratuité avait été pérennisée.

Deux villes françaises seulement, Provins et Colomiers, ont dû abandonner la gratuité quand la gestion de leurs transports locaux a été reprise par une intercommunalité plus vaste (STIF, Toulouse).

3 — Le versement transport (VT) a permis un développement très important des transports urbains. En cas de gratuité, la prime transport disparaît mais la hausse du VT n'est pas compensée. Le MEDEF est donc hostile à la gratuité et, plus généralement, estime que le VT alourdit inconsiderement les taxes des employeurs (son président réclame que le seuil de perception du VT soit repoussé de 11 à 30 salariés : le passage du seuil de 10 à 11 a diminué de 300 M€ le produit du VT, 8 milliards) : si les usagers ne paient plus, pourquoi les entreprises paieraient-elles ? Le VT n'a pas pour vocation de financer la gratuité.

Conclusion

1 — Les usagers ne réclament pas la gratuité pour tous, mais un développement de l'offre et une modération des tarifs.

La gratuité est une proposition idéologique qui ne correspond pas à la demande sociale. Le slogan des élus d'Aubagne était : « liberté, égalité, gratuité ». En 2012, le Monde Diplomatique titrait : « la gratuité, un projet de société ». L'objectif n'est pas de mettre en place une nouvelle politique des déplacements urbains impliquant une maîtrise de la circulation automobile.

2 — La gratuité détourne l'attention du problème de fond : la place excessive de la voiture dans l'espace public. Dans bien des villes qui ont instauré la gratuité des TCU, le partage de la voirie reste défavorable aux transports publics, aux piétons et aux cyclistes : la gratuité sert d'alibi pour éviter d'avoir à prendre des mesures impopulaires auprès des automobilistes.

Les usagers des transports, les citoyens et les contribuables attendent des élus non pas des solutions de facilité, démagogiques car les risques ne sont pas énoncés, mais une utilisation rationnelle de l'argent public (ne pas faire payer le contribuable

à la place de l'usager solvable) et du courage politique.

Grandes et petites agglomérations

1 — Dans les grandes agglomérations, la gratuité est très dangereuse en raison de son coût pour la collectivité ou les entreprises et de l'importance des besoins insatisfaits : le risque de paupérisation du transport public doit être écarté, la priorité doit aller aux investissements lourds de TCSP, BHNS et tramways. Selon Jean-Marc Ayrault, alors maire PS de Nantes, « instaurer la gratuité, c'est renoncer à 2 km de tramway par an ». À Paris, les usagers ne demandent pas la gratuité du métro, ils veulent pouvoir monter dans les rames saturées de la ligne 13...

À Dunkerque, l'instauration de la gratuité s'accompagne d'une réelle ambition de développement du réseau et d'investissements significatifs (65 M€). Mais rien ne prouve que la gratuité était nécessaire, et le maire a abandonné l'idée du tramway « qui aurait coûté plus cher que le BHNS » alors qu'il aurait attiré des usagers bien plus nombreux (+ 130 % en moyenne) que le BHNS (+ 30 % en moyenne) selon l'expertise récente des cabinets Trans-Missions et TTK réalisée pour la FNAUT.

2 — Dans les petites agglomérations, (moins de 50 000 habitants), les risques financiers sont analogues mais atténués, les perspectives de développement de la fréquentation étant limitées. Mais l'offre de transport public reste bas de gamme : elle s'adresse aux captifs, pas aux automobilistes.

À Saint-Amand-Montrond (10 000 habitants), le transport public urbain est assuré depuis 2001 par une navette gratuite à raison de 3 rotations le matin et 4 l'après-midi en hiver (l'été, 4 et 5 rotations). Rien entre 12 et 14h, avant 9h et après 18h. Cette offre ne convient qu'aux retraités captifs. À Vitry, les bus ne transportent que des scolaires.

À Péronne (28 000 habitants), une navette gratuite dessert le centre et des commerces périphériques 6 fois par jour cet été (le Courrier Picard du 22 juillet 2018). Mais l'offre est indigente (le dernier service quitte le centre-ville à 17h30) et les usagers ne sont pas enthousiasmés : « je préfère payer mon trajet pas cher, comme l'année dernière, et avoir plus de bus dans la journée » ; « c'est bien le bus gratuit, mais si c'est pour attendre le prochain pendant plus d'une heure ou rentrer à pied, je ne vois pas l'intérêt ».

S'il faut financer la gratuité, il devient difficile, même dans les petites agglomérations, de financer aussi la forte amélioration de l'offre, généralement sous-estimée, nécessaire pour attirer les automobilistes : une offre correcte doit être compétitive face à la voiture et permettre de s'en passer...

En définitive, en introduisant la gratuité des transports sur les petits réseaux urbains et en n'assurant qu'un service médiocre, on renforce la fracture territoriale entre les petites agglomérations et les métropoles où les habitants peuvent disposer d'un niveau élevé de service et où le transport public arrive à grignoter peu à peu la part de marché de la voiture.

Contact :
contact@fnaut.fr

Position de la Fédération nationale des transports de voyageurs

La gratuité des transports
publics

Avril 2019

L'accès à la mobilité pour tous les Français est un des enjeux majeurs que doivent relever l'État, les collectivités et les transporteurs.

L'accès à la mobilité est la condition nécessaire au développement de la vie sociale et professionnelle des Français comme des entreprises.

Le développement des transports publics collectifs est incontournable afin de permettre l'accès des foyers modestes à la mobilité et de lutter contre l'autosolisme.

C'est pourquoi il est aujourd'hui nécessaire de repenser la mobilité collective en permettant le développement et l'optimisation des services de transports publics ainsi que le développement de solutions de mobilité innovantes.

Pour la Fédération Nationale des Transports de Voyageurs, les mesures générales de gratuité des transports publics ne permettent pas de répondre à ces objectifs.

Les mesures de gratuité ne répondent pas aux attentes du public

Il existe aujourd'hui un besoin important de développement de l'offre de services de transport public, notamment en zone peu dense.

Pour répondre à ce besoin, il est nécessaire de privilégier une augmentation de l'offre afin d'améliorer le maillage territorial, les dessertes et les fréquences ainsi que le transport à la demande plutôt que de subventionner la gratuité.

Les mesures de gratuité vont à l'encontre d'un transport public de qualité

Les attentes des voyageurs concernent moins la tarification que la qualité de service, l'accessibilité et l'efficacité environnementale des transports publics.

Satisfaire ces attentes nécessite une augmentation des investissements des autorités organisatrices, augmentation qui ne peut être réalisée en se privant des recettes commerciales sur la vente des titres de transport.

Les mesures de gratuité ne génèrent qu'un faible bénéfice environnemental, le report modal depuis la voiture particulière étant modéré en l'absence d'amélioration de l'offre de services. Les mesures de gratuité profitent en premier lieu à ceux qui utilisaient auparavant les modes actifs ou aux passagers occasionnels.

Les mesures de gratuité perturbent l'organisation des services

La mise en place de la gratuité des services de transport public peut générer une difficulté à adapter l'offre à la fréquentation. Le risque est important de sous-dimensionner la flotte des véhicules aux heures de pointe, créant ainsi une insatisfaction des passagers et de faire circuler des véhicules peu remplis dans les autres tranches horaires.

S'agissant du cas particulier des transports scolaires, les mesures de gratuité (ou de quasi-gratuité) peuvent rendre difficile l'optimisation des circuits. Le nombre d'inscrits augmente sans qu'il soit corrélé aux besoins réels des familles tandis que le nombre de passagers aléatoires de ces lignes régulières accroît le risque de transport debout pour les élèves.

Les mesures de gratuité dévalorisent le service rendu

Tout service à un coût. Ne pas s'en acquitter, même partiellement dévalorise le service. La politique de transport public doit permettre d'améliorer l'image des services publics. L'absence de contribution des passagers au coût du transport favorise les dégradations des véhicules et les incivilités.

Les mesures de gratuité ont une incidence sur la contractualisation

Tout projet de gratuité pour une collectivité publique doit s'accompagner d'une analyse juridique de l'impact sur les contrats d'exploitation en cours. La collectivité devra être particulièrement vigilante sur le risque de requalification des contrats de concession en marchés publics et sur le maintien de l'équilibre économique des contrats.

Outre l'impact négatif qu'elle comporte pour les finances des collectivités, la gratuité des transports est contre-productive et leurre le grand public sur le coût réel du transport.

Alors que le constat de l'insuffisance de la couverture du coût des transports par le passager est partagé, les mesures de gratuité desservent la performance attendue et ne permettent pas de produire des services publics de qualité.

C'est pourquoi, il est nécessaire d'accroître la transparence et l'information du public sur les coûts des services publics et de favoriser les tarifs sociaux plutôt que des mesures générales de gratuité.

Contact :
contact@fntv.fr

**Position du Groupement
des autorités responsables
de transport**

La tarification constitue un élément important de l'attractivité des réseaux de transport public. De la compétence des autorités organisatrices de transport, elle relève d'un choix politique même si les exploitants sont, bien évidemment, force de proposition en la matière.

La politique de tarification doit concilier trois objectifs à caractère parfois antagonistes : couvrir les coûts de production du service, favoriser une politique de report modal et de fidélisation des usagers et, enfin, garantir le droit au transport pour tous. Couvrant en moyenne 17% des besoins en matière de financement des transports publics urbains, les recettes tarifaires constituent donc une ressource essentielle et indispensable. Cependant, la question de la gratuité totale des transports publics s'invite régulièrement dans les débats, tout particulièrement lors des grands rendez-vous électoraux.

Sur plus de 300 autorités organisatrices de la mobilité, on recense aujourd'hui 22 réseaux ayant fait le choix de la gratuité totale et 7 réseaux proposant une gratuité conditionnée. Si cette pratique reste donc minoritaire, elle séduit un nombre croissant d'agglomérations, majoritairement de moins de 50 000 habitants.

Les élus du GART défendent la liberté des autorités organisatrices de transport en matière de politiques tarifaires et respectent le choix de certaines d'entre elles d'offrir la gratuité totale sur leur territoire. Si celle-ci peut être pertinente dans certains réseaux où les recettes tarifaires sont très faibles, voire inférieures au coût de la perception, elle ne peut toutefois pas être généralisable à l'ensemble des territoires. C'est pourquoi, le GART n'encourage pas cette pratique.

Il est important de rappeler que même gratuit pour l'utilisateur, le transport public ne l'est pas pour la collectivité qui, en se privant des recettes des usagers, devra compenser cette perte.

Face aux enjeux de report modal, de développement des réseaux de transport (TCSP, accessibilité...) et aux contraintes financières pesant sur les collectivités locales, les recettes tarifaires demeurent une source de financement dont il est difficile de se priver. Le GART considère plutôt qu'une réflexion sur les politiques tarifaires en vigueur doit être menée de manière à rééquilibrer le poids des différentes sources de financement des transports urbains. En effet, les entreprises et les administrations sont les principaux contributeurs au travers du versement transport lequel apporte 47 % du financement, tandis que les collectivités locales, les usagers et l'État y participent, respectivement, à hauteur de 35 %, 17 % et 1 %.

Dans ce contexte et afin de mettre en œuvre le droit au transport et aider les personnes en situation de précarité, les élus du GART souhaitent promouvoir la mise en place de tarifications sociales davantage basées sur les revenus plutôt que sur le seul statut des individus.

Liste des réseaux pratiquant la gratuité (données GART)

Réseaux intégralement gratuits

RÉSEAU	AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ	POPULATION 2019 (en hab.)	ANNÉE DE MISE EN PLACE DE LA GRATUITÉ	TAUX DE VT 2019
BERNAY	VILLE DE BERNAY	11 003	2017	pas de VT
CASTRES	COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DE CASTRES-MAZAMET	80 588	2008	0,60%
CHANTILLY	VILLE DE CHANTILLY	11 034	1992	pas de VT
CHATEAUDUN	VILLE DE CHATEAUDUN	13 409	2009	0,55%
CHATEAUX	CHATEAUX MÉTROPOLE	76 223	2001	0,60%
CRÉPY-EN-VALOIS	VILLE DE CRÉPY-EN-VALOIS	15 283	2011	0,55%
DINAN	DINAN AGGLOMÉRATION	99 639	2018	0,40%
DUNKERQUE	COMMUNAUTÉ URBAINE DE DUNKERQUE	201 332	2018	1,55%
FIGEAC	VILLE DE FIGEAC	10 544	2003	0,43%
GAILLAC	GAILLAC GRAULHET AGGLO	74 891	2014	0,55%
ISSOUDUN	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES DU PAYS D'ISSOUDUN	20 660	2002	pas de VT
MAYENNE	VILLE DE MAYENNE	13 728	2002	0,20%
NIORT	NIORT AGGLO	124 588	2017	1,05%
NOYON	VILLE DE NOYON	14 000	2008	0,55%
NYONS	VILLE DE NYONS	6 995	2011	pas de VT
PÉRONNE	VILLE DE PÉRONNE	8 041	2018	pas de VT
PONT-SAINTE-MAXENCE	VILLE DE PONT-SAINTE-MAXENCE	12 628	2006	0,55%
SAINT-AMAND-MONTROND	VILLE DE SAINT-AMAND-MONTROND	10 205	2010	pas de VT
SAINT-BRÉVIN LES PINS	VILLE DE SAINT-BRÉVIN LES PINS	14 099	2008	0,55%
SAINTE-MÈNEHOULD	VILLE DE SAINTE-MÈNEHOULD	4 244	2008	pas de VT
SENLIS	VILLE DE SENLIS	15 267	2000	0,25%
VILLENEUVE-SUR-LOT	COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU GRAND VILLENEUVOIS	49 501	2018*	0,60%

* En expérimentation

Réseaux gratuits mais payants certains jours de la semaine ou sur certains services

RÉSEAU	AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ	POPULATION 2019 (en hab.)	ANNÉE DE MISE EN PLACE DE LA GRATUITÉ	CONDITIONS DE LA GRATUITÉ	TAUX DE VT 2019
COMPIÈGNE	AGGLOMÉRATION DE LA RÉGION DE COMPIÈGNE	84 953	1975	Gratuité la semaine mais payant les dimanches et jours fériés Transport à la demande payant	0,70%
GAP	AGGLOMÉRATION GAP-TALLARD-DURANCE	52 378	2005	Transport à la demande payant	0,55%
LIBOURNE	COMMUNAUTÉ D'AGGLOMÉRATION DU LIBOURNAIS	92 640	2010	Transport scolaire et TPMR payant	0,60%
NEUVES-MAISONS	COMMUNAUTÉ DE COMMUNES MOSELLE ET MADON	29 335	2007	TPMR payant	0,60%
VITRÉ	VITRÉ COMMUNAUTÉ	82 412	2001	TPMR payant Transport scolaire payant Desserte payante d'une zone d'activités	pas de VT

Gratuité sur une partie du territoire de l'AOM

RÉSEAU	AUTORITÉ ORGANISATRICE DE LA MOBILITÉ	POPULATION 2019 (en hab.)	ANNÉE DE MISE EN PLACE DE LA GRATUITÉ	CONDITIONS DE LA GRATUITÉ	TAUX DE VT 2019
AUBAGNE	MÉTROPOLE AIX MARSEILLE PROVENCE	1 898 950 pour la métropole	2009	Gratuité uniquement sur le réseau d'Aubagne Payant sur le reste de la métropole	2%
		106 331 pour le réseau d'Aubagne			
CARHAIX	POHER COMMUNAUTÉ	16 391 pour la communauté de communes	2007	Gratuité uniquement sur la ville de Carhaix TAD payant sur le territoire de la communauté de communes	pas de VT
		7 856 pour la ville de Carhaix-Plouguer			

Cette liste ne répertorie que les AOM ayant fait le choix d'une gratuité totale ou d'une certaine gratuité, les autorités organisatrices de second rang n'y figurent pas.

Cette liste sera complétée par la communauté d'agglomération du Grand Cahors qui a décidé la gratuité totale de son réseau de bus à compter du 2 novembre 2019 et par le Syndicat intercommunal des transports de l'agglomération Calaisienne (Calais) à compter du 1^{er} janvier 2020.

Contact :
communication@gart.org

Position du Mouvement des entreprises de France et du Mouvement des entreprises de France Île-de-France

La gratuité des transports
en commun en
Île-de-France est-elle
possible ?

Juin 2018

Le projet de gratuité des transports ne paraît pas compatible avec la situation des transports en Île-de-France :

- Les réseaux de transport en commun franciliens étant déjà arrivés à saturation, la gratuité dégraderait encore davantage les conditions de transport en termes de confort et de ponctualité et serait porteuse de risques pour les voyageurs et les installations.
- Il existe déjà une impasse quant au financement simultané de la remise à niveau des installations ferroviaires franciliennes et du développement du Grand Paris Express. C'est pourquoi la Cour des comptes préconise une hausse des tarifs voyageurs. La mise en place d'un péage automobile évoquée n'est pas à même de compenser la perte de la recette voyageur, d'autant que ces éventuelles recettes sont déjà préemptées par le financement du Grand Paris Express !
- La gratuité est porteuse d'une contradiction intrinsèque : la gratuité, c'est plus de voyageurs, donc plus de coûts de fonctionnement et plus d'investissements mais moins de ressources financières.
- Son financement risque d'échoir aux entreprises franciliennes alors qu'elles sont déjà handicapées par des prélèvements extrêmement lourds en comparaison avec les autres entreprises européennes.

Le projet risque d'occasionner de nombreux effets pervers :

- Nouvelle impulsion donnée à l'étalement urbain dégradant les conditions de vie et de transport, dopant sans doute paradoxalement le trafic automobile.
- Moindre recours aux transports alternatifs comme la marche et le vélo.
- Pénalisation du travail de nuit qui oblige le plus souvent de recourir à l'automobile, dans l'hypothèse de l'instauration d'un péage urbain.
- Transfert de ressources en faveur des habitants de la petite couronne et des classes sociales les plus aisées.

Le risque de saturation des réseaux de transport en commun franciliens

De manière générale, la gratuité des transports en commun provoque une augmentation importante de la fréquentation, montrée en 2007 dans un rapport financé par l'ADEME (la gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts - ADETEC).

Ainsi, à Châteauroux, la gratuité totale a-t-elle entraîné une hausse très importante de la fréquentation de +100%. Cette hausse s'est concentrée pour une bonne part sur les 6 premiers mois de la mesure (+70%) et a quasiment atteint son asymptote au bout de deux ans.

Cette augmentation résulte du report modal de la voiture (mais aussi de marche et du vélo...) ainsi que du développement de nouveaux besoins de mobilité qui étaient bloqués par le coût du transport. Or, les réseaux de transport en commun franciliens sont déjà arrivés à saturation.

En novembre 2010, la Cour des comptes a publié un rapport sur « les transports ferroviaires régionaux en Île-de-France ». Cinq ans plus tard, dans le rapport public annuel 2016, elle a procédé à une enquête pour mesurer les évolutions du réseau ferré francilien et pour apprécier dans quelle mesure les cinq recommandations qu'elle avait formulées ont été suivies d'effets. Il ressort de cette dernière enquête que si des progrès sensibles ont été accomplis depuis 2010 dans l'organisation et le fonctionnement des transports ferroviaires d'Île-de-France, la situation en 2015, laisse persister des insuffisances d'autant plus préoccupantes que les perspectives d'amélioration demeurent aléatoires.

Nous avons sélectionné dans le texte qui suit, en Italique, les observations les plus éclairantes sur la situation de saturation des transports ferroviaires parisiens.

Le constat : la performance de nombreuses lignes reste inférieure aux objectifs, voire se dégrade.

Les résultats sont variables selon les lignes et les heures de la journée :

- *en ce qui concerne les 14 lignes de métro exploitées par la RATP, la production en heures de pointe, les plus sensibles, n'a cessé de s'améliorer au long de la période étudiée ;*
- *s'agissant des tramways, l'indice de régularité a toujours dépassé 97,5 % depuis 2013, sauf pour la ligne T4 ;*
- *la performance des lignes A et B du RER, co-exploitées par la RATP et la SNCF, apparaît, en revanche, beaucoup moins satisfaisante. Ce sont pourtant, de tout le réseau ferroviaire d'Île-de-France, les lignes les plus fréquentées : à lui seul, le RER A transporte, chaque jour ouvrable, entre 1 et 1,2 million de clients, soit près de quatre fois la totalité des voyageurs des TGV circulant quotidiennement sur le territoire national.*

En matière de ponctualité, aucune des deux lignes n'a atteint depuis 2010 l'objectif contractuel de 94 % de voyageurs arrivés avec moins de cinq minutes de retard à destination, le RER A oscillant entre 81,4 % et 85,6 %, et le RER B passant de 80,1 % en 2010 à 88 % en 2014.

Enfin, en ce qui concerne les onze autres lignes exploitées par la SNCF, leur production, sans exception, s'est constamment dégradée depuis 2012. En 2014, aucune n'atteignait en heures creuses le seuil contractuel de 98 % et seules quatre lignes (lignes N, P, R et U) sur onze dépassaient, de très peu, le seuil fixé à 96 % en heures de pointe.

Cette réalité doit être prise en compte dans l'application de la politique de transfert modal de la route vers le rail. Si l'objectif d'encourager l'usage des transports en commun au détriment de l'automobile n'est pas contestable en soi, encore faut-il s'assurer que ceux-ci sont en mesure d'offrir aux voyageurs des conditions de déplacement convenables.

Un « phasage » entre l'accroissement de l'offre de transports et l'amélioration de la qualité de service aux voyageurs, d'une part, et les mesures visant à restreindre la circulation automobile, d'autre part, doit être mis en place, faute de quoi on risque d'aggraver une situation déjà à la limite de la rupture.

Selon les services chargés de l'entretien du Transilien, l'état général des infrastructures va continuer à se dégrader jusqu'en 2020 et ce n'est qu'en 2025 qu'on retrouvera le niveau d'aujourd'hui, lequel est loin d'être optimal. Un tel constat est évidemment inquiétant, car, outre les risques qu'il comporte pour la sécurité, il signifie que les incidents techniques liés à la vétusté des installations ne connaîtront pas une diminution significative avant au moins dix ans.

En outre, tout accroissement du trafic a tendance à dégrader la qualité du service. Or le nombre de voyageurs.km annuels a crû de 8,26 % entre 2010 et 2014 sur le réseau SNCF.

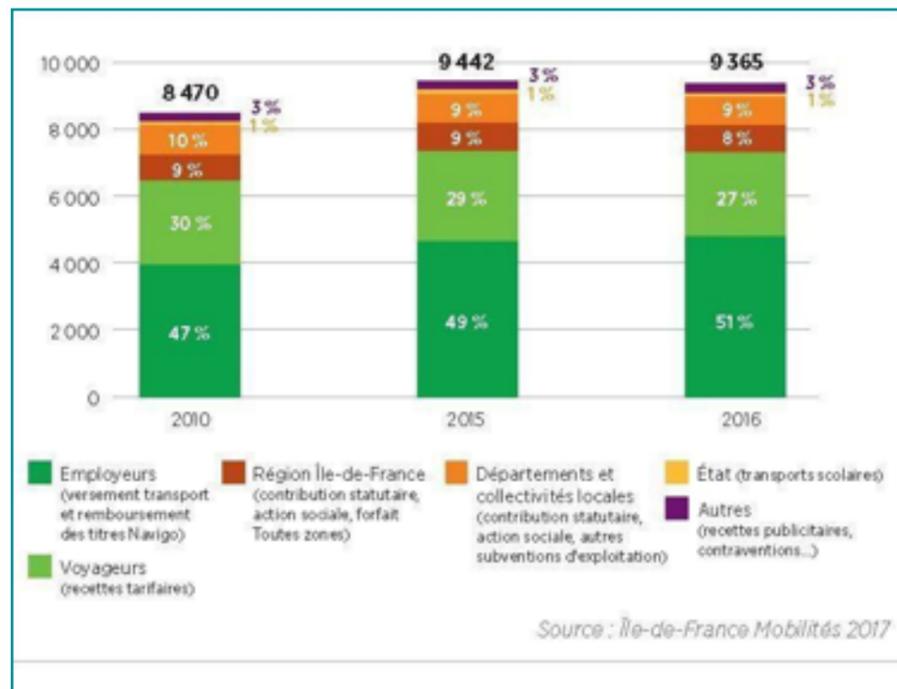
En résumé, ce n'est qu'à partir de 2025 que le réseau s'éloignera de la situation actuelle de saturation et le report modal de l'automobile constitue actuellement un risque pour le bon fonctionnement et la sécurité des installations et des voyageurs.

1

L'impasse financière

Les recettes voyageurs ont représenté 27% des dépenses de fonctionnement des transports collectifs :

Financement des dépenses de fonctionnement des transports collectifs, en millions d'euros constants 2016



La gratuité représente donc un besoin de financement de 2,5 milliards € par an (base 2016). Selon ses partisans, la gratuité des transports en commun serait peu coûteuse car elle économise les frais de billetterie et de contrôle. Il semble en effet que dans certaines agglomérations de faible taille, les recettes de billetterie soient inférieures aux frais de perception.

La situation est tout autre à Paris car les frais de perception et de billetterie sont amortis sur une masse de voyageurs et, par ailleurs, ces fonctions ont été largement automatisées.

Par contre, la gestion de l'appel de trafic par la gratuité provoquerait une augmentation en flèche des coûts de fonctionnement, des coûts de sécurisation des installations et des voyageurs et nécessiterait un développement accéléré de l'offre engendrant de nouveaux besoins d'investissement.

Or le financement du réseau transilien qui superpose la remise à niveau des infrastructures existantes à la construction du Grand Paris Express s'avère déjà insuffisant. Toujours dans le rapport cité précédemment, la Cour des comptes pointe cette insuffisance de financement et appelle à une augmentation des recettes clients :

Le Grand Paris Express, Eole sont des projets très ambitieux, mais qui risquent de se heurter à une double difficulté : financière et technique.

Si l'on additionne le montant des charges courantes d'exploitation du réseau ferroviaire francilien, celui des dépenses nécessaires pour améliorer la fiabilité et l'entretien des lignes existantes, renouveler le matériel roulant et le total des investissements envisagés dans le cadre du Grand Paris, on mesure l'ampleur du défi financier auquel les responsables publics sont confrontés même si ce constat doit être nuancé par la durée prévisionnelle de réalisation de ce programme. En se limitant à la période 2015-2020, l'ensemble des dépenses prévisionnelles du réseau ferroviaire francilien (exploitation courante, entretien, nouveau matériel, investissements d'infrastructures programmés au cours de cette période) s'élève à une cinquantaine de milliards d'euros. Dans une période de forte tension budgétaire, la soutenabilité de l'ensemble des projets apparaît donc incertaine, d'autant plus que l'engagement, en dehors de l'Île-de-France, d'autres projets d'infrastructures de transports très coûteux est également envisagé au cours des prochaines années et que la part du coût du transport financée par les clients non seulement n'augmente pas, mais va diminuer, à la suite de décisions du STIF sur les tarifs appliquées depuis septembre 2015.

Les contraintes qui pèsent sur les budgets de l'État comme des collectivités locales ne laissent qu'une faible marge de manœuvre pour accroître les subventions publiques, c'est-à-dire la part supportée par le contribuable. De même, il est peu vraisemblable que les entreprises puissent augmenter encore leur contribution au financement des transports.

La rigidité du statut et de l'organisation du travail à la RATP et à la SNCF limite les perspectives d'amélioration de la productivité des exploitants sous réserve des progrès qui pourraient intervenir dans la future convention collective du secteur ferroviaire. Compte tenu de l'abandon de « l'écotaxe poids lourds », dont le produit net aurait dû être de l'ordre de 800 M€, chaque année, allant principalement aux transports ferroviaires, les seules sources supplémentaires de financement d'un montant significatif résident donc dans l'augmentation de la part supportée par les usagers et dans la recherche de recettes nouvelles.

En définitive, un « effet de ciseaux » apparaît entre, d'une part, la croissance des besoins financiers pour remettre à niveau le réseau ferroviaire francilien et engager les projets de développement envisagés au cours des dix à quinze prochaines années et, d'autre part, la diminution des ressources en provenance des clients.

Ce constat conduit la Cour à réitérer la recommandation, déjà exprimée en 2010, d'accroître la part du coût des transports financée par les voyageurs.

En résumé, la disparition de la recette voyageur ne peut qu'aggraver l'impasse financière actuelle. L'instauration d'un péage urbain du type écotaxe poids lourds s'avère très insuffisante pour compenser cette perte, d'autant plus que la gratuité augmentera les besoins de financement.

La gratuité est porteuse d'une contradiction intrinsèque : la gratuité, c'est plus de voyageurs, donc plus de coûts de fonctionnement et plus d'investissements mais moins de ressources financières.

Ainsi, à Tallinn, le passage à la gratuité a entraîné des frais annuels supplémentaires de 12 millions d'euros (par rapport au budget annuel de 53 millions d'euros consacré aux transports) alors même que la municipalité devait faire face à un manque à gagner de 17 millions d'euros sur les recettes tarifaires.

Jamais une métropole aussi grande que Paris n'a supprimé la tarification des transports collectifs.

2

Qui va payer ? Le risque de perte de compétitivité pour les entreprises franciliennes

Le financement de la perte de la recette voyageur constitue une question clé. Les promoteurs de la gratuité misent sur la mise en place d'un péage urbain, le périmètre de l'A86 constituant un compromis acceptable pour la région, la métropole et la ville de Paris. Concernant les coûts, un péage urbain est une opération complexe qui nécessite d'une part un investissement de départ conséquent (caméras de Lecture Automatique des Plaques d'Immatriculation ou LAPI, câbles en fibre optique, panneautique, peintures au sol, base de donnée, équipements informatiques, infrastructures, centre de pilotage, embauche de personnel, plan de communication etc.) et d'autre part des coûts d'exploitation importants (masse salariale, gestion de la base de données, gestion des amendes, entretien et surveillance du matériel, communication etc.).

Aussi, avant de lancer une opération d'une telle envergure, convient-il d'établir un plan de financement précis, d'estimer les recettes attendues de manière prudente, tout en calculant les coûts d'exploitation de manière stricte. Selon Louis SERVANT, à Londres, on estime que le péage concernant la *congestion charge* a coûté en investissement 202,7 millions d'euros valeur 2012, auxquels on peut rajouter 147,6 millions d'euros pour l'extension, soit un total de 350,3 millions d'euros pour 38km².

Les coûts d'exploitation sont quant à eux estimés à 135 millions d'euros par an pour des recettes nettes d'environ 185 millions d'euros par an en 2008. En 2008, une *Low Emission Zone* (LEZ) a été instaurée sur un périmètre métropolitain de 1 600km² : en permanence, tous les véhicules identifiés comme polluants devaient s'acquitter d'une redevance.

Ce système, assimilable à un péage environnemental, a permis une baisse des particules fines de 7% mais s'est avéré très coûteux : **185 millions d'euros de coût annuel pour seulement 68 millions d'euros de recettes, soit un coût net de 117 millions par an.**

À Stockholm, le péage a été de son côté amorti en 4 ans, l'opération globale en 6 ans. Les coûts de fonctionnement sont estimés à 80 millions d'euros par an, pour des recettes estimées à plus de 275 millions d'euros annuels. Enfin à Milan, l'EcoPass en place de 2008 à 2012 générait 50 millions de recettes par an avec un nombre de points de contrôle limité à 73.

Au total, le montant que pourrait apporter un péage urbain est loin de compenser les 2,6 milliards d'euros de recettes voyageurs. Selon les termes de l'expert Mathieu Glachant (Mines-Paris Tech), « le gros problème du péage urbain est son coût d'installation et son coût d'exploitation, environ 25% des recettes générées. Ce n'est pas un outil pour générer de l'argent, il serait beaucoup plus efficace d'augmenter le prix de l'essence. »

Une part notable de ce péage urbain serait indirectement à la charge des entreprises franciliennes sous la forme d'augmentation des coûts logistiques et de hausse des salaires de leurs employés pour compenser leurs pertes de revenus. En effet, comme on le verra par la suite, il existe une importante mobilité

automobile contrainte des travailleurs en Île-de-France. Il paraît douteux que ce financement soit assuré par une hausse des impôts locaux très difficile à assumer sur le plan politique, d'autant plus que la gratuité, comme on le verra également par la suite, bénéficiera d'abord aux classes les plus aisées. On risque donc de se tourner vers de nouvelles taxations des entreprises qui vont déjà devoir en acquitter de nouvelles pour financer le Grand Paris Express. Voici ce que déclare à cet égard Gilles Carrez en charge de la mission portant sur le financement du surcoût du projet « Il est nécessaire de compléter le financement en propre du projet car son budget total a augmenté de 10 milliards d'euros, sans compter les contributions aux autres infrastructures de transport. Jouer uniquement sur les emprunts ferait grimper les frais financiers de manière trop importante. Actuellement, les taxes génèrent 500 millions d'euros par an pour le financement propre du projet. Je pense qu'il est raisonnable de dégager 250 millions supplémentaires. Cela est nécessaire et suffisant pour les dix ans qui viennent. »

« Outre les taxes déjà mises à contribution, d'autres pistes peuvent être envisagées comme la taxe de séjour ou l'écotaxe poids lourd régionale. Je n'y suis pas défavorable. Cela a du sens car cela permet de toucher le trafic de transit. Actuellement, un poids lourd peut traverser toute la France sans dépenser un euro, en circulant sur les nationales. »

À travers ces propos, on constate que les recettes d'un éventuel péage urbain sont déjà préemptées par le financement du surcoût du Grand Paris Express !

Au total, les employeurs assurent 51% des recettes de fonctionnement des transports collectifs franciliens via le versement transport et le remboursement des Pass Navigo, soit 4,8 milliards d'euros. L'imputation aux entreprises du financement manquant augmenterait automatiquement la charge des entreprises de 53%. En réalité, le financement de la hausse des coûts de fonctionnement et d'investissement nécessiterait probablement un doublement de cette charge. Cela hypothéquerait la compétitivité déjà déficiente des entreprises françaises en général et franciliennes en particulier. En effet, contrairement aux perceptions de l'opinion, les prélèvements sur les entreprises sont remontés au niveau des pics de 2013 et 2015 :

Impôts des entreprises* (en % du PIB valeur)



Il existe un écart de taxation de près de 7 points de PIB, soit 140 milliards d'euros, par rapport aux autres entreprises de la zone Euro. Les entreprises franciliennes étant encore davantage taxées que la moyenne française, notamment du fait de l'importance du versement transport, des différentes taxes spécifiques et de la CVAE qui frappent les entreprises à haute valeur ajoutée qui caractérisent le tissu économique francilien.

3

Avec la gratuité, l'étalement urbain et la saturation des moyens de transport vont hypothéquer le développement économique de la région

Alors que la région Île-de-France dispose a priori d'atouts maîtres en termes de croissance économique avec l'image incomparable de Paris et sa force de frappe en termes d'enseignement supérieur et de recherche (la région Île-de-France concentre 39% de la dépense R&D française, 37% des chercheurs du pays, 26% des étudiants du pays), la croissance de la région Île-de-France est inférieure à des métropoles comparables comme Londres et n'est guère supérieure à la croissance du pays : entre 1990 et 2012, trois régions - Pays de la Loire, Languedoc-Roussillon, Midi Pyrénées et Corse - ont connu une croissance supérieure.

Principal obstacle à la croissance, les difficultés de logement/transport.

En 1968, 74% des ménages franciliens vivaient à Paris et en première couronne. En 2011, ils n'étaient plus que 60%. De plus en plus de franciliens ont investi la seconde couronne, s'éloignant des emplois principalement situés au cœur de l'agglomération. Une troisième couronne s'est même créée : entre 1968 et 2011, le nombre de ménages a doublé dans les départements limitrophes de l'Île-de-France, l'Eure-et-Loir, l'Oise et le Loiret.

Avec l'étalement urbain, on a allongé les temps de transport, ce qui a eu des répercussions néfastes sur le bien-être au travail et le moral des ménages. Le Grand Paris comptabilise le plus grand temps passé dans les transports (92 minutes par jour) devant Londres (72 minutes). [La résolution des difficultés de logement se traduit par un accroissement des difficultés de transport.](#) Une perte d'attractivité liée à la hausse du coût de la vie qui n'est pas sans conséquences sur la compétitivité de l'économie régionale. Que ce soit à cause de la pression sur les salaires nominaux qui en découle, de l'éloignement des salariés de leur lieu de travail qui pèse sur leur disponibilité et leur productivité ou même de l'impossibilité pour les ménages de dégager des marges de manœuvre financières pour consommer ou épargner autre chose que de l'immobilier.

Or, la gratuité va amplifier le mouvement d'étalement urbain et la saturation des moyens de transport.

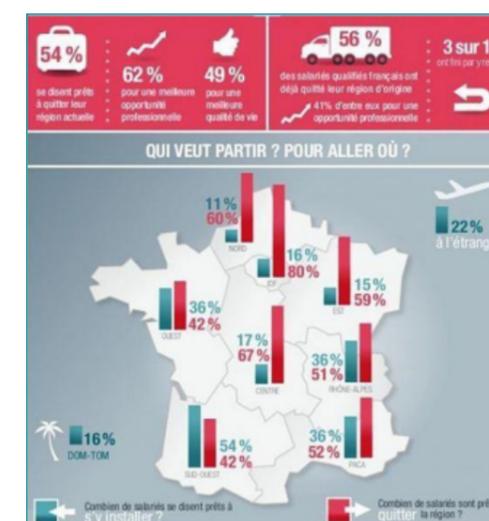
Cette crise francilienne du logement et son corollaire les difficultés de transport dissuadent également les jeunes actifs très diplômés de travailler ou d'entreprendre dans la région. À Paris, la progression du logement social et le développement du

meublé touristique (Airbnb) assèchent le marché du locatif destiné aux jeunes diplômés. Une partie d'entre eux vont vers des régions jugées plus attractives en termes de condition de vie. Ainsi, dans le palmarès des métropoles françaises réalisé par le cabinet PwC, cinq villes sont jugées plus attractives que Paris : Bordeaux, Lyon, Nantes, Strasbourg et Aix en Provence. Mais une autre partie s'expatrie. 42% des doubles diplômés de l'École Centrale de Paris trouvent leurs premiers emplois à l'étranger. Ce sont les meilleurs chercheurs qui partent : 40% des meilleurs économistes français travaillent aux États-Unis, 40% des meilleurs biologistes français travaillent à l'étranger. [L'Île-de-France ne sait pas retenir ses élites et exporte ainsi ses facteurs de croissance.](#)

La mise en place d'un péage régional pénaliserait en outre financièrement les travailleurs nocturnes franciliens contraints à l'utilisation d'un véhicule. Les activités nocturnes se développent en effet dans les grandes métropoles, dont Paris. En 2012, 15,4 % des actifs franciliens travaillaient entre 21h et 6h du matin occasionnellement (8 %) ou habituellement la nuit (7,4 %) contre 13 % en 1991 (soit une augmentation de 1 million de salariés). Le pourcentage d'actifs travaillant occasionnellement englobe le travail en équipe et les horaires variables d'une semaine sur l'autre, soit 30 % des agents du service public (Hôpitaux, Police, Sapeurs-Pompiers, services de l'équipement...) et 42 % des salariés des entreprises privées de service (transport aérien, gardiennage...). Selon une étude réalisée par la Mairie de Paris, 70 % de ces actifs se déplacent en mode individuel. [La mise en place d'un péage raréfierait l'offre de travail nocturne et renchérirait son coût pour les entreprises franciliennes.](#)

Au total, étalement urbain, saturation des moyens de transport collectifs, pénalisation du travail nocturne aggraverait un malaise social déjà très inquiétant avec des répercussions très négatives pour l'économie de la région.

L'enquête réalisée par Page Personnel auprès des cadres de premier niveau, techniciens et employés qualifiés pour établir le palmarès des régions les plus attractives révèle en effet déjà une désaffection très importante à l'égard de l'Île-de-France : 80% des salariés franciliens déclarent vouloir quitter la région capitale !

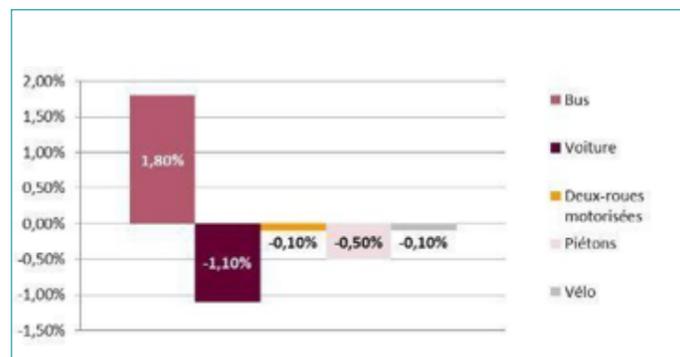


4 Les effets pervers sociaux et environnementaux de la gratuité

4.1. Des effets environnementaux incertains

La hausse de fréquentation des transports publics, essentiellement équipés de bus dans les petites et moyennes agglomérations, est non seulement due à une baisse de l'utilisation de l'automobile mais aussi à un report des piétons et du vélo. Une partie du report modal se fait donc au détriment de modes de déplacement verts (vélo et marche à pied), cet effet positif est donc en partie contrebalancé par le recul de modes de transport plus respectueux de l'environnement. Ainsi pour la ville de Châteauroux :

Gratuité et effet sur le report modal (2001-2006)



En Île-de-France, la gratuité encouragerait de surcroît l'étalement urbain et paradoxalement, développerait encore davantage le trafic automobile.

4.2. La gratuité bénéficierait d'abord aux habitants de la petite couronne

L'étude réalisée par l'Institut for Transportation and Développement Policy (ITDP), qui porte sur une trentaine de grandes villes de la planète montre qu'à Paris, 100 % des habitants intra-muros résident à moins d'un kilomètre d'un moyen de transport rapide (métro, RER ou tramway) - critère de classement - ce qui la place en tête. Les bus, pouvant rester bloqués dans les embouteillages, ne sont pas comptabilisés dans l'étude. La capitale française est suivie par Barcelone (99 %), Madrid (92 %) et Londres (91 %). À l'inverse, les villes de Los Angeles (24 %) et de Brasilia (17 %), ferment le classement.

Cependant, l'étude ne s'arrête pas aux frontières de villes mais s'attache à les replacer au sein de leur agglomération. Les résultats ne sont alors plus les mêmes. Le classement de la capitale française chute lorsqu'on la considère avec son agglomération. De 100 % d'habitants proches (au sens du critère adopté) des transports, le taux chute de moitié, à 50 %. Paris intra-muros est située intégralement dans la surface très bien desservie.

Les communes limitrophes bénéficient également de l'excellente offre de transports parisienne. Cependant, à mesure que l'on s'éloigne, la qualité de l'accès diminue. Un écart entre centre et périphérie que connaissent nombre de métropoles dans le monde.

La gratuité profiterait donc avant tout aux habitants de la petite couronne alors que les habitants de la grande couronne contraints pour la grande part d'entre eux à l'utilisation de la voiture, pourraient être pénalisés par l'instauration d'un péage urbain.

4.3. La gratuité bénéficierait davantage aux catégories sociales supérieures

En effet, un déplacement sur deux réalisé chaque jour en Île-de-France avec un forfait Navigo concerne les cadres et les professions intermédiaires.

Contact :
fremoue@medef.fr

**Position commune
de l'Union des transports
publics et ferroviaires et
de la Fédération nationale
des associations d'usagers
des transports**

Pour un développement
durable du service
de transport public,
non à la gratuité totale

Janvier 2014

Bien que la pratique de la gratuité totale des réseaux de transport urbain soit très marginale (environ 2 % de la population desservie), elle alimente de nombreux discours et bénéficie d'un retentissement important auprès du public.

Si la tarification relève du seul pouvoir des élus locaux, la délicate situation économique du secteur appelle une expression sur ce sujet de la FNAUT en tant que représentante des voyageurs et l'UTP en tant que représentante des entreprises de transport, professionnels attentifs aux demandes des voyageurs.

Les arguments de la FNAUT et de l'UTP contre la gratuité totale des transports publics urbains s'opposent aux vertus qu'on lui prête et mettent en perspective la singularité du secteur.

1

La gratuité n'existe pas

Ce qui peut sembler gratuit ne l'est pas dans les faits ou pour tout le monde, les transports publics ne font pas exception. Un agent économique assumera quoi qu'il arrive le coût de ces services indispensables à la vie de la cité. Dans la mesure où la contribution des employeurs (versement transport) est plafonnée, c'est celle des contribuables (impôts locaux) qui augmentera substantiellement avec la décision de mettre en place la gratuité d'un réseau de transport public.

L'UTP et la FNAUT considèrent qu'il est juste que les bénéficiaires du service de transport urbain s'acquittent d'une partie de son coût de production tandis que l'ensemble des contribuables locaux y contribue par ailleurs, service public oblige.

2

La gratuité totale n'est pas compatible avec l'évolution contrainte des finances publiques

Avec le ralentissement du produit du versement transport, ce sont les budgets des autorités organisatrices urbaines qui vont être davantage mis à contribution pour financer l'offre de transport public.

Or, ces budgets souffrent de la baisse des dotations de l'État aux collectivités locales et du tassement des revenus de la fiscalité. Les priver des recettes de la clientèle signifie que le financement du réseau repose exclusivement sur la fiscalité locale.

L'UTP et la FNAUT estiment que le budget des collectivités locales doit permettre de garantir un transport public de qualité, ce qu'il peut difficilement assumer seul, notamment en période de crise économique.

3

La gratuité totale n'est pas favorable au développement de l'offre de transport public

L'évolution des modes de vie tend naturellement à faire progresser la demande de transport public. Celle-ci se traduit par des besoins en termes de confort, de sécurité, de fréquences, d'amplitudes horaires, d'informations voyageurs et d'accessibilité croissantes. Il faut mobiliser chaque année de plus en plus de moyens pour financer le service et investir dans son développement. Or la gratuité réduit les marges de manœuvre pour le faire évoluer durablement.

L'UTP et la FNAUT considèrent que la gratuité des transports publics limite la progression de l'offre du point de vue quantitatif (fréquences, amplitudes, maillage) et qualitatif (services aux voyageurs, conditions de voyage).

4

La gratuité totale singularise les transports par rapport aux autres services publics

La question de la gratuité de l'eau, de l'électricité, du gaz, des services postaux, des cantines scolaires... ne fait jamais débat. Pour ces services, des dispositifs d'aide aux personnes en difficulté sont prévus. Or ces services sont tout aussi essentiels que les transports publics. Il n'existe donc aucune raison objective de singulariser ces derniers.

De la même manière, les transports publics devraient bénéficier du taux de TVA réduit compte tenu de l'importance qu'ils revêtent pour les populations et la qualité de vie en ville.

L'UTP et la FNAUT considèrent que les transports publics constituent un bien de première nécessité, et, qu'à ce titre, tout doit être mis en œuvre pour en assurer la pérennité et notamment l'application d'un taux de TVA réduit.

5

La gratuité totale n'est pas la meilleure forme d'équité sociale

L'ensemble des réseaux de transport public, à l'instar des autres services publics, proposent des tarifications spécifiques pour les populations fragiles et les font évoluer pour mieux correspondre aux nouvelles précarités sociales. Ainsi, la mise en œuvre de la tarification solidaire, basée sur les ressources du foyer et non plus sur le seul statut ou âge de la personne, garantit des tarifs adaptés à la capacité

contributive des voyageurs. De ce fait, les transports publics répondent au droit au transport pour tous et garantissent à tous l'accès durable à la mobilité.

L'UTP et la FNAUT considèrent que la gratuité des transports publics doit être réservée aux catégories de voyageurs les plus défavorisées dans le cadre de dispositifs de tarification ciblés.

6

La gratuité totale n'est pas favorable au développement durable

Aucune étude n'a, à ce jour, démontré que la gratuité totale du transport urbain encourageait un report modal massif et durable de la voiture particulière vers les transports publics, contrairement à l'investissement dans l'amélioration de la performance du réseau. En revanche, elle peut favoriser le report modal de la marche vers les transports urbains.

Par ailleurs, la gratuité totale instille l'idée que la mobilité n'a pas de coût. Elle peut favoriser l'étalement urbain et encourager les localisations résidentielles ou d'activités de plus en plus éloignées des villes-centres.

L'UTP et la FNAUT considèrent que la gratuité des transports publics ne peut se justifier par des considérations environnementales.

7

La gratuité totale peut altérer la perception de la valeur du service

« Ce qui est gratuit n'a pas de valeur » : la perte de repères que constitue l'absence de tarif pour un service qui a pourtant un coût de production élevé, car à forte intensité de main d'œuvre, en altère la perception.

Une dégradation dans la prise en considération des personnels et des matériels risque donc d'être constatée dans certains réseaux de transport public gratuits.

L'UTP et la FNAUT s'inquiètent des conséquences d'une image dévalorisée des transports publics véhiculée par leur gratuité totale.

8

La gratuité totale n'est pas compatible avec le modèle économique de notre secteur

Les transports publics ne répondent pas au modèle économique qui sous-tend la gratuité apparente de nouveaux services (presse, messagerie électronique,

applications numériques...) basé sur les revenus de la publicité. Le bénéficiaire de ces services les finance indirectement mais intégralement en étant la cible permanente des annonces commerciales qui couvrent les pages des magazines ou des écrans. En revanche, les recettes générées par les affiches publicitaires en station ou sur les autobus sont extrêmement faibles dans les réseaux (en moyenne 2 % des recettes commerciales totales et jusqu'à 8 % dans les plus grands) tandis que, sauf exception, les coûts de distribution et de contrôle des titres sont sans rapport avec les recettes qui en découlent.

L'UTP et la FNAUT alertent les décideurs sur des estimations erronées des revenus issus de la publicité et des coûts de distribution des titres, souvent mis en avant pour justifier l'arrêt de la vente des titres.

9

La gratuité totale n'est pas une demande des utilisateurs des transports publics

Contrairement à un discours souvent repris, les attentes des voyageurs concernent avant tout des transports publics sûrs, de qualité, pérennes et fiables. D'ailleurs, ces exigences légitimes, qui répondent à un besoin quotidien de déplacement, sont souvent énoncées par les représentants des voyageurs. À ce titre, ces derniers ne sont pas favorables à la gratuité. La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) qualifie elle-même la gratuité de « fausse bonne idée ».

L'UTP et la FNAUT recommandent de prendre attache avec les représentants des voyageurs afin de définir les vraies attentes des clients du transport public.

10

La gratuité totale est difficilement réversible

La décision de la gratuité totale d'un réseau de transport relève de la responsabilité des élus locaux. Une fois mise en place, il est extrêmement difficile de revenir sur cette mesure, et ce quels que soient les projets de développement du réseau.

L'UTP et la FNAUT considèrent qu'il est préférable de pratiquer des tarifs modérés et adaptés à un objectif social, qui évoluent avec l'inflation et peuvent être revus en fonction de la montée en puissance et en gamme de l'offre plutôt que de pratiquer la gratuité totale des transports publics urbains.

Contacts :

UTP - cfaucher@utp.fr

FNAUT - contact@fnaut.fr

Le GART, l'association des collectivités au service de la mobilité

Le Groupement des autorités responsables de transport agit quotidiennement en faveur du développement des transports publics et des modes alternatifs à l'autosolisme. Constitué d'une équipe d'élus et de permanents pour mener à bien sa mission d'intérêt général, le GART partage les grands enjeux de la mobilité durable avec ses adhérents, plus de 200 autorités organisatrices de la mobilité. Le GART poursuit ainsi son inlassable travail de soutien des autorités organisatrices et défend leurs intérêts à tous les niveaux où se déterminent les politiques publiques.



22, rue Joubert
75009 Paris
01 40 41 18 19
www.gart.org
[@GART_officiel](https://twitter.com/GART_officiel)