

# TRANSPORTS PUBLICS LA GRATUITÉ TRACE SA ROUTE

PAR CHRISTOPHE ROBERT



**Après Dunkerque, Aubagne ou encore Calais, c'est Montpellier qui s'apprête à rendre entièrement gratuit l'accès à son réseau de transports en commun d'ici la fin de l'année. Un choix prometteur qui a déjà séduit de nombreuses collectivités, tant dans l'Hexagone que par-delà nos frontières.**

## Quelque 464 communes couvrant un peu plus de deux millions d'habitants ont choisi de rendre leurs transports publics gratuits



**D**e Dunkerque à Niort en passant par Libourne ou encore Douai, on recense aujourd'hui près d'une quarantaine de réseaux de transports en commun qui ont opté pour la gratuité. En France, les premières communes à avoir ouvert cette voie ont été les villes de Colomiers dès 1971 et Compiègne en 1974. À l'heure actuelle, cette réalité concerne quelque 464 communes couvrant un peu plus de deux millions d'habitants dans l'Hexagone. Chez nos voisins européens, d'autres villes ont fait ce choix à l'exemple de Tallinn, capitale de l'Estonie, où la gratuité des transports existe depuis 2013 ou, à une échelle plus vaste encore, au Luxembourg depuis un peu plus de trois ans.

### L'EXEMPLE LUXEMBOURGEOIS

Le Luxembourg, qui a longtemps brillé par la densité de véhicules individuels la plus élevée d'Europe, a ainsi fait le choix de rendre ses transports publics gratuits depuis le 1<sup>er</sup> mars 2020. Une gratuité qui bénéficie aussi bien aux résidents et aux travailleurs frontaliers qu'aux touristes de passage. À l'origine de ce choix, la nécessité de fluidifier la circulation dans ce petit pays qui accueille un peu plus de 660 000 habitants sur 2 586 km<sup>2</sup>. Chacun peut ainsi librement utiliser le bus, le tram, le train en seconde classe ainsi que le funiculaire. Seuls les billets de train en 1<sup>ère</sup> classe ont été maintenus payants. Certes

ce choix de la gratuité a un coût. Car les recettes de billetterie rapportaient auparavant environ 41 millions d'euros. Mais François Bausch, vice premier ministre luxembourgeois en charge de la mobilité explique : « *Le prix des billets ne couvrait que 8 % des coûts, on s'est dit qu'il valait mieux les abolir directement au vu du bénéfice en matière de promotion des transports en commun et de sensibilisation de la population* ». Reste que c'est bel et bien celles et ceux qui en ont le plus besoin qui profitent le plus du service. « *Ceux qui, par exemple, ne gagnent rien ou très peu, ce sont eux qui ne paient pas d'impôts ou très peu d'impôts directs, ils voyagent vraiment gratuitement* », détaille François Bausch.

### DES COMMUNES SUIVENT LA VOIE

En France, de nouvelles collectivités d'importance se sont aussi engagées dans la voie de la gratuité depuis les municipales de 2020. À des degrés d'implication divers d'ailleurs. À Rouen par exemple, c'est une première étape de gratuité « partielle » qui a prudemment vu le jour avec l'arrivée de Nicolas Mayer-Rossignol à la tête de la métropole normande. Selon Cyrille Moreau, sa vice-présidente en charge des transports, « *passer à la gratuité totale d'un seul coup est une lourde décision. Il faut y aller pas à pas* ». À Rouen, les réseaux de bus et de tramway sont ainsi gratuits pour tous les habitants, mais le samedi seulement. Résultat, « *nous avons des*

personnes qu'on ne voyait pas dans les transports. Des automobilistes et des personnes très modestes, qui ne bougeaient pas avant », relève l'élue communautaire. De quoi cependant déjà laisser entrevoir une extension progressive de la gratuité aux dimanches.

## MONTPELLIER FRANCHIT LE PAS

Plus au Sud, à la Métropole d'agglomération de Montpellier, on s'apprête à franchir le grand pas d'ici quelques semaines. Par ce choix politique clairement revendiqué, la métropole entend « mettre en œuvre la transition écologique et se positionner comme pionnière avec des solutions ambitieuses pour lutter contre le réchauffement climatique ». Outre la mise en œuvre de la transition écologique, la gratuité des transports présenterait d'autres précieux atouts : renforcer le pouvoir d'achat des familles, soutenir le commerce de proximité ou encore mieux redistribuer l'impôt des montpelliérains. « La gratuité pour les habitants de la Métropole permet de protéger l'environnement en incitant aux changements de comportement sans pénaliser les plus fragiles », estime-t-on aujourd'hui à la Métropole, où l'on n'hésite pas à affirmer que « grâce à cette nouvelle mesure, Montpellier deviendra une métropole exemplaire pour relever ce défi ». « La gratuité des transports en commun, c'est du pouvoir d'achat en plus pour les familles, c'est l'écologie incitative pour tous, c'est récompenser les comportements vertueux », résume Julie Frèche, vice-présidente de Montpellier Méditerranée Métropole, déléguée aux Transports et aux mobilités actives. Selon elle, « la gratuité des transports est un outil de politique sociale ». Et d'illustrer



## LE SÉNAT AU RAPPORT

En septembre 2019 déjà, le Sénat publiait un rapport intitulé « *Gratuité des transports collectifs : fausse bonne idée ou révolution écologique et sociale des mobilités ?* ». Ce texte présente les avantages attendus d'une telle politique locale : optimisation du service, renforcement de l'attractivité des commerces de centre-ville, diminution des émissions polluantes. La conclusion des sénateurs demeure cependant plus nuancée sur la question du report modal des automobilistes vers les transports en commun lorsque la gratuité est mise en place. « La gratuité totale n'aboutit qu'à marginalement diminuer la part modale de la voiture, alors qu'elle réduit sensiblement celle de la marche et fait chuter celle du vélo », relève en ce sens le rapport.

Reste que sur le plan social, les promesses de la gratuité semblent au rendez-vous à en croire les sénateurs : « L'exemple des villes françaises qui l'ont instaurée montre qu'elle permet à tous, notamment aux plus éloignés de la mobilité et aux plus démunis, d'accéder à toutes les fonctions sociales et économiques de la ville : en ce sens, par la facilité d'utilisation qu'elle permet, la gratuité des transports collectifs ouvre la voie à une révolution sociale des mobilités ».

son propos : « Sur une famille de quatre personnes avec des abonnements, ça représente une économie de 1 700 € par an ».

Les grands esprits se sont retrouvés en Estonie à Tallin, il y a quelques mois. Accompagné de Julie Frèche, le maire de Montpellier, Michaël Delafosse, a souhaité y échanger avec son homologue maire Mihhail Kolvart au sujet des vertus de la gratuité des transports. Car l'édile languedocien en est persuadé : « En France, le droit à l'éducation fut la grande question du XIX<sup>e</sup> siècle, le droit à la santé celle du XX<sup>e</sup> et le droit à la mobilité sera celle du XXI<sup>e</sup> siècle ». Gageons que l'avenir lui donnera raison. ■