

Le retour de la bicyclette, la chronique de Frédéric Héran

La gratuité des transports publics contre le vélo

Article pour *Vélocité* de septembre-octobre 2016

La gratuité des transports publics est de plus en plus réclamée par les milieux alternatifs, au nom de la lutte anticapitaliste. Mais ses défenseurs ont oublié que le transport public, surtout gratuit, est un redoutable concurrent du vélo, symbole pourtant d'économie des ressources, de santé et d'autonomie.

La gratuité des transports publics est une revendication qui ne cesse de progresser dans les milieux les plus à gauche, soucieux de faire reculer la marchandisation du monde. Des collectifs se constituent et mènent des actions chocs pour la réclamer. Curieusement, il arrive aussi à des candidats aux élections municipales friands de mesures populistes de la proposer. Tentons sereinement d'y voir plus clair.

D'où vient cette revendication ?

En 1995, le philosophe Jean-Louis Sagot-Duvaurox publie *Pour la gratuité*, un livre manifeste visant à promouvoir un principe qu'il juge capable de lutter frontalement contre l'extension sans fin du capitalisme marchand. Dans l'esprit de l'auteur, il s'agit d'explorer des voies alternatives au communisme, après l'effondrement de l'empire soviétique. Depuis 2006, ce livre est en libre accès sur Internet enrichi d'une longue préface.

En 2007, Paul Ariès, figure altermondialiste, reprend l'idée dans un ouvrage, en considérant que la gratuité peut constituer pas moins qu'un « nouveau paradigme révolutionnaire ». Le site Carfree, tenu par Marcel Robert et qui fédère tous ceux qui cherchent des alternatives à la voiture, reprend la revendication de la gratuité à son compte et en fait la pierre angulaire de la lutte contre la voiture. Enfin, en 2012, Sagot-Duvaurox développe ses idées dans un nouvel ouvrage écrit avec la maire adjoint d'Aubagne où les bus sont devenus gratuits depuis 2010.

Aujourd'hui, une vingtaine de villes françaises ont instauré la gratuité de leurs transports publics, notamment Castres, Châteauroux, Compiègne, Gap, Muret, Vitry... des agglomérations de moins de 100 000 habitants, hormis Aubagne (105 000 habitants) et bientôt Dunkerque (200 000 habitants) en principe en 2018.

Les arguments pour et contre la gratuité des transports publics

Les arguments favorables sont nombreux et séduisants et les auteurs qui les mettent en avant ne manquent pas de talent pour les évoquer. D'abord une grande simplification pour l'utilisateur : plus besoin de tickets et d'apprendre à s'orienter dans la tarification pour bénéficier des meilleurs tarifs, finie la crainte de ne pas être en règle ou la honte de devoir quémander un tarif social. Ensuite une gestion plus simple pour le transporteur : plus de billetterie, de vendeurs et de contrôleurs, des relations apaisées entre conducteurs et usagers. Enfin, un report des automobilistes vers les transports publics, espère-t-on.

Les moins favorables à la gratuité – notamment le GART (Groupement des autorités responsables des transports) et la FNAUT (Fédération nationale des associations d’usagers des transports) – ont aussi des arguments percutants. Les tarifs sociaux permettent déjà aux plus démunis de voyager gratuitement ou à faible coût. La mobilité peut croître inutilement. L’étalement urbain est aussi favorisé. Le report modal de la voiture vers les transports publics est faible. Et surtout, la mesure est coûteuse : il faut inévitablement augmenter le versement transport ou les impôts locaux, surtout s’il faut investir pour accompagner la hausse de la fréquentation.

Le vélo oublié

Ce qui frappe dans les arguments déployés par les uns et les autres, c’est l’absence de considérations concernant le vélo. Aucune mention dans les travaux de Sagot-Duvaurox ou d’Ariès, et le vélo n’est envisagé que comme un complément des transports publics par Marcel Robert¹. Seul Jean Sivardière (FNAUT) note à propos du cas de Châteauroux que « la gratuité a séduit de nombreux piétons et des cyclistes, en contradiction avec la politique de santé publique et sans gain environnemental puisque les trajets courts relèvent de la marche et du vélo, et elle a attiré peu d’automobilistes ».

Les déplacements urbains forment une sorte d’écosystème où tous les modes sont non seulement complémentaires mais aussi en concurrence. Quand on favorise un mode, cela se fait forcément au détriment d’autres modes. Comment dès lors se répercute cette gratuité sur les divers modes de déplacement ?

Le vélo, le mode le plus affecté

En l’absence d’encadrement du trafic automobile, le vélo est toujours le mode le plus directement concurrencé par les transports publics, surtout dans les villes moyennes : les distances parcourues par les deux modes sont assez proches, les temps de parcours sont semblables du moins sur les radiales, les publics sont similaires (des personnes n’ayant pas accès à la voiture) et prendre le bus permet d’échapper à l’insécurité routière que connaît le cycliste. La gratuité attire aussi de nombreux piétons sur les petits trajets. Mais les automobilistes ne sont guère concernés, puisque même gratuits les transports publics restent lents et peu pratiques dans des villes organisées autour de la voiture.

Dans ces conditions, la gratuité des transports publics se fait d’abord au détriment du vélo, qu’il s’agisse de déplacements actuels ou surtout potentiels (voir l’exemple de Châteauroux dans l’encadré). Dans les villes moyennes, en effet, la plupart des déplacements devraient pouvoir se faire à bicyclette. Mais, comme partout, le vélo ne peut se développer que si l’espèce envahissante qu’est la voiture est contenue.

Cycliste autonome contre usager du bus hétéronome

Le vélo reste l’un des rares équipements que son utilisateur peut encore réparer en bonne partie lui-même ou en se faisant aider par des proches. Cette mécanique assez simple favorise l’autonomie, expliquait en 1973 Ivan Illich, un penseur critique de la société industrielle.

¹ « Il faut donc tout remettre à plat pour envisager un système intégré dans lequel les transports en commun seraient le moteur principal de la mobilité, les autres modes (voiture, vélo, marche, etc.) étant les modes complémentaires. » (Robert, 2014)

Cette *low tech* accroît les capacités de résilience de la population, dirait-on aujourd'hui. Au contraire, l'usager du bus est dépendant d'un système de transport complexe qui exige des véhicules sophistiqués, des conducteurs formés et disponibles, une voirie et des arrêts adaptés, des parcours fixes et des horaires, un centre de maintenance, un opérateur de transport, des financements...

Cohérence et simplicité

Plutôt que d'introduire une gratuité qui décourage la pratique des modes actifs, il serait temps que les réseaux français assouplissent leur tarification en proposant, comme en Allemagne ou en Suisse, des abonnements anonymes qui peuvent servir à plusieurs personnes (une seule à la fois) ou des titres de transport qu'on ne valide qu'une seule fois en entrant dans le réseau, de façon à utiliser les transports publics comme si on empruntait la voiture de quelqu'un (Rabaud, 2010).

Mais le changement fondamental serait de construire une politique de déplacement cohérente fondée sur une hiérarchie correcte des modes de déplacement : d'abord les plus fragiles et les plus urbains, à savoir les piétons, puis les cyclistes, puis les usagers des transports publics et enfin les automobilistes. Ce qui impose d'instaurer une politique de modération de la circulation automobile par une réduction généralisée des vitesses et un contrôle du stationnement. Des mesures moins coûteuses, plus efficaces que la gratuité des bus, favorisant l'ensemble des modes alternatifs à l'automobile... mais évidemment moins faciles à promouvoir.

Contact : frederic.heran@univ-lille1.fr – <http://heran.univ-lille1.fr/>

Bibliographie

- Ariès P., 2007, « La révolution par la gratuité », *Contretemps*.
- Cordier B., 2007, *La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts*, rapport pour l'ADEME, 179 p.
- Duhamel Y., 2004, *Gratuité des transports publics urbains et répartition modale*, recherche pour le PREDIT, 66 p.
- Illich I., 1973, *Énergie et équité*, Seuil, 59 p.
- Rabaud M., 2010, *Les pratiques tarifaires des transports publics en villes moyennes*, CERTU, 4 p.
- Robert M., 2014, « Si, la gratuité des transports en commun urbains est indispensable », *Reporterre*, 26 avril.
- Sagot-Duvaurox J.-L., 1995, *Pour la gratuité*, Desclée de Brouwer, 142 p.
- Sagot-Duvaurox J.-L., Giovannangeli M., 2012, *Voyageurs sans ticket. Liberté, égalité, gratuité : une expérience sociale à Aubagne*, Au Diable Vauvert, 233 p.
- Vanco F., et alii, 2011, *Les réseaux de transports collectifs urbains gratuits. Retours d'expérience et paroles d'acteurs*, CERTU, 12 p.

L'exemple de Châteauroux
(77 000 habitants, 300 000 déplacements par jour)

	Parts modales en 2000*	Évolution des parts modales**	Parts modales en 2003	Évolution des déplacements
Transports publics	1,8 %	+ 1,8 %	3,6 %	+ 100 %
Voiture	76,2 %	- 1,1 %	75,1 %	- 1,4 %
Deux-roues***	3,0 %	- 0,2 %	2,8 %	- 6,7 %
Marche	19,0 %	- 0,5 %	18,5 %	- 2,6 %
Total	100 %	0	100 %	

* Estimation réalisée à partir d'enquêtes d'autres villes similaires, Châteauroux n'ayant pas réalisé une telle enquête. ** Cordier, 2007, p. 178. *** Les statistiques ne distinguent pas vélos et deux-roues motorisés, mais il s'agit sans doute surtout de vélos (la ville est quasi plate).

NB : l'évolution des parts modales semble montrer que les déplacements en voiture sont plus concernés que les déplacements en deux-roues, alors que c'est le contraire : les déplacements en deux-roues ont été cinq fois plus réduits et les déplacements à pied deux fois plus réduits que les déplacements en voiture.