

Motion Gratuité des transports en commun

Proposition du bureau 16 01 20

1) En quoi « rue de l'avenir » est-elle concernée ?

(justification de notre intervention dans le débat)

Une ville plus sûre, plus solidaire et plus agréable à vivre nécessite la réduction de la pression automobile. Réduction en nombre et en vitesse.

- En nombre : le report modal de la VP vers d'autres modes de mobilité plus vertueux (dont le TC) impose l'existence d'un réseau fiable, ayant une fréquence et une amplitude horaire attractives tout au long de l'année.
- En vitesse : la ville devrait vivre au rythme du bus (et des modes actifs), d'où un rééquilibrage de l'espace dédié à chacun de chaque mode (couloir bus+EDP+taxi)

Pour répondre aux enjeux sociaux, économiques et environnementaux de notre époque il est impensable de concevoir la ville sans TC

2) « transport gratuit » une appellation mensongère/trompeuse (*mise au point*)

Pour mémoire le fonctionnement des TC relève de 3 sources de financement : l'entreprise (le versement transport VT) la collectivité (les impôts) les usagers (validations)

Si la part contributive des usagers est annulée, deux possibilités :

- Soit augmenter la part contributive des citoyens, (usagers ou non des TC), et/ou celle des entreprises (sous réserve que le taux de prélèvement ne soit pas déjà au maximum autorisé, à noter qu'elles supportent

la prime transport (remboursement de 50 % du prix de l'abonnement domicile-travail))

- Soit réduire l'offre de mobilité en TC (fréquence, amplitude horaire) et/ou renoncer à de nouveaux investissements pour étoffer l'offre de son réseau de TC

3) Des conditions locales différenciées (*il n'y a pas de réponse universelle*)

Dans une collectivité dont le réseau est de taille modeste (exemple des navettes électriques de desserte du centre-ville ou de certains quartiers), lorsque le taux de recouvrement est inférieur ou égal au coût de réalisation, d'édition, et de contrôle des titres de transport, l'absence d'obligation de validation semble économiquement raisonnable.

Mais dans une collectivité conséquente (au-delà de 100 000-200 000 habitants) la situation est tout autre, les coûts d'investissement en TC sont tellement importants, qu'il est utopique de se priver de la contribution des usagers !

En illustration, comparons les situations de Rouen et Dunkerque :

Ville	Population	couverture	Coût gratuit	Pour 100 000
Dunkerque	200 000	10%	4,5 M€/an	2,25 M€/an
Rouen	400 000	27%	28 M€/an	7 M€/an

4) Un manque de recul et d'études

Dans l'exemple de Dunkerque les résultats cités manquent singulièrement de recul (un an) en ce qui concerne le report modal de la VP vers le TC nous ne disposons pas d'études approfondies, en regard, il est constaté que la gratuité diminue la part du vélo et de la marche. La gratuité facilite l'accès aux services de la ville centre, ce qui n'était pas possible pour les captifs nombreux de l'arrière-pays.

Pour des pistes de réflexion plus poussée, il existe des argumentaires proposés par diverses organisations. Notamment, la discussion sur les services de base que la collectivité devrait assurer à ses ressortissants, de la même façon que l'éducation « gratuite et obligatoire » et les soins, c'est à dire l'eau, le chauffage... et le transport, pour ne citer que quelques domaines.

5) RDA préconise la tarification solidaire dans l'état actuel des connaissances sur le sujet (*RDA force de proposition en conclusion*)

La gratuité ne concerne actuellement qu'une part marginale de la population desservie par les TCU, (environ 2 %). Mais l'idée se répand, surtout en période électorale.

S'il n'y a pas comme nous l'avons vu de réponse universelle, il est néanmoins possible de mettre en place une tarification sociale et équitable, chaque usager contribuant selon ses moyens.

En raison du manque de recul et de la diversité des situations, le principe de la tarification solidaire basée sur le quotient familial plutôt que sur des critères d'âge, de situation professionnelle ou non...) est actuellement à recommander.
