

# Gratuité des transports publics: les usagers gagnants? Pas si sûr!

La gratuité est à la mode: journaux, téléphones portables, musique, tout doit être gratuit. Il n'est dès lors pas étonnant que la gratuité des transports publics fasse débat, à Lausanne comme ailleurs. Les arguments pour ou contre fusent et sont réfutés de part et d'autre: mesures sociales, pollution de l'air, vandalisme, pollueur-payeur, tout y passe... Mais quel serait en somme l'avantage de l'utilisateur? La CITRAP-Vaud, dont le but est de défendre les intérêts des clients des transports publics, livre ici ses réflexions.

Si on se place du point de vue du passager, il faudrait, a priori, être borné pour s'opposer à la gratuité. A plus forte raison pour les usagers captifs dont le budget transport est non négligeable. Pour les passagers occasionnels ou les touristes, les avantages sont évidents: on n'hésite plus à prendre le bus pour un saut de puce. Fini les automates aux comportements souvent incompréhensibles!

Le sourire radieux du «passager clandestin légal» pourrait cependant se muer rapidement en grimace. La hausse de fréquentation, avec un même service, risque en effet de péjorer le confort des usagers. Et cette hausse de fréquentation sera-t-elle le fait d'automobilistes ravis d'avoir troqué leur voiture cocon contre un bus peut-être bondé, ou sera-t-elle plus vraisemblablement gagnée, au centre-ville, sur le nombre des piétons qui s'épargneront tout effort physique? Selon une étude très sérieuse de Yves Duhamel\*, «la contribution de la gratuité des transports en commun au rééquilibrage modal paraît en



L'INVITÉ

**ALAIN  
FAUCHERRE**

■ **Président de la CITRAP-VAUD,  
Communauté d'intérêts  
pour les transports publics  
Lausanne**

**«La «carte multimodale»:  
permis de rouler  
payant pour tout  
véhicule motorisé,  
offrant du même coup  
l'accès gratuit  
aux transports publics»**

définitive faible». Et encore: bien que déjà lieu public comme un autre, la rame de métro ou la remorque de bus pourrait bien servir de refuge à des passagers en quête d'abri chauffé; il n'est pas sûr que cela serait apprécié de chaque voyageur.

Une croissance globale de l'offre, que tout usager des transports publics appelle de ses vœux, serait donc encore plus indispensable pour compenser une partie des effets secondaires de la gratuité. Mais comment la financer? Actuellement, à Lausanne, les TL sont payés à environ 40% par les usagers et 60% par les impôts. Modifier cette assiette pour la fixer à 0% - 100% accroît de facto la pression de l'impôt. Cela n'avantage que les passagers non contribuables. En «offrant la gratuité», on puise

forcément dans les moyens pour développer les transports publics. A nouveau, l'utilisateur n'y trouve pas son compte.

Face au problème crucial des investissements, la méthode de la gratuité apparaît comme contre-productive mais surtout secondaire. Une politique progressiste des transports publics nécessite de nouvelles sources de financement. Les expériences de péage urbain à Londres ou Stockholm pénalisent les seuls pendulaires, et la réussite de l'effet dissuasif diminue d'autant les recettes, sans compter le coût de la perception du péage.

Les réflexions les plus fécondes sont sans doute celles qui évoquent une taxation de la mobilité. Différentes recherches sont actuellement menées, y compris par la Confédération, pour réaménager la mobilité urbaine et trouver un mode de financement équilibré. Une piste dans ce sens a été développée par les Verts genevois avec la «carte multimodale»: un permis de rouler payant pour tout véhicule motorisé, mais qui offrirait du même coup l'accès gratuit aux transports publics. La tarification de l'utilisation effective de la route toucherait tous les usagers motorisés (bus et voiture). Atout supplémentaire: l'apport financier des automobilistes permettrait de développer les transports publics et de réduire le prix de leur abonnement. Pour tous.

\*Yves Duhamel, Gratuité des transports publics urbains et répartition modale, PREDIT, 2006