

La gratuité des transports publics est une mauvaise idée, qui pénalise d'abord le vélo et la marche

Tribune parue dans Le Monde du 7 sept. 2018

La gratuité des transports publics n'est pas un objectif en soi. C'est un moyen qui doit être au service d'une politique de transport articulant de façon cohérente l'ensemble des modes de déplacement. La question clé est donc de se demander quels sont les modes à privilégier par une politique de déplacements et pourquoi.

Dans un objectif de développement urbain durable reposant sur les trois piliers économique, social et environnemental, les modes à privilégier sont ceux qui assurent une mobilité suffisante, tout en étant les plus respectueux de l'environnement, les moins consommateurs de ressources non renouvelables, les moins coûteux pour les ménages comme pour la collectivité, les plus favorables à l'urbanité et les meilleurs pour la santé.

Pour répondre au mieux à ce problème, il convient de privilégier d'abord la marche et le vélo personnel, puis les vélos publics, les transports collectifs et les usages partagés de la voiture et enfin la voiture en solo et les deux-roues motorisés.

Marche et vélo peuvent assurer à eux seuls les deux tiers des déplacements urbains, selon plusieurs études sur le potentiel d'utilisation de ces modes réalisées dans de grandes agglomérations (Londres, Lille, Copenhague, Innsbruck...). Et ce serait certainement aussi le cas à Dunkerque. Les transports publics peuvent ensuite prendre le relais pour les déplacements plus longs, et la voiture pour accéder aux zones périphériques difficiles à atteindre autrement.

Cette nouvelle hiérarchie des modes de déplacement est aujourd'hui préconisée ou débattue dans de nombreuses villes du monde et s'oppose au « tout automobile » comme au « tout transports publics ». Si elle est adoptée, alors il faut éviter toute mesure de gratuité qui affecterait la marche et le vélo personnel, tant ces modes sont vertueux à tous points de vue.

Or, la gratuité des transports publics pénalise d'abord le vélo, puis la marche et enfin la voiture. Ce résultat trop méconnu est logique. Les cyclistes sont les premiers attirés car leur profil est proche de celui des usagers des transports publics (lycéens, étudiants, femmes ou personnes âgées non motorisés) et les distances qu'ils parcourent aussi. Les piétons le sont déjà moins car, si leur profil est aussi assez proche, leurs déplacements sont en revanche beaucoup plus courts. Certains vont alors utiliser les transports publics même pour un trajet d'une ou deux interstations, saturant le réseau dans le centre. Les automobilistes quant à eux considèrent que leur véhicule reste, en général, une solution plus souple que n'importe quel transport en commun, même gratuit. Il est donc erroné de croire que la gratuité favorise d'abord le report de la voiture vers les transports publics, comme le supposent implicitement tant d'élus ou de chercheurs.

L'exemple de Châteauroux est éclairant. Après l'introduction de la gratuité en 2000, on a constaté trois ans plus tard que les déplacements en transports publics ont doublé (+ 100 %), au détriment des déplacements en voiture (- 1,4 %), des déplacements à pied (- 2,6 %) et des déplacements à vélo (- 6,7 %).

Les transports publics peuvent être gratuits pour les personnes à mobilité réduite qui ont du mal à marcher ou à cycliser. Des tarifs sociaux peuvent être proposés aux plus démunis. Mais il est dommage d'inciter des gens bien portants ou qui manquent d'exercice physique à renoncer à se déplacer à pied ou à bicyclette et à saturer des réseaux de transports publics autrement plus coûteux que des aménagements cyclables et des espaces publics de qualité. Chaque mode de déplacement doit être utilisé en profitant au mieux de ses avantages comparatifs.

Frédéric Héran, économiste des transports et urbaniste à l'université de Lille
frederic.heran@univ-lille.fr – 06 45 08 45 71