

IDEES & DEBATS

LE POINT
DE VUE

de Stéphane Beaudet

La gratuité : une impasse pour les transports

La maire de Paris a lancé un débat sur une idée à première vue séduisante : la gratuité des transports en commun en Ile-de-France. Belle promesse, avec la perspective de faire diminuer les automobilistes pollueurs qui préféreraient emprunter les transports en commun. Mais est-ce la bonne réponse à un vrai problème ?

La première difficulté à résoudre est la faisabilité économique de cette mesure. Les transports publics en Ile-de-France coûtent 10 milliards d'euros par an, dont 2,5 milliards à la charge des usagers, 2 milliards pour les collectivités et la majeure partie prise en charge par les entreprises entre le versement transport et le remboursement d'une partie de la carte Navigo.

Le taux de couverture des frais des transports en commun par les usagers à 27 % est ainsi l'un des plus faibles d'Europe par rapport aux autres grandes métropoles (de 40 à 50 %). Aucune grande métropole n'a par ailleurs réussi avec succès à mettre en place une politique de gratuité des transports.

Mais pourquoi ne pas être la première à montrer l'exemple ? L'équation est alors simple : il faut trouver au moins 2,5 milliards d'euros correspondant aux recettes tarifaires payées par les usagers, sans compter les 2 milliards d'euros supplémentaires qu'il faudra dégager à la mise en service du Grand Paris Express et des renforcements d'offres en cours.

Il faudrait donc augmenter les impôts des ménages franciliens de 500 euros par an ou augmenter le versement transport de près de 60 % avec

des effets récessifs certains. Ce n'est clairement pas réaliste.

On évoque également la solution magique du péage urbain, qui aurait certes des effets dissuasifs sur l'utilisation de la voiture mais ne rapporte à Londres que 135 millions d'euros par an, soit moins de 5 % du coût total de la gratuité.

On peut sinon rogner sur le montant total alloué aux transports. Ile-de-France Mobilités investit en effet massivement pour rattraper le retard pris après trente années de sous-investissement. Faut-il ralentir ces engagements malgré les besoins criants soulignés par la récente crise de la gare Montpar-

Aucune grande métropole n'a réussi avec succès à mettre en place une politique de gratuité des transports.

nasse ? Prenons toutefois l'hypothèse audacieuse que cette mesure puisse être financée, est-elle réellement bénéfique en termes d'impact social et environnemental ?

La généralisation de la gratuité génère des effets d'aubaine pour des publics utilisant déjà les transports en commun sans difficulté financière. Sans compter les effets négatifs que peut entraîner la gratuité sur la perception du service et des efforts à faire collectivement pour le maintenir à niveau. La gratuité pour tous, c'est la certitude d'abou-

tir à un réseau vétuste et dégradé avec un faible niveau de service et de sécurité.

L'impact environnemental de cette mesure serait par ailleurs dérisoire. La commission présidée par Jacques Rapoport vient de rendre ses conclusions, qui sont sans appel : la gratuité engendrerait une baisse de seulement 2 % du trafic automobile. Il est, en effet, évident qu'une grande partie des automobilistes choisissent aujourd'hui ce mode pour des questions de confort ou de temps de transport, et non pas pour des questions de coût, tant le différentiel est déjà en faveur des transports en commun. La gratuité va en revanche faire basculer des piétons et des cyclistes vers des bus et des métros déjà bondés en heure de pointe, ce qui n'est absolument pas le but recherché.

On voit donc les limites de cette mesure qui est un miroir aux alouettes. L'avenir des mobilités passe au contraire par une tarification plus intelligente qui permettrait, par exemple, de différencier les heures de pointe et les heures creuses et d'offrir une palette de solutions de transport pour se rendre à sa destination. Cette mobilité du futur doit bien évidemment être inclusive avec une tarification solidaire la plus généreuse possible pour les plus démunis, mais elle doit également être ambitieuse et offrir des solutions variées à la carte pour l'ensemble des Franciliens, aussi bien à Paris qu'en petite ou grande couronne.

Stéphane Beaudet est vice-président de la région Ile-de-France chargé des transports.