

A propos de la gratuité des transports collectifs (TC)

Voilà un sujet qui s'invite depuis plusieurs années dans le champ de la problématique des déplacements. Là où une réflexion est évidemment nécessaire, comme pour toute intervention dans le contexte urbain par nature complexe, on assiste au contraire à des décisions désinvoltes abusivement adossées à ce qu'on appelle le bon sens ou l'évidence ou l'esprit de charité... Quant on est réduit à invoquer le bon sens ou l'évidence faute d'arguments authentiques en général faut se méfier.

Réflexions préalables

Pour commencer je voudrais exposer deux types de considérations qui fondent ma position actuelle qui est d'extrême réserve.

D'abord des considérations personnelles, subjectives. Des opinions.

Parler de gratuité dans notre société marchande, mercantile, me fait immédiatement dresser l'oreille, éveille mon attention. Ainsi une ville décide de faire un cadeau. Celui d'utiliser gratuitement les TC. Ce cadeau bénéficierait aux résidents mais aussi à ceux qui y travaillent ou même les touristes.

S'agit-il un geste à portée philosophique ? Pourquoi pas si on expose clairement cette « philosophie ». S'agit-il d'un geste pour apporter une solution aux difficultés de déplacements dans la ville en y réduisant l'usage de l'auto ? S'agit-il de faire un geste... pour faire un geste ?...

Pour moi, si une gratuité pouvait être envisagée ce serait par exemple celle des cantines scolaires, cantines « bio » de surcroît. La légitimité de cette gratuité serait double. D'une part assurer une bonne alimentation de tous les enfants, d'autre part garantir à cette alimentation la qualité requise en 2017 puisque tout le monde s'accorde à dire que le « bio » c'est bon, c'est bien, c'est mieux.

D'autres gratuité pourraient à la rigueur être envisagées : le 1^{er} m³ d'eau, les 100 premiers kilowatt... Sans compter qu'on pourrait aussi s'intéresser à la qualité de l'air qu'on respire et qui, pour le moment, est encore gratuit.

L'ensemble de ces gratuités peut constituer un système visant à soustraire à l'économie marchande un certain nombre de services de base aux citoyens. C'est socialement et philosophiquement défendable

Ensuite il y a les faits. Et là il ne s'agit plus d'opinion.

Je ne les ai pas inventés, rêvés. Ils sont là, vérifiables et vérifiés.

J'en évoquerais 3 :

1. Les villes qui en Europe et même en France affichent l'usage le plus important des TC sont des villes où la gratuité n'a pas cours
2. Aucune des villes qui ont mis en œuvre la gratuité des TC n'a produit un rééquilibrage significatif entre les divers modes déplacements ; et très concrètement une réduction de la part de l'auto. Aucune.
3. Même payant, l'usage des TC est toujours plus économique que l'usage de l'auto. Toujours.

Et maintenant quelques considérations. En vrac.

La plupart des utilisateurs actuels des TC ne font pas ce choix en raison de son faible coût mais parce qu'ils n'ont pas le choix. Ce sont des captifs. Ils sont ceux « qui n'ont pas la clé de contact » : femmes, enfants, « défavorisés »...

Il suffit pour s'en assurer d'observer la composition de la clientèle actuelle des bus. A Aix par exemple.

Les automobilistes, eux, ne choisissent pas l'auto en raison du coût excessif des TC, car ce coût est toujours plus faible que celui de l'usage de l'auto (si on compte bien et tout). Le choix se fait le plus souvent en raison de la carence du service de TC : existence de la desserte, fréquence, vitesse, et aussi parce que l'auto c'est très pratique et confortable. Un « petit chez soi » en fait. Le coût n'intervient pas dans ce choix qui est en fait un non choix.

Lorsqu'on offre un service attractif de TC, métro ou tram par exemple, on constate que les usagers sont au rendez vous. Même ceux qui ont les moyens d'utiliser l'auto. Ils le sont en général en plus grand nombre que celui qu'avaient prévus les ingénieurs de haut niveau mais assez souvent bornés (au sens des bornes entre lesquelles naviguent leurs neurones). C'est ce qui a été observé par exemple lorsque le métro est arrivé à La Rose à Marseille. Les résidents de ce quartier n'ont pas eu besoin de cours du soir à Polytechnique pour comprendre que c'était commode pour eux. Même si le métro est payant.

L'usage de l'auto est également déterminé par les conditions de stationnement.

Des enquêtes dans plusieurs villes suisses ont ainsi montré que lorsque les personnes disposent d'un parking sur leur lieu de travail elles choisissent l'auto pour s'y rendre. Et pourtant les TC sont attractifs dans ces villes (et même l'usage du vélo facilité et important), les tarifs sont bas notamment par les abonnements. Ainsi lorsqu'un Suisse doit choisir son mode de déplacement le matin il ne se dit pas, en se rasant : « je suis un merveilleux petit Suisse (!) et comme je suis écolo je vais aller au bureau en vélo ou en tram ». Non ! S'il est assuré de stationner il choisit l'auto (comme un Marseillais, un Niçois,...), oubliant ses velléités écologiques. Dans ce choix le prix des TC n'intervient pas surtout si on considère qu'avec un abonnement le coût du trajet marginal supplémentaire est nul.

... d'ailleurs on peut observer que les agents de la RTM à Marseille, qui ont évidemment pour eux la gratuité des TC, utilisent majoritairement leur véhicule personnel pour rejoindre leur lieu de travail ; il suffit d'observer les dépôts de la RTM où évidemment le stationnement est gratuit...

Que se passe-t-il dans les villes « gratuites » ?

On observe effectivement une fréquentation accrue des TC. Des piétons arrêtent de marcher et prennent le bus gratuit (ce qui n'est pas bon pour leur santé).

On peut penser également qu'une clientèle nouvelle de défavorisés, résidant bien souvent en périphérie, ceux qu'on appelle parfois les « immobiles », peuvent réaliser ainsi leurs besoins de mobilité, gagner leur droit à la mobilité qui est inscrit dans la loi. Dans ce dernier cas la gratuité assure une fonction sociale. Mais tous les réseaux de TC prévoient, normalement, cette fonction sociale par des coûts très faibles ou nuls en faveur de telle ou telle autre catégorie de la population.

Un autre danger de cette situation est que la gratuité, dans l'esprit (?) des responsables de la ville, entérine le fait de considérer que les TC sont le transport des pauvres. Ce qui est évidemment une part importante de la réalité actuelle mais qui révèle un défaut complet de vision d'avenir et de vision intelligente de la problématique des déplacements urbains.

Dans les villes où les déplacements fonctionnent bien, les TC assurent une mobilité de masse, caractérisée par une grande mixité sociale, une mixité générationnelle, où hommes et femmes ont également leur place.

Et quand les « responsables » utilisent eux-mêmes les TC on comprend qu'ils peuvent être sensiblement mieux placés pour mesurer et soutenir les améliorations à leur apporter.

A l'inverse quand les TC ne sont qu'un service social de ramassage des captifs, certains esprits ont vite fait de penser et de dire que ce service, qui coûte cher puisque gratuit, est bien suffisant. Qui dans la clientèle de ces usagers qui voyagent gratuitement va revendiquer une augmentation de la qualité du service : fréquence, rapidité, qualité des véhicules, etc. ... ?

Pour moi la gratuité porte le risque de cantonner les TC dans le rôle de transport, de ramassage, des pauvres, des « autres ».

Je me souviens lors d'une étude à Arles. Le maire (communiste...!) me demande : que faire pour que « ils » prennent les TC ? Je lui ai répondu : « ils » prendront les TC quand « vous » les prendrez vous-mêmes. Je lui ai expliqué : « quand ils seront de qualité suffisante et que même vous, lorsque vous serez redescendu sur terre du haut de votre nuage trouverez avantage à vous déplacer intelligemment ».

Pour finir je voudrais dire mon analyse de cette « mode ».

Pour apporter les solutions efficaces aux déplacements urbains il faut un courage qui devrait être celui, normal, de tout homme (ou femme) ayant aspiré à cette responsabilité.

D'abord le courage de s'informer ou de s'entourer de personnes informées et compétentes.

Ensuite le courage de mettre en œuvre les bonnes solutions qui sont parfaitement et universellement connues depuis 50 ans au moins. Pourquoi courage ? Parce que ces solutions consistent toutes (TOUTES) à réduire l'usage de l'auto à ce qui est socialement et économiquement (on pourrait même ajouter : environnementalement) nécessaire à la vie d'une ville et des gens qui s'y trouvent. Toutes les villes qui ont eu ce courage y sont parvenues (TOUTES) ? Aucune de celles qui n'ont pas voulu ou ont hypocritement fait semblant de vouloir n'y sont parvenues. AUCUNE.

C'est lorsque manque ce courage qu'on arrive à la gratuité des TC.

N'ayant pas ce courage nécessaire, et surfant sur l'ignorance bien entretenue de leurs électeurs, certains maires veulent faire quelque chose puisque de toute façon les élections s'approchent toujours à grande vitesse. Tentation de la démagogie (qui ne marche pas à tous les coups, voir le cas d'Aubagne...)

Alors la gratuité est là !

On retrouve la tentation lancinante du geste de charité. Qui ne règle rien, donne bonne conscience, satisfait les simples et pourra toujours faire l'objet d'un article dans « La Provence ».

Dans le cas des TC la bonne conscience due au geste de charité se double d'une bonne conscience écologique puis que c'est pour favoriser les TC. Et roule pendant ce temps la grosse voiture du maire et de ses acolytes !

Finalement la gratuité, assise sur les ressources financières de la collectivité, est chère comme tout ce qui est inefficace. Elle ne permet que de gagner du temps en attendant les prochaines élections. Ce temps pendant lequel la santé et l'agrément des personnes sont sacrifiés, gâchés, le cadre de vie et les espaces publics dégradés, le modèle absurde de développement de la ville encouragé. Ce temps « gagné » pour les uns est du temps « perdu » pour le plus grand nombre.