

- Épisode 46 -



#46



- La gratuité des transports publics -

Situation : Écouter et comprendre un document sur la gratuité des transports publics

Le 21 décembre 2023, les transports en commun sont devenus gratuits pour les habitants de la métropole de Montpellier. Plus de 50 villes et agglomérations européennes ont instauré la gratuité des transports publics, en invoquant des raisons liées à l'environnement et à l'égalité sociale. L'Observatoire des villes du transport gratuit définit ainsi la gratuité comme « un réseau au sein duquel la grande majorité des usagers bénéficient sans payer des services réguliers de transport public tous les jours, sur le périmètre d'une commune, d'une intercommunalité ou d'un territoire ».

Il existe plusieurs types de gratuité, totale ou partielle, expérimentés en France ou en Europe. Les arguments mis en avant par les villes qui ont fait le choix de la gratuité sont multiples :

- optimiser le service dans des réseaux de bus parfois peu fréquentés ;
- assurer le libre accès de tous aux transports sans discrimination de moyens ;
- limiter l'usage de la voiture et fluidifier ainsi la circulation ;
- renforcer la mobilité en général et en particulier l'attractivité des centres-villes.

En France, il y a plus de 370 communes desservies par des transports gratuits. Parmi elles, cinq agglomérations comptent plus de 100 000 habitants : Montpellier, Dunkerque, Niort, Aubagne et Calais. La communauté urbaine de Dunkerque fait figure d'exemple dans une agglomération de taille importante (environ 200 000 habitants) en ayant opté pour la gratuité totale sur tout son réseau depuis septembre 2018. Après avoir testé l'accès libre aux transports collectifs les samedis et dimanches, puis l'avoir étendu aux moins de 18 ans et aux plus de 65 ans en semaine, la métropole de Montpellier qui compte 450 000 habitants, a elle aussi fait le choix de la gratuité totale des transports pour tous les habitants de la métropole. Elle est la plus grande collectivité à ouvrir la gratuité des transports à tous ses habitants. Son coût est estimé à 24 millions d'euros.

La gratuité peut amener un plus grand nombre de personnes à utiliser les transports collectifs. Parmi les exemples de villes à l'étranger pratiquant la gratuité totale, Tallinn, capitale de l'Estonie, a constaté une hausse de la fréquentation du réseau depuis 2013, en particulier dans les quartiers populaires éloignés du centre-ville. 50% des habitants de la ville utilisent le réseau de transport collectif.

Plutôt qu'une gratuité totale, certaines collectivités ont choisi une gratuité partielle en maintenant un système de billetterie mais en prenant en charge tout ou partie du coût de l'abonnement pour l'utilisateur. Cette prise en charge permet de cibler certaines catégories de la population comme les jeunes, les seniors, les personnes sans emploi ou à faible revenu, ou de réserver la gratuité à certaines périodes (pics de pollution, horaires de nuit, week-end). C'est le cas de plusieurs grands pôles urbains comme Paris, Lyon, Marseille, Lille, Strasbourg qui appliquent une gratuité dite "solidaire".

Cependant, la gratuité des transports en commun fait débat. Elle n'incite pas vraiment les automobilistes à lâcher la voiture. Le prix n'est pas le facteur déterminant du choix du mode de transport. L'attractivité des transports publics passerait par des bus, tramways, métros plus fréquents et réguliers, par des plages horaires plus étendues et plus de services. L'argument de l'accès à la mobilité aux citoyens en situation de précarité financière est aussi à relativiser. La gratuité fait courir le risque d'une réduction de l'offre et de la qualité du service, faute de moyens de financement. Cela peut avoir un impact sur les plus fragiles qui n'ont pas d'autres moyens de se déplacer et creuser ainsi les inégalités sociales.

Dans un contexte de transition écologique, la gratuité des transports en commun paraît séduisante mais il est nécessaire de voir ses effets sur le long terme. En moyenne, la billetterie représente 30% du coût final des transports mais avec de fortes disparités allant de 10% pour les intercommunalités de taille moyenne à près de 40% pour les réseaux de plus de 400 000 habitants. Si ce système semble viable pour les petites communes, il faut attendre pour savoir si cela fonctionne réellement dans les métropoles.

