



Communiqué de presse – 27 janvier 2014

Dix raisons de proposer une tarification solidaire des transports urbains et de ne pas céder aux sirènes de la gratuité

Depuis toujours, l'UTP et la FNAUT sont favorables à une tarification des transports publics urbains adaptée à la situation des voyageurs et en particulier à une tarification solidaire. Mieux vaut pratiquer des tarifs modérés et adaptés à un objectif social, qui évoluent avec l'inflation et peuvent être revus en fonction du développement de l'offre, plutôt que de pratiquer une gratuité difficilement réversible, dommageable tant aux entreprises de transport et aux collectivités locales qu'aux voyageurs.

1 - Les transports publics coûtent de l'argent

Les salariés des transports publics doivent être rémunérés, les véhicules ont besoin d'énergie ou de carburant pour circuler et doivent être entretenus,... : tout cela a un coût. En 2012, les coûts d'exploitation ont représenté plus de 7 milliards d'euros.

2 - Le modèle économique du transport public est menacé

Tous réseaux confondus (Ile de France et province), les recettes commerciales représentent moins de la moitié des coûts ... En 2012, la vente de titres de transport a généré un peu plus de 3 milliards d'euros, loin de couvrir les plus de 7 milliards de frais d'exploitation.

En province, la vente de titres de transport (1, 2 milliard d'euros en 2012) ne financent que 31, 4 % des coûts d'exploitation (3, 8 milliards d'euros en 2012).

3 - Les coûts augmentent et les recettes baissent

Au cours de la dernière décennie, les réseaux ont dû s'élargir au rythme des périmètres urbains, desservant un nombre de plus en plus important de Français : près de 22 millions en 2012 contre 19,5 millions en 2002. En toute logique, les coûts d'exploitation

ont augmenté de près de 5 %, mais, dans le même temps, les recettes commerciales accusaient une baisse de 15 % puisque la tarification n'a pas suivi l'inflation.

4 - La tarification ne correspond pas à la réalité des coûts

De 2002 à 2012, les tarifs de tous les services publics ont augmenté : + 22,5 % pour la cantine scolaire, + 32,3 % pour la distribution d'eau, + 56,6 % pour la distribution d'énergie et + 66% pour l'enlèvement des ordures ménagères. Dans le même temps, les tarifs de transport routiers de voyageurs (urbain et interurbain) baissaient de 4,1 %.

5 - Si le voyageur paie moins, le contribuable paie davantage

L'exploitation du transport public est financée par trois sources : le versement transport dû par toutes les entreprises et administrations de plus de neuf salariés, la vente de titres aux voyageurs et les subventions des collectivités locales, via les impôts locaux. Compte-tenu de son plafonnement et d'une conjoncture économique défavorable à la création d'emplois, le versement transport est figé. Les recettes commerciales (ventes des titres de transport) et les subventions des collectivités locales via les impôts restent donc les deux seuls leviers financiers « modulables ».

Si le prix du titre de transport baisse ou si ce titre devient gratuit, le gap financier doit obligatoirement être compensé par une contribution plus importante des collectivités locales, donc par une hausse des impôts. Autrement dit : faire payer moins au voyageur, voire lui offrir des transports gratuits, cela signifie faire payer davantage aux contribuables. Il n'est pas logique que les premiers bénéficiaires d'un service de transport ne contribuent pas à en payer une partie.

6 - Les finances locales sont très contraintes

Les dotations de l'Etat aux collectivités sont gelées jusqu'en 2016 et les acteurs publics locaux sont dans une phase de réduction de leurs coûts : ils ne peuvent pas financer davantage les réseaux de transport public. Pourtant, la demande de transport continue d'augmenter : le trafic a progressé de 4 % en 2012 et de 3% en 2013.

7 - Tout service public doit être équitable

Par nature, un service public doit être financièrement accessible à tous. C'est pourquoi tous les réseaux de transport public proposent des tarifs adaptés à la situation économique des populations, notamment à celle des Français les plus défavorisés. Ainsi, la tarification solidaire permet-elle de proposer des prix ajustés à la capacité financière des voyageurs.

Permettre à tous d'accéder à la mobilité ne signifie pas la proposer gratuitement à tous car tout service public se construit sur l'équité et la solidarité entre les différentes catégories de la population.

8 - Ce qui n'a pas de prix a peu de valeur

La gratuité est associée à l'absence de valeur, et par contrecoup, ne force pas le respect. Dans les réseaux qui pratiquent la gratuité, les personnels sont moins bien considérés et les matériels davantage dégradés.

9 - Les voyageurs ne demandent pas la gratuité

« Fausse bonne idée » : voilà comment la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) qualifie la gratuité des transports publics. Les voyageurs attendent avant tout des transports publics de qualité, pérennes et fiables. La gratuité va à l'encontre de ces exigences légitimes.

10 - La gratuité est très difficilement réversible

Une fois la gratuité mise en place, il est très difficile de revenir en arrière, ce qui va à l'encontre d'un développement quantitatif et qualitatif de l'offre de transport, pourtant attendu par les utilisateurs de transport public.

Contacts :

UTP - Claude Faucher, Délégué général : 01 48 74 73 67

FNAUT - Jean Sivardière, Président : 04 76 75 23 31

UTP L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public, les entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) et les gestionnaires d'infrastructure 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 160 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français. Depuis janvier 2013, l'UTP accueille également des gestionnaires d'infrastructure (Eurotunnel, RFF) et incarne l'unité de la branche ferroviaire.

FNAUT La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) rassemble 160 associations implantées dans toutes les régions françaises. Association de consommateurs agréée, la FNAUT conseille et défend les usagers de tous les modes de transport et les représente auprès des pouvoirs publics et des entreprises de transport. Groupe de pression d'intérêt général, la FNAUT s'efforce d'infléchir la politique des transports et de l'aménagement du territoire.