

Métropole | Gratuité des transports : quels freins à Bordeaux ?



Ce sera à coup sûr l'une des propositions politiques phares des deux prochaines élections à venir. La gratuité des transports en commun a en tout cas été le sujet principal d'un débat organisé par le Forum Urbain de Sciences Po Bordeaux, qui s'est tenu ce lundi 8 octobre aux Archives de Bordeaux Métropole. Les arguments étaient nombreux de même que les interrogations, surtout par rapport au coût d'une telle mesure et à son financement pour une agglomération comme Bordeaux ou le sujet est accueilli par une certaine frilosité par la métropole. Analyse, chiffres à l'appui, d'un débat qui monte.

Il suffit de jeter un oeil sur les exemples de Luxembourg (qui sera la première grande métropole européenne à instaurer la gratuité totale en 2020) ou de Bruxelles (qui va le faire en janvier prochain pour les moins de 25 ans) pour savoir que le sujet dépasse largement nos frontières nationales. Selon les chiffres donnés par Maxime Huré, enseignant-chercheur en science politique à l'Université de Perpignan et spécialiste de la mobilité, il existe aujourd'hui 110 réseaux de transports gratuits dans le monde et 32 en France. Également président de l'[Observatoire](#)

Dunkerque à la barre

L'exemple le plus évident, et celui qui est scruté par de nombreuses collectivités, c'est celui de Dunkerque. Depuis un an, la communauté urbaine (environ 190 000 habitants) a instauré la gratuité totale. Selon les chiffres apportés par Claire-Marine Javary, chargée d'étude pour le bureau d'étude VIGS, 66% des déplacements dans l'agglomération se faisaient en voiture et 5% seulement en transports collectifs. Dans les premiers résultats dévoilés en juin, le ton est plutôt largement positif : une fréquentation en hausse de 65% en semaine (et de 125% le week-end) et un report modal de la voiture vers le bus de 47,9% (sur un panel interrogé de 2000 personnes). Des chiffres qui font rêver le reste de la France ? Pas forcément. Dans un [rapport sénatorial](#) paru récemment (rédigé par un élu du groupe Communiste républicain citoyen et écologiste et auquel a participé Maxime Huré), on reste très prudent. Parmi les préconisations, on retrouve une nécessité de "dépensionner le débat qui souffre trop souvent de positions de principe et d'idées préconçues", d'intégrer le rural et le périurbain aux réflexions, de créer un observatoire de la tarification des transports, de "sortir de l'opposition entre la gratuité et le développement de l'offre de transports" et enfin de "penser la gratuité totale comme un outil d'une politique globale et veiller à sa

soutenabilité à long terme".

Dans la salle, juste derrière nous, écoutant d'une oreille attentive les arguments dunkerquois, il y avait Frédéric Lescommères, directeur d'études Mobilités au [Cerema](#) (Centre d'études et d'expertise sur les risques, l'environnement, la mobilité et l'aménagement). Pour Maxime Huré, la part payée par les usagers dans le budget de fonctionnement de la politique de transports (abondé également par le versement transport, une taxe de 2% pour les entreprises de plus de onze salariés, et des subventions publiques) représenterait en moyenne nationale 12 à 17% de l'enveloppe. "On est plutôt entre 25 et 30%, on frise même plutôt le quart du montant total de l'infrastructure", répond le directeur d'études. Dans des villes comme Paris, Lyon ou Bordeaux, on se [rapproche plus des 30%](#) de recettes issues de la billettique (25% à Lyon en 2016, 36% du financement des transports publics franciliens). Pour Frédéric Lescommères, "le propos était intéressant pour des villes de 150 000 habitants comme Pau ou Angoulême. Pour le cas de Dunkerque, il y a plusieurs éléments à prendre en compte : une population en situation de vulnérabilité sociale et donc très captive des transports collectifs et un maillage redéfini un an avant la mise en place de la gratuité. Le réseau qui a été proposé à la gratuité est d'un tel niveau de performances qu'il a peut-être facilité les bons résultats". Quand on lui demande son avis sur la démocratisation générale de la gratuité totale, il reste prudent. "Il faut s'interroger sur la reproductibilité de l'exemple de Dunkerque ou de Niort à d'autres villes en France. Aujourd'hui, Dunkerque bénéficie de ressources fiscales des entreprises locales issues des vingt dernières années. Ces ressources bénéficient aux collectivités et leurs permettent d'investir sur les dix ans à venir dans le matériel roulant. Ce modèle existe dans la France du Nord, un peu dans celle de l'Est (notamment en Moselle) mais n'existe pas partout ailleurs. L'exception, c'est Niort. Elle bénéficie de la manne financière non négligeable de toutes les mutuelles installées sur l'agglomération qui sont une ressource forte pour aider les politiques publiques. Je ne crois pas que ces mannes existent partout".

À Bordeaux, un "fantasme" ?

À Bordeaux, on ne semble pas encore prêts à franchir le cap : même si [un candidat aux municipales](#) propose déjà l'idée, même du côté du PS (Bordeaux Maintenant porté par Matthieu Rouveyre), on se dit "peu convaincu par l'idée" du côté de Bordeaux Maintenant (Matthieu Rouveyre). Emmanuelle Ajon, de son côté, propose plutôt la gratuité des transports uniquement pour les moins de douze ans en suivant l'exemple parisien, voire pour les moins de 16 ou 18 ans. L'année dernière, la question était revenue dans les rangs de la majorité alors que la maire de Paris, Anne Hidalgo, avait évoqué la possibilité d'y réfléchir pour un déploiement fin 2020. "C'est un fantasme que je ne comprends pas bien", [avait lancé Alain Juppé](#). "À Bordeaux, l'usager paye le tiers de ce que ça coûte". Christophe Duprat, vice-président de Bordeaux Métropole en charge des transports, avait évoqué une recette voyageurs de l'ordre de 80 millions d'euros et un versement transport de 180 millions d'euros, servant à financer les travaux et l'achat de matériel roulant supplémentaire. L'enthousiasme face à une gratuité bordelaise n'était donc clairement pas à l'ordre du jour pour la majorité municipale et métropolitaine. Après vérification, le coût total de l'exploitation hors investissement est de 78 millions d'euros et la part des usagers dans ce financement local est de 35,8%.

Un an plus tard, l'avis de Frédéric Lescommères n'est pas très différent, notamment sur un élément clé décrit par Maxime Huré comme une "idée reçue" : le coût d'une telle mesure et la nécessaire adaptation des financements pour compenser la fin de la billettique (4,5 millions d'euros de moins pour Dunkerque). "Sur Dunkerque, ils ont un taux de prélèvement du versement transport (versement mobilité dans la future LOM) proche du maximum autorisé qui est fixé à 2% de la masse salariale des entreprises de plus de onze salariés. Il faut aussi s'interroger sur ce niveau de perception du versement transport. Les entreprises, des échos qu'on en a, souhaitent plutôt modérer cette perception et accepter qu'on l'augmente à la condition que sur l'espace de leur entreprise et du bassin d'emplois de leurs employés, ils aient un service de mobilité. Ce qui a fait que la loi LOM a été retoquée à l'Assemblée Nationale en juin dernier, c'est notamment la question du financement, qui est aujourd'hui cruciale", affirme le responsable d'études. Cette dernière a depuis été adoptée en deuxième lecture [mi-septembre](#).

"L'une des deuxièmes sources possibles, c'est la réaffectation de la rémunération du stationnement. Depuis le 1^{er} janvier 2017, ce sont les communes qui ont les mains libres pour définir la tarification du stationnement et le prélèvement de la contravention, ce qui explique des montants et des sanctions différenciés. On réduit la place de la voiture et le nombre de stationnement possible dans les villes. Dans les trois à cinq ans à venir, même si on augmente à minima le coût du stationnement, les recettes de ce péage-là vont probablement très fortement augmenter. Il faudra redéfinir une nouvelle clé de répartition pour que ces recettes viennent abonder le fonctionnement permettant d'alimenter la gratuité des transports publics. La question du maintien et de la soutenabilité financière de la politique des transports dans les villes qui ont mis en place ce dispositif-là se pose encore aujourd'hui.

Dichotomie d'experts

"Ces recettes de stationnement se retrouvent dans le budget général, mais il est possible de les flécher", a affirmé pour sa part Maxime Huré. "Ces politiques, globalement, favorisent plutôt le centre, y compris en termes d'investissements pour augmenter la fréquence des transports vers le centre-ville. La demande des maires des villes périphériques est très forte pour avoir leur propre réseau gratuit. À Dunkerque, des groupes industriels ont écrit au maire et indiqué qu'ils seraient prêts à augmenter le versement transport, les collectivités peuvent augmenter ce seuil maximum". Dans l'exemple bordelais, le responsable du Cerema se dit plutôt "en faveur de la politique de gratuité partielle, ce qu'on appelle la tarification solidaire en fonction du niveau de revenus, autrement dit tendre vers une rémunération du billet à hauteur de notre capacité de paiement. Je ne pense pas que la solution du ticket unique soit la meilleure pour Bordeaux, de même que la gratuité. La plupart des lignes de trams et de nombreuses lignes de bus sont aujourd'hui saturées, la gratuité ne permettrait donc pas d'augmenter la fréquentation (+10,5% en 2018 et +30% depuis 2015). Il faut probablement se poser la question de l'augmentation de la fréquence et du cadencement, quand c'est possible et sur certaines lignes, pour encore offrir un meilleur

niveau de service". À Bordeaux, les tarifs sociaux sont pour l'instant accordés aux demandeurs d'emplois et anciens combattants. Les familles nombreuses, bénéficiaires de la CMU (Couverture Maladie Universelle), de l'AME (Aide Médicale de l'État), les étudiants, personnes âgées ou handicapées ont droit de leur côté à des tarifs réduits. Pour les autres, c'est un peu la patate chaude : en août dernier, les prix des transports en commun sur la métropole ont grimpé de 3,1% (excepté pour le titre de "voyageurs occasionnels" ou Tickarte 2 voyages) pour les abonnés, une augmentation plus importante pour certains tickets, faisant désormais de Bordeaux la deuxième agglomération la plus chère de France sur le prix du ticket. Après plusieurs reports, TBM a annoncé que la tarification solidaire (selon les ressources des ménages) était prévue pour le printemps 2020.

S'il oppose les postures des économistes des transports qui prônent une balance entre accessibilité accrue "pour les gens qui n'ont pas les moyens de se déplacer" et une tarification "au juste prix", Frédéric Lescommières évoque aussi l'idée du péage urbain, politiquement beaucoup moins populaire. À tort ? "Dans des pays comme l'Allemagne, la Suisse ou l'Angleterre, autrement dit ceux qui ont expérimenté le péage urbain, on s'aperçoit que ça a des résultats positifs en termes de réaménagement de l'espace, de report modal et de régulation. Je pense que ces exemples là, pas forcément tous reproductibles à la France, sont à regarder au cas par cas pour les adapter dans certaines villes françaises, notamment les plus congestionnées, pour que ça puisse être ponctuellement, dans certaines situations, un outil de régulation". Que manque-t-il pour se faire une idée complète sur la question ? "Les écueils ou les risques et freins à la réussite d'une politique de gratuité et quelques comparaisons avec retours d'expériences de villes qui ont testé le système", affirme-t-il encore. Il est peut-être encore un peu tôt pour ça. Début septembre, Libourne a inauguré une [nouvelle ligne de bus](#) pour desservir gratuitement 45 communes de l'agglomération. Si le réseau de bus de la ville est gratuit depuis 2010, on n'a encore que peu de retour sur les conséquences financières de l'expérience : un bilan du nouveau schéma de transports est toujours prévu pour la Toussaint.



Romain Bêteille

Crédit Photo : [aqui.fr](#)

Publié sur [aqui.fr](#) le 08/10/2019

[Url de cet article](#)