

Transports en commun gratuits au Havre ?

L'urgence environnementale et sociale appelle d'autant plus à interroger nos pratiques et les réinventer pour répondre aux besoins et aux enjeux d'aujourd'hui.

Le mouvement des gilets jaunes en est l'une des illustrations, nous avons besoin de changer de logiciel, de rompre avec la logique de l'argent roi pour replacer l'humain et l'environnement au cœur de toutes les politiques publiques.

On nous parle sans cesse et à juste titre de la nécessaire transition écologique, mais la réponse apportée par le gouvernement est punitive, on augmente les taxes et ce sont les plus ménages les plus précaires qui vont payer le prix fort. Sur notre territoire, nous souhaitons faire autrement en incitant les gens à changer leurs habitudes et la gratuité peut-être un excellent outil pour faire bouger les choses.

D'ailleurs ce n'est pas un hasard si de plus en plus de villes françaises franchissent le pas, Niort, Châteauroux, Aubagne ou plus récemment Dunkerque et prochainement Calais. La semaine dernière, le Luxembourg a annoncé qu'il mettrait en place la gratuité pour toutes et tous sur l'ensemble du pays à l'horizon 2020. Nous le voyons bien, la question de l'accession gratuite est au cœur de nombreuses réflexions politiques actuelles.

Le groupe parlementaire de la Gauche démocrate et républicaine auquel j'appartiens vient d'ailleurs de déposer une proposition de loi intitulée « Encourager la gratuité des transports collectifs urbains et périurbains » afin de faciliter le développement de la gratuité à l'échelle nationale. Cependant, cette initiative doit se faire en tenant compte des réalités et spécificités de chaque territoire.

C'est pour cette raison et pour faire avancer le sujet que nous organisons cette rencontre pour en discuter ensemble. Si la gratuité doit-être mise en place sur la région havraise, cela ne pourra se faire que par un travail de concertation collective. Dans ce domaine comme dans tous les autres, les gens qui vivent ici doivent avoir leur mot à dire, notamment sur tout ce qui touche leur quotidien.

Quel peut être l'intérêt de cette gratuité ?

L'intérêt de la gratuité est multiple et ne se limite pas au seul aspect de la mobilité même si celle-ci reste essentielle.

Le premier enjeu est de répondre à un besoin de la population. La fréquentation des transports en commun sur la région havraise a augmenté ces dernières années de 22 %, la demande est donc réelle. Pour beaucoup, les transports en commun sont le seul moyen de se déplacer . Pourtant, l'injustice du modèle actuel réside dans le fait que beaucoup contribuent déjà à leurs financements à travers l'impôt. Il paraît tout à fait injuste de leur demander de payer une seconde fois par leur ticket ou abonnement.

Le second objectif est par conséquent d'inciter de nouveaux usagers à prendre les transports en commun pour des raisons écologiques qui paraissent évidentes, mais aussi pour désengorger les routes notamment aux heures de pointe.

Cette mesure aurait un impact bénéfique direct sur le pouvoir d'achat des ménages. Par exemple, un couple ayant deux adolescents ou chaque membre de la famille détient une carte d'abonnement mensuel économiserait jusqu'à 136 euros par moi (25 euros par enfant et 43 euros par adulte en tarif plein).

La gratuité représente également une mesure de justice sociale. Certes, il existe aujourd'hui des tarifs de solidarité, mais d'une part nous considérons qu'ils restent trop élevés et d'autre part nous voulons faire des transports en commun un lieu public comme les autres où chacun est l'égal de l'autre sans être renvoyé à sa condition économique.

Les transports en commun sont un outil d'aménagement du territoire majeur, les développer, c'est diminuer la place de la voiture qui peut parfois représenter près de 50 % de l'espace public d'une ville. Et cela permet par ricochet de réaffecter cet espace aux piétons, aux cyclistes, aux transports en commun.

Enfin, pour atteindre les objectifs que je viens de citer, la gratuité n'est que la première pierre à l'édifice, il faut questionner la mobilité dans sa globalité en retravaillant sa structuration, ses fréquences ou encore installant des parkings-relais gratuits aux entrées de villes à proximité des arrêts de bus et de tramway.

S'ils deviennent gratuits, comment les transports en commun peuvent-ils être financés ?

En 2017, la vente de billets a rapporté à la CODAH 12.8 millions d'euros ce qui n'est pas négligeable, mais cela ne représente que 15 % des recettes totales du budget annexe dédié aux transports en commun qui s'élève lui à 84 millions d'euros. À cela nous devons ajouter le coût qui sera nécessaire pour absorber la hausse de la fréquentation liée à la gratuité et au développement de l'offre de service sur l'ensemble de la future communauté urbaine. Ce qui nous amène à un montant oscillant entre 18 et 20 millions à trouver par an.

Le versement transports (VT), contribution payée les employeurs privés ou publics qui emploient au moins onze salariés, est déjà au maximum autorisé par la loi sur le territoire de la CODAH, soit 2 % de leur masse salariale pour un montant qui représentait en 2017 43 millions d'euros, il n'est donc pas question de l'augmenter. Cependant, la création de la future Communauté urbaine de l'Estuaire au 1er janvier permettrait d'étendre le versement transport sur les deux communautés de communes qui vont se regrouper avec la CODAH et qui en sont dépourvues. La nouvelle recette (entre 4,4 et 6,7 millions d'euros) qui en résulterait pourrait être utilisée pour partie pour développer l'offre de service sur l'ensemble du territoire, et pour partie financer budgétairement la gratuité des usagers.

De même, la nouvelle Communauté va reprendre la compétence voirie jusque-là détenue par les communes. A travers cette mutualisation, il est tout à fait possible d'imaginer de dédier un pourcentage des recettes du stationnement payant au financement de cette gratuité.

D'autre part, comme je l'ai mentionné précédemment, la question des transports en commun ne concerne pas que la mobilité. Cela touche à l'économie, à l'écologie, au social, à la santé ou encore à l'aménagement du territoire, c'est une politique globale.

Il serait donc possible de flécher une faible part des budgets dédiés au développement économique, à l'urbanisme ou à la protection environnementale sur le financement des transports collectifs gratuits.

La gratuité va également engendrer des économies, certes modestes, mais réelles. Il n'y aura plus besoin de financer le déploiement des tickets et l'entretien des infrastructures qui vont

avec. Les entreprises vont aussi bénéficier de cette action puisqu'elles n'auront plus à payer la moitié des abonnements de leurs employés comme c'est le cas actuellement.

On peut également parler de bénéfices environnementaux comme la baisse de la pollution atmosphérique et sonore, qui, à long terme, auront un impact positif sur la santé de nos concitoyens.

Enfin, la mise en place de la gratuité doit se faire de manière progressive. Nous pouvons par exemple commencer comme l'a fait Dunkerque en mettant la gratuité en place le week-end pour voir ses effets, et cela, à moindre coût. Il sera également nécessaire de lancer des études sur le sujet pour avoir des éléments scientifiques sur l'impact d'une telle mesure localement.

La gratuité des transports en commun n'est donc pas un problème de financement, c'est une question purement politique qui, sur le long terme, sera plus bénéfique à toutes et à tous que le système actuel.