

La gratuité des transports en commun urbains et péri-urbains, c'est non seulement possible mais nécessaire en Île de France comme ailleurs

★ legrandsoir.info/la-gratuite-des-transports-en-commun-urbains-et-peri-urbains-c-est-non-seulement-possible-mais-necessaire-en-ile-de-france.html

10 octobre 2018

Paul ARIES

Le jour même où paraît dans la presse nationale un appel pour une civilisation de la gratuité inspiré de l'ouvrage de Paul Ariès *Gratuité vs capitalisme*, la droite parisienne et les technocrates s'insurgent contre toute idée de gratuité.

Que Valérie Pécresse prenne position contre la gratuité des transports en commun dans la région Île de France n'est une

surprise pour personne. Que le Syndicat des transports en Île de France publie, également, un rapport commandité par Valérie Pécresse contre la gratuité est dans l'ordre des choses. Ce comité, mené par Jacques Rapoport, ex-patron de SNCF Réseau et ancien dirigeant de La Poste, considère que « la gratuité totale des transports collectifs aujourd'hui se traduirait par la perte directe de 3,3 milliards d'euros de recettes tarifaires versées directement par les usagers ». Ce technocrate n'a pas laissé de bons souvenirs aux usagers des TC, lorsqu'il était directeur général de Kéolis Lyon, opérateur du réseau des transports publics de l'agglomération lyonnaise (TCL). On connaît bien ce mépris pour la gratuité des TC qui n'est que le faux nez d'un mépris pour les gens ordinaires et pour les TC eux-mêmes. Ainsi Margaret Thatcher déclarait : « Un homme qui prend encore les transports en commun à 40 ans est un homme qui a raté sa vie ». Ainsi Bernard Rivalta, alors Président du syndicat des TC du Rhône, élu « socialiste » proche de Gérard Collomb, proche également de Jacques Rapport, dénonçait avec hargne les fraudeurs pauvres et les incitait à ne se déplacer qu'en cas d'extrême nécessité : « Quand ils n'ont pas beaucoup de moyens, il faut qu'ils se déplacent que dans la mesure où ils en ont besoin et non pas uniquement parce qu'ils en ont envie ».

L'ouvrage *Gratuité vs capitalisme* apporte les preuves que la gratuité des TC urbains et périurbains, c'est bon socialement et écologiquement.

Une trentaine de villes en France ont choisi la gratuité des TC dont Châteauroux, Compiègne, Vitry, Colomiers, Gap, Aubagne-l'Etoile, Castres, Dunkerque.

La gratuité des transports en commun engendrerait un coût bien moindre que celui de la seule pollution, estimé à 101,3 milliards par an pour la France (en dépenses de santé, en absences, en baisse des rendements agricoles). Le coût de la gratuité s'avère plus faible



que celui des seuls embouteillages, chiffré à 17 milliards d'euros par an, soit plus que le trou de la sécurité sociale (12,5 milliards). Le fournisseur d'informations routières INRIX estime que ce coût des embouteillages atteindra même 22 milliards en 2030 (+ 30 %). Le seul coût des embouteillages représente donc 934 euros par personne et par an, soit bien davantage que celui que créerait la gratuité des transports en commun.

La gratuité se justifie au nom de l'équité puisque l'utilisateur des transports en commun est le seul à payer en tant qu'utilisateur et pas en tant que contribuable. L'automobiliste ne paie pas l'utilisation de la route (contrairement aux autoroutes), le cycliste celle des voies cyclables et le piéton celle des trottoirs. La voiture constitue pourtant un mode de déplacement beaucoup plus coûteux pour la collectivité puisqu'elle mobilise 80 à 90 % des budgets consacrés aux déplacements, contre 10 % seulement pour les transports en commun. Le coût pour la collectivité de la voiture est de 7,3 milliards par an, sans tenir compte des infrastructures dont 1,1 pour le bruit, 1,4 pour la pollution, 0,3 pour l'effet de serre, 2,3 pour les accidents et 2,2 pour les bouchons.... Si on ajoute les deux roues motorisées, les utilitaires légers et les poids lourds le coût dépasse 11,5 milliards (Marie-Hélène Massot et Jean-Pierre Orfeuill, La mobilité au quotidien, entre choix individuel et production sociale, INRETS, 1997.). Un basculement sur les TC d'une partie des crédits affectés à l'automobile suffirait à financer la gratuité et à augmenter et améliorer l'offre !

Le dernier argument est de bon sens : pourquoi maintenir la tarification alors que les recettes commerciales ne représentent qu'une faible part du financement, 15 % en moyenne dans les petites agglomérations, 23 % ailleurs ? Le financement est déjà assuré entre 77 % et 85 % par les contribuables et les entreprises (qui ont l'obligation de rembourser au moins la moitié des abonnements, mais beaucoup vont au-delà dans le cadre des Plan de déplacement). Les recettes des billetteries s'avèrent parfois inférieures aux frais de perception, si on tient compte du coût du matériel et du personnel. On fait souvent payer les usagers pour pouvoir vérifier qu'ils paient !

La gratuité c'est possible aussi dans les (très) grandes villes.

Contrairement aux mensonges rebattus par les édiles, la gratuité n'est pas réservée aux seules petites et moyennes villes. Ainsi, Tallinn (capitale de l'Estonie) est la première capitale au monde à avoir instauré, depuis 2013, la gratuité, après que les trois-quarts de ses 420 000 habitants s'y soient déclarés favorables. Les recettes représentaient 17 millions d'euros pour un budget de 53 millions. Les effets sont heureux : réduction de 45 000 tonnes par an d'émissions de CO₂, atténuation du bruit, diminution des embouteillages, densification de la ville (plus de 10 000 habitants) et, finalement, gain financier puisque la ville perçoit un million d'euros supplémentaires de recettes fiscales par tranche de mille nouvelles domiciliations attirées par les conditions de vie. Calculette en mains, les élus de Tallinn estiment que si les subventions dépassent 50 % du coût des transports la gratuité s'avère déjà rentable. Vilnius (capitale de la Lituanie) et Riga (capitale de Lettonie) envisagent d'imiter Tallinn. La ville chinoise de Chengdu (entre 9 et 14 millions d'habitants) teste la gratuité combinée à des limitations de la circulation dans le centre-ville.

Rendre gratuits les transports en commun urbains ne consiste pas simplement à supprimer la billetterie mais à prendre au sérieux le « droit à la ville », donc à améliorer le réseau, à transformer le comportement des usagers et des salariés, à faire, en un mot, des

bus de véritables lieux de vie.

Dossier complet : Paul Ariès, *Gratuité vs capitalisme* (Larousse, 2018).