

Les transports en commun gratuits, ça roule !

13 mai 2019 / [Sandrine Lana \(Reporterre\)](#)



L'idée de transports collectifs gratuits pour tous fait son chemin. Alors qu'une mission du Sénat s'intéresse à la question et que la loi sur les mobilités arrive au Parlement, Reporterre a observé les expériences de Dunkerque et d'Aubagne : bilan positif.

Et si la gratuité était un outil permettant le **report modal** de la voiture aux transports en commun et donc favorisant la transition écologique et améliorant la santé publique (par

réduction d'émissions de particules fines notamment) ? Des collectivités locales se posent la question, d'autant plus que la gratuité des transports favorise une mobilité équitable entre tous les habitants. Cependant, aujourd'hui en France, seuls 2 % de la population desservie par des transports en commun bénéficient de la gratuité totale.

En septembre 2018, la communauté urbaine de Dunkerque (la CUD, une agglomération de 200.000 habitants) a été la dernière en date de la trentaine de territoires français à adopter la gratuité sans condition des transports urbains. Cette partie du département du Nord est marquée par une forte activité industrielle (centrale de Gravelines, port de commerce...) et une partie de la population est précarisée. Avant la gratuité, les politiques de transports étaient déjà favorables aux plus fragiles avec des tarifs solidaires fixés en fonction des revenus. Le prix de l'abonnement mensuel pouvait ainsi baisser jusqu'à 7,20 €. « *Nous avons été surpris lors des premières réunions publiques avant la gratuité car les gens les plus précaires nous disaient ne pas prendre le bus au motif que c'était trop cher. Il existait en fait une vraie barrière dans le fait de prendre un abonnement mensuel ou annuel. En définitive, les plus démunis étaient ceux qui payaient le plus quand ils utilisaient les transports en commun en achetant des billets à l'unité* », explique Xavier Dairaine, directeur adjoint voirie et mobilité à la CUD et chef de projet Dk'Plus de mobilité. La gratuité a poussé des personnes à monter dans les transports en commun.

La gratuité, un acte de non-discrimination et de solidarité

Depuis septembre 2018, la CUD a également ouvert 30 km de lignes supplémentaires, « *amélioré ses services* » d'information en temps réel et équipé tous ses bus du wi-fi. La fréquentation en semaine a augmenté de 55 % et de 120 % les week-ends, selon la CUD. Certains contrôleurs des lignes sont devenus agents de maîtrise chargés de la coordination, d'autres ont repris la conduite ou accompagnent les conducteurs sur les lignes de nuit ouvertes les vendredis et samedis soir. En ville, où le taux d'engorgement des voitures n'a jamais réellement été un problème, Xavier Dairaine note une diminution du nombre de véhicules en stationnement et une vacance des parkings payants. « *Mais il est encore trop tôt pour connaître réellement l'effet sur le report modal* », précise-t-il.

À l'autre bout de la France, le pays d'Aubagne et de l'Étoile (Bouches-du-Rhône) a fait le choix de l'accès gratuit il y a dix ans. Ce choix politique est à présent menacé par l'absorption du territoire par la métropole Aix-Marseille, qui a repris la compétence des transports et veut instaurer une tarification unique aux 1,5 million d'habitants de ses 96 communes. Depuis le centre d'Aubagne, il est possible de rejoindre en transport en commun les quartiers est de Marseille, toute proche et souvent très embouteillée. Alors, le changement de cap imposé par la métropole est perçu comme une aberration par certains.

L'association Aubagne se déplacer en liberté (Asdel) se réjouit de ces dix années de gratuité, qu'on appelle ici « l'accès libre » : « *Il s'agit de faire profiter d'un accès libre, sans contrôle à toute la population, sans aucune différenciation* », expliquent Maurice Marsiglia, Maurice Duto et Jacques Mira, membres du bureau de l'association qui milite pour le développement des transports en commun. La gratuité est pour eux un acte de non-discrimination et de solidarité qui a des conséquences directes et indirectes : « *Outre le pouvoir d'achat qui a augmenté de 40 à 60 € par mois et par famille en moyenne et le nombre d'usagers qui a triplé en 10 ans, l'accès libre favorise la convivialité et la mobilité d'habitants qui ne se déplaçaient pas auparavant. Et le parc roulant est respecté par les usagers.* »



À Dunkerque, avant l'instauration de la gratuité pour tous.

À Aubagne comme à Dunkerque, le rapport aux transports a changé : « *Auparavant, le bus était un bien de consommation alors qu'aujourd'hui, chacun se sent responsable de ce bien commun* », explique l'Asdel. À Dunkerque, Xavier Dairaine fait remarquer la force du « *contrôle social* » contre les incivilités : « *Les bus sont davantage fréquentés et il n'y a pas de dégradation quand il y a du monde.* » Dans les deux territoires, on remarque un recul des incivilités, allant à l'encontre de l'idée reçue que le gratuit n'a pas de valeur.

La présidente de la société Façonéo, Sylvia Barthélémy, qui gère les transports publics d'Aubagne [1] est aussi vice-présidente de la nouvelle métropole Aix-Marseille. Au début opposée à la gratuité, elle a changé d'avis au vu des résultats sur son territoire. « *La gratuité a engendré une flambée de l'utilisation des transports en commun par tous. Si la gratuité [acquise jusqu'à 2021] venait à disparaître, je pense que ce serait une catastrophe* », explique l'élue Union des démocrates et indépendants (UDI). Selon les chiffres communiqués par Façonéo, on serait passé en dix ans de gratuité de moins de deux millions de voyageurs par an à plus de six millions. Le report modal voiture/scooter-transport en commun serait important puisque 50 % des nouveaux utilisateurs ont abandonné leur ancien moyen de transport. 44 % des utilisateurs sont des actifs et 14 % des scolaires et étudiants. Deux voyageurs sur dix sont des nouveaux usagers qui ne se déplaçaient pas auparavant.

La gratuité fragilise le financement général des transports en commun

La satisfaction est répandue dans les villes qui l'ont instaurée mais la gratuité ne fait pas l'unanimité. La Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) n'y est pas favorable et plébiscite plutôt une gratuité réservée à ceux qui en ont besoin ainsi qu'une tarification solidaire. « *Les usagers souhaitent avant tout bénéficier d'une offre de transport bien organisée* », explique son président, Bruno Gazeau. Selon lui, la gratuité fragilise le financement général des transports en commun, qui repose sur trois piliers : les recettes de billetterie (les usagers), le versement transport des entreprises [2] et les taxes. « *En supprimer un paraît dangereux et fait reposer le système sur les deux autres. À Dunkerque, les impôts n'ont pas augmenté mais il s'agit d'un territoire riche, avec la présence de nombreuses entreprises qui financent le versement transport.* »

À Dunkerque, Xavier Dairaine parle d'un « *choix politique* » alors que la gratuité n'a pas fait augmenter le versement transport (qui avait été augmenté en 2010 par l'ancienne gouvernance). « *Les recettes de billetterie, environ 4,5 millions d'euros, sont aujourd'hui assurées par le budget de la communauté urbaine de Dunkerque. Notre choix budgétaire a été d'abandonner d'autres projets, comme la construction d'une salle Arena et les impôts n'ont pas augmenté.* »

À Aubagne, d'après un rapport de la cour régionale des comptes, le versement transport a augmenté et a permis le financement de la gratuité et des investissements en matériel roulant. « *Il y a dix ans, la majorité en place avait considéré qu'on pouvait assurer la suppression des recettes commerciales par le versement transport* », confirme Sylvia Barthélémy. Aujourd'hui, le versement transport est perçu par la métropole, qui déduit le coût de la gratuité de la dotation au territoire du pays d'Aubagne. Comme Dunkerque, Aubagne a trouvé de nouveaux équilibres.

Les villes qui ont adopté la gratuité des transports en commun sont encore peu nombreuses dans le paysage français et la loi d'orientation des mobilités, en discussion au Parlement, prévoit à peine l'augmentation des moyens alloués au développement des transports en commun. Cependant, [une consultation en ligne accessible](#) à tous est ouverte dans le cadre de la mission d'information sénatoriale sur la gratuité des transports collectifs. Elle se terminera fin mai.

[1] Avec la RTM, la Régie des transports marseillais, depuis la création de la métropole.

[2] Le versement transport (VT) est une contribution locale des employeurs de plus de 11 salariés qui permet de financer les transports en commun.

Lire aussi : [Si, la gratuité des transports en commun urbains est indispensable](#)

Source : Sandrine Lana ([collectif Presse Papiers](#)) pour *Reporterre*

Photos :

. chapô : un bus du pays d'Aubagne et de l'Étoile, en 2015. [Wikipedia](#) (Florian Fèvre/CC BY-SA 4.0)

. Dunkerque : [Wikimedia](#) (Jérémy-Günther-Heinz Jähnck/CC BY-SA 3.0)

- Emplacement : [Accueil](#) > [Alternatives](#) >
- Adresse de cet article : <https://reporterre.net/Les-transports-en-commun-gratuits-ca-roule>