



6 janvier 2020

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

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.

Depuis plusieurs années, la gratuité totale du transport public urbain fait débat et, à moins de quatre mois des élections municipales, le sujet revient en force sur le devant de la scène.

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 gratuité totale ne permet d'atteindre les objectifs de développement durable visés

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.

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.

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.

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.

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.

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.

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.).

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.

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.

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.

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.

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.

[Télécharger la note](#)

Contacts presse

- Claude Faucher – Délégué général – 01 48 74 73 04
- Stéphanie Lopes d'Azevedo – Directrice du département des Affaires économiques et techniques – 01 48 74 73 31
- Dominique Fèvre – Directrice du département Valorisation et Communication – 01 48 74 73 46

L'UTP. L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public urbain, les entreprises de transports ferroviaires (voyageurs et fret) et les gestionnaires d'infrastructure ferroviaire en France. Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes. L'UTP représente plus de 180 entreprises de transport urbain et ferroviaire réparties sur le territoire français et incarne l'unité de la branche ferroviaire.



UTP 17, rue d'Anjou 75008 Paris T +33 (0)1 48 74 63 51 F + 33 (0)1 40 16 11 72

www.utp.fr

Télécharger le document

[201912_UTP_NoteEco_Gratuite_totale_reponse_inadequate_objectifs_DD.pdf](#)

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

