



Conférence de presse – 28 octobre 2014

Dossier de presse, partie II
Le transport public n'est pas payé à son
juste prix

Contacts :

Dominique Fèvre : 01 48 74 73 46 / dfevre@utp.fr

Virginie Billet : 01 48 74 73 70 / vbillet@utp.fr

Sommaire

Le cercle non vertueux	p.3
Les territoires desservis s'étendent	p.4
Les recettes baissent	p.5
Les tarifs du transport public urbain ne sont plus adaptés	p.6
Les déplacements en voiture individuelle beaucoup plus coûteux que le transport public urbain	p.7
Les tarifs des autres services publics marchands augmentent	p.8
La tarification solidaire se met en place	p.9
L'emploi dans le transport public urbain	p.10

Le transport public n'est pas payé à son juste prix

Les transports publics urbains évoluent dans un contexte spécifique : un équilibre économique fragile et des services non payés à leur juste prix.

Le transport public urbain est financé par trois sources : le Versement Transport des employeurs, la contribution des Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable (AOMD) via la fiscalité locale et la vente des titres de transport.

Aujourd'hui, les deux premières sources de financement n'augmentent plus et peuvent difficilement progresser davantage.

Du fait de la crise, les employeurs sont globalement dans une situation tendue ; en conséquence, le Versement Transport n'a pas de marge de progression.

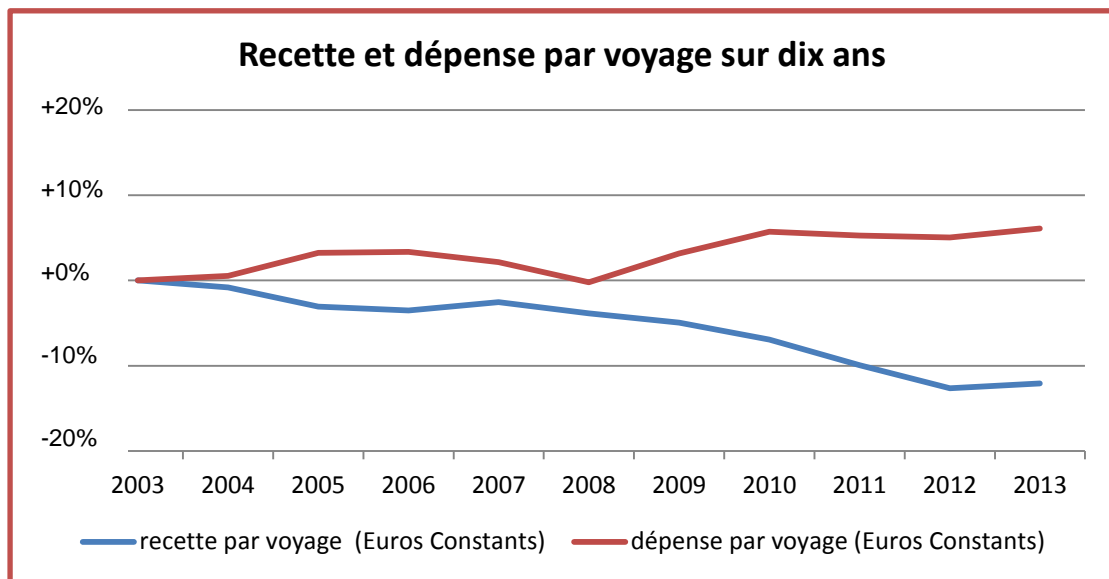
Alimenté par la fiscalité locale, le budget des Autorités Organisatrices de la Mobilité Durable peut difficilement progresser. Les collectivités locales sont dans une phase de réduction de leurs dépenses. Pour rappel, l'Etat va diminuer ses dotations aux collectivités locales de près de 11 milliards d'euros d'ici à 2017, soit une baisse de plus de 3 milliards d'euros par an.

Le cercle non vertueux

Dans le transport public urbain, l'utilisateur ne paye au mieux que le tiers du coût de son déplacement. En 2013, le ratio recettes sur dépenses R/D s'est encore dégradé à 31%, contre 31,5 % en 2012. En 2003, il était de 39 %.

La dépense par voyage ne cesse d'augmenter. Entre 2003 et 2013, elle est passée de 1,45 € à 1,54 €, soit une progression de 6 % en dix ans. Dans le même temps, la recette par voyage est passée de 0,54 € à 0,48 €, soit une baisse de 12 %.

Cet effet de ciseau trouve son origine dans la conjonction de deux phénomènes : une offre croissante pour desservir de nouveaux territoires et améliorer la qualité de service, ce qui génère des dépenses, et une fréquentation qui augmente plus vite que les recettes. Au cours des dix dernières années, le trafic voyageurs a progressé de 39 %. De 2012 à 2013, il a encore augmenté de 2,8 %. En 2014, il devrait croître de 3 %.



Source : Enquête commune DGITM, CERTU, GART, UTP

Les territoires desservis s'étendent

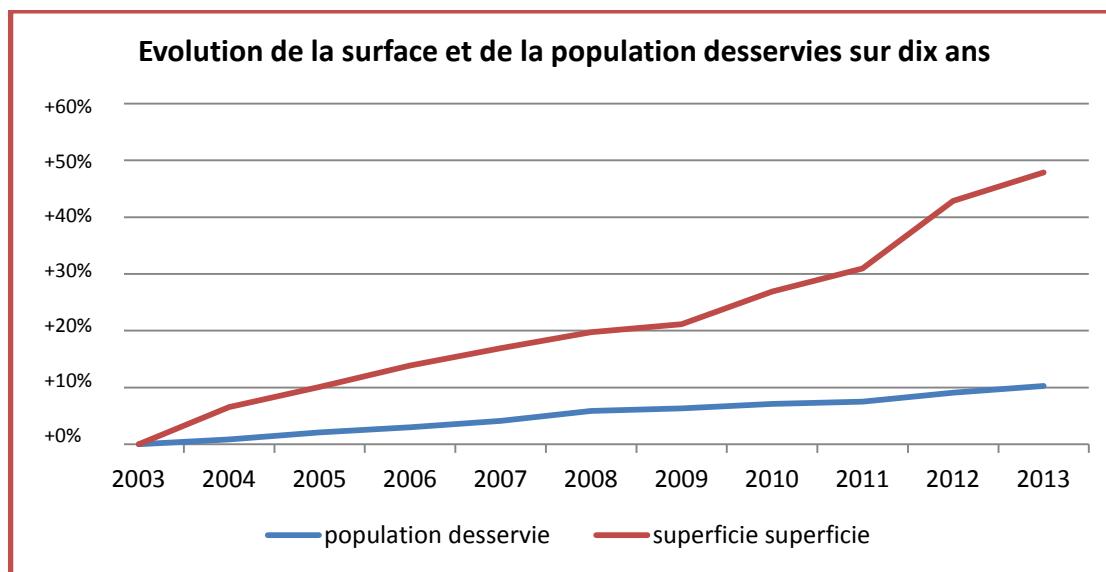
Dans les régions et les départements, le territoire desservi par les transports publics correspond au périmètre administratif. Ce n'est pas le cas des périmètres de transport urbain (PTU), qui, eux, suivent les logiques d'expansion des bassins de vie et des intercommunalités.

Au cours des dix dernières années, les périmètres de transport urbain se sont agrandis à de nouvelles communes, à un rythme accéléré et continu.

La seconde voire la troisième couronne des agglomérations françaises sont désormais couvertes par des réseaux urbains. L'extension des réseaux s'est faite à des communes de plus en plus éloignées de la « ville centre », qui comptent peu d'habitants. En 2013, le transport public urbain a desservi 79 nouvelles communes, souvent de moins de 2000 habitants.

Les territoires couverts sont aujourd'hui 25 % moins denses (habitants/km²) qu'en 2003. Dans les réseaux de moins de 100 000 habitants, ils comptent en moyenne 275 habitants par km².

L'extension continue des territoires desservis augmente beaucoup plus vite que la densité de la population desservie. Cette situation est très préjudiciable à l'équilibre économique des réseaux de transport public urbain.



Source : Enquête commune DGITM, CERTU, GART, UTP

Les recettes baissent

De 2003 à 2013, la recette par voyage, en euros constants, a baissé. Cette situation est liée aux très faibles augmentations des tarifs, auxquelles se sont ajoutées une logique d'abonnements peu chers et la poursuite de la mise en œuvre de tarifications sociales.

Si les tarifs des titres de transport suivaient les mêmes évolutions que l'offre et la fréquentation, les transports publics pourraient entrer dans un cercle vertueux, permettant de favoriser le report modal et d'assurer un meilleur équilibre économique. Mais, depuis dix ans, les tarifs suivent une progression inverse à celle de l'offre et de la fréquentation, ce qui, aujourd'hui, compromet la pérennité de l'offre. Certains réseaux envisagent d'ores et déjà de la réduire au plan quantitatif.

Les tarifs des transports publics urbains ne sont plus adaptés

En France, toutes tailles de réseaux confondues, le prix moyen du billet vendu à l'unité est de 1,15 € ; il s'élève à 1,43 € dans les réseaux avec des transports en site propre. Ces chiffres placent le titre unitaire français parmi les plus bas d'Europe.

A Paris, le ticket coûte 1,70 €, contre 1,90 € à Bruxelles, 2,60 € à Berlin, 2,91 € à Genève et 5,80 € à Londres.

Le constat est identique en matière d'abonnement mensuel. En France, il coûte en moyenne 29,08 € et, au maximum, 68,46 € pour Paris (zones 1-2) ; il est de 78,00 € à Berlin et de 148,80 € à Londres, par exemple.

Les prix en fonction des titres

	Prix moyen	Prix le plus bas	Prix le plus élevé
Titre unitaire	1,15 €	0,50 €	1,70 €
Titre en carnet	0,90 €	0,20 €	1,55 €
Titre journée	3,43 €	1,00 €	6,60 €
Titre hebdomadaire	11,54 €	7,00 €	19,80 €
Abonnement mensuel	29,08 €	10,00 €	68,46 €
Abonnement annuel	283,65 €	30,00 €	679,80 €

Les prix moyens par taille de réseaux

	Titre unitaire	Titre en carnet	Titre journée	Titre hebdomadaire	Abonnement mensuel	Abonnement annuel
Moins de 50 000 habitants	1,00 €	0,76 €	3,08 €	9,85 €	22,86 €	206,35 €
Entre 50 et 100 000 habitants	1,07 €	0,82 €	2,84 €	8,83 €	24,15 €	238,93 €
Entre 100 et 200 000 habitants	1,20 €	0,97 €	3,32 €	10,84 €	31,85 €	290,23 €
Plus de 200 000 habitants sans TCSP lourd	1,21 €	0,93 €	3,66 €	9,80 €	32,05 €	315,25 €
Avec TCSP lourd en 2013	1,43 €	1,20 €	4,16 €	13,91 €	43,35 €	432,53 €

En dix ans (2003-2013), seul le prix de l'abonnement mensuel, le titre le moins demandé par les voyageurs a augmenté (+16,5%). Les deux titres phares du transport public urbain : le billet unitaire et l'abonnement mensuel ont très peu augmenté (+ 1 % pour le billet unitaire et + 1,1% pour l'abonnement mensuel en euros courants 2013). L'abonnement annuel a baissé de 6, 2 % et le titre journée de 3,8%.

Prix des titres de transport sur 10 ans (en euros courants 2013)

	2003	2006	2009	2011	2013	Variation 10 ans
ticket unitaire	1,02€	1,09€	1,15€	1,16€	1,20€	+ 1 %
ticket carnet	0,77€	0,82€	0,90€	0,9€1	0,95€	+6,1 %
ticket journée	3,70€	3,64€	3,67 €	3,60€	3,56€	-3,8 %
abonnement hebdomadaire	8,74€	9,54€	10,29€	11,12€	11,87€	+ 16, 5 %
abonnement mensuel	26,46€	27,82€	29,52€	29,96€	31,20€	+1,1 %
abonnement annuel	290,30€	296,42	310,86	308,99	317,65 €	-6,2 % %

Les déplacements en voiture individuelle beaucoup plus coûteux que le transport public urbain

Aujourd'hui, la voiture coûte trois fois plus cher que le transport public : 34 centimes d'euros par km pour la première et 10 centimes d'euros par km pour le second (16).

En France, la facture des embouteillages s'élève à 17 milliards d'euros par an, soit 0,8 % du PIB. Elle coûte, chaque année, 1943 euros par foyer. D'ici à 2030, elle devrait augmenter de 30 % pour atteindre 22 milliards d'euros par an, soit 2381 euros par foyer et par an (25).

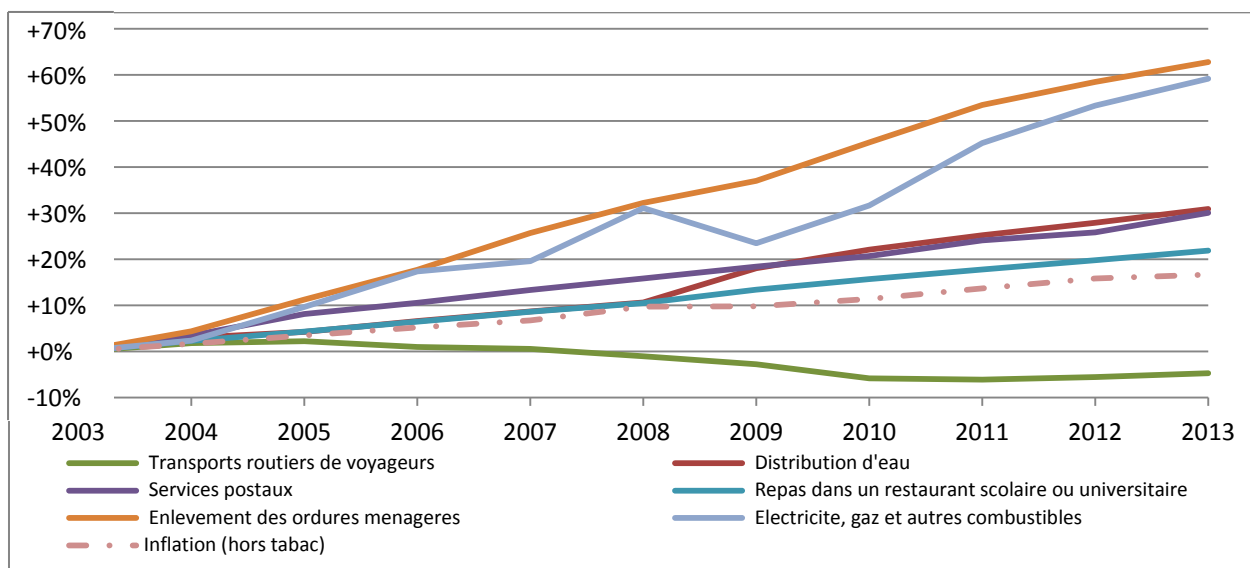
A ce chiffre s'ajoutent 27,4 milliards d'euros par an pour la pollution, 23,4 milliards d'euros par an pour l'accidentologie et 22,2 milliards d'euros par an pour le coût d'usage des routes généré par les véhicules individuels. In fine, ces coûts totalisent un montant de près de 91 milliards d'euros par an, soit près de 5 % du PIB.

Les tarifs des autres services publics marchands augmentent

Au cours de la dernière décennie (2003 à 2013), les tarifs des transports routiers de voyageurs ont baissé de 4,75 % alors que, dans le même temps, les prix des autres services publics marchands (repas dans un restaurant scolaire ou universitaire, distribution d'eau, électricité, gaz et autres combustibles, enlèvement des ordures ménagères, services postaux) ont augmenté.

Sur une décennie (de 2003 à 2013), les tarifs de ces autres services ont en effet régulièrement progressé. Leurs hausses tarifaires oscillent entre 21,9 % et 62,76 %. Ainsi, le tarif de l'enlèvement des ordures ménagères a augmenté de 62,76 % et celui de la distribution d'énergie de 59,18 %. La distribution d'eau et la cantine ont vu leur tarif respectif croître de 30,86 % et de 21,90 %.

Prix à la consommation des services publics marchands sur dix ans



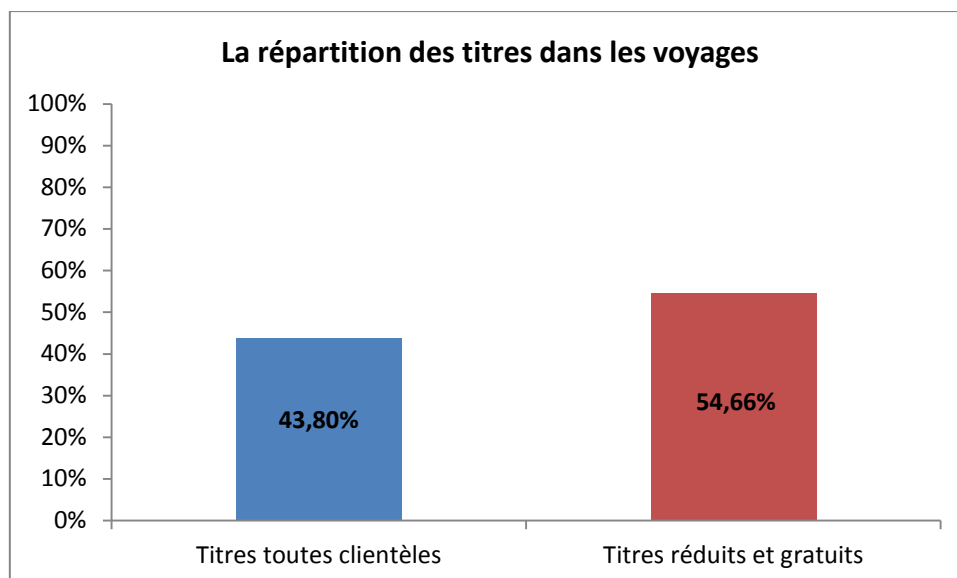
Source : INSEE

La tarification solidaire se met en place

Aujourd'hui, plus de la moitié des voyages (54,66 %) sont effectués avec des titres réduits ou gratuits et 43,8% avec des titres « sans condition » (26).

Pour garantir à tous l'accès au transport public urbain, il existe des tarifs spécifiques adaptés à tous les types de clientèle (jeunes, précaires...). La tarification à caractère social permet ainsi d'acheter des titres à des tarifs réduits. Près de 40 % des réseaux de province les proposent aux personnes âgées, du fait de leur âge et de leur niveau de vie supposé inférieur aux autres catégories de la population. Pourtant, il est démontré que les jeunes actifs disposent d'un pouvoir d'achat moyen plus faible que certain retraités et qu'ils sont peu concernés par les réductions tarifaires.

Pour aller dans le sens d'une tarification plus équitable, les réseaux ont commencé à mettre en place des tarifs modulés en fonction des revenus du foyer du voyageur et non plus en fonction de son statut. Cette tarification solidaire permet de mieux prendre en compte la réalité économique et sociale des habitants et de cibler les foyers à faibles ressources et l'ensemble de leurs membres. La tarification solidaire est une tendance structurelle et de plus en plus de réseaux vont la mettre en place.



Source: Tarification des réseaux de transports urbains, GART-UTP 2014

L'emploi dans le transport public urbain

Le transport public urbain est structurellement créateur d'emplois. Chaque année, il recrute et, chaque année, il crée de nouveaux emplois. La grande majorité des salariés est embauchée sous contrat à durée indéterminée et la plupart travaille à temps plein.

Toutefois en 2013, les recrutements et les créations d'emploi ont diminué par rapport aux années précédentes.

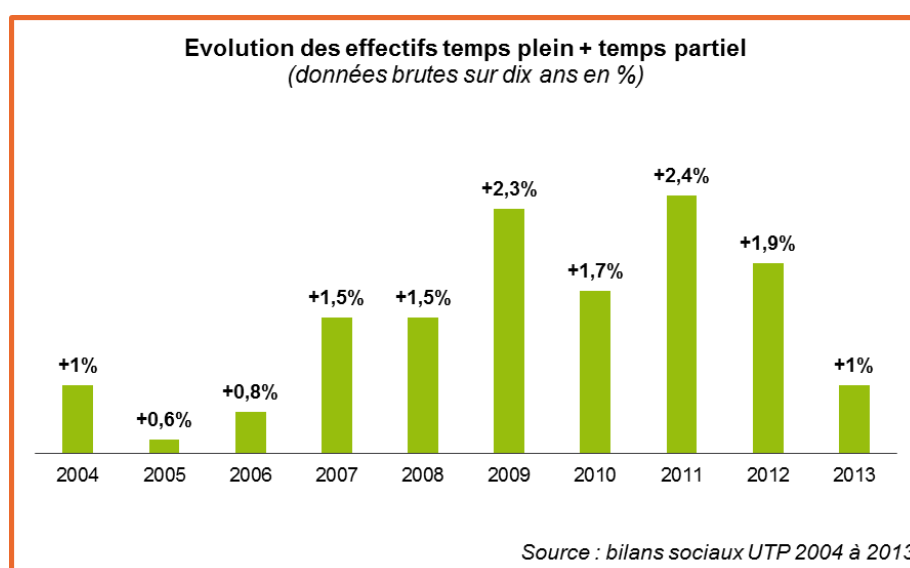
Des recrutements et des créations d'emplois

En 2013, avec une croissance nationale faible (+ 0,3 %), le secteur des transports urbains en province a effectué 2 582 recrutements et créé 456 emplois, ce qui représente une augmentation de +1 % de ses effectifs (27).

Ces chiffres sont moins élevés qu'en 2012 : malgré une croissance française atone, les réseaux de transport public de province avaient alors réalisé près de 2 700 recrutements et créé 842 nouveaux emplois.

En 2013, la croissance des effectifs est plus modérée que les années précédentes : elle s'établissait, en effet, à 1,9 % en 2012 ; à 2,4 % en 2011 ; à 1,7 % en 2010 et à 2,3 % en 2009.

Le secteur a, néanmoins, créé plus de 6 250 emplois au cours de la dernière décennie : des créations d'emplois dues à l'accroissement de l'offre de transport (nouvelles lignes, prolongement des lignes existantes, renforcement des fréquences).



Des emplois en CDI et à temps plein

Depuis dix ans, les salariés en CDI n'ont jamais représenté moins de 98 % des effectifs. Ils sont aujourd'hui 98,1 % à travailler en CDI et plus de 95 % travaillent à temps complet. Les CDD (contrats à durée déterminée) ne représentent que 1,9 % des effectifs. Dans le secteur des transports, cette proportion s'établit à 5,8 % et au niveau national, à 7,4 %. La part des salariés à temps partiel s'établit à 4,8 % ; ce taux est de 11 % dans le secteur des transports et de 16,2 % au niveau national.

Des investissements importants dans la formation continue

En 2013, le secteur a consacré plus de 56 millions d'euros à la formation continue, soit 3,9 % de sa masse salariale.

Comme les années précédentes, les investissements du secteur dans la formation continue sont plus de deux fois supérieurs aux obligations conventionnelles de la branche du transport urbain, qui s'élèvent à 1,9 % de la masse salariale, et aux obligations légales, qui sont de 1,6 %.

Une féminisation des métiers en progression

En 2012, les femmes représentaient 17,8 % des effectifs du transport public urbain en province ; en 2013, elles en totalisaient 18,4 %.

Depuis dix ans, la féminisation se poursuit dans le secteur. La part de femmes a ainsi augmenté de près de quatre points depuis 2004.

Notes

- 16) Adetec, juillet 2012
- 17) Etude GART/UTP, « Les démarches qualité dans le transport public urbain », 2014.
- 18) UTP, enquête Parc.
- 19) Etude Inrix Tom Tom
- 20) Etude Sareco, 2005.
- 21) Etude Crema/ Chronos, février 2014.
- 22) Ademe, 2010.
- 23) Publication « De l'idée vraie à l'idée reçue », UTP, 2009.
- 24) Rapport Sécurité 2013.
- 25) Etude Inrix, 2013.
- 26) « Tarification des réseaux de transports urbains », publication GART/UTP, 2014.
- 27) « Transports urbains – Bilan social 2013 », UTP.