

## La gratuité des transports en commun publics: une plus grande solidarité et une réponse à l'urgence écologique

*Les transports en commun publics peuvent-ils être gratuits? A cette question les communistes répondent clairement oui. L'urgence écologique et l'urgence sociale commandent que l'on puisse au moins se poser la question.*

*La plupart des formations politiques de gauche, à l'exception des Verts, avaient répondu favorablement à l'invitation lancée par la section de Faches Thumesnil -Lezennes - Ronchin de débattre de cette question. Une cinquantaine de personnes ont assisté à cette réunion qui avait lieu dans l'auditorium de Ronchin.*



Ce fut tout d'abord René Gabrelle, le maire communiste de Tressin, qui planta le décor. A plusieurs reprises, il est intervenu devant le conseil de communauté de Lille

pour demander, en vain jusqu'à présent, qu'il soit procédé à une étude de faisabilité.

Et le maire de Tressin de rappeler que, dans l'agglomération lilloise, les transports en commun publics sont confiés à Transpole, une société privée qui fait des bénéfices (3,8 millions d'euros en 2008) et qui reçoit plus de 100 millions d'euros de la part du département et de la communauté urbaine de Lille. Dans le même temps fait-il observer, Keolis, la maison mère, a distribué 105 millions d'euros de dividendes à ses actionnaires

privés. Il y a là à tout le moins des éléments qui justifieraient que l'on fasse au moins une étude de faisabilité et une étude d'impact sur la gratuité des trans-



ports en commun publics, d'autant que le contexte y invite fortement avec les conclusions du Grenelle de l'environnement et les débats autour du réchauffement climatique du sommet de Copenhague.

Mais cette demande d'étude est restée vaine jusqu'à présent. «*gratuité transports semble hors de portée financière sauf à renoncer au développement indispensable de nos transports en commun*» lui a répondu en substance Martine Aubry qui considère que c'est la qualité de l'offre de transports qu'il convient de développer, bien plus que la gratuité.

### 150 millions de voyageurs par an

Cette réponse ne satisfait évidemment pas René Gabrelle qui observe qu'il y a déjà des collectivité

qui ont fait le choix de la gratuité des transports en commun publics. A titre d'exemple, explique-t-il, la communauté urbaine de Toulouse a instauré un ticket mensuel de 1 euro pour

les jeunes, pour répondre à une demande formulée par des jeunes qui avaient mené campagne sur cette revendication. La ville de Marignane a également fait le choix de la gratuité des transports en commun publics. Aubagne a fait de même. Pourquoi cela ne serait-il pas possible dans la métropole lilloise ? se demande le maire de Tressin.

Certes, reconnaît-il, la qualité des transports à Lille est remarquable. On enregistre d'ailleurs 150 millions de voyages en une année (soit une augmentation de 6 %, ce qui montre que cela correspond bien à une demande des usagers). Mais le métro et le bus sont à saturation à certaines heures et ne peuvent plus satisfaire la demande.

Pour faire face à une demande croissante, il faut développer et densifier le réseau notamment en direction des petites communes, sous desservies, notamment en soirée. Il est d'ailleurs envisagé, explique-t-il, de prolonger la ligne de métro numéro 1 au-delà du CHR et de faire passer les rames d'une longueur de 36 m à une longueur de 52 m.

C'est là une nécessité ne serait-ce que pour inciter les automobilistes à faire le choix des transports en commun et réduire la pollution liée à la circulation automobile.

### **L'opportunité immédiate**

Mais cela suppose de revenir sur la gestion des transports en commun actuellement confiée à une société privée, Transpole, filiale de Keolis, qui réalise des profits et reverse des dividendes (105 millions d'euros) à ses actionnaires. L'opportunité se présente de tout remettre à plat puisque le syndicat mixte va être dissous au 31 décembre prochain et que l'assemblée communautaire devra désigner, au printemps prochain, un nouveau délégataire. Pourquoi ne pas en profiter pour en revenir à une régie publique ? D'où la nécessité pour le maire de Tressin de faire preuve d'une extrême vigilance dans la rédaction du prochain appel d'offres. D'où l'intérêt que les citoyens s'invitent dans ce débat public sur la question des transports en commun publics.



Pour Assi N'Guessan, le nouveau secrétaire de la section locale du parti socialiste, un universitaire spécialisé dans les questions de transports et de sécurité, la question environnementale est prioritaire mais la suppression de la taxe professionnelle réduit considérablement la marge de manœuvre des collectivités. L'équilibre serait aujourd'hui difficile à trouver, dit encore le responsable socialiste, qui n'en manifesta pas moins un véritable intérêt pour les enjeux environnementaux et sociaux d'un tel débat.



### Les moyens de la gratuité existent

Pour Stéphane Dalmasso, du Parti de gauche, *«droit à la mobilité conditionne largement nos rapports aux autres. Notre société est une société riche et elle devrait permettre aux individus de se déplacer indépendamment de leur statut social»*. C'est pour cela qu'il estime que les transports devraient relever d'une *«de service public. Il n'est pas question de verser des dividendes à quelques personnes*

*privées alors que cet argent pourrait être utilisé dans l'intérêt des usagers»*. Mais pour qu'il y ait véritablement incitation à utiliser les transports en commun publics, il faut une politique vo-



lontariste de développement du réseau. Car aujourd'hui, la gratuité n'aurait aucune incidence sur les rejets de gaz à effets de serre car les

deux flux (circulation individuelle et transports en commun) s'additionneraient.

Pourtant aujourd'hui les embouteillages, le bruit, la pollution, la saturation du réseau de transports en commun, tout cela coûte cher à la collectivité, bien plus cher que ce que coûterait la gratuité. Il est temps d'agir sur les modes de transports pour un mode de développement soutenable.

### Il est temps que les citoyens se mobilisent

Pour Laurent Lefebvre, qui est chargé de la campagne transports au parti communiste, la gratuité

est possible. Pourquoi? Parce

que la précarité a progressé, que le pouvoir d'achat a baissé et que les familles sont confrontées à une augmentation du coût de la vie. De plus, de nombreux quartiers sont isolés alors que nous devons faire de plus en plus de kilo-

mètres pour aller au travail ou pour trouver un travail ou bien encore pour faire des études. Autant de raisons qui militent en faveur de la gratuité qui serait une simple mesure de justice sociale. Sans oublier la question de l'environnement, du réchauffement climatique et de l'épuisement à terme des gisements de pétrole.

A-t-on les moyens de réduire la circulation automobile, de développer les transports en commun et d'agir sur le prix du ticket? Oui dit Laurent Lefebvre. La gratuité coûterait 53 millions d'euros. Or on vient de dépenser 27 millions d'euros pour financer la mise en place d'un nou-



veau mode de paiement, la carte unique. De plus, un déplafonnement du versement transports de 0,5 % (actuellement limité à 1,8 % de la masse salariale) permettrait de récupérer 46 millions d'euros qui pourraient être ainsi utilisés pour développer les transports en commun et instaurer une part de gratuité. Si l'on ajoute les économies réalisées sur le passage en régie de service public (2,8 millions d'euros - ce qui aurait permis de ne pas augmenter le prix du ticket), la fabrication des tickets, l'entretien des composteurs, si l'on sollicite l'Europe, on peut trouver les fonds nécessaires pour financer ce qui serait une vraie innovation sociale, une innovation allant dans le sens d'une plus grande solidarité et d'une réponse à l'urgence écologique. *«métropole de plus de un million d'habitants qui pratiquerait la gratuité de ses transports en commun publics, ce serait une première en Europe»* Un premier pas vers la gratuité serait de la mettre en place pour tous les scolaires et les allocataires du RSA, dit encore Laurent Lefebvre.

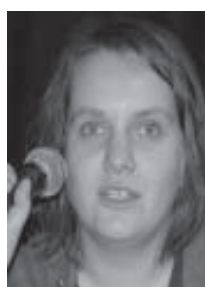
Pour Aline Rodde, de la Gauche alternative, qui plaide elle aussi pour la gratuité des transports en commun et pour une régie publique, c'est la question de la répartition des richesses qui est sous-jacente dans cette question des transports en commun publics. *«pouvons y arriver si nous militons tous ensemble pour cet objectif»* dit-elle encore.



Il faut en effet ne pas opposer les générations ajoute Georges Camus, des retraités CGT.



Quant à Serge Havet, de AC Région, il explique que la mobilisation des demandeurs d'emploi et de leurs associations leur a permis de conquérir certains droits.



Pour l'Association des Jeunes Communistes, Julie Czerwinski, rappelle que, à Toulouse, les jeunes ont obtenu un ticket mensuel à un euro. A l'instar de cet exemple, elle précise qu'appliquer ce tarif à Lille serait un premier pas vers la gratuité.

Au terme de ces échanges, il apparaît que la gratuité est loin d'être une utopie. Outre qu'elle répond à une urgence écologique, elle apporte également un élément de réponse à une urgence sociale. Il est temps que les citoyens interviennent dans le débat avait dit René Gabrelle en conclusion de son introduction. Quand s'y met-on? a demandé un participant. Message reçu par les responsables de la section locale du PCF qui ont promis de prendre date pour aider les usagers des transports en commun à s'organiser et pour militer pour une sorte de votation citoyenne semblable à celle qui a donné lieu à un véritable plébiscite contre la privatisation de la poste.

---

**Alain Goguey - Aria-Nord**

**Agence Régionale d'Information Alternative**

agoguey@aria-nord.fr