



「 **Note de synthèse** 」

# Etude sur la gratuité des transports en commun pour la Métropole AMP



# Table des matières

<b>1.</b>	<b>Etat des lieux de la gratuité des transports en commun en France et à l'international.....</b>	<b>4</b>
1.1	Etat des lieux de la gratuité des transports en commun en France.....	4
1.2	Etat des lieux de la gratuité des transports en commun à l'international .....	5
1.3	Synthèse des enjeux et risques de la gratuité des transports en commun .....	6
1.3.1	Effets globalement positifs de la gratuité.....	6
1.3.2	Effets globalement négatifs de la gratuité .....	7
1.3.3	Enjeux de la gratuité à anticiper .....	9
<b>2.</b>	<b>Analyse des impacts de la gratuité pour la Métropole AMP .....</b>	<b>11</b>
2.1	Profil & enjeux de la Métropole AMP .....	11
2.1.1	Comparaison des données de mobilité de la Métropole AMP avec les 3 plus grandes agglomérations françaises ayant mis en place la gratuité .....	11
2.1.2	Données & enjeux de la mobilité au sein de la Métropole AMP .....	11
2.1.3	Financement de la mobilité au sein de la Métropole AMP .....	12
2.2	Impacts financiers de la gratuité pour la Métropole AMP .....	13
2.2.1	Suppression de recettes tarifaires issues des usagers.....	13
2.2.2	Non-éligibilité à la déduction de TVA.....	14
2.2.3	Economies de coûts liées à l'arrêt des titres de transport et des abonnements .....	14
2.2.4	Hausse des coûts d'exploitation.....	15
2.2.5	Deux options possibles pour financer le coût net de la gratuité .....	15
2.3	Impacts de la gratuité sur la mobilité et le report modal au sein de la métropole AMP.....	16
2.3.1	Impacts de la gratuité sur la hausse de la fréquentation des transports en commun et le report modal des automobilistes .....	16
2.3.2	Etat des lieux des tarifs sociaux et de la gratuité au sein de la Métropole AMP .....	17
<b>3.</b>	<b>Conclusion sur la potentielle mise en place de la gratuité des transports en commun au sein de la Métropole AMP .....</b>	<b>19</b>

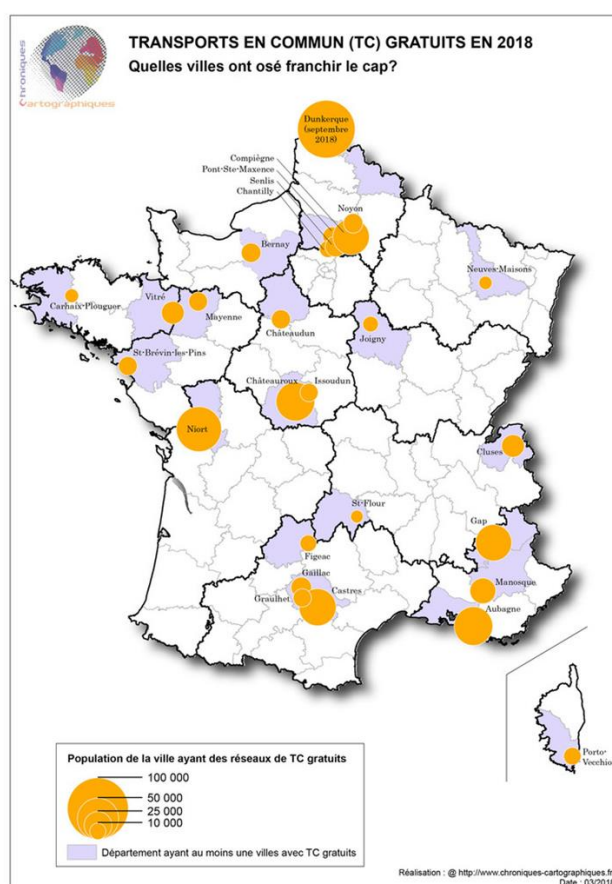


# 1. Etat des lieux de la gratuité des transports en commun en France et à l'international

## 1.1 Etat des lieux de la gratuité des transports en commun en France

En France, la gratuité des transports en commun a été **mise en place récemment et progressivement**. En effet, si Compiègne (1975) et Chantilly (1992) ont fait figure de précurseurs, c'est au début des années 2000, que le phénomène a pris de l'ampleur, avec 21 agglomérations actant un passage à la gratuité de leurs réseaux de TC entre 2000 et 2010 : Châteauroux (2001), Vitré (2001), Gap (2005), Castres (2008), Aubagne (2009), Muret (2009), etc.

**Aujourd'hui, ces initiatives restent néanmoins limitées, avec au total une trentaine d'agglomérations françaises** présentant des réseaux gratuits, celles-ci **représentant environ 7% des réseaux français pour seulement 1% de la fréquentation nationale**<sup>1</sup>.



<sup>1</sup> IDF mobilités : Etude sur la faisabilité de la gratuité des transports en commun en Île-de-France, leur financement et la politique de tarification

Ces agglomérations présentent **des caractéristiques globalement similaires, et un contexte favorable à la mise en place de la gratuité** :

- **De petites et moyennes agglomérations** : plus de 70% des villes impliquées comportent moins de 25 000 habitants, seules Aubagne (2009), Niort (2017) et Dunkerque (2018) comptant plus de 100 000 habitants ;
- **Un faible poids des recettes commerciales dans la contribution au budget transport, avant passage à la gratuité** : celles-ci représentent en moyenne environ 10% des dépenses de fonctionnement (7,7% pour Aubagne, 10,4% pour Niort et 11,5% pour Dunkerque) contre 22% pour les villes comparables ;
- **Une fréquentation des transports en commun relativement faible** : une fréquentation en général environ 2 à 3 fois inférieure à la moyenne des villes comparables (17 voyages/an/habitant pour Libourne vs. 41 en moyenne pour les villes comparables et 19 voyages/an/habitant pour Aubagne vs. 76 en moyenne pour les villes comparables) ;
- **Une gratuité devant avant tout répondre à des considérations économiques et sociales, les objectifs environnementaux et de report modal étant secondaires voire inexistantes** : redynamiser le centre-ville, favoriser la mobilité des habitants (dans des agglomérations frappées par un chômage massif notamment) et réduire l'isolement des personnes âgées, dans un contexte où les transports collectifs sont peu utilisés.

## 1.2 Etat des lieux de la gratuité des transports en commun à l'international

**En Europe**, plusieurs petites et moyennes villes, notamment en Allemagne et en Belgique, ont expérimenté la gratuité totale de leurs transports en commun avant d'y mettre un terme quelques années plus tard :

- **Templin** (16 000 habitants – Allemagne) : lancée officiellement en 1997, la gratuité totale des transports en commun a finalement été arrêtée au bout de 6 ans d'expérience suite à l'impossibilité pour la Mairie d'accroître sa base fiscale, et au faible report modal constaté de la part des utilisateurs de la voiture individuelle ;
- **Hasselt** (70 000 habitants – Belgique) : lancée officiellement en 1997, la gratuité totale des transports en commun a finalement été arrêtée au bout de 15 ans d'expérience pour des raisons similaires. Seuls les jeunes, les seniors et les personnes en difficulté (économiques, sociales, physiques, etc.) ont continué à en bénéficier.

Finalement, **Tallin** (450 000 habitants – Estonie) incarne la seule grande ville (et capitale) européenne ayant adopté la gratuité totale de ses transports en commun. Réservée aux résidents domiciliés dans la ville (nécessité de se munir d'une carte de transport *Green Card*), la gratuité est

financée par les impôts locaux et les titres de transport acquittés par les non-résidents en ville centre. L'initiative a finalement eu peu d'impact sur le report modal des automobilistes, avec une baisse de la part modale de l'automobile de -3%.

**Aux Etats-Unis**, certaines grandes villes se sont lancées, avec un succès limité, dans la gratuité d'une partie ou de la totalité de leurs réseaux (Miami, Salt Lake City, etc.). Depuis quelques années, la plupart ont cependant même mis un terme à leurs initiatives (Austin, Seattle et Portland) pour pouvoir être en mesure d'assurer un développement du réseau en cohérence avec l'augmentation de leur population.

## 1.3 Synthèse des enjeux et risques de la gratuité des transports en commun

### 1.3.1 Effets globalement positifs de la gratuité

L'analyse des différentes initiatives lancées en France et à l'étranger permet d'identifier **quelques effets globalement positifs de la mise en place de la gratuité des transports en commun**, avec, par ordre décroissant d'importance :

- **Une hausse de la fréquentation des transports en commun :**
  - Aubagne : +155% voyages entre 2009 et 2012 ;
  - Niort : +23% de voyages entre 2017 et 2018 ;
  - Dunkerque : +60% de voyages depuis septembre 2018 ;
  - Une croissance à relativiser d'un côté, par la faible fréquentation initiale (notamment pour Aubagne) et, de l'autre, par la stabilisation de la hausse à moyen terme sans développement adéquat de l'offre (exemple d'Aubagne avec une stagnation de la fréquentation entre 2012 et 2014 avant l'arrivée du tramway).
- **Une redistribution du pouvoir d'achat et un appui au dynamisme économique :**
  - Une mesure progressive, l'augmentation du pouvoir d'achat étant plus importante pour les revenus faibles en proportion du revenu ;
  - Un effet d'opportunité poussant les habitants à davantage se rendre dans les centres-villes grâce aux transports en commun.
- **Une autonomie accrue des jeunes (dans une moindre mesure des seniors) et donc potentiellement une évolution des comportements de mobilité :**

- Une levée de certains freins à la mobilité, notamment en termes d'accessibilité, grâce à l'arrêt de la billettique, même si d'autres obstacles restent à lever (ex : accessibilité pour les personnes à mobilité réduite) ;
- Aubagne : 40% des trajets déclenchés par la gratuité (n'auraient pas pris les transports en commun si la gratuité n'existait pas) en 2010 ont été réalisés par des personnes de moins de 18 ans.
- **Un droit à la mobilité généralisé :**
  - Une solution radicale pour une partie de la population pour laquelle le prix du transport public, même faible, reste un réel obstacle ;
  - Une plus grande mobilité et une augmentation des distances de déplacement observées en moyenne dans les villes ayant mis en place la gratuité.
- **De nouveaux usagers :**
  - Un gain en termes de notoriété des transports en commun auprès de l'ensemble des habitants suite au passage à la gratuité ;
  - Aubagne : 20% des trajets réalisés par des nouveaux usagers en 2010.
- **Une amélioration de la relation entre les conducteurs et les usagers :**
  - Une suppression des relations de transaction et de contrôle ;
  - Un levier important d'attractivité du territoire via le développement d'une image « solidaire et innovante ».

Ainsi, la mise en place de la gratuité présente globalement des effets positifs en termes de fréquentation des transports en commun, de dynamisme économique et d'autonomie des jeunes et, dans une moindre mesure, des seniors.

### 1.3.2 Effets globalement négatifs de la gratuité

Néanmoins, l'analyse des différentes initiatives lancées en France et à l'étranger permet d'identifier **des effets négatifs notables de la mise en place de la gratuité des transports en commun**, avec, par ordre décroissant d'importance :

- **Un report modal observé chez les modes actifs (vélo, marche, etc.) et peu auprès des automobilistes :**
  - Île-de-France : en cas de passage à la gratuité, 50% de la hausse de fréquentation serait venue des modes actifs (marche, vélo, etc.) et la baisse de la part modale de la voiture aurait atteint -2% dans le meilleur des cas ;

- Un critère prix non décisif dans le choix des usagers d'utiliser les transports en commun (derrière la praticité, la nécessité, le confort, etc.), correspondant à 6% de la prise de décision selon l'UTP<sup>1</sup> ;
- Une absence d'impact en cas d'inadéquation entre l'offre et la demande, notamment en dehors des centres-villes ;
- Un effet environnemental donc faible (pollution, sécurité, etc.).
- **Des enjeux financiers importants suite à la perte des recettes commerciales tirées de la vente de billets :**
  - Un besoin de palier la perte de recettes tarifaires par l'augmentation du Versement Transport (risque de diminution des investissements, des recrutements et de l'innovation) et/ou des efforts de subvention (risque politique et économique) ;
  - Des impacts sur la TVA via la majoration des dépenses suite à la non-éligibilité à la déduction sur les dépenses de fonctionnement (arrêt de la collecte de TVA pour l'Etat) ;
  - Des économies limitées sur les coûts liés aux titres de transport et aux abonnements (maintien de la sécurité, investissement dans des capteurs, etc.).
- **Un renchérissement des coûts de gestion du transport public :**
  - Une augmentation nécessaire de la capacité du réseau (fréquence, couverture, etc.) pour faire face à la hausse de la fréquentation, et maintenir une qualité de service constante ;
  - Dunkerque : doublement des bus en heures de pointe et lancement de nouvelles lignes (+30% de coûts d'exploitation en moyenne) ;
  - Tallinn : +24% de frais annuels en 3 ans suite à la mise en place de la gratuité.
- **En cas de non-développement de l'offre, une dégradation de la qualité de service limitant à moyen terme la hausse de la fréquentation et le report modal :**
  - Une saturation des transports en commun notamment pendant les heures de pointe et pour les réseaux de surface (tramway et bus) ;
  - Une part des usagers réguliers et également de ceux conquis initialement par la gratuité reprenant leurs voitures suite à une baisse de la qualité de service (saturation).
- **Un bénéfice limité pour les ménages les plus modestes :**
  - Des populations ciblées bénéficiant déjà de réductions voire même de la gratuité (24% des usagers bénéficiant déjà de tarifs réduits et 36% de la gratuité à Tallinn avant le lancement du projet) ;
  - Une offre encore souvent insuffisante en périphérie des centres-villes.

<sup>1</sup> Observatoire de la Mobilité 2017



Ainsi, la mise en place de la gratuité offre globalement une réponse insuffisante aux principaux défis de la mobilité (ex : report modal des automobilistes) et implique des enjeux financiers non négligeables, notamment pour maintenir une expérience usager satisfaisante.

### 1.3.3 Enjeux de la gratuité à anticiper

Tout d'abord, la mise en place de la gratuité **engendre des impacts sociaux via l'évolution des missions de l'opérateur**. Ces évolutions sociales doivent être anticipées et les collaborateurs formés et accompagnés dans la transformation de leur métier :

- **Conducteurs** : arrêt des relations transactionnelles et de contrôle pouvant être craint par certains conducteurs (perte de salaire, moindre valeur ajoutée, etc.)
- **Contrôleurs** : arrêt des activités de contrôle mais maintien des fonctions de sécurité, le plus souvent couplées à des missions de qualité terrain (contact clients, vérification de l'état et du fonctionnement des services, etc.)
- **Agents commerciaux** : arrêt de la vente de billets et d'abonnements mais passage à un rôle accru de conseil et de service
- **Comptables** : suppression de certaines missions comptables (revenus, reversements, compensations, etc.)

Ensuite, la mise en place de la gratuité **limite la collecte et l'exploitation de données clients de qualité pourtant au cœur du projet de MaaS** (Mobility as a Service) :

- En effet, l'arrêt des titres de transport et des abonnements implique un accès restreint uniquement à des données de fréquentation via des enquêtes (peu fiables ou coûteuses si l'on souhaite disposer d'une vision précise) et des outils de comptage installés dans l'ensemble des transports en commun ;
- Cela implique donc l'arrêt de la collecte de l'ensemble des données clients autour des profils voyageurs (âge, sexe, etc.), transactionnelles (en points de vente, sur les bornes et en ligne), de validation (départ, arrivée, etc.) et de relation client ;
- Or, la collecte et l'exploitation de ces données sont pourtant au cœur de la réussite du projet de mobilité servicielle (Mobility as a Service) de la métropole, dont deux des objectifs principaux sont d'un côté de mieux connaître les besoins, les attentes et le profil des voyageurs et, de l'autre, d'adapter en continu l'offre, l'information et la relation client aux besoins de mobilité des métropolitains.

Ainsi, la mise en place de la gratuité nécessite la prise en compte et l'accompagnement de transformations sociales et limite le potentiel d'accès à des données pourtant essentielles pour développer la connaissance de la mobilité des habitants et faire évoluer l'offre et les services.

## 2. Analyse des impacts de la gratuité pour la Métropole AMP

### 2.1 Profil & enjeux de la Métropole AMP

#### 2.1.1 Comparaison des données de mobilité de la Métropole AMP avec les 3 plus grandes agglomérations françaises ayant mis en place la gratuité

La Métropole AMP présente un profil sans comparaison avec les 3 plus grandes agglomérations françaises ayant mis en place la gratuité : Aubagne (2009), Niort (2017) et Dunkerque (2018). Elle se distingue notamment par sa taille, l'importance de son réseau, son niveau de fréquentation, le taux relativement bas de couverture des dépenses par le VT (ou contribution du VT aux dépenses) et la part relativement importante de ses recettes tarifaires et de son taux de Versement Transport (déjà à son maximum).

	Population <sup>(1)</sup>	Offre <sup>(1)</sup> (k PKO)	Fréquentation <sup>(1)</sup> (voyages/an/hbt)	Voyages/km <sup>(1)</sup>	Recettes/ Dépenses <sup>(1)</sup>	VT/Dépenses <sup>(1)</sup>	Taux de VT <sup>(1)</sup>
Aubagne (2009)	101 k	161 518	19	1,04	7,7%	36%	0,60%
Niort (2017)	124 k	276 773	54	1,71	10,4%	96%	1,05%
Dunkerque (2018)	204 k	603 543	73	1,97	11,5%	79%	1,55%
Métropole AMP (2018)	1 860 k	6 228 018	110	4,31	19,2%	51%	2,00%

#### 2.1.2 Données & enjeux de la mobilité au sein de la Métropole AMP

L'analyse des données de mobilité au sein de la Métropole AMP montre une concentration des flux sur 3 corridors principaux, des réseaux de transports encore insuffisants (notamment en périphérie des centres-villes) et des niveaux élevés de pollution et de congestion à cause de la forte dépendance des Métropolitains à l'automobile :

- 6,6 millions de déplacements quotidiens pour un total 29 millions de km parcourus dont 50% à l'échelle de la Métropole (plus de 10 km)
- 290 000 clients des transports en commun par jour dont la moitié se concentrant sur 9 lignes (métro, tram et bus)
- 1 500 €/an/hbt de budget dédié à la mobilité

- 4<sup>ème</sup> métropole la plus saturée (indice TomTom) et la plus polluée (association Respire) en Europe
- 78% des ménages possédant au moins une voiture et 60% des habitants ne se déplaçant qu'en voiture

Face à ces enjeux devenant critiques, **la Métropole AMP a identifié 2 objectifs majeurs en termes de mobilité**, notamment via l'Agenda de la Mobilité Métropolitaine :

- Favoriser le report modal de la part des automobilistes pour limiter les nuisances liées (pollution, sécurité, bruit, qualité de vie, etc.)
- Développer la mobilité (facilité, simplicité et lisibilité), en particulier dans une perspective d'équité sociale et territoriale

Ainsi, l'intérêt de la mise en place de la gratuité des transports en commun au sein de la Métropole AMP sera évalué à l'aune de ces 2 objectifs spécifiques. Pour les atteindre, **2 moyens principaux** :

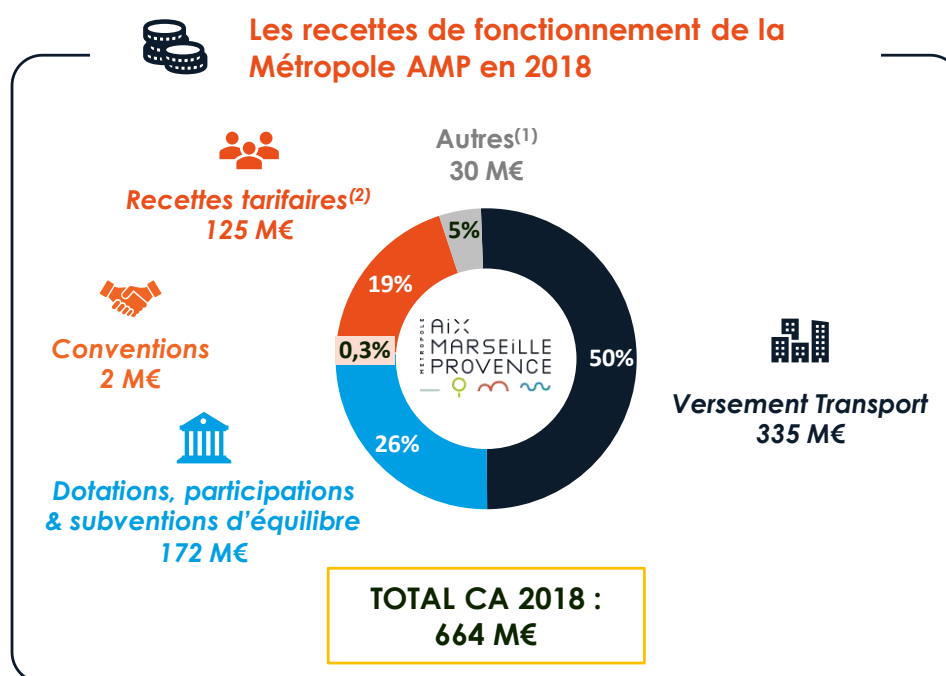
- Développer des offres alternatives pour les territoires non pourvus
- Faciliter l'usage et simplifier l'accès aux mobilités alternatives à la voiture personnelle

### 2.1.3 Financement de la mobilité au sein de la Métropole AMP

Tout d'abord, il est important de rappeler qu'en France, le financement des transports en commun repose sur **3 types de ressources principales** :

- **Les recettes tarifaires payées par les usagers** : titres de transport, abonnements, etc.
- **Le Versement Transport payé par les entreprises** : il correspond à une taxe perçue auprès des employeurs d'au moins 11 salariés et égale à la masse salariale de l'entreprise multipliée par un taux de versement transport défini par la collectivité
- **Les dépenses publiques payées par les collectivités**, notamment à travers les impôts locaux

Aujourd'hui, les recettes tarifaires (19% des recettes totales) et le Versement Transport (50% des recettes totales et avec un taux déjà au maximum imposé) participent de manière significative au financement de la mobilité au sein de la Métropole AMP.



## 2.2 Impacts financiers de la gratuité pour la Métropole AMP

### 2.2.1 Suppression de recettes tarifaires issues des usagers

La mise en place de la gratuité impliquerait pour la Métropole AMP **la suppression de recettes tarifaires atteignant au total environ 124 M€** :

- Une perte annuelle de chiffre d'affaires d'environ 122 M€ issus des recettes tarifaires :
  - Une vente de billets et d'abonnements atteignant 125 M€ en 2018 sur l'ensemble de la Métropole AMP
  - Un retraitement de 3 M€ en 2018 correspondant à des touchers de quai (redevances) payés par les transporteurs et non impactés par le passage à la gratuité
- Une perte annuelle d'environ 2 M€ issus des conventions signées avec certaines communes pour la participation à la gratuité (tarification scolaire)

### 2.2.2 Non-éligibilité à la déduction de TVA

La mise en place de la gratuité impliquerait pour la Métropole AMP **une hausse des dépenses annuelles atteignant au minimum 25 M€** :

- Actuellement :
  - La Métropole AMP collecte de la TVA pour l'Etat auprès des usagers à travers les recettes tarifaires
  - En échange du versement de cette TVA à l'Etat, la Métropole AMP a le droit de déduire la TVA de l'ensemble de ses dépenses de fonctionnement
  - Cette déduction est versée par les services fiscaux sous forme de flux de trésorerie
- Avec la mise en place de la gratuité :
  - Un arrêt de l'éligibilité à la déduction de TVA induite par l'arrêt de collecte de TVA au profit de l'Etat
  - Une comptabilisation de la TVA sur les achats en flux budgétaire via une majoration des dépenses d'au moins 25 M€ (non-déduction de la TVA)
  - Une non-dépense (via un mécanisme fiscal optimisé) devient alors une dépense (une étude en cours estime plutôt cette hausse des dépenses à 100 M€)

### 2.2.3 Economies de coûts liées à l'arrêt des titres de transport et des abonnements

La mise en place de la gratuité impliquerait pour la Métropole AMP **des économies de coûts d'environ 11 M€ liée à la suppression des titres de transport et des abonnements** (valideurs, édition des titres, commercialisation, contrôle, etc.).

Ces **économies s'avèrent finalement limitées** car elles prennent en compte une hypothèse de conservation de 50 à 75% de certains des coûts induits :

- Contrôle : un besoin de conserver des équipes en charge de la sécurité et avec potentiellement des missions de qualité terrain (contact clients, vérification de la qualité du service, etc.)
- Points de vente : une nécessité de maintenir une fonction de conseil et de service « après-usage », ainsi qu'un rôle de vitrine du réseau
- Billettique : un arrêt de l'investissement dans les systèmes de validation mais un besoin d'investir dans des capteurs présents dans chaque véhicule pour pouvoir analyser l'évolution de la fréquentation

## 2.2.4 Hausse des coûts d'exploitation

La mise en place de la gratuité impliquerait pour la Métropole AMP **une hausse des coûts d'exploitation d'au minimum 70 M€**. En effet, l'augmentation de la fréquentation induite par la gratuité nécessite un développement de l'offre et un maintien de la qualité de service pour éviter la saturation des réseaux et ainsi maximiser les effets positifs et leur durabilité.

Ainsi, avec une hypothèse de hausse de la fréquentation entre +30% (hypothèse basse) et +60% (hypothèse haute) et compte tenu de l'état de saturation actuel des transports au sein de la Métropole AMP, la mise en place d'une offre gratuite de qualité pourrait nécessiter :

- Une hausse importante de l'offre (fréquence, lignes, etc.) en heures de pointe, notamment via les lignes de bus ;
- Un coût annuel supplémentaire d'environ 70 à 150 M€ dès la première année, soit une hausse annuelle d'environ +12% (données comparables à Tallinn) à +25% (données comparables à Dunkerque) des coûts d'exploitation.

## 2.2.5 Deux options possibles pour financer le coût net de la gratuité

Ainsi, au total, **la mise en place de la gratuité, tout en maintenant le niveau de qualité de service, impliquerait un coût net annuel d'au moins 200 M€ pour la Métropole AMP**. Pour répondre à cet enjeu financier, deux options sont envisageables : une hausse du Versement Transport et/ou une hausse des dépenses publiques.

Néanmoins, **la Métropole AMP pourrait difficilement s'appuyer sur une hausse du Versement Transport :**

- Le Versement Transport est actuellement déjà à la limite imposé en province, soit 2% de la masse salariale
- La possibilité de convaincre l'Etat de faire évoluer la loi pour déplaçonner le taux actuellement imposé s'avère quasi nulle :
  - La gratuité nécessiterait un passage du taux à 3,2 % (au-delà du taux maximum actuel imposé à Paris de 2,95%), ce qui représenterait une hausse de +60% du montant du Versement Transport et de +1,2% des coûts salariaux pour les entreprises
  - À Lyon et à Paris, le Versement Transport représente 7% de l'EBE des entreprises : l'augmenter de +50% l'amènerait à plus de 10% l'EBE
- La mise en place de la gratuité via la hausse du Versement Transport risquerait donc d'impacter négativement l'attractivité de la Métropole et l'investissement et l'innovation des entreprises du territoire.

Dès lors, **la Métropole AMP devrait augmenter le montant des dépenses publiques dédiées au fonctionnement des transports en commun :**

- Néanmoins, il est important de noter que la Métropole AMP bénéficierait d'une marge de manœuvre limitée en termes de dépenses publiques :
  - L'Etat a imposé une période actuelle de restriction budgétaire : la hausse des dépenses de fonctionnement sont limitées à +1,2% par an
  - Il existe actuellement un phénomène de « ras-le-bol fiscal » de la part des ménages français
- Concrètement, la Métropole AMP disposerait de **3 options de financement** :
  - **Une hausse des impôts** de 200 M€ soit +240 €/an pour les ménages
  - **Une baisse des dépenses** pouvant se traduire par une baisse de la dotation aux communes, une réduction du nombre d'agents et/ou une annulation du programme d'investissement dans les transports (Réseau Express Métropolitain, futurs PEM, etc.)
  - **Une combinaison des deux options**
- La mise en place de la gratuité via la hausse des dépenses publiques impliquerait donc une hausse des impôts locaux et un arbitrage budgétaire nécessaire sur des dépenses existantes ou prévues par la Métropole AMP

Finalement, le Versement Transport étant à son maximum, la mise en place de la gratuité obligerait la Métropole à augmenter drastiquement sa subvention d'équilibre et donc les impôts locaux, impliquant des arbitrages budgétaires et des risques politiques et socioéconomiques.

## 2.3 Impacts de la gratuité sur la mobilité et le report modal au sein de la métropole AMP

### 2.3.1 Impacts de la gratuité sur la hausse de la fréquentation des transports en commun et le report modal des automobilistes

Tout d'abord, nous avons considéré que la mise en place de la gratuité au sein de la Métropole AMP impliquerait **une hausse de la fréquentation des transports en commun comprise entre +30%** (estimation RTM basse) **à +60%** (données Dunkerque). Cette hausse correspondrait à **une augmentation de +61 à +122 millions de voyages annuels** dans les transports en commun, dès la première année.



Ensuite, nous avons pris l'hypothèse que la **baisse de la part modale de l'automobile pourrait atteindre au maximum -2%. Ce faible report modal de la part des automobilistes s'expliquerait par :**

- Une hausse de la fréquentation principalement tirée par l'augmentation de l'usage des clients occasionnels actuels et dans une moindre mesure à un report modal depuis les modes actifs (marche, vélo, etc.)
- Un critère prix non primordial dans le choix des métropolitains avec un coût d'usage des transports en commun déjà nettement inférieur au coût d'usage de la voiture (400 €/an vs. 5 500 €/an en moyenne pour une utilisation quotidienne)
- Une population métropolitaine en moyenne plus captive (vs. en Île-de-France grâce à une offre de transports en commun plus importante) et une culture de l'automobile fortement ancrée dans les habitudes : 78% des ménages de la Métropole possédant au moins une voiture et 60% des habitants ne se déplaçant qu'en voiture

Ces résultats, similaires aux conclusions de l'étude sur la faisabilité de la gratuité en Île-de-France et de celle en cours pour Lyon (source LAET), impliquerait **un retour à la situation observée** (et validée par les enquêtes ménages) **d'il y a 4 ans en termes de kilomètres parcourus en voiture.**

### 2.3.2 Etat des lieux des tarifs sociaux et de la gratuité au sein de la Métropole AMP

Au sein de la Métropole AMP, **les profils bénéficiant de tarifs préférentiels ou de la gratuité représentent déjà 43% des validations pour 17% des recettes annuelles totales :**

- 20% des validations sont liées à la gratuité (libre circulation et réseau d'Aubagne)
- 23% des validations sont liées aux profils solidaires, jeunes ou seniors bénéficiant de réductions tarifaires comprises entre -50% et -75% en fonction des réseaux

En prenant l'exemple du réseau RTM, de nombreux profils sont sujets à des tarifs préférentiels voire à la gratuité :

- **Enfants & scolaires** : scolaire enfant (6 à 10 ans), scolaire jeune (11 à 25 ans), scolaire famille nombreuse, scolaire boursier et scolaire CMUC
- **Jeunes** : jeune apprenant (étudiant, stagiaire, apprenti ou service civique), jeune famille nombreuse, jeune solidarité (CMUC) et demandeur d'emploi non indemnisé
- **Tout public** : salarié (bénéficiant d'une réduction via la prime employeur)

- **Séniors** : plus de 65 ans imposable, plus de 65 ans non imposable et ancien combattant
- **Solidaires** : parent famille nombreuse, bénéficiaire de la CMUC, bénéficiaire RSA socle, demandeur d'emploi non imposable, et handicapé (mutilé – du travail, de guerre ou autre – et aveugle civil)

Ainsi, sur le réseau RTM, **85% à 90% des usagers bénéficient d'un tarif inférieur à 20 € par mois, soit 0,7 € par jour**. En effet, seuls quelques profils ne sont pas identifiés dans la tarification sociale ciblée actuelle : touristes, personnes au foyer, travailleurs indépendants et retraités entre 60 et 65 ans.

### 3. Conclusion sur la potentielle mise en place de la gratuité des transports en commun au sein de la Métropole AMP

Finalement, il apparaît clairement que la mise en place de la gratuité ne répondrait à aucun des enjeux clés de la mobilité pour la Métropole AMP :

- **L'objectif de report modal depuis l'automobile vers les transports en commun :**
  - La gratuité n'aurait que peu d'impact sur le trafic routier (-2% de part modale au maximum), les flux longs ne bénéficiant pas aujourd'hui d'une offre adaptée
  - La gratuité se traduirait par une saturation des réseaux via un report des déplacements courts effectués aujourd'hui à pied ou à vélo
- **L'objectif d'équité sociale et territoriale :**
  - L'analyse du modèle de tarification actuel montre que de nombreux usagers au sein de la Métropole AMP bénéficient déjà de tarifs solidaires (23% des validations) voire de la gratuité (20%)
  - En cas de hausse des impôts, le coût de la gratuité serait financé par l'ensemble des habitants
  - La gratuité impliquerait une pénalisation du développement de l'offre pour des territoires en demande

De plus, **la mise en place de la gratuité n'apparaît pas comme mesure souhaitable pour la Métropole AMP**, notamment à cause des problématiques financières induites et la non-adéquation avec la mise en place d'un projet de MaaS réussi :

- **La gratuité représenterait un coût annuel minimum net de 200 M€** et donc une augmentation des impôts locaux ou une baisse de la dépense publique équivalentes, le Versement Transport étant déjà à son maximum ;
- **La gratuité impliquerait une pénalisation de la capacité à construire une offre alternative à la voiture personnelle, en limitant la capacité d'investissement de la métropole. Or la Métropole AMP a présenté un Agenda de la Mobilité ambitieux de 9,8 MDS € d'ici 2035 (550 M€/an) avec pour objectif principal de réduire la part modale de la voiture de -8% d'ici 2025 ;**
- **La gratuité engendrerait une collecte de la donnée limitée** (enquêtes et comptage) ne permettant pas de développer une connaissance fine de la mobilité métropolitaine pour adapter l'offre aux besoins, objectif principal de la stratégie MaaS de la métropole.

Finalement, les impacts positifs de la gratuité sont également tirés de l'effet de simplification de l'accès qu'elle induit. Or, cette volonté de simplification est également au cœur

des objectifs du MaaS, de la stratégie marketing métropolitaine et de la simplification de la tarification souhaités par la Métropole AMP.