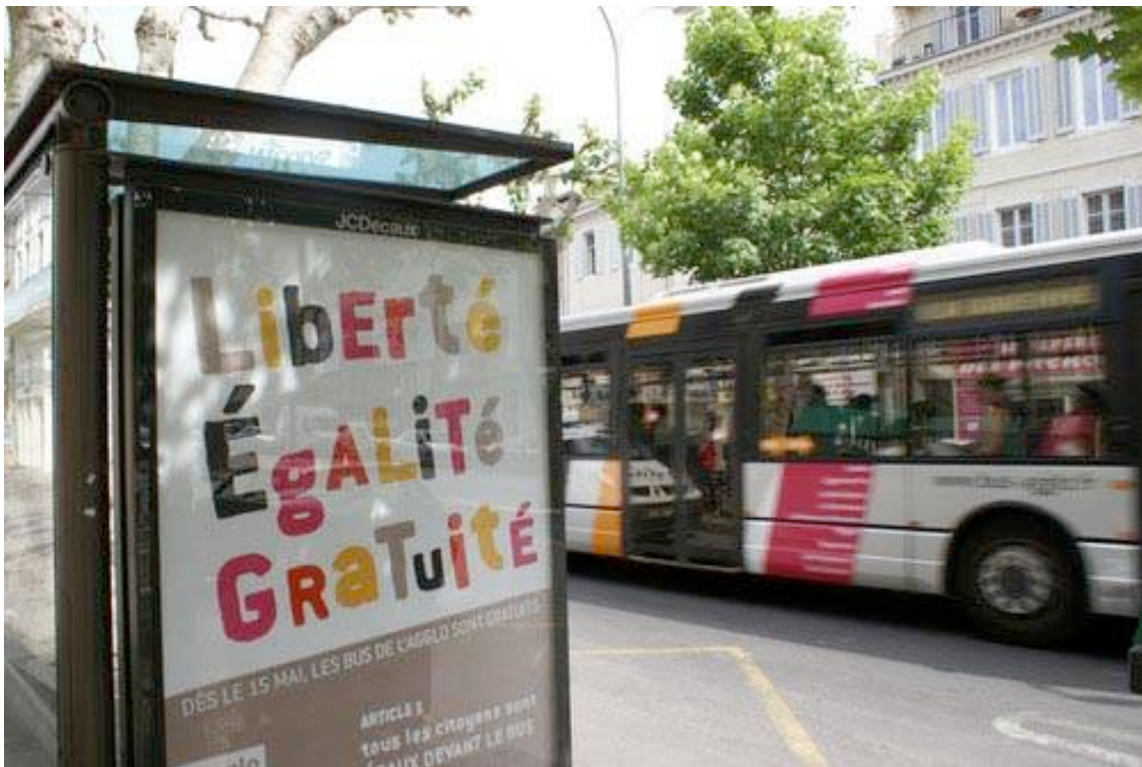


# Ces villes qui expérimentent les services publics gratuits

PAR ANTHONY LAURENT (6 DÉCEMBRE 2012)

Les expériences de gratuité se multiplient dans les services publics locaux. Transports en commun totalement gratuits à Aubagne ou Châteauroux, premiers litres d'eau gratuits dans des communes de l'Essonne ou des Bouches-du Rhône... A qui profite cette gratuité ? Comment est-elle financée ? Implique-t-elle une baisse de la qualité du service ? Incarne-t-elle une alternative face au dogme de la « consommation marchande » ? Réponses par les faits.



Monter dans un bus sans composer un ticket, et sans risquer de passer

pour fraudeur, tel est le quotidien des Aubagnais. Depuis trois ans, cette localité de 104 000 habitants, en périphérie de Marseille, a fait le choix de la gratuité totale dans les transports en commun. Cette gratuité était auparavant réservée aux demandeurs d'emplois, aux allocataires du RMI et aux personnes âgées et handicapées. S'inspirant de l'esprit du « droit au transport pour tous » énoncé par la loi d'orientation des transports intérieurs votés par la gauche en 1982, le maire communiste d'Aubagne, Daniel Fontaine, et son équipe proposent cette mesure à leurs administrés lors des élections municipales de 2008.

Réélue, la municipalité entame alors un bras de fer avec la société des Autobus Aubagnais, propriété du groupe Veolia, qui exploite le réseau depuis 2007 dans le cadre d'une délégation de service public. Pour que Veolia accepte de mettre en œuvre la gratuité, les élus demandent à l'entreprise de revoir les objectifs de fréquentation à la hausse. Et les objectifs sont largement dépassés : durant les six premiers mois de gratuité, la fréquentation fait un bon de 70%. Entre 2008 et fin 2011, le nombre d'usagers progresse de 146% ! Bien au-dessus des objectifs initiaux, fixés dans le cadre de la délégation de service public avec des transports payants (+2% par an). Une enquête réalisée en mars 2010 par l'agglomération aubagnaise [1] montre que la gratuité, en plus de créer de la mobilité, attire de nouveaux usagers, parmi lesquels les jeunes de moins de 18 ans et les personnes « non captives » disposant d'un véhicule motorisé (deux-roues ou voiture).

### **A qui profite la gratuité ?**

Dans l'agglomération de Châteauroux (76 000 habitants), les transports collectifs sont gratuits depuis une décennie. A la différence d'Aubagne, ce sont des considérations d'ordre économique qui ont conduit le maire UMP Jean-François Mayet à faire de la gratuité un thème de campagne pour les élections municipales. Son intention ? Dynamiser l'économie locale – notamment les commerces du centre-ville – sans remettre en cause l'usage de la voiture.

Dix ans après l'instauration de la gratuité, la fréquentation sur le réseau géré par Keolis, filiale de la SNCF, a progressé de 208% ! Selon une étude menée par la Communauté d'agglomération castelroussine [2], la gratuité profite surtout aux bénéficiaires de la Couverture maladie

universelle (CMU) et de l'Aide médicale d'État [3]. Plus de la moitié des usagers dispose de revenus mensuels inférieurs à 1 100 euros. Près d'un nouveau voyageur sur dix n'utilisait pas auparavant les transports en commun en raison du prix des tickets.

### **Qui finance les transports gratuits ?**

En plus d'Aubagne et de Châteauroux, 23 réseaux de transports urbains, sur 290, ont fait le choix de la gratuité totale pour les usagers (dont sept communes de plus de 40 000 habitants [4]). Et donc de se passer des recettes de billetterie. Les ventes de ticket couvrent en moyenne 20% des besoins de financement d'un réseau de transport urbain, rappelle le Groupement des autorités responsables de transport (GART), derrière les impôts locaux (30%), et les contributions des entreprises et des administrations (48%). Le GART, qui rassemble les villes et collectivités disposant d'un réseau de transport public, « *n'encourage pas cette pratique* » : la gratuité ne serait pertinente que pour les petits réseaux.

Pour remplacer les recettes de billetterie, Aubagne et Châteauroux ont décidé d'augmenter la contribution « versement transport » (VT). Celle-ci est payée par les entreprises privées ou publiques situées sur le territoire et employant plus de neuf salariés. Dans les deux villes, cette contribution a été portée respectivement à 1,8 et 0,6% de la masse salariale de l'entreprise [5]. S'y ajoute une ponction limitée au budget général de la collectivité. Alors que la billetterie rapportait 710 000 euros, la hausse de la contribution des entreprises aux infrastructures de transports rapporte 5 millions d'euros supplémentaires. La Communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Étoile projette même de construire un tramway totalement gratuit d'ici cinq ans. La gratuité totale n'interdit pas non plus les investissements futurs.

### **La gratuité, une « fausse bonne idée » ?**

Malgré ces expériences, les méfiances à l'égard de la gratuité des transports collectifs demeurent fortes. Sans surprise, l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), qui regroupe les grandes entreprises du secteur – SNCF, RATP, Veolia-Transdev, Keolis (filiale privée de la SNCF)... –, considère la gratuité comme un « épiphénomène ». Et affiche son hostilité. Trop onéreuse, ne facilitant pas le report de la voiture vers les transports collectifs, menaçant la

qualité de service, « *la gratuité pour tous ne répond pas aux objectifs de développement d'un réseau de transport* », juge l'UTP dans un rapport.

La Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) partage également ces critiques. La gratuité est une « *fausse bonne idée* » qui « *induit des déplacements inutiles, encourage l'étalement urbain et prive de ressources le système de transport au moment où la clientèle augmente et où les recettes fiscales des collectivités diminuent* », estime l'association d'usagers. Elle lui préfère le système de tarification sociale pour les jeunes, les sans emplois ou les familles nombreuses. [6].

### **La gratuité entraîne-t-elle une baisse de la qualité ?**

A Châteauroux, la mise en place de la gratuité a pour conséquence « *une très légère baisse de la qualité* » du service, constate Bruno Cordier, directeur du bureau d'études Adetec. Une qualité moindre qui se manifeste surtout, selon les usagers, par une dégradation de la propreté des bus, le fait qu'ils sont plus souvent bondés et moins ponctuels. C'est l'un des arguments contre la gratuité : elle favoriserait l'irrespect vis-à-vis des infrastructures, voire le vandalisme, suivant l'a priori « *ce qui est gratuit n'a pas de valeur* » (selon l'UTP). « *La hausse du vandalisme observé à Châteauroux ne peut être imputée uniquement à la gratuité en tant que telle. Elle correspond malheureusement à une évolution de la société. Par ailleurs, il est logique que le vandalisme augmente quand la fréquentation augmente* », tempère Bruno Cordier.

L'expert nuance également les critiques estimant que la gratuité ne favoriserait pas vraiment le report de la voiture vers les transports en commun. Pour être efficace, la gratuité « *doit s'accompagner de contrainte sur l'automobile (circulation et stationnement) et d'un urbanisme cohérent [...]. Rendre les transports publics financièrement plus attractifs passe également par une information sur les coûts réels de la voiture et par une hausse de ces coûts (carburant, stationnement, péage urbain...)* », explique-t-il [7]. Précisons que les transports – voitures comprises – restent le deuxième poste de dépense des ménages (14%), derrière le logement (25%) et devant l'alimentation (13%). Selon l'étude réalisée à Aubagne, l'instauration de la gratuité a permis de réduire de 63% les déplacements polluants, que ce soit pour

se rendre à son travail, ou pour les loisirs.

### **Trois litres d'eau potable gratuits par jour et par personne**

L'expérience de la gratuité se retrouve également dans le secteur de l'eau potable. Depuis décembre 2011, la ville de Roquevaire (8 700 habitants), située, elle aussi, dans la communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Étoile, applique la « quasi-gratuité » de l'eau vitale : les 30 premiers mètres cubes sont facturés 1 euro HT – soit 0,03 euro le mètre cube –, les prix variant ensuite en fonction de la consommation [8]. Désireuse de s'affranchir des groupes privés, Roquevaire a opté pour une gestion en régie publique. Ce choix lui permet de réaliser ses propres forages à grande profondeur, de mobiliser son propre personnel et de financer elle-même les équipements nécessaires.

En Île-de-France, la Communauté d'agglomération des Lacs de l'Essonne (CALE), qui regroupe les villes de Grigny et Viry-Châtillon (60 000 habitants), est allée plus loin en instaurant la gratuité pour les premiers mètres cubes d'eau consommés, indispensables à la vie, soit trois litres par jour et par personne. Cette décision a été prise par son président, Gabriel Amard (Parti de Gauche), suite à la tenue d'une votation citoyenne en juin 2010 au cours de laquelle 95% des 4 949 votants se sont exprimés en faveur du passage en régie publique autonome. Cette dernière a été créée, après délibération, et en rompant le contrat alors en vigueur avec Veolia, le 1er juillet suivant.

### **Guerre de l'eau contre Suez et Veolia**

Ce n'est pas tout. Gabriel Amard projette désormais de se passer des services de Eau du Sud Parisien, branche régionale de la Lyonnaise des Eaux (groupe Suez Environnement), pour l'approvisionnement en eau et de se tourner vers la régie publique Eau de Paris. Une décision qui n'est pas du goût de l'entreprise, qui a fait appel, en 2011, au cabinet de conseil en stratégie de communication et gestion de crise Vae Solis Corporate pour « *limiter et réduire, en la discréditant sur le fond, la communication* », jugée « *agressive* » et « *outrancière* » du président de la communauté d'agglomération (lire notre article). Soutenu par Eau de Paris, l' élu a porté plainte en juillet dernier contre Eau du Sud Parisien et le cabinet pour « trafic d'influence actif ». La Lyonnaise des Eaux, qui a

condamné officiellement les pratiques de sa filiale Eau du Sud Parisien, a demandé le lancement d'une enquête interne... Tout en déclarant à son tour vouloir porter plainte contre Gabriel Amard pour « dénonciation calomnieuse ». L'affaire suit son cours.

*« Pour nous, la gratuité permet de redistribuer l'impôt en cohérence avec notre planification écologique, affirme Nathanaël Uhl, le directeur de la communication de la CALE. Nous désirons aussi montrer par là que l'eau est un bien commun et qu'il est de notre responsabilité collective d'en prendre soin. »* Et d'ajouter : *« Nous avons pris le parti de rompre avec une certaine idée qui prévaut parmi les élus de gauche disant que la seule façon de responsabiliser les gens est de les faire payer... »* Pour la CALE, la distribution de l'eau potable a été la première expérience de la gratuité. Aujourd'hui, la communauté d'agglomération de l'Essonne loue des vélos et fournit des composteurs gratuitement à ses administrés. *« Nous voulons être un exemple car nous proposons des alternatives politiques concrètes. Ce ne sont pas uniquement des mots, ce sont des actes ! »*, insiste Nathanaël Uhl.

### **Quand la gratuité pulvérise « le dogme du libéralisme »**

*« Chaque fois que l'on prend une initiative dans le domaine de la gratuité, on fait revenir les gens à la politique, y compris lorsque c'est un échec »,* observe Paul Ariès (lire aussi [notre entretien](#)). Pour le politologue et objecteur de croissance, l'un des enjeux de la gratuité est de *« sortir de l'économisme »*. *« De même qu'il n'y a pas de société marchande sans culture du marché, il ne peut advenir de société de la gratuité, sans culture de la gratuité »*, souligne-t-il.

*« Saisir le capitalisme par la queue »,* non pas en s'en prenant directement à la propriété du capital, mais *« en subvertissant le principe de consommation marchande »* sur lequel elle se fonde. Voilà à quoi nous invite la gratuité selon Magali Giovannangeli, présidente de la communauté d'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Étoile, et le philosophe Jean-Louis Sagot-Duvaurox, auteur de *Voyageurs sans ticket* [9] Avec l'instauration de la gratuité – cette *« forme supérieure de dérégulation »* qui n'établit aucune distinction entre les riches et les pauvres –, *« le dogme du libéralisme, qui a pris une telle assise dans nos têtes, est pulvérisé par l'expérience »*, estiment-ils.

## La gratuité contre la croissance ?

La gratuité de l'eau vitale, des transports en commun urbains, de la restauration scolaire, des services funéraires comme des services culturels, permet, selon Paul Ariès, de mettre en place des « *modes de vie radicalement différents* », de « *repenser un projet global* », devant être « *au cœur de nos rêves, de nos réflexions et de nos actions* ». Dans cette optique, Paul Ariès suggère, par exemple, la création d'une Agence nationale de la gratuité qui mutualiserait les expériences existantes. « *Le système rend invisibles un certain nombre d'alternatives ; la gratuité en fait partie. Or, il nous faut rendre visible l'invisible* », suggère-t-il.

Projet d'émancipation, la gratuité fait cependant débat au sein de la gauche, notamment entre partisans et opposants au revenu inconditionnel. « *Pourtant, le combat de la gratuité permet de dépasser ce conflit, dans le sens où ce revenu social peut être donné à la fois en monnaie nationale, en monnaie régionale – à inventer – mais aussi sous forme de droit d'accès démonétarisé aux services publics et aux biens communs* », indique Paul Ariès. « *La gratuité doit notamment permettre de faire passer le discours de l'objection de croissance dans toute une culture de gauche.* » Sa refondation est à ce prix.

Anthony Laurent

### Notes

[1] Télécharger [l'enquête](#).

[2] L'étude [ici](#).

[3] L'article 123 de la loi relative à la Solidarité et au renouvellement urbains (SRU) impose aux Autorités organisatrices de transport urbain (AOTU) d'accorder une réduction d'au moins 50% aux personnes bénéficiant de la CMU complémentaire et de l'Aide médicale d'État.

[4] Aubagne, Castres, Châteauroux, Compiègne, Muret, Vitré, Gap.

[5] Le VT est plafonné à 0,6% de la masse salariale pour les agglomérations de moins de 100 000 habitants ; à 1,05% jusqu'à 400 000 habitants ; à 1,8% au-delà, et à 2,6% pour Paris et les Hauts-de-Seine. Les collectivités disposant en outre de transports collectifs en site propre (tramway, métro, tram-train, etc.) peuvent appliquer un taux de 1,8%.

[6] Lire [ici](#).

[7] Dans [un rapport](#) remis à l'Ademe.

[8] De 0,75 à 1,15 euro HT le mètre cube de 31 à 120 m<sup>3</sup> consommés (« eau

utile ») et de 1,4 à 3 euros HT le mètre cube de 121 à 10 000 m<sup>3</sup> consommés (« eau de confort »). Un abonnement spécial à 0,25 euro HT le mètre cube est prévu pour une consommation d'eau excédant les 10 000 m<sup>3</sup>.

[9] Magali Giovannangeli et Jean-Louis Sagot-Duvaurox, *Voyageurs sans ticket, Liberté, Égalité, Gratuité, une expérience sociale à Aubagne*, Au diable vauvert, août 2012, 240 p., 15 euros.