

Tarifification des transports publics : vers la gratuité ?

Eléments préparatoires à l'atelier des Journées d'Eté 2013 à Marseille

Rappel de quelques chiffres :

- Une étude récente du consultant Jean-Marie Beauvais pour le compte de la FNAUT montre que **le coût moyen, supporté par l'utilisateur**, d'un déplacement en transport collectif, ramené au kilomètre et à la personne transportée, est d'environ **0,10 € /km** ; il est équivalent au coût marginal (essence + stationnement) d'un même déplacement effectué en voiture particulière, et trois fois moindre que le coût total (dont amortissement, entretien, assurance) d'un tel déplacement en voiture particulière :
 - exemple courte distance (10 km) :
 - 1 € en TC, 1 € en VP (coût marginal), 3 € en VP (coût total)
 - exemple longue distance (300 km) :
 - 30 € en TC, 30 € en VP (coût marginal), 90 € en VP (coût total)

- Les gammes tarifaires mises en place par la plupart des collectivités territoriales pour le transport collectif conventionné comprennent en général :
 - des **tarifs à l'unité**, plus chers d'environ + 50 % que ces coûts moyens
 - des **tarifs réduits** (carnets 10 voyages ...), équivalents à ces coûts moyens
 - des **abonnements** libre circulation, tous publics (et remboursables pour moitié par l'employeur) ou jeunes (donc réduits), qui ramènent le coût moyen journalier au coût moyen par voyage (soit pour celui-ci environ **0,05 €/km**)
 - des **tarifs sociaux** applicables aux personnes bénéficiant de la couverture médicale universelle et, selon les cas, aux demandeurs d'emplois faiblement indemnisés, aux personnes âgées, aux trajets scolaires, ... souvent équivalents à moins de 15 % du plein tarif (moins de **0,01 €/km**) quand ce n'est pas la gratuité.

La gratuité est couramment mise en œuvre sur des services spécifiques :

- Navettes de centre-ville (où la circulation est fortement réglementée)
 - Navettes de liaison entre parkings et centres-villes, stations de ski ...
-
- **Ces coûts payés par l'utilisateur** constituent les « recettes commerciales » des réseaux de transport collectif. Elles représentent :
 - 30 à 40 % du coût d'exploitation des réseaux (hors investissements)
 - **20 à 30 % du coût total des réseaux** (dont investissements).

Le solde est payé par différents contribuables :

- les employeurs de plus de 9 salariés, au titre du versement transport (taxe sur les salaires), pour les seuls réseaux urbains, pour lesquels cette ressource couvre autour de 50 % du coût total
- les propriétaires et habitants, au titre des impôts nationaux, régionaux, départementaux ou locaux, pour les subventions aux investissements et le solde du coût d'exploitation.

- Selon la taille des réseaux, **ces recettes commerciales représentent :**

- Moins de 0,1 M€ / an (petites villes)
- Quelques 10 M€ /an (villes, départements, régions)
- Près de 100 M€ /an (grandes agglomérations, grandes régions)
- Plus de 2000 M€ /an pour l'Ile-de-France.

Selon la billettique utilisée, **la distribution des titres de transport et leur contrôle coûtent de 15 % à 30 % de ces recettes**, y compris l'amortissement des investissements.

- Un certain nombre de **petits réseaux** a fait le choix de la **gratuité totale** (Châteauroux, Gap ...), le plus important en France étant celui de la communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile (100 000 habitants) ; la compensation de la perte de recettes et le développement du réseau ont été assumées en bonne partie au travers de **l'augmentation du taux du versement transport**.

Ce taux est souvent déjà fixé au taux maximum par la plupart des collectivités organisatrices de transport.

Plusieurs arguments sont régulièrement avancés pour justifier, ou non, le passage à la gratuité totale de réseaux de transport public. Il convient de les analyser sereinement.

La gratuité totale augmente la fréquentation du réseau

VRAI. Cette mesure contribue à **faciliter** l'usage du réseau. Pour autant que le réseau soit lisible et les itinéraires clairement identifiés, il devient aussi facile de monter dans un bus sur un court parcours que de marcher ou prendre un vélo. L'augmentation de la fréquentation se fait pour l'essentiel sur les parties centrales des réseaux (centre-ville), là où elle est déjà traditionnellement la plus importante, ce qui peut nécessiter des renforcements de l'offre.

La gratuité totale favorise le transfert modal depuis la voiture individuelle

VRAI très partiellement. Cette mesure de facilitation de l'usage du réseau ne constitue pas, en elle-même, une nouvelle alternative à la voiture individuelle (nouvelles lignes, nouvelles fréquences ...). Les transports collectifs étant souvent déjà compétitifs en prix par rapport à la voiture (quand on voyage seul), cette nouvelle attractivité tarifaire **joue davantage vis-à-vis des modes les plus économiques : marche à pied et vélo.**

Sur les 2000 nouveaux voyages quotidiens sur le réseau d'Aubagne, par ailleurs nettement amélioré et mis en valeur depuis la gratuité, soit environ 1000 usagers nouveaux, moins d'un sur quart rentre et sort du centre-ville.

La gratuité totale est une mesure socialement équitable

FAUX. Les usagers paient, en moyenne, 25 % du coût du transport ; les contribuables le reste. Les politiques tarifaires visent à moins faire payer les usagers les plus fragiles économiquement. Faire payer autant tous les usagers (1 €, ou 0 €) revient à **annuler l'effet des politiques tarifaires**, tant sociales que de fidélisation au réseau (abonnements).

*Un bémol toutefois : **les titres à l'unité**, les plus chers, sont très utilisés par les personnes à faibles revenus, qui ne peuvent avancer le montant des abonnements, même s'ils sont peu onéreux, ou ne parviennent à faire les démarches nécessaires à l'octroi de tarifs très avantageux.*

La gratuité totale favorise la délinquance dans les transports

FAUX. Aucune étude ne permet d'affirmer cela, notamment dans les petites villes où elle est mise en œuvre. Elle pourrait même se traduire, à certaines endroits, par un autre type de relations avec le personnel et les autres usagers, les fraudeurs potentiels n'étant plus dans une position de crainte ou de défi de l'autorité.

A moduler toutefois : les tarifs très attractifs mis en place sur certaines lignes de train reliant les plages ont pu provoquer une augmentation des incivilités ; celles-ci sont toutefois plus à lier à l'effet de masse, voire à des conditions de transport dégradées.

La gratuité totale est une mesure écologique

FAUX globalement. Outre l'aspect social, évoqué ci-avant, et économique, évoqué ci-après, le volet environnemental reste des plus discutables, dès lors qu'on n'incite pas à la réduction des déplacements ni qu'on ne favorise (sauf marginalement) le report modal depuis la voiture individuelle.

La gratuité totale n'est pas un enjeu financier

VRAI dans les petits réseaux. Rappelons qu'un bus coûte plus de 300 000 €, que le moindre aménagement de voirie coûte plusieurs millions d'€. Dès lors que les recettes commerciales d'un réseau sont inférieures au million d'€, ces recettes, amputées des coûts générés par la mise en œuvre d'un système billettique, même simple, de distribution et de contrôle des titres de transport, ne sont pas à mesure des coûts à engager pour développer le réseau (nouvelles lignes, nouvelles fréquences, aménagements de voirie ..).

FAUX dans les grands réseaux. Les premières raisons qui expliquent que les citoyens ne prennent pas le transport collectif sont :

- l'absence d'offre pour aller d'un point A à un point B à l'heure voulue
- la fréquence pour en revenir
- la fiabilité, la dépendance aux embouteillages et autres aléas
- le temps de parcours, comparé à d'autres modes de transport
- le confort, permettant d'y pratiquer une activité (repos, travail, musique, lecture)
- la méconnaissance des possibilités offertes par le réseau
- et, assez loin derrière, le coût.

Chaque million d'€ disponible permet d'agir sur ces principales composantes de l'offre de transport : nouvelles lignes, nouvelles fréquences, amplitude horaire ou saisonnière, aménagements de voirie, matériel roulant, campagnes de communication ...

Chaque million d'€ consacré à compenser des avantages tarifaires ne l'est pas à améliorer l'offre de transport public. Certains réseaux s'interrogent ainsi que la pertinence des fortes réductions accordées, par exemple, aux personnes âgées, sans critère de ressources.

Ce que peut être la position d'Europe Ecologie – Les Verts

Pas de position dogmatique, mais une analyse au cas par cas.

Une position plutôt favorable à la gratuité pour des lignes spécifiques, des petits réseaux, où les enjeux financiers des recettes commerciales sont faibles : rabattement sur un réseau structurant, complément intégré à une politique de stationnement ...

Une position défavorable à la généralisation de la gratuité des transports sur les grands réseaux pour des raisons sociales, économiques et environnementales, mais la **nécessité de développer des tarifications favorisant le transfert modal (depuis l'automobile) et l'accès au transport pour tous, notamment :**

- **des billets à l'unité à des prix modérés**
- **des tarifs pour mini-groupes.**