

Communiqué de presse

Mardi 2 octobre 2018

Conclusions de l'étude menée sur la faisabilité de la gratuité des transports en commun en Île-de-France, leur financement et la politique de tarification.

Valérie Pécresse, Présidente de la Région Île-de-France et d'Île-de-France Mobilités, a souhaité qu'une réflexion approfondie soit conduite sur l'intérêt et la faisabilité d'une éventuelle gratuité des transports en commun en Île-de-France.

Ce travail concret et objectif a été mené par un comité de huit experts indépendants*, sous la présidence de Jacques Rapoport, ancien Président de SNCF Réseau, ex-Directeur Général de la Poste et ancien Directeur Général Adjoint de la RATP, en recueillant notamment les contributions des huit départements franciliens et des collectivités locales concernées. Il permettra d'éclairer les choix d'Île-de-France Mobilités, Autorité organisatrice des mobilités durables, et à ce titre, seule décisionnaire en matière de tarification des transports.

Principales conclusions du comité (synthèse du rapport en PJ) :

1. Baisse de 2 % du trafic automobile : la gratuité des transports en commun aurait effet minime sur la baisse du trafic routier et l'amélioration de la qualité de l'air.

Aujourd'hui 90 % des automobilistes mettraient plus de temps en transport en commun qu'avec leur voiture, dont la valeur est par ailleurs pour la plupart très supérieure au coût du Passe Navigo. Les 10 % restant ont choisi ce mode par confort ou par nécessité. Les automobilistes seraient donc très peu sensibles à une gratuité des transports collectifs, dès lors qu'ils ont déjà fait le choix d'un mode beaucoup plus coûteux.

Les trajets qui sont aujourd'hui réalisés en marchant ou à vélo auront tendance à diminuer pour être reportés vers les transports en commun.

Ainsi, les effets de la gratuité des transports en commun sur les nuisances de l'automobile seraient minimes : la réduction de la pollution atmosphérique peut être évaluée, en valeur socio-économique, à 28 M€ par an, chiffre minime en comparaison du coût de la pollution liée aux circulations routières en Île-de-France, soit 4 Mds€ annuels. Quant au gain en termes de sécurité routière, il est évalué à 24 M€ par an, à comparer à un coût socio-économique annuel de 2 Mds€.

2. + 6 à 10 % de fréquentation : la gratuité dégraderait rapidement l'ensemble des lignes de transports en commun

Les nouveaux flux auraient un impact négatif sur la qualité de service des transports collectifs franciliens. Près de 40% des flux reportés correspondraient à des déplacements en heures de pointe. Par ailleurs, 55% des flux reportés correspondraient à des déplacements de banlieue à banlieue et 25% à des déplacements internes à Paris.

Les effets seraient marqués sur les réseaux de tramways et de bus, notamment en banlieue, avec une augmentation des flux de plus de 20%, impliquant une dégradation du service pour les lignes déjà en limite de capacité et imposant, là où c'est possible, un renforcement de l'offre avec les coûts supplémentaires correspondants. Sur le métro, la hausse du trafic, bien que semblant modérée (+4%), interviendrait sur des lignes déjà chargées (ligne 13, ligne 9, ligne 1...). Au total, pour le seul réseau ferré, la perte socio-économique liée à l'inconfort pour le voyageur peut être estimée à 130 M€.



Contacts presse Île-de-France Mobilités :

Sébastien Mabile, Sebastien.mabile@iledefrance-mobilites.fr, 01 47 53 28 42

Hélène Duguet, helene.duguet@iledefrance-mobilites.fr, 01 82 53 80 90

3. Plus d'1 million de personnes bénéficient déjà de la gratuité ou de tarifs réduits.

En 2018, **plus d'un million de Franciliens bénéficient de tarifs réduits ou de la gratuité pour les abonnements** : la gratuité totale concerne 350 000 personnes (bénéficiaires du RSA) ; 260 000 personnes bénéficient de 50% de réduction sous condition de ressources (370 000 à partir de 2019 en raison d'un changement de règles) ; 315 000 personnes âgées ou handicapées bénéficient également de réductions sous condition de ressources, jusqu'à la gratuité (Paris et Val-de-Marne) ; enfin près de 200 000 jeunes bénéficient d'abonnements à tarif réduit.

Les études disponibles montrent qu'il y a aujourd'hui, compte tenu des aides existantes et du niveau globalement faible des prix, peu de corrélation entre accessibilité et chômage, et qu'il s'agit toujours davantage d'une question de temps de transport plutôt que de prix.

Dans ces conditions, **la gratuité ne serait pas une mesure d'équité sociale**, puisqu'elle profiterait à ceux qui peuvent supporter le prix des transports collectifs autant qu'aux plus modestes.

4. 500 € de hausse de fiscalité en moyenne par an et par ménage francilien.

Les contributions des voyageurs représentaient 2,5 Mds€ en 2016. Le passage à la gratuité nécessiterait donc de trouver 2,5 Mds€ d'autres recettes, en supposant que les remboursements des employeurs sur les abonnements, de l'ordre de 800 M€, pourraient être récupérés sans perte par une hausse du versement transports, ce qui n'est pas acquis, **soit 3,3 milliards d'euros**.

Aucune source alternative de financement ne semble viable pour combler la perte d'un tel montant, qui représenterait une hausse de la fiscalité de 500€ en moyenne par an et par ménage francilien, alors même qu'il faut chaque année dépenser plus pour augmenter l'offre de transports afin de répondre aux besoins : renfort d'offre bus, prolongement des lignes de tramway et de métro, ouverture des lignes 15, 16, 17 et 18 du métro francilien et des lignes 9, 10, 12 et 13 du tramway, prolongement du RER E

Dans le cas d'une augmentation du Versement Transport, payé par les employeurs, les effets macro-économiques seraient, d'après une évaluation menée par la direction générale du Trésor, récessifs à moyen et long terme, avec la **destruction de 30 000 emplois et la perte de 0,7 point de PIB régional** (soit un peu plus de 4 Mds€). Dans le cas de péages urbains automobiles, il faudrait des niveaux particulièrement élevés pour aboutir à de telles recettes : ainsi **un péage de cordon autour de Paris, hors périphérique, d'un montant de 8€ en heure de pointe et 5€ en heure creuse, engendrerait moins de 400 M€ de recettes annuelles**. Un péage sur un périmètre plus large et à un niveau plus élevé serait fortement inéquitable, en pesant lourdement sur les ménages modestes dépendants de l'automobile.

La gratuité porterait donc un **risque important de paupérisation des transports collectifs et de dégradation de la qualité de service**, les améliorations de l'offre voire son simple maintien ne pouvant plus être financées.

*Membres du comité :

- **Jacques Rapoport**, ancien Président de SNCF Réseau, ex-Directeur Général de la poste et ancien Directeur Général Adjoint de la RATP, Président du Comité.
- **Gilles Carrez**, Député LR du Val-de-Marne,
- **Gilles Savary**, ancien Député PS de Gironde,
- **Alain Quinet**, Directeur Général Délégué pour SNCF Réseau,
- **Marc Pélissier**, secrétaire général de l'Association des Usagers des Transports d'Île-De-France (AUT-IDF),
- **Yves Crozet**, professeur à Sciences Po Lyon et à l'Université Lyon II et ex-président du laboratoire d'économie des transports (LET)
- **Fabien Leurent**, directeur de recherche au Laboratoire Ville Mobilité Transport, Université Paris-Est, IFSTARR-ENPC-UPEM,
- **Francois Mirabel**, Président de l'observatoire énergie et environnement des transports en lien avec l'ADEME, Doyen de la Faculté d'Économie Directeur du SCUIO-IP Université de Montpellier



Contacts presse Île-de-France Mobilités :

Sébastien Mabile, Sebastien.mabile@iledefrance-mobilites.fr, 01 47 53 28 42
Hélène Duguet, helene.duguet@iledefrance-mobilites.fr, 01 82 53 80 90