

GRATCL

Le coût de la gratuité du réseau TCL

| 2019

- Participants LAET : Yves Crozet, Bruno Faivre d'Arcier, Aurélie Mercier, Guillaume Montchambert, Pierre-Yves Péguy
- Financement : SYTRAL (Syndicat des Transports du Rhône et de l'Agglomération Lyonnaise)

■ Dans un contexte spécifique (exemple du réseau de Dunkerque, proximité des élections municipales), le SYTRAL a souhaité confier au LAET une analyse indépendante sur les impacts potentiels d'une mise en œuvre d'une gratuité totale sur le réseau urbain des TCL.

Pour répondre à cette demande, le LAET a mis en œuvre une analyse portant sur plusieurs dimensions différentes :

- Une observation des impacts de cette gratuité sur un certain nombre de réseaux français, même s'ils sont d'une taille beaucoup plus limitée (en population, en niveaux d'offre comme en termes d'usages). Il ressort que l'impact sur la fréquentation a été très fort, surtout dans les réseaux où l'offre a été développée, mais que se profile à un horizon rapproché, une croissance de la charge financière supportée par les AOT concernées.
- Une analyse de l'évolution du financement du réseau TCL sur longue période, qui montre clairement que la situation lyonnaise n'est pas comparable à celle de ces petites villes, mais aussi que SYTRAL a réussi à retrouver un cercle vertueux de financement du développement son offre, avec un impact important sur la fréquentation du réseau, qui est une des meilleures en France
- Une simulation par diverses méthodes de l'impact que pourrait avoir la gratuité sur la fréquentation du réseau, mais aussi sur la répartition modale des déplacements. Selon les hypothèses retenues, cette croissance de fréquentation pourrait être de l'ordre de 15 à 30%, générant des risques de saturation de l'offre et donc des besoins d'investissement supplémentaires. Ces simulations confirment que le transfert modal concernerait principalement des utilisateurs de la marche ou du vélo (et non des automobilistes), ce qui pose le problème de la pertinence d'une telle mesure qui serait en contradiction avec les objectifs du Plans de Déplacements Urbains.

- L'impact financier de cette mesure serait considérable, puisque le déficit d'exploitation serait triplé à court terme, passant de 160 M€ à 490 M€ pour une mise en œuvre en 2019, et à 580 M€ à l'horizon 2030. Même en tenant compte des économies d'exploitation sur la distribution et le contrôle des titres (mais aussi le surcoût fiscal en termes de TVA) et d'une possibilité d'augmenter le taux du Versement Transport à son maximum (2%), cette aggravation du déficit absorberait plus que la capacité d'autofinancement récemment retrouvée et compromettrait le financement du Plan de Mandat (extension de l'offre).

Pour ces raisons, la mise en œuvre d'une gratuité totale du réseau se révèle, dans le cas d'un grand réseau comme celui de Lyon, être une mesure non pertinente, inutile socialement et dangereuse pour son avenir. Par contre, dans le cadre de la recherche d'une plus grande équité, une réforme de la tarification sociale du réseau dans le sens d'une tarification solidaire fondée sur les revenus serait de nature à améliorer l'accessibilité à la ville et les conditions de déplacements des personnes à revenus modestes, sans remettre en cause le cercle vertueux de financement du développement de l'offre de transport collectif.

Publications

Yves Crozet, Bruno Faivre d'Arcier, Aurélie Mercier, Guillaume Montchambert, Pierre-Yves Péguy, 2019, "Réflexions sur les enjeux de la gratuité pour le réseau TCL". Rapport pour le SYTRAL (Lyon), 114 p. - <https://halshs.archives-ouvertes.fr/halshs-02191358>