



Bruno Bernard @brunobernard_fr Fri Apr 07 08:31:33 +0000 2023

■■ #Long #Thread - Pourquoi la tarification sociale est plus adaptée que la gratuité des transports en commun pour répondre aux enjeux sociaux et écologiques ?

Un sujet complexe sur lequel nous ne faisons pas assez de pédagogie, rentrons dans le détail. ■■ 1/
<https://t.co/36k0FZMc31>



■ La gratuité des transports en commun est très souvent présentée comme « une évidence ■ » pour accompagner la transition écologique et répondre aux nombreux enjeux auxquels nous devons faire face :

Changement climatique, Transition énergétique, mise en place des ZFE.

2/

■ J'aimerais expliquer pourquoi cette mesure peut être inopportune à la fois pour répondre aux enjeux écologiques et sociaux.

■ Contrairement à la gratuité ciblée pour les + modestes, que nous avons faite dans notre Tarification Sociale. ■

3/

<https://positivr.fr/lyon-en-2021-les-transports-en-commun-deviendront-gratuits-pour-pres-de-130-000-personnes/>

■ Que l'on se rassure, je vous épargnerai les formules « ce n'est pas gratuit, il y a toujours quelqu'un qui paye » qui ne font pas bien avancer le débat.

Nous devons aller plus loin que ces caricatures pour comprendre les limites de cette proposition.

4/

■ Pour cela, je vais prendre l'exemple la Métropole de Lyon et notre réseau TCL-@SYTRALmobilités.

Que coûtent pour les transports en commun ?

Lors de notre arrivée aux responsabilités, nous avons fait des transports en commun l'une de nos priorités.

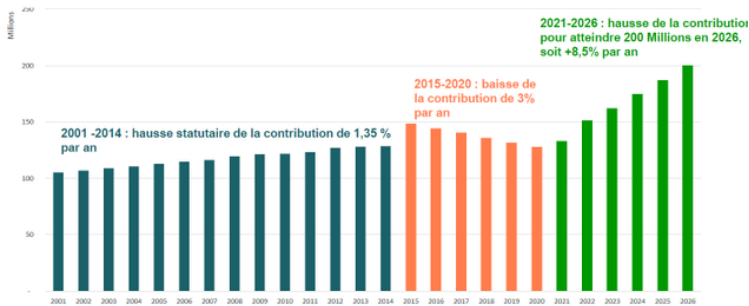
5/ <https://t.co/6RmPwq9v6p>



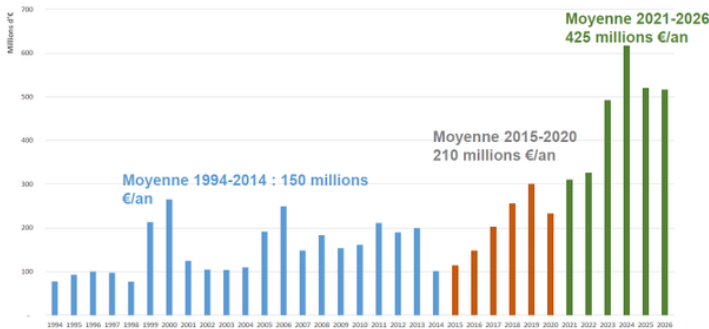
■ Nous avons doublé les investissements dans les transports en commun (2,5 milliards d'€), créé la gratuité pour les plus pauvres, tarif solidaire à 10€ pour les personnes vulnérables, baisse du prix de l'abonnement pour les plus jeunes et création du ticket famille.

6/ <https://t.co/NF0n1PR1rL>

■ L'évolution de la contribution de la Métropole au budget du SYTRAL depuis 2001



■ Les dépenses d'investissements du SYTRAL depuis 1994



■ Pourquoi ne pas simplement avoir décrété la gratuité des transports en commun plutôt que de mettre en œuvre cette tarification sociale ciblée ?

Pour comprendre cela, il faut tout d'abord regarder comment se décompose les recettes d'un réseau de transport.

7/

■ Sur votre réseau de Transport en commun @SYTRALmobilités (TCL) à Lyon, voici d'où proviennent les sources de financements :

- Le Versement Mobilité des Entreprises (48%)
- Contribution des collectivités (23%)

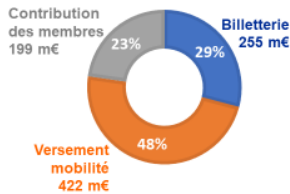
→ La billetterie (29%)

8/ <https://t.co/cpoQIX5pW8>

Les finances de SYTRAL Mobilités

> Budget annuel compris entre 1 milliard d'euros et 1,5 milliards selon les années d'investissement

3 sources principales de recettes
(chiffres 2022)



3 grandes familles de dépenses

| | |
|---|-----------|
| Coûts d'exploitation des réseaux | 50 à 60 % |
| Dépenses d'investissement pour nouveaux projets | 20 à 25 % |
| Charges de gestion du patrimoine (maintenance et entretien des infrastructures et équipements) dont les achats de matériel | 15 à 20 % |



■ Pour financer nos transports, nous avons procédé par étape.

■ La contribution de la Métropole de Lyon progresse de +50%.

■ Nous avons ensuite augmenté le Taux du Versement Mobilité à 2% (Il s'agit d'un maximum légal que nous ne pouvons dépasser).

9/

■ Concernant les usagers, nous avons fait baisser leur contribution générale et avons limité la hausse de 2023 en dessous du niveau de l'inflation, malgré une crise énergétique qui se fait ressentir sur nos finances.

Mais à quoi vont servir toutes ces recettes ?

10/

■ En seulement un mandat, nous allons pouvoir créer :

■ 3 lignes de tramways dans nos quartiers populaires

■ 2 nouvelles stations de Métro pour la ligne B

■ Une nouvelle ligne de BHNS

■ L'achat de 400 nouveaux bus bas-carbone

■ 35 nouvelles rames de tramways

11/

■ Ce déploiement est inédit et coûteux.

Pour bien le comprendre, voici un tableau des grands projets de transports en commun dans des zones sous tensions de notre Métropole.

Un BHNS coûte environ 150 millions, un Tramway 300 millions, un Métro plus d'un milliard d'€. ■■

12/ <https://t.co/QLYr2rCgNS>

Synthèse des différentes solutions présentées

| | | | |
|------------------------------------|--|---|---|
| Corridor ligne A | Renfort du T3 (capacité et déplacement du terminus) ➢ 100 à 200 M€ | Nouveau Métro entre Vaulx-en-Velin – La Soie et Meyzieu ➢ 1,7 Md € | |
| Corridor ligne B | Transformation du C2 Part Dieu - Rillieux en BHNS ➢ 150 à 200 M€ | Transformation du C2 Part Dieu - Rillieux en Tramway en surface ➢ 300 à 400 M€ | Tramway Part Dieu - Rillieux (souterrain sur 4km) ➢ Environ 1 milliard € |
| Corridor ligne D | Transformation du C6 en BHNS Ecully - Vaise - Part Dieu ➢ 200 M€ | Transformation du C6 en Tramway Ecully - Part Dieu ➢ 400 à 500 M€ | |
| Corridor ligne E | Nouveau Tramway Tassin – Perrache – Jean Macé ou Part Dieu ➢ 700M€ à 1 milliard € | Nouveau Métro Tassin - Mânilval - Plateau 5 ^{ème} - Bellecour ➢ 1,2 à 1,4 milliards € | Nouveau Métro Tassin - Plateau 5 ^{ème} - Bellecour – Part Dieu ➢ 2 milliards € |
| Développement de l'axe A8 | Nouveau BHNS Gare de Vénissieux - Vaulx la Soie ➢ 110 à 150 M€ | Nouveau Tramway Gare de Vénissieux - Vaulx la Soie ➢ 250 à 300 M€ | |
| Evolution de la ligne C3 | Transformation en BHNS ➢ 50 à 100 M€ | Transformation en tramway avec un scénario court Cordeliers – Bonnevay ➢ 200 à 250 M€ | Transformation en tramway avec un scénario long St Paul – Vaulx Grappinière ➢ 350 à 450 M€ |
| Axe TC sur la Rive Droite du Rhône | Projet BHNS sur tout ou partie ➢ 20 à 30 M€ | Nouveau tramway ➢ 50 à 100 M€ | |

la métropole
GRAND LYON

45

Design ensemble un territoire plus durable !

SYTRAL

■ Quel impact aurait la gratuité généralisée sur nos transports ?

■ ■ Pour la Métropole de Lyon, la gratuité coûterait ~250 millions d'€/an, soit 1,5 milliard d'€ sur la totalité d'un mandat.

Cette somme correspond aux recettes de la billettique et des abonnements TCL.

13/

■ Or, comme nous l'avons dit précédemment, nos leviers de financements sont déjà poussés à leurs maximums pour la contribution aux entreprises (VM) et pour le poids de la participation de collectivité.

Cassons une idée reçue au passage ■ ■

14/

■ ■ Non, le coût de la billettique n'est pas plus élevé que ses recettes.

Pour notre réseau, le coût total de fonctionnement de cette billettique est d'un peu moins de 20 millions d'€ (pour 255 millions de recettes).

15/

■ Dans une situation comme la nôtre, l'impact de la gratuité reviendrait inévitablement à la baisse des investissements dans les nouveaux projets de transports en commun.

■ ■ Des lignes de tramways et de bus en moins.

Faute d'autres leviers de financements existants.

16/

■ Ces autres leviers restent très hypothétiques.

Le @GART_officiel qui est transpartisan n'a pas reçu de réponse favorable à ses demandes de nouveaux moyens de financements des autorités de transports comme la baisse de TVA sur les transports à 5%.

17/

■ D'autres impacts sont à prévoir : hausse de la fréquentation de notre réseau qui est déjà saturé, baisse de la marche ou au vélo.

Probablement une baisse de l'usage de la voiture qui, si l'on en croit les exemples internationaux, resterait dans les faits très modérée. ■ ■

18/

■ Pourquoi la gratuité n'engendrerait qu'une baisse modérée du recours à l'automobile ?

Parce que le coût n'est pas le principal frein à la transition des mobilités.

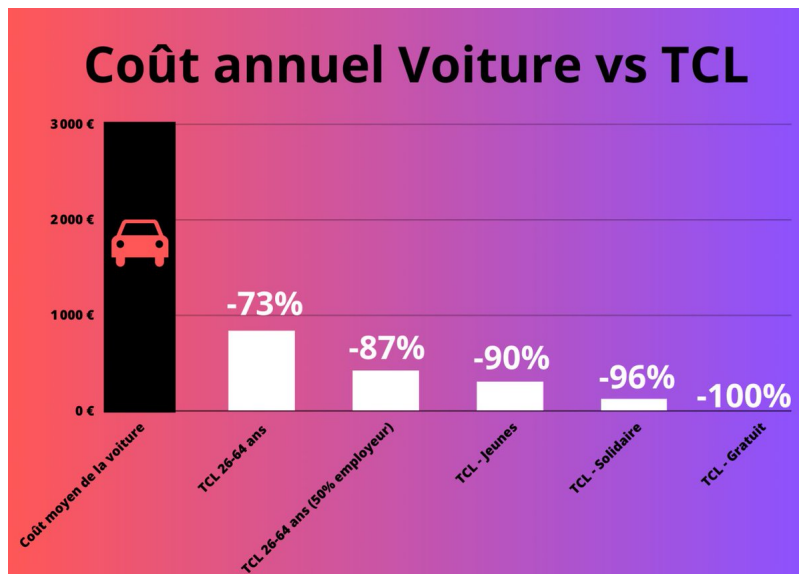
Une voiture coûte déjà cher, bien plus que les autres mobilités. ■■

19/

■ Si l'on prend les données de l'ADEME, le coût d'une voiture est d'en moyenne 3000€ par an (Assurances, entretiens, carburants, etc).

Ce coût réel est à distinguer du coût dit "ressenti" par les usagers qui se focalisent trop souvent sur le simple coût en carburant.

20/ <https://t.co/4VrVfh36ZM>



■ Le prix des TC n'est pas le point de blocage principal pour lâcher sa voiture : Notre abonnement le + cher est déjà 73% moins cher qu'une voiture.

Pour les abonnements Jeunes, c'est 90% - coûteux que le prix moyen d'une voiture. 96% pour les abonnés au tarif solidaire.

21/

■ Il existe évidemment des personnes pour qui le coût est un frein et la tarification sociale permet de mieux cibler ces profils.

Mais l'enjeu principal n'est pas là.

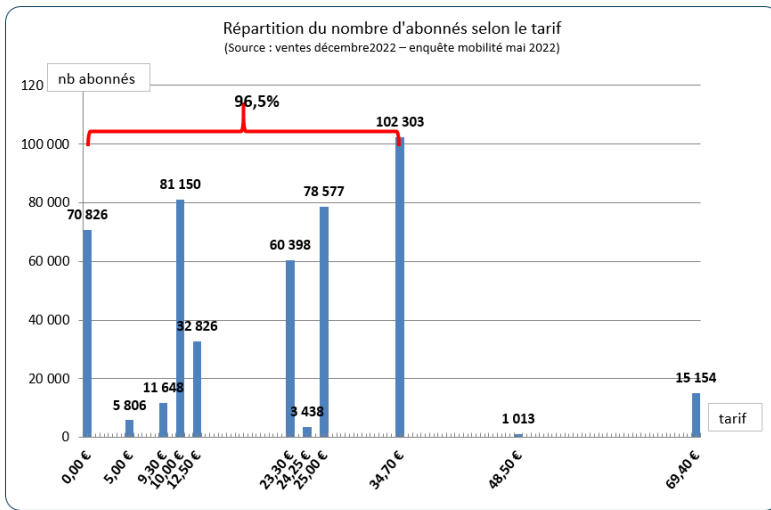
D'autant que beaucoup d'usagers ont une fausse vision de la répartition des coûts des abonnements de TC.

22/

■ La part des abonnés payant le plein tarif sans participation employeur, c'est-à-dire l'abonnement le plus cher de notre réseau (69,40€), est seulement de 3,5%.

96,5% des usagers TCL- SYTRAL Mobilités payent un abonnement à moins de 35€ par mois.

23/ <https://t.co/cXh69Ppche>



■ Le véritable verrou à lever, c'est l'accessibilité et la fréquence du réseau.

La gratuité d'un réseau n'apporte pas grand-chose à une personne modeste si la ligne de tramway n'existe pas ou sa ligne de bus saturée.

Il faut renforcer massivement le réseau.

24/

■ Le dilemme est là :

■ Mieux, vaut-il rendre gratuit les TC pour tous, en freinant considérablement nos investissements et le développement du réseau ?

■ Ou faut-il mettre en œuvre une tarification sociale allant jusqu'à la gratuité ciblée, tout en déployant + de TC ?

25/

■ Nous avons besoin d'investissements et donc de moyens de financements pour créer un réseau accessible, notamment pour les plus modestes. Mais cela peut se conjuguer avec une tarification sociale avec gratuité ciblée et efficace.

26/

■ Les 3 lignes de tramways dans nos quartiers populaires n'auraient possiblement pas pu voir le jour en mettant en œuvre une gratuité totale sur notre réseau.

27/

■ Nos habitants les plus modestes ont besoin de nouvelles lignes, de meilleurs bus, de meilleures fréquences. La gratuité pour tous ne leur offrira pas cela, une tarification sociale le peut.

Cette solution est pour moi la meilleure pour les enjeux sociaux et écologiques.

28/