



## L'avis de l'ADTC sur la gratuité des Transports en Commun

La question de la gratuité des transports en commun (TC) est posée périodiquement. La crise économique et les enjeux de lutte contre le réchauffement climatique relancent ce débat sur la gratuité. Les promoteurs de la gratuité avancent principalement deux arguments : l'érosion du pouvoir d'achat des ménages, et l'effet incitatif pour ceux qui utilisent actuellement leur voiture au lieu des transports en commun. L'ADTC pense que d'autres solutions seront plus efficaces pour atteindre les mêmes objectifs : une tarification liée aux revenus de l'usager, et des abonnements plus incitatifs.

### Seules des villes moyennes ont mis en place la gratuité de leur réseau

Les villes françaises ayant mis en place la gratuité pour les transports en commun ont des tailles de réseaux bien plus petites que Grenoble. La gratuité concerne des villes comme Compiègne, Colomiers (banlieue de Toulouse), Vitré (Ille-et-Vilaine), Châteauroux, Issoudun (Indre), Mayenne (Mayenne), Gap : ce sont toutes des « villes moyennes », pas des grandes villes. Les enjeux ne sont pas comparables.

A Vitré par exemple, la ligne la plus importante du réseau se limite à 13 courses par jour, alors que plusieurs lignes TAG dépassent 13 courses par heure en période de pointe. A Vitré, le trafic est passé à 120 000 voyages par an après mise en place de la gratuité, soit moins de la moitié du trafic quotidien de la SemiTAG !

### Dans une grande ville, la gratuité coûterait bien plus cher !

Dans une ville moyenne où la circulation en voiture est facile et l'offre TC modeste, le taux de couverture (*part des coûts d'exploitation couverts directement par les usagers*) est bien moins bon que dans une grande ville : environ 5%, contre plus de 35% pour la TAG (*source : site web officiel de la SemiTAG*). La gratuité a alors moins d'incidence : à Châteauroux la billetterie représentait 420 k€ / an (*soit environ 6 € par habitant*), alors qu'à Grenoble c'est 25 M€ / an (*soit environ 60 € par habitant, ou près de 200 € par ménage impossible*).

La gratuité pour les bus et trams de la TAG obligerait à trouver environ 22 M€ de nouvelles recettes (*estimation donnée par la TAM à Montpellier, dont les recettes commerciales sont également 25 M€*). D'autre part, pourquoi discriminer entre transporteurs : pourquoi ne pas étendre la gratuité aux lignes Transisère, SNCF, et à Métro Vélo. Le coût de la gratuité serait finalement élevé dans une agglomération comme Grenoble...

### L'ADTC considère que l'usager doit participer au coût de son transport :

- il est normal que les utilisateurs prennent en charge une partie du coût de leurs déplacements, quel que soit le mode de transport, et afin que chacun fasse des choix plus responsables en ayant conscience des coûts engendrés par ses déplacements, et ne multiplie pas inutilement des trajets qui pourraient être regroupés.
- en payant, les usagers sont en droit d'exiger un service public de qualité. La qualité de service est un critère très important pour attirer vers les TC des automobilistes, habitués à dépenser plus qu'un abonné TC pour leurs déplacements. A contrario, ce qui est gratuit n'a pas de valeur ; la gratuité augmenterait le risque d'usages « parasites », avec comme corollaire probable un risque accru de dégradation du matériel

- la gratuité étendue à l'ensemble de la région grenobloise ferait perdre aux TC une partie de leur efficacité pour contrer la tendance à l'étalement urbain, une tendance contre laquelle il est important de lutter car elle est très coûteuse en énergie !

Renoncer aux recettes des abonnements et tickets, alors qu' il faut développer les TC, semble difficilement tenable dans un contexte où les collectivités locales doivent faire face à des charges croissantes (*décentralisation, vieillissement de la population*), alors que certaines de leurs recettes ont commencé à diminuer. Ce sera d'autant plus vrai si la gratuité attirait davantage d'usagers vers les TC. Notons toutefois que les premières évaluations suggèrent que la gratuité des TC urbains a moins attiré d'automobilistes qui délaissent leur voiture, que de piétons ou d'anciens abonnés qui se mettent à moins marcher...

### **L'ADTC préfère un système de « tarification sociale » à la gratuité.**

Pour garantir l'accès à la mobilité aux personnes à faible niveau de ressources, l'ADTC propose que le principe de tarification adapté en fonction des revenus, en cours de mise en place par le SMTC, soit étendu aux autres exploitants : Transisère, pays Voironnais, Grésivaudan et la SNCF pour les TER.

Il est important de rappeler que sur le réseau TAG, certaines personnes à faible revenu (*RMistes, demandeurs d'asile, demandeurs d'emplois dont les revenus sont inférieurs au SMIC net*) disposent du chèque transport qui coûte seulement 2 € / mois. Le principe de tarification sociale, plus équitable que la gratuité, devrait être étendu, avec un tarif progressif, à d'autres catégories de personnes à faibles revenus.

### **L'ADTC préfère un système de tarification incitative à la gratuité pour inciter les automobilistes à opter pour les transports en commun**

Les actions menées dans le cadre des Plans de Déplacements d'Entreprises et d'Administrations depuis plusieurs années montrent que l'on peut attirer de nouveaux usagers vers les transports en commun grâce à une tarification incitative, sans aller jusqu'à la gratuité. Les nouvelles mesures gouvernementales imposant une prise en charge de 50% du coût des abonnements des salariés par leurs employeurs devraient donner un coup d'accélérateur à ce transfert de la voiture vers les transports en commun.

D'autre part, l'ADTC demande depuis de nombreuses années qu'un système de tarification commun à tous les réseaux de transports existe au niveau de la région grenobloise, comme la Carte orange en Ile de France, ou la carte OÙRA qui intègre déjà les abonnements SNCF et TC urbains dans d'autres villes rhonalpines.

Enfin, il serait possible d'augmenter la différence de tarif entre abonnements, et tickets achetés en petite quantité, en particulier les tickets à l'unité à bord des bus. Cela rendrait les abonnements plus attractifs, allégerait les frais de gestion de la billetterie, ferait gagner du temps aux bus, et inciterait les nouveaux abonnés motorisés à « amortir » leur abonnement en délaissant plus souvent leur voiture. Cette politique tarifaire incitant les usagers à privilégier l'abonnement est pratiquée avec succès en Suisse : alors que le taux de possession de voitures y est plus élevé qu'en France, les TC sont davantage utilisés (*la Suisse est le premier pays au monde pour la fréquence d'utilisation des trains*).

C'est par la généralisation de ce type de mesures incitatives que l'on réussira à réduire durablement la place de la voiture en ville

### **A terme, les transports en commun auront besoin de nouvelles sources de financement**

L'ADTC considère que de nouvelles sources de financement sont à trouver pour financer les futurs investissements et l'exploitation des réseaux de transport en commun. L'ADTC a déjà demandé aux élus qu'ils engagent une réflexion globale sur le financement des transports en commun au niveau de la région grenobloise (*coûts d'investissement et d'exploitation*) avec comme pistes de réflexion le péage urbain, l'extension du versement transport à l'ensemble de la région grenobloise...