Les transports en commun gratuits : POUR ou CONTRE?

Note : Le document qui suit a été élaboré par des journalistes du Monde (Les Décodeurs). Vous pouvez retrouver cet article en cliquant sur le lien : [ici](https://www.lemonde.fr/les-decodeurs/article/2018/09/01/pour-ou-contre-la-gratuite-des-transports-en-commun-les-arguments-en-discussion_5348897_4355770.html).

TRAVAIL À FAIRE

Vous allez construire un tableau à 2 colonnes, l’une représentant le POUR et l’autre le CONTRE Dans chacune de ces colonnes, vous allez lister l’ensemble des arguments (pensez à les numéroter) en vous aidant du document ci-dessous. Certains arguments représentent parfois une réponse à une objection (précisez-le).

NB : Si vous le préférez, vous pouvez faire une carte mentale.

*Patrice Vergriete, maire de Dunkerque (opinion)*  
A partir du 1er septembre, le réseau de bus devient gratuit dans l'agglomération de Dunkerque (17 communes, 200 000 habitants), toute la semaine et pour tous les usagers 🚌 🚌. Nous sommes la plus grande ville d'Europe à instaurer une gratuité totale.

**Est-ce que ça existe ailleurs ?***Les Décodeurs (explications)*

Ce n'est pas une idée nouvelle. En France, la ville de Colomiers, près de Toulouse, a été précurseuse en 1971, suivie par Compiègne puis Chantilly, dans l'Oise. Depuis les années 2000, près d'une trentaine de villes ou d'agglomérations de toutes les tailles proposent des transports gratuits 💸. Niort vient de se lancer en septembre 2017, alors que Dunkerque a d'abord rendu ses bus gratuits le week-end, avant une généralisation à l'automne 2018.

*Henri Briche, auteur d’un rapport sur la gratuité à Dunkerque (expertise)*

Selon nos recherches, la pionnière mondiale a été Commerce, en banlieue de Los Angeles en 1962. On a noté deux vagues successives, durant les années 1970, puis les années 2000. En 2016, plus de 107 grands réseaux étaient entièrement gratuits dans le monde 🗺️. La plus grande ville à avoir fait ce choix est Tallinn (450 000 habitants), qui est la capitale de l'Estonie 🇪🇪, mais seulement pour ses résidents.

*Groupement des autorités responsables de transport (GART) (opinion)*

En tant qu'autorité de transport, nous n'encourageons pas la gratuité 😒. Sur plus de 300 autorités organisatrices de transport en France, seules une quinzaine pratiquaient en 2017 la gratuité totale et neuf la gratuité conditionnée ou partielle, surtout dans des villes de moins de 50 000 habitants. Par exemple, à Compiègne, les lignes du dimanche sont payantes, et à Libourne, en Gironde, la gratuité ne concerne que les résidents.

**Quel effet sur la fréquentation ?***Allan Alaküla, représentant de Tallin à l’Union Européenne (opinion)*

La gratuité marche bien pour les grandes villes. A Tallinn, les transports sont gratuits pour les résidents depuis 2013. Depuis, la fréquentation a augmenté de 14 % 👍, et la circulation dans le centre-ville a baissé de 6 %.

*Union des transports publics et ferroviaires (UTP) (opinion)*C'est vrai, la fréquentation augmente lorsque c'est gratuit. A Châteauroux, elle a été multipliée par 1,8. A Aubagne, elle a augmenté de 70 % durant les six premiers mois. Mais ce sont surtout d'anciens usagers qui intensifient leur usage, et des scolaires 🎒 ou des personnes âgées 👵, qui avaient pour habitude de marcher et qui prennent désormais le bus pour de courts trajets, ce qui pose un problème de santé publique 👩‍⚕️. Le report de la voiture ou du deux-roues vers les transports resterait faible.

*Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) (expertise)*

Selon nous, le « report modal » vers les transports en commun existe bien. Dans une étude publiée en 2007, nous avons vu qu'à Châteauroux plus de la moitié des nouveaux usagers du bus utilisaient la voiture auparavant (29 % de conducteurs, 22 % de passagers) et 12 % le deux roues, contre un quart (23 %) qui marchaient à pied.

**Est-ce qu'on attire de nouveaux usagers ?**

*Henri Briche (expertise)*

A Dunkerque, on a déjà testé les transports gratuits le week-end depuis 2015. La fréquentation a augmenté de 40 % et même de 78 % le dimanche. Les conducteurs décrivent l'arrivée de nouveaux publics, qui n'avaient pas pour habitude de prendre le bus : des jeunes, des personnes âgées ou en situation de précarité... mais aussi des familles 👨‍👩‍👧‍👦, y compris aisées, avec des enfants qui viennent flâner en centre-ville ou faire le marché.

*Jean Sivardière, vice-président de la Fédération nationale des usagers des transports : FNAUT (opinion)*Le transport public a un coût économique élevé, pourquoi subventionner intégralement les usagers qui peuvent payer ? Il existe des systèmes de tarification solidaire, cela suffit à garantir le droit au transport des usagers à faibles revenus, la gratuité totale étant réservée à ceux qui en ont vraiment besoin, dans le cadre d’une démarche de réinsertion sociale.

*Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) (expertise)*

A Châteauroux, la gratuité a diversifié les publics : 13 % des nouveaux clients gagnent plus de 2 000 euros, alors que 21 % font partie des ménages les plus modestes. Ces derniers auraient pu avoir droit à une carte gratuite 💳, mais le système actuel est plus simple.

*Collectif sans ticket (opinion)*

La gratuité des transports est une mesure de solidarité et de justice sociale. Ni fraudeurs ni clients, nous sommes usagers, des transports, de l'école, des services de santé et nous revendiquons le droit au libre déplacement. Actuellement, des réductions sont accordées parcimonieusement à certains « pauvres », moyennant un contrôle social accru 👮 et des dispositifs de distribution peu ou prou humiliants 🙏.

**Combien ça coûte ?**

*Benjamin Griveaux, porte-parole du Gouvernement (opinion)*

Anne Hidalgo a suggéré de rendre les transports gratuits à Paris, mais c’est un peu électoraliste 🤨. L’idée que l’on peut avoir un service demain rendu gratuitement, sans que cela coûte rien à personne, est une idée assez fausse.

*Union des transports publics et ferroviaires (UTP) (opinion)*Dans les petites villes, ce choix est souvent une promesse électorale. L’objectif est d’augmenter le nombre de voyageurs dans les transports publics et annuler les coûts engendrés par la billetterie (personnel de vente et de contrôle 👮) au regard de la faiblesse des recettes tarifaires, souvent inférieures à 10 %.

*Les Décodeurs (explications)*

Les transports en commun sont en effet financés à la fois par l'usager, par l'argent public et par les entreprises 💶. Au niveau national, le prix des billets ne couvre qu'une petite partie du coût total, environ 17 %. Les collectivités locales contribuent à hauteur de 35 %, et la plus grosse partie (47 %) est financée par les entreprises à travers le versement transport et éventuellement par une taxe additionnelle, selon le GART.

La gratuité pourrait donc se traduire par une hausse des taxes pour les entreprises ou pour les particuliers. Mais l'idée est de rendre le territoire attractif pour renforcer le nombre d'entreprises. A Tallinn, le nombre de domiciliés fiscaux a augmenté, car c'est la condition pour ne pas payer les transports.

*Valérie Pécresse, Présidente de la Région Ile-de-France (opinion)*

En Ile-de-France, la vente des tickets rapporte 3 milliards d'euros chaque année. Si ce ne sont pas les voyageurs qui paient, ce seront les contribuables qui paieront d'une manière ou d'une autre.

*Les Décodeurs (explications)*

La capitale est en effet un cas particulier : le poids de la billetterie est bien supérieur à la moyenne : les voyageurs paient près de 30 % du coût total (2,6 milliards d'euros), sans compter les titres remboursés par les employeurs (860 millions d'euros ou 9 %). Le versement transport couvre 40 % et les contributions publiques, seulement 20 %.

**Quels effets sur l'offre de transports ?**

*Jean Sivardière (opinion)*

Les économies sur la billettique et le contrôle sont très faibles. La conséquence la plus probable serait donc une stagnation et même une diminution de l’offre 📉, en particulier dans les grandes agglomérations, au moment où il faudrait la développer car les réseaux urbains sont souvent à la limite de la saturation 📈. Plusieurs villes ont instauré la gratuité puis l'ont abandonnée à cause du coût : Bologne, en Italie, Castellon, en Espagne...

*Union des transports publics et ferroviaires (UTP) (opinion)*Comment gérer la hausse de fréquentation liée à la gratuité ? A terme, c'est une menace pour la qualité du service rendu aux voyageurs. Autre risque : le peu de considération des usagers pour ce service qu'ils ne paient pas. On a constaté des dégradations. 😢 De nouveaux types d’incivilités sont apparues, comme les demandes de monter ou descendre entre les arrêts de bus.

*Jean-Louis Sagot-Duvauroux, Philosophe, auteur d’un livre sur les transports gratuits à Aubagne (opinion)*Plus il y a de gens dans les bus, plus l’efficacité de l’argent public investi augmente : à Aubagne, en 2008, un voyage coûtait 3,93 euros à la collectivité ; en 2011, 2,04 euros. Et dans les bus, on passe d'une ambiance de contrôle à des rapports plus apaisés avec les chauffeurs 😘. Les incivilités n'ont pas augmenté. Ce n’est pas parce que la rue est gratuite que les gens font des trous dedans, ce n’est pas parce que les massifs fleuris sont gratuits que les gens cueillent leurs tulipes pour les ramener chez eux… 🌷 Pour le bus, c’est pareil.

**L'objectif écologique est-il atteint ?**

*Les Décodeurs (explications)*

Au-delà de l'aspect social, le premier argument en faveur des transports en commun gratuits est environnemental : désengorger la ville des voitures polluantes 🌁 en offrant à tous l'accès à la mobilité. Mais est-ce efficace ?

*Jean Sivardière (opinion)*

La gratuité n’intéresse pas l’automobiliste qui, en moyenne, dépense trois fois plus pour se déplacer en voiture plutôt qu’en transport collectif : 27 centimes par kilomètre lors des déplacements de proximité 🚘, contre 11 centimes en transport collectif en Ile-de-France et 13 centimes en province 🚍, selon une étude que nous avions publiée en 2013. Il est illusoire d’espérer de la gratuité qu’elle provoque un report important des automobilistes sur le transport collectif. Mieux vaudrait améliorer l'offre : maillage du réseau, fréquence, vitesse, confort et ponctualité, intermodalité...

*Marcel Robert, fondateur de Carfree France, mouvement international de la promotion des alternatives à la dépendance automobile (opinion)*Les automobilistes s’entassent en ville sur des voies qu’ils ne paient pas en tant qu’automobilistes, mais en tant que contribuables, et que les piétons paient également avec leurs impôts. 😠 En même temps, on demande aux usagers des transports en commun de payer leur ticket. Il faut réaffecter l'argent public, et 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 complémentaires.

*Les Décodeurs (explications)*

Selon une estimation réalisée en Ile-de-France et publiée par le STIF, le coût des nuisances (accidents, bruit, pollution 🌫️ et effet de serre) liées aux voitures particulières s'élevait à 2,7 milliards d'euros en 2003, soit dix fois plus que le coût des transports en commun (250 millions d'euros). 💨 Pour les seules émissions de CO2, le rapport était de 1 à 25.  
  
*FNAUT (opinion)*

Plutôt que la gratuité dans les transports, mieux vaudrait privilégier le péage urbain 🚫, qui réduirait la place de la voiture en privilégiant la marche, le vélo ou le rail.

*Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (Ademe) (expertise)*

Actuellement, les transports en commun sont bien plus chers que le coût du parking 💶. Il faut augmenter le coût d'usage de la voiture, par la hausse des frais de stationnement 🅿️, le péage urbain ❌, la taxation des parkings professionnels... l'argent ainsi récolté pourrait être affecté aux transports moins polluants 🤷‍♀️.

*Les Décodeurs (explications)*

La lutte contre la pollution atmosphérique ou le réchauffement climatique peuvent justifier de prendre des mesures drastiques, même si elles sont coûteuses à court terme. 🌆Mais les obstacles ne sont pas seulement financiers. La situation est très différente lorsque les réseaux existants sont sous-utilisés (c'était le cas à Aubagne notamment), et lorsqu'ils sont au bord de la saturation. Les deux rapports commandés par la Ville de Paris et la région Ile-de-France permettront sans doute d'affiner les arguments sur la faisabilité du projet à Paris.