



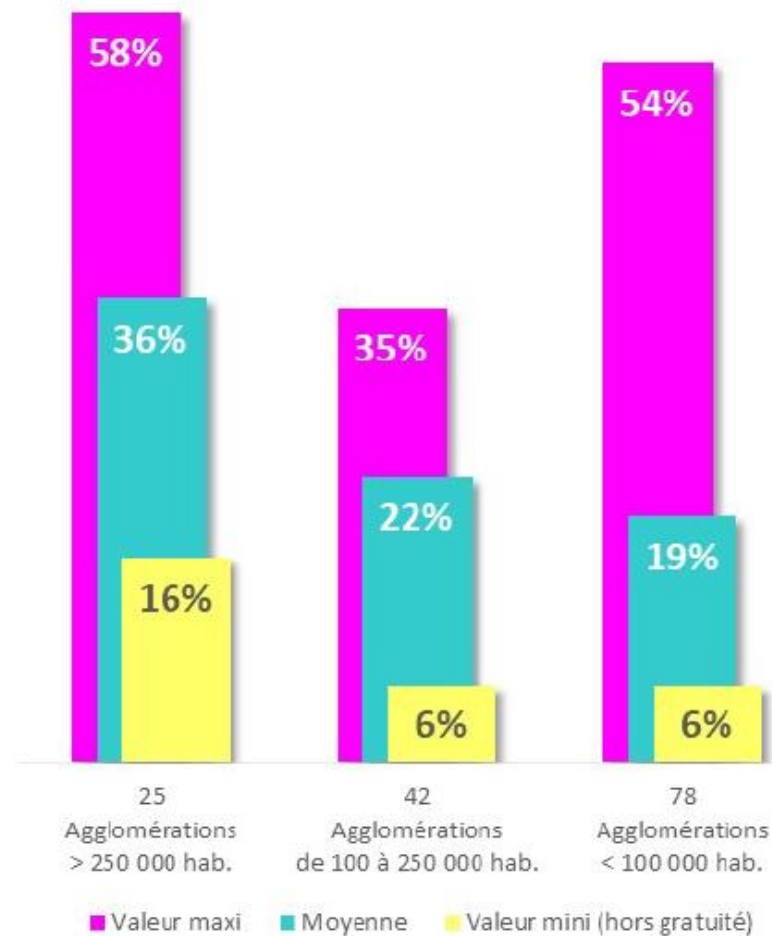
# La gratuité dans les transports urbains, quels enjeux pour Angers Loire Métropole ?

Synthèse de l'étude réalisée par AGIR

# Contexte – le taux de couverture

(part des recettes voyageur sur les dépenses de fonctionnement)

Les taux de couverture des réseaux urbains de province en 2016 – UTP, chiffres clés 2015 sur 150 réseaux de province



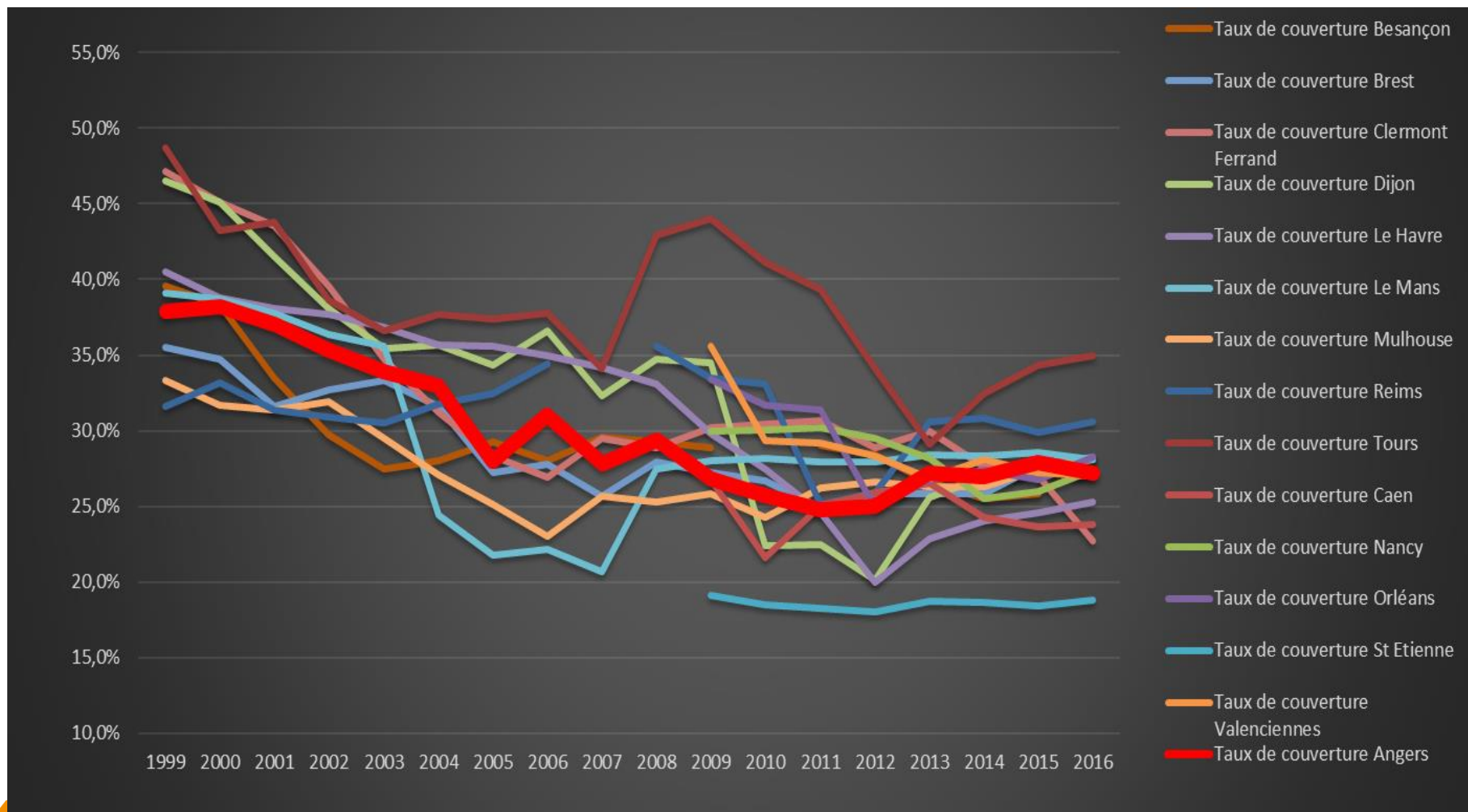
Taux ALM : 27-28%

Recettes voyageurs 16M€HT/an

Dépenses de fonctionnement : env 56M€HT/an

# Contexte – le taux de couverture

(part des recettes voyageur sur les dépenses de fonctionnement)



Une baisse continue du taux de couverture jusqu'en 2011 et une légère amélioration ensuite



# Contexte – les réseaux gratuits en France

Les réseaux de transport urbain pratiquant la gratuité (totale ou partielle)  
- Janvier 2018 -

## 3 réseaux > 100 000 habitants

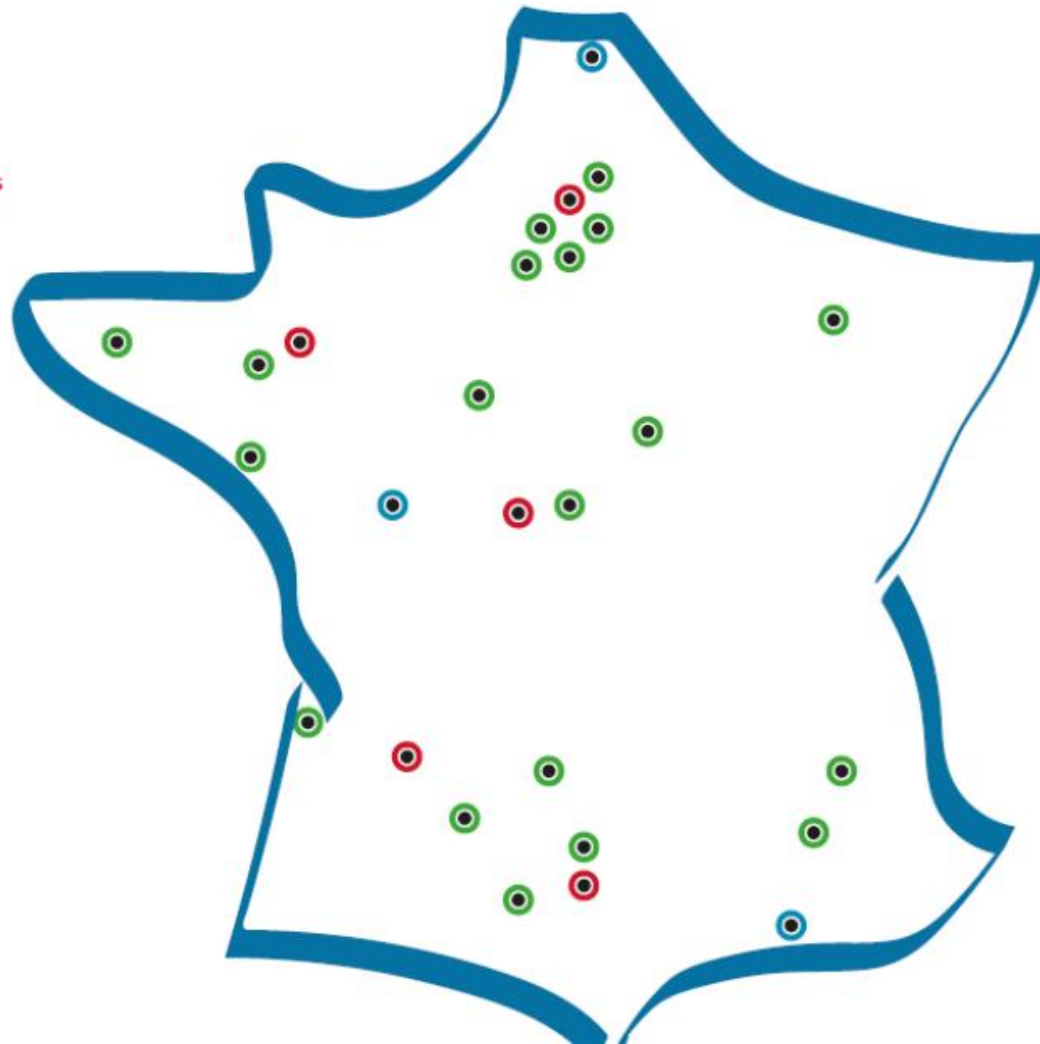
(population / communes desservies)  
Aubagne (103 500 hab. / 12)  
Dunkerque (198 300 hab. / 17)  
Niort (120 800 hab. / 40)

## 5 réseaux 50 000 à 100 000 habitants

(population / communes desservies)  
Castres (77 850 hab. / 14)  
Châteauroux (73 200 hab. / 14)  
Compiègne (81 800 hab. / 22)  
Libourne (90 800 hab. / 45)  
Vitré (79 900 hab. / 46)

## 19 réseaux < 50 000 habitants

(population / communes desservies)  
Arcachon (10 370 hab. / 1)  
Carhaix (7 400 hab. / 1)  
Chantilly (11 000 hab. / 1)  
Châteaudun (13 200 hab. / 1)  
Crépy-en-Valois (15 200 hab. / 1)  
Figeac (9 800 hab. / 1)  
Gaillac (15 200 hab. / 1)  
Gap (49 300 hab. / 17)  
Issoudun (11 900 hab. / 1)  
Joigny (9 850 hab. / 1)  
Manosque (21 900 hab. / 1)  
Mayenne (12 900 hab. / 1)  
Moselle-et-Madon ( 28 800 hab. / 19)  
Muret (25 207 hab. / 1)  
Noyon (13 600 hab. / 1)  
Pont-Sainte-Maxence (12 800 hab. / 1)  
Saint-Brévin-les-Pins (13 200 hab. / 1)  
Senlis (14 600 hab. / 1)  
Villeneuve-sur-Lot (48 800 hab. / 19)



27  
réseaux

70%  
ont moins  
de 50 000  
habitants

40%  
sont des  
intercom-  
munalités

# Contexte – Pour ou contre ?

## Arguments selon le contexte :

### POUR ?



### CONTRE ?

- Accès au transport pour tous
- Augmentation de la fréquentation générant un report modal
- Suppression des charges liées à la commercialisation du service
- Pas de prime transport pour les employeurs publics et privés
- Simplification de l'utilisation des TC ?
- Lutte contre la pollution et désengorgement de l'espace public ?
- Dynamisation du tissu économique local (centre-ville) ?
- Amélioration de l'efficacité des finances publiques (ratio coût/voyage) ?
- Impact budgétaire : perte des recettes commerciales induisant une augmentation du VT et/ou de la contribution des AOM
- Effets fiscaux potentiellement négatifs pour la collectivité
- Gratuité difficilement réversible
- Dégradation de la qualité de service par la saturation des capacités de transport ?
- Report modal de la voiture non mesuré ?
- Augmentation des incivilités ?

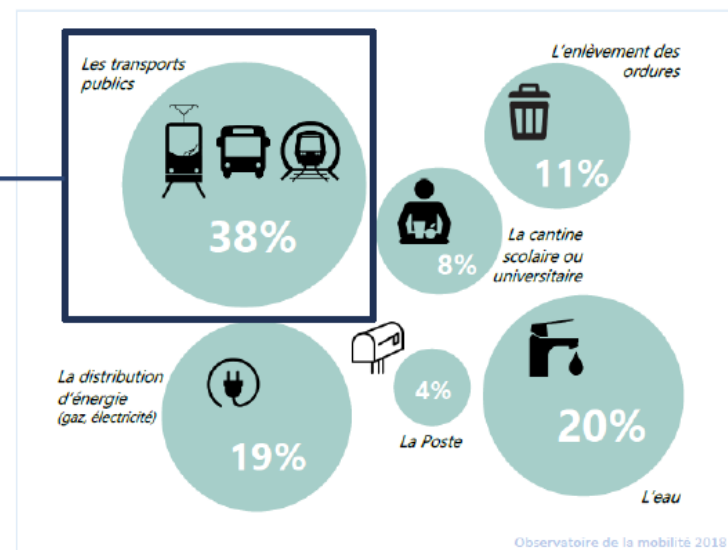
# Contexte – Raison de l'utilisation des TC

## c. Les raisons de l'utilisation des transports publics

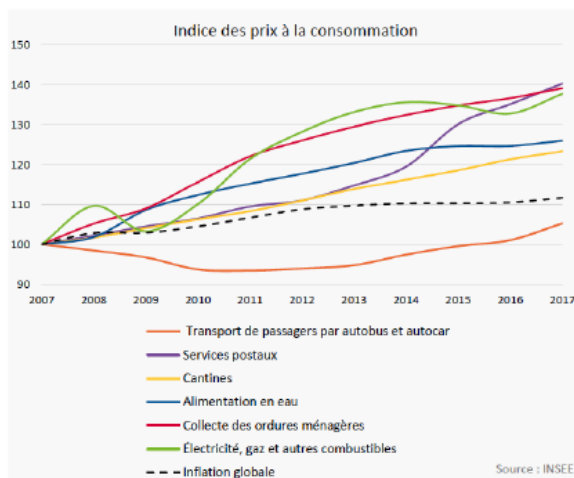


Le motif économique de l'utilisation des TC arrive en 3<sup>ème</sup> position

## b. Le prix des transports publics par rapport aux autres services publics marchands



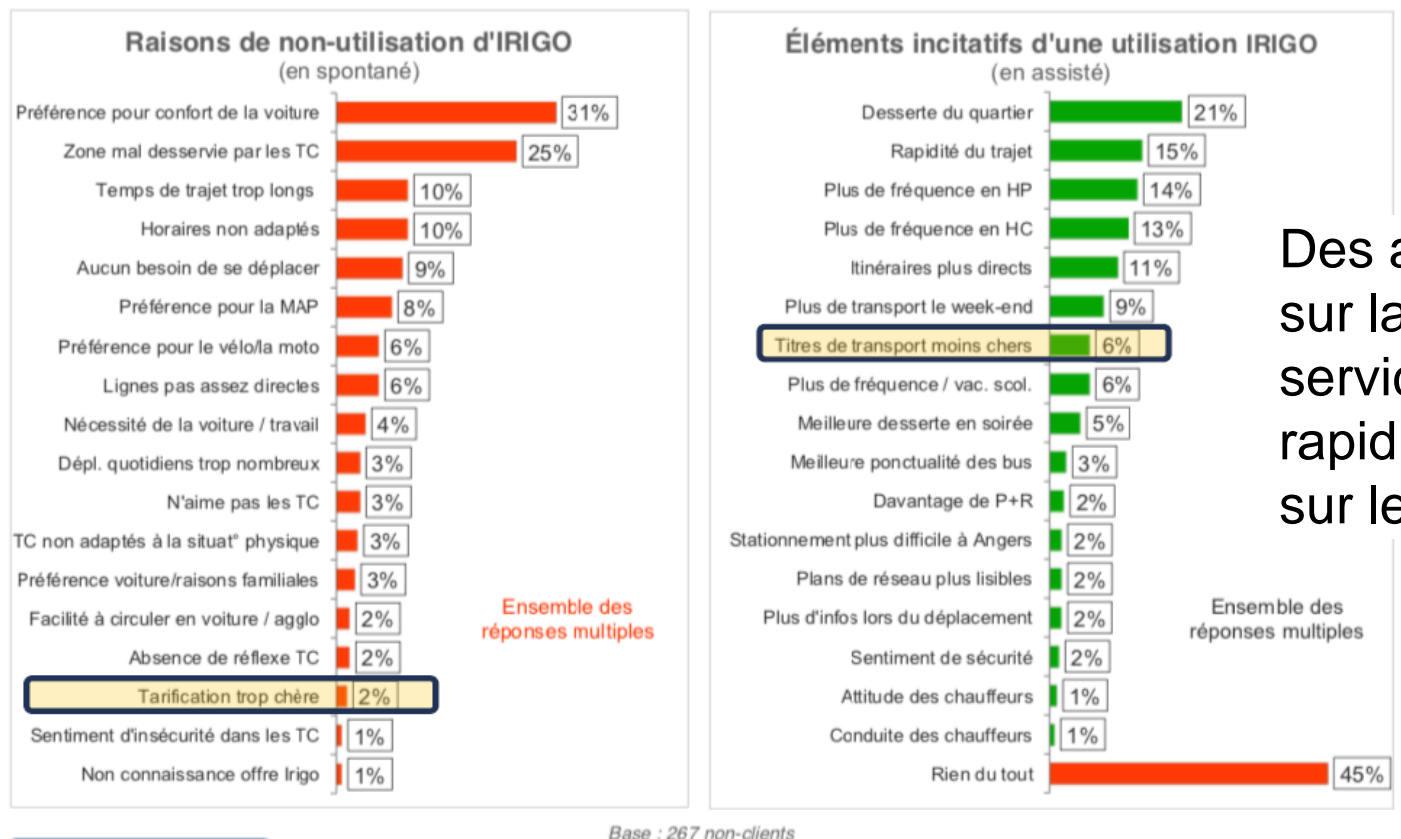
Mais pour 38% des utilisateurs, les TC devraient être gratuits (+ 9 points / 2016)



Alors que les TC ont moins augmenté que les autres services publics et même que l'inflation malgré une augmentation de l'offre de transport

# Cas d'Angers Loire Métropole – Les attentes

## 2.4 Motivations des non-clients



Des attentes centrées sur la qualité de service (desserte, rapidité...) mais pas sur le prix

Source étude Image Keolis Février 2018

=> Une augmentation potentielle de fréquentation de + 10/+20% maximum en majorité issue du report modal marche/vélos et non de la voiture et un risque de saturation en heure de pointe sur les lignes fortes

# Cas d'Angers Loire Métropole – Coût de la gratuité

Hypothèses :

- Redéploiement des salariés en charge du contrôle
- Investissements supplémentaires non chiffrés (besoins en bus...)
- Maintien de la vitesse commerciale
- Pas de hausse du vandalisme

1/Impacts recettes	Impacts en K€
Perte de recettes commerciales (moyenne engagement recettes Délégataire 2019 à 2025)	+19 300
Compensation Gratuité TER	+ 300
2/Impact fiscal	
Surcoût non récupération TVA (*)	+5 800
3/Couts d'exploitation	
Renforts d'exploitation à court terme sur lignes 1 à 4 (+ 8 bus en heures de pointe)	+ 1 200
Suppression système billettique (maintenance, gestion DAT...)	- 200
Frais de vente (intérim, commission dépositaires, frais bancaires...)	- 420
Economies temps conducteurs (suppression temps de caisse)	- 110
<b>Total</b>	<b>+ 25 870</b>

Direction Transp

(\*) Selon hypothèse que la collectivité perdra sa qualité d'exploitant fiscal de par l'absence de recettes



# Cas d'Angers Loire Métropole – Analyse globale

## Positif

### Forces

- ✓ Simplification d'utilisation du réseau
- ✓ Accès au réseau pour tous
- ✓ Amélioration du taux de remplissage
- ✓ Amélioration du ratio d'efficacité du coût/voyage

## Négatif

### Faiblesses

- ✓ Surcoût conséquent pour A.L.M (+ 25,8 M€/an de fonctionnement)
- ✓ Perte des recettes commerciales
- ✓ Effets induits de la gratuité sur les services de TAD et tarification TER dans le périmètre de A.L.M

### Opportunités

- ✓ Pas de remplacement du système billettique à prévoir
- ✓ Suppression des charges de commercialisation
- ✓ Lutte contre la pollution et désengorgement du centre-ville

### Menaces

- ✓ Dégradation de la qualité de service (rapidité, confort) et insatisfaction générée sur les clients actuels
- ✓ Impact potentiel faible sur la fréquentation du réseau
- ✓ Transfert modal en majorité depuis les modes doux (marche, vélos)
- ✓ Risque d'obligation de résiliation du contrat de DSP en cours de finalisation

irigor

# Cas d'Angers Loire Métropole – Financement

- Pas de hausse possible de la fiscalité des entreprises : le versement transport est déjà au plafond de 2% de la masse salariale pour les entreprises assujetties
- Obligation d'un financement intégral par la fiscalité des ménages :  
*=> Soit une hausse de 600€ par foyer fiscal / an*



Direction Transports / ALM

**un TERRITOIRE  
EN MOUVEMENT**



## Hypothèse de hausse de la fiscalité des ménages :

Hausse des taxes foncières seulement : part ALM à multiplier par 4,39

- Taxe foncière bâti 2,18% en 2019 => 9,56% (recette suppl attendue 25 M€)
- Taxe foncière non bâtie 5,48% en 2019 => 24,04% (recette suppl 0,87M€)

=> *Soit + 604€ de taxe foncière par contribuable assujetti*

Pas de marge sur la taxe d'habitation au regard de sa suppression en cours