

Rendre gratuits les transports collectifs pour transformer les usages

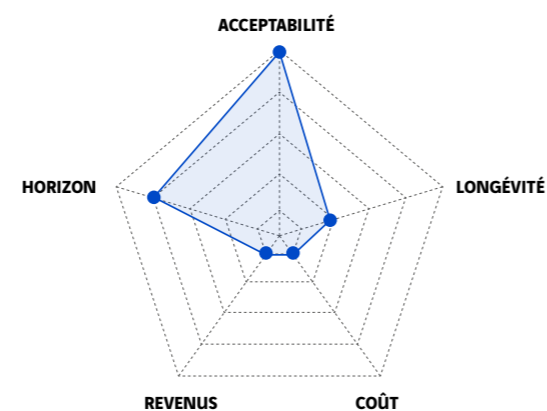
Dans des centres urbains toujours plus congestionnés où l'automobile représente une part écrasante des déplacements, les municipalités sont à la recherche d'un moyen de favoriser le report modal de la voiture vers les transports en commun. Depuis plusieurs années, des villes évoquent ainsi le possible déploiement de la gratuité des transports publics. Châteauroux, Niort et Dunkerque en France, Tallinn et le Luxembourg à l'étranger ont rendu leurs transports gratuits.



La première question que soulève la gratuité est d'ordre sémantique. En effet, l'usage du terme « gratuité » est trompeur à plusieurs égards. Ainsi, si le service est débarrassé du prix, les coûts demeurent présents. Pour cette raison, l'expression anglophone « fare-free » est plus correcte: le service de transport est seulement libéré du besoin d'acheter un ticket. Ensuite, la notion de gratuité est considérée comme floue en économie: elle recouvre plusieurs modes de financement très différents, allant de la gratuité temporaire (qui permet de limiter le coût de la mesure tout en intéressant l'utilisateur) à la gratuité payée par l'impôt ou par une contrainte, où le service gratuit fourni est associé à un élément au bénéfice du fournisseur de service. Ce dernier cas peut être illustré par Waze, qui propose un service gratuit pour l'utilisateur car financé grâce à la publicité. En somme, dans le cas de la gratuité des transports, le coût de la mesure sera assumé par autrui. Se pose dès lors la question suivante: qui paie ?

→ EN FRANCE, LE RÔLE DU VERSEMENT MOBILITÉ DANS LA GRATUITÉ

Si la gratuité n'a pas eu les effets dévastateurs sur le financement de la mobilité que l'on aurait pu attendre dans les villes françaises qui l'ont mise en œuvre, c'est parce que la billettique n'y représentait qu'une part minoritaire du budget du réseau. À Niort, par exemple, la vente des titres de transport ne couvrait que 10% des coûts du réseau. À Dunkerque, où le produit de la vente de billets plafonnait à 4,5 millions d'euros par an, cette perte a été compensée par une augmentation du taux du versement mobilité (VM)²³⁴, qui remplace le versement transport (VT) depuis l'entrée en vigueur de la Loi d'orientation des mobilités (LOM) en 2019. Cette taxe participe au financement des transports en commun imposé aux employeurs publics et privés employant 11 salariés ou plus. Son taux, dont la fixation relève des compétences de l'autorité organisatrice de mobilité, ne peut dépasser un plafond qui varie en fonction de la taille des communes. Il va de 0,55% pour les communes de 10 000 à 50 000 habitants à 2,95% pour les communes de Paris et des Hauts-de-Seine. Ce taux s'applique à la masse salariale brute employée dans le périmètre du plan de transport urbain (PTU). En d'autres termes, le manque à gagner induit par la gratuité a pu être compensé par une augmentation du taux du VM. Cette opération n'est pas à la portée de tous. En effet, elle est difficilement



réalisable dans d'autres contextes urbains où les coûts de réseau sont bien plus importants et où le VM s'élève déjà à un taux plus élevé.

À Paris, les recettes des usagers représentent un peu moins de 3 milliards d'euros. Toutefois, à la différence d'agglomérations de moindre taille, une métropole comme Paris ne peut compter sur une augmentation de son VT pour compenser le manque à gagner lié à la gratuité sans porter atteinte à la compétitivité des entreprises.

→ À TALLINN, LA GRATUITÉ FINANCÉE PAR L'IMPÔT

Tallinn a souvent été citée en exemple dans les débats entourant cette mesure. En 2013, la capitale estonienne est devenue, avec un peu moins de 450 000 habitants, la plus grande ville à avoir rendu ses transports gratuits. À quelques conditions cependant: pour pouvoir emprunter les transports de Tallinn sans payer de titre de transport, il faut résider dans la ville, la gratuité se limitant aux frontières administratives de la municipalité. La gratuité a donc pour objectif de renforcer l'attractivité de Tallinn. Objectif atteint: entre 2013 et 2016, 25 000 habitants supplémentaires ont été recensés. Le corollaire de cette augmentation de la population municipale est l'augmentation du produit des impôts locaux, qui permettent ainsi de couvrir le coût de la gratuité²³⁵.

Le financement de la mesure par l'impôt est justifié par le fait que la gratuité bénéficie à l'ensemble des usagers: elle rend ainsi les transports collectifs plus attractifs, participant à la réduction du trafic automobile. En cela, un automobiliste est aussi gagnant, dès lors que la mesure permet de réduire son temps de déplacement en diminuant la congestion.

→ LA GRATUITÉ, BRIQUE D'UNE POLITIQUE SYSTÉMIQUE

La mise en œuvre de la gratuité des transports en commun dans les grandes agglomérations n'a pas d'effet significatif sur le trafic routier et n'est pas soutenable à long terme pour assurer le développement des transports collectifs. L'exemple de Niort montre que la gratuité ne peut pas avoir les effets

escomptés si l'offre de transport est simultanément réduite. De plus, la gratuité peut avoir des effets secondaires néfastes sur le réseau de transport, dont, par exemple, une dégradation de la qualité de service. De la même façon, la gratuité encourage des usages non pertinents des transports collectifs (utilisation sur des courtes distances...). Ce faisant, elle manque son public cible en attirant piétons et cyclistes, ce qui conduit à la saturation précoce du réseau sans que l'objectif de réduction de la part de l'automobile ait été atteint²³⁶.

Cependant, la gratuité peut être intégrée à une stratégie de mobilité plus vaste à la condition que des investissements soient consentis pour renforcer l'offre en transports collectifs. C'est dans ce cadre précis que le Luxembourg a décidé de rendre ses transports gratuits²³⁷. En janvier 2019, le Ministère luxembourgeois de la défense, de la mobilité et des travaux publics a annoncé un grand plan pour faire du Luxembourg un «laboratoire pour la mobilité du XXI^e siècle». Ces annonces intégraient une série de dispositions relatives à l'introduction de la gratuité des transports collectifs pour renforcer leur compétitivité dans un pays où l'automobile est utilisée dans 69% des déplacements. Cette annonce n'est pas passée inaperçue. Le Luxembourg est devenu le premier pays à rendre l'ensemble de ses transports collectifs gratuits.

Cependant, la gratuité des transports collectifs n'est pas une fin en soi pour le Luxembourg. Elle s'inscrit dans le cadre de la stratégie «Modu 2.0» lancée par le Grand-Duché en 2018 et destinée à réduire la part automobile de la voiture au profit de celle des transports collectifs²³⁸. Cette stratégie, que le vice-premier ministre qualifie de «révolution multimodale», se décline en une série d'investissements et de réalisations dont la mise en œuvre doit s'étaler jusqu'en 2027. Le Luxembourg investira d'ici là 3,2 milliards d'euros pour améliorer la capacité de son réseau ferroviaire, augmenter la capacité de ses parcs relais et développer son réseau de pistes cyclables et le covoiturage.



→ RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ DE NOTRE RAPPORT SUR NOTRE SITE INTERNET EN SCANNANT CE QR CODE.

Qui paie ?



ÉTAT



PRIVÉ

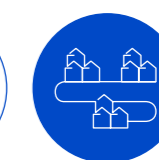


USAGER

À quelle échelle ?



LOCALE



RÉGIONALE



NATIONALE