

Position

Pour un développement durable du service de transport public, non à la gratuité totale

adoptée par l'UTP le 9 janvier 2014

adoptée par la FNAUT le 10 janvier 2014

Bien que la pratique de la gratuité totale des réseaux de transport urbain soit très marginale (environ 2% de la population desservie), elle alimente de nombreux discours et bénéficie d'un retentissement important auprès du public.

Si la tarification relève du seul pouvoir des élus locaux, la délicate situation économique du secteur appelle une expression sur ce sujet de la FNAUT, en tant que représentante des voyageurs, et de l'UTP, en tant que représentante des entreprises de transport, professionnels attentifs aux demandes des voyageurs.

Les arguments de la FNAUT et de l'UTP contre la gratuité totale des transports publics urbains s'opposent aux vertus qu'on lui prête et mettent en perspective la singularité du secteur.

1. La gratuité n'existe pas

Ce qui peut sembler gratuit ne l'est pas dans les faits ou pour tout le monde; les transports publics ne font pas exception. Un agent économique assumera quoi qu'il arrive le coût de ces services indispensables à la vie de la cité. Dans la mesure où la contribution des employeurs (versement transport) est plafonnée, c'est celle des contribuables (impôts locaux) qui augmentera substantiellement avec la décision de mettre en place la gratuité d'un réseau de transport public.

► *L'UTP et la FNAUT considèrent qu'il est juste que les bénéficiaires du service de transport urbain s'acquittent d'une partie de son coût de production tandis que l'ensemble des contribuables locaux y contribue par ailleurs, service public oblige.*

2. La gratuité totale n'est pas compatible avec l'évolution contrainte des finances publiques

Avec le ralentissement du produit du versement transport, ce sont les budgets des autorités organisatrices urbaines qui vont être davantage mis à contribution pour financer l'offre de transport public. Or, ces budgets souffrent de la baisse des dotations de l'État aux collectivités locales et du tassement des revenus de la fiscalité. Les priver des recettes de la clientèle signifie que le financement du réseau repose exclusivement sur la fiscalité locale.

► *L'UTP et la FNAUT estiment que le budget des collectivités locales doit permettre de garantir un transport public de qualité, ce qu'il peut difficilement assumer seul, notamment en période de crise économique.*

3. La gratuité totale n'est pas favorable au développement de l'offre de transport public

L'évolution des modes de vie tend naturellement à faire progresser la demande de transport public. Celle-ci se traduit par des besoins en termes de confort, de sécurité, de fréquences, d'amplitudes horaires, d'informations voyageurs et d'accessibilité croissants. Il faut mobiliser chaque année de plus en plus de moyens pour financer le service et investir dans son développement. Or la gratuité réduit les marges de manœuvre pour le faire évoluer durablement.

► *L'UTP et la FNAUT considèrent que la gratuité des transports publics limite la progression de l'offre du point de vue quantitatif (fréquences, amplitudes, maillage) et qualitatif (services aux voyageurs, conditions de voyage).*

4. La gratuité totale singularise les transports par rapport aux autres services publics

La question de la gratuité de l'eau, de l'électricité, du gaz, des services postaux, des cantines scolaires... ne fait jamais débat. Pour ces services, des dispositifs d'aide aux personnes en difficulté sont prévus.

Or les transports publics sont tout aussi essentiels que ces services. Il n'existe donc aucune raison objective de les singulariser.

De la même manière, les transports publics devraient bénéficier du taux de TVA réduit compte tenu de l'importance qu'ils revêtent pour les populations et la qualité de vie en ville.

► *L'UTP et la FNAUT considèrent que les transports publics constituent un bien de première nécessité, et, qu'à ce titre, tout doit être mis en œuvre pour en assurer la pérennité et notamment l'application d'un taux de TVA réduit.*

5. La gratuité totale n'est pas la meilleure forme d'équité sociale

L'ensemble des réseaux de transport public, à l'instar des autres services publics, proposent des tarifications spécifiques pour les populations fragiles et les font évoluer pour mieux correspondre aux nouvelles précarités sociales. Ainsi, la mise en œuvre de la tarification solidaire, basée sur les ressources du foyer et non plus sur le seul statut ou âge de la personne, garantit des tarifs adaptés à la capacité contributive des voyageurs.

De ce fait, les transports publics répondent au droit au transport pour tous et garantissent à tous l'accès durable à la mobilité.

► *L'UTP et la FNAUT considèrent que la gratuité des transports publics doit être réservée aux catégories de voyageurs les plus défavorisées dans le cadre de dispositifs de tarification ciblés.*

6. La gratuité totale n'est pas favorable au développement durable

Aucune étude n'a, à ce jour, démontré que la gratuité totale du transport urbain encourageait un report modal massif et durable de la voiture particulière vers les transports publics, contrairement à l'investissement dans l'amélioration de la performance du réseau. En revanche, elle peut favoriser le report modal de la marche vers les transports urbains.

Par ailleurs, la gratuité totale instille l'idée que la mobilité n'a pas de coût. Elle peut favoriser l'étalement urbain et encourager les localisations résidentielles ou d'activités de plus en plus éloignées des villes-centres.

- *L'UTP et la FNAUT considèrent que la gratuité des transports publics ne peut se justifier par des considérations environnementales.*

7. La gratuité totale peut altérer la perception de la valeur du service

«Ce qui est gratuit n'a pas de valeur» : la perte de repères que constitue l'absence de tarif pour un service qui a pourtant un coût de production élevé, car à forte intensité de main d'œuvre, en altère la perception.

Une dégradation dans la prise en considération des personnels et des matériels risque donc d'être constatée dans certains réseaux de transport public gratuits.

- *L'UTP et la FNAUT s'inquiètent des conséquences d'une image dévalorisée des transports publics véhiculée par leur gratuité totale.*

8. La gratuité totale n'est pas compatible avec le modèle économique de notre secteur

Les transports publics ne répondent pas au modèle économique qui sous-tend la gratuité apparente de nouveaux services (presse, messagerie électronique, applications numériques...) basé sur les revenus de la publicité.

Le bénéficiaire de ces services les finance indirectement mais intégralement en étant la cible permanente des annonces commerciales qui couvrent les pages des magazines ou des écrans.

En revanche, les recettes générées par les affiches publicitaires en station ou sur les autobus sont extrêmement faibles dans les réseaux (en moyenne 2% des recettes commerciales totales et jusqu'à 8% dans les plus grands) tandis que, sauf exception, les coûts de distribution et de contrôle des titres sont sans rapport avec les recettes qui en découlent.

- *L'UTP et la FNAUT alertent les décideurs sur des estimations erronées des revenus issus de la publicité et des coûts de distribution des titres, souvent mis en avant pour justifier l'arrêt de la vente des titres.*

9. La gratuité totale n'est pas une demande des utilisateurs des transports publics

Contrairement à un discours souvent repris, les attentes des voyageurs concernent avant tout des transports publics sûrs, de qualité, pérennes et fiables. D'ailleurs, ces exigences légitimes, qui répondent à un besoin quotidien de déplacement, sont souvent énoncées par les représentants des voyageurs. À ce titre, ces derniers ne sont pas favorables à la gratuité. La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) qualifie elle-même la gratuité de « fausse bonne idée ».

- *L'UTP et la FNAUT recommandent de prendre attache avec les représentants des voyageurs afin de définir les vraies attentes des clients du transport public.*

10. La gratuité est difficilement réversible

La décision de la gratuité totale d'un réseau de transport relève de la responsabilité des élus locaux. Une fois mise en place, il est extrêmement difficile de revenir sur cette mesure, et ce quels que soient les projets de développement du réseau.

► *L'UTP et la FNAUT considèrent qu'il est préférable de pratiquer des tarifs modérés et adaptés à un objectif social, qui évoluent avec l'inflation et peuvent être revus en fonction de la montée en puissance et en gamme de l'offre plutôt que de pratiquer la gratuité totale des transports publics urbains.*

LA 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.

Contacts

UTP - Claude Faucher, délégué général de l'UTP
cfaucher@utp.fr Tél. : +33 (0)1 48 74 73 04

FNAUT - Jean Sivardière, président de la FNAUT
sivardiere@wanadoo.fr Tél. : +33 (0)4 76 75 23 31

L'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.