

MÉTROPOLE GRENOBLOISE D'AUTRES VILLES L'ONT ADOPTÉE

La gratuité des transports ? Chiche!



Face aux enjeux sociaux et environnementaux, alors que l'on cherche à redynamiser les centres-villes, la gratuité des transports publics, en débat ce soir à Grenoble, pourrait être un élément de réponse. Et si la Métropole grenobloise prenait, comme l'a fait Dunkerque, la décision de rendre ses transports en commun gratuits pour tous les usagers ? Photo Le DL P. 2 et 3

LE DOSSIER DU JOUR | EN ISÈRE

MÉTROPOLE | Alors que d'autres villes en France, comme Dunkerque,

Faudrait-il instaurer



« Les gens paient déjà le transport à travers les impôts locaux. En fait, quand vous payez un ticket, vous le payez deux fois ! », souligne Henri Briche, chargé par l'Agence d'urbanisme de Dunkerque d'évaluer les effets de la gratuité des transports en commun. Photo Le DL/Archives

Face aux enjeux sociaux et environnementaux, alors que l'on cherche à redynamiser les centres-villes, la gratuité des transports publics, en débat ce soir, semble être un élément de réponse.

Et si la Métropole prenait, elle aussi, la décision de rendre ses transports en commun gratuits pour tous les usagers, même et surtout en dehors des pics de pollution ? C'est en tout cas ce que désire ardemment le Collectif pour la gratuité des transports publics dans l'agglomération grenobloise. Pour lui, les bienfaits sociaux, sanitaires et environnementaux surpassent les considérations financières, et pouvoir se déplacer doit constituer un « droit élémentaire ».

Pour en discuter, il organise, ce soir, un débat public à la Maison du tourisme de Grenoble autour de l'exemple de Dunkerque (Nord). Sont invités Maxime Huré, enseignant-chercheur en sciences

politiques sur les thèmes des mobilités durables urbaines, et Henri Briche, chargé par l'Agence d'urbanisme de Dunkerque d'évaluer les effets de la gratuité des transports en commun.

Comme déjà 29 autres villes en France, cette communauté urbaine va appliquer la mesure dès septembre 2018. Pour l'instant, elle est expérimentée le week-end, les jours fériés et pendant les pics de pollution depuis septembre 2015.

« La gratuité permet de remettre en cause la place de la voiture, il est important de la combiner avec une amélioration de l'offre »

Certes, Dunkerque n'est pas Grenoble, mais son agglomération est comparable à la nôtre, avec près de 200 000 habitants. La Métropole grenobloise est même « en avance sur l'offre de transports en commun », affirme Henri Briche.

Tant mieux, dans la mesure où « la gratuité permet de remettre en cause la place de la

voiture, il est donc important de la combiner avec une amélioration de l'offre ».

Cependant, « tout le monde ne le fait pas. Vitré ou Compiègne ont peu touché à leur réseau et les résultats sont moins probants », l'enjeu étant d'augmenter la fréquentation du réseau pour le rendre le plus efficace possible.

Mais de l'argent, les collectivités en ont moins, ou choisissent de le mettre ailleurs. L'argument le plus souvent brandi en défaveur de la gratuité reste donc le coût de la mesure et des investissements qui doivent suivre. Or, selon le chercheur, « en termes financiers, c'est faux de dire que c'est impossible à mettre en place ».

Excepté Paris, la part des recettes commerciales dans le coût de fonctionnement est « assez faible en moyenne en France, autour de 25 % ». D'autant que « les gens paient déjà le transport à travers les impôts locaux, insiste Henri Briche. En fait, quand vous payez un ticket, vous le payez deux fois ! » Dunkerque, en

l'occurrence, n'a pas augmenté ses impôts locaux depuis 2014, malgré le climat d'austérité. Et le levier choisi pour financer le réseau (65 millions d'euros d'investissement prévus en 2018) a été d'augmenter le taux du « versement transport » des entreprises. Avec l'argument que, si les employés prennent le bus plutôt que leur voiture, « ils sont moins stressés, arrivent à l'heure, et finalement, ils sont plus productifs ».

Pour l'agglomération grenobloise, le taux est déjà à son maximum (2 %), d'où l'idée que c'est « avant tout un choix politique. Cela ne représente pas une énorme masse finan-

cière ». Si « limiter la gratuité à la ville-centre d'une métropole est très difficile à mettre en place et a peu de sens d'un point de vue économique », on pourrait envisager, à l'inverse, de l'étendre davantage encore : « Tallinn [capitale de l'Estonie], plus grande ville à avoir appliqué la mesure avec 400 000 habitants, est en train de réfléchir à étendre la gratuité à l'ensemble de la métropole, voire du pays. Il n'est donc pas utopique de se poser ce genre de questions. »

Hélène DELARROUQA

Débat à 19 h 30 à la Maison du tourisme de Grenoble, 14, rue de la République, ce mardi.

LA PHRASE

« Si on pense que le transport est un service public, avec l'objectif qu'il profite au plus grand nombre, la gratuité est un levier extrêmement important pour augmenter la fréquentation et l'efficacité du réseau. »

Henri Briche, chercheur

Une trentaine de villes en France ont fait ce choix

« Nous sommes le pays avec le plus de réseaux gratuits », constate Henri Briche, invité ce soir pour le débat. Ce qui peut en partie s'expliquer par le fort subventionnement du secteur par l'action publique. Le chercheur a noté deux mouvements en faveur de la mesure, dans les années 1970, avec « des réformes sociales avancées », et dans les années 2000, en raison de « l'inscription des questions environnementales et écologiques sur l'agenda politique ».

Colomiers est la première ville française à avoir mis en place la gratuité sur son réseau de bus en 1971, mais elle a dû revenir en 2016 sur cette décision pour pouvoir intégrer la métropole toulousaine. Il y a aussi Compiègne (depuis 1975), Chantilly (1992), Senlis (2000), Vitry et Châteauroux (2001), Issoudun et Mayenne



Le Collectif pour la gratuité des transports publics dans l'agglomération grenobloise est composé de 15 organisations. Photo Le DL/H.D.

(2002), Figeac (2003), Arcahonet Gap (2005), Pont-Sainte-Maxence (2006), Neuves-Maisons et Carhaix (2007), Saint-Brevin-les-Pins, Bar-le-Duc, Cluses, Castres et Noyon (2008), Châteaudun, Muret et Aubagne (2009), Libourne et Manosque (2010), Joigny et Crépy-en-Valois (2011), Grailhet (2013), Gaillac (2014), Abbeville (2016), Niort (2017) et Dunkerque (2018).

Soit 30 communes.

Au total, selon le Collectif pour la gratuité des transports publics dans l'agglomération grenobloise (composé de syndicats, partis politiques, associations et citoyens), plus de 1,2 million de personnes bénéficieront de la gratuité après la mise en place de la mesure à Dunkerque.

gratuite-transports.ouvaton.org

« Le débat est encore pollué par beaucoup de fantasmes »

Henri Briche déplore de voir que « le débat est encore pollué par beaucoup de fantasmes sur la gratuité des transports », notamment sur les incivilités. Là-dessus, l'expert est catégorique : « L'expérience d'autres villes montre que c'est faux ! À Châteauroux, il y a eu effectivement une augmentation des incivilités au tout début, ce qui était lié à l'augmentation très forte de la fréquentation. Mais elle a rapidement été endiguée. » Même l'emploi n'est pas un problème, les agents pouvant être reclassés et chargés de la sensibilisation, d'accompagner les voyageurs. Henri Briche balaie aussi la crainte du squat : « Le phénomène était déjà présent, la gratuité ne va pas l'amplifier. » Finalement, le plus gros du travail

lié à la mise en place de la gratuité revient à l'autorité de transport, puisque cela demande des restructurations internes et la certitude que le réseau peut absorber l'augmentation de la fréquentation. Et cette dernière est « une certitude » pour le chercheur : en attendant les chiffres dunkerquois, il a réalisé une soixantaine d'entretiens auprès d'usagers, d'agents, de contrôleurs, de commerçants, d'élus, et fait remplir 400 questionnaires.

Dans cette ville du Nord, l'enjeu était aussi de « redonner un peu le blason du centre-ville, où le taux de vacance est énorme ». Constat après la mise en place partielle de la mesure : « Les gens restent plus longtemps et consomment plus. »

H.D.

LE DOSSIER DU JOUR | EN ISÈRE

l'ont adoptée, la question fait l'objet d'un débat, ce soir, à la Maison du tourisme de Grenoble

la gratuité des transports ?

Christophe Ferrari : « Il n'a jamais été question de gratuité totale »

C'était l'engagement numéro 25 de la campagne municipale d'Éric Piolle : « Nous mettrons en place la gratuité de l'abonnement Tag et Métrovélo pour les jeunes de moins de 25 ans. » Trois ans (ou presque) plus tard, le futur tient désormais du conditionnel hypothétique.

Yann Mongaburu :
« Le versement transport des entreprises est déjà au maximum »

« Depuis 2014, souligne Yann Mongaburu, élu EELV et président du Syndicat mixte des transports en commun (SMTC), l'ensemble du comité syndical a fait le choix de viser la gratuité ciblée. Nous avons pris le temps, pendant un an, d'identifier la capacité contributive des ménages et d'être le plus juste socialement. À l'issue de cette étude, nous avons fait le choix de geler le tarif solidaire. 25 % des usagers ont ainsi une tarification privilégiée au vu de leur situation de précarité, et nous avons aussi divisé par deux le tarif pour les 18-25 ans (15 € aujourd'hui contre 29 € auparavant). Pour autant, le débat sur la gratuité est légitime philosophiquement et éthiquement, mais il me semble plus intéressant de penser l'ensemble des mobilités conjointement. »

Ce qui n'est finalement pas gratuit aujourd'hui ne devrait pas le devenir demain, du moins à entendre le président PS de la Métropole, Christophe Ferrari : « Je n'ai jamais été favorable à la gratuité totale de services publics en dehors de la lecture publique gratuite sur ma commune [contrairement à Grenoble pour les actifs de plus de 26 ans, NDLR]. Pour les autres services, ce doit être en fonction de la capacité contributive de chacun. Il y a ainsi une tarification solidaire extrêmement intéressante pour certains abonnements mensuels à 2,50 € par mois. Je suis aussi porteur d'un contrat de majorité où il n'a jamais été question de gratuités totales mais ciblées, à condition qu'elles soient pertinentes. » Ce qu'il avait exprimé il y a quelque temps à destination des étudiants boursiers, par exemple.

Yann Mongaburu rappelle aussi que « nous sommes déjà au maximum légal du versement transport par les entreprises ». « Il faudrait donc, renchérit M. Ferrari, que la Métro, principal financeur, amène par son propre contingent l'équivalent de la gratuité en le prenant sur la fiscalité métropolitaine. » Et, donc, cet engagement 25 ? « La suite de l'histoire continue à s'écrire », glisse Yann Mongaburu.

Jean-Benoît VIGNY



L'engagement de campagne d'Éric Piolle (gratuité des transports pour les 18-25 ans) n'est visiblement plus à l'ordre du jour. « Nous avons divisé leur abonnement mensuel par deux », nuance, toutefois, Yann Mongaburu, président du SMTC et élu EELV à Grenoble. Photo Le DU/J.-B.V.

LA PHRASE

« Le transport public n'est jamais gratuit, soit c'est l'utilisateur qui le paye, soit c'est le contribuable. »

Christophe Ferrari,
président de Grenoble - Alpes Métropole



Pour l'ADTC, « la tarification solidaire, c'est beaucoup plus pertinent que la gratuité »



Pour Nathalie Teppe, « il y a ce mardi soir un débat beaucoup plus intéressant que celui sur la gratuité : celui sur "l'avenir de la voiture", organisé par le SMTC, et qui lance la réflexion autour du Plan de déplacements urbains 2017-2030 ». Ce sera à 19 h 30 à l'auditorium du Musée de Grenoble (entrée gratuite, sans inscription). Photo Le DU/Etienne BOUY

L'Association pour le développement des transports en commun (ADTC) est contre la gratuité des transports en commun. Nathalie Teppe nous détaille la position de la structure qu'elle préside : « On peut comprendre l'argumentaire des partisans de la gratuité, disant que ça va favoriser les classes populaires. Mais la tarification solidaire répond à ce besoin. Et parmi les bénéficiaires de tarification solidaire la plus basse (abonnement mensuel à 2,50 €), certains disent : "Ça montre qu'on paie, qu'on n'est pas des assistés". »

« La gratuité existe surtout dans les réseaux des petites villes ou agglomérations, où les usagers ne paient que 5 à 8 % des coûts de fonctionnement. À Grenoble, l'utilisateur paie 30 % du coût réel de son transport, alors que les charges de billetterie (validateurs, contrôleurs...) sont de

l'ordre de 4 ou 5 %. Si on met le réseau gratuit, on va donc se priver des 25 % de la participation des usagers à ce budget. Or, on a besoin de cet argent pour entretenir et développer le réseau. La billetterie (abonnements et tickets unitaires), ça permet aussi de voir quels sont les trajets effectués et de connaître la fréquentation réelle des différentes lignes ; c'est donc aussi un outil utile. Et la gratuité d'usage, c'est toujours payé par quelqu'un : ça veut dire que ce qui ne sera pas payé par l'utilisateur, le sera par le contribuable. »

« Par ailleurs, les villes ayant opté pour la gratuité ont des réseaux moins performants que le nôtre : ils s'arrêtent à 19 heures et n'ont pas de service de soirée, ont de faibles fréquences, peu d'offres le dimanche, etc. Le SMTC, c'est 75 % des habitants desservis par une ligne à fort cadence-

ment, sept jours sur sept, de 5 heures à 1 heure du matin (lignes de tram et Chronobus).

« Les partisans disent que la gratuité incitera les automobilistes à laisser leur voiture au garage au profit des transports en commun, que ça participera à la lutte contre la pollution. Mais une voiture, ça coûte déjà dix fois plus cher que si on prend le bus, donc ceux qui prennent leur voiture, c'est qu'il n'y a pas, pour eux, une alternative crédible de transports en commun. »

« Pour toutes ces raisons, la tarification solidaire, c'est beaucoup plus pertinent que la gratuité. Et plus largement, conclut Nathalie Teppe, si on parle de gratuité, où s'arrête-t-elle ? Quid du réseau du Département, des trains, etc. Est-ce que la collectivité doit prendre en charge toutes les mobilités hors la voiture ? »

Recueilli par Vincent PAULUS

POUR

Jean-Paul Trovero

Maire de Fontaine et président de la Sémitag

« Les transports en commun, c'est un service public qui se doit de rester public, tout comme la santé. Des études montrent que lorsqu'on avance vers la gratuité, on va vers une avancée sociale. Il y a un volet environnemental important sur l'agglomération, avec les pics de pollution, et un volet de santé publique. Il est aussi question de liberté individuelle, de se déplacer sans être contrôlé. Depuis la suppression de la gratuité pour les personnes âgées, on a constaté une destruction d'un lien social. La gratuité permet également de réduire l'incivilité. On sait que les points de tension se font principalement lors des contrôles. Lorsque je suis devenu président de la Sémitag, la première question qui m'a été posée par les syndicats était sur cette notion d'incivilités. Avant cela, je ne savais pas que les syndicats étaient frileux face à la gratuité. Mais pour prendre un exemple différent, à Fontaine, lorsqu'on a voulu rendre gratuite la bibliothèque, certains disaient qu'à cause de cela, les usagers ne rendraient pas les livres. Non seulement cela n'est jamais arrivé mais en plus, la fréquentation a augmenté. Cependant, il faut y aller par palier, en commençant par les moins de 25 ans et les personnes âgées. Il faut changer de modèle économique, ce qui est tout à fait possible, c'est une volonté politique. Quand on nous parle du coût de la gratuité, il faut s'interroger sur celui de la pollution et de la santé. Aujourd'hui, il y a trois gros payeurs du transport en commun : les usagers, les collectivités et les entreprises. Nous allons voir comment s'y prend la communauté d'agglomération de Dunkerque, qui compte environ 200 000 habitants, plus proche de nous en termes d'exemple. Et les contrôleurs actuels ne doivent pas s'inquiéter, on peut les changer de mission, dans l'échange avec les usagers. Je suis persuadé que c'est possible, si on se donne du temps, si on en a la volonté politique. En se souvenant que c'est un service public, un bien commun, qui donne de la liberté. »



Photo Le DU/Archives

CONTRE

Jean-Claude Peyrin

Vice-président du Département chargé des transports

« Je suis contre la gratuité des transports en commun pour trois raisons. La première, c'est que je trouve que la gratuité dévalorise l'usage. Ce qui est gratuit ne vaut rien, pour trop de gens. Ensuite, aujourd'hui, la billetterie représente une part significative des transports en commun. Au Syndicat mixte des transports en commun (SMTC), la billetterie représente 17 % du grand équilibre – c'est-à-dire le fonctionnement et l'investissement – et 30 % du petit équilibre, à savoir le fonctionnement seul. Au Département, c'est un peu moins, mais on reste tout de même dans ces ordres de grandeur. À l'heure où les collectivités locales ont moins d'argent, si l'on instaure la gratuité, on risque de finir par baisser le service. Ce sont des dizaines et des dizaines de millions par an. Mon dernier argument, c'est que je suis contre la fiscalisation des services. En gros, je suis pour le consommateur-payeur. Il n'y a pas de raison de payer pour un service qu'on n'utilise pas. La gratuité, cependant, on l'a testé au niveau du Département, pendant le dernier pic de pollution. Humainement et intellectuellement, je dis pourquoi pas, parce que ça favorise le transport modal, mais pour nous, c'est compliqué. »



Photo Archives Le DU/Christophe AGOSTINIS