

## LE MATCH

# Gratuité dans les transports en commun : une fausse bonne idée ?

Chaque jeudi, c'est Le Match. On confronte deux opinions autour d'une question... et à vous de forger votre propre point de vue// Aujourd'hui, le débat porte sur la gratuité dans les transports en commun, avec des initiatives qui se multiplient, mais qui ne mettent pas tout le monde d'accord...



Pour ou contre les transports publics gratuits ? Pour se faire un avis, lisez plutôt les arguments défendus par Jean Sivardière, vice-président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) et Arnaud Passalacqua, professeur en aménagement de l'espace et urbanisme à l'Ecole d'urbanisme de Paris. (iStock)

Par **Léa Taieb**

Publié le 7 janv. 2021 à 12:54

Pendant les fêtes, certaines villes comme Angers ou Brest ont expérimenté les transports gratuits, un vrai plus pour les commerces de centre ville, qui espèrent que la mesure sera pérennisée. De fait, de plus en plus de villes se posent la question, voire l'envisagent sérieusement, à l'instar de Montpellier : le nouveau maire Michaël Delafosse a promis la gratuité pour tous les métropolitains 7j/7 d'ici à la fin de son mandat en 2024.

Le débat revient en force à l'approche des élections régionales. Audrey Pulvar, candidate pressentie en Ile-de-France, a défendu à plusieurs reprises ces dernières semaines la gratuité dans les transports en commun. « *C'est une question de justice sociale, d'accompagnement des classes populaires dans la transition écologique et de désenclavement des territoires* », explique-t-elle. A gauche également, Julien Bayou, candidat EELV déclaré, a rétorqué que c'était une « **fausse bonne idée** », et que la gratuité ne devait s'appliquer qu'aux plus démunis.

En 2019 déjà, 108 candidats aux municipales avaient intégré cette mesure à leur programme. Suite à cela, le Sénat avait étudié la proposition pour conclure que la gratuité n'était finalement pas souhaitable. « Elle n'a qu'une capacité limitée à engager une transformation en profondeur de la société et de l'espace », précisait Guillaume Gontard, sénateur de l'Isère.

En dépit de ces conclusions, une trentaine de villes (Niort, Gap, Châteauroux) ont adopté la gratuité. C'est le cas de Dunkerque. Après deux ans d'expérimentation, le bilan de la ville est plutôt positif. En juin 2020, les bus enregistraient une hausse de fréquentation de 70 % en semaine et de 140 % le week-end.

Alors que la mesure semble particulièrement populaire auprès des électeurs, la gratuité des transports a-t-elle un intérêt social et écologique ? Est-elle seulement finançable ?

A chacun ses arguments.

**POUR : Arnaud Passalacqua, professeur en aménagement de l'espace et urbanisme à l'Ecole d'urbanisme de Paris**

« La gratuité dans les transports en commun, ce n'est pas nouveau. Ce dispositif est expérimenté depuis les années 70, depuis que plusieurs petites villes de France l'ont mise en place. Et quand une ville innove, elle peut en entraîner plusieurs autres dans son sillage.

Aujourd'hui encore et depuis la campagne des dernières élections municipales, de plus en plus d'élus s'emparent de la question. Suite à la crise des gilets jaunes, il est normal que dans les conseils municipaux, on veuille garantir plus de justice sociale. Avec cette mesure, les plus pauvres ne seront plus stigmatisés. S'ils n'osent pas toujours demander à payer un tarif social, ils n'auront plus à le faire. Tout le monde sera logé à la même enseigne, un signal positif pour le vivre-ensemble.

La gratuité aura aussi des conséquences positives sur le travail du conducteur (de bus ou de tramway). Aujourd'hui, il est en charge de contrôler le comportement des passagers. À bord du bus, il doit vérifier s'ils ont validé ou non leur titre de transport et en même temps assurer la conduite. L'instauration de la gratuité transformera la relation entre le conducteur et les voyageurs. Elle ne sera plus aussi conflictuelle mais plus apaisée. L'ambiance a de grandes chances de s'améliorer dans les différents transports.

Mais, la gratuité pour être favorable dépend de plusieurs conditions : la taille du réseau, les coûts fixes, la qualité des infrastructures et la part des recettes voyageurs. À Dunkerque, par exemple, la gratuité a pu trouver un sens : les usagers ne participaient

qu'à hauteur de 12 % aux recettes des compagnies de transport, donc au niveau du budget de la ville, c'est un manque-à-gagner facile à absorber. Aussi, Dunkerque a investi 60 millions d'euros pour rénover les bus et les couloirs de bus, pour accueillir la gratuité dans de bonnes conditions. Autre argument : dans cette ville de 200.000 habitants (chiffre de la communauté urbaine de Dunkerque, le périmètre pertinent pour les transports collectifs), les transports ne sont pratiquement jamais saturés, on assiste peu à un afflux massif de voyageurs contrairement à ce que l'on peut voir en Ile-de-France.

Selon moi, pour que la gratuité des transports puisse véritablement avoir un impact, la mesure doit s'inscrire dans le cadre d'une politique publique plus large et complexe. Le territoire ou la ville doit se poser la question de l'urbanisme : pourquoi les gens bougent ? Pour quelles activités ? Comment organiser les territoires autrement pour limiter les déplacements ? Comment inciter les personnes à prendre les transports en commun et non la voiture ? »

**CONTRE : Jean Sivardière, vice-président de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT)**

« Après les petites et moyennes agglomérations, la gratuité des transports gagne aujourd'hui celles de plus de 100.000 habitants. Mais, cette démarche n'est pas souhaitable.

À court terme, l'instauration de la gratuité est une initiative qui plaît au public (et aux électeurs). C'est à moyen terme qu'elle entraîne une paupérisation du transport collectif. Pourquoi ? Les élus, dans l'incapacité d'augmenter le versement mobilité des entreprises ou les impôts locaux au-delà d'un certain seuil, sont obligés de réduire les investissements ou l'offre, donc pénalisent les entreprises ou les usagers. Ajoutons que la gratuité coûterait cher : 65 millions d'euros par an à Grenoble, le double à Lille et jusqu'à 3 milliards en région parisienne.

En plus d'être hors de prix, la gratuité n'est pas utile. Elle n'améliore pas le sort des personnes sans ressources, qui en général peuvent déjà se déplacer gratuitement grâce à une tarification solidaire, indexée sur le quotient familial, qui assure à chacun le

« droit à la mobilité » et augmente son pouvoir d'achat. Elle n'a quasiment aucun effet sur l'automobiliste qui continue à utiliser sa voiture. Seule une amélioration forte de l'offre de transport public et des contraintes apportées à l'usage de la voiture peuvent l'influencer. La gratuité attire surtout des piétons et des cyclistes.

La gratuité généralisée à tous les usagers est injuste. L'utilisateur solvable ne paie plus, alors que la dépense de transport est une part faible de son budget. L'habitant pauvre, lui, ne peut plus bénéficier des avantages collectifs du transport public. Notons aussi que la gratuité dans les petites villes, où le transport public reste médiocre faute de moyens financiers, accentue la fracture avec les métropoles où les habitants disposent de bons services et où la place de la voiture diminue peu à peu.

Enfin, préconiser aujourd'hui la gratuité est doublement incompréhensible. D'une part, on observe une demande croissante de mobilité (hors crise sanitaire évidemment), d'où la nécessité, évidente en région parisienne et dans les métropoles de province, d'investir massivement dans les transports publics de grande capacité. D'autre part, les collectivités locales sont confrontées à une crise financière sans précédent du fait de la baisse brutale du versement mobilité des entreprises et des recettes des exploitants. Pourquoi alors priver le transport collectif des recettes de ceux qui peuvent payer ? »

**Léa Taieb**

