

LA GRATUITÉ DES TRANSPORTS PUBLICS

SOUHAITABLE MAIS PAS MIRACULEUSE

Par Claudia Benedetto



ARGUMENTS POUR LA GRATUITÉ

Aspects écologiques, économiques, confort, santé : tous ces critères sont à prendre en compte dans le choix du moyen de déplacement. Mais sommes-nous à égalité quand il s'agit de privilégier l'un par rapport à l'autre ? La gratuité des transports en commun est-elle une solution pour corriger les inégalités ? À quelles conditions ?

C'est un fait : opter pour le bus, le train, le tram ou le métro est préférable si on veut limiter la pollution¹. C'est même primordial. Quand on a le choix... Pour certains, c'est une nécessité, la voiture étant trop coûteuse. Mais les transports publics sont-ils bon marché pour autant ? En Wallonie, les populations les plus fragilisées prennent davantage le bus que les autres². Quand on sait que la mobilité est le deuxième poste de dépense des ménages européens³, on peut imaginer la charge que représente le simple fait de se déplacer pour les personnes à faibles revenus. « Il n'est pas rare que pour assumer certains déplacements imposés ou considérés prioritaires, des ménages se passent d'autres choses essentielles, comme sous-consommer en eau, en électricité, en chauffage, en nourriture, en soins de santé, en chaussures, en soins dentaires, etc., ou en reportant/morcelant d'autres paiements (téléphone, école, etc.) », explique Christine Mahy, secrétaire générale du RWLP⁴.

Certains dispositifs permettent d'alléger le budget consacré aux déplacements. À Bruxelles et en Wallonie, les jeunes entre 18 et 24 ans peuvent utiliser les réseaux de la STIB et du TEC pour 1 euro par mois, au même titre que les plus de 65 ans. Les statuts BIM⁵ ont également des tarifs préférentiels. Enfin, il existe un autre mécanisme bien connu : le remboursement par les employeurs d'une partie ou de la totalité des trajets pour les déplacements effectués en transports en commun. Pour la voiture, ils n'y sont pas obligés.

Quel est l'intérêt, alors, de vouloir la gratuité pour tout le monde ? Cela éviterait tout d'abord d'ostraciser une partie de la population : en insistant sur la précarité, on accentue la dichotomie pauvres-riches. Alors qu'on sait que les réalités de vie sont plus nuancées et n'entrent pas tout à fait dans ces cases-là. Surtout, cela permettrait d'éviter le non-recours aux droits : cette situation surréaliste où une partie de la population a des droits reconnus et n'en bénéficie pas, parce qu'elle ne le sait pas, ou parce que les démarches administratives nécessaires sont parfois insurmontables. Autre argument, la gratuité est souhaitable tout simplement parce que se mouvoir pour aller travailler, pour aller rendre visite à des proches, pour aller boire un verre avec des amis, pour se rendre à un rendez-vous médical, pour aller chercher ses enfants à l'école, pour répondre à une convocation du Forem ou pour se rendre à un entretien d'embauche... pour toutes ces choses indispensables et nécessaires à une vie digne, la mobilité devrait être un droit. Un droit garanti par l'État.

Enfin, l'urgence écologique est évidemment un argument important pour la gratuité, dans l'objectif d'une transition vers une mobilité durable. Mais l'impact social doit rester le point de départ de l'analyse et s'interconnecter avec les objectifs climatiques.

UN MODÈLE À REPENSER GLOBALEMENT

La gratuité ne suffirait cependant pas. Pour être cohérente, il faut qu'elle s'accompagne d'une augmentation de l'offre et de la qualité du service. Actuellement, dans de très nombreux endroits de Wallonie, les horaires ne sont pas adaptés et la fréquence des bus proposés n'est pas suffisante. On voit sur quoi notre société est centrée : les rythmes du travail et de l'école. Pour le reste, la vie sociale, la culture, c'est le règne de la débrouille et du chacun pour soi. On le voit, dans notre société, la voiture constitue toujours le Graal absolu.

Si ces dysfonctionnements étaient corrigés, il faudrait encore penser les différents moyens de transport dans leur globalité : les imaginer dans un même circuit, les interconnecter, faciliter le passage de l'un à l'autre sans que cela ne soit une difficulté. Il faut de la fluidité.

LIBRE DE SES MOUVEMENTS

Une autre observation : on sait tous qu'en Belgique, il pleut souvent. Pourtant, la taille des abribus est minuscule, et de nombreux arrêts n'en sont même pas pourvus. Or la mobilité, c'est aussi se sentir en sécurité. Quand on est à pied, on sait que l'espace public n'est pas aménagé pour la favoriser. De plus, pour les femmes et minorités de genre, les rues et trottoirs ne sont pas pensés pour nos réalités. Nous

La gratuité, ça existe déjà ailleurs !

Au Luxembourg : Le Grand-Duché a mis en place la gratuité des transports en commun (train, tram, bus) sur l'ensemble de son territoire depuis le 1^{er} mars 2020.

En France : 80 villes proposent une gratuité totale ou partielle des transports en commun... **et ça a existé chez nous !** Des initiatives aujourd'hui abandonnées ont eu lieu par le passé dans notre pays : à Hasselt jusqu'en 2013 par exemple, tous les transports publics de la ville étaient gratuits. À Mons, quatre lignes qui desservent le centre historique et une zone commerciale ont été gratuites jusqu'en 2019. Des coupes budgétaires ont mis fin à ces pratiques dans les deux cas.

sommes davantage susceptibles de nous faire harceler, en attendant le bus, en nous rendant à notre arrêt, une fois installées dans le bus. Se déplacer le soir en transports en commun peut nous décourager. Il y a urgence à mener une véritable politique de l'aménagement de l'espace public qui tienne compte du genre.

En outre, nul besoin d'être ministre des transports pour comprendre qu'il est nécessaire de faciliter l'achat des titres de transports et l'accès à l'information. Même si cela semble à contre-courant des tendances actuelles, cela passe par le fait d'augmenter le nombre de guichets et le personnel en mesure de conseiller la population. Avez-vous déjà essayé de joindre le TEC de Namur, par exemple ? Si oui, vous voyez certainement à quoi cette revendication fait référence...

TRÈS LOIN DU COMPTE

Ces exemples concernent une petite ville comme Namur. On peut, à juste titre, s'in-

Une offre insuffisante : c'est du vécu

« J'habite en Wallonie à proximité d'un centre-ville (2,5 km). Si je veux prendre le bus pour atteindre la ville, je n'ai le choix qu'entre deux lignes. L'une est à proximité immédiate de mon habitation et l'autre à 15 minutes à pied. La ligne la plus éloignée est plus rapide et mieux desservie que la première. Tant que mes horaires de déplacements se calquent sur la vie des navetteurs qui vont bosser, tout va bien (moyenne de deux par heure). Mais dès lors que je m'éloigne des heures censées être les plus fréquentées, ça se complique ! Si je veux rejoindre le centre-ville en soirée, mon dernier bus est à 19h30 pour la ligne la plus proche, à 21h40 pour l'autre. Dans le sens du retour, le dernier bus de la soirée est à 21h25. Alors je fais comment si je veux avoir une vie sociale et aller par exemple au cinéma ? Eh bien, je prends un taxi... Pardonnez-moi mais je ne me sens pas du tout à l'aise avec le fait de marcher pendant 40 minutes sans éclairage de ville sur la majorité du parcours, sans compter que ce n'est pas exactement la porte à côté et que le beau temps n'est pas souvent de la partie. Donc je paie et je paie cher, plus de 10 euros pour les 2,5 km qui me séparent de chez moi. »

quiéter encore davantage en ce qui concerne les villages aux alentours et les zones rurales du pays, où la dépendance à la voiture est une source d'appauvrissement, comme l'explique Christine Mahy. « *Les témoignages de terrain montrent qu'entre prendre de gros risques sur l'équilibre financier d'un budget trop serré en achetant une voiture neuve – plus coûteuse qu'une occasion ou une vieille voiture –, ou acheter une occasion qui réservera régulièrement de très mauvaises surprises (pannes, grosse consommation), pour des ménages dont les revenus sont très justes ou trop justes ou indécents, c'est toujours un problème. Et l'obligation de disposer d'une voiture suivant l'endroit où l'on vit pèsera toujours lourdement sur ces revenus qui laissent au mieux les ménages en apnée, au pire la tête sous l'eau*⁶ ».

La mobilité peut donc être source d'inéga-

lités importantes au sein de la population et des injustices flagrantes en découlent. La gratuité seule ne résoudrait pas ces inégalités. Le MOC envisage plusieurs pistes pour corriger le tir, notamment d'associer à la gratuité une augmentation de l'offre (dans les zones rurales surtout) et de la qualité (sécurité, ponctualité...) des transports en commun. « *Il est essentiel de viser une meilleure couverture du territoire, d'avoir un nombre d'arrêts suffisants et des passages renforcés*⁷ ».

La gratuité des transports en commun permettrait une « *articulation entre une mesure sociale et le fait d'avancer vers une transformation écologique, enjeux essentiels pour le mouvement* ». Mais elle n'est pas une mesure miraculeuse, et doit être pensée de façon globale dans une politique de mobilité qui tienne compte de tous les aspects vécus par les gens. On est encore très loin du compte. □

Comment financer la gratuité ?

La gratuité des transports en commun, ça a un coût...

113 millions d'euros par an pour les TEC, 215 millions par an pour la STIB, environ 800 millions par an pour la SNCB. À ces chiffres il faudrait cependant soustraire les coûts du contrôle des billets et cartes, et ajouter ceux de nouveaux investissements pour des véhicules ou l'aménagement de nouvelles infrastructures.

... L'utilisation de la voiture aussi !

- Coût du système des voitures de société : 2 à 3,5 milliards d'euros par an,
- Coût des embouteillages : plus de 5 milliards d'euros en 2023,
- Coût de la pollution de l'air⁸ : plus de 18 milliards d'euros par an.

(Ces chiffres sont issus de diverses analyses de la CSC, du GRESEA et de *La Libre*.)

Quelques pistes

Du côté des entreprises : avec la gratuité, les entreprises ne devraient plus rembourser les frais de déplacement. Une alternative pourrait être un système de forfait payé par l'entreprise, calculé en fonction du nombre de travailleurs.

Du côté des voitures de société : supprimer ce système avec une phase de transition, en proposant à la place un « budget mobilité » à de nouveaux entrants.

La lutte contre la fraude fiscale doit évidemment également être une priorité.

1. Le transport est responsable de 22,3% des émissions globales de gaz à effet de serre et cette part est en augmentation. Cf. GELIN, R., *La gratuité en Belgique : flux et reflux*, GRESEA, 15 mars 2022.
2. Cf. *Rapport sur la cohésion sociale en Wallonie, Droit à la mobilité – 2019*, Région wallonne SPW Intérieur et Action sociale, Fédération Wallonie-Bruxelles et Iweps.
3. Analyse : *Les transports en commun européens toujours trop chers*, Greenpeace Europe centrale et orientale, mai 2023.
4. Opinion suite aux actions des gilets jaunes : www.nwlp.be/images/Opinion-Christine-Gilet-jaune-novembre2018.pdf
5. Bénéficiaire d'intervention majorée. Ce statut permet de bénéficier d'un plus grand remboursement des soins de santé et des médicaments par la mutuelle. Pour en bénéficier, la personne doit avoir des faibles revenus.
6. Opinion suite aux actions des gilets jaunes, idem.
7. Document de travail du MOC : investissement public et gratuité de l'usage des transports en commun, janvier 2023.
8. GELIN, R., *La gratuité en Belgique : flux et reflux*, GRESEA, 15 mars 2022.