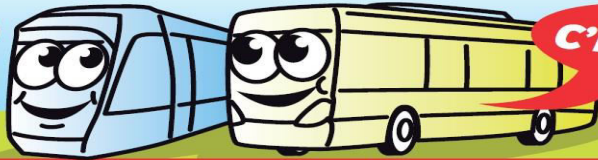


Liberté - Égalité - Gratuité

Santé - Environnement - Social

GRATUIT ?



C'EST OUI !

COLLECTIF POUR LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS DE L'AGGLOMÉRATION GRENOBLOISE



Les patrons des transports publics en campagne électorale

L'UTP a publié une note pour inciter les élus locaux à renoncer à des projets de gratuité des transports en commun (TC).

L'UTP est une organisation patronale membre du MEDEF par l'intermédiaire du GITL, le Groupement Interprofessionnel du Transport et de la Logistique. Il n'est pas étonnant qu'une organisation représentant des entreprises, dont le but premier est de dégager des bénéfices, soit a priori opposée au principe de la gratuité. Son immixtion dans la campagne des élections municipales montre que la gratuité des transports publics rencontre un écho grandissant dans la société française.

Pour l'UTP, la gratuité des TC ne serait qu'une « fausse bonne idée » comme il est souvent répété car le coût du transport ne serait pas déterminant dans le choix du mode de déplacement. La gratuité ne serait donc pas opérante pour inciter les automobilistes à faire le choix des TC et partant, le faible report modal a peu d'impact sur l'environnement. La tarification sociale serait le bon outil pour assurer un droit à la mobilité pour tous.

La note de l'UTP est reproduite ci-dessous avec nos commentaires.

L'UTP publie une note économique : "la gratuité totale : une réponse inadéquate aux objectifs de développement durable affichés"

<https://www.utp.fr/newsletter/lutp-publie-une-note-economique-la-gratuite-totale-une-reponse-inadequate-aux-objectifs> **Note complète :**

https://www.utp.fr/sites/default/files/201912_UTP_NoteEco_Gratuite_totale_reponse_inadequate_objectifs_DD.pdf

La gratuité totale des transports publics urbains vise dix objectifs de développement durable. La note économique de l'UTP montre qu'en fait cette mesure n'est pas un levier adapté pour obtenir tous les résultats attendus et va, parfois même, à leur encontre.

L'UTP rappelle que la tarification est un sujet qui relève exclusivement des autorités organisatrices de la mobilité. Respectueux de leur choix, les opérateurs se proposent toutefois de les accompagner dans leur réflexion. A cet effet, l'organisation professionnelle vient de publier une note économique intitulée : « La gratuité totale : une réponse inadéquate aux objectifs de développement durable affichés », qui vient compléter la position commune de l'UTP et de la FNAUT adoptée en janvier 2014.

La note de l'UTP met face à face dix objectifs visés par la gratuité totale et les impacts réels de cette mesure sur la mobilité durable, en particulier, et sur la société, en général.

Dans son introduction, l'UTP indique vouloir compléter l'argumentaire de la FNAUT publié en 2014. De fait, l'UTP ne tient aucun compte de ce qui s'est produit depuis, ni le passage à la gratuité de villes importantes comme Dunkerque ou Calais, ni les différentes études qui ont été produites.

1. Permettre le report modal de la voiture particulière aux transports collectifs

Le coût annuel total d'une voiture s'élève à environ 6000 euros/an contre 282 euros pour un abonnement annuel en transport public en province et 827 euros en Ile-de-France.

Pour les Français qui se déplacent chaque jour seul en voiture, leur pouvoir d'achat n'est pas leur première motivation ; ils continueront donc très majoritairement à utiliser leur voiture, même si le transport public est gratuit.

Ce raisonnement théorique « la voiture coûte bien plus cher que prendre les transports en commun, donc la gratuité n'aura que peu d'effets » est contraire à ce qui est constaté dans les villes pratiquant la gratuité des transports publics, où la gratuité s'avère être un levier puissant pour faire prendre les transports en commun. Dunkerque (fréquentation +85 % un an après la gratuité totale) puis Calais récemment (+89 % un mois seulement après l'instauration de la gratuité) en ont fait la démonstration, comme la trentaine de villes qui ont fait ce choix. Plusieurs effets peuvent expliquer ce résultat :

- ✚ L'amortissement du véhicule comme les frais d'assurance ou de parking sont incompressibles et représentent une grande part du coût de la voiture. On peut posséder une voiture et utiliser les transports en commun. Le coût du TC doit être bas par rapport au coût de l'usage de la voiture.
- ✚ Les usagers ne se réduisent pas à de purs homo economicus, dont les actions sont purement des calculs économiques à court terme. Les questions environnementales, sanitaires et sociales sont de plus en plus présentes dans les préoccupations. La gratuité des transports publics est perçue comme étant un signal fort que donne la collectivité face à la nécessité de changer les habitudes de transport, et les personnes répondent positivement à ce signal politique.

2. Préserver l'environnement

La gratuité totale ne garantit pas un report modal durable de l'autosolisme vers les transports collectifs. La hausse de fréquentation lors de la mise en place de la gratuité est, en partie, liée au report des modes actifs vers les transports publics. La gratuité totale ne réduit donc pas significativement les émissions des voitures et incite plutôt cyclistes et piétons, non émetteurs, à utiliser davantage des modes collectifs motorisés.

Cet argument est répété à l'envi par les opposants à la gratuité mais il n'est pas démontré.

À Dunkerque et à Grenoble, nous disposons de quelques données qui infirment l'affirmation selon laquelle la gratuité des transports en commun nuit à la marche ou à l'usage du vélo.

À **Dunkerque**, l'étude réalisée par le cabinet VIGS (« Le nouveau réseau de transport gratuit à Dunkerque – VIGS, septembre 2019 », disponible ici : https://www.wizodo.fr/photos_contenu/doc-28d84e88b62278b031fb2c7f3a818caa.pdf) montre que les effets de la gratuité des TC sur la pratique de la marche sont plutôt bénéfiques, et celui sur la pratique du vélo marqué par des changements de comportement à la marge. Il est vraisemblable que l'augmentation de l'utilisation du vélo dépende fortement de la réalisation d'infrastructures adaptées au vélo (pistes cyclables, abris-vélos sécurisés, stationnements).

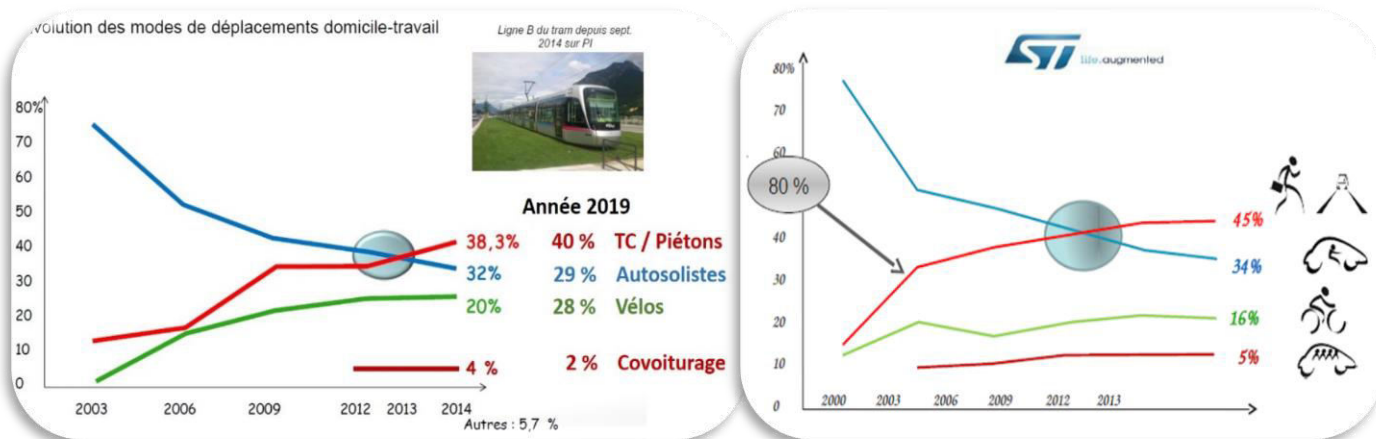
Page 97 de l'étude :

- ✚ Je marche moins souvent qu'avant 13%
- ✚ Je marche plus souvent qu'avant 19%
- ✚ Je marchais peu et cela n'a pas changé 10%
- ✚ Je marchais régulièrement et cela n'a pas changé 58%

Page 109 de l'étude :

- ✚ 54 % des usagers des bus interrogés en centre-ville ne possèdent pas de vélo
- ✚ 26 % des usagers des bus interrogés en centre-ville déclarent utiliser peu le vélo et que cela n'a pas changé
- ✚ 11 % des usagers des bus interrogés en centre-ville déclarent utiliser régulièrement le vélo et que cela n'a pas changé
- ✚ 7 % des usagers des bus interrogés en centre-ville déclarent utiliser moins souvent le vélo qu'avant

À Grenoble, les PDE (plan de déplacement d'entreprise) du CEA et de STMicroelectronics présentent des résultats spectaculaires. À STMicroelectronics, les abonnements sont pris en charge à 80% par l'entreprise depuis 2003. La part modale des « autosolistes » est passée d'environ 75% en 2000 à 34% en 2015 (faute de résultats plus récents). Au CEA, les abonnements sont pris en charge à 85% par l'entreprise depuis 2009 et la part des « autosolistes » est passée en 2019 à 29%. Dans les deux cas, la part des transports en commun a considérablement augmenté (de 10% à 40%), ce qui n'a pas empêché la part du vélo d'augmenter. **Grâce à ces PDE se sont des milliers de voitures en moins sur les routes chaque jour.**



Du point de vue de l'urgence sanitaire et environnementale, l'urgence est de réduire le nombre de voitures. Même si d'aventure il s'avérait qu'il y a un report des cyclistes et marcheurs sur les transports en commun, l'expérience montre que ce report est modeste et qu'il y a nettement plus d'utilisateurs venant de la voiture que d'utilisateurs venant du vélo. Le bilan environnement, sanitaire et social est en définitive très positif.

3. Rendre le transport public attractif

Dans les réseaux inférieurs à 100 000 habitants, la fréquentation atteint, en moyenne, 35 voyages/habitant/an contre 29 dans les réseaux gratuits de même taille. Pour les clients qui expriment avec force leurs attentes de qualité de service, l'attractivité passe avant tout par une meilleure efficacité de l'offre : bus plus fréquents avec des passages réguliers, voire cadencés, sur une plage horaire étendue tôt le matin et tard en soirée, bus équipés de wifi, etc.

Ces chiffres, difficiles à vérifier, ne correspondent pas à la réalité de l'agglomération de Châteauroux (76 500 habitants, ayant opté pour la gratuité des TC en décembre 2001). En 2001, avant la gratuité, il y avait 21 voyages par habitant/an pour une moyenne de 34 voyages par habitant/an. En 2018, il y en avait 73 à Châteauroux pour une moyenne de 35 voyages par habitant/an. À noter que l'augmentation de la fréquentation due à la gratuité, a conduit à renforcer l'offre du réseau (fréquences, bus articulés, extension du réseau, ...) ce qui a entraîné une augmentation de la fréquentation.

Cette comparaison est de toute façon peu pertinente, car elle fait une moyenne sur des situations très disparates, la mise en gratuité des réseaux se faisant dans des conditions différentes. La gratuité peut avoir des effets à plus ou moins long terme et peut se combiner avec des améliorations du service plus ou moins importantes. Cependant, il est incontestable que la gratuité a un effet sur la fréquentation. Si l'on compare le taux de fréquentation avant et après la gratuité, le constat est sans appel.

Évidemment, il est essentiel que le réseau de transports publics soit de bonne qualité. Mais la gratuité permet de franchir un palier important de fréquentation. Au final, ce qu'il faut c'est un réseau de bonne qualité ET gratuit, pour faire reculer de façon significative l'usage de la voiture.

La gratuité ne se substitue pas à la qualité du service mais elle est un facteur d'attractivité supplémentaire efficace.

4. Accroître le pouvoir d'achat

Les tarifs des transports publics ont progressé de + 8 % en dix ans. Sur la même période, tous les autres services publics marchands ont augmenté davantage : + 23 % pour les cantines scolaires, + 25 % pour l'eau, + 34 % pour l'enlèvement des ordures ménagères. Les moyens destinés à la gratuité de la mobilité pourraient être plutôt mobilisés pour abaisser le coût d'autres services publics et accroître ainsi le pouvoir d'achat.

À Grenoble les tarifs des TC (hors tarifs solidaires) ont augmenté de 50% en dix ans alors que les pensions des retraités et le point d'indice des fonctionnaires sont gelés depuis de nombreuses années et les salaires des salariés du privé augmentent très peu. Ce quatrième argument paraît bien fantaisiste.

Si on suit le raisonnement de l'UTP, il est légitime de chercher à baisser le prix de l'eau ou des cantines scolaires. Au final, la seule baisse non désirable serait celle du prix des transports publics ! Pourquoi donc ?

5. Satisfaire le droit à la mobilité pour tous et l'équité sociale

La tarification solidaire répond pleinement au droit à la mobilité pour tous et à la justice sociale puisque chaque voyageur contribue selon ses moyens, en fonction des charges et revenus totaux du foyer, rapportés au nombre de personnes le composant. Tous les réseaux proposent des tarifications adaptées aux publics les plus fragiles. De fait, 67 % des voyages en transport public urbain sont réalisés chaque année avec un titre à tarif réduit ou gratuit pour les personnes dont les faibles ressources le justifient.

La tarification solidaire ne répond pas au droit à la mobilité pour tous. Premièrement, les budgets alloués à cette tarification ne sont pas à la hauteur des besoins. À Grenoble il faut avoir un quotient familial inférieur à 675€ pour en bénéficier, ce qui est inférieur au seuil de pauvreté. Deuxièmement et d'après l'étude de Dunkerque, 30% des personnes qui avaient droit à la tarification sociale ne faisaient pas les démarches pour en bénéficier, pour diverses raisons. Ce phénomène existe aussi à Grenoble.

De plus, pour la très grande majorité des usagers, le prix du billet est fixe et ne dépend pas des revenus. La recherche d'une plus grande justice sociale est un argument supplémentaire en faveur de la gratuité.

6. Mettre en œuvre plus d'équité sociale

La part modale des transports publics s'élève à environ 20 % dans les grandes agglomérations et à moins de 10 % dans les petites. La gratuité totale risque de contraindre la collectivité locale ou l'autorité organisatrice à augmenter les impôts locaux, ce qui serait supporté par tous des contribuables, y compris ceux qui n'utilisent pas le transport public car ils ne correspondent pas à leurs besoins (horaires décalés, matériel lourd à transporter, etc.).

Ainsi, il ne serait pas juste que des contribuables n'utilisant pas un service (les transports collectifs) participent au financement du service. C'est pourtant une loi générale de la vie en collectivité. Les écoles, les rues, les routes, l'éclairage public, les édifices publics, les parcs ou l'aménagement urbain, sont bien financés par la collectivité sans lien avec l'usage du contribuable, pour la seule raison que cela sert l'intérêt général. Celles et ceux qui utilisent les transports en commun rendent service à la collectivité entière : l'amélioration de la qualité de l'air ou le désengorgement des routes rendent service à tout le monde. Il est donc légitime que ce soit l'ensemble de la collectivité qui paie les transports publics.

Alors que les dépenses publiques en faveur de la route sont supérieures à celle des TC, il est curieux pour des professionnels du transport public de prendre la défense des usagers de la route et de les opposer aux usagers des TC.

7. Faire revenir les habitants et les commerces dans les centres villes

Les métropoles, de mieux en mieux pourvues en transport public, affichent le plus faible taux de vacance commerciale. Rendre les transports publics encore plus attractifs, favoriser leur complémentarité avec les modes doux, limiter l'autosolisme en cœur de ville sont des leviers bien plus puissants que la gratuité totale pour attirer commerçants et habitants en centre-ville.

La gratuité ne s'oppose pas à la qualité du réseau ou aux aménagements des centres villes. Le problème d'attractivité des centres villes est plus à relier à l'implantation de vastes centres commerciaux à la périphérie des centres urbains. Compte tenu des distances et de la densité de population, ce phénomène est moins sensible dans les grandes villes qui ont en plus de meilleurs réseaux de TC.

Par ailleurs, il faut s'interroger sur la pertinence de cet objectif de centralité et sur la métropolisation, comparé à celui de faire émerger plusieurs centralités sur des territoires restreints, permettre aux villes moyennes d'avoir des services publics et des zones d'emploi, construire un maillage territorial plutôt qu'une étoile avec une centralité, ...

8. Rendre le transport public accessible aux publics fragiles

Dans les réseaux avec tarification solidaire, l'abonnement mensuel coûte de 0 à 3 euros pour les personnes à très faibles revenus. Par ailleurs, les 2,5 millions d'adultes, qui ne savent pas lire et souhaitent se déplacer en transport public, ont besoin avant tout d'être conseillés avant et au cours de leur trajet, notamment pour être rassurés sur leurs itinéraires.

Qu'a à voir le fait de conseiller les usagers qui ont du mal à lire avec la question de la gratuité ? À l'extrême, ce serait plutôt un argument en faveur de la gratuité, car les personnels libérés de la nécessité de vérifier les titres de transport pourront se consacrer à conseiller et aider les usagers.

9. Simplifier l'accès à la mobilité

Le succès des nouvelles formes de paiement des titres (sms, etc.) montre que les voyageurs privilégient la facilité d'accès aux titres plus qu'à des titres moins chers. Innovations billettiques, achats de titres sur Internet, paiement sans contact facilitent le parcours du voyageur tout en lui livrant les informations nécessaires à un trajet optimisé.

Ce point est assez surprenant. S'il y a la gratuité, il n'y a plus besoin d'acheter des titres et donc ces dispositifs technologiques deviennent inutiles. Tout compte fait, c'est même un argument supplémentaire pour la gratuité, car outre le fait de réduire la pollution atmosphérique, cela diminuera la pollution en ondes hertziennes et cela contribuera à une plus grande sobriété énergétique.

10. Resserrer le lien social

L'essence du transport public est de transporter une grande diversité de publics. De fait, avec un haut niveau de service qualitatif et quantitatif, ce service attire toutes les catégories sociales et d'âge et pas les seuls voyageurs captifs. La part de non-captifs dans les réseaux dépend d'abord de la qualité de service et non de la gratuité totale.

Une partie importante des "voyageurs captifs" sont des personnes avec peu de revenus et qui au final se déplacent moins que ce qu'ils devraient. La gratuité donne de la mobilité à ces personnes-là (quartiers populaires, jeunes, personnes âgées), c'est aussi un choix de société.

La gratuité totale fragilise le versement mobilité

La gratuité totale donne des arguments supplémentaires aux détracteurs du versement mobilité, contribution financière des employeurs privés et publics au transport public : si les autorités organisatrices peuvent se dispenser de la contribution des voyageurs, cela signifie qu'elles ont des ressources abondantes qui ne justifient pas qu'elles maintiennent, voire augmentent, la contribution des employeurs de plus de 11 salariés.

Pour l'UTP, au moment où la demande n'a jamais été aussi forte et où les citoyens sont appelés à lutter contre le changement climatique et la pollution de l'air en ville en évoluant dans leurs actes de la vie quotidienne, toutes les ressources, y compris celles des voyageurs en capacité de contribuer au financement du service de mobilité qu'ils utilisent, devraient être mobilisés en premier lieu pour développer qualitativement et quantitativement l'offre de transport public et de services de mobilité partagée.

Ce n'est pas une nouveauté, le patronat n'aime pas « les prélèvements obligatoires », tout en étant accro aux subventions et commandes des Pouvoirs Publics. À chacun ses contradictions ...

La plupart des déplacements sont liés à des activités économiques : déplacement domicile-travail, les achats, l'accès aux loisirs, l'accès à l'éducation, l'accès aux services de soins, services publics, ...

Dans cette logique il est juste qu'une part de la richesse créée soit affectée aux transports des personnes. En retour la réduction de la circulation automobile, en fluidifiant le trafic, et un facteur de dynamisme économique.

Le versement transport est aujourd'hui à bon droit une source essentielle de financement, c'est pourquoi il doit être à la hauteur des besoins et donc augmenté (à Grenoble le VT finance 52 % du total, investissements + fonctionnement). Dans certaines agglomérations le VT est à son maximum (comme à Grenoble 2%) et il faut un vote du Parlement pour augmenter ce plafond. C'est ce qu'il a fait pour l'Île de France en fixant le VT à 2,95 %, bien que le MEDEF soit contre.

À noter qu'il faut augmenter d'autant le VT que les entreprises ne paieront plus la prime transport sur les abonnements de leurs salariés en cas de gratuité.

Parce qu'il y a urgence face au changement climatique et à la pollution de l'air, le développement des TC est une nécessité absolue qui devrait être une cause nationale. Cette nécessité devrait amener le gouvernement à lancer un plan de développement des TC, incluant des investissements massifs et la gratuité, afin d'obtenir à court terme un changement significatif des modes de déplacement.



Collectif pour la Gratuité des Transports Publics dans l'Agglomération Grenobloise (CGTPAG)

Plus d'articles et des vidéos sur notre site internet :

<http://www.gratuite-transport-publics.ouvaton.org/>

Contact : contact@gratuite-transport.listes.vox.coop

Membre de la Coordination Nationale pour la gratuité des transports publics urbains : <http://reseau-gratuite-transport.org/>