

Gratuité des transports publics ?

Peut-être faut-il déjà voir la société dans 100 ans ?

Les autoroutes sont payantes et Vincy en est très content. Au départ, les autoroutes étaient construites grâce aux contributions des «contribuables». Aujourd'hui, elles sont construites et exploitées grâce aux contributions des usagers. Les autoroutes ont un rôle économique général même pour ceux qui ne prennent jamais l'autoroute. Aujourd'hui, l'autoroutiste ne se révolte pas contre les péages.

Le train est payant depuis toujours, mais le contribuable participe parfois lourdement : pour le TER : 35 c/km par le contribuable contre 7 c payé par l'utilisateur ; pour le TGV : 3 c/km contre 11 c payés par l'utilisateur,...

Le contribuable contribue à assurer la liberté de circulation, l'utilisateur paie plus ou moins au kilomètre parcouru en fonction de critères qui devraient être décidés politiquement : nécessité de circulation, valeur économique, sociale, écologique ou morale du déplacement,...

La nécessité d'un déplacement est un concept difficile. Tout humain en déplacement sait justifier son déplacement. La force de l'habitude, la paresse intellectuelle, la peur de l'inconnu, les us et coutumes, les contraintes secondaires, ... pèsent sur la décision de ne pas entreprendre un déplacement ou de le faire différemment. « J'ai pris ma voiture parce que, ... Certes, je subis les bouchons, ... Le bus n'est pas pratique, ... ». Dans l'inconscient, la voiture a de gros avantages. Elle isole socialement le conducteur pendant le trajet, elle permet de contraindre la famille à passer un moment ensemble, la conduite a un côté ludique, voire viril (le levier de changement de vitesse), voire d'appropriation d'une puissance, elle est symbole de richesse, de liberté géographique, le tout dans un fauteuil.... Autant de bonnes et mauvaises raisons pour faire, au mieux, du 36km/h en vitesse effective. et, en ville, ne pas aller plus vite qu'un vélo.

Habiter en région parisienne et travailler à Marseille (3 h de TGV où l'on peut travailler + déplacements locaux), cela se voit. Habiter à Marseille et travailler à Cadarache (70 km), c'est aussi possible, tout autant qu'habiter Manosque et travailler à Marignane (80 km). Admettons que certains emplois très spécialisés conduisent à des trajets de plus d'une heure. En France, le système économique conduit souvent à des non-choix de vie. La difficulté de trouver du travail et la peur du chômage pour ceux qui en ont n'incite pas à quitter son emploi pour en trouver un plus proche de son habitation. Quant à ceux qui déménagent pour raison de géographie scolaire... A l'inverse, les habitants des cours urbaines où la vie est conviviale cherchent moins à prendre leur voiture que ceux dont les relations sont plus dispersées. La cour urbaine est un cadre de vie qui incite à la vie de quartier, à l'école proche, au mélange des générations...

La valeur économique d'un déplacement est un produit plutôt qu'une dette. Les kilomètres sont déductibles des impôts et chaque kilomètre parcouru en voiture, en bus, en train ou en

avion, fait travailler des pompistes, des assureurs, des fabricants de sièges et de pneus et tout ce qui compose le véhicule, le train ou l'avion, des garagistes, des entreprises de travaux publics, des fonctionnaires au Ministère des transports, des Chambres de commerce, des pompiers, du personnel médical, des chercheurs, des bureaux d'études,...

La valeur sociale est implicite. L'homme se déplace pour rencontrer d'autres hommes, et plus il va loin, plus il participe à la conscience collective locale, régionale, nationale, continentale ou planétaire. Le tourisme est un facteur de développement culturel.

La valeur écologique est négative. Plus l'homme se déplace, plus il consomme d'énergie, plus il pollue. L'augmentation des déplacements a un impact important sur les emballages et sur les gaspillages. La facilité des déplacements favorise la croissance des entreprises, la généralisation de la monoculture intensive, la croissance des grandes villes et la désertification des campagnes. Faire des routes pour contribuer à la destruction des forêts primaires, construire des tankers géants, admettre que des millions de voyageurs s'entassent quotidiennement sous la terre,... sont des écologies négatives et souvent des atteintes à la dignité humaine.

Dans ce contexte, qui doit payer quoi ? Est-ce celui à qui profite in fine le déplacement, qui n'est pas uniquement le passager transporté, mais aussi l'automobiliste qui profitera de l'espace laissé par celui qui prendra le transport en commun ? Est-ce la collectivité afin qu'elle organise au mieux la vie en société, qui limite la pollution et les temps perdus ? Laisser-faire ou incitations fiscales ?

Est-ce la ville qui façonne les transports ou les transports qui définissent le développement de la ville et le rôle de la ville dans la région ? L'un réagit sur l'autre et le fort se développe au détriment du faible. Ponctuellement, une équipe politique jouera la solidarité mais l'histoire montre que les campagnes se désertifient pour grossir les faubourgs et les banlieues. L'habitat pavillonnaire développe la voiture individuelle et ne favorise ni le vélo ni le bus.

Au cas par cas, les citoyens peuvent se réguler. Pourquoi pas la gratuité des transports en commun urbains si le Conseil municipal pense qu'il vaut mieux pour la ville que ses habitants utilisent peu leur voiture, pourquoi pas une participation des entreprises périphériques et des commerces qui sont les principaux générateurs de déplacement ?

Mais le problème n'est pas là !

Dissenter sur la valeur du déplacement ou sur l'harmonie du développement des villes détourne l'attention d'une approche simplement humaniste. Les villes et les villages sont ce qu'ils sont et tous les citoyens doivent simplement avoir la liberté et la facilité de se déplacer, au moins pour la satisfaction de leurs besoins courants. La gratuité des transports urbains s'impose d'elle-même, pour le nécessaire comme pour le superflu, car qui peut juger du superflu ?

Une trentaine de villes françaises ont fait le choix de la gratuité, malgré l'[avis du GART](#) qui peut se comprendre en restreignant l'analyse au seul domaine du transport. Si l'on regarde le problème sous l'angle du cadre de vie et de la diminution des pollutions liées aux voitures individuelles, l'avis semble un peu dater.

La gratuité d'un Paris-Tokyo serait plus provocante. Elle est heureusement techniquement impossible. Si l'on devait débattre de la gratuité d'un Paris-Bretigny ou d'un Marseille-Aix, il

faudrait aussi débattre de la gratuité d'un Orléans-Paris et pourquoi pas d'un Bordeaux-Lyon... Où est la limite de distance entre le gratuit et le payant ? Où est la limite entre le nécessaire et le superflu ? Ces limites sont très floues et subjectives. Plus la distance est grande et plus le déplacement présente un intérêt valorisable individuel pour celui qui l'effectue. Le raisonnement ne vaut pas pour les zones peu peuplées ou paupérisées, pour qui la non-gratuité est un préjudice.

Pour un peu d'équité (Liberté, Egalité, Fraternité), il faut inventer un système redistributif. Par exemple, l'Etat assume la continuité territoriale de la Corse par une subvention annuelle équivalente aux droits de retransmission vidéo des matchs de foot de Ligue 1 (environ 7 million d'Euros/an en 2010), ou surpaye les fonctionnaires qui se déplacent en Guadeloupe, ou incite fiscalement les acheteurs de conteneurs maritimes, ou entretient des milliers de kilomètres de route à plus grands frais que la subvention à la SNCF... La Sécurité Sociale, pour sa part, assume chaque année les 50 000 morts dues à la pollution ou tout les accidentés de la route.

Une première solution serait la gratuité de la liaison primaire qui relie la campagne au centre administratif/sanitaire/éducatif/social/pompiers/police le plus proche, qui aurait pour effet positif à long terme de décentraliser les services publics au plus près des administrés des zones désertifiées. Cette solution fait sourire, à l'heure où chacun peut se payer des parts dans une société qui possède un ou plusieurs bus en espérant les meilleurs dividendes, avec à terme la disparition des lignes non rentables, dans une époque où le riche ne sait pas payer pour le pauvre, où les citoyens ont de moins en moins conscience que la vie collective a besoin que chacun s'implique et [«contribue»](#).

Ré-aménager les services publics.

Il reste à inventer une «Maison des Services Publics» avec une gare routière/ferroviaire, des taxis à tiers payant, un collège, une maternité, un dispensaire/pharmacie d'urgences, un centre social, un Pôle Emploi, un portail administratif polyvalent, une brigade Police/pompiers... On y ajoutera un centre culturel et sportif. Les départements sont (étaient !) l'entité géographique où tout pouvait se faire sur la base d'une journée à cheval (même si cette expression est plus symbolique qu'historique). Aujourd'hui, la «portée» d'une Maison des Services Publics pourrait être définie par une durée maximale de trajet jusqu'à la maternité ou aux urgences de proximité d'environ 30 min en zone rurale (aller-retour dans la demi-journée). En zone urbaine, en estimant que la taille maximale d'un collège est de 300 élèves, une Maison des Services Publics pour environ 5000 habitants permettrait de constituer des quartiers autonomes, sauf pour les grosses pathologies et les grosses interventions de sécurité civile dont les services sont des investissements de niveau régional et qui devraient être à moins de 2 heures de trajet (aller-retour dans la journée).

Le taxi à tiers payant est possible lorsque le bus n'est pas adapté au déplacement jusqu'à la Maison des Services Publics ou jusqu'à la première station de transport public. Un mécanisme de suivi GPS permet à l'autorité de validation (celle qui nécessite de se déplacer) de vérifier la légitimité du transport.

PS : les MSP, [Maison des Services Publics](#) et les MSAP, [Maison des Services au Public](#) sont des approches notables. Il serait intéressant qu'elles se mettent en place avec la collaboration des habitants concernés qui peuvent identifier le degré de proximité nécessaire et la nature des services à assurer.

Voir vivre loin.

Dans 20 ans, les véhicules seront à conduite automatique et la robotisation investira dans la construction puis dans la rénovation. Gageons qu'il faudra seulement quelques jours pour mettre à bas un logement laid et inconmode des faubourgs et le reconstruire plus joli et plus vivable. La robotisation peut déshumaniser autant qu'elle peut aider la société à une vie plus agréable et conviviale. C'est l'occasion de repenser l'aménagement du territoire, de présenter une nouvelle façon attractive de vivre, en construisant ou en rénovant des centralités utiles et agréables à tous. Il faudra bien 100 ans pour y arriver. Pourquoi ne pas commencer dès maintenant ?

Utopie, quand tu nous tiens !

Annexes

- 1- Les grincheux et la gratuité
- 2 - Réponses aux sceptiques
- 3 - Textes sur la gratuité

Annexe 1 - Les grincheux et la gratuité

Les grincheux et la gratuité

Publié le [27 mars 2012](#) sur Carfree par [Marcel Robert](#) 📈 6 090 visites



Tramway à Tallin (Estonie) Photo Marcel Germain

Parmi les arguments avancés par les opposants à la gratuité des transports en commun, il y a la taille des villes concernées. Selon eux, la gratuité des transports publics est seulement envisageable pour les petits réseaux, à savoir dans des villes de 10.000 à 20.000 habitants. Sauf que la capitale de l'Estonie,

Tallinn (416.000 habitants), aura le 1er janvier 2013 un réseau de transports publics entièrement gratuit.

Au détour d'un article des [Echos](#), on apprend en effet que Tallinn sera la 1ère capitale européenne à instaurer la gratuité des transports.

En France, une quinzaine de villes sont passées à la [gratuité](#) des transports publics. Certaines depuis très longtemps et ne sont jamais revenues sur leur décision, preuve que cela semble fonctionner. Plus récemment, des villes comme [Castres](#) ou [Aubagne](#) sont passées à la gratuité et la fréquentation des transports publics a explosé.

Comme toute bonne mesure, les critiques n'ont pas tardé à pleuvoir. Les grincheux ont fait savoir que cela n'était pas économiquement viable, même si la tarification des transports publics ne représente au mieux que 30% du coût des transports publics... Et même si certaines collectivités utilisent la plupart de l'argent récolté auprès des usagers pour payer les contrôleurs et les systèmes de paiement... En gros, on arrive à un système absurde où on fait payer les gens... pour contrôler qu'ils payent bien!

Ensuite, les grincheux ont dit: « les réseaux vont se détériorer car on n'aura plus les moyens de financer leur entretien et leur développement ». Sauf qu'on s'aperçoit que des villes comme Aubagne ont non seulement un réseau bien entretenu, mais lancent en plus [la construction d'une ligne de tramway](#), qui sera bien évidemment gratuite! Certaines villes avec des réseaux payants ont parfois quant à elles non seulement des réseaux pourris mais en plus pas de tramway! Cherchez l'erreur...

Alors les grincheux ont menacé: « vous allez voir, si les transports en commun deviennent gratuits, les impôts vont exploser! ». Erreur là aussi, les villes qui ont mis en place la gratuité ont augmenté le versement transport payé par les entreprises, et pas les impôts! Ce qui est normal car les entreprises sont les premières à profiter des réseaux de transports publics permettant à leurs employés de les utiliser (quand ils fonctionnent correctement...)

Puis les grincheux ont sorti un argument qui vaut son pesant de cacahuètes: « la mise en place de la gratuité amènera aux transports en commun des gens déjà captifs qui pratiquaient avant soit la marche soit le vélo! » Si on comprend bien leur raisonnement, les automobilistes resteraient automobilistes quand bien même on leur donnerait de l'argent pour prendre le bus et les piétons et les cyclistes ne sont que des fainéants qui n'attendent que la gratuité pour poser leurs fesses dans un bus! Là encore, les faits montrent qu'il n'en est rien: un an après la mise en place de la gratuité à [Aubagne](#), les études ont pu montrer que près de la moitié des trajets déclenchés par la gratuité ont été réalisés par d'anciens automobilistes.

Le dernier argument des grincheux était la taille des villes: « d'accord la gratuité peut fonctionner pour des petites communes avec des petits réseaux, mais cela s'arrête là! » Derrière cet argument, il y a l'idée selon laquelle les gros réseaux ont un besoin impératif de la tarification pour fonctionner, les petits réseaux pouvant se contenter de subventions publiques pour vivre...

Sauf que si une ville comme Tallinn avec plus de 400.000 habitants passe à la gratuité, une première mondiale, cela assène un coup de massue aux grincheux. Si c'est possible en Estonie, pourquoi des villes comme Nantes, Toulon ou Strasbourg ne passeraient-elles pas à la gratuité?

Alors les grincheux n'ont plus qu'un argument à opposer à la gratuité: « c'est un délire minoritaire d'écolo-marxiste qui ne répond absolument pas aux attentes de la population! ». Erreur là encore, la mise en place de la gratuité à Tallinn a été décidée suite à un sondage. Et selon ce [sondage](#), les trois quarts des 416.000 habitants de la capitale estonienne approuvent le principe des transports en commun publics gratuits dans leur ville...

Aussi, je propose une idée simple: instaurons la gratuité générale des transports publics en France sauf dans une ville choisie au hasard où tous les grincheux pourront se retrouver ensemble pour continuer à payer leurs tickets de bus...

Annexe 2 - Réponses aux sceptiques de la gratuité des transports publics urbains

Publié le 21 août 2015 par Collectif pour la gratuité des transports dans l'agglomération grenobloise 📈 5 788 visites

Quand on parle de gratuité des transports publics urbains, très souvent les mêmes questions ou critiques reviennent de la part des sceptiques ou des opposants. Le Collectif pour la gratuité des transports publics dans l'agglomération grenobloise a eu la bonne idée de regrouper les principales questions que l'on entend habituellement.

Réponses aux sceptiques

« C'est impossible, ça n'existe nulle part. »

Si, 22 villes françaises l'ont déjà fait, certaines même depuis très longtemps ! (1975 à Compiègne).

« Si c'est gratuit, les usagers vont tout dégrader. »

Ce ne fut pas le cas à Aubagne, ni à Castres-Mazamet, ni à Châteauroux, etc. ... On peut également remarquer qu'en Isère, la gratuité des musées n'a pas entraîné de problèmes particuliers.

« Si c'est gratuit, on le paiera par nos impôts. »

Non ! La plupart des « villes gratuites » l'ont financée en augmentant le versement transport des entreprises.

« Il ne faut pas que ce soit gratuit pour tout le monde car certains peuvent payer. »

La gratuité inciterait toutes les catégories sociales à prendre les transports en commun d'où une meilleure mixité. La « tarification solidaire » mise en place par le SMTC est très insuffisante : par exemple, elle ne bénéficie qu'à 20 % des 19-25 ans alors que 50 % de cette classe d'âge vit sous le seuil de pauvreté. Par ailleurs, cette « tarification solidaire », du même coup, a supprimé la gratuité pour la plupart des plus de 65 ans. Plutôt que d'exclure des personnes du bénéfice de la gratuité, il serait plus juste de la financer par l'impôt sur les sociétés ou l'impôt sur le revenu (plus progressif).

« Je ne suis pas pour la gratuité car tout service a un prix. »

L'éclairage public, l'entretien de la voirie et des espaces verts, le ramassage des ordures ménagères ont aussi un coût, pourtant ils sont « gratuits ». Nous empruntons sans péage routes, trottoirs et pistes cyclables. Les transports publics rendent aussi un service d'intérêt général. Pourquoi ne seraient-ils pas gratuits comme ceux-ci ?

« Dès que c'est gratuit, c'est dévalorisé et le service se dégrade. »

Pourquoi un service gratuit ou un produit moins cher seraient-ils forcément moins bons ? Avec l'augmentation de la fréquentation, qu'on observe partout dès la mise en place de la gratuité, les collectivités sont amenées à améliorer le service, souvent en concertation avec les usagers. Cela permet de disposer de plus de bus aux heures de pointe, de placer les arrêts là où ils sont utiles au plus grand nombre, dans tous les quartiers, d'améliorer la desserte le soir, d'ajouter des lignes transversales, etc.

Source: <http://gratuite-transports.ouvaton.org/>

Photo: <http://farefreepublictransport.com/news/>

Annexe 2 - Textes sur la gratuité



Marcel Robert, auteur du livre « [Transports publics urbains: Textes sur la gratuité](#) », 158 pages, 10 euros.