

Transports publics urbains

Textes sur la gratuité

Marcel Robert



Marcel Robert

TRANSPORTS PUBLICS URBAINS
Textes sur la gratuité

CARFREE FRANCE EDITIONS

DU MÊME AUTEUR

Vélogistique, Carfree France Editions, 2014.

Îles sans voitures, Carfree France Editions, 2013.

Le Troisième Derch, NazeBroc Editions, 2013.

Pour en finir avec la société de l'automobile, Carfree Editions, 2005.

Image de couverture: Jojovichy

Licence Creative Commons CC BY-SA 3.0

Titre original:

Transports publics urbains, Textes sur la gratuité

Marcel Robert, 2015

ISBN 978-1-326-33251-8

Licence Creative Commons CC BY-SA 3.0

Editions Carfree France – carfree.fr

4 Transports publics urbains: Textes sur la gratuité

“La gratuité peut se faire tout de suite et permettre ainsi d’expérimenter déjà une autre forme de rapport aux personnes et aux choses. (...) Cela ne renvoie pas à des lendemains ou des surlendemains qui chantent.”

Jean-Louis Sagot-Duvaouroux

Introduction

La gratuité des transports en commun est un sujet que les professionnels de la communication diraient “clivant”. Il y a les farouchement “pour” et les farouchement “contre” comme si le véritable débat relevait de choix idéologiques, entre partisans “bolchéviques” et opposants “ultra-libéraux” de la gratuité.

Certains brandissent la gratuité comme une arme anticapitaliste, d’autres alimentent les peurs en parlant de “faillite des transports publics”. Difficile d’avoir un débat serein sur le sujet et on a même pu le constater en 2013 lors des rencontres nationales du transport public à Bordeaux lorsque le président

de la FNAUT (Fédération Nationale des Association d'usagers des transports) affirmait que “*la gratuité est une idée dangereuse.*”¹

Disons-le tout de suite, dans les faits, il est difficile de connoter politiquement la gratuité des transports publics, qui a été mise en place par des élus de l'ensemble de l'échiquier politique (de l'UMP à Compiègne au PC à Aubagne). Lors des élections municipales de 2014, la proposition de la gratuité a été portée par des listes de gauche comme de droite.

Alors, la gratuité est-elle vraiment dangereuse et si oui, pour qui ou pourquoi? Il y a quand même quelque chose qui devrait alerter les personnes critiques de la gratuité. Une vingtaine de villes en France ont instauré la gratuité des transports en commun depuis 1971. A vrai dire, aucune n'est revenue en arrière, mis à part peut-être le cas très spécifique de Provins, où la gratuité s'est arrêtée en 2000, mais il s'agissait d'une exception historique qui datait de l'époque d'Alain Peyrefitte.

Si toutes ces villes trouvaient la gratuité “dangereuse”, ou même tout simplement trop chère, inefficace ou inutile, on peut supposer qu'elles l'auraient supprimée. Et pourtant, c'est plutôt l'inverse que l'on constate, à savoir une accélération du nombre de villes qui passent à la gratuité sur la période récente. Lors des dernières élections

¹Nous reviendrons plus en détail sur cette affirmation dans le chapitre consacré aux opposants à la gratuité.

municipales, la gratuité du transport en commun est même devenue un sujet central dans de nombreuses villes. Bien mieux, certains maires récemment élus l'avaient inscrite dans leur programme (on pense ici à Avignon, mais il y a d'autres villes). Bien sûr, il s'agit là de promesses électorales et elles n'engagent que ceux qui les croient.

Ceci dit, pour un concept "dangereux", on peut dire que la gratuité des transports en commun reste un thème tout à fait actuel dans le paysage politique français. Et on ne parle même pas des épisodes récents de pollution ayant amené une gratuité "provisoire" des transports en commun, comme cela a pu être le cas en Île-de-France ou à Lyon, Dijon et Grenoble pour ne citer que quelques villes.

Il apparaît désormais de plus en plus clairement que la gratuité des transports publics urbains est désormais un concept central, tout simplement parce qu'on ne pourra pas résoudre les problèmes climatiques, les problèmes liés à la raréfaction de la ressource en pétrole et les problèmes d'encombrements de nos routes et de nos villes sans passer par là.

Au-delà des transports publics urbains, dans les cinq à dix années qui viennent, il faudra également entamer une réflexion plus fondamentale sur le chemin de fer et les transports en commun, à l'échelle nationale et à l'échelle des agglomérations françaises. Une mesure qui combinerait diminution du coût de la vie et amélioration du pouvoir d'achat,

mobilité harmonieuse et volontarisme environnemental serait donc de rendre les transports en commun, et notamment, le trafic national passagers de la SNCF entièrement gratuit.

Cependant, avant de parler de l'ensemble des transports en commun, concentrons-nous déjà sur ce que l'on appelle les transports publics urbains, à savoir les bus, tramways et métros dans nos agglomérations. La gratuité des transports publics urbains est en l'occurrence une mesure de bon sens dans le contexte actuel, susceptible de contribuer aux deux objectifs centraux de toute politique sérieuse aujourd'hui : lutter contre la dégradation de l'environnement et réduire les inégalités sociales. À l'heure où la question du réchauffement climatique devient de plus en plus centrale, la gratuité des transports en commun revient sur le devant de la scène.

Loin d'être saugrenue, cette idée est appelée à s'imposer dans un avenir relativement proche. Simple exemple: elle est aujourd'hui au centre des débats dans plusieurs villes françaises quand elle n'est pas tout simplement appliquée, comme dans un nombre croissant de villes françaises (Colomiers près de Toulouse, Compiègne dans l'Oise, Vitré dans l'Ille-et-Vilaine, Châteauroux et Issoudun dans l'Indre, ainsi que Mayenne).

La dernière ville sur la liste est Gaillac dans le Tarn qui a mis en place la gratuité à partir de la rentrée 2014.²

Apparue dans les années 60 pour des raisons écologiques, la revendication des transports gratuits réapparaît sous un volet social à la fin des années 90. La lutte se réunit d'abord autour d'une pratique collective affichée de déplacements en trains gratuits. Au début du 21^e siècle, la fin progressive du pétrole et les menaces sur le réchauffement de la planète rendent cette revendication plus que jamais impérative.

La question de la gratuité s'avère alors un prisme idéal pour analyser les évolutions de notre société, et dépasse la simple justification d'urgence sociale. La marchandisation des services publics, le désastre écologique de politiques favorisant les transports individuels, les dérives ultra-sécuritaires des gouvernements successifs, la gestion de la misère pratiquée par les "élus du peuple": au-delà du slogan s'articulent des problématiques que chacun rencontre au quotidien. Des collectifs locaux se forment, tentant de faire de la fraude un acte collectif s'inscrivant dans une logique de "désobéissance civile quotidienne". La lutte dépasse donc le simple aménagement du capitalisme mais se pose bien en rupture.

²Bougenbus changera de nom et deviendra gratuit, La Dépêche du Midi, 13 juin 2014.

À la revendication initiale s'ajoutent de nouveaux mots d'ordre comme: liberté de circulation, égalité d'accès, droit au transport, réappropriation de l'espace urbain, gratuité des services collectifs, etc. On s'aperçoit alors que la force de cette lutte est de ne pas avoir de centre. Elle repose sur une nécessité hexagonale, européenne et même mondiale aussi bien que locale, sur une lutte personnelle comme collective, sur un combat écologique ainsi que social, développant pratique de désobéissance et discours théoriques approfondis. La revendication pour la gratuité des transports s'appuie à chaque instant sur les ravages de la société capitaliste pour proposer une alternative désirable et applicable dès maintenant.

Changer de modèle de transport

Dans le cadre du système de transport actuel, il y a un véritable problème de masse, c'est l'automobile individuelle. Pour sortir de ce vieux modèle, il faut opérer une révolution complète du système de transport, du même ordre que celle du début des années 1980. Il faut tout remettre à plat pour envisager un système intégré dans lequel les transports en commun seraient le moteur principal de la mobilité. Et le seul élément majeur permettant d'envisager cette nécessaire révolution du système de transport tient en un mot: gratuité.

Qui se rappelle encore que les transports en commun urbains ont failli disparaître de certaines

viles françaises au cours des années 1970 ? Cela paraît presque incroyable aujourd'hui, et pourtant à cette époque la question de la suppression des bus était bel et bien à l'ordre du jour dans certaines agglomérations.

Au tournant des années 1970, avant que les chocs pétroliers de 1973 et 1979 nous fassent revenir sur Terre, la voiture était devenue l'alpha et l'oméga de la mobilité. Les 30 glorieuses finissantes avaient permis une augmentation sans précédent du parc automobile. Presque tout le monde avait une voiture et ceux qui n'en avaient pas encore attendaient impatiemment d'en avoir une. Le vélo était devenu un mode de déplacement de pauvre et la marche un sport de combat en milieu urbain hostile.

Car la généralisation de l'automobile s'était accompagnée d'un réaménagement complet des villes qui devaient, selon Georges Pompidou, s'adapter à l'automobile. Le résultat a été assez radical, la quasi-totalité de la chaussée a été affectée à la voiture, on généralisait les quatre voies en ville et il était même prévu de réaliser des autoroutes urbaines qui devaient déboucher sur le parvis des principales cathédrales de France.

À cette époque, il ne faisait pas bon être piéton ou cycliste, on ne parlait pas encore de tramway et les bus étaient vus comme des véhicules inutiles qui congestionnaient la voie publique. En effet, une fois que la quasi-totalité de l'espace public a été affectée à la circulation automobile, la congestion a bien

évidemment commencé à se généraliser. Et les automobilistes bloqués sur leurs quatre voies se sont mis à pester contre ces bus vides qui bouchaient les voies.

Et les bus étaient effectivement la plupart du temps vides, ce qui semble normal vu qu'ils passaient eux aussi leur temps dans les embouteillages. Quitte à être bloqué dans un bouchon, autant être dans sa voiture, car au moins on a l'auto-radio.

Des associations d'automobilistes se sont donc élevées à l'époque contre ces bus vides qui leur prenaient de la place sur la chaussée en plus de leur prendre leurs impôts. Supprimons les bus pour faire de la place! Cela paraît aujourd'hui incroyable, mais c'est historiquement véridique. N'importe qui de sensé peut pourtant aisément comprendre que la suppression définitive des bus allait amener leurs derniers usagers à prendre eux aussi une voiture et donc finir de congestionner définitivement le système, mais les associations d'automobilistes "progressistes" ne voulaient pas en démordre.

On avait fini d'achever les innombrables réseaux de tramway des villes françaises dans les années 1960. On allait finir le travail avec les bus au cours des années 1970.³

Heureusement, les deux chocs pétroliers des années 1970 ont amené une évolution sensible des

³Marcel Robert, Pourquoi nous roulons en voiture ?, carfree.fr, 20 février 2014.

mentalités. Tout à coup, le pétrole commençait à devenir assez cher et on se rendait compte de notre dépendance aux monarchies pétrolières. Par ailleurs, la qualité de l'air dans les villes devenait proprement insupportable, sans parler des 16.000 morts par an dans les accidents de la circulation ou de la congestion quasi-permanente des villes françaises. Et de toute manière, il n'y avait presque plus de place à affecter à l'automobile, sauf à détruire les vieux bâtiments historiques de nos villes.

Certains précurseurs ont commencé à dire que le système ne fonctionnait pas, qu'il fallait opérer une révolution en matière des transports. Cette révolution ne s'est pas faite en un jour mais, au tournant des années 1980, on a vu progressivement réapparaître les tramways dans nos villes, d'abord à Nantes et Grenoble.⁴ Avec le tramway, on a pu réaménager certains espaces publics en prenant de l'espace à l'automobile pour l'affecter aux piétons et aux vélos.

Et les gens ont plutôt aimé cela. Le fait d'avoir un transport en commun en site propre comme un tramway garantissait une vitesse et des fréquences intéressantes tout en offrant aux usagers un mode de déplacement résolument moderne et confortable.

Devant le succès, les villes se sont mises alors à réinvestir leur réseau de bus, en renouvelant le matériel, en mettant en place des Bus à Haut Niveau

⁴Michel Bigey, Les Élus du tramway, Éditions Lieu Commun, Paris, 1993.

de Service (BHNS) s'approchant des qualités du tramway, en créant des couloirs de circulation réservés aux bus afin d'éviter au maximum la situation précédente où les bus restaient bloqués dans les embouteillages avec les voitures.

L'utilisation des transports en commun a dès lors augmenté sensiblement, mais tout en restant à un niveau bien faible par rapport à l'écrasante domination de la voiture. En fait, les dernières enquêtes montrent une sorte de *statu quo* dans les villes françaises: l'automobile stagne désormais mais à un très haut niveau, les transports en commun progressent très faiblement, tout comme le vélo d'ailleurs.

Or, le système de transport des villes françaises n'a pas changé de paradigme depuis maintenant 30 ans. On peut en effet dater le retour du tramway en France avec l'inauguration du tramway de Nantes en 1984. Depuis cette date, rien n'a vraiment bougé. On a créé de nombreuses lignes de tramway partout en France et encore plus de bus à haut niveau de service et autres couloirs de bus.

Bien sûr, certaines villes ne sont toujours pas encore équipées et d'autres auraient bien besoin d'autres lignes d'infrastructures lourdes de transports en commun. Mais, globalement, on est toujours dans le même schéma. Certains disaient qu'en améliorant l'offre de transports publics, les gens quitteraient l'automobile, c'est très partiellement vrai. Comme on l'a vu, les transports

en commun ont connu une explosion phénoménale de l'offre depuis le début des années 1980, et pourtant leur pratique ne progresse plus beaucoup et reste à un niveau particulièrement faible par rapport à l'automobile, sauf à Paris qui constitue en la matière une exception.

Malheureusement, même avec la meilleure volonté du monde, on ne mettra probablement pas 30 ou 40 lignes de tramway dans chaque ville et on ne doublera ou triplera pas les couloirs de bus.

Après 30 années de retour des transports en commun dans nos agglomérations, il est donc nécessaire de s'interroger sur leur futur. Quel réseau de transports en commun voulons-nous et pour faire quoi ? Si un consensus se fait jour sur la nécessité de développer massivement l'usage des transports en commun tout en réduisant d'autant la place de l'automobile dans notre société, ce qui correspond complètement aux engagements de la France en matière de climat par exemple, il paraît plus que jamais nécessaire d'opérer un bouleversement conceptuel de notre système de transport global.⁵

Pour cela, il faut déjà prendre conscience que nous sommes encore largement prisonniers d'un vieux modèle que l'on pourrait résumer comme suit: la voiture est le mode de déplacement "normal" ou "évident", c'est pourquoi on construit et on entretient des centaines de milliers de kilomètres de

⁵Marcel Robert, Théorie de l'emmerdement maximal, carfree.fr, 21 mai 2011.

routes qu'on ne fait pas payer aux automobilistes mais aux contribuables. L'idée sous-jacente, c'est que tout le monde est plus ou moins automobiliste, donc c'est "normal" que le contribuable paye au lieu de l'usager des routes.

Dans le cadre du modèle classique, les transports en commun sont essentiellement un "service" rendu à une certaine partie de la population, à savoir les pauvres et tous ceux qui n'ont pas de voiture. Comme ce service a un coût, il faut le faire payer aux usagers, d'autant plus que c'est justement un service principalement destiné aux "pauvres" qui auront des tarifs préférentiels, voire la gratuité partielle dans certains cas. Dans le cadre de ce "modèle", les gens "normaux" sont dans leur voiture et les autres sont en transport en commun.

Le problème, c'est que ce modèle est condamné à périlcliter, le bus devient essentiellement un transport de "captifs" (les jeunes, les personnes âgées, les chômeurs, etc.) qui passeront à la voiture dès qu'ils le pourront, d'autant plus que l'ensemble du système pousse à cela.

Dans le cadre du système de transport actuel (tous modes confondus), il y a donc un véritable problème de masse, c'est l'automobile individuelle; le mode le moins efficace et efficient d'un point de vue énergétique et climatique est le mode principal du système de mobilité.

Il faut donc mettre les transports en commun au cœur du système de mobilité, car ils participent à la

solution permettant de diminuer drastiquement le nombre de voitures en circulation. Ceci est bon pour l'environnement d'un point de vue global et même bon pour les automobilistes au bout du compte, car le trafic serait plus fluide et la congestion moins importante.

Comme le disait Albert Jacquard, en fait les automobilistes devraient remercier chaque jour les usagers des transports en commun pour toute la place qu'ils libèrent dans les rues et qui leur permet de ne pas être bloqués en permanence dans les embouteillages. En l'occurrence, ce remerciement des automobilistes devrait passer en toute logique par le financement des transports en commun par ces mêmes automobilistes.

Or, et c'est bien le problème, les automobilistes s'entassent en ville sur des routes qu'ils ne payent pas en tant qu'automobilistes, mais en tant que contribuables, tout comme les piétons ne possédant pas de voiture les payent également avec leurs impôts. Dans le même temps, on demande aux usagers des transports en commun de payer leur ticket.

Rappelons par ailleurs que, en ville, 80 à 90% de l'ensemble de l'argent public affecté au transport va à l'automobile. Les transports en commun ne reçoivent donc qu'environ 10% et quelques des fonds publics destinés au transport.⁶ On peut se

⁶La gratuité totale des transports collectifs urbains: effets sur la fréquentation et intérêts, Bruno Cordier, Rapport

demander quel est le mode de déplacement le plus subventionné.

En fait, on finance largement, au sens de subventionner, le mode automobile alors qu'on fait payer les usagers des transports en commun. Par ailleurs, nous ne sommes pas contraints d'accepter une "diminution perpétuelle" des fonds publics. À niveau budgétaire constant, c'est-à-dire sans augmentation des impôts, si seulement on affectait à l'automobile ne serait-ce que seulement 50% de l'ensemble de l'argent public destiné au transport, on dégagerait des marges financières considérables pour des transports en commun de qualité, plus nombreux et gratuits.

Pour sortir de ce vieux modèle, il faut donc opérer une révolution complète du système de transport, du même ordre que celle du début des années 1980. Il faut tout remettre à plat pour envisager un système intégré dans lequel les transports en commun seraient le moteur principal de la mobilité, les autres modes (voiture, vélo, marche, etc.) étant les modes complémentaires. Il faut donc inverser totalement le système de transport actuel en faisant tomber la voiture de son piédestal pour la mettre à sa juste place de véhicule d'appoint, en particulier en tant que voiture partagée.

final du PREDIT3 (Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres), ADEME, 2007.

Et le seul élément majeur permettant d'envisager cette nécessaire révolution du système de transport tient en un mot: gratuité.

La gratuité des transports en commun urbains vise justement à dynamiser ce vieux modèle en rendant le transport public universel et accessible à tous. Dans le cadre du système global de transport, l'usage du transport en commun doit être encouragé au détriment du mésusage de l'automobile. En la matière il ne faut pas réfléchir de manière monomodale, mais en tant que système global de transport permettant aux gens de se déplacer. Et dans ce cadre, le "bon usage" que l'on peut "surconsommer" tient bien dans la pratique d'un mode efficace et efficient sur les plans énergétiques, climatiques et environnementaux. Le "mésusage" (l'usage immodéré ou excessif) est clairement quant à lui du côté de l'automobile individuelle, un objet qui, rappelons-le pèse près d'1,5 tonne pour transporter en moyenne une centaine de kilogrammes.

Avec la gratuité, les transports en commun ne sont plus l'élément anecdotique du système de transport, mais passent au centre. Bien sûr, tout ne se résume pas à la gratuité, celle-ci fait partie d'un ensemble plus vaste basé sur les contraintes à la circulation automobile, la taxation massive du système automobile, le réaménagement de la ville pour les piétons et les vélos, l'accroissement massif de l'offre de transports en commun et le

redéploiement général des financements publics depuis l'automobile vers les transports en commun.

Mettre en place la gratuité des transports en commun sera un processus de long terme, car il ne suffit pas de décréter la gratuité et d'attendre que les choses se passent. Pour que la gratuité fonctionne, c'est-à-dire pour qu'elle nous permette d'arriver à ce nouveau modèle de mobilité cohérent avec les engagements internationaux de la France en matière d'émissions de CO2 tout en offrant une meilleure qualité de vie aux citoyens, il faut agir sur l'ensemble du système de transport à la fois.

Toutefois, il ne faut pas en tirer la conclusion que l'on ne pourrait rien faire tant que tous les éléments du système ne sont pas sous contrôle. Ce qu'il faut, c'est une sorte de vision partagée en matière de système de transport et se donner ensuite une dizaine d'années pour y parvenir. À partir du moment où la vision est parfaitement définie et acceptée, toutes les pièces du puzzle se mettront en place.

Par contre, il faut prendre conscience d'un élément majeur: cette révolution des transports par la gratuité n'est pas vraiment une option et encore moins une utopie. Si notre société ne prend pas rapidement une décision de ce type, le plus probable tient dans la disparition presque totale des transports en commun à plus ou moins brève échéance.

Il ne s'agit pas d'être catastrophiste, mais de constater avec lucidité l'évolution actuelle des choses. Avec les différentes cures ultra-libérales de

coupes dans les budgets publics, le transfert massif des impôts des gens vers les entreprises pour alimenter une perpétuelle recherche de compétitivité condamnée à l'échec face au moins-disant social et environnemental de très nombreux pays en voie de développement, l'avenir des transports publics semble plutôt sombre.

Si on reste dans le cadre actuel du système de mobilité, les transports en commun sont condamnés à périliter. La seule solution durable des libéraux pour les financer tient dans l'augmentation de leur coût pour les usagers. Car pour eux, il ne saurait être question d'augmenter les impôts et encore moins la participation des entreprises. Les transports en commun sont déjà particulièrement chers, au-delà d'un certain prix, les gens arrêteront complètement de les prendre. Les transports en commun deviendront donc de moins en moins "rentables" et on fermera les lignes les unes après les autres.

Rappelons-nous que les transports en commun ont déjà failli disparaître au tournant des années 1970. Rien n'est inéluctable mais rien n'est acquis non plus. Il est plus que jamais nécessaire de changer de modèle.

Vers une définition de la gratuité

Pour inscrire durablement un concept dans le paysage médiatique, politique et social, il faut déjà être en mesure de le définir et de cerner ses contours.

La gratuité des transports publics fait partie de ces concepts dont tout le monde a plus ou moins entendu parler sans véritablement savoir ce qu'ils recouvrent. Pour preuve, en 2014, l'encyclopédie en ligne Wikipédia, dans sa version française, ne possédait même pas de page relative à la gratuité des transports en commun! Plus de vingt villes françaises pratiquent déjà la gratuité des transports publics, parfois même depuis des décennies, et la question n'était toujours pas traitée par Wikipédia.

Il fallait combler cette carence et j'ai donc entrepris en avril 2014 de réaliser cette page, en partie en traduisant la version anglophone. Depuis cette date, la page a connu de nombreuses évolutions du fait des contributions des internautes et constitue désormais une référence dans le domaine de la gratuité des transports publics urbains. Le présent chapitre est une extraction de ce travail réalisé sur Wikipédia. En annexe du présent ouvrage, on trouvera également la liste de l'ensemble des villes dans le Monde ayant mis en place la gratuité des transports publics urbains.

La gratuité des transports en commun

La gratuité des transports en commun, parfois appelée aussi gratuité des transports publics fait référence au transport en commun financé en totalité par des moyens autres que le paiement du transport par les usagers.

La gratuité peut être financée par les autorités nationales, régionales ou locales par le biais de la fiscalité ou par des entreprises par le biais d'opérations de sponsoring. Les objectifs de la gratuité des transports en commun peuvent être sociaux, économiques ou environnementaux⁷.

De nombreuses villes à travers le monde ont instauré la gratuité totale ou partielle de leur réseau

⁷Transports: "La gratuité ne suffit pas à rendre un réseau attractif", Le Monde, 12 septembre 2013

de transports en commun, en particulier en Europe et en France.

Un site internet référence même l'ensemble des villes ayant mis en place la gratuité des transports publics urbains, en particulier par l'intermédiaire d'une carte mondiale qui permet de les localiser très facilement⁸.

Gratuité totale des transports en commun

De nombreuses villes européennes de taille moyenne et de nombreuses petites villes à travers le monde ont instauré la gratuité totale des transports en commun, que ce soit à l'échelle communale ou à l'échelle d'une agglomération.

En France, en 2012, 23 réseaux sur 290 appliquent la gratuité intégrale, essentiellement des petites villes⁹. Selon le Groupement des autorités responsables de transport (GART), l'association française regroupant la quasi-totalité des autorités organisatrices de transports, si la gratuité des transports publics en France “*reste [...] minoritaire, elle séduit un nombre croissant d'agglomérations, majoritairement de moins de 50 000 habitants*”.¹⁰

Sur la période récente, des villes de taille moyenne à grande sont passées à la gratuité totale de

⁸<http://farefreepublictransport.com/>

⁹La gratuité, un projet de société: Rôle pilote des villes moyennes, Le Monde diplomatique, octobre 2012.

¹⁰La gratuité dans les transports publics, Groupement des autorités responsables de transport, 2013.

leur réseau de transports publics, comme Compiègne¹¹ mais aussi Aubagne¹² en France avec plus de 45.000 habitants ou Tallinn¹³, la capitale de l'Estonie, avec plus de 420.000 habitants.

Gratuité partielle

De manière plus commune, certaines villes dans le monde mettent en place une gratuité partielle des transports en commun, sur des lignes de bus ou de tramway particulières. Cette gratuité partielle peut permettre de réduire les goulots d'étranglement dans le système de transport, en particulier la congestion automobile, en favorisant le report modal vers les transports en commun.

Aux États-Unis, de nombreuses villes mettent en place une gratuité partielle des transports en commun réservée au centre-ville ou à certains quartiers, comme à Miami, Salt Lake City, Pittsburgh, Seattle ou Baltimore¹⁴.

Parfois, certaines villes décrètent provisoirement la gratuité des transports en commun lors d'un pic de

¹¹“ARC - Compiègne - TIC : les bus gratuits !”, www.agglo-compiegne.fr.

¹²À Aubagne, la petite révolution des bus gratuits, L'Humanité, le 30 décembre 2013.

¹³Tallinn devient la “capitale des transports publics gratuits”, Commission européenne, 17 juin 2013.

¹⁴List of cities that currently provide public transport for free, freepublictransports.com.

pollution, comme cela a pu être le cas en 2014 en Île-de-France¹⁵ ou à Lyon, Dijon et Grenoble.¹⁶

La gratuité des transports en commun est aussi utilisée dans le cadre des services offerts par une entreprise, comme un centre commercial¹⁷ ou par un établissement public, comme un hôpital, une université ou un aéroport, qui peuvent mettre en place des navettes gratuites.

La gratuité peut parfois être mise en place pour certains services de transport afin d'éviter la construction d'une infrastructure de transport coûteuse ou difficilement réalisable. Ainsi, les villes portuaires où la circulation des navires nécessiterait la construction de très hauts ponts peuvent parfois mettre en place des services de ferries gratuits, comme à Amsterdam par exemple. Ces ferries peuvent être gratuits pour les usagers, tout comme l'utilisation d'un pont aurait pu l'être.¹⁸

De nombreux systèmes de transport installés dans des lieux publics comme le métro ou les centres commerciaux peuvent également être considérés comme du “transport gratuit” : ascenseurs, escaliers

¹⁵Pollution : les transports en commun gratuits en Ile-de-France, *Le Monde*, 13 mars 2014.

¹⁶A Lyon, Dijon et Grenoble, les transports en commun gratuits, *Libération*, 14 mars 2014.

¹⁷Angers. Découvrez la navette électrique de L'Atoll en avant-première, *Ouest-France*, 31 mars 2012.

¹⁸IJ Ferries (IJveren), amsterdamsights.com.

mécaniques et trottoirs roulants sont souvent fournis par les propriétaires et financés par la vente de biens et services.

Un exemple courant de transport en commun gratuit est le transport des élèves, où les enfants se rendant à l'école n'ont pas besoin de payer. À la rentrée 2012 en France, 28 conseils généraux finançaient à 100% la gratuité des transports scolaires, tandis que sept autres prenaient à leur charge entre 95 et 99% des coûts. Tous les autres participaient à hauteur de 50 à 94%.¹⁹

Par ailleurs, de très nombreuses villes proposent une gratuité partielle de leur réseau de transports en commun, pour certaines catégories d'usagers, en fonction de leurs revenus, de leur âge ou de leur situation professionnelle.

Avantages de la gratuité

Avantages opérationnels

La gratuité du transport permet de réduire les coûts d'équipement et les frais de personnel, car certaines tâches comme la perception ou le contrôle des voyageurs ne sont plus nécessaires. L'augmentation de la demande qui résulte de la gratuité conduit par ailleurs à une augmentation de la fréquence des passages à condition que l'instauration de la gratuité s'inscrive dans un projet

¹⁹Les départements remettent en question la gratuité des transports scolaires, mobilicites.com, 7 septembre 2012.

d'amélioration du transport public porté par la municipalité ou l'agglomération.

Un autre avantage de la gratuité réside, selon le maire d'Aubagne qui l'a mise en place en 2009, *“dans la baisse drastique de la délinquance dans les transports de l'agglomération, et l'absence quasi-totale des grèves de conducteurs, cauchemar des élus”*.²⁰

La gratuité permet également de réduire le temps d'embarquement et d'arrêt aux stations par rapport à des systèmes où une partie des passagers achètent les billets auprès du conducteur.

²⁰Marianne N°825 du 9 au 15 février 2013: Questions d'éthique: l'argent fou.

Avantages commerciaux

Certains services de transport gratuit sont financés par des entreprises privées (comme les commerçants dans un centre commercial) dans l'espoir que cela augmente les ventes ou autres revenus provenant de l'augmentation de la fréquentation. Les employeurs proposent parfois des navettes gratuites comme un avantage pour leurs employés, ou dans le cadre d'un accord avec les autorités locales.

Par ailleurs, il apparaît que les recettes commerciales, c'est-à-dire la vente de titres de transport, représentent une très faible part du financement des transports en commun, allant d'en moyenne 15% pour les petites agglomérations à 23% pour les plus grandes agglomérations de France.²¹ Selon ses partisans, la gratuité des transports en commun n'est pas si coûteuse qu'elle semble l'être. Tout d'abord, elle permet de faire des économies, car il n'y a plus de frais de billetterie ni de contrôle. Ensuite, il semblerait que dans certaines agglomérations les recettes de billetterie soient inférieures aux frais de perception.²²

Enfin, pour beaucoup de villes moyennes, la gratuité des transports en commun apparaît comme un levier pour redynamiser leur centre-ville concurrencé par les zones commerciales

²¹L'année 2009 des transports urbains, Gart, 2010.

²²Et si les transports devenaient gratuits?, France Info, 26 janvier 2014.

périphériques.²³ En ce sens, la gratuité peut participer au développement de l'activité commerciale du centre des villes.

Avantages collectifs

Le transport gratuit peut rendre le système de transport plus accessible et équitable pour les habitants à faible revenu. Il peut également provoquer des changements qui transforment le rapport des usagers au transport, avec l'effacement des barrières sociales, l'apaisement des tensions, la reconnaissance vis-à-vis du travail des conducteurs et la fin des contrôles.²⁴

De manière générale, la gratuité des transports en commun provoque une augmentation importante de la fréquentation, montrée en 2002 dans un rapport de l'ADEME.²⁵ Ainsi, à Châteauroux, la gratuité totale a entraîné une hausse très importante de la fréquentation de +100%. Cette hausse s'est concentrée pour une bonne part sur les 6 premiers

²³Des bus à l'œil, Kaizen Magazine, 26 juillet 2013.

²⁴Voyageurs sans ticket, liberté, égalité, gratuité, Jean-Louis Sagot-Duvaurox et Magali Giovannangeli, Éditions Au Diable Vauvert, 2012.

²⁵La gratuité totale des transports collectifs urbains: effets sur la fréquentation et intérêts, Bruno Cordier, Rapport final du PREDIT3 (Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres), ADEME, 2007.

mois de la mesure (+ 70%) et a quasiment atteint son asymptote au bout de 2 ans.

Un autre avantage de la gratuité réside dans le report modal, c'est-à-dire le passage de l'automobile aux transports en commun pour un certain nombre d'usagers. Toujours à Châteauroux, il a pu être ainsi estimé que ces reports modaux se sont effectués principalement au détriment de la voiture et, moindrement, de la marche. Au total, 3.000 déplacements en voiture par jour se sont reportés sur le bus. À Aubagne, la fréquentation des bus a augmenté de 170% un an après la mise en place de la gratuité et 63% des trajets directement générés par la gratuité sont effectués par des personnes qui sinon auraient pris leur voiture.²⁶

D'autres avantages sont les mêmes que ceux attribués au transport public en général, mais accrus du fait de l'augmentation de la fréquentation²⁷ :

- Le report du trafic routier vers les modes de transport collectifs permet de réduire le phénomène de congestion, d'augmenter les vitesses moyennes, et éventuellement de réduire le nombre d'accidents de la circulation. Le stationnement peut aussi être facilité, et l'usure des routes réduite ;

- L'environnement et la santé publique en bénéficient grâce à la diminution de la pollution

²⁶L'hérésie joyeuse de la gratuité, Jean-Louis Sagot-Duvaurox, Libération, 26 février 2014.

²⁷Mieux miser sur le transport en commun, Le Devoir, 3 octobre 2006.

atmosphérique et des nuisances sonores liées au trafic routier.

- De la même manière, la gratuité des transports publics peut contribuer à atténuer les problèmes de réchauffement climatique et d'épuisement du pétrole.

Inconvénients

Plusieurs grandes municipalités nord-américaines ont tenté la gratuité des transports en commun, mais beaucoup de ces tentatives ont été infructueuses. Aux États-Unis, un rapport de 2002 du Centre national de la recherche sur les transports indique que, tandis que le nombre d'usagers a tendance à augmenter avec la gratuité, quelques inconvénients sérieux peuvent se poser.²⁸

- Une forte augmentation des actes de vandalisme ;

- Les véhicules de transport se transforment en refuge pour les sans-abri ;

- Des pertes de recettes importantes dans les grands réseaux de transport ;

- Une augmentation significative du nombre de plaintes des conducteurs et la rotation du personnel, même si cela ne semble pas lié à la gratuité ;

- Un service globalement plus lent (l'absence de perception des recettes a pour effet d'accélérer

²⁸Jennifer S. Perone, "Advantages and Disadvantages of Fare-Free Transit Policy", NCTR Report Number: NCTR-473-133, BC137-38, National Center for Transportation Research, octobre 2002.

l'embarquement, mais a augmenté l'encombrement des véhicules) ;

- Une dégradation du respect des horaires ;
- Une augmentation des coûts en matière de sécurité et d'entretien des véhicules.

Pour l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP) et la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT), la gratuité pourrait mettre en péril le financement des transports en commun, en particulier le développement de l'offre. Par ailleurs, l'UTP estime que *“la gratuité est associée à l'absence de valeur, et par contre coup, ne force pas le respect”*.²⁹ Ces associations estiment également que la gratuité des transports en commun *“n'est pas une demande des utilisateurs des transports publics”*.³⁰

Perceptions et analyses

En milieu urbain, l'automobile mobilise en général 80 à 90% des budgets publics consacrés aux déplacements (pour l'entretien des infrastructures routières notamment), les transports collectifs seulement 10% environ. Dans ce contexte, un basculement sur les transports collectifs d'une partie

²⁹Dix raisons de proposer une tarification solidaire des transports urbains et de ne pas céder aux sirènes de la gratuité, Communiqué de presse du 27 janvier 2014.

³⁰Fnaut-UTP, “Pour un développement durable du service de transport public, non à la gratuité totale”, 9-10 janvier 2014.

des crédits affectés à l'automobile pourrait permettre de financer à la fois la gratuité des transports publics et l'augmentation de l'offre.³¹

La question décisive du transport public gratuit semble en fait tourner autour de la notion du "coût" et du financement du dispositif. Si l'ensemble des réseaux de transports publics urbains français devenaient gratuits, il est possible d'estimer le coût total à l'échelle française de l'ordre de 3 à 4,5 milliards d'euros par an.³²

Dans les villes qui ont instauré la gratuité – comme c'est le cas pour les villes françaises – les fonds nécessaires pour payer ces services proviennent principalement des employeurs et des collectivités locales.

En effet, le financement de la gratuité des transports publics à l'échelle des villes ou agglomérations passe soit par une augmentation des impôts locaux, soit par une augmentation du versement transport, une taxe à laquelle les entreprises sont assujetties dès lors qu'elles ont plus de neuf salariés.³³

³¹La gratuité totale des transports collectifs urbains: effets sur la fréquentation et intérêts, Bruno Cordier, Rapport final du PREDIT3 (Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres), ADEME, 2007.

³²Marcel Robert, Le tournant des transports publics, carfree.fr, 29 octobre 2014.

Selon certains groupes de défense progressistes, comme le réseau suédois Planka.nu, la gratuité prend place dans un système classique de redistribution des richesses basé sur la solidarité, l'impôt et la cohésion sociale. Pour certains objecteurs de croissance comme Paul Ariès, la gratuité est l'interdit majeur du capitalisme. Puisque tout est marchandise, puisque la vénalisation est absolue, il énonce que *“c'est donc de l'extension du champ de la gratuité que nous devons partir”*.³⁴ Pour d'autres, comme le mouvement Carfree, il est possible de financer la gratuité de l'ensemble des réseaux de transports publics urbains en taxant le système automobile. Ainsi, le seul alignement du prix du diesel sur le prix de l'essence permettrait de financer largement la gratuité des transports publics urbains.³⁵

La Fédération nationale des associations d'usagers des transports est sceptique sur la possibilité d'un report significatif de l'automobile vers les transports en commun dans les villes où la gratuité est mise en

³³Des transports gratuits ? En voilà une riche idée !, terraeco.net, 14 septembre 2012.

³⁴Paul Ariès, Le Mésusage, essai sur l'hypercapitalisme, éd. Parangon/Vs, 2007.

³⁵Marcel Robert, Le tournant des transports publics, carfree.fr, 29 octobre 2014.

place³⁶, et ce malgré ce qu'a démontré l'étude de l'ADEME déjà citée sur le sujet.

Sur le plan politique, il est difficile de connoter la gratuité des transports publics, qui a été mise en place par des élus de l'ensemble de l'échiquier politique (de l'UMP à Compiègne au PCF à Aubagne)³⁷. Lors des élections, en particulier municipales, la proposition de la gratuité peut être portée à la fois par des listes de gauche comme de droite.³⁸

La gratuité selon Albert Jacquard

Si Albert Jacquard, décédé le 11 septembre 2013, était un généticien, biologiste et philosophe reconnu, il était avant tout un grand humaniste. Président d'honneur de l'association Droit au logement et du Comité radicalement anti-corrída, il a été aussi membre du comité de parrainage de la Coordination française pour la décennie de la culture de paix et de non-violence.

Il est surtout connu pour ses engagements citoyens, parmi lesquels la défense du concept de la décroissance soutenable, le soutien aux mouvements

³⁶Jean Sivardière (ancien président de la FNAUT), « Et si la gratuité des transports n'était pas une bonne idée ? », reporterre.net, 18 avril 2014.

³⁷Des bus à l'œil, Kaizen Magazine, 26 juillet 2013.

³⁸La gratuité des transports en commun, thème en vogue chez les candidats aux élections municipales, Les Échos, 3 mars 2014.

du logiciel libre, à la langue internationale espéranto, aux laissés-pour-compte et à l'environnement.

En particulier, Albert Jacquard est l'auteur d'un véritable bijou démontrant toute l'inanité de la croissance économique: *L'Équation du nénuphar*.³⁹

Or, il se trouve qu'Albert Jacquard a aussi dit des choses particulièrement intéressantes dans le domaine de la mobilité, en particulier au travers d'un point de vue original sur la gratuité des transports publics⁴⁰:

“Il faut tout repenser autrement. Un tout petit exemple, un peu pittoresque, j’y pense quand je suis en voiture. Pourquoi est-ce que dans les rues de Paris je peux circuler ? Parce qu’il y a un certain nombre de centaines de milliers de braves gens qui sont sous terre dans le métro. Ils me rendent service en étant là, s’ils n’étaient pas dans le métro, ils seraient dans les rues et je ne pourrai plus bouger, ce serait complètement engorgé. Par conséquent, le métro rend service aux gens qu’il transporte, mais il rend encore plus service aux gens qu’il ne transporte pas. Par conséquent, ce service, il faudrait le payer. Par conséquent, c’est parce que je ne prends pas le métro, mais ma voiture que je dois payer le métro. Et à la limite on peut dire que le prix du billet de métro devrait-être négatif puisque les

³⁹Albert Jacquard, *L'Équation du nénuphar*, Le Livre de Poche, 2000.

⁴⁰Albert Jacquard, émission de France Culture diffusée le 24/09/1993.

braves gens qui descendent sous terre rendent service aux autres en leur permettant de circuler à peu près tranquillement. Alors, à défaut d'être négatif, ça pourrait au moins être nul. Et j'imagine que voilà une action facile à faire qui consisterait à faire payer le métro parisien par ceux qui utilisent leur voiture. C'est juste, c'est économiquement parfaitement justifiable et pourquoi est-ce qu'on ne la fait pas ? On n'ose pas revenir en arrière sur des idées reçues. Ce n'est qu'un petit exemple pittoresque, mais je crois que l'essentiel aujourd'hui, sinon on va à la catastrophe, c'est de remettre à plat toutes nos idées reçues”.

Si on suit le raisonnement d'Albert Jacquard, le prix des transports publics urbains pourrait même être presque négatif. Dit autrement, la société devrait payer les usagers des transports en commun pour le service qu'ils rendent à la communauté. On voit par là que réclamer *seulement* la gratuité est au bout du compte une revendication bien raisonnable.

Polluez en voiture, on vous récompensera !

La gratuité des transports en commun possède aussi des “faux amis”. Ainsi, en 2011, la ville espagnole de Murcia lançait une campagne de promotion de son tout nouveau tramway en proposant, rien de moins, un abonnement gratuit aux transports en commun, valable à vie, à tous les automobilistes qui abandonnaient leur voiture.⁴¹ Après avoir bien pollué avec votre voiture pendant plusieurs années, vous méritez bien une petite récompense, non?

⁴¹Aurélie Barthly, Virez votre bagnole, on vous offre un accès à vie aux transports en commun, caradisiac.com, 15 juillet 2011.

C'est typiquement le genre de fausse bonne idée dont se régalaient les médias, y compris et peut-être surtout la presse automobile. Cela a toutes les apparences écologiques et sociales requises ("tramway et transports collectifs", "abandon de la voiture", "gratuité des transports", etc.) avec juste une dose d'originalité pour faire un bon *buzz* sur internet. Sauf que cela reste justement de "l'apparence", une sorte de "Canada dry de la mobilité".

Si on comprend bien la démarche, il suffit à l'automobiliste de donner sa voiture pour récupérer un abonnement gratuit à vie au réseau de transports en commun de la ville de Murcia. Même si l'opérateur de transports collectifs (Tranvia de Murcia) précisait que les épaves n'étaient pas acceptées (il fallait que la voiture soit en état de fonctionnement et en règle en matières de taxes, amendes, etc.), il n'en demeure pas moins qu'on imagine difficilement le propriétaire d'une voiture neuve de moins de 2 ans par exemple céder sa voiture pour un abonnement de transports collectifs, quand bien même il serait valable "à vie".

L'opération ne concernait donc au mieux que les voitures très anciennes qui étaient destinées de toute manière à la casse un jour ou l'autre. Il s'agit donc d'une sorte de "prime à la casse" financée par une collectivité locale, c'est-à-dire par les impôts locaux.

Et quel est son véritable montant? L'abonnement mensuel aux transports en commun de Murcia

coûtait à l'époque 30 euros, ce qui fait 360 euros par an, et donc plus de 10.000 euros sur une période de 30 ans. Bigre, une belle prime à la casse quand même, c'est à peu de chose près le montant d'une "petite voiture neuve" et c'est autant de moins dans les caisses de la ville.

Certains penseront peut-être qu'il faut savoir ce que l'on veut et que la gratuité des transports en commun est sans doute un bon outil pour développer leur usage. Oui, sauf qu'on parle alors de gratuité pour tout le monde et pas seulement pour quelques automobilistes qui veulent se débarrasser de leur vieille voiture. En la matière, Murcia devrait plutôt s'intéresser à ce que fait une ville comme Aubagne, qui a réussi le tour de force de mettre en place un tramway gratuit pour tout le monde, et pas seulement pour quelques automobilistes en recherche de solution pour se débarrasser de leur vieille voiture.

Également, la démarche mise en place à Murcia constituait une bien étrange manière de récompenser les piétons, les cyclistes et les usagers habituels des transports en commun qui n'ont pas de voiture et qui devaient continuer à payer pour utiliser le transport collectif. Par contre, avoir utilisé sa voiture pendant plusieurs années méritait bien une petite récompense en argent sonnante et trébuchante.

Si on résume, la personne qui n'a pas de voiture et qui pratique les transports en commun depuis plusieurs années (parfois pour des raisons

écologiques mais le plus souvent parce qu'elle n'a pas assez d'argent pour s'acheter une voiture) devrait continuer à payer toute sa vie pour utiliser les transports collectifs et la personne qui possède une voiture depuis plusieurs années (combien de tonnes de CO2 et de polluants divers et variés?) pourrait maintenant utiliser gratuitement les transports en commun jusqu'à la fin de ses jours. Cherchez l'erreur!

Et le plus drôle, ou le plus triste, c'est que rien n'empêchait l'automobiliste qui a cédé sa vieille voiture pour un abonnement à vie d'en acheter une nouvelle six mois après. Comme ça, il aurait eu la voiture ET les transports en commun gratuits! Pendant ce temps-là, les pauvres continueraient à payer leurs tickets de bus.

Avec ce genre de mesures anti-sociales, on arrive sans doute au paroxysme de la théorie de l'offre alternative. Selon cette théorie, il ne faut pas chercher à culpabiliser ou à pénaliser trop les automobilistes, ce qui serait contre-productif. Il faudrait plutôt privilégier toutes les alternatives à l'automobile en pariant sur le fait que le développement de l'offre alternative amènera à long terme un report modal de la voiture vers les autres modes de déplacement.

Or, non seulement on a pu montrer que cette théorie ne fonctionnait pas⁴², mais elle coûte très

⁴²Marcel Robert, Théorie de l'emmerdement maximal, carfree.fr, 21 mai 2011.

cher, comme on peut le voir avec Murcia. Sur la base de l'estimation faite précédemment, si seulement 1.000 automobilistes abandonnent leur voiture pour un abonnement à vie, c'est un manque à gagner de 10 millions d'euros pour la ville.

Le plus étrange de l'histoire tient dans le fait que les personnes qui mettent en place ce type de mesure seraient probablement horrifiées par l'idée d'une généralisation de la gratuité des transports publics dans leur ville. Utiliser de l'argent public pour financer des primes à la casse déguisées, c'est quelque chose de politiquement correct en matière de mobilité. Mettre en place la gratuité pour tout le monde et pas seulement pour quelques automobilistes, c'est par contre un projet dangereusement révolutionnaire!

Quel effet sur la fréquentation?

En matière de gratuité, les arguments “pour” ou “contre” ont assez vite tendance à virer à la querelle purement idéologique. Au-delà de visions parfois très divergentes quant aux modèles de société associés au payant ou à la gratuité, il est notable qu'assez peu d'études approfondies existent pour objectiver le débat. En cause, un nombre relativement faible de villes passées à la gratuité (une vingtaine en France, une centaine tout au plus dans le Monde⁴³) et un désintérêt assez manifeste des “professionnels de la profession” (associations

⁴³Voir annexe.

d'usagers, syndicats de transporteurs, élus et techniciens chargés de la mobilité, etc.).

Ce désintérêt et cette relative pauvreté de la littérature dans le domaine de la gratuité sont en eux-mêmes porteurs de sens. Tout se passe comme si le sujet était quelque peu sulfureux et qu'il serait un peu risqué de trop en parler. On ne sait jamais, cela pourrait donner des idées à certains, et les gens pourraient même être amenés à réclamer la gratuité si des études montraient officiellement qu'elle présente plus d'avantages que d'inconvénients.

Ainsi, une seule étude d'envergure et de référence existe en France sur le sujet exclusif de la gratuité des transports publics urbains. Il s'agit d'un rapport très officiel réalisé en 2007 par Bruno Cordier dans le cadre du PREDIT3 (Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres) pour le compte de l'ADEME (Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie).⁴⁴

Cette étude a l'avantage de prendre en compte plusieurs expériences de gratuité mises en place au cours des années 2000, dont celle de l'agglomération de Châteauroux (gratuité totale depuis décembre 2001). Au-delà des querelles à caractère parfois idéologique entre partisans et opposants de la

⁴⁴La gratuité totale des transports collectifs urbains: effets sur la fréquentation et intérêts, Bruno Cordier, Rapport final du PREDIT3 (Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres), ADEME, 2007.

gratuité, la présente recherche avait pour objectif de répondre aux questions suivantes :

– Quels sont précisément les effets de la gratuité totale et, plus largement, d'une tarification attractive, sur les résultats d'un réseau, du point de vue de sa fréquentation mais aussi de la typologie de la clientèle et des reports modaux ?

– La gratuité ou la mise en place de tarifs attractifs constituent-elles les meilleures solutions pour doper la fréquentation d'un réseau, par comparaison avec l'augmentation de l'offre, par exemple ?

– Si la gratuité s'avère présenter un intérêt marqué, peut-elle s'appliquer à tous les réseaux ? Si oui, de quelle manière ? Si non, selon quels critères peut-elle être mise en place ?

L'étude a mis l'accent sur les éléments quantitatifs, afin d'objectiver le débat, notamment sur ce qui constitue le cœur de la question : les effets de la gratuité sur la fréquentation. Les effets sur la fréquentation des transports collectifs urbains ont été analysés pour faire ressortir les parts respectives des trois facteurs suivants :

– reports modaux depuis l'automobile, lesquels constituent la véritable "valeur ajoutée",

– reports modaux depuis les modes doux (en particulier, la gratuité peut amener à faire un court déplacement en bus plutôt qu'à pied), lesquels ne sont pas intéressants en termes de politique globale des déplacements,

– croissance globale de la mobilité (la gratuité peut en effet amener des publics tels que les jeunes à se déplacer davantage), dont le principal intérêt est social.

L'étude a porté pour l'essentiel sur les réseaux de 50.000 à 100.000 habitants.

A Châteauroux (77.000 habitants), la gratuité totale a entraîné une hausse très importante de la fréquentation : + 100% ou encore + 20 voyages/habitant/an. Cette hausse s'est concentrée pour une bonne part sur les 6 premiers mois de la mesure (+ 70%) et a quasiment atteint son asymptote au bout de 2 ans.

La hausse de fréquentation est due pour l'essentiel à deux facteurs qui s'additionnent : hausse de l'usage du bus chez une partie des anciens clients et usage élevé par les nouveaux habitants. En revanche, il y a assez peu de nouveaux clients parmi les personnes qui habitaient déjà l'agglomération avant 2001 mais ne prenaient pas le bus (sauf quand leurs besoins de déplacement ont évolué : entrée au collège ou au lycée...).

A Châteauroux, la gratuité a eu une influence significative sur la mobilité: elle a généré environ 1.000 nouveaux déplacements quotidiens, qui ne se seraient pas faits sans elle.

La hausse d'usage du bus découle pour l'essentiel de reprints modaux. Ces reprints modaux se sont effectués principalement au détriment de la voiture et, moindrement, de la marche. Au total, 3.000

déplacements en voiture par jour se sont reportés sur le bus.

On peut supposer que, dans d'autres villes, la gratuité totale engendrerait également une prépondérance des reports depuis l'automobile.

En revanche et toujours en raison des caractéristiques propres à chaque agglomération et à chaque réseau, il n'est pas possible de quantifier a priori ces reports modaux pour un réseau donné.

L'exemple de Châteauroux montre que la gratuité totale peut se mettre en place sans problème, dès lors qu'une bonne information et un bon accompagnement sont prévus. Le seul obstacle éventuel concerne le financement de la mesure.

Regardons quels seraient les impacts financiers de la gratuité totale pour cinq autres réseaux (données 2005): Arras, Cherbourg, Creil, Laval et La Roche-sur-Yon.

Si ces villes décidaient de rendre leur réseau gratuit tout en y maintenant l'offre au niveau actuel, les 5 agglomérations devraient, sur leur budget général, affecter entre 11 et 22 €/habitant supplémentaires aux transports urbains, ce qui porterait leur financement entre 20 et 45 €/habitant.

Cette somme est importante mais non rédhibitoire. En effet, cela ramènerait nos cinq agglomérations dans la moyenne des agglomérations de moins de 100.000 habitants (36 €/habitant affectés au transport sur le budget général).

En outre, cette somme peut être dégagée par une réduction des budgets affectés à l'automobile (voirie, grandes infrastructures...), lesquels constituent 80 à 90 % du budget "déplacements" des collectivités locales, ou par l'augmentation des recettes perçues sur l'automobile (stationnement payant, péage urbain, etc.).

Les transports collectifs sont quasiment le seul mode de déplacement payant

Les rues et les routes, les trottoirs et les aménagements cyclables sont payés par la collectivité et non par les automobilistes, les piétons ou les cyclistes.

L'utilisateur des transports publics est donc quasiment le seul à payer en tant qu'utilisateur. Les automobilistes paient uniquement le stationnement en zone payante, alors qu'ils bénéficient d'un financement très important de la part de la collectivité.

Ainsi, dans l'agglomération du Puy-en-Velay par exemple (54.000 habitants), les chiffres étaient les suivants en 2001 : environ 1,5 million d'euros était affecté aux transports en commun quand le système automobile accaparait quant à lui 21 millions d'euros. Dans le même temps, les usagers des transports en commun contribuaient à hauteur de 26,5% au coût total des transports en commun alors que les automobilistes ne finançaient que 3,5% des dépenses publiques liées à l'automobile.

La voiture est un mode de déplacement beaucoup plus coûteux pour la collectivité

En milieu urbain, l'automobile mobilise 80 à 90% des budgets publics consacrés aux déplacements, les transports collectifs seulement 10% environ.

Un basculement sur les transports collectifs d'une partie des crédits affectés à l'automobile suffirait à financer à la fois la gratuité (ou une tarification attractive) et l'augmentation de l'offre.

En outre, rappelons les coûts externes de l'automobile, non inclus dans les chiffres ci-dessus, qui augmentent encore le coût de celle-ci pour la collectivité. A l'échelle nationale, une évaluation financière des cinq principaux impacts monétarisables (bruit, pollution, effet de serre, accidents, congestion) montre que l'automobile coûte à la société plus de 7 milliards d'euros par an. Et si on prend en compte les utilitaires légers et les deux-roues motorisés, on dépasse même les 10 milliards d'euros par an.

En conclusion, il apparaît assez clairement au travers de cette étude que la gratuité totale dope la fréquentation d'un réseau. A Châteauroux, celle-ci a été doublée. Cette hausse résulte pour plus de la moitié de reports modaux depuis l'automobile.

La gratuité constitue cependant un facteur d'attractivité des transports urbains parmi d'autres, auxquels elle ne peut se substituer (amélioration des fréquences, etc.).

En outre, comme toutes les autres mesures en faveur des transports urbains, elle ne peut à elle seule tenir lieu de politique des déplacements et doit, pour toucher significativement les non captifs, s'accompagner de contraintes sur l'automobile (circulation et stationnement) et d'un urbanisme cohérent.

On peut préférer à la gratuité totale la mise en place d'une grille tarifaire très attractive pouvant inclure la gratuité pour certains publics, notamment les personnes à bas revenus. Cette solution a, entre autres, l'avantage de laisser une marge de manœuvre financière pour améliorer l'offre.

On peut toutefois se poser la question de la légitimité de faire payer l'usage des transports collectifs, alors que les coûts des autres modes de déplacement sont, pour l'essentiel, pris en charge par la collectivité (et donc par l'impôt) et peu ou pas par les usagers de ces modes.

Nous avons donc ici une étude officielle qui explique que la gratuité présente de nombreux avantages. Même si la gratuité n'est pas la réponse définitive à tous les problèmes et qu'elle doit être conçue dans le cadre d'un projet de mobilité global dans lequel il est nécessaire de contraindre aussi l'usage de l'automobile et d'améliorer l'urbanisme, elle apparaît comme un outil utile et efficace à la fois pour augmenter la fréquentation des transports en commun et pour diminuer l'usage de la voiture.

Liberté, égalité, gratuité

Aubagne n'en finit pas d'innover. Le 15 mai 2009, la Communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile (100.000 habitants) instaurait la gratuité totale des transports en commun sur l'ensemble de son réseau, pour tous les usagers, qu'ils soient habitants de la communauté d'agglomération d'Aubagne ou d'ailleurs.⁴⁵ En décembre 2014, Aubagne inaugurerait même une ligne de tramway bien évidemment gratuite pour les usagers!⁴⁶

⁴⁵À Aubagne, la petite révolution des bus gratuits, L'Humanité, le 30 décembre 2013.

Et pour lancer la gratuité, la ville d'Aubagne a particulièrement bien choisi son slogan: “*Liberté, égalité, gratuité*”. Ce slogan est même devenu ensuite le sous-titre d'un livre du philosophe Jean-Louis Sagot-Duvauroux et de l'ancienne présidente de la communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Étoile Magali Giovannangeli.⁴⁷ Avec un tel slogan, il ne s'agit pas seulement de proposer une nouvelle mesure technique et financière, mais d'apporter “*un moyen nouveau et différent de se déplacer et de vivre ensemble*”, et mobiliser les habitants “*en changeant profondément leur perception de la fonction des transports en commun*”.⁴⁸

C'est assez incroyable, certaines agglomérations plus importantes comme Toulon par exemple n'ont toujours pas de tramway et Aubagne se lance quant à elle dans la construction d'une ligne de tramway. Il y a déjà beaucoup de villes dans le monde qui ont instauré la gratuité des transports publics, mais il s'agit probablement de la première ligne de tramway

⁴⁶Nathalie Arensonas, Le plus petit tramway de France sera gratuit, mobilicites.com, 15 novembre 2013.

⁴⁷Voyageurs sans ticket, liberté, égalité, gratuité, Jean-Louis Sagot-Duvauroux et Magali Giovannangeli, Éditions Au Diable Vauvert, 2012.

⁴⁸Magali Giovannangeli et Jean-Louis Sagot-Duvauroux, A Aubagne, une expérience républicaine, Le Monde diplomatique, octobre 2012.

au monde gratuite pour tous les usagers, habitant ou non dans l'agglomération.

Les travaux du tramway ont débuté en 2012. La première tranche qui va de la gare d'Aubagne au quartier le Charrel a été livrée en 2014. Deux autres tranches étaient même prévues en 2016 et 2019, mais les élections municipales de 2014 ont changé l'équipe en place et le nouveau maire UMP a abandonné les deux dernières tranches. Aux dernières nouvelles, un autre projet d'extension du tramway d'Aubagne a été validé par le ministère du développement durable, avec des financements à la clé.⁴⁹ Dans le même temps, la présidente de l'agglomération d'Aubagne, Sylvia Barthélémy, confirmait en décembre 2014 que *“la gratuité était un droit acquis”*.⁵⁰

Concernant la ligne de tramway, quel était le coût total du projet initial ? Environ 144 millions d'euros pour une ligne de 9 km comprenant 19 stations (une tous les 500 mètres), soit un prix très faible en matière de construction de tramways. Le coût au kilomètre, annoncé à 16 M€ HT lors de la concertation préalable en 2009, situe le projet parmi les moins coûteux de France. Les choix techniques

⁴⁹Éric Espanet, Pays d'Aubagne : le projet de Val'Tram retenu par Ségolène Royal, La Provence, 19 décembre 2014.

⁵⁰Julien Vinzent, Sylvia Barthélémy : « Pas question de supprimer la gratuité des transports », marsactu.fr, le 4 décembre 2014.

et financiers ont été validés par l'État, qui a accordé au projet une subvention de 13,76 M€, dans le cadre du Grenelle de l'environnement et en précisant que ce projet *“répond parfaitement aux enjeux d'une mobilité durable”*.

Le projet a donc été financé par l'État, la Région, le Département et un emprunt sur 35 ans qui sera remboursé par le versement transport payé par les entreprises. Quand l'agglomération d'Aubagne a dépassé les 100.000 habitants, elle a pu faire passer son versement transport de 0,6% à 1,05%. Avec la mise en place d'un Transport en Commun en Site Propre, l'agglomération peut augmenter encore le versement transport à 1,8%, ce qui amènera de nouvelles recettes.

Ce tramway constitue un véritable coup de massue aux arguments habituellement utilisés par les opposants à la gratuité des transports en commun. Le plus souvent, ces opposants critiquent la gratuité en prévoyant une baisse des investissements et donc une dégradation à long terme du réseau, la collectivité n'ayant plus les moyens de développer ou même d'entretenir son réseau. Dans le cas d'Aubagne, non seulement le réseau va bien, mais il se développe et bénéficie désormais d'un Transport en Commun en Site Propre. En comparaison, Toulon continue de faire payer ses transports en commun aux usagers et il n'est toujours pas question d'y construire un tramway.

Côté fréquentation, la mise en place de la gratuité en 2009 a provoqué une hausse de la fréquentation du réseau de 71% en un an. Et là encore, les opposants à la gratuité se sont trompés: selon eux, la mise en place de la gratuité amène aux transports en commun des gens déjà captifs qui pratiquaient avant soit la marche soit le vélo. Une enquête menée par l'agglomération un an après la mise en place de la gratuité a pu montrer que les automobilistes se sont mis aussi à la gratuité. La mesure a en effet permis d'attirer sur le réseau de bus des personnes "non captives", c'est-à-dire qui disposent, en tant que conducteur, d'un véhicule motorisé: elles représentent 43% des trajets déclenchés par la gratuité.⁵¹

L'autre argument employé par les opposants à la gratuité tourne en général autour de l'explosion supposée des impôts locaux: "*si les usagers ne payent plus, c'est le contribuable qui va payer!*" Là encore, Aubagne montre qu'une autre voie est possible, à savoir l'augmentation du versement transport payé par les entreprises.

A partir du moment où un réseau efficace de transports en commun est utilisé par les salariés pour leurs déplacements domicile-travail, il est normal que les entreprises qui bénéficient de ce service payent pour le développement et l'entretien de ce réseau: c'est leur intérêt bien compris d'être facilement accessible en transports en commun.

⁵¹www.agglo-paysdaubagne.com

C'est ce qui se passe à Aubagne où le versement transport paiera l'emprunt réalisé par la collectivité pour lancer le chantier du tramway.

Ce n'est pas le contribuable qui paye, mais les entreprises

En février 2013, l'hebdomadaire Marianne réalisait une enquête sur les villes françaises ayant opté pour la gratuité des transports en commun. Loin des idées reçues, le passage à la gratuité montre de nombreux avantages.⁵²

Une vingtaine de villes en France ont mis en place la gratuité des transports en commun, certaines depuis plus de 20 ans. Maintenant, on commence à avoir un retour sur expérience.

Ceux qui disaient que les impôts augmenteraient, qu'avec "les transports gratuits" viendraient les "transports pourris" et qu'on ne pourrait plus financer d'investissements, que la délinquance et les dégradations augmenteraient, en ont pour leurs frais.

La gratuité est essentiellement financée par le "versement transport" des entreprises, et ce versement peut même être supérieur au financement de la gratuité auquel cas il convient de mettre des guillemets au "coût" de la gratuité. La fréquentation des transports en commun augmente, les investissements ont continué, on observe même un mieux-être des chauffeurs. Et l'idée dépasse les

⁵²Hervé Nathan, Ces villes transportées par la gratuité, Marianne N°825 du 9 au 15 février 2013.

clivages politiques, les équipes municipales ayant mis en place cette solution étant plus que diverses.

L'enquête de Marianne fait ainsi un détour par Aubagne, qui a mis en place la gratuité en 2009. La communauté d'agglomération d'Aubagne rassemble plus de 100.000 habitants, et aujourd'hui tout le monde semble satisfait de la gratuité, mis à part peut-être le MEDEF local, car la gratuité est financée par le Versement Transport payé par les entreprises (1,08 % de la masse salariale à Aubagne).

Ce qui semble incroyable, c'est que le Versement Transport rapporte 2,2 millions d'euros par an à la communauté d'Agglomération alors que le "coût" de la gratuité est estimé à 1,6 million par an seulement.

Dans le même temps, Aubagne a lancé son tramway alors que beaucoup d'opposants à la gratuité affirmaient que les investissements dans le réseau allaient s'effondrer.

Mais surtout, un avantage décisif de la gratuité, peu abordé jusqu'à présent, réside dans la baisse drastique de la délinquance. Là encore, les opposants à la gratuité affirmaient que les gens ne respecteraient pas ce qui est gratuit et vandaliseraient les transports en commun. Erreur sur toute la ligne!

Le principal avantage de la gratuité tient ainsi dans la baisse drastique de la délinquance dans les transports de l'agglomération, et l'absence quasi

totale des grèves de conducteurs, “cauchemar des élus”.

Un chauffeur de bus d’Aubagne ne cache pas sa satisfaction: *“Pas de monnaie à rendre, pas de caisse à surveiller, pas de confrontation avec les resquilleurs. On conduit les gens, et on a le temps de leur parler”*.

Ni flic, ni encaisseur: voilà le bonheur du chauffeur. Avec la fraude, la délinquance, les incivilités, les agressions de toute sorte ont régressé, sinon disparu. *“Les jeunes sont toujours bruyants, dit un ancien Aubagnais, mais ça, on n’y pourra jamais rien. Mais on a gagné en respect”*.

Le préfet procédurier pourra prendre le bus gratuit!

A quoi sert un préfet de la république, mis à part inaugurer les chrysanthèmes? Apparemment, certains préfets n’ont rien de mieux à faire que de tenter par tous les moyens d’empêcher les collectivités locales d’instaurer la gratuité des transports publics.

Cela se passait dans les Bouches-du-Rhône, où le préfet de région et de département s’est fait débouter en décembre 2011 par le tribunal administratif de Marseille dans sa demande d’annulation de la délibération du 4 février 2009 instaurant la gratuité sur le réseau de bus de la Communauté d’agglomération du Pays d’Aubagne et de l’Étoile.⁵³

⁵³www.agglo-paysdaubagne.com

La mesure de gratuité instaurée depuis mai 2009 est pourtant plébiscitée de tous. Dès les premiers mois, le nombre de voyageurs a flambé de 70%. L'augmentation frôle désormais 140%, bien au-delà des prévisions initiales. *“Trois quarts de la fréquentation proviennent d'un transfert modal ce qui permet d'éviter 63% des trajets polluants en ville”* soulignait Daniel Fontaine, l'ancien maire (PC) d'Aubagne.

Il n'en fallait pas plus au préfet pour porter plainte et tenter de faire annuler une décision qui permet à des milliers d'usagers de prendre tous les jours les transports en commun gratuitement.

Et sur quel motif se fondait cette plainte retoquée par le tribunal administratif? La mise en place de la gratuité risquait, selon le préfet, de *“remettre en cause des conditions initiales de la mise en concurrence”*. On croit rêver, ou plutôt on comprend trop bien à quoi sert un préfet aujourd'hui: servir la soupe au secteur privé.

Il est loin le temps où le préfet était le représentant départemental de l'intérêt général. Aujourd'hui, le préfet sert avant tout les intérêts particuliers, en l'occurrence ceux des entreprises de transport.

La gratuité des transports en commun est décidément un concept qui ne passe pas, un système hors-système qui remet en cause beaucoup de petits et gros avantages accumulés depuis des décennies par quelques gros poissons.

Qu'une entreprise privée de transport porte plainte, on l'aurait admis. Mais que ce soit le préfet qui s'y colle, c'est tout simplement lamentable.

Heureusement, il y a une justice, et le préfet procédurier s'est fait débouter tel un vulgaire plaignant imaginaire. On peut donc remercier le tribunal administratif de Marseille pour ce jugement qui valide ainsi le principe de gratuité des transports publics.

Ce jugement qui fera sans doute jurisprudence ouvre en effet une voie nouvelle pour les collectivités qui envisagent d'instaurer la gratuité sur leur réseau de transports publics.

Et les préfets n'ont qu'à retourner inaugurer les chrysanthèmes... en bus gratuit, bien entendu!

Journée nationale du transport public gratuit

Le 18 septembre, comme chaque année à l'occasion de la Semaine européenne de la mobilité, c'est la Journée du transport public partout en France.⁵⁴ Durant cette journée, de multiples initiatives ont pour but de promouvoir les transports en commun (transports collectifs urbains, départementaux et trains TER). Mais ne manque-t-il pas à cette journée la seule véritable mesure susceptible de dynamiser les transports en commun, à savoir la gratuité totale des réseaux de transports collectifs?

⁵⁴www.journeedutransportpublic.fr

Si on regarde quels sont les objectifs de cette Journée du transport public, on constate qu'il s'agit de *“toucher le public, en particulier les non-utilisateurs et les utilisateurs occasionnels, pour qu'ils testent les transports publics près de chez eux, à l'occasion de la Journée, et qu'ils les adoptent sur la durée”*.

Le problème, c'est que les mesures proposées par les autorités organisatrices des transports urbains ainsi que par les Conseils Généraux (pour les réseaux départementaux de bus) et Régionaux (pour les trains TER) sont à la fois très différentes et le plus souvent assez éloignées de la gratuité.

Quand on regarde dans le détail, on trouve à peu près de tout: il y a déjà beaucoup de réseaux qui ne font rien, il y a ceux qui font la journée à un euro ou même seulement l'aller-retour à un euro ou même des offres plutôt compliquées du style l'aller-retour à 1,5 euro au lieu de “on ne sait pas”.

Il y a aussi ceux qui font des promotions de toute sorte dont l'intérêt pour convaincre le grand public reste à prouver. Ainsi, on peut voir par exemple le réseau de la Roche-Sur-Yon (Vendée) proposer *“la carte Impulsyon + 10 unités de voyages au prix promotionnel de 12 € au lieu de 15€”*.

Il n'y a pas de petites économies, mais on peut quand même déplorer à la fois le maquis des promotions diverses et variées selon les territoires et l'absence d'une mesure forte et symbolique appliquée partout. Certains réseaux vont même très

loin dans l'innovation tarifaire. Ainsi, on peut décerner une mention spéciale pour Limoges qui proposait en 2013 *“deux places du club de rugby l'USAL offertes pour l'achat de tout titre annuel de la gamme tarifaire de la STCL”*.

A vrai dire, qui sait vraiment quelle sera la mesure appliquée dans sa ville ou dans sa région lors de la prochaine journée nationale du transport public? Et quand la situation est obscure, le plus probable est que les gens s'abstiennent.

A l'inverse, si l'objectif est de faire une énorme publicité aux transports en commun dans le cadre d'une grande journée nationale, le mieux serait sans doute de mettre en place une journée *“Portes ouvertes”* partout (transports collectifs urbains, départementaux et trains).

Certains réseaux, peu nombreux, proposaient malgré tout le 18 septembre 2013 la gratuité totale de leur réseau ce jour-là:

Réseaux urbains: Colmar, Dax, Mont de Marsan, Marmande, Riom, Argentan, Beaune (mention spéciale: la gratuité s'appliquait toute la semaine), Le Creusot-Monceau (mention spéciale: la gratuité s'appliquait toute la semaine), Pleine-Fougères, Saint-Malo, Guingamp (mention très spéciale: la gratuité s'appliquait du 2 au 21 septembre), Lannion, Vierzon, Vesoul, Pontarlier, Lons-le-Saunier, Bolbec, Fécamp, Vernon, Béziers, Lunel, Amélie-les-Bains, Bassin de Pompey, Tarbes, Rodez, Monaco (oui, le pays de la Formule 1!), Cambrai,

Saint-Omer, Meru, Noyon, Cognac, Angoulême, Draguignan, Grasse, Sophia Antipolis, Arles, Carpentras, Saint-Jean-de-Maurienne, Annecy, Annemasse, Annonay, Belleville (Rhône), Grenoble, Vienne, Voiron.

Réseaux départementaux: Landes, Pyrénées-Atlantiques, Haute-Loire, Orne (mention spéciale: la gratuité s'appliquait toute la semaine), Saône-et-Loire, Cher, Haute-Saône, Doubs, Jura, Seine-et-Marne, Hérault, Gard, Sarthe, Hautes-Alpes, Haute-Savoie.

Pour les trains TER (qui relèvent des Conseils Régionaux), les offres se font plus rares et tout aussi compliquées, mais on ne parle plus du tout de gratuité. En général, le pass journalier est proposé en tarif réduit, ou à un euro dans le meilleur des cas. A voir au cas par cas selon les régions.

Et la SNCF, propose-t-elle le TGV à un euro? Non, il ne faut pas rêver quand même! En fait, elle ne propose rien, peut-être parce qu'elle n'a plus grand-chose à voir avec du transport public?

Pourquoi alors ne pas envisager une grande journée nationale de la gratuité des transports publics? Ne parlons pas du coût éventuel d'une telle mesure car si de nombreux réseaux le font, pourquoi la totalité des réseaux ne le feraient-ils pas? Cela aurait un impact autrement plus important pour faire connaître et apprécier le transport public.

Il est vrai que depuis les lois de décentralisation chaque collectivité s'administre librement et c'est

bien là le problème. Ils font ce qu'ils veulent et le résultat, c'est que personne ne fait pareil que l'autre. Pourtant, ils sont tous censés faire partie du GART (Groupement des Autorités Responsables des Transports), une instance qui pourrait éventuellement leur permettre de mettre en place une mesure commune pour la Journée "nationale" du transport public. Étrangement, quinze jours seulement avant la Journée nationale du transport public de 2013, on ne trouvait pas grand-chose sur le sujet sur leur site internet, mis à part une minuscule brève signalant l'événement.

Et dans le même ordre d'idées, tous ces réseaux ont décidé de faire leur journée du transport public le 18 septembre. Il aurait peut-être fallu leur rappeler, ou leur apprendre, qu'il y a aussi un événement (antérieur au leur) qui s'appelle la Journée mondiale sans voitures et qui a lieu dans de très nombreux pays tous les 22 septembre depuis plus de vingt ans, mais le lien entre développement des transports en commun et diminution du nombre de voitures doit sans doute leur échapper.

En fait, tout ceci donne l'impression qu'il s'agit d'une mesure dont le seul véritable objectif est d'échouer. Là encore, on se donne bonne conscience en faisant semblant de faire quelque chose tout en étant persuadé que cela ne sert à rien. Par ailleurs, une Journée nationale du transport public gratuit aurait sans doute un inconvénient majeur pour les autorités organisatrices de transport. Elle pourrait

éventuellement donner des idées subversives aux gens, comme réclamer la gratuité?

Les opposants à la gratuité

Cela peut être vu comme une grande victoire pour la gratuité des transports en commun. En effet, deux associations majeures dans le domaine des transports en commun, à savoir la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) “représentant les voyageurs” et l’Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTP) “représentant les entreprises de transport”, se sont réunies en 2014 pour dénoncer dans un communiqué commun la gratuité.⁵⁵ Si ces deux associations

⁵⁵Pour un développement durable du service de transport public, non à la gratuité totale, FNAUT-UTP, 10 janvier 2014.

éprouvent le besoin surprenant de conjuguer leurs efforts pour attaquer la gratuité, c'est très probablement qu'il y a le feu au lac.

La gratuité des transports en commun en milieu urbain est un phénomène qui, tout en restant encore marginal, tend à se développer sur la période récente. Aujourd'hui, on compte en France une vingtaine de villes ou d'agglomérations qui ont instauré la gratuité totale des transports en commun. Bien mieux, certaines villes où la gratuité existe depuis plus de 20 ans n'ont pas l'intention de changer de modèle. Par ailleurs, lors des dernières élections municipales de 2014 de nombreux candidats, de droite comme de gauche, ont proposé d'instaurer la gratuité des transports en commun.

La gratuité a donc le vent en poupe, elle apparaît comme une solution qui répond à la fois aux enjeux environnementaux, en favorisant les alternatives à l'automobile, et aux enjeux sociaux, en favorisant le droit au transport et le pouvoir d'achat des ménages.

Liaisons dangereuses

Les 9 et 10 janvier 2014, la FNAUT et l'UTP ont donc voté une "position commune" qui se présente comme un argumentaire détaillé contre la gratuité. Cet argumentaire permet donc de mieux cerner ce qui soude et réunit les opposants à la gratuité des transports en commun.

Avant toute chose, il est possible de s'interroger sur le lien entretenu entre deux organismes a priori

opposés, car l'un est censé être le “représentant les voyageurs” tandis que l'autre est le “représentant des entreprises de transport”. Si on voulait faire une comparaison dans le domaine syndical, on a d'un côté l'UTP qui constitue une sorte de syndicat patronal (à savoir le “patronat” du transport public) et de l'autre la FNAUT qui constitue une sorte de syndicat de “salariés” (ici les usagers du transport public).

Dit autrement, si le MEDEF et n'importe quel syndicat comme la CGT, FO ou la CFDT par exemple votaient de concert une “position commune” sur un sujet donné, nul doute que les salariés seraient probablement inquiets et ils auraient sans doute raison.

Dans le monde merveilleux du transport public, cela ne semble choquer personne que les représentants du “patronat” et les représentants des “usagers” avancent main dans la main... pour dénoncer la gratuité.

La FNAUT et l'UTP vont même encore plus loin dans les “liaisons dangereuses”. Le 11 avril 2015, la FNAUT a en effet élu un nouveau Président, Bruno Gazeau, qui a remplacé Jean Sivardière, qui la présidait depuis 1992. Et surprise, on découvre que Bruno Gazeau est un ancien directeur général de l'UTP entre 2005 et 2011.⁵⁶ Si on suit le

⁵⁶Vincent Doumayrou, Les problèmes posés par l'élection du nouveau Président de la FNAUT, carfree.fr, 4 juin 2015.

raisonnement précédent, c'est un peu comme si l'ancien président du MEDEF prenait la tête de la CFDT.

Le monde est décidément petit. Concernant le sujet qui nous préoccupe, l'élection de Bruno Gazeau est encore trop récente pour savoir quelle sera exactement sa politique, mais il ne faut pas être un grand devin pour supposer que le FNAUT va rester durablement hostile à la gratuité des transports publics. Et bien entendu, cette hostilité continuera d'être portée par la FNAUT "au nom des usagers des transports publics", c'est-à-dire en notre nom à tous.

L'argumentaire qui tue

Venant de la FNAUT et de l'UTP, deux associations sérieuses et officielles, on s'attend à un argumentaire en béton armé qui va réduire à néant les "illusions de la gratuité". On va être déçu.

Déjà, le titre du communiqué en dit long: "*Pour un développement durable du service de transport public, non à la gratuité totale*". Cela pourrait être un jeu de mots, mais il s'agit plus probablement d'une énième utilisation éculée de l'expression "développement durable". Car ici, il ne faut pas comprendre que le transport public serait éventuellement un outil du développement durable, mais plutôt que le seul moyen de "développer" le transport public sur le long terme est de le rendre payant pour les usagers.

Cette seule affirmation est déjà un non-sens car dans les faits, les recettes commerciales, c'est-à-dire la vente de titres de transport, représentent une très faible part du financement des transports en commun, allant d'en moyenne 15% pour les petites agglomérations à 23% pour les plus grandes agglomérations de France.⁵⁷

Dit autrement, le financement des transports en commun en France est déjà assuré entre 77% et 85% par les contribuables et les entreprises. Bien pire, dans certaines villes, les recettes de billetterie sont inférieures aux frais de perception.⁵⁸ Ce qui veut dire que les ventes de tickets et d'abonnements ne couvrent même pas les coûts matériels et humains pour vendre les tickets, composer et contrôler les usagers. En d'autres termes, dans certains cas, on fait payer les usagers pour pouvoir tout simplement vérifier qu'ils payent.

Mais, venons-en au cœur de l'argumentation de la FNAUT et de l'UTP. En fait, ils ont produit un document en dix points, classés de 1 à 10. Nous allons donc étudier chaque point individuellement.

1. La gratuité n'existe pas

En général, on place le meilleur argument ou du moins l'argument le plus important en première place. Or, avec cet argument, on comprend tout de

⁵⁷L'année 2009 des transports urbains, Gart, 2010.

⁵⁸Et si les transports devenaient gratuits? France Info, 26 janvier 2014.

suite l'idéologie qui sous-tend la prise de position de la FNAUT et de l'UTP. Selon eux, "*la gratuité n'existe pas*" et "*un agent économique assumera quoi qu'il arrive le coût*".

Avec cet argument, la FNAUT et l'UTP dévoilent leurs véritables intentions. En effet, cette affirmation a d'étranges similitudes avec la maxime rendue célèbre par l'économiste ultralibéral Milton Friedman qui disait: "*il n'y a pas de repas gratuit*" ("*There's no such thing as a free lunch*").⁵⁹ Le sous-entendu de cette doctrine, c'est que tout a un prix et que quelqu'un doit le payer. Au-delà du libéralisme économique dont on peut s'étonner qu'il devienne un argument pour des associations comme la FNAUT et l'UTP, il convient de souligner la confusion entretenue par ces deux associations autour de la notion de gratuité.

Car dans les faits, la gratuité existe bel et bien en matière de transports en commun, au moins dans une vingtaine de villes ou agglomérations; on parle en effet ici de gratuité depuis le point de vue de l'utilisateur, qui n'a pas à payer un ticket ou un abonnement. La FNAUT et l'UTP jouent donc sur les mots pour faire croire que "*la gratuité n'existe pas*", en contradiction flagrante avec les faits.

Par ailleurs, la gratuité ne s'applique pas seulement aux transports en commun. Sauf preuve du contraire, l'ensemble des routes françaises sont

⁵⁹Friedman, Milton, *There's No Such Thing as a Free Lunch*, Open Court Publishing Company, 1975.

“gratuites”, c’est-à-dire qu’elles ne sont pas payées par les automobilistes qui les empruntent. Ces routes sont payées par les contribuables, donc en partie par les automobilistes, mais aussi par tous ceux qui payent des impôts et qui n’ont pas de voiture.

2. La gratuité totale n’est pas compatible avec l’évolution contrainte des finances publiques

Le second argument paraît lui aussi étonnant. On vient de nous expliquer que “*la gratuité n’existe pas*” et on nous affirme maintenant qu’il peut exister une “*gratuité totale*”. Passons sur les incohérences pour nous concentrer sur la notion essentielle au cœur de cet argument. Selon eux, les finances publiques sont inéluctablement condamnées à se raréfier, les impôts à baisser, l’état et les collectivités à se désengager (au profit du privé bien sûr). Il faut donc maintenir un transport public payant pour financer son développement et son fonctionnement. Comme nous l’avons vu précédemment, cela ne correspond pas à la réalité actuelle, les usagers payant une infime partie du fonctionnement et du développement des transports en commun.

Mais surtout, cette affirmation apparaît comme un véritable programme économique que ne renieraient sans doute pas un Alain Madelin ou une Margaret Thatcher qui disait, rappelons-le, “*There is no alternative*” (“*Il n’y a pas d’alternative*”). Sous-entendu, il n’y a pas d’alternative au système libéral, au marché et au capitalisme. Dans la poursuite du

premier argument, on voit là encore l'idéologie néolibérale à l'œuvre chez les opposants à la gratuité. Allons au bout de la logique, l'Etat est condamné à disparaître, les collectivités locales aussi, tout le monde doit payer et chacun pour soi?

Également, essayons d'appliquer par exemple cet argument à l'école publique qui est, malgré ce que dit l'argument 1, encore gratuite. Selon eux, la gratuité totale de l'école publique ne serait donc pas compatible avec "*l'évolution contrainte des finances publiques*"?

Avec les problèmes budgétaires récurrents (liés en partie aux subventions massives aux entreprises), on doit donc s'attendre à ce que l'école publique ne soit plus gratuite? Pourquoi ce qui s'appliquerait pour les transports en commun ne s'appliquerait-il pas à l'école? Il y aurait une bonne et une mauvaise gratuité? Certains services pourraient avoir une gratuité acceptable et d'autres pas, du moins tant que "*l'évolution contrainte des finances publiques*" ne nous a pas encore amené au point inéluctable où tout sera payant (l'école, la police, la justice, etc.).

3. La gratuité totale n'est pas favorable au développement de l'offre de transport public

Dans la suite de l'argument précédent, la FNAUT et l'UTP tiennent à nous alerter ensuite sur le risque de dépérissement du transport public. Ici, on agite la peur et on attise les inquiétudes en sous-entendant que la gratuité va aboutir à des transports en

commun vieux et mal entretenus. C'est normal, puisque dans leur logique de "désengagement" des pouvoirs publics, si les usagers arrêtent de payer, les bus vont devenir sales et puants et les tramways vont peut-être même sortir de leurs rails? Là encore, c'est en contradiction même avec la réalité actuelle, sans même parler d'une généralisation de la gratuité. Les transports en commun actuels (i.e payants) sont ce qu'ils sont avec un financement public à plus de 80%.

Par ailleurs, il faudrait alors expliquer pourquoi une ville comme Aubagne a réussi à la fois à passer à la gratuité tout en lançant une ligne de tramway (gratuite). Dans le même temps, une ville comme Toulon où les transports en commun sont payants n'a toujours pas une seule ligne de tramway. C'est bizarre, cela ne colle pas vraiment avec l'idée selon laquelle la gratuité provoquerait la fin du développement de l'offre de transport public.

La réalité, c'est que Aubagne a augmenté le Versement transport, c'est-à-dire la taxe à laquelle les entreprises sont assujetties dès lors qu'elles ont plus de neuf salariés. Ce ne sont même pas les contribuables qui ont été sollicités pour payer le "tramway gratuit", ce sont les entreprises. Et quand bien même les contribuables paieraient, cela serait tout simplement l'exercice de la solidarité et de la redistribution.

4. La gratuité totale singularise les transports par rapport aux autres services publics

Avec cet argument, on reste dans la même logique, à savoir pour eux l'idée selon laquelle un service public doit être payant. Et l'UTP et la FNAUT nous sortent l'exemple de l'électricité et du gaz. Où l'on découvre ainsi que le marché de l'électricité et du gaz sont des services publics... Là encore, il y a une confusion volontaire qui est faite entre service public et "mission de service public". Quand on achète son gaz à GDF-SUEZ, on traite avec une société privée qui exerce pour partie une mission de service public. Mais, il ne s'agit pas vraiment d'un service public. Le but de GDF-SUEZ n'est pas d'améliorer la société ou de répondre à des besoins de service public, mais de faire des profits pour rémunérer ses actionnaires.

Et si on reste par contre sur l'exemple de l'école, on voit par ailleurs que la gratuité totale des transports en commun ne se singularise pas vraiment de ce qu'il est possible de faire en matière de service public. En fait, il s'agit là, malgré ce que veulent nous faire croire l'UTP et la FNAUT, de choix de société. Quels types de services publics une société souhaite-t-elle pour ses membres. Quels types de services doivent être exercés par le biais de la solidarité nationale ou locale? Il s'agit de choix politiques et il n'y a aucune raison objective inéluctable qui rendrait la création d'un nouveau

service public impossible. Sinon, nous n'aurions jamais eu l'école publique gratuite.

5. La gratuité totale n'est pas la meilleure forme d'équité sociale

Ici, on veut nous mettre la larme à l'œil. La gratuité serait mauvaise pour l'équité sociale car, dans leur logique à eux, l'équité sociale consiste à faire des tarifs réduits ou gratuits pour les pauvres, en bref une sorte d'aumône accordée aux pauvres. Cela démontre au passage leur vision étriquée du transport public, à savoir un transport essentiellement destiné aux pauvres, aux chômeurs, etc. Comme le disait Margaret Thatcher, une source très sûre pour l'UTP et la FNAUT, *“un homme qui prend encore les transports en commun à 40 ans est un homme qui a raté sa vie”*.

Or, la gratuité des transports en commun a justement en projet un bouleversement complet du rapport au transport. Avec la gratuité pour tous, il n'y a plus de barrière sociale, tout le monde a accès de la même manière au transport public, c'est-à-dire de manière facile et pratique, sans devoir acheter un ticket ou payer un abonnement. Les transports en commun ne doivent pas être réservés aux pauvres titulaires d'un abonnement gratuit tandis que les autres auraient les moyens de s'acheter une voiture.

Enfin, on peut assurer ici qu'il n'y a pas plus équitable que la gratuité. Car, si les transports en commun sont payés en partie par les entreprises, la

part relevant de l'impôt garantit que les personnes non imposables n'auront pas à payer au bout du compte le transport public. Bien mieux, avec l'impôt progressif, chaque contribuable finance proportionnellement à ses revenus le transport public.

6. La gratuité totale n'est pas favorable au développement durable

On revient ici à la problématique du "développement durable". Selon la FNAUT et l'UTP, "*aucune étude n'a, à ce jour, démontré que la gratuité totale du transport urbain encourageait un report modal massif et durable de la voiture particulière vers les transports publics*". Déjà, on leur conseille de lire l'étude de référence en France sur le sujet, financée par l'ADEME dans le cadre du PREDIT 3 (Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres)⁶⁰, étude qui reconnaît que la gratuité permet un report modal notable de l'automobile vers les transports en commun. Bien sûr, il est difficile de parler de "*report modal massif et durable*", tout simplement car très peu de villes encore sont passées à la gratuité, encore moins ont été étudiées, et le recul

⁶⁰La gratuité totale des transports collectifs urbains: effets sur la fréquentation et intérêts, Bruno Cordier, Rapport final du PREDIT3 (Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres), ADEME, 2007.

historique reste somme toute mesuré. Mais, on ne peut pas utiliser comme argument la non-généralisation de la gratuité pour justifier qu'il ne faut pas généraliser la gratuité.

En outre, croire que la seule gratuité amènerait un « *report modal massif et durable* » dénote d'une certaine forme de naïveté ou de mauvaise foi. La gratuité constitue une offre alternative. Or, nous avons vu précédemment qu'une politique reposant uniquement sur l'offre alternative est vouée à l'échec. C'est pourquoi, la gratuité doit s'accompagner d'un certain nombre de mesures visant à contraindre l'usage de l'automobile, comme les péages urbains, la diminution de l'espace réservé à la voiture sur la chaussée, les contraintes au stationnement, etc. C'est à cette seule condition que la gratuité peut provoquer un « *report modal massif et durable* » et c'est cohérent avec l'idée qu'il est nécessaire de raisonner à l'échelle du système de mobilité dans son ensemble.

Par ailleurs, toutes les études, y compris celles défavorables à la gratuité, ont reconnu que la gratuité provoquait une augmentation importante de la fréquentation des transports en commun. Dans le même ordre d'idées, des bus gratuits pleins d'usagers semblent a priori plus favorables au développement durable que des bus payants quasi-vides qui tournent en ville.

Dans cette même partie, un autre vieil argument éculé fait son apparition, à savoir l'idée selon

laquelle les piétons vont se mettre au bus du fait de la gratuité. Selon la FNAUT et l'UTP, la gratuité est mauvaise, car elle va pousser des piétons à prendre le bus alors que si c'était payant, ils auraient marché. Quel mépris! Pour eux, les gens vont se jeter sur la gratuité, voire, pourquoi pas, passer leur journée dans le bus à faire des tours en ville?

En fait, dans leur esprit un piéton, c'est fait pour marcher, point barre. Il ne leur viendrait pas à l'idée que les usagers des transports en commun sont déjà de fait des piétons, qui marchent parfois longtemps jusqu'à un arrêt de bus, ou entre deux correspondances. Alors, si une partie des déplacements faits à pied utilisent le transport public gratuit, où est le mal? Cela peut éventuellement soulager certains, et pour ce qui concerne les déplacements courts, les piétons auront vite compris qu'il vaut peut-être mieux faire les 400 ou 500 mètres à pied plutôt que d'attendre 10 minutes ou un quart d'heure un bus même gratuit.

Enfin, la FNAUT veut à tout prix associer gratuité des transports en commun et étalement urbain, comme si l'étendue actuelle de l'étalement urbain en France était liée à la scandaleuse gratuité des transports en commun en vigueur dans l'ensemble des villes françaises depuis des décennies. L'étalement urbain est étroitement lié à la massification de l'automobile individuelle, pas aux transports en commun et encore moins à la gratuité de ces transports en commun. Nous y reviendrons.

7. La gratuité totale peut altérer la perception de la valeur du service

Disons-le tout de suite, on revient ici aux arguments néo-libéraux déjà servis précédemment, mais on nous les ressert pour être bien sûr que le message entre dans notre petite tête. Et il y a même un slogan qui va avec: *“ce qui est gratuit n’a pas de valeur”*. On est toujours dans la contradiction la plus totale, car après avoir appris que la gratuité n’existait pas, qu’il y avait quand même une *“gratuité totale”*, on apprend désormais que cette même gratuité va *“altérer notre perception”*.

Qui plus est, on est là encore dans le grand mépris des gens. Si on résume, la gratuité va nous laver le cerveau et nous transformer en bêtes redoutables assoiffées de destruction et de vandalisme. Selon eux, si c’est gratuit, on ne va pas le respecter et on va donc laisser ses déchets dans les bus et cracher au visage des conducteurs. Là encore, la réalité de la gratuité démontre le contraire. Selon le maire d’Aubagne qui l’a mise en place en 2010, un avantage de la gratuité réside justement *“dans la baisse drastique de la délinquance dans les transports de l’agglomération, et l’absence quasi totale des grèves de conducteurs, cauchemar des élus”*.⁶¹ Bien mieux, sans rapports monétaires entre usagers et conducteurs, il semble bien que cela

⁶¹Marianne N°825 du 9 au 15 février 2013: Questions d’éthique: l’argent fou.

apaise les tensions, le conducteur est là pour conduire et non pas pour encaisser ou fliquer les gens.

Pire, si on prend l'argument de la FNAUT et de l'UTP au pied de la lettre, seul est respectable ce qui a un coût. Dit autrement, l'amour, l'amitié, la générosité, etc. autant de valeurs indignes de respect puisque ne possédant pas de coût. Les sentiments les plus généreux reposant justement sur la gratuité n'ont donc pas de valeur. En fait, on a un peu l'impression de marcher sur la tête et on pense alors aux célèbres phrases de George Orwell: *“la guerre c'est la paix, la liberté c'est l'esclavage, l'ignorance est une force”*.⁶²

Plus simplement, dans leur logique à eux, il faut tout monétariser, libéraliser, privatiser.

Ce qui est foncièrement bizarre, c'est que ces tenants du néo-libéralisme le plus sauvage, auto-proclamés défenseurs des transports publics et “représentants des usagers”, n'ont strictement rien à dire sur la “gratuité totale” des routes de France. Si on suit leur logique, est-ce à dire que les routes n'ont pas de valeur? Quel plus beau service public que celui des routes! Des centaines de milliers de routes gratuites nationales, départementales et communales, payées par le contribuable, mais dans quel système bolchévique vivons-nous?

⁶²George Orwell, 1984, Gallimard, 1950.

8. La gratuité totale n'est pas compatible avec le modèle économique de notre secteur

Attention, ce sont désormais les “professionnels” qui parlent. Déjà, on parle ici de “leur” secteur, autrement dit, vous êtes chez eux. Simple usager, payant ou gratuit, des transports en commun, vous pensiez utiliser un mode de déplacement collectif appartenant à la collectivité. Vous vous trompiez! Derrière tout cela, il y a un système économique avec des “professionnels” dont le but est de... faire de l'argent?

Les deux compères du transport public nous sortent alors un couplet proprement hallucinant dans lequel ils nous expliquent que la publicité (sur les bus ou sur les abri-bus) ne pourra pas payer la gratuité du transport en commun. En fait, personne ne demande cela, mais la FNAUT et l'UTP nous menacent à la fois d'une extension démesurée de la publicité tout en affirmant que cela ne suffira pas. Comment appeler cela? De la publicité mensongère?

En effet, dans les faits, et on l'a dit, la gratuité est financée essentiellement par les impôts locaux et surtout par le Versement transport des entreprises. Et ces “professionnels” le savent très bien. Là encore, il s'agit d'une volonté manifeste d'effrayer les gens tout en refusant de poser les véritables questions, à savoir la redistribution par le biais de l'impôt ou la participation accrue des entreprises au financement des transports en commun dont elles sont les premières à profiter.

9. La gratuité totale n'est pas une demande des utilisateurs des transports publics

On atteint ici le sommet du grand n'importe quoi et de la désinformation. Quand on voit cet argument, on s'attend aux résultats précis et définitifs d'une enquête d'opinion ou du moins d'un sondage quelconque; et non, rien de cela. On nous apprend que les usagers ne veulent pas de la gratuité parce que... leurs représentants n'en veulent pas! En fait, le passage est tellement ridicule qu'il faut le citer in extenso:

“Contrairement à un discours souvent repris, les attentes des voyageurs concernent avant tout des transports publics sûrs, de qualité, pérennes et fiables. D'ailleurs, ces exigences légitimes, qui répondent à un besoin quotidien de déplacement, sont souvent énoncées par les représentants des voyageurs. À ce titre, ces derniers ne sont pas favorables à la gratuité. La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) qualifie elle-même la gratuité de « fausse bonne idée ».”

La FNAUT affirme donc que les utilisateurs ne veulent pas de la gratuité en se citant elle-même, en tant que représentante des utilisateurs. C'est assez pratique comme procédé, vous dites que vous être contre quelque chose et pour prouver ce que vous avancez, vous vous citez vous-même.

10. La gratuité est difficilement réversible

C'est le dernier argument, on arrive en bout de course et l'argumentation s'essouffle manifestement. Pour terminer en beauté cet argumentaire peu consistant, la FNAUT et l'UTP essayent une fois de plus d'effrayer les gens sous l'angle: "*attention, vous allez commettre l'irréparable!*" Selon eux, une fois la gratuité mise en place, il serait très difficile politiquement de revenir en arrière.

C'est déjà une approximation car, dans certains cas isolés, des villes sont revenues sur la gratuité, et on pense ainsi à Hasselt en Belgique qui a mis fin à la gratuité des transports en commun en 2013.

Mais surtout, c'est un argument qui se retourne d'une certaine manière contre les opposants à la gratuité. Car, si c'est si difficile de revenir en arrière une fois la gratuité mise en place, c'est peut-être lié au fait que les gens l'apprécient et que cela leur donne satisfaction? C'est donc une inquiétude majeure pour la FNAUT et l'UTP, il ne faut surtout pas passer à la gratuité, car les gens pourraient y prendre goût!

« La gratuité est une idée dangereuse »

Une fois de plus, l'ancien président de la FNAUT Jean Sivardière s'est illustré lors des rencontres nationales du transport public à Bordeaux en 2013.⁶³ Dès le premier jour, les intervenants se sont lancés

⁶³www.rencontres-transport-public.fr

dans une attaque en règle de la gratuité des transports publics.

La palme de l'intervention la plus ridicule revient sans doute à Jean Sivardière, pour qui *“la gratuité est une idée dangereuse, car elle favorise l'étalement urbain”*.

Si on comprend bien M. Sivardière, si les bus et les tramways sont gratuits, cela va développer l'étalement urbain... On croit rêver!

Déjà, il faudrait rappeler que la cause essentielle et fondamentale de l'étalement urbain tient dans le couple voiture-maison individuelle.⁶⁴

Avec la massification de l'automobile, les gens peuvent aller toujours plus loin pour une même unité de temps. Dit autrement, pour un budget temps à peu près constant d'environ 1h par jour de temps de transport, vous pouvez aller habiter beaucoup plus loin du centre si vous utilisez une voiture plutôt qu'un vélo... ou un bus. C'est ce que les spécialistes appellent la *“Loi de Zahavi”*.⁶⁵

L'extension phénoménale de l'étalement urbain depuis les années 1960 et 1970 est concomitante de la généralisation de l'automobile et du développement des autoroutes ou autres quatre voies rapides.

⁶⁴Cécile Cassier, Voiture et maison individuelle sont les mamelles de l'étalement urbain, reporterre.net, 12 septembre 2011.

⁶⁵François Mirabel et Mathias Reymond, Économie des transports urbains, La Découverte, 2013.

Mais le raisonnement ne s'applique pas et ne peut pas s'appliquer aux transports en commun. Pourquoi? Pour plusieurs raisons essentielles que l'on peut résumer ainsi:

Déjà, parce que le principe même des transports en commun, c'est de desservir des zones suffisamment denses pour que le transport soit rentable (c'est-à-dire pour remplir des bus). Gratuit ou payant, vous ne ferez pas passer un bus dans une zone où la densité est tellement faible que le bus brûle du pétrole à vide.

D'ailleurs, c'est justement un des innombrables problèmes de l'étalement urbain, à savoir de rendre le transport public (gratuit ou payant) inefficace et de rendre l'automobile indispensable.

En outre, les spécialistes du transport public le savent très bien, la trame viaire elle-même des lotissements périurbains est trop contraignante pour le passage des bus. Très souvent, dans les zones d'étalement urbain, on rencontre un urbanisme de culs-de-sac ou de lotissements aux voies trop étroites pour y faire passer des bus.

Ensuite, le développement même des transports en commun (gratuits ou payants) est au contraire un facteur de densification de l'habitat. Les urbanistes appellent cela de l'urbanisation en doigts de gants, le long des infrastructures lourdes de transports en commun.

Enfin, et c'est sans doute le principal, le principe même de l'étalement urbain consiste à urbaniser des

zones encore protégées, naturelles ou agricoles. La voiture permet cela car, si le maire d'une commune rurale ou péri-urbaine valide des permis de construire dans des zones naturelles ou agricoles après avoir modifié son Plan Local d'Urbanisme, l'automobiliste pourra faire construire sa maison "au milieu de nulle part".

Inversement, on rencontre assez peu de lignes de bus ou de tramway qui passent "au milieu de nulle part", sauf exceptions lorsqu'il s'agit par exemple de quartiers entiers qui sont en cours de développement urbain. Dans les faits, les réseaux de transport en commun sont optimisés pour desservir le maximum de population, les lignes passent donc dans des zones déjà urbanisées et densément peuplées.

Donc, si vous mettez en place la gratuité des transports publics, cela ne change strictement rien à l'étalement urbain. Tout au plus, certains pourraient décider d'aller habiter par exemple plus loin du centre-ville en profitant de la gratuité, mais dans tous les cas ce sera dans un quartier déjà lui-même urbanisé et desservi par les transports en commun, en aucun cas, une zone naturelle ou agricole.

C'est donc une énormité que de dire que la gratuité pourrait favoriser l'étalement urbain. Venant d'un néophyte, cela pourrait être juste une idiotie. Venant du président de la FNAUT, qui est censé connaître son affaire, c'est bien évidemment une déclaration politique, à savoir une charge en règle contre la gratuité des transports en commun.

Bien plus, il s'agit d'une vision idéologique: "*la gratuité est dangereuse*". Et pourquoi pas "terroriste" pendant qu'on y est?

Par ailleurs, M. Sivardière affirmait lors de ces mêmes rencontres nationales du transport public que "*les gens ne la réclament pas*" (la gratuité). Il serait intéressant de savoir, quelle enquête, quel sondage, quelle étude donnent cette information?

Bien au contraire, les gens sont, en règle générale, plutôt favorables à quelque chose de gratuit plutôt que payant, surtout dans la période actuelle.

Alors oui, "*la gratuité est une idée dangereuse*", mais pour qui exactement? Ne serait-ce pas plutôt pour tous ceux qui gravitent autour de la technostrucure des transports publics?

Et au fait, qui est vraiment M. Jean Sivardière? À part comme (ancien) président de la FNAUT, difficile d'en savoir plus. Ce que l'on peut dire, à la lecture de différentes interviews ou déclarations de M. Jean Sivardière dans la presse ou sur le web, c'est qu'il est un défenseur farouche de la "mise en concurrence" des transports publics, en particulier de la SNCF.

Dit autrement, il est favorable à l'ouverture à la concurrence du chemin de fer.⁶⁶ C'est donc un partisan de la libéralisation et de la privatisation des réseaux de transports publics. Effectivement, c'est

⁶⁶Isabelle de Foucaud, Tarifs, ponctualité, grèves : les effets de la concurrence sur le train, Le Figaro, 8 novembre 2011.

difficile de défendre la gratuité des transports publics quand on souhaite leur privatisation.

Par ailleurs, il est favorable aux grands projets de Lignes à Grande Vitesse européens, du type Lyon-Turin pour “*concurrencer l’avion*”.⁶⁷ Pour rappel, ces projets, contestables sur le plan environnemental, coûtent une fortune quand, dans le même temps, les lignes locales et régionales TER connaissent une insuffisance chronique en matière de financements.

Avec M. Jean Sivardière, on est donc face à un représentant de la technostructure, à la tête d’une association censée représenter les “usagers des transports”, mais qui représente au bout du compte avant tout l’État et les industriels dans leurs projets de privatisation, de libéralisation des transports et de grands projets pharaoniques.

Effectivement, pour tous ces gens-là, “*la gratuité est une idée dangereuse*”.

Les grincheux et la gratuité

Parmi les arguments avancés par les opposants à la gratuité des transports en commun, il y a la taille des villes concernées. Selon eux, la gratuité des transports publics est seulement envisageable pour les petits réseaux, à savoir dans des villes de 10.000 à 20.000 habitants. Sauf que la capitale de l’Estonie, Tallinn (416.000 habitants), possède depuis le 1er

⁶⁷Jean Sivardière, Lyon-Turin : « Un projet nécessaire mais pas suffisant », bastamag.net, 28 février 2013.

janvier 2013 un réseau de transports publics entièrement gratuit.

En France, une vingtaine de villes sont passées à la gratuité des transports publics. Certaines depuis très longtemps et ne sont jamais revenues sur leur décision, preuve que cela semble fonctionner. Plus récemment, des villes comme Castres ou Aubagne sont passées à la gratuité et la fréquentation des transports publics a explosé.

Comme toute bonne mesure, les critiques n'ont pas tardé à pleuvoir, comme nous l'avons vu précédemment. Les grincheux ont fait savoir que cela n'était pas économiquement viable, même si la tarification des transports publics ne représente au mieux que 30% du coût des transports publics. Et même si certaines collectivités utilisent pour la plupart de l'argent récolté auprès des usagers pour payer les contrôleurs et les systèmes de paiement.

Ensuite, les grincheux ont dit: *“les réseaux vont se détériorer, car on n'aura plus les moyens de financer leur entretien et leur développement”*. Sauf qu'on s'aperçoit que des villes comme Aubagne ont non seulement un réseau bien entretenu, mais construisent en outre une ligne de tramway, bien évidemment gratuite. Certaines villes avec des réseaux payants ont parfois quant à elles non seulement des réseaux dégradés et sous-utilisés, mais en plus pas de tramway. Cherchez l'erreur.

Alors les grincheux ont menacé: *“vous allez voir, si les transports en commun deviennent gratuits, les*

impôts vont exploser". Erreur là aussi, les villes qui ont mis en place la gratuité ont augmenté le versement transport payé par les entreprises, et pas les impôts. Ce qui est normal, car les entreprises sont les premières à profiter des réseaux de transports publics permettant à leurs employés de les utiliser (quand ils fonctionnent correctement).

Puis les grincheux ont sorti un argument qui vaut son pesant de mauvaise foi: "*la mise en place de la gratuité amènera aux transports en commun des gens déjà captifs qui pratiquaient avant soit la marche soit le vélo*". Si on comprend bien leur raisonnement, les automobilistes resteraient automobilistes quand bien même on leur donnerait de l'argent pour prendre le bus et les piétons et les cyclistes ne sont que des fainéants qui n'attendent que la gratuité pour poser leurs fesses dans un bus. Là encore, les faits montrent qu'il n'en est rien: un an après la mise en place de la gratuité à Aubagne, les études ont pu montrer que près de la moitié des trajets déclenchés par la gratuité ont été réalisés par d'anciens automobilistes.

Le dernier argument des grincheux était la taille des villes: "*d'accord la gratuité peut fonctionner pour des petites communes avec des petits réseaux, mais cela s'arrête là*". Derrière cet argument, il y a l'idée selon laquelle les gros réseaux ont un besoin impératif de la tarification pour fonctionner, les petits réseaux pouvant se contenter de subventions publiques pour vivre.

Sauf que si une ville comme Tallinn avec plus de 400.000 habitants passe à la gratuité, une première mondiale, cela assène un coup de massue aux grincheux. Si c'est possible en Estonie, pourquoi des villes comme Nantes, Toulon ou Strasbourg ne passeraient-elles pas à la gratuité?

Alors les grincheux n'ont plus qu'un argument à opposer à la gratuité: *“c'est un délire minoritaire d'écolo-marxistes qui ne répond absolument pas aux attentes de la population”*. Erreur là encore, la mise en place de la gratuité à Tallinn a été décidée suite à un sondage. Et selon ce sondage, les trois quarts des 416.000 habitants de la capitale estonienne approuvent le principe des transports en commun publics gratuits dans leur ville.⁶⁸

Aussi, afin de tenir compte des multiples objections des opposants à la gratuité, il est possible d'envisager une mesure assez simple: instaurons la gratuité générale des transports publics en France sauf dans une ville choisie au hasard où tous les grincheux pourront se retrouver ensemble pour continuer à payer leurs tickets de bus.

Grand prix automobile ou gratuité des transports publics?

Le coût de la gratuité est souvent l'argument utilisé par les opposants pour menacer les

⁶⁸Caroline Albert, Tallinn, première capitale européenne à instaurer la gratuité des transports, 7sur7.be, 26 mars 2012.

contribuables d'une explosion prévisible des impôts. Au-delà de l'aspect quelque peu poujadiste d'un tel argument, nous avons pu voir précédemment qu'il est plutôt éventé.

Par ailleurs, cela relève assez largement d'un discours général anti-impôts, anti-fonctionnaires, anti-aide sociale, etc. Personne ne niera que les impôts sont parfois élevés et ont tendance à augmenter depuis plusieurs années, mais il faudrait savoir à quoi sert l'argent récolté auprès des contribuables, en particulier par les collectivités locales.

Or, en la matière, il est assez facile de constater qu'il s'agit de choix politiques. Ainsi, à titre d'exemple, le fumeux et fumant rallye de France automobile d'Alsace n'était pas encore terminé en 2010 qu'il se préparait déjà le Grand Prix automobile de Pau. Quand ce n'est pas la Formule 1, ce sont les 24 heures du Mans, puis le rallye de France automobile, puis tous les pseudo-Grand Prix qui se déroulent aux quatre coins de la France tout au long de l'année, grassement subventionnés par de l'argent public.

Et si on faisait autre chose de l'argent des impôts que de financer des bagnoles qui tournent en rond, qui font du bruit, qui puent et qui polluent?

La question a ainsi été très clairement posée à Pau où devait se dérouler un nouveau Grand Prix automobile en 2011 après une année d'interruption. Le Conseil municipal palois votait en 2010 la

reconduction du Grand Prix et, au passage, une subvention de 1,7 million d'euros d'argent public. En 2009, la ville de Pau et l'agglomération avaient déjà subventionné le Grand Prix à hauteur de 2,2 millions d'euros.⁶⁹

La section béarnaise du Nouveau Parti Anticapitaliste (NPA) s'insurgeait contre cette dilapidation d'argent public au profit d'une politique "vroum-vroum" polluante et dépassée. Elle dénonçait ainsi *"le vote de la quasi-totalité des élus PS et PCF en faveur de la reconduction du Grand Prix automobile de Pau dont le coût pour les Palois dépasse largement celui de l'instauration de la gratuité des transports en commun que nous revendiquons"*.⁷⁰

Car la question est bien là: que peut-on faire avec 1,7 million d'euros d'argent public? Selon le NPA, cela représente la possibilité de faire passer l'ensemble du réseau de transports en commun de la ville de Pau à la gratuité totale.

En outre, le Grand Prix automobile de Pau, c'est :

- près de 2 millions d'euros partis en fumée chaque année, soit davantage que le coût de la gratuité des transports en commun à Pau,
- des employés municipaux mobilisés pendant plusieurs mois,

⁶⁹Eric Bély, Le Grand Prix de Pau 2011 est sur les rails, La République des Pyrénées, 21 septembre 2010.

⁷⁰Alain Babaud, Grand Prix auto de Pau: le NPA-Béarn monte au créneau, Sud-Ouest, 26 septembre 2010.

- des nuisances pour les riverains et pour une majorité de Palois,
- une vitrine publicitaire pour les grands groupes pétroliers et automobiles,
- des tonnes de pétrole gaspillées pour rien.

Et le plus navrant dans l’histoire, c’est que les mêmes qui prétendent que “*la gratuité des transports publics, c’est pas possible, c’est trop cher, etc.*” financent ensuite des courses de voitures avec notre argent. Et pour le coup, on n’entend pas vraiment les contribuables protester contre l’utilisation qui est faite de leurs impôts.

On voit par-là, s’il était encore besoin de le prouver, que l’opposition à la gratuité des transports en commun n’est absolument pas rationnelle. Il s’agit d’une opposition idéologique.

Alors, avec presque 2 millions d’euros, vous préférez un Grand Prix automobile dans votre ville ou les transports en commun gratuits?

Tallinn, “capitale mondiale de la gratuité”

Le 1er janvier 2013, Tallinn, en Estonie, est devenue la première capitale européenne, et même mondiale, à instaurer les transports publics gratuits pour tous ses habitants.⁷¹ Les résultats enregistrés jusqu’à présent sont encourageants.

Les autorités de Tallinn sont d’avis que, s’ils sont bien conçus, les systèmes de transports publics gratuits peuvent encourager un transfert des véhicules particuliers vers les bus et les trams, réduire les embouteillages et les émissions des

⁷¹Tallinn devient la “capitale des transports publics gratuits”, Commission européenne, 17 juin 2013.

véhicules à moteur et doper le développement économique.

L'introduction des transports publics gratuits à Tallinn fait suite à plusieurs systèmes mis en place dans d'autres pays, généralement dans des villes de plus petite taille. L'un des pionniers en la matière était la ville belge d'Hasselt, qui, en 1997, a décrété la gratuité de tous les bus dans les limites de la ville. Ce système est parvenu à persuader les habitants d'utiliser les transports publics – le nombre de passagers est passé de quelque 1.000 par jour en 1997 à 12.600 dix ans plus tard. Le coût de ce service a toutefois amené la ville d'Hasselt à mettre un terme à ce système à la fin de 2013.⁷²

Pour Tallinn, la motivation découlait d'une prise en considération soigneuse des implications budgétaires, mises en balance avec les avantages sociaux, environnementaux et budgétaires. Allan Alaküla, directeur du bureau de Tallinn pour l'Union européenne, déclare que le budget annuel consacré par la ville aux transports publics s'élevait à 53 millions d'euros, mais que les recettes tirées de la vente de tickets et d'abonnements ne représentaient que 17 millions d'euros, dont 5 millions étaient apportés par des personnes n'habitant pas la ville.

En introduisant la gratuité des transports en commun pour les habitants de Tallinn, la ville encourrait donc des frais supplémentaires de 12

⁷²Hasselt supprime les transports en commun gratuits, levif.be, 16 avril 2013.

millions d'euros. Ce prix a été estimé raisonnable comparé aux avantages du système.

L'enjeu était la mobilité pour tous, déclare M. Alaküla. Les retraités et les jeunes bénéficiaient déjà de la gratuité des transports publics à Tallinn, mais la ville voulait qu'il soit plus facile pour les habitants de circuler à la recherche d'un travail, de même que pour les travailleurs à bas salaires, qui pouvaient préférer refuser un emploi impliquant pour eux des trajets si le coût du transport le rendait financièrement peu intéressant. Les premières impressions sont que le développement économique s'est globalement accéléré. *“Nous stimulons réellement l'économie locale. Nous avons déjà observé que les habitants avaient tendance à dépenser davantage si leur mobilité était gratuite. Ils sortent plus le soir et le week-end”*, affirme M. Alaküla.

Dans le même temps, la gratuité s'est accompagnée d'une amélioration du réseau de transport en commun dans la ville. Durant l'été 2012, le nombre de voies réservées aux bus à Tallinn est passé de 15 à 23 kilomètres.

Un air plus pur dans la ville

Les transports publics gratuits peuvent produire des avantages environnementaux grâce au transfert modal au détriment des voitures, qui réduit les embouteillages et la pollution. La réduction escomptée des émissions de dioxyde de carbone

s'élève à 45.000 tonnes chaque année. L'atténuation du bruit est un autre avantage. Tallinn dispose déjà de quelques véhicules de transport public électriques – des trolleybus et des trams – et s'emploie à améliorer son système de voies réservées aux bus, afin que le transport public circule plus facilement et que les émissions dues au trafic stationnaire soient réduites au minimum.

Il est trop tôt pour quantifier pleinement les avantages environnementaux, mais, durant le premier trimestre 2013, les embouteillages dans le centre de Tallinn ont diminué de 15% par rapport à la fin 2012. Depuis la mise en place du système, l'utilisation des transports publics a augmenté de 12,6%, l'utilisation des voitures dans toute la zone de Tallinn a été réduite de 9% et un déclin a également été enregistré au niveau des piétons et des cyclistes, ce qui indique que des habitants pour lesquels les prix des tickets étaient dissuasifs utilisent désormais les transports publics gratuits.

Les avantages sont aussi d'ordre budgétaire. M. Alaküla indique que, depuis l'annonce de la gratuité des transports publics, 10.000 nouveaux habitants se sont domiciliés à Tallinn. Selon les estimations, la ville compterait 30.000 habitants supplémentaires non domiciliés. Le système de transports gratuits pourrait les inciter à se domicilier. Pour 1.000 nouvelles domiciliations, la ville reçoit environ 1 million d'euros supplémentaires par an en recettes fiscales, indique M. Alaküla.

Des fondements solides

La domiciliation est importante, parce que le système fonctionne via la distribution de cartes de voyage sans contact aux habitants de Tallinn. L'utilisation des transports publics gratuits continue d'être surveillée et mise en place, et, pour l'heure, les non-résidents continuent de payer les frais de transport.

Le système de Tallinn couvre environ 426.000 personnes et 480 véhicules de transport public, ce qui en fait le plus grand d'Europe. M. Alaküla formule plusieurs recommandations à l'intention des autorités publiques qui envisageraient des systèmes semblables.

La première est de garantir la légitimité. La gratuité des transports publics à Tallinn n'a été introduite qu'à l'issue d'un référendum au cours duquel 75,5% des habitants ont voté pour le système et 24,5% contre. Il existait dès lors un mandat public solide pour la gratuité des transports publics, ce qui a permis à la ville d'investir dans le système, notamment dans l'introduction du système de cartes de voyage sans contact afin de collecter des données. La popularité évidente du système, associée au résultat du référendum, implique aussi qu'il sera difficile de supprimer les transports publics gratuits pour des raisons politiques, à moins d'un soutien public d'un niveau similaire.

M. Alaküla indique que plusieurs responsables politiques de Tallinn étaient sceptiques et considéraient l'idée trop onéreuse ou irréalisable. Néanmoins, depuis l'introduction du système, il s'est produit un *“revirement politique”*. M. Alaküla ajoute que, pour l'instant, *“aucun parti ne promet d'abolir les transports gratuits pour les habitants de Tallinn”*. Du fait de la plus grande mobilité apportée par le système, l'impression est qu'il a profité à Tallinn en termes de compétitivité. *“C'est toute la raison d'être de la municipalité: se battre pour la population”*, déclare M. Alaküla.

Le deuxième point que les autorités municipales doivent prendre en considération, ajoute-t-il, est le niveau de subvention publique que la municipalité apporte déjà aux transports publics. Si la subvention est supérieure à la moitié des coûts totaux, *“alors vous avez de bonnes raisons”* d'introduire la gratuité des transports publics. Dans des villes comme Londres, par exemple, *“il n'y a pratiquement pas de subvention”* et rendre les transports publics gratuits aurait un impact budgétaire colossal, fait remarquer M. Alaküla. Pour Hasselt, en Belgique, la pierre d'achoppement ultime était le coût.

Tallinn examine pour l'instant comment elle pourrait étendre son système, au moyen d'accords avec les municipalités voisines, voire d'une extension à l'échelle nationale. *“Nous y travaillons”*, déclare M. Alaküla.

Tallinn regarde aussi vers l'est. Elle a noué des contacts avec la ville chinoise de Chengdu (14 millions d'habitants), qui teste pour l'instant la gratuité des transports publics combinée à des limitations de la circulation automobile dans le centre-ville. Les deux villes ont instauré un dialogue sur la question et des représentants de Chengdu étaient présents à l'université d'été "Capital of free public transport" (Capitale des transports publics gratuits) que Tallinn a accueilli du 22 au 24 août 2013. Le commissaire de l'Union Européenne en charge des transports, Siim Kallas, figurait même parmi les orateurs.

Un premier bilan

Quel premier bilan peut-on tirer du passage à la gratuité après seulement un mois de transports publics gratuits?

La mise en place de la gratuité des transports publics dans une capitale européenne comme Tallinn représente un choix historique car c'est la première fois qu'une ville de cette taille passe à la gratuité.

En effet, parmi les arguments avancés par les opposants à la gratuité des transports publics, il y a la taille des villes concernées. Selon eux, la gratuité des transports publics est seulement envisageable pour les petits réseaux, à savoir dans des villes de 10.000 à 20.000 habitants. Au-delà, les recettes liées à la vente de tickets seraient trop importantes pour assurer la gratuité.

Le passage à la gratuité dans la ville de Tallinn fait donc figure de test grandeur nature pour envisager la passage à la gratuité au sein des grandes villes.

Au bout d'un mois de gratuité des transports publics, le département des transports de la ville de Tallinn déclarait que, selon les données de flux de trafic, le nombre estimé de véhicules à Tallinn avait diminué d'environ 10%.⁷³

Selon la ville, l'intensité du trafic automobile dans le tunnel Kristiine a été estimée à 66.500 véhicules par jour à la fin de janvier 2013, soit 7.600 véhicules de moins qu'en décembre, un mois plus tôt.

Selon Talvo Rüütelmaa, le chef du département de la gestion du trafic, ce chiffre inclut les véhicules de transport public, mais puisque leur nombre est resté le même, cela signifie que le nombre total de véhicules en circulation a diminué notablement.

Rüütelmaa considère que *“la diminution du flux automobile de 10% à Tallinn constitue un excellent résultat”*.

Comme indiqué précédemment, 419.830 personnes vivaient dans Tallinn au 1er janvier, soit 0,9% de plus qu'il y a un an, ce qui pourrait être lié à l'introduction du transport public gratuit pour tous les résidents de Tallinn.

⁷³Tallinn claims 10% drivers choose free public transport, baltic-course.com, 12 février 2013.

L'augmentation du nombre de la population a été plus rapide dans les derniers mois de l'année, de 366 en octobre, 475 en novembre et 1248 en décembre.

Comme l'Estonie ne semble pas avoir de système tel que le Versement Transport que nous connaissons en France, le budget de la ville de Tallinn de 2013 prévoyait d'augmenter l'impôt sur le revenu des particuliers de 17,5 millions d'euros.

A l'occasion du passage à la gratuité, la ville de Tallinn a mis en place un nouveau système de billetterie.

A partir de cette date, tous les habitants de Tallinn peuvent utiliser les transports publics gratuitement, mais ils doivent acquérir une carte de transport personnalisée publique et l'enregistrer en entrant dans le véhicule de transport public. Tous les élèves estoniens jusqu'à l'âge de 19 ans ont également le droit au transport gratuit à Tallinn.

Bien mieux, à partir du 28 octobre 2013, tous les trains circulant dans les limites de la ville de Tallinn sont devenus gratuits pour les habitants. Leur fréquentation a été multipliée par 6 ou 7 dès les premières semaines de la gratuité.⁷⁴

Concernant le coût de la gratuité pour la ville, il semble plus que supportable pour la ville. En effet, tout le système reposait sur un pari, à savoir l'arrivée de nouveaux habitants permettant de dégager de nouvelles recettes fiscales. C'est chose faite, le

⁷⁴Shahinez Benabed, Bus & Car : Transport de voyageurs, numéro 954, 6 juin 2014.

nombre d'habitants supplémentaires est tel qu'il a permis non seulement de financer la gratuité, mais de dégager en outre un surplus de 4 millions d'euros. Et tout ceci sans diminuer la qualité de service. Une enquête réalisée auprès des usagers après la mise en place de la gratuité a fait apparaître que ceux-ci ont remarqué *“de légères améliorations en termes de sécurité, propreté et ponctualité”*.

Au bout d'un an et demi de gratuité, le bilan semble donc plus que positif. En termes de report modal, qui constitue un des enjeux fondamentaux de la gratuité, M. Alaküla déclarait en juin 2014 que la part modale des transports publics est *“passée de 53% à 64% entre 2012 et 2013, soit une augmentation de 11 points. A l'inverse, les personnes déclarant utiliser principalement la voiture sont passées de 32% à 23%, soit une baisse de 9 points”*.

Maintenant, la ville compte se concentrer sur l'extension de la gratuité aux villes périphériques de Tallinn et sur le prolongement d'une ligne de tramway qui est désormais en cours.

Régie Autonome des Transports Privés

Bonne nouvelle pour les usagers du RER A, du RER B ou de la ligne 13 du métro parisien! La RATP (Régie autonome des transports parisiens) a décidé d'investir et de lancer un nouveau tramway... à Tucson dans l'Arizona (États-Unis)!⁷⁵

C'est le Figaro qui nous informe de cette réjouissante nouvelle en forme de cocorico, vous pensez, pour une fois qu'on parle de la RATP sans parler de grève, de CGT ou autres syndicats avec un couteau entre les dents.

⁷⁵La RATP inaugure son premier tramway aux États-Unis, Le Figaro, 28 juillet 2014.

C'est la filiale internationale de la RATP, RATP Dev, qui s'est vu confier l'exploitation et la maintenance du tramway de Tucson durant huit ans.

Car la Régie autonome des transports parisiens n'a désormais plus grand-chose de "parisien". RATP Dev est présent dans 12 pays et possède plus de 70 filiales de transports contrôlant des milliers de lignes de bus, de tramways ou de métros à travers le monde.⁷⁶

Pour une fois, la France exporte son savoir-faire et pas seulement du vin et du fromage! Tout est donc pour le mieux dans le meilleur des mondes?

Pas vraiment. En premier lieu, il faut quand même rappeler que la RATP est une entreprise publique, financée en grande partie par l'impôt des Franciliens et de manière accessoire par les usagers parisiens des transports publics qui payent leur ticket ou leur abonnement. Qui plus est, la RATP est lourdement endettée, environ 4 milliards d'euros en 2008.

Dans le même temps, les usagers parisiens de la RATP ont quelques motifs de protestation quant à l'offre proposée en matière de métros ou de RER.

La véritable question est donc de savoir si le développement international de la RATP permet au groupe de gagner de l'argent pour le réinvestir ensuite dans les transports parisiens. Ou alors s'agit-il seulement d'une danseuse coûteuse payée aux frais du contribuable?

⁷⁶www.ratpdev.com/fr/les-filiales

Question difficile à trancher face à l'opacité des chiffres mais quelques indices amènent à penser qu'on est plutôt dans le second cas.

En effet, selon des chiffres syndicaux⁷⁷, on découvre que le résultat net de l'entreprise RATP Dev est très faible et en baisse sur la période récente. Et plus la filiale se développe, moins elle est rentable.

Ceci dit, même un petit bénéfice est meilleur à prendre qu'une perte. Certes, sauf que la situation est sans doute plus compliquée. Ainsi, jusqu'à 2012, la filiale recevait des "dotations" de la maison mère, par exemple 27 millions d'euros pour la seule année 2012. Ne serait-ce pas là une méthode habile pour créer artificiellement un léger bénéfice?

Par ailleurs, il est annoncé par la RATP qu'à partir de 2013 "*RATP DEV finance de façon autonome son développement.*" Autrement dit, les "dotations" de la maison mère doivent prendre fin. Mais en réalité, le développement autonome de RATP Dev risque bien de se faire par le biais d'une croissance rapide et importante de l'endettement: de 35 M€ aujourd'hui, la dette va en effet passer à 201 M€ dès 2015.

Donc, quand le développement international de la RATP n'est pas payé par l'utilisateur des transports en commun ou le contribuable parisien, il est payé par de l'endettement. Question à 1,70 euro, prix du

⁷⁷Emile Borne, Comment la RATP a perdu 7 millions d'euros à Casablanca, bakchich.info, 9 juillet 2008.

ticket à Paris: qui paiera au bout du compte l'endettement?

Et si on entre dans le détail des investissements internationaux de la RATP, on trouve quelques pépites dont une dénichée par le site Bakchich⁷⁸, et qui concerne le rachat d'une société d'autobus à Casablanca au Maroc au début des années 2000.

Chiffrer le fiasco serait sans doute trop douloureux pour le contribuable. La facture de ses investissements foireux, la boîte publique la garde pour elle. Fort heureusement, Bakchich est tombé sur un document interne. En 2008, sa direction a reconnu devant les syndicats maison avoir dû provisionner "7 millions d'euros" pour couvrir les pertes d'exploitation et les créances non recouvrés pour la seule opération de Casablanca.

Mieux, la Régie a dû réinjecter 80 millions d'euros dans les caisses de sa filiale RATP Dev en 2007, une dotation de plus pour sauver les apparences et faire croire que le miracle international de la RATP continuait à fonctionner.

Certains fous se demandent pourquoi les transports en commun ne seraient pas gratuits? La réponse est claire, pour payer le développement international de la RATP.

Plus récemment, on apprend que la RATP n'exporte pas seulement ses bus et ses métros, mais aussi ses grèves. Ainsi, depuis 2012, la RATP gère 79 lignes de bus à Austin au Texas. Et sa première

⁷⁸Ibid

action dans le Texas n'a pas consisté à améliorer l'offre ou à investir dans le réseau, mais à réduire les coûts.

Selon les syndicats locaux⁷⁹, “à Austin, la RATP a adopté une attitude très agressive et négative. Elle semble déterminée à prouver qu'elle est aussi une coupeuse de coûts, même si cela veut dire qu'on pousse des travailleurs dans la misère, car à treize dollars de l'heure, le salaire de départ n'était pas élevé à Cap Metro et le sera encore moins demain”.

“Il est probable que nous nous mettions en grève, peut-être très rapidement”, annonçait le représentant syndical du coin fin 2012. Les membres du syndicat à Austin ont d'ailleurs approuvé la grève dans la foulée. Les usagers ont dû alors remarquer le changement d'opérateur.

C'est fantastique, avec la RATP on a donc un groupe public qui joue à l'opérateur privé à l'international avec l'argent des contribuables parisiens qui s'entassent eux dans des RER payants et bondés. Ils n'ont qu'à prendre le tramway de Tucson!

Et le meilleur, c'est qu'on exporte même nos grèves aux États-Unis! La *French touch* sans doute...

Pendant ce temps-là en France, on préfère faire la chasse aux fraudeurs.

⁷⁹Cécile Fandos, À Austin, la RATP coupe les coûts, frenchmorning.com, 20 novembre 2012.

Les fraudeurs de la pensée

Que dire à part le dégoût? Il est déjà écrit qu'on ne touchera jamais le fond. Toutes les forces dominantes à l'œuvre n'ont d'autre but que de nous plonger dans le marasme. Exemple avec le "plan exemplaire" de la SNCF pour "éradiquer la fraude".

Cela se présente comme une évidence, "la fraude va tuer le train". Mais, comme toujours, les choses sont peut-être un peu plus complexes que les évidences pré-mâchées que l'on sert matin, midi et soir aux citoyens-consommateurs. Depuis des décennies, l'État abandonne le train à coup de fermetures de lignes tandis que les financements

publics au système routier sont de plus en plus massifs, mais “la fraude va tuer le train”.

Bien sûr, ce n’est ni l’État ni le système automobile qui tuent le train, “ce sont les fraudeurs”. Bref, un bouc-émissaire bien facile: quand ce ne sont pas les immigrés qui sont la cause de tous les problèmes, ce sont les fraudeurs, à moins que ce soient les mêmes?

Et pour lutter contre la fraude, la SNCF va “bien entendu” lancer une nouvelle “campagne de communication” (pour quelle somme?) et surtout multiplier les tourniquets et autres systèmes de filtrage, désormais même sur les quais des gares. Sans même parler du changement d’un grand nombre de dispositifs anti-fraude déjà existants, mais qui semblent ne pas donner satisfaction (sauf pour les entreprises qui les ont vendus à la SNCF).

Tout part en fait d’une déclaration télévisuelle de la directrice des trains de la SNCF au journal télévisé de France 2 un soir de mars 2015. La directrice des trains de la SNCF récite en effet ce soir-là un laïus qu’on sent mal digéré après surconsommation “d’éléments de langage”: “*La SNCF est une entreprise publique. Ce n’est pas une entreprise gratuite*”. Cela se présente là encore comme une “évidence”, une phrase qui claque pour mieux marquer les esprits. Vous comprenez, le service public, c’est payant! En fait, pour que vous compreniez mieux, c’est un peu comme le service privé, sauf que c’est... public.

Au moment même où la directrice des trains fait cette déclaration gravée dans son cerveau, on sent comme un brin d'indignation dans sa voix. Indignée qu'elle est la dame des trains que des gens puissent penser qu'une entreprise publique pourrait être éventuellement gratuite. Mais, ce qui est extraordinaire, c'est en fait ce qui arrive juste après. Normalement, cette phrase se suffit à elle-même (du moins pour la SNCF). Or, cette dame enchaîne sans aucun temps mort, comme s'il fallait s'empressement de justifier la première phrase, par une autre déclaration prenant à partie les gens sous l'angle: "*les gens honnêtes sont excédés*" (sous-entendu, de payer, eux).

Il est difficile de décrire le caractère ubuesque de la scène, mais on sent que la directrice des trains se rend elle-même compte que sa première phrase (son message essentiel) est tellement hallucinante qu'il faut assurer immédiatement et sans aucun temps mort une sorte de service après-vente consistant à sommer les gens de réagir sous l'angle: "*vous aussi, cher client payant, dites-le que vous êtes excédés!*"

La SNCF est quand même assez extraordinaire. Ses trains, du moins ceux qui restent après plusieurs cures drastiques d'amaigrissement du réseau ferroviaire français, sont de plus en plus chers tandis qu'elle dépense toujours plus d'argent pour contrôler et sanctionner les fraudeurs, et il faudrait que l'on compatisse à son indignation face à la fraude. Cette diatribe montre surtout le contraire de ce qu'elle est

censée prouver. Non, la majorité des clients payants et même réguliers de la SNCF ne sont pas du tout “*excédés par les fraudeurs*” : le fait même d’en appeler publiquement à l’indignation des usagers montre que cela ne va justement pas de soi. Et cela montre au passage dans quel marasme moral se trouve aujourd’hui la SNCF après plusieurs décennies de politique ferroviaire orientée vers le “tout-TGV”.⁸⁰

La SNCF fait gravement fausse route. Non, les fraudeurs ne tuent pas le train et la fraude, estimée par la SNCF à 300 millions d’euros par an, ne représente qu’une goutte d’eau dans l’océan des subventions publiques au transport ferroviaire et routier. Car, enlevez à ce coût de la fraude le prix des campagnes de communication anti-fraude, le prix de l’installation et de l’entretien de tous les systèmes automatiques anti-fraude ainsi que le salaire de tous les contrôleurs, combien coûte alors réellement la fraude?

Les “multi-fraudeurs”, ceux qui ne payent jamais, la SNCF les estime à 22.000 environ. Cela représente quoi au total? Et surtout, comment les faire payer? S’ils sont “multi-fraudeurs”, c’est qu’ils ne payent même pas les amendes. Comment font-ils? En n’ayant jamais de papiers sur eux, ni justificatif de domicile. La SNCF compte-t-elle

⁸⁰Vincent Doumayrou, *La fracture ferroviaire: pourquoi le TGV ne sauvera pas le chemin de fer*, Editions de l’Atelier, 2007.

appeler la police à chaque fois? Et elle en fera quoi la police à chaque fois?

Par ailleurs, si une bonne partie des fraudeurs fraudent, c'est peut-être qu'il y a une raison. Fraudent-ils pour le "fun", pour s'amuser à se faire peur, pour braver la loi? Peut-être fraudent-ils tout simplement parce qu'ils n'ont pas les moyens de payer des tickets de train de plus en plus chers, qu'ils n'ont pas de voiture et pas d'autre moyen pour se déplacer?

Dans la logique de la Société *Nationale* des Chemins de Fer, si on n'a pas les moyens, on ne prend pas le train. Et comme on n'a pas de voiture non plus, on reste chez soi, même si les quelques boulots encore disponibles sont à des dizaines de kilomètres. Comme cela, on devient un véritable "assisté", voire un nouvel élu de la trilogie immigré-fraudeur-assisté.

Qui a dit que la SNCF était encore une entreprise "publique"?

Fraudeurs 2.0

Certains ne veulent plus attendre que les collectivités locales daignent enfin instaurer la gratuité dans les réseaux de transports publics. Ces militants de la gratuité mettent en place des systèmes pour la rendre dès à présent effective. Mobilisés depuis 1998, les militants de la gratuité poursuivent le combat, notamment en créant des mutuelles, et

*“luttent contre ce laboratoire répressif que sont devenus les transports”*⁸¹

Ces mutuelles proposent à leurs adhérents de mutualiser les risques liés à la fraude. Moyennant une faible cotisation mensuelle de chaque adhérent, la mutuelle paye leurs amendes lorsqu'ils se font contrôler dans les transports en commun.

Plusieurs mutuelles de ce type existent dans plusieurs villes de Paris et de province. La plus célèbre et la plus emblématique était celle du Réseau pour l'Abolition des Transports Payants (RATP), qui regroupait au début des années 2000 une quarantaine d'adhérents.

Avec la technologie, on peut aller encore plus loin et certains ont sauté le pas (ou le tourniquet...). Malgré les nombreuses critiques que l'on peut adresser au système technicien en général⁸², si les nouvelles technologies existent, autant les utiliser quand cela peut parfois être utile.

Ainsi, certains fraudeurs ont eu l'idée de créer des applications pour téléphone mobile qui informent en temps réel les usagers des contrôles sur les réseaux de transport. Et bien sûr, ce sont les usagers eux-mêmes qui informent le système dès qu'ils constatent un contrôle, ce qui permet aux autres d'éviter une ligne de bus ou de métro ou même une station à un moment donné.

⁸¹RATP: pour frauder dans les transports en commun, créez votre mutuelle !, Article11, 10 février 2009.

⁸²Jacques Ellul, Le bluff technologique, Hachette, 1986.

Pour une fois, des technologies comme la géolocalisation, souvent accusées de participer au flicage de la société, peuvent se retourner ainsi contre ceux qui sont chargés du flicage, ou du moins dans le cas présent les contrôleurs des transports en commun.

En France, il existe ainsi au moins cinq applications de ce type pour *iphone* sur les villes de Paris, Marseille, Toulouse, Lille et Lyon. On peut supposer que le succès de telles applications repose sur le nombre d'utilisateurs qui les utilisent: plus il y a de monde qui renseigne ces applications et plus les informations qu'elles contiennent sont pertinentes.

Du côté des applications *Android*, il existe *CheckMyMetro* qui rassemble un maximum d'infos sur les réseaux de transports en commun, dont les contrôles en cours. Apparemment, il existe pour l'instant quatre versions de l'application, disponibles pour Paris, Lyon, Lille et Toulouse. À noter, il existe une autre application intitulée "*Rentre avec ton pognon*" (tout un programme) qui propose le même concept pour Paris, Bruxelles, Lyon, Marseille ou Bordeaux.

Aux dernières nouvelles, *CheckMyMetro* est aussi disponible sur l'*Appstore*, dans les mêmes versions que pour *Android*.

A Bruxelles, il y a même un site internet avec comptes Twitter et Facebook associés qui informe en temps réel des contrôles en cours sur le réseau.⁸³

⁸³controlestib.be

Voyons maintenant les arguments des pour et des contre. Les contre sont principalement du côté des sociétés de transports en commun comme la RATP par exemple. Pour eux, cela revient à diminuer les recettes et donc à répercuter les coûts sur les autres usagers, ceux qui payent. Selon eux, cela provoquera à terme une augmentation des prix. Sauf que les prix n'ont pas attendu les applications pour mobile pour augmenter régulièrement, en général une fois par an. L'argument sent donc le réchauffé. En outre, dire que cela va augmenter les prix, c'est pousser en quelque sorte les gens à frauder encore plus.

Du côté des fraudeurs qui mettent au point ce genre d'applications, ce n'est pas l'application qui pousse à la fraude, car elle fournit seulement des informations, libre aux usagers de les utiliser ou pas, à leurs risques et dépend.

À vrai dire, l'argument n'est pas faux, et on pourrait faire un parallèle avec les détecteurs de radars ou autres outils censés informer les automobilistes de la présence de radars sur les routes. Une polémique avait eu lieu sur ce sujet en 2011 et les "informateurs de radars" comme Coyotte par exemple avaient fini par être rendus légaux par une nouvelle réglementation en novembre 2011.⁸⁴

Aussi, s'il est légal pour un automobiliste d'utiliser une application lui permettant d'être informé de la présence, même indirecte, d'un radar

⁸⁴Stéphane Long, Avertisseur de radars : les détails du projet d'interdiction, 01net.com, 13 mai 2011.

sur la route, pourquoi un usager des transports en commun ne pourrait-il pas utiliser une application lui permettant d'être informé de la présence de contrôleurs sur les réseaux de transports publics?

Enfin, on peut voir dans ces applications un argument qui au bout du compte milite pour la généralisation de la gratuité des transports en commun. Car, si un maximum de gens les utilisent et se mettent à frauder, les réseaux de transports en commun se mettront à financer en pure perte un système de contrôle qui ne sert plus à rien. C'est un peu le jeu du chat et de la souris, sauf que maintenant, les souris ont des téléphones portables.

Prochaine étape: Dunkerque

Dunkerque sera-t-elle la prochaine ville française à passer à la gratuité des transports en commun? C'était une des promesses électorales du maire élu et il semble bien que la gratuité soit désormais sur la bonne voie.

Dunkerque, c'est plus de 90.000 habitants, et même 200.000 habitants pour la communauté urbaine. Or, le nouveau maire de Dunkerque et président de la Communauté urbaine depuis avril 2014, Patrice Vergriete, semble décidé à mettre en place la gratuité des bus.

Depuis son élection, les réunions publiques se sont multipliées, et il y a même un magnifique

dossier de concertation⁸⁵ qui a été produit par les services techniques et qui propose, tout simplement:

- la refonte du réseau de transport public pour mettre près de 120.000 habitants à moins de 300 mètres d'une ligne de bus fréquente;

- de permettre à la majorité des habitants de l'agglomération de se rendre au centre de l'agglomération en moins de 20 minutes;

- la mise en place d'un service public universel, cela passe par la gratuité;

- le doublement du nombre d'usagers du bus d'ici à 2020.

La bonne surprise pourrait donc venir de Dunkerque, où Patrice Vergriete, une sorte de transfuge socialiste, milite toujours pour la gratuité.⁸⁶ Apparemment, la gratuité des transports en commun s'appliquera déjà tous les week-ends à partir de septembre 2015 et deviendra totale à partir de 2018...

Qui est donc Patrice Vergriete? Polytechnicien, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées et docteur es aménagement, on ne peut pas dire qu'il s'agit d'un dangereux illuminé. C'est en outre assez remarquable quand on sait que les X-Ponts font partie des principaux responsables du système

⁸⁵Dk'Plus de mobilité, dossier de concertation, dk-mobilite.fr, 2014.

⁸⁶Dk'Plus : la gratuité au cœur des débats, Le Phare Dunkerquois, 8 avril 2015.

automobile actuel. Sur son blog, il vante même les avantages de la gratuité des transports en commun.⁸⁷

Et il semble bien que la gratuité soit un moyen de relancer les transports en commun à Dunkerque, à la peine avec seulement 5% des déplacements qui se font actuellement en bus. A vrai dire, à 5% de part modale, on ne peut guère descendre plus bas, sauf à supprimer définitivement les bus.

En outre, à Dunkerque, la vente de billets et d'abonnements représentait un peu plus de 4 millions d'euros en 2013 pour un budget transport proche de 52 millions d'euros, dont 35 millions d'euros pour les bus. La vente des tickets représente donc environ 10% seulement du coût total des transports en commun.

Où va-t-on trouver les 4 millions d'euros qui manqueront dans le cas du passage à la gratuité? Certains imaginent déjà le pire: augmentation générale et monstrueuse des impôts, pillage des livrets A des grands-mères, banques dévalisées, etc. Apparemment, selon le maire Patrice Vergriete, la solution sera plus simple: augmentation du Versement Transport payé par les entreprises.

C'est quand même assez étonnant, les opposants à la gratuité nous disent en substance que les transports payants sont le seul moyen de financer le développement des transports en commun. Sauf qu'on voit surtout des villes où les transports en commun sont payants et où la part modale n'en finit

⁸⁷www.patricevergriete.fr

plus de baisser... jusqu'à atteindre des taux proches de 5%. Arrivé à ce niveau-là, la question du payant ou du gratuit n'a plus beaucoup d'importance car, si rien n'est fait rapidement, c'est l'existence même des bus qui est en cause!

Comme le disait autrefois un président de la république, le tournant des transports publics, c'est maintenant!

Le tournant des transports publics

Selon les “professionnels de la profession”, la situation est grave. Malgré une croissance importante à la fois des réseaux de transports en commun et de leur usage, les recettes ne rentrent plus, menaçant l'équilibre du secteur et donc l'avenir des transports en commun.

Un sondage réalisé par l'IFOP pour le compte de l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) et de son observatoire de la mobilité, montre que les transports en commun n'ont peut-être jamais été autant utilisés par les gens depuis la massification de l'automobile. 50% des Français utilisent régulièrement le transport public et ce taux monte

même à 76% en Île-de-France et 70% dans les grandes villes françaises.⁸⁸

Bien entendu, c'est un sondage et non pas la part modale exacte des transports publics, mais cela corrobore les bons chiffres des transports en commun depuis plusieurs années.

Depuis le retour du tramway et suite à la crise économique et énergétique, le transport en commun a plutôt le vent en poupe. Au cours de la dernière décennie, l'offre de transport public a progressé de 30% passant de 548.000 à 710.000 kilomètres. Le nombre d'habitants ayant accès à un réseau de transport urbain, est passé quant à lui de 19,7 millions en 2003 à 21,8 millions en 2013, soit une progression de près de 11%.

En outre, on constate une forte augmentation des cadres et des professions intermédiaires dans les transports collectifs: près d'1 million d'utilisateurs de plus depuis 2001.

Quant au tramway, certains oiseaux de mauvaise augure prédisent sa fin prochaine en expliquant "*qu'il est passé de mode*" alors que les chiffres montrent tout autre chose.⁸⁹ Les lancements de nouveaux tramways ou les extensions de réseaux se poursuivent sur la période récente. L'année 2012 a

⁸⁸Robert Viennet, Sondage: des transports urbains plébiscités, mais pas payés à leur juste prix, mobilicites.com, 28 octobre 2014.

⁸⁹Olivier Razemon, Municipales: la malédiction du tramway, Le Monde, 1er avril 2014.

même enregistré un “record” avec 107 km de lignes de tramway ouvertes.⁹⁰

À la veille d’une crise sans précédent?

Tout va donc pour le mieux dans le meilleur des mondes possibles, sauf que le transport public semble être aujourd’hui à la veille d’une crise sans précédent. Le problème de fond qui sommeille et qui risque de bientôt nous exploser à la figure consiste dans le financement du transport public.

Historiquement, le transport public urbain possède trois sources principales de financement, la tarification des usagers, le financement des collectivités locales par le biais des impôts locaux et le Versement Transport, taxe payée par les employeurs. Or, sur la période récente, la part prise par la tarification des voyageurs, déjà faible à la base, tend à baisser. En 2003, selon l’UTP, la part acquittée par les recettes tarifaires était de 39%, contre seulement 31% en moyenne en 2013.

Et encore, ce chiffre de l’UTP paraît très important si on le compare à d’autres chiffres fournis par le Sénat pour l’année 2008.⁹¹ Selon cette

⁹⁰Guy Bourgeois, Une brève histoire du transport public en France, Centre national de la fonction publique territoriale, 10 février 2014.

⁹¹Les transports publics locaux en France : mettre les collectivités territoriales sur la bonne voie, Rapport d’information n° 319 (2011-2012) de M. Yves KRATTINGER, fait au nom de la délégation aux

autre source, la part des contributions des usagers atteint 20% seulement des dépenses. Alors, quelle est la part réelle de la tarification des usagers dans le financement des transports publics urbains, 20 ou 30%? À vrai dire peu importe, l'important est de comprendre que cette part tend à baisser sur la période récente.

Cette baisse étonnante de la part liée à la tarification est due au fait qu'en dix ans les tarifs du transport public ont baissé de 4,75% en moyenne en euros courants alors que dans le même temps le prix de tous les autres services publics marchands progressaient plus vite que l'inflation: enlèvement des ordures ménagères + 62%, distribution de l'énergie + 59%, de l'eau + 30%. Même les cantines ont augmenté de 22%. Cela peut sembler contre-intuitif, car tout le monde a l'impression que le prix des tickets et des abonnements augmente sans cesse, mais en fait le coût des transports publics augmente moins vite que l'inflation.

Pourquoi cette modération relative? Sans entrer dans le détail du calcul économique, on peut éventuellement parler de la sensibilité de la tarification des transports en commun. Sensibilité politique d'une part et surtout élasticité du prix au regard de la concurrence modale. Dit autrement, si le coût d'enlèvement des ordures ménagères augmente de 62%, les gens n'ont pas vraiment d'alternatives,

collectivités territoriales, déposé le 31 janvier 2012, senat.fr.

alors que si le coût des transports en commun augmente de 62%, il est toujours possible de se mettre au vélo ou à la voiture.

Quant aux deux autres sources de financement des transports publics urbains, les impôts locaux et le Versement transport, elles se sont assez largement asséchées suite à la crise. Les collectivités locales sont de plus en plus endettées, l'État met de moins en moins la main à la poche et le patronat est allergique à toute augmentation du Versement transport.

Dans le même temps, la dépense par voyage a progressé de 6% en dix ans. En cause, une desserte de plus en plus coûteuse des populations liée à l'étalement urbain et à la dédensification. En effet, si le nombre d'habitants ayant accès à un réseau de transport urbain a augmenté de 11% en dix ans, le kilométrage a augmenté quant à lui de 30% et la surface desservie de 48%! Dit autrement, pour toucher "seulement" 11% d'habitants en plus en dix ans, il a fallu augmenter la surface couverte par les transports en commun de près de 50%.

La spirale du déclin

Le transport public urbain se retrouve donc pris en tenaille, entre des coûts qui augmentent et des recettes qui se tarissent, malgré la croissance du nombre d'usagers.

Or, la menace est très claire. Pour les "professionnels de la profession" qui raisonnent

dans le cadre du système actuel, il n'y a que deux solutions à ce problème: diminuer l'offre et/ou augmenter les tarifs. Avec le risque de voir la fréquentation des transports en commun s'effondrer, et donc la situation s'aggraver encore plus. C'est ce que l'on peut appeler la "spirale de déclin": le transport public n'est plus "rentable", donc on baisse l'offre et on augmente les prix, il y a encore moins de gens qui utilisent les transports en commun, les recettes continuent de s'effondrer et le transport public devient encore moins "rentable". Au bout de quelques années, on se retrouve avec des transports publics anémiques coûtant une fortune aux usagers. Résultat: plus personne ne les utilise!

C'est pourquoi, il est plus que jamais nécessaire de se méfier des propositions des "amis des transports en commun" qui, sous prétexte de vouloir les sauver, militent pour une augmentation des tarifs. À terme, cette politique mène à l'abandon des transports en commun. Les vingt dernières années ont montré que les transports en commun pouvaient dépasser la clientèle de ceux qu'on appelle les captifs (ceux qui les utilisent parce qu'ils n'ont pas le choix). Aujourd'hui, les trois quarts des utilisateurs des transports en commun possèdent une voiture et peuvent donc assez vite changer de mode de déplacement si les tarifs deviennent trop élevés.

Si on suit les "professionnels de la profession", on risque bien de se retrouver avec les transports en commun des années 1970, utilisés seulement par les

captifs, en général les populations pauvres bénéficiant d'une tarification sociale.

Le paradoxe de la gratuité

C'est pourquoi, si l'UTP a raison d'alerter le public sur le financement des transports en commun, ce n'est probablement pas de son côté qu'il faut chercher une solution pérenne pour sortir de cette impasse.

Paradoxalement, et si la solution au problème structurel du financement des transports en commun était dans la gratuité? Avec la gratuité des transports en commun, on s'assure une fréquentation constante ou même une augmentation de la fréquentation, ce qui correspond aux objectifs nationaux en matière de diminution de la pollution et des émissions de CO₂.

Mais, pour mettre en place et garantir la gratuité des transports en commun urbains sur le long terme, il faut répondre à au moins deux préalables:

- Arrêter une politique de l'offre qui nuit aux transports en commun;
- Trouver des sources de financement pérennes.

Ne plus augmenter l'offre, mais l'améliorer

Pourquoi faut-il stopper l'extension de l'offre de transports en commun? Pour les raisons évoquées plus haut: désormais, une vingtaine de millions de personnes a un accès direct au transport collectif urbain. Toute extension de l'offre se fait désormais à un prix exorbitant au regard des moyens et de la

rentabilité même des transports en commun. Dit autrement, ce n'est pas aux transports en commun de payer la facture de l'étalement urbain provoqué par la massification de l'automobile. Les transports en commun ont besoin d'une densité minimale de population pour être efficaces et cela n'a pas de sens d'investir des millions pour desservir des zones périurbaines à faible densité.

Mais, ne pas développer l'offre au-delà de son périmètre actuel ne signifie pas un arrêt des investissements pour améliorer la qualité de l'offre existante, en termes de matériel, de fréquence et de capacité. Et tout ceci a bien entendu un coût.

Financer la gratuité

Le second point, et le plus décisif concernant la mise en place de la gratuité, concerne bien évidemment le financement. Où va-t-on trouver l'argent pour financer la gratuité? La question du financement de la gratuité est pourtant une question jamais *réellement* traitée, autant par les partisans que par les opposants à la gratuité. Les premiers veulent la gratuité sans se préoccuper du coût d'une telle mesure alors que les seconds crient en général au coût monstrueux d'une telle mesure... sans jamais donner une seule donnée chiffrée. La réalité, c'est que la gratuité a bien évidemment un coût et qu'en outre, on peut l'estimer.

Donc, avant de savoir où il faut prendre l'argent pour financer la gratuité, il semble nécessaire de

savoir à peu près quel est le budget nécessaire. Il n'est pas évident d'avoir une idée précise du budget global du transport public urbain en France, mais si on se réfère au Sénat, une source plutôt sérieuse, on peut l'estimer à environ une quinzaine de milliards par an pour l'ensemble des réseaux de transport public urbain en France (y compris le réseau francilien qui représente à lui seul pas loin du tiers de cette somme).⁹²

Si on retient l'idée que la tarification du transport public représente environ 20 à 30% de ce budget total, cela représente donc 3 à 4,5 milliards d'euros par an. On serait tenté de dire "seulement"?

Pour financer la gratuité, il ne paraît donc même pas nécessaire d'augmenter les impôts ou le versement transport. Il faut prendre l'argent au système le plus nuisible qui soit d'un point de vue environnemental et qui se trouve en concurrence frontale avec les transports en commun, à savoir le système automobile.

Et en la matière, les sources financières sont particulièrement importantes. Déjà, en alignant le prix du diesel sur le prix de l'essence, ce qui semble couler de source quand on sait que le diesel est un "cancérogène certain" et qu'il ne devrait donc pas être subventionné⁹³, cela fournirait une rentrée

⁹²Ibid

⁹³Lamia Benbrahim-Tallaa, Robert A Baan, Yann Grosse, Béatrice Lauby-Secretan, Fatiha El Ghissassi, Véronique Bouvard, Neela Guha, Dana Loomis, Kurt Straif, Volume

fiscale que l'on peut estimer à environ 7 milliards d'euros par an.⁹⁴ Avec une seule mesure, qui paraît de bon sens d'un point environnemental et de santé publique, on trouve donc de quoi financer largement la gratuité du transport public urbain en France.

Ensuite, il est désormais acquis que le barème fiscal kilométrique est surestimé d'environ 30% par rapport au coût d'usage de l'automobile.⁹⁵ Une simple baisse de ce barème de 30% permettrait de gagner encore quelques centaines de millions d'euros tous les ans. Également, on pourrait aussi se poser la question de la pertinence d'un système fiscal (les frais kilométriques) qui pousse à l'utilisation de la voiture, sans parler de la fraude qu'un tel système provoque ou de la prime à l'étalement urbain que cela constitue. Ainsi, si on supprimait tout simplement cette niche fiscale anti-écologique en mettant tout le monde au régime forfaitaire, le gain se chiffrerait alors probablement en milliards.

Par ailleurs, si on arrêta la farce qui consiste à verser des sommes colossales aux automobilistes

105: Cancérogénicité des gaz d'échappement des moteurs diesel et des moteurs essence ainsi que de certains nitroarènes, CIRC, Lyon, France, 2013.

⁹⁴Marcel Robert, Diesel: on va continuer à mourir, carfree.fr, 7 février 2013.

⁹⁵LGV: la FNAUT s'étonne des intentions du gouvernement, Communiqué de presse de la FNAUT, 12 juillet 2012.

pour qu'ils achètent des voitures hybrides ou électriques tout aussi polluantes que les autres, on récupérerait là encore quelques centaines de millions d'euros tous les ans.⁹⁶ Et, de manière plus générale, si on arrêta de financer à fonds perdus la filière de la voiture électrique, sous perfusion d'argent public depuis plusieurs années maintenant, on gagnerait sans doute de quoi financer de nombreux projets d'amélioration de l'offre de transports publics.

Enfin, si on mettait en place quelque chose qui ressemble vraiment à une "vignette automobile" ou une "taxe d'immatriculation" et soit réellement proportionnel au coût des véhicules et donc au pouvoir d'achat des automobilistes, on pourrait engranger là aussi des sommes considérables tout en respectant l'équité et la justice sociale (en faisant payer plus l'automobiliste "riche" que le "pauvre"). N'oublions pas que certains pays font payer très cher à leurs automobilistes le simple droit de rouler en voiture. Ainsi, au Danemark par exemple, cette "taxe d'immatriculation" atteignait 15.659 euros en 1999!⁹⁷

Certains expliquent que seuls les pays ne bénéficiant pas d'une industrie automobile mettent en place ce type de taxe. Sauf que l'on sait

⁹⁶Marcel Robert, La voiture électrique socialiste, carfree.fr 20 octobre 2014.

⁹⁷Proposition de directive du Conseil concernant les taxes sur les voitures particulières, COM (2005) 261 final du 05/07/2005, senat.fr.

désormais qu'il y a de moins en moins d'industrie automobile en France.⁹⁸ Moins de la moitié des voitures dites "françaises" sont désormais produites en France et ce chiffre baisse d'année en année. À vrai dire, en finançant l'achat des voitures en France, on finance désormais surtout l'emploi à l'étranger.

Enfin, n'oublions pas les péages urbains, mis en place avec succès dans de nombreuses villes européennes, qui pourraient largement participer au financement de la gratuité des transports en commun. Il s'agit d'ailleurs de deux mesures pleinement complémentaires, à savoir faire payer les automobilistes pour pénétrer en voiture dans les zones urbaines tout en leur offrant la gratuité du transport public comme alternative.

Tous les économistes savent que l'automobiliste ne paye pas les externalités négatives provoquées par sa voiture. Malgré ce qu'il pense en général, l'automobiliste est subventionné avec de l'argent public quand bien même il s'agit d'un mode de déplacement privé particulièrement polluant et destructeur. Et dans le même temps, on fait payer les usagers des transports en commun et on débat plus ou moins régulièrement de l'opportunité d'augmenter leurs tarifs!

Ceci dit, n'oublions pas les autres sources de financement du transport public. Concernant les collectivités locales, on nous dit qu'elles n'ont plus

⁹⁸France, où est partie ton industrie automobile ?, Le Point, 2 juin 2014.

de sous et qu'elles ne peuvent plus augmenter les impôts. Déjà, simple constatation, mais les impôts locaux n'en finissent pas d'augmenter année après année. Il y a donc des priorités... autres que le transport en commun. Si on regarde le budget des collectivités locales, l'argent affecté au système routier est sans commune mesure avec ce qui est attribué aux transports en commun.

Autre problème, le budget routier des Conseils Généraux est gigantesque alors qu'ils financent très peu les transports en commun et pas du tout le transport public urbain. En d'autres termes, parler financement, c'est avant tout parler politique, à savoir quels sont les arbitrages réalisés entre les modes de déplacement. Depuis des décennies, l'argent public va prioritairement à la route et à la voiture et on s'offusque sans cesse du "coût invraisemblable des transports en commun".

En fait, tout se passe comme si on voulait nous faire croire que le transport public représentait un coût faramineux que les gens ne seraient pas prêts à payer. Sauf qu'il paraît "normal" à tout le monde de financer les routes et les autoroutes depuis des décennies avec de l'argent public.

« Il n’y a pas de repas gratuit », seulement des routes gratuites...

Dans le même ordre d’idées, la gratuité des transports en commun hérisse le poil de tous les libéraux qui voient là une “bolchévisation” sans précédent et inacceptable de l’économie alors que ces mêmes libéraux sont beaucoup moins critiques sur le fait que l’ensemble des routes françaises soient tout simplement gratuites. Si on suit à la lettre leur système économique, chaque chose a un coût et, comme le disait Milton Friedman, “*il n’y a pas de repas gratuit*”. Que diraient-ils si on installait des portiques sur l’ensemble des routes françaises afin de faire payer les automobilistes pour l’usage qu’ils en font?

Enfin, il reste les employeurs ou, plus précisément, leurs représentants regroupés au sein d’une amicale que l’on appelle MEDEF. Leur cas est assez simple, ils payent toujours trop, ne reçoivent jamais assez et sont prêts à délocaliser dans la demi-heure s’ils n’obtiennent pas satisfaction quant à leurs revendications. Comment peut-on traiter sérieusement avec ces gens-là? Ils sont sans doute les premiers bénéficiaires d’un système efficace de transports publics, c’est pourquoi la Loi, dans sa grande sagesse, leur impose de payer le Versement transport depuis 1971. Si on les écoutait, il faudrait supprimer le Versement transport, ou même leur donner de l’argent pour qu’ils daignent rester en

France. À vrai dire, cela existe déjà sous le nom de Pacte de Responsabilité.

Soyons sérieux, le Versement transport est non seulement fondamental, mais il a vocation à augmenter. Et si on est à la recherche d'idées nouvelles pour augmenter le Versement transport, on pourrait envisager par exemple de le moduler de manière proportionnelle au nombre de délocalisations: plus vous délocalisez d'emplois et plus vous payez de Versement transport.

Par ailleurs, il semble intéressant de réfléchir au lien entretenu entre patronat et gratuité des transports en commun. Pendant très longtemps, de nombreuses entreprises finançaient entièrement des systèmes de transports en commun pour leurs employés. Tombés plus ou moins en désuétude en Europe, de tels systèmes reviennent en force aux États-Unis dans le secteur de la haute-technologie, où les géants d'Internet comme Google ou Facebook mettent en place des bus privés gratuits pour leurs employés en parallèle d'un système public de transports en commun qui tombe en décrépitude.⁹⁹ Le patronat a tout à fait les moyens de financer les transports en commun, alors autant que ce soit un système public qui profite à tous plutôt qu'un système privé réservé à des privilégiés.

Pour finir, il reste encore de nombreuses niches fiscales inacceptables dans le domaine des

⁹⁹Hubert Guillaud, De quoi les Google bus sont-ils le symptôme ?, Le Monde, 14 février 2014.

transports. Ainsi, un seul exemple, la non-taxation du kérosène consommé en transport aérien intérieur est tout simplement scandaleuse, c'est à la fois une prime accordée au transport aérien et une prime accordée au cancer du poumon. Taxons le kérosène pour financer les transports urbains.

Ainsi, comme on peut le voir, le transport public est aujourd'hui probablement à un tournant. La question de son financement est plus que jamais d'actualité et les solutions habituelles sont connues, à savoir augmenter les tarifs jusqu'à rendre son coût prohibitif et son usage marginal, réservé à une population de captifs bénéficiant d'une tarification sociale conçue par les décideurs comme une "aumône aux pauvres" dans le cadre du "droit au transport"».

Est-ce ce que nous voulons à l'heure où la pollution automobile reste dévastatrice malgré les soi-disant innovations technologiques des constructeurs de voitures? Est-ce le bon choix au moment où les émissions de CO₂, en particulier du secteur des transports, continuent d'augmenter?

Ne nous trompons pas, ce n'est pas le pseudo-virage de la voiture électrique qui apportera la solution aux multiples problèmes posés par la massification automobile. Hybride ou électrique, cela reste des voitures polluantes incapables d'assurer un transport de masse comme peut le faire le transport public.

C'est pourquoi, seule la gratuité des transports en commun peut nous permettre de répondre aux enjeux actuels. Il est désormais nécessaire d'opérer un saut conceptuel, et de passer d'une logique de pénurie à un réel système universel de transport public, accessible, massif et gratuit. Le coût et le financement du transport public ne sont pas un problème, mais bien plutôt la solution.

Comme on a pu le voir, nous sommes capables de subventionner largement la filière de la voiture électrique, une filière pourtant hasardeuse d'un point de vue technico-financier et surtout qui ne répond pas aux enjeux actuels. Par ailleurs, si on passait d'un système qui subventionne largement le transport automobile depuis des décennies à un système où la priorité serait réellement accordée au transport public, la gratuité ne serait dès lors plus un problème, mais juste une évidence.

Annexe: La gratuité dans le Monde

Le tableau suivant regroupe l'ensemble des villes dans le Monde ayant mis en place la gratuité des transports publics urbains. Il est issu de la page Wikipédia traitant de la question de la gratuité.¹⁰⁰

Europe

France

Ville	Population	Mise en place
Aubagne	45 800	2009

¹⁰⁰https://fr.wikipedia.org/wiki/Gratuité_des_transports_en_commun

Ville	Population	Mise en place
Bar-le-Duc	19 415	2008
Boulogne- Billancourt	116 220	1992
Castres	82 850	2008
Chantilly	11 193	1992
Châteaudun	13 216	2008
Châteauroux	76 455	2001
Cluses	18 423	2009
Colomiers	35 784	1971
Compiègne	74 064	1975
Crépy-en- Valois	14 091	2011
Figeac	10 727	2003
Gaillac	13 629	2014
Gap	40 475	2005
Graulhet	11 890	2013
Issoudun	22 983	1989
Libourne	24 395	2010
Manosque	22 918	2010
Mayenne	14 279	2002

Ville	Population	Mise en place
Muret	71 869	2009
Neuves- Maisons	23 382	2007
Noyon	14 174	2008
Pont-Sainte- Maxence	12 059	2006
Saint- Brévin-les-Pins	12 570	2008
Senlis	16 950	2000
Vitré	64 859	2001

Estonie

Ville	Population	Année
Tallinn	424 445	2013
Keila	9 430	2013
Türi	6 053	

République tchèque

Ville	Population	Année
Třeboň	8 700	2002

Ville	Population	Année
Hořovice	6 800	2008
Frydek- Mistek	58 200	2011

Royaume-Uni

Ville	Population	Année
Sheffield	530 300	2007
Rotherham	117 262	2007
Bradford	295 000	
Manchester	511 852	

Suède

Ville	Population	Année
Avesta	14 506	2012
Hallstaham mar	15 038	2012
Kiruna	18 154	2011

Autres pays européens

Ville	Population	Année
Lübben, Allemagne	14 346	

Ville	Population	Année
Templin, Allemagne	16 063	
Hasselt, Belgique	74 694	1997
Mons, Belgique	93 366	1999
Læsø, Danemark	1 969	
Manises, Espagne	30 508	2004
Torre Vieja , Espagne	101 381	2011
Mariehamn, Finlande	11 397	2000
Akureyri, Islande	17 754	2008
Gostyń (ville), Pologne	20 589	2014
Żory, Pologne	62 625	2014
Lugoj, Roumanie	45 217	2013
Ploiesti, Roumanie	229 285	2014

Amérique

Brésil

Ville	Population	Année
Agudos, SP	34 532	2011
Ivaiporã, PR	31 812	2011
Monte Carmelo, MG	45 799	1994
Porto Real, RJ	16 574	2011
Potirendaba, SP	15 449	1998
Paulinia, SP	84 577	2013
Muzambinho, MG	21 975	2011
Pitanga, PR	32 645	2012

Canada

Au Québec, les villes de Chambly, Richelieu, Carignan, puis Sainte-Julie, Candiac, La Prairie et Saint-Philippe, à proximité de Montréal, ont mis en place des lignes de bus gratuites.

États-Unis

Ville	Population	Année
Commerce (Californie)	12 568	
Boone (Caroline du Nord)	17 122	1981
Chapel Hill (Caroline du Nord)	76 815	2002
Clemson (Caroline du Sud)	12 364	
Corvallis (Oregon)	54 890	2011
Island County (Washington)	81 054	1987
Hanover (New Hampshire)	10 850	
Portland (Oregon)	583 776	1975

Table des matières

Introduction.....	7
Changer de modèle de transport.....	13
Vers une définition de la gratuité.....	25
Polluez en voiture, on vous récompensera !	42
Quel effet sur la fréquentation?.....	47
Liberté, égalité, gratuité.....	55
Journée nationale du transport public gratuit.....	65
Les opposants à la gratuité.....	71
Tallinn, “capitale mondiale de la gratuité”	
101	
Régie Autonome des Transports Privés....	111
Les fraudeurs de la pensée.....	116
Prochaine étape: Dunkerque.....	125
Le tournant des transports publics.....	129
Annexe: La gratuité dans le Monde.....	146

Carfree France Editions 2015
carfree.fr

