GrandNancy
COMMUNAUTÉ URBAINE & HUMAINE

Pôle Territoire
Transports WR/VDC
Affaire suivie par William ROY
TRANSPOR-0002195-D

Nancy, le 15 AVR. 2015

Monsieur

Madame, Monsieur,

Au nom de votre collectif militant « pour une régie publique des transports en commun et pour leur accès gratuit » vous avez publié une lettre ouverte datée du 3 mars 2015 qui m'est adressée, en tant que Vice-président délégué aux transports de la Communauté urbaine du Grand Nancy.

Vous souhaitez « débattre sérieusement », et proposez d'instaurer la « gratuité » du réseau Stan. Votre collectif s'est, à de nombreuses reprises, exprimé depuis plusieurs années, par courrier, par des réunions publiques ou par l'intermédiaire de la presse. Au-delà des postures et des préjugés, l'évolution du réseau Stan et la dynamisation de la fréquentation nécessitent sans doute que nous puissions avoir un échange. Mais je n'ignore pas votre lutte ancienne, et je souhaite vous répondre de manière argumentée.

En matière de transports comme généralement, la gratuité fait rêver. Mais vous conviendrez que rien de ce qui est coûteux à produire n'est gratuit. En l'occurrence pour les transports collectifs, si ce n'est plus l'usager qui paie, c'est la collectivité et donc les contribuables.

Le prix payé par les voyageurs du réseau Stan (0,90 € en moyenne) représente environ un tiers du coût d'un déplacement (2,70 € en moyenne) en transport public. En termes simples et arrondis, une année d'exploitation du réseau Stan, environ 60 M€, se finance par 20 M€ TTC issus des recettes propres, et 40 M€ de subventions par la Communauté urbaine du Grand Nancy. Les infrastructures et matériels roulants sont eux entièrement financés par les contribuables.

Cet équilibre dans le financement entre 1/3 pour les usagers et 2/3 pour les contribuables n'est pas spécifique à notre réseau. Les autres réseaux urbains de transports publics dans les agglomérations de taille comparable (gouvernés par une majorité de gauche, de droite ou du centre), font supporter aux usagers 30 % à 40 % des coûts d'exploitations. Les réseaux d'autocars départementaux, dont celui de Meurthe-et-Moselle ont une tarification non nulle (ticket dans le car TED à 2,50 €). Les Régions ne font aucune gratuité pour les TER. La Région Lorraine a, par exemple, augmenté ses prix très nettement l'année dernière, après s'être engagée dans des baisses insoutenables. La Région Lorraine supporte 76 % du coût de fonctionnement du TER, et les usagers les 24 % restants par l'achat de leurs titres de transport.

Toute correspondance est à adresser à :
GRAND NANCY COMMUNAUTÉ URBAINE
22-24 VIADUC KENNEDY - C.O N°80036 - 54035 NANCY CEDEX
Tél. 03.83.91.83.91 - Fax. 03.83.91.83.96

GrandNancy
COMMUNAUTÉ URBAINE & HUMAINE

D'après l'état des lieux 2013 sur la « tarification des réseaux de transports urbains » publié conjointement par les organisations nationales du GART et de l'UTP en 2014, aucun réseau de plus de 200.000 habitants ne s'abstient de faire cofinancer les services de transport par les usagers. Au-delà même, un seul réseau parmi la centaine de réseaux dépassant 100.000 habitants s'appuie uniquement sur le financement des contribuables : celui de la Communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Étoile. Ce choix fait en 2009 est donc tout à fait atypique pour une collectivité de 111.000 habitants qui transporte 4,7 millions de voyageurs par an.

Le réseau Stan comptabilise 26 millions de voyages par an en desservant 265.000 habitants. Pourquoi cet écart (42 % de la population du Grand Nancy et seulement 18 % de sa fréquentation) ? Pour de nombreuses raisons, mais entre autres parce que l'offre est amputée de la part non financée par les usagers : desserte par 2,62 millions de kilomètres par an à Aubagne, contre 9 millions de km effectués par an par les services Stan. Les usagers préfèrent des dessertes en transport en commun payantes au tiers de leur coût, plutôt que des dessertes gratuites mais trop faibles. C'est l'arbitrage de tous les réseaux qui font du transport public une alternative à la voiture. C'est aussi une vérité empiriquement validée.

Peut-on dire que c'est le cas à Aubagne avec une offre réduite ? Le nombre de voyages par habitant sur le réseau d'Aubagne était de 46 alors que la moyenne des réseaux de sa classe de population (100.000 à 150.000 habitants) se situait à 63 voyages par habitant. Malgré la gratuité, le nombre de voyages par habitant à Aubagne n'est pas très élevé. Rappelons que le nombre de voyages en réseau Stan par habitant du Grand Nancy est de 95 par an. L'impact de la gratuité sur le report modal est inverse à celui affirmé par votre collectif militant : le voyageur n'est pas tant attaché au prix qu'à la qualité de service et à la fréquence de l'offre de transport.

Enfin, parce que c'est aussi un argument que vous utilisez volontiers, il est au contraire beaucoup plus équitable socialement de faire contribuer les usagers que les contribuables.

- Rendre le réseau gratuit aux usagers, c'est substituer la contribution résiduelle (1/3 du coût) de celui qui a le bénéfice d'un déplacement, par la contribution d'un habitant qui n'a pas le bénéfice de ce déplacement. Est-ce juste ?
- Les taxes au titre desquelles il existe des marges de fiscalité locale sont la taxe d'habitation et la taxe foncière. Elles ne dépendent pas du revenu, elles ne sont pas progressives, comme l'impôt sur le revenu l'est. Les ménages redevables de ces taxes vivent en très grande majorité avec des revenus moyens. Leur faire supporter plus de 20 M€ supplémentaires, c'est accroître leurs taux d'imposition de plus de 20 points (c'est-à-dire une augmentation de 20 % de leur taux d'imposition). Est-ce juste ?
- De surcroît, la recette annuelle provenant des abonnements Stan pris par les salariés est d'environ 2 M€. Or les salariés bénéficient du remboursement par leur employeur de 50 % de leur abonnement par obligation légale faite à l'employeur. Faire payer aux grands nancéiens à la place des employeurs de l'agglomération ce million d'euro, c'est augmenter les taux des taxes foncière et d'habitation de 1 point. Est-ce juste ?

GrandNancy
COMMUNAUTÉ URBAINE & HUMAINE

Pour toutes ces raisons et bien d'autres, et malgré votre remarquable ténacité que je salue pour faire vivre cette idée, la gratuité pour les transports publics n'est ni pertinente ni juste de mon point de vue. Ce n'est pas même une utopie, un idéal dans une société parfaite. Il s'agit simplement d'une idée fausse, qui ne résiste pas à l'analyse objective. Elle ne résiste pas non plus à la confrontation à la réalité. C'est pour cette raison que depuis que les transports publics urbains motorisés (fin XIXème), aucune agglomération de moyenne ou grande taille dans le monde n'a transféré de manière pérenne, au-delà de quelques passades populistes ou idéologiques, la charge entière des transports collectifs du quotidien vers les seuls contribuables.

Espérant avoir répondu à votre sollicitation et demeurant à votre disposition, je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de mes cordiales salutations.

Très cordialement,

Pour le Président,

Laurent GARCIA
Vice-président délégué aux transports en commun, aux infrastructures de transports, aux voiries, aux ouvrages d'art, à la signalétique, à la circulation, aux parkings et à la fourrière automobile