

Compte rendu des rencontres de Dunkerque sur

PAR JEAN-FRANÇOIS LE DIZÈS

Pour marquer l'instauration de la gratuité des transports publics dans l'agglomération dunkerquoise, des rencontres internationales ont été organisées sur ce sujet. Miches Szempruch et Jean-François Le Dizès y ont participé en tant que représentants du « Collectif pour la gratuité des transports publics de l'agglomération grenobloise ». Ces rencontres ont été marquées par la richesse des informations données par les intervenants venant de toutes parts et par l'honnêteté des discours.

L'exemple de Dunkerque

Depuis le 1^{er} septembre 2018, les transports publics de la Communauté Urbaine Dunkerquoise (CUD) sont gratuits. C'était une promesse électorale du maire de Dunkerque élu en 2014, Patrice Vergriete (socialiste dissident), qui est également président de la CUD. La CUD comprend 22 communes s'étalant en longueur le long de la côte sur 30 km. Elle contient 200 000 habitants. En 2018, les transports publics ne représentent que 5 % des déplacements. En 2014, la billettique ne représentait que 10 % du financement des transports publics.

Pour en arriver à la gratuité totale, les décideurs ont procédé par étapes et ont lié leur projet à celui d'un réaménagement urbain.

La première étape a consisté à consulter les citoyens, tant sur les problèmes de transports publics que sur l'aménagement urbain. Ainsi, neuf réunions publiques auxquelles ont participé plus de 500 personnes ont été organisées. Ont également eu lieu des échanges sur internet et sur les marchés. Une votation citoyenne s'est déroulée sur la question de la piétonisation totale ou non de la principale place de Dunkerque. La réponse fut « oui ».

La seconde étape a été la réalisation d'un certain nombre d'aménagements urbains notamment en créant des sites propres pour les bus. Par exemple, la « pénétrante », sorte d'autoroute urbaine, qui isolait entre eux deux quartiers de façon étanche, a vu sa voie de droite réservée aux bus et sa voie gauche ouverte dans les deux sens. La suppression de cette autoroute permet aujourd'hui de passer facilement d'un quartier à l'autre. Ces aménagements urbains ont été financés par l'augmentation du Versement Transport (VT). La troisième étape a reposé sur l'établissement de la gratuité des transports publics durant les week-ends. L'expérience fut concluante puisque, durant ces jours-là, la fréquentation augmenta de 50 % et les incivilités baissèrent de 60 %. Parmi les nouveaux usagers, on compte surtout des jeunes, mais aussi des personnes isolées. 67 % d'entre eux

utilisaient auparavant leur automobile.

La quatrième étape fut l'établissement de la gratuité totale. Pour ce faire, le parc a été augmenté de 30 %. Il est essentiellement constitué de bus articulés. Les fréquences des bus et l'amplitude journalière ont été augmentées. Les contrôleurs ont changé de rôle. Ils sont devenus informateurs, médiateurs.

Le passage à la gratuité s'est fait sans augmentation des impôts locaux.

Parallèlement à la mise en place de la gratuité des transports, une promotion de la pratique du vélo a été lancée par l'aménagement de pistes cyclables et la mise en place d'un service Velib où l'on peut utiliser les vélos gratuitement pendant une demi-heure. Cependant, ce système n'a pas, jusqu'à présent, connu un véritable succès.

L'aménagement urbain a supprimé un certain nombre de stationnements automobiles dans les rues du centre de Dunkerque au profit des piétons et des bus. Pour compenser ces suppressions, les décideurs font construire un parking à étage à proximité de l'hyper-centre de Dunkerque. Les deux premières heures de stationnement y seront gratuites.

Comme l'a dit Damien Carême, maire (EELV) de Grande-Synthe, vice-président de la CUD en charge des transports, le projet de Dunkerque a également l'ambition de rendre la ville plus humaine, la vie plus collective.

Le cas de Châteauroux

Forte de 78 000 habitants, l'agglomération de Châteauroux (Indre) a connu en décembre 2001 l'établissement de la gratuité des transports publics. L'initiative en revient au maire de droite, patron d'un commerce automobile. Cette gratuité n'était donc pas orientée contre l'usage de l'automobile.

Résultat : le nombre de voyages annuel est passé, entre 2001 et 2017, de 1,5 million à 5 millions. La baisse passagère qu'a connue l'année 2014 montre que les élus ne doivent pas se reposer sur leurs lauriers, mais au contraire rester à l'écoute des citoyens, conserver des points de contact. Aujourd'hui, selon les propos de l'actuel maire, pour être élu, défendre la gratuité des transports publics est un préalable.



la gratuité des transports publics



Le cas d'Aubagne

La gratuité des transports publics au Pays d'Aubagne et de l'Étoile (107 000 habitants) a été instaurée en 2010 par une équipe métropolitaine communiste. Battue aux élections de 2014, cette équipe a été remplacée par une équipe de droite, qui s'est bien gardée de supprimer la gratuité. En effet, depuis l'instauration de la gratuité, le nombre de passagers a été multiplié par trois. Parmi les usagers on compte 39 % de salariés et 30 % de scolaires.

L'actuelle élue en charge des transports, Sylvia Barthélémy, a reconnu avoir changé d'avis sur la question. Hésitante en 2010, elle défend aujourd'hui bec et ongles la gratuité. Intégré dans la métropole marseillaise, le Pays d'Aubagne et de l'Étoile a théoriquement perdu sa prérogative sur les transports. Soutenue par la population, Sylvia Barthélémy se bat pour maintenir la gratuité. Elle a déjà obtenu son maintien jusqu'en 2021.

Le cas du Valenciennois

Suite au désengagement de la Région au sujet de la gratuité des transports scolaires, la métropole du Valenciennois (350 000 habitants) a instauré la gratuité des transports publics aux moins de 18 ans depuis le 1^{er} septembre 2018. Sont concernées par la mesure deux lignes de tramway, 33 lignes de bus et les lignes de chemin de fer du Valenciennois qui comprennent 12 gares.

Par ailleurs, il existe des navettes de bus gratuites dans les centres-villes de Valenciennes, de Denain et de St-Amand-des-Eaux.

Le cas de Tallinn

La gratuité des transports publics pour les résidents a été instaurée à Tallinn, capitale de l'Estonie, en 2013, suite à un référendum qui, l'année précédente, avait donné un résultat favorable à la gratuité à raison de 74 %. Le fait que la gratuité soit réservée aux seuls résidents a fait augmenter le nombre de personnes immatriculées à Tallinn de 400 000 à 451 000. De nouvelles lignes ont été créées. Le problème est la lenteur des bus.

Prenant exemple sur Tallinn, c'est l'ensemble de l'Estonie qui se met à pratiquer une telle gratuité. En effet, depuis juillet 2018, 11 des 50 comtés que compte l'Estonie l'ont instituée. Elle doit progressivement

se généraliser. À noter qu'en deux mois, le nombre des usagers dans les 11 comtés concernés par la gratuité a augmenté de 40 %.

Le cas de Zory (Pologne)

Dans l'agglomération de Zory (Silésie, 60 000 habitants), la gratuité des transports publics a été instaurée en 2014. Le réseau comportera bientôt sept lignes. Cette gratuité est victime de son succès. En effet, le nombre de passagers quotidien est passé de 3 000 à 11 000 et maintenant, la capacité des bus est nettement insuffisante. Parmi les nouveaux passagers, on trouve des mères avec enfant qui vont se promener au parc central. Alors que les responsables politiques locaux cherchent à développer les déplacements à vélo, force est de constater que la gratuité a réduit le nombre des déplacements réalisés à pied ou à vélo. En Silésie, la pollution par les particules fines est d'autant plus grande que la région est productrice de charbon. Alors que 31 autres villes de Silésie ont instauré la gratuité des transports scolaires, la Pologne manque de conducteurs de bus, car ceux-ci vont se faire embaucher en Allemagne ou en Autriche où les salaires sont plus élevés. À Zory, leurs salaires équivalent à 1 000 €.

Les prochaines rencontres sur la gratuité des transports publics auront lieu en 2019 à Chateauroux.

Des transports publics gratuits, ici aussi ?

Judi 8 novembre de 20h à 22h à Valence, soirée débat organisée par Frapna Drôme Nature Environnement. De 20h à 22h à la Maison de la Vie Associative, 74 route de Montélier à Valence.

Autres cas dans le monde

AUX ÉTATS-UNIS

39 villes ont instauré la gratuité des transports publics. Parfois, l'objectif est d'attirer les touristes. Dans un cas précis, l'idée de gratuité est venue de la base. Cette gratuité a été financée par diverses subventions : de l'État fédéral, de l'État fédéré, de l'université, de la municipalité qui a instauré une nouvelle taxe. Résultat : le nombre de passagers a augmenté de 40 %.

AU BRÉSIL

11 villes, toutes situées à proximité de Rio de Janeiro, ont instauré la gratuité des transports publics. Parmi elles Marica (127 000 habitants), où la gratuité a fait passer le nombre de passagers quotidiens de 300 à 18 000. Elle est financée par une taxe sur l'exploitation pétrolière réalisée sur le territoire.