

PATRICE VERGRIETE, clôture des journées de Dunkerque

«la gratuité, c'est un déclic psychologique»

Patrice Vergriete poursuit ensuite sur la gratuité des transports collectifs comme levier de la « Ville pour tous ». Selon lui, la gratuité n'est pas seulement une question économique, elle est beaucoup plus : « Ce qui me frappe en tant que président d'une communauté urbaine qui est en train d'instaurer la gratuité c'est d'abord tous les effets induits dont on ne parle jamais. Souvent on évoque la rentabilité financière, on parle de fric en fait quand on parle de la gratuité. En fait, le dernier orateur l'a très bien dit, c'est marginal puisque c'est 10% du coût du transport alors la modification du curseur n'est pas énorme. 4,5 millions d'euros en termes de billettique pour une agglomération comme Dunkerque ça a été des choix de fonctionnement qui ont été très vite faits. [...]

La gratuité était une question importante pour notre territoire car la voiture continuait à gagner des parts de marchés à Dunkerque. L'AGUR d'ailleurs vient de publier une étude très précise là-dessus, le fait que, dans une agglomération moyenne comme Dunkerque au 21^{ème} siècle, la voiture continue à augmenter ses parts de marchés et sur le transport collectif et sur le vélo est quand même de nature à se poser des questions. À un moment donné, cette dynamique, il faut la casser. On est passé sous la barre des 5% de part modale pour le transport collectif, on est à 4,7%, c'est quand même assez dramatique. Il n'y a que les captifs dans le bus. Il fallait donc réagir. Donc on a réagi sur tout : sur la modernisation du réseau, sur le schéma des lignes qui était devenu totalement injuste, et on a aussi voulu jouer sur le déclic psychologique de la gratuité. Je ne parle pas de tarification.

Ce n'est pas qu'une question de tarification : l'effet de la gratuité n'est pas le même que celui du billet à centimes. Ce n'est pas qu'un élément social, la gratuité, c'est un déclic psychologique. Les principales personnes qui sont venues dans le bus pour la gratuité sont des cadres qui pouvaient se payer les billets de bus. C'est le déclic psychologique de la gratuité qui est intéressant, c'est la modification que vous vous faite de l'accessibilité à la ville. Gratuit en anglais, ça se dit « free », ça veut dire libre. Vous changez complètement la façon dont vous regardez le bus. D'un seul coup, tous les points de l'agglomération deviennent accessibles et ça, on n'en parle pas assez, ça se réduit souvent à un débat financier.

D'ailleurs au passage, le débat financier, depuis qu'on a fait la gratuité le week-end, le coût du déplacement collectif à Dunkerque a baissé puisque la fréquentation augmente plus vite que le coût. Le coût par déplacement a baissé. Qu'est-ce que l'efficacité ? C'est ce que paye globalement la collectivité pour le transport collectif ou c'est ce que paye la collectivité par déplacements effectués à Dunkerque ? En termes d'évaluation du service public on peut se poser la question donc, même sur un critère purement économique, on peut se poser la question de l'efficacité de la gratuité mais je ne veux pas rentrer dans les détails sinon je suis parti pour un moment, j'ai envie de parler d'autres choses ».

«la ville Freemium»

Souvent on a aussi regardé le débat de la gratuité du bus avec les yeux du 20^{ème} siècle, c'est-à-dire est ce qu'on fait payer ça par l'impôt, par l'utilisateur... ? Je me demande en fait si on n'est pas en train de changer de modèle économique de financement des services urbains et c'est le président de l'institut de la ville durable qui parle quand je vous dis ça.

En clair on voulait un « service plus », vous payez et quelque part, ce sont ceux qui paient pour le service plus qui paient pour le socle gratuit.

Enfin, je m'aperçois qu'aujourd'hui que dans l'ensemble des services urbains, on est aussi sur ce débat. On a aujourd'hui un débat sur l'eau. Est-ce qu'il ne faut pas donner les premiers mètres cubes gratuitement parce qu'ils sont d'une nature vitale pour la population et celui qui veut remplir sa piscine et bien il paiera pour celui qui en a besoin de manière vitale. Les services de l'eau sont aujourd'hui sur les mêmes débats que sur les questions de transports. Dans les services sur les déchets, on est aussi sur le même type de réflexion de l'évolution du modèle économique de la collecte des déchets. Aujourd'hui, l'ensemble des services urbains sont dans un même débat et posent la question d'un socle de gratuité pour tous et d'une sorte de service plus.

C'est ce que l'on appelle la ville Freemium. Dans l'analyse des nouveaux modèles économiques de la ville durable et je me demande si ce n'est pas de ça dont on est en train de parler quand on veut prendre un peu de recul sur la question des modèles économiques. Et donc je n'ai pas envie de regarder la question du bus gratuit avec les yeux du 20^{ème} siècle, ce qui m'intéresse de le voir avec les yeux des modèles économiques du 21^{ème} siècle et me demander comment, demain, nous allons financer l'ensemble des services urbains ici, à l'échelle de cette agglomération ».