

La gratuité des transports en commun est une question qui est aujourd'hui en débat dans le monde entier.

Elle concerne au hasard, le centre ville de Bradford et Manchester en Grande Bretagne, l'ensemble du réseau de bus en Estonie depuis 2018 s'ajoutant à la totalité des transports de la capitale Tallin pour les habitants, la totalité des bus, tramways et trains au Luxembourg dès le 1er mars 2020 (sauf 1ère classe et trajets transfrontaliers). Elle se développe, avec des études, des tests comme ceux qui vont être faits dans cinq villes allemandes : Bonn, Essen, Herrenberg, Reutlingen et Mannheim.

En France il y a des villes qui font bien plus que les annonces d'étude de gratuité faites à Paris par Anne Hidalgo, elles la mettent en pratique.

Elles sont plus de 20 villes dans lesquelles la gratuité est totale, bien au delà de la tarification sociale, une gratuité condescendante destinée aux « pauvres ».

Ce sont le plus souvent des agglomérations de moins de 100 000 habitants, comme le pays d'Aubagne (12 communes, 100 000 habitants depuis 2009), Châteauroux (70 000 depuis 2002), Compiègne (70 000 hab depuis, gratuité depuis les années 70, sauf WE et certains lignes accessibles à certains lycéen-e-s), la plus grande étant Dunkerque, une agglomération de 200 000 habitants qui est passée en gratuité totale en septembre 2018. Le sujet est tellement actuel que le Groupement des autorités responsables de transport (Gart) qui mène depuis des années un combat acharné contre la gratuité a annoncé le 16 janvier le lancement d'une étude sur la gratuité des transports publics, estimant que cette question serait l'un des thèmes des élections municipales de 2020.



Tout cela est logique : la croissance urbaine en France métropolitaine a été de 23% au cours des trois dernières décennies, soit 9 millions d'habitants supplémentaires. Ce phénomène a conjugué une extension de la superficie des villes à une densification de peuplement. Ce qui fait qu'aujourd'hui 95% des Français-es vivent sous l'influence urbaine, même s'ils ne vivent pas tou-te-s dans les grandes villes.

Près de 80 % de cette hausse de population concerne les agglomérations<sup>1</sup> de 400 000 habitants ou plus.

**Les déplacements de toute cette population sont évidemment une question centrale, d'autant que l'ensemble des activités professionnelles, commerciales et de loisir sont conçues autour du déplacement en véhicule personnel.**



**Quelles sont les motivations des collectivités qui décident la mise en place de la gratuité ?**

- Il y a des mairies, comme celle de l'UMP de Châteauroux, qui ont eu pour objectif de **redynamiser les commerces du centre ville** en favorisant l'utilisation des transports en commun peu fréquentés.

- La question du **réchauffement climatique** est de plus en plus prise en compte. Les transports motorisés sont responsables de 32 % des émissions de CO<sub>2</sub> ( 19% en 1970) et les véhicules particuliers représentent 53,2% des émissions, soit plus de la moitié

---

<sup>1</sup> Agglomération ou unité urbaine: ensemble de communes présentant une zone de bâti continu (pas de coupure de plus de 200 mètres entre deux constructions) et qui compte au moins 2000 habitants. Outre Paris, 12,5 millions habitants, il y a 15 agglomérations de plus de 400 000 habitants et 90 de plus de 100 000 habitants

à eux seuls<sup>2</sup>. Le développement des transports en commun peut jouer un rôle important pour diminuer l'impact des transports, car l'empreinte carbone d'un trajet voiture est triple de celle du bus, 10 fois celle d'un tram.

● **La pollution aux particules fines**, c'est argument directement invoqué en Allemagne par exemple, pour éviter sanctions européennes.

Les particules fines sont des polluants de très petite taille dus aux activités humaines, chauffage, agriculture, industrie et circulation automobile. Les PM10 ont un diamètre inférieur à 10 micromètres (le diamètre d'un cheveu), les PM2,5 ont un diamètre inférieur à 2,5 micromètres (le diamètre d'une bactérie). Leur petite taille leur permet de pénétrer profondément dans l'appareil respiratoire et d'autres organes, et augmentent les risques d'affections pulmonaires, de cancers du poumon et de maladies cardiaques.

Selon les dernières études disponibles, elles retirent deux ans d'espérance de vie à toutes celles et tous ceux qui respirent cet air pollué, et sont responsables d'au moins 42 000 décès par an en France.

La pollution atmosphérique due spécifiquement aux transports<sup>3</sup> provoque chaque année

- 17 600 décès prématurés,
  - 20 400 cas nouveaux de bronchique chronique,
  - 456 000 crises d'asthmes et
  - 13,7 millions de journées d'incapacité de travail
- pour un coût économique estimé à 1,7% du PIB

Le Centre International de Recherche sur le Cancer (CIRC) a classé en juin 2012 les particules fines diesel cancérogènes certains pour l'homme

En France, les particules fines diesel seraient responsables d'environ 1 000 à 1 500 nouveaux cas de cancer du poumon sur les 39 500 nouveaux cas estimés en 2011, et de 600 à 1 100 décès.

Il faut donc prendre des mesures à la hauteur de l'enjeu de santé.

**La gratuité des transports en commun est une de ces mesures. Par exemple à Tokyo, après une campagne qui a duré 20 ans, la suppression de la seule circulation au diesel, avec une baisse de 44% des particules fines a eu pour effet une baisse de 10 à 20% de la mortalité cardio respiratoire. La gratuité pourrait avoir un effet de ce type.**

● Enfin des **raisons sociales**, car le coût des transports pèse fortement sur le budget des ménages modestes, car l'étalement urbain a repoussé les familles modestes en quête de logement accessible en périphérie des villes

Il s'agit de « rendre du pouvoir d'achat » aux habitant-e-s

C'est la motivation de Dunkerque ... dans le pays d'Aubagne et de l'étoile, elle allait au-delà dans la recherche d' **une alternative progressiste de nature anticapitaliste.**



**Quels sont les effets d'une instauration de la gratuité bien conçue ?**

J'ajoute bien conçue car les usagers et usagères ne se précipitent pas vers les transports en commun uniquement parce qu'ils sont gratuits, mais parce qu'ils sont fonctionnels, efficaces par rapport à leurs besoins.

---

<sup>2</sup> Citepa, juin 2016

<sup>3</sup> étude de la commission européenne de 2008, menée par le cabinet CE Delft

Par exemple Colomiers où les bus ont été gratuits entre 1971 et 2016 mais avec des lignes peu adaptées et toutes les heures ... pas efficace !

- Les exemples d'Aubagne, de Châteauroux et de Dunkerque sont à cet égard intéressants, puisque l'instauration de la gratuité a été liée à une restructuration globale de la circulation automobile et du réseau de transport en commun.

Et cela a produit une radicale augmentation de l'utilisation des transports en commun<sup>4</sup>

- dans le pays d'Aubagne la fréquentation a plus que triplé entre 2008 et 2016
- à Chateauroux, un an après l'instauration de la gratuité, la fréquentation avait progressé de près de 81 %. En dix ans, le nombre de kilomètres couverts par le réseau de bus a augmenté de plus de 42 %, et la fréquentation a triplé. Elle est passée 21 à 61 voyages par an et par habitant (pour une moyenne nationale de 38 voyages par an et par habitant dans les villes de moins de 100 000 habitants).
- À Dunkerque, 17 lignes au lieu de 10, plus de bus pour tenir la promesse d'un bus toutes les 10 minutes sur cinq lignes express ( ils ont traité la question essentielle des lignes structurantes). Après 5 mois, on est passé de 37 000 voyages par semaine à 55-60 000, soit une hausse de plus de 50 %, l'objectif du doublement de la fréquentation est tout a fait envisageable.

- D'un point de vue plus qualitatif , ***avec la gratuité des transports en commun, c'est la ville qui devient libre.***

**Il n'y a plus de centre-ville réservé à quelques-uns, il n'y a plus de communes inaccessibles, les cités populaires sont désenclavées, chacun-e va où il-elle veut, est libre de se déplacer aussi longtemps et autant de fois qu'il/elle le désire, quels que soient son lieu d'habitation et ses moyens financiers.**

- Quelles modifications dans la vie quotidienne ?

L'étude d'opinion réalisée par l'institut Carniel dans le pays Aubagne un an après la mise en place de la gratuité est très intéressante, et confirmée dans ses grandes lignes ailleurs.

Les nouveaux usagers, ceux qui ne prenaient jamais le bus avant la gratuité, représentent 20 %.

Beaucoup d'anciens usagers ont modifié leurs habitudes : 52 % d'entre eux déclarent se déplacer davantage qu'au temps des ticket et 18 % indiquent que, sans la gratuité, ils n'auraient pas effectué le trajet à l'occasion duquel ils sont interrogés.

C'est chez les jeunes que l'usage est considérablement modifié: 40 % des trajets n'auraient pas été effectués si la gratuité n'existait pas.

Enfin, l'impact le plus important concerne les trajets loisirs et les visites à des proches. Elles/ils sont désormais 31 % à utiliser les transports publics pour ces motifs contre 18 % quand il fallait payer.

- Les liens sociaux sont complètement modifiés, car la gratuité n'est pas qu'une question de transport, elle transforme la société et la vie des gens.

Les contrôleurs peuvent devenir des agents de vie sociale, les conducteurs sont concentrés sur leur métier qui est de conduire,

Elle n'a pas engendré de tensions, il n'y a plus d'argent en circulation dans les bus, plus de course-poursuite avec les contrôleurs, plus de campagnes coûteuses contre la fraude.

---

4 Étude ADEME



## Quel coût ?

- Avant de voir cela il faudrait aborder le coût actuel de l'utilisation des véhicules personnels car **le bruit, la pollution, le changement climatique, les accidents de circulation causés par les automobiles ne sont pas pris en compte dans les prix du marché.**

Ces externalités se retrouvent reportées sur d'autres citoyens, d'autres régions, et d'autres générations : les personnes résidant le long des routes principales, les contribuables, les personnes âgées ne possédant pas de voiture, les pays voisins, les enfants, les petits-enfants et toutes les générations futures subventionnent le trafic actuel..

A court terme, "le tarif déloyal" des déplacements en automobile encourage leurs utilisateurs à prendre des décisions économiquement et socialement fausses.

Cette distorsion est rendue possible par le fait qu'une grande partie des coûts totaux engendrés par l'utilisation des automobiles n'est pas couverte, malgré les taxes et les impôts payés par les automobilistes.

Une étude<sup>5</sup> **estime ainsi que chaque automobile immatriculée génère, en moyenne, 1.600 € de coûts non couverts chaque année.**

### • Budget

D'abord la totalité des investissements est payé par la collectivité.

Souvent on ne parle que du budget de fonctionnement, ce qui est fausser la discussion.

Un rapport du sénat 2012<sup>6</sup> indique qu'en 2008, le produit total de la VT<sup>7</sup>, s'est élevé à 5,77 milliards d'euros ( 2,85 milliards d'euros ont été collectés en Île-de-France et 2,92 milliards d'euros hors Île-de-France). Cette taxe VT représente la ressource principale : en 2008, elle représentait, hors Île-de-France, environ 40 % des ressources totales (hors emprunt) du budget transport.

La part des contributions des usagers atteint 20 % des dépenses et l'équilibre du budget est réalisé par les dotations du budget de la collectivité locale, les impôts locaux qui représentent environ 40 % en moyenne.

Les coûts engendrés par la billetterie (impression des titres, vente, établissement des cartes gratuites ou à tarif réduit, contrôle, matériel de validation) sont souvent très élevés au regard des recettes commerciales. Par exemple, à Châteauroux, ces coûts étaient de 180 000 €, soit près de la moitié des recettes qui s'élevaient à 375 000 €.

Dunkerque, l'agglo a renoncé à 4,5 millions de billetterie par an (moins de 10 % du coût total du transport public), et le budget de fonctionnement est passé de 35 à 48-49 millions d'euros par an du fait du redimensionnement du réseau et de la gratuité.

Le plus souvent la gratuité est financée par une augmentation de la taxe VT

L'agglomération d'Aubagne a triplé la VT, la faisant passer de 0,6 % à 1,8 %

A Chateauroux, la transition a été assurée par une légère augmentation – de 0,5 % à 0,6 % en 2002 de la VT,

- Le bilan d'Aubagne met en évidence une plus grande efficacité des l'argent investi dans les transports en commun. Avec la gratuité, le budget dévolu par l'agglomération aux

5 [https://www.greens-efa.eu/legacy/fileadmin/dam/Documents/Studies/Costs\\_of\\_cars/The\\_true\\_costs\\_of\\_cars\\_FR.pdf](https://www.greens-efa.eu/legacy/fileadmin/dam/Documents/Studies/Costs_of_cars/The_true_costs_of_cars_FR.pdf)

6 <http://www.senat.fr/rap/r11-319/r11-319.html>

7 Taxe Versement Transport, payée par les taxe entreprises de plus de 11 salarié-e-s, ( c'était celles de plus de 9 salarié-e-s jusqu'en décembre 2015.

transports publics a augmenté de 20 % en valeur absolue. Cependant, avec l'augmentation de la fréquentation, le coût de l'investissement public a baissé ; hier, un déplacement coûtait 3,93€ ; aujourd'hui, avec la hausse de fréquentation, le déplacement revient à 2,04€. Avec le même investissement, on transporte deux fois plus de passagers

### ● mesures à prendre pour financer la gratuité

- retour à une TVA de 5,5% pour les transports publics, car cette TVA est passée fin 2011 de 5,5% à 7%, puis à 10% en 2014
- modifications de la législation obligeant le paiement de la taxe VT, pour toutes les entreprises, y compris en dessous de 11 salariés et augmentation du taux, car les entreprises ont intérêt à ce que leurs salariés puissent venir travailler sans payer
- possibilité de récupérer les sommes déjà payées par les entreprises ayant signé un PDE pour salariés qui disparaîtraient en cas de gratuité

### ● service public

Actuellement 10 % des réseaux sont gérés directement par l'autorité organisatrice (régie) et 90 % sont confiés à un délégataire<sup>8</sup>. Un retour au service public permettrait que les bénéfices faits par ces entreprises privées soient investis dans les transports.

## La gratuité c'est un choix de société

Quand on met en regard les raisons environnementales et sociales qui justifient la gratuité, et le niveau somme toute faible des sommes en jeu, on ne peut que s'interroger sur l'importance des résistances à la généralisation cette mesure.

Elles sont avant tout politiques, car la gratuité est un choix de société : ce qui est au centre de la décision n'est pas la rentabilité, la concurrence.

C'est choisir ce qui répond aux besoins essentiels de la population, et se donner les moyens que l'accès à ces besoins soit LIBRE, ouvert à toutes et tous, quels que soient les revenus, la nationalité, comme l'école, ou les objectifs de la Sécurité Sociale.

La gratuité des transports n'est pas nier le coût du transports, les bus, les trams, les salaires des employé-e-s, c'est en éliminer le prix, en se concentrant sur la valeur d'usage du service, et pas sur la valeur marchande et la rentabilité financière

C'est cela même qui inquiète les libéraux, les adversaires de la gratuité qui ont la hantise que l'expérience se généralise.

Une fois qu'on a démontré la faisabilité de la gratuité des transports en commun, ils argumentent sur l'idéologie : ils nous disent que cela conduirait les usager.e.s à moins marcher, puisqu'ils/elles peuvent prendre le métro ou le bus pour deux ou trois stations gratuitement. Comme si les abonné.e.s faisaient cela systématiquement ! Est-ce qu'on trouve significativement des gens qui abusent des soins, qui sur-utilisent l'école, ou inversement qui se plaignent de n'être pas malades ?

---

<sup>8</sup> 74 % des réseaux représentant 80 % des voyages sont exploités par les trois principaux groupes de transport : Keolis : 31 % des réseaux et 41 % des voyages ; Veolia Transport (ex Connex) : 27 % des réseaux et 18 % des voyages, Transdev : 16 % des réseaux et 21 % des voyages.

Ce qui leur déplaît, c'est qu'avec la gratuité on montre comment on peut construire une société émancipée où chacun-e agit selon ses moyens, ses facultés, ses capacités et chacun-e dispose selon ses besoins, une société dans laquelle on pense que cet accès libre aux besoins essentiels est plus important que la prétendue efficacité économique.

La conception de gratuité est toujours un rapport social.

Si elle est une exception, une aubaine, un acte « social » elle n'a aucune force propulsive au plan social et idéologique. La distribution gratuite de pain par l'Empire romain n'en a jamais fait une démocratie, elle a même pu renforcer la dictature.

Pour que la gratuité soit un facteur d'émancipation, elle ne peut se limiter à une mesure technique, car c'est avant tout une mesure politique, un choix de société et de mode de vie en commun.

Il est donc essentiel que la gratuité soit construite socialement, avec des objectifs clairs de solidarité, de démocratie, de désir de vivre autrement assumés par tout-e-s . On ne conçoit pas les mêmes lignes et les mêmes horaires de transports lorsqu'on veut favoriser les trajets domicile/activité et le commerce du centre ville ou qu'on veut permettre à tou-te-s de circuler librement dans une agglomération pour tous les besoins de sa vie.

#### **Cette liberté construite en commun**

- **rogne de l'espace au système de la concurrence et tou-te-s contre tou-te-s,**
- **rogne de la puissance au libéralisme, au règne de l'argent,**
- **permet de créer l'espoir en ouvrant la possibilité de nouveaux rapports sociaux.**

Patrick Le Moal