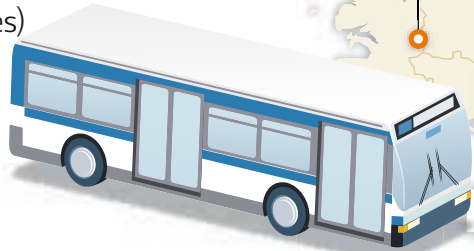


Circuler gratuitement, l'idée fait son chemin

Après Niort, en septembre, ce sera au tour de Dunkerque de rejoindre l'an prochain la vingtaine d'agglomérations qui ont fait le choix de rendre gratuits leurs transports publics. Le sujet divise.

Agglomérations où la gratuité des transports publics à déjà été appliquée

- L'ensemble du réseau est gratuit
- Réseau partiellement gratuit (certains jours de la semaine ou sur certains services)
- Réseau gratuit seulement sur une partie du territoire



Carhaix, transport à la demande payant* sur le territoire de la communauté de communes

Pont-Ste-Maxence, 2006

Chantilly, 1992

Mayenne, 2002

Vitré, transport à la demande payant

St-Brevin-les-Pins, 2008

Niort, 2017

Libourne, payant pour les non-résidents de la communauté d'agglomération et sur les lignes en dehors de la ville

Muret, payant sur les lignes Tisséo hors communauté d'agglomération

Compiègne, payant dimanche et jours fériés

Réseau de la ville de...

Noyon, 2008

Crépy-en-Valois, 2011

Senlis, 2000

Châteaudun, 2009

Issoudun, 2002

Châteauroux, 2001

Figeac, 2003

Gaillac, 2014

Castres, 2008

Neuves-Maisons, transport à la demande payant

Gap, transport à la demande payant

Manosque, payant sur le territoire de la communauté d'agglomération mais pas dans la ville

Aubagne, payant en dehors du réseau de la ville

SOURCE : GART. L'INFOGRAPHIE

PAR VINCENT VÉRIER

FAUT-IL RENDRE GRATUITS les transports en commun ? Ce débat, rallumé au début des années 2000 par le RATP (Réseau pour l'abolition des transports payants), revient sur le devant de la scène. Début septembre, Niort (Deux-Sèvres) est devenue le plus grand réseau de transport public français gratuit. Soit 7 lignes de bus urbaines, 12 périurbaines et une centaine de véhicules qui parcourent les 45 communes de l'agglomération, qui compte 120 000 habitants.

Une première place que Niort ne va occuper qu'un an, puisque Dunkerque (Nord) et son agglomération de 200 000 personnes ont prévu d'étendre la gratuité, déjà effective le week-end depuis 2015, tous les jours à partir de septembre 2018. « Nous voulions une vraie révolution dans les transports, justifie son maire (divers gauche), Patrice Vergriete. Non seulement on redistribue du pouvoir d'achat mais on gomme des inégalités pour accéder plus facilement à l'emploi, aux loisirs. On crée du lien social et il y a un impact écologique. »

« AVEC LA GRATUITÉ, JE POUSSE LES HABITANTS DANS UN BUS »
PATRICE VERGRIETE,
MAIRE DE DUNKERQUE

Accrochée aux côtes de la mer du Nord, la ville, détruite pendant la Seconde Guerre mondiale, a été rebâtie pour que la voiture règne sans partage. « Seulement 4,7 % des déplacements de l'agglomération se font en transports en commun, regrette l'édile. Quand la moyenne pour une collectivité comme la nôtre oscille entre 10 % et 13 %. » Une désaffection qui a un coût. « Chaque jour, 400 000 litres

de carburant sont utilisés. Soit une facture quotidienne de 500 000 €, », poursuit Patrice Vergriete. Dès lors, la gratuité des transports en commun s'est imposée comme une évidence.

UN CHOIX POLITIQUE

« Nous aurions pu choisir de mettre en place une tarification solidaire, où chacun paie son ticket en fonction de ses revenus. Mais il n'y aurait pas eu de choc psychologique. Avec la gratuité, je pousse les habitants dans un bus. » A tous ses détracteurs qui prédisent une hausse des incivilités, une fréquentation qui n'augmentera pas et un coût économique qui étranglera les finances de la ville, le maire égrène ses statistiques.

« Depuis qu'on a mis en place la gratuité le week-end, les incivilités ont baissé de 60 %, la fréquentation a augmenté de 29 %

le samedi, de 78 % le dimanche et le surcoût pour le budget n'est que de 4,5 M€, ce qui correspond aux recettes de billetterie que nous ne percevons plus. » Et de rappeler : « Les communes qui ont fait comme nous ne sont jamais revenues en arrière. » Selon le Gart (Groupement

des autorités responsables de transport), sur les 300 réseaux en France, seuls 24 ont adopté les transports publics en libre accès partiel ou intégral, dont 11 agglomérations rassemblant plus de 50 000 habitants. « C'est un choix politique, insiste Patrice Vergriete. Je ne dis pas

que c'est possible dans toutes les villes, notamment à Paris, Marseille ou Lyon, où la billetterie représente 30 % du financement. Mais c'est le premier pas pour une ville *freemium*, c'est-à-dire un socle de transport, de ramassage des déchets et de consommation d'eau gratuit. Si on veut plus, par exemple remplir sa piscine, on paie. »

« Ça peut avoir des effets pervers »

Jean-Pierre Farandou, président de Keolis



L.P./OLIVIER ARANDEL

JEAN-PIERRE FARANDOU est président de l'opérateur de transports publics Keolis, filiale de la SNCF, qui gère 240 km de métro, 797 km de tramway, 6 000 km de train et 23 500 bus dans le monde. Plutôt que la gratuité, il milite pour une tarification adaptée aux revenus des usagers.

Faut-il instaurer la gratuité dans les transports ?

JEAN-PIERRE FARANDOU. C'est une fausse bonne idée. La gratuité signifie que ce qui est normalement supporté par l'utilisateur est par le contribuable. Ça peut avoir des effets pervers sur le respect des équipements et des personnels. Surtout, elle supprime des ressources qui

présent encore entre 25 % et 40 % des revenus de transport public. Ça veut dire moins de qualité et moins d'offre.

Quelle est la bonne tarification ?

Celle qui s'adapte aux revenus de l'utilisateur. Il y a plusieurs villes qui se sont tournées vers la tarification solidaire où chacun paie en fonction de sa feuille d'impôt.

« LA FRANCE FAIT PARTIE DES PAYS OÙ LES PRIX SONT LES PLUS BAS »

Est-ce que la gratuité augmente la fréquentation ? Non, parce que aujourd'hui le

coût moyen d'un abonnement oscille entre 30 € et 40 € par mois. Ce n'est pas cher, d'autant que, si vous êtes salarié, l'employeur vous en rembourse la moitié avec le versement transport.

Selon des collectivités, grâce au versement transport, la gratuité est possible...

Attention, il ne faudrait pas que ceux qui pratiquent la gratuité scient la branche sur laquelle le transport public est installé dans notre pays. Le versement transport rapporte 7 Mds€ sur les 21 Mds€ que coûte le transport public en France. Les entreprises veulent bien payer si cela sert à améliorer le réseau.

Comment ça se passe à l'étranger ?

Keolis est présent dans plusieurs pays européens et aucun ne pratique la gratuité. La France fait partie des pays où les prix sont les plus bas. Un ticket de métro coûte moins de 2 € à Paris, contre 4 € environ à Londres. Par rapport à d'autres services publics en France comme la cantine ou les déchets, les transports sont les seuls dont le prix a légèrement baissé en euros constants depuis années. Ce n'est donc pas le moment d'élargir la gratuité. Au contraire, aujourd'hui, l'utilisateur paie 30 % et le contribuable 70 %. Il faudrait du 50-50.

PROPOS RECUEILLIS PAR V.V.