

## Une hausse des tarifs de transport public n'aurait pas d'impact sur la fréquentation, selon le Gart et l'UTP

Après un tour de France à la rencontre des élus et des transporteurs urbains, le Groupement des autorités responsables de transport (Gart) et l'Union des transports publics (UTP) ont "un programme commun" pour rééquilibrer le modèle économique du transport collectif qui repose trop sur le contribuable et pas assez sur les usagers.



Des billets à tarifs modulables, intermodaux, sur mobile et homogènes mais plus chers ? © DR

### SUR LE MÊME THÈME

- TVA, écotaxe : Frédéric Cuveillier ne lève aucune des inquiétudes des transporteurs - 28/11/2013

L'augmentation du prix des billets de bus, de train, de tram, de RER, des TER est-elle acceptable, surtout dans le contexte actuel ?

"Contrairement aux idées reçues, le prix du transport a très peu d'incidence sur la fréquentation. Les réseaux qui ont décidé de fortes augmentations de tarif n'ont pas observé de baisse de trafic", avancent les élus et les

opérateurs de transport dans leurs 40 recommandations ([télécharger le PDF ci-dessous](#)) publiées aux Rencontres nationales du transport public qui ont démarré le 27 novembre à Bordeaux.

Nantes, par exemple, a totalement revu la gamme tarifaire de ses transports, avec une hausse de 11% au passage, et malgré les fortes critiques locales, le trafic dans les bus et des tramways n'a pas fléchi, selon Jean-François Retière, vice-président de Nantes Métropole.

Pourquoi une hausse de prix à tout prix ? Parce qu'en moyenne, l'usager ne paie que 30% du coût réel du service de transport public et qu'en période de forte pression budgétaire, les collectivités locales ne peuvent plus autant les subventionner, ni augmenter la fiscalité, plaident les élus du Groupement des autorités responsables de transport (Gart) et les opérateurs de l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP).

### Prix modulables selon la distance et l'heure

Ensemble en 2013, ils sont allés faire un tour de France en sept étapes, à la recherche de leviers pour redonner une bouffée d'air à ce modèle économique asphyxié. Parmi leurs propositions, une hausse du prix des billets qui "ne suit pas l'évolution de l'inflation. Depuis 2002, le prix moyen du ticket a reculé de 4%, constatent-ils.

"Nous avons produit 40% de kilomètres supplémentaires et dans le même temps, les recettes commerciales se sont rétractées de plus de 14%, indique Charles-Eric Lemaignien, vice-président du Gart, et président de l'Agglo (Orléans).

Du coup, le taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales n'a cessé de se dégrader, tombant de 39% à 31,5%, en moyenne nationale.

Autre recommandation, des tarifs modulables selon les heures, selon les distances parcourues, intermodaux et plus homogènes. Pour que d'une part, l'usager s'y retrouve dans la forêt tarifaire, et d'autre part, qu'il puisse passer d'un réseau à l'autre (TER, urbain, interurbain) avec un seul ticket. Encourager aussi le postpaiement et la vente sur internet et sur mobile, par SMS.

Mais pour cela, il va falloir négocier serré avec les opérateurs de téléphonie mobile qui imposent

des taux de commission démesurés (15 à 20%) pour les paiements sur mobile (en technologie NFC).

Quid des tarifs sociaux qui creusent encore plus le déficit endogène du secteur ? Le Gart et l'UTP suggèrent des tarifs "solidaires" basés sur le quotient familial et financés par les organismes sociaux. "A Strasbourg, l'autorité organisatrice des transports a supprimé les tarifs sociaux, remplacés par des abonnements allant de deux à une quarantaine d'euros par mois selon le revenu", indique Charles Eric Lemaignien.

Quant aux billets gratuits, c'est "une fausse bonne idée", jugent élus et transporteurs réunis dans ce programme commun. "La gratuité dévalorise la mobilité par rapport aux autres services de la vie quotidienne : eau, énergie et même téléphonie".

"Elle est même dangereuse", selon un défenseur des usagers, Jean Sivardière. Le président de la Fnaut considère qu'elle "encourage les gens à aller habiter loin de leur lieu de travail".

De là à augmenter les tarifs... "C'est la solution de facilité, il faut plutôt agir sur le tarif d'usage de la voiture : augmenter la fiscalité sur le carburant et instaurer le péage urbain", répète inlassablement Jean Sivardière. Sauf qu'en France, aucune ville ne s'y aventure. Quant à la fiscalité, aujourd'hui, le mot est un peu tabou.

**Nathalie Arensonas**