



Contribution d'Aymeric GILLAIZEAU FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports)

aymeric.gillaizeau@fnaut-paysdelaloire.org

La gratuité des transports, un effet en trompe-l'œil

Suite à la récente déclaration commune de la FNAUT et de l'UTP face à la gratuité des transports, voici quelques points qui montrent pourquoi la part modale des transports est faible et quels seraient les autres choix à envisager plutôt que de passer à la gratuité des transports pour inciter à un report modal. En effet, ce choix est souvent lié à une mauvaise perception du fonctionnement de la ville.

Récemment, des élus de la liste PS d'Avignon ont proposé de rendre les bus gratuits car la part modale des transports n'est que de 7 %. Premièrement, du point de vue de l'organisation territoriale, le réseau de transport ne dessert pas les communes situées au sud d'Avignon. Les bus ne vont même pas jusqu'à Châteaurenard située à seulement 7,5 km (9 km par la route) pour 15 000 habitants... Plus Rognonas, ce sont 20 000 habitants au total non desservis par les transports en commun, voire même presque 30 000 habitants avec les communes de Noves et Barbentane ! Il est nécessaire d'aller chercher les habitants chez eux pour qu'ils utilisent les transports. En l'occurrence, lorsqu'ils atteignent la rocade sud d'Avignon, ils sont à moins de 2 km du centre-ville, ils ne risquent donc pas d'utiliser les transports en commun et auront plus vite fait d'utiliser l'un des nombreux parkings gratuits du centre-ville.

Ensuite, lorsqu'il s'agit d'observer le réseau de transport, plusieurs éléments apparaissent : non seulement le réseau avignonnais n'est pas des plus lisibles, mais la fréquence des lignes armatures, à part pour la ligne 1, ne sont pas extraordinaires (15 à 20 mn pour des lignes pourtant appelées Fréquence + ...) et pas de service de soirée hormis le vendredi soir... En dehors du réseau armature, c'est minimum 20 mn pour les meilleures lignes ! Pour des villes de taille comparable comme Le Mans, c'est la fréquence qu'il y a sur les lignes de niveau 3 alors qu'ici ce sont des lignes de niveau 2. Au Mans, les fréquences à 20/30 mn se retrouvent sur des lignes de niveau 4 pour desservir des communes de 2 000 à 4 000 habitants en première couronne. Pour des lignes de niveau supérieur 2 à 3, la fréquence passe à 15/20 mn, puis 10/12 mn ou même 12/15 mn pour les lignes secondaires du centre.

Enfin quelle place pour l'automobile ? C'est une ville où, semble-t-il, la circulation automobile ne soit pas la pire. Tant mieux pour eux, cela fait moins de pollution s'il n'y a pas ou peu de bouchons. Mais il existe néanmoins un levier possible sans enrayer la circulation automobile afin d'encourager le report modal : par le stationnement.

Ce qui fait qu'un déplacement se fera en voiture plutôt qu'en transport en commun, c'est lorsqu'il est possible de la garer facilement et à des tarifs facilitateurs. Or, le stationnement dans la vieille ville n'est pas limité et relativement bon marché : le rendre gratuit aux riverains ou à des tarifs peu élevés et en limiter l'accès aux autres avec des tarifs très élevés par exemple, ou leur interdire l'accès à la vieille ville, limiterait l'accès aux automobiles dans le centre historique. Après, la ville dispose d'immenses parkings entièrement gratuits qui ceinturent la vieille ville et le centre, soit plus de 4 000 places gratuites dans le centre. Ces parkings sont en plus connectés par une navette gratuite pour les plus éloignés, alors après tout, pourquoi s'embêter à utiliser le bus ?

Dans une autre ville, Dunkerque, la liste Dunkerque en mouvement fait la même proposition de passer à la gratuité des transports.

Or, il est intéressant de constater qu'à Dunkerque il est possible de faire une analyse quasi-similaire à celle d'Avignon avec à peu près les mêmes ingrédients ! Un réseau qui n'est pas du tout lisible avec des circuits compliqués et mal identifiés, et même une tarification incompréhensible puisque pour l'usage du tramway, à la frontière belge, il en coûtera seulement 1 € pour le trajet en bus à Dunkerque compris, alors qu'un trajet simple en bus à Dunkerque coûte normalement 1,40 € !

Il en va de même pour le stationnement qui est très bon marché. En centre-ville, la ville dispose de 1 100 places de stationnement en parking dont 500 gratuites, c'est à dire près de la moitié ! Pour le reste, la zone verte est à 1€ de l'heure et ne concerne que quelques rues autour du centre-ville, la zone orange en hyper centre n'est qu'à 1,20 € de l'heure, enfin les parkings sont à 0,80 € de l'heure. De plus, il n'existe aucune modulation tarifaire et en dehors de ces emplacements, le stationnement est gratuit. Enfin, le parking gratuit du port est connecté au centre-ville par une navette qui est gratuite également.

Beaucoup d'ingrédients qui se retrouvent à Avignon et qui effectivement ne favoriseront pas l'usage des transports en commun.

À titre de comparaison, Le Mans a réduit considérablement le nombre de places en centre-ville et a étendu le secteur payant avec une réflexion sur les habitudes. Le stationnement est gratuit pour les riverains (mais pas partout), mais à des tarifs forfaitaires avantageux ailleurs et exorbitants pour les autres. Les riverains ont beau avoir le stationnement gratuit, vu le nombre de places limitées, ils louent souvent un parking privé ailleurs s'ils ont vraiment besoin d'avoir une automobile. Par conséquent, le stationnement est gratuit pour eux, mais ils finissent par payer quand même. En outre, il n'y a que 2 700 places de stationnement en parkings qui sont de toute façon payantes à des tarifs élevés de 1 € pour 50 mn à 4 € pour 2h30 puis 0,50 € par 50 mn au delà. Sur voirie, c'est encore plus élevé, 0,50 € pour 15 mn et 2,50 € pour 1H avec une limite de 1H pour la zone 1 et 1h20 pour la zone 2 puis en zone 3 c'est 0,50 € pour 30 mn à 2€ pour 2h (le maximum autorisé). Donc, les habitants ont plutôt tout intérêt à utiliser les transports en commun, c'est moins cher et ils mettent moins de temps que le temps de trouver une place. La vie n'est pas compliquée finalement et cela se voit sur la forte hausse de fréquentation des transports lors de la mise en service de la ligne de tramway victime de son succès.

Après ce rapide constat, il est facile de trouver un certain nombre d'éléments défavorisant l'usage du réseau de transport public. Le levier n'est pas la gratuité, ce sont les parkings qui deviennent payants et le stationnement en centre-ville plus contraignant qui feront la différence. De plus, il faut noter que l'endettement d'Avignon, même si il est en forte baisse constante, reste néanmoins 3,5 fois supérieur à celui de la moyenne nationale, alors engendrer un poste de dépense supplémentaire n'est pas forcément une idée très lumineuse en période où les budgets des collectivités sont tendus.

L'effet pervers de la gratuité, observé à Aubagne, c'est que la part modale des modes doux comme le vélo est très faible, seulement 1 % pour le vélo par exemple, car les gens se reportent massivement sur les transports en commun pour des trajets qu'ils auraient effectués autrement. Un article dans Rue 89 montrait que des personnes étaient prêtes à attendre un bus près de 15 mn pour effectuer un trajet de 2 ou 3 arrêts seulement ! Résultat, au mois de juillet 2013, pour compenser le mécontentement des voyageurs d'avoir à emprunter des bus surchargés, la collectivité a dû augmenter son offre globale de 15 % en une seule fois !

Constat de réussite pour la collectivité qui y voit un engouement pour les transports, mais pari très risqué car ce financement n'est assuré que par le versement transport avec une marge très légère. Il ne faut pas oublier dans l'actualité passée la fermeture en 2010 de l'usine Fralib, du groupe Unilever qui produit les thés Lipton et Éléphant, qui devait participer à un bon niveau au financement du versement transport. Certes, cette usine était située à Gémenos, elle-même située sur le territoire de Marseille Provence Métropole, mais que penser si la même chose arrivait sur le territoire d'Aubagne ? La collectivité serait confrontée à soit maintenir la gratuité de ses transports et absorber à ses frais le manque à gagner par la contribution au versement transport perdue, ou bien elle devrait envisager de rétablir un service payant...

Quant aux investissements, ils se retrouvent plus limités sur le long terme. Châteauroux en est un bon exemple après 11 ans de gratuité. En effet, toutes les agglomérations de taille comparable, telles que Laval, Quimper ou La Roche sur Yon, par exemple, ont depuis amélioré leur réseau, et ont même mis en place des services de soirée après 20H30 et jusqu'à minuit, souvent à base d'un système flexible tel que le service Flexo de Keolis, un service à la fois à la demande sans réservation et régulier. Un tel service existe bel et bien sur le réseau de Châteauroux, mais il s'agit d'un unique départ à 20h10 alors même que le dernier bus sur la ligne principale quitte son terminus à 19h45 ! De plus, en dehors de la ligne principale, les fréquences sur les 14 autres lignes restent faibles à très faibles avec des derniers départs encore plus tôt ... Le service est certes gratuit, mais reste plutôt médiocre.

Il est d'ailleurs possible de faire le même constat sur le réseau d'Aubagne avec l'absence de service de soirée, des derniers départs relativement tôt et des fréquences relativement faibles dès lors qu'il s'agit d'autres lignes que la ligne principale. Sans parler de l'absence totale de service les 25 décembre et 1er janvier. De plus, les questions posées précédemment concernant le stationnement peuvent également s'appliquer à Châteauroux et Aubagne où les tarifs pratiqués y sont vraiment très bas. Aubagne, par exemple, propose 260 places gratuites en plein centre-ville avec des tarifs sur voirie relativement faibles.

Et finalement, l'exemple de Tallinn en Estonie, souvent mis en avant pour avoir franchi le cap, montre pourtant qu'un réseau quand bien même serait-il gratuit, si la qualité de l'offre n'est pas au rendez-vous, le résultat attendu ne l'est pas forcément non plus. En effet, le bilan reste décevant puisque l'augmentation de fréquentation enregistrée n'est que de 1,2 % au bout de 9 mois, avec des pointes de 2,8 % sur des lignes un peu mieux aménagées ou plus fréquentées⁽¹⁾. Or, améliorer l'offre et la qualité d'un réseau comme Tallinn a un coût nettement plus élevé que pour un réseau de la taille d'Aubagne pour lequel l'équilibre reste déjà précaire. D'ailleurs, Hasselt aux Pays-Bas a définitivement arrêté la gratuité pour revenir à un service payant.

Quant à Mons en Belgique, la gratuité ne concerne qu'un service de 4 lignes circulaires à sens unique qui ne sont, en réalité, que des navettes de rabattement en centre-ville, sur des circuits courts de quelques arrêts, parcourus par des véhicules à faible gabarit.

Plutôt que de tendre vers la gratuité, quitte à maintenir un tarif peu élevé, ne vaudrait-il pas mieux finalement s'orienter vers une véritable amélioration de l'offre de transport et s'attaquer aux vraies questions concernant le stationnement ? Il sera toujours plus simple et mieux perçu par les usagers d'augmenter légèrement les tarifs de temps en temps si besoin, que de supprimer la gratuité pour revenir à un service payant.

⁽¹⁾ <http://www.baltic-course.com/eng/transport/?doc=79254>