



FNAUT

transport
consommation
environnement

32 rue Raymond Losserand 75014 Paris
01 43 35 02 83 - contact@fnaut.fr

La gratuité des transports lors des pics de pollution de l'air : le point de vue de la FNAUT

Généralement présentée par les pouvoirs publics, jusqu'à une date récente, comme une mesure nécessaire d'accompagnement de l'instauration de la circulation alternée, la gratuité des transports lors des pics de pollution est aujourd'hui remise en cause (Ile-de-France, Strasbourg). La FNAUT y a toujours été hostile pour les raisons suivantes.

1. L'expérience montre que la mesure est **peu efficace**. Son influence sur le comportement des automobilistes est négligeable car l'automobiliste est d'abord sensible à la qualité de service des transports publics, que la gratuité soit une mesure provisoire ou une mesure pérenne. La hausse observée de la fréquentation des transports publics est surtout due aux usagers occasionnels, qui profitent de l'aubaine pour se déplacer gratuitement.
2. Décidée dans l'urgence par une autorité organisatrice de transport (STIF) ou une préfecture, la mesure est **coûteuse** pour les AOM (4 millions d'euros par jour en Ile-de-France, soit près de 25 millions lors du dernier épisode de pollution). Ce sera autant d'argent en moins pour les investissements ou l'amélioration des services.
3. La mesure est **injuste et anti-pédagogique**. Elle pénalise les abonnés des transports publics, puisqu'ils n'en bénéficient pas (contrairement aux usagers occasionnels). Elle « récompense » les automobilistes alors que c'est l'usage excessif de l'automobile qui est le principal responsable du pic de pollution.

En définitive, les mesures adoptées – toujours trop tardivement – lors des pics de pollution (gratuité des transports et/ou circulation alternée) sont illusoire. Ces mesures doivent être prises localement, par les Autorités organisatrices de la mobilité. Une alternative acceptable à la gratuité consiste à proposer l'achat d'un billet à l'unité valable toute la journée (Strasbourg).

Il faut surtout privilégier les mesures de prévention, indispensables pour éviter le retour répétitif des pics de pollution et garantir la santé publique en réduisant la pollution chronique. Il faut viser un report significatif des trafics routiers sur la marche, le vélo et les transports collectifs, et sur le rail pour le fret. Ce report permettrait de réduire simultanément les embouteillages, l'insécurité routière, la pollution de l'air, le bruit, les gaspillages d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

Le gouvernement doit donc, en particulier, lancer rapidement le 4^{ème} appel à projets de transports collectifs urbains en site propre prévu par le Grenelle de l'environnement pour les agglomérations de province, intensifier les investissements en Ile-de-France et lancer des appels à projets vélo. Le financement de cet effort urgent de développement des transports collectifs peut être assuré par la mise en place d'une véritable fiscalité environnementale, facilitée par la baisse du prix du pétrole.

Enfin le développement des alternatives à l'usage de la voiture doit s'accompagner d'une tarification de l'usage de la voirie (hausse du coût du stationnement, création de zones à trafic limité, péage sur les autoroutes urbaines et/ou péage urbain à la londonienne).

Voir les communiqués de la FNAUT sur www.fnaut.fr :

17 décembre 2013, 13 mars et 21 mars 2014, 20 mars et 23 mars 2015, 2 juin 2015, 9 décembre 2016.