

TRANSPORT PUBLIC

Les pas en avant de la gratuité

Par Łukasz Ługowski*

Trente années de domination néolibérale, dont la crise économique commencée en 2008 a été le point culminant, ont pour effet l'introduction du paiement des services publics dans toute l'Europe, en particulier des services d'enseignement et de santé. Mais il n'en est pas ainsi dans tous les services publics.



© JR

Au cours des dernières années on assiste à une renaissance de la gratuité des transports publics, en particulier en Europe orientale. Alors qu'à Hasselt en Belgique ou à Colomiers en France – villes qui furent encore récemment des symboles du succès du transport public gratuit en Europe occidentale – les billets ont été réintroduits dans le cadre de la tendance néolibérale à faire payer les services, à l'Est les prétendants au pouvoir local rivalisent entre eux dans de nombreuses villes sur le terrain de la gratuité du transport public. Actuellement, il est possible de voyager gratuitement dans plus d'une centaine de villes du monde entier. Et la Pologne ainsi que l'Estonie sont à l'avant-garde dans ce domaine.

Lorsqu'en 2012 le Syndicat libre « Août 80 » (WZZ « Sierpien 80 ») commençait la campagne en faveur de la gratuité des transports publics, pour lutter contre les augmentations des prix des billets de plus en plus fréquentes et élevées dans tout le pays, le transport public était gratuit dans seulement deux villes. Aujourd'hui il y a 44 agglomérations polonaises qui la pratiquent, depuis la petite ville de Swieradow-Zdroj (1) – 5 000 habitants, mais envahie par les touristes et leurs voitures en haute saison, dont le transport public gratuit est commun avec la ville tchèque Nove Mesto pod Smrkem (2) – jusqu'au canton de Lubin (3) de 106 000 habitants en tout.

Nombre d'autres villes envisagent d'établir la gratuité des transports publics et il se peut que dès l'an prochain la ville de Czestochowa fasse partie du lot – c'est une ville plus grande que

Dunkerque en France et ce serait la troisième plus grande ville européenne dont les transports publics seraient gratuits.

Au début, les maires de nombreuses villes considéraient que l'idée de la gratuité des transports publics était absurde et les médias traitaient nos initiatives comme une curiosité, si déjà ils les mentionnaient. On ne peut donc pas ne pas poser la question : pourquoi la Pologne est-elle aujourd'hui en avance dans ce domaine ? Il n'est pas facile d'y répondre, car les transports gratuits sont introduits pour de nombreuses raisons.

Dans certaines villes, la décision est prise lors de la reconstruction des chaussées et des ponts, comme actuellement à Konin (4). Souvent, une fois les travaux finis, le transport public reste gratuit. Ailleurs, ce sont les citoyens eux-mêmes qui adoptent un budget civique. La campagne menée par « Août 80 » a donné des idées aux gestionnaires de nombreuses autres villes. Il en a été ainsi par exemple à Lubin, la plus grande agglomération polonaise où cette idée a été réalisée. Parfois ce sont les raisons budgétaires qui décident : par exemple à Ząbki (5) le droit au transport gratuit est limité à ceux qui payent leurs impôts dans la ville. La gratuité des transports publics est introduite aussi bien par des mairies plus ou moins de gauche, que par des mairies complètement à droite. Certains politiciens locaux l'ont promise lors de la campagne municipale de 2014 et ceux d'entre eux qui ont été élus ont en général réalisé cette promesse. Enfin, en Pologne, comme dans les autres pays de l'ancien bloc de l'Est, la gratuité des transports publics pour certaines parties de la population a souvent été préservée, ce qui simplifie la question, car il suffit de l'élargir.

Peut-être sera-t-on témoin de la création des réseaux régionaux de transports publics gratuits, à l'image de celui qui fonctionne dans le canton de Lubin. Dans cette partie de la région de Basse-Silésie le transport gratuit existe aussi à Polkowice (6) et dans certaines agglomérations de son canton, à Lubin et dans tout son canton ainsi que dans certaines agglomérations du canton de Legnica (7). On ne peut que souhaiter la création d'une union inter-cantonale de transport public gratuit, une idée déjà discutée. Dans un futur très proche, on pourrait donc voir une grande région avec les transports gratuits.

Débats sur la gratuité

En Pologne c'est la ville de Żory en Haute-Silésie qui est la plus connue pour ses transports publics gratuits. C'était une des premières villes qui a pris cette décision, alors que notre campagne pour la gratuité des transports publics avait pris de l'ampleur. La question était alors discutée dans presque tous les départements – dans les mairies, les médias locaux et dans les rues.

« Vous voyez, ils augmentent encore le prix des billets et il va s'avérer que leurs ressources vont à nouveau diminuer, alors qu'ils pourraient baisser les prix ou introduire la gratuité », disait un vieux monsieur devant le kiosque à journaux à Katowice, avant l'introduction de la gratuité à Żory, réagissant ainsi à l'augmentation des prix de KZK GOP, l'opérateur local des transports publics, alors dans l'agglomération de Haute-Silésie, aujourd'hui dans la Métropole de Silésie-Zagłębie (9).

Dans ces discussions on pouvait entendre aussi : « Mais je ne suis pas d'accord, car alors des sans-domicile vont voyager dans les autobus », souvent accompagné de « et cela va puer ». Nombre de personnes réagissaient ainsi, depuis les membres des partis ultralibéraux jusqu'aux fonctionnaires en charge du transport public. Un argument absurde, qui n'a rien à

voir avec le transport public gratuit et ne fait que mettre l'accent sur la nécessité de résoudre le problème des sans-abri, donc de l'accès au logement.

Aujourd'hui, dans les mairies il n'y a plus grand monde pour proposer des hausses des prix des billets. On les réduit plutôt et la revendication de transport gratuit pour les scolarisés est présente dans chaque agglomération. La Pologne est devenue depuis quelques années le leader mondial de la gratuité des transports publics municipaux. De plus, dans plusieurs dizaines d'autres villes la gratuité a été introduite partiellement, pour les écoliers, les chômeurs, les automobilistes (par exemple à Zakopane), dans les centres-villes (par exemple à Kielce) ou pour tous mais seulement durant les week-ends, sur des lignes choisies. On prévoit aussi de l'introduire cette année seulement au cours de la saison touristique (à Szczyrk, en Silésie) (10).

On entend plutôt que c'est une bonne idée, mais difficile à réaliser, car la ville n'a pas les moyens... Pourtant, la vérité, c'est que toutes les villes en ont les moyens. Ce n'est qu'une question de choix budgétaire.

Les effets de la gratuité

Il faut de plus tenir compte du fait qu'à Żory le transport public gratuit s'est avéré moins coûteux que lorsqu'il était payant. Car il s'agit d'un investissement qui rapporte sous la forme de la réduction d'accidents de la route, d'un air moins pollué, de la réduction du bruit, d'une arrivée plus rapide des urgences médicales (du fait du désencombrement des rues), de la suppression des frais d'infrastructure des billets, et également sous la forme de l'accroissement de l'activité des personnes âgées, ce qui est si important pour la prévention des maladies.

Dans presque toutes les villes, dès l'introduction de la gratuité des transports publics on a pu observer une augmentation du nombre des passagers et une réduction de la circulation automobile. À Lubin le nombre de passagers s'est accru immédiatement de 50 % et, un an plus tard, de 100 % ! À Żory il a été multiplié par 3 ! Les difficultés pour trouver des places de parking dans le centre-ville ont également disparu dans de nombreuses villes concernées, alors qu'avant il était impossible de s'y garer. Tout le monde s'en félicite, depuis les mairies qui ont décidé de s'y lancer, en passant par les passagers et d'anciens automobilistes, jusqu'aux scientifiques. Kazimierz Kłosek, professeur à l'École polytechnique silésienne, un des scientifiques les plus favorables à ce projet, a conclu ainsi une interview : « Je n'y trouve aucun point faible. » (11) L'entêtement des fonctionnaires impliqués dans l'organisation des transports publics qui luttent contre cette idée – non seulement en Pologne, mais dans toute l'Europe – n'en est que plus surprenant.

La mobilité et l'accès aux places de parking ne sont pas les seules améliorations dues à la gratuité des transports publics. L'effet le plus important, souvent oublié dans les débats sur ce sujet, c'est d'abord l'ouverture de l'accès au transport pour les plus pauvres – tant les jeunes que les salariés et surtout les plus âgés.

Nulle part dans le monde le transport public n'est financé par le seul prix des billets. Il est toujours subventionné. En Pologne presque partout plus de la moitié de ce budget provient des impôts. Autrement dit, les voyageurs sans billet, traités comme des criminels, arrêtés et conduits dans les commissariats de police lorsqu'ils refusent de payer immédiatement l'amende, ont déjà payé leur voyage... en acquittant leurs impôts. Les pauvres, qui voyagent

sans billets, sont simplement traités comme des criminels parce qu'ils sont pauvres. Il en est ainsi car la loi protège les intérêts des constructeurs de voitures et des automobilistes, et non ceux des passagers du transport public. En stationnant une voiture sans régler immédiatement le prix, on dispose en général de deux semaines pour payer l'amende, car on tient compte du fait que le chauffeur peut manquer de ressources. Mais pris sans billet dans un autobus, il faut immédiatement payer l'amende, souvent plus chère que celle pour le stationnement et sans disposer des deux semaines de délai. Sinon on est poursuivi par un huissier de justice.

À Lubin on a remarqué que les tribunaux ont été désencombrés lorsqu'ils n'ont plus eu à traiter les passagers sans billet. « On estime que nous avons économisé déjà autour d'un million de zlotys » du fait que les tribunaux fonctionnent, explique le maire de Lubin, Robert Raczyński (12). Le coût total du transport public à Lubin est de 14 millions de zlotys. Avant la gratuité, la vente des billets couvrait seulement 5 millions, alors une économie d'un million, c'est une part importante de ce que le budget de la ville a dû rajouter pour rendre le transport public gratuit.

Tant à Lubin qu'à Żory, on a remarqué que, depuis que le transport public est devenu gratuit, les personnes âgées, qui jusque-là restaient chez elles, se déplacent dans la ville et peuvent s'occuper de ce qu'elles remettaient auparavant à plus tard, incapables de payer les billets. Nombre d'entre eux prennent maintenant le bus pour faire leurs courses au centre-ville, alors qu'avant ils ne le faisaient pas. Les commerçants, les cinémas, les bars et les restaurants confirment cette remarque : leurs ventes ont augmenté... de même que les impôts reconduits dans la caisse municipale. À Lubin, les personnes âgées ont recommencé à fréquenter les jardins ouvriers, à y rapporter souvent des plantes nouvelles. Quoi de mieux que de passer un week-end chaud dans le jardin ouvrier auquel on peut accéder gratuitement.

Transports publics gratuits en Estonie...

Du 9 au 12 mai 2018, a eu lieu à Tallin, capitale d'Estonie, une conférence internationale des transports publics gratuits. Des maires, des présidents, des militants du monde entier ont partagé leurs expériences et leur savoir dans le domaine de la gratuité du transport public et sur les résultats de son introduction. En tant qu'initiateurs de ce projet en Pologne, les militants du syndicat libre « Août 80 » ont participé à cette conférence.

Avec l'Estonie, la Pologne est aujourd'hui un exemple dans ce domaine. Et il se peut que d'autres pays d'Europe orientale suivent bientôt nos traces. Cependant, le paradoxe c'est qu'alors que de plus en plus de mairies polonaises décident d'introduire la gratuité du transport public, de très nombreux cantons et villages ruraux restent sans accès au transport public, coupés ainsi du reste du pays. De ce point de vue, la Pologne est un pays d'extrême inégalité : les uns ont déjà le transport gratuit, alors que d'autres n'ont pas du tout accès au transport public et s'ils n'ont pas de voiture ou de permis de conduire, sont condamnés à rester chez eux.

Il semble que l'Estonie va bientôt faire un nouveau pas en avant. Ce pays – le premier où il est devenu possible de prendre gratuitement le bus, le tramway, le trolley et le train dans la capitale – veut introduire la gratuité des bus sur tout son territoire. S'il le fait, il deviendra le premier pays au monde où le service de transport public, depuis le village rural jusqu'à la capitale, sera un droit et non une marchandise.

« Le ministre de l'Économie et le ministre de l'Infrastructure ont promis le transport public gratuit pour tous à partir du 1er juillet 2018 », explique Allan Alaküla de Tallin (13). Jusque-là, seuls ceux qui payent leurs impôts à Tallin pouvaient voyager gratuitement dans la ville. Le transport public gratuit y a été introduit le 1er janvier 2013 et, depuis, on a noté un accroissement du nombre de passagers et une réduction du trafic automobile. Je dois dire qu'alors que j'y étais pour la conférence, je n'ai pas vu d'embouteillages...

En entendant parler de la gratuité à Tallin, de nombreux néolibéraux mettaient en avant que les moyens de transport étaient vieux et en mauvais état dans la capitale estonienne. Comme si cela dépendait du fait que nous avons des billets ou pas ! Lorsque le transport public était payant à Tallin, son matériel roulant était déjà vieux. Cette accusation était censée remettre en cause l'idée de la gratuité des transports publics... Aujourd'hui cependant les mêmes ne disent plus rien. Pourquoi ? Car la capitale mondiale du transport public gratuit — le nom revendiqué par Tallin — a déjà changé la quasi-totalité de ses tramways : 60 sont neuf sur les 85 roulants et les autres sont en cours de rénovation complète. Il y a aussi de nouveaux autobus et trolleybus (en partie importés de Pologne). Il en va de même pour le matériel roulant ferroviaire, également remplacé — et sur le territoire de Tallin les trains sont également gratuits ! C'est dans ces trains que l'augmentation du nombre de passagers a été la plus importante : leur nombre a été multiplié par 8 ! Tallin investit également dans le développement de son réseau de transport public. Les lignes de tramways vont maintenant dans des quartiers et banlieues précédemment non desservis. Il est donc faux de dire que le transport gratuit signifie le non-renouvellement, c'est le contraire à en croire les expériences des villes qui l'ont réalisé...

Première capitale au monde dont le transport public est gratuit, Tallin promeut cette idée depuis plusieurs années. Car non seulement les résultats sont très satisfaisants, mais de plus la ville s'est fait connaître — un effet de promotion touristique imprévu. C'est vraiment une ville remarquable, car non seulement c'est la première capitale à introduire une telle solution, mais ce sera aussi celle du premier pays qui va généraliser la gratuité des bus sur l'ensemble de son territoire. Les Estoniens ont pris une décision importante, ils ont fait faire un pas de géant à la gratuité du service de transport public.

...et à Dunkerque, Tübingen, Avesta

Au nord de la France, l'agglomération de Dunkerque, qui compte plus de 200 000 habitants, va avoir le transport public gratuit à partir du 1er septembre de cette année. Ce sera donc la plus grande ville en France réalisant cette solution. Pour l'instant, les transports y sont gratuits les week-ends. C'était un test pour ce type de transport public. Les résultats indiquent que l'idée était excellente et qu'il faut la généraliser pour tous, toute la semaine, car la circulation automobile s'est réduite et le nombre de passagers a augmenté. Dunkerque a la même expérience que les villes polonaises en ce qui concerne l'activation des personnes âgées. Maintenant elles fréquentent les cinémas, les parcs et les restaurants au lieu de rester devant la télévision. Les résultats de la gratuité durant toute la semaine ne pourront qu'être encore meilleurs, mais nous devons attendre un an encore pour le confirmer.

Tübingen est une ville de 90 000 habitants dans le Land de Bade-Wurtemberg, en Allemagne, qui commence à introduire la gratuité des transports publics, d'abord le samedi. Les autorités s'y sont préparées très professionnellement, réalisant une étude qui permet de savoir combien il faudra de bus supplémentaires, quel sera l'accroissement du nombre de passagers et

combien il faudra ajouter en investissant dans son développement. Ce sera la plus grande ville allemande introduisant la gratuité de ce service public.

Avesta, une petite ville industrielle suédoise (23 500 habitants), à 150 km au nord-ouest de Stockholm, a introduit la gratuité des transports publics en 2012. La ville se dépeuplait avant l'instauration du transport public gratuit, mais depuis elle compte 2 000 habitants de plus, ce qui est une importante augmentation. Comme dans les cas cités précédemment, le nombre de passagers des autobus a augmenté... multiplié par 5. De même la circulation automobile s'est réduite et le nombre de piétons a également augmenté. Mais le plus intéressant, c'est que les transports payants coûtaient à la ville 23,6 millions de couronnes suédoises. Si la gratuité avait été introduite pour les seuls enfants et écoliers, le coût aurait été de 31,8 millions. Mais la décision de la gratuité a été prise et aujourd'hui cela coûte... seulement 23,7 millions de couronnes !

Projets à Bucarest, Vilnius, Sophia, Bratislava et... Paris !

La petite ville Lugoj (38 000 habitants) a été la première ville en Roumanie à introduire la gratuité des transports publics, en 2013. Depuis, des initiatives propageant cette idée se multiplient et le nombre de villes où le transport public est ne serait-ce que partiellement gratuit, augmente. Les élections municipales de 2016 à Bucarest – la capitale de la Roumanie dont l'agglomération compte 2,5 millions d'habitants – ont été remportées par Gabriela Firea, dont le principal slogan était la gratuité des transports publics.

À Vilnius (Lituanie, 550 000 habitants) ce sera le principal argument électoral d'un des candidats à la mairie, qui a des chances de l'emporter. Dans la capitale de la Slovaquie, Bratislava (450 000 habitants), la gratuité des transports publics était au centre de la campagne électorale. Et dans la capitale bulgare, Sofia (1,3 million d'habitants), les militants poursuivent la propagation de cette idée.

La plus grande surprise lors de cette conférence est venue de Paris. Sa municipalité a commandé une analyse approfondie en vue de l'introduction possible de la gratuité des transports publics en 2020 (14). Si Paris, une des plus grandes villes européennes, décidait de la gratuité des transports publics, elle serait aussi la première ville disposant d'un métro gratuit... si Bucarest ne la devance pas.

La gratuité des transports publics a le vent en poupe dans le monde entier, non seulement en Europe. En Chine aussi, à Chengdu (14 millions d'habitants), les transports publics sont gratuits aux heures de pointe. Au Brésil, on peut voyager gratuitement dans 12 villes, dont la plus grande, Maricá, occupe 362 km² et compte 153 000 habitants. C'est aussi un pays où les protestations contre la hausse de prix des billets ont mobilisé des centaines de milliers de manifestants et où la demande de la gratuité des transports publics est très porteuse.

Comme le service de santé et celui de l'éducation, le service de transport public doit être un droit et non une marchandise – une bonne idée qui se répand !

Łukasz Ługowski, militant du Syndical libre « Août 80 », est un des initiateurs et le coordinateur de la campagne pour la gratuité des transports publics en Pologne. (Traduit du polonais par JM).

Notes

1. Swieradow-Zdroj est une ville thermale en Basse-Silésie, à la frontière de la République tchèque. Les transports publics y sont gratuits depuis le 16 juin 2016.
2. Nove Mesto pod Smrkem, 4 000 habitants, en Bohême.
3. Le canton de Lubin – ville des mines de cuivre et de sa transformation – regroupe également les villes de Scinawa et Rudna et compte 106 000 habitants sur une surface de 712 km².
4. Konin est une ville du centre-ouest de la Pologne, de 75 000 habitants.
5. Ząbki est une ville de 35 000 habitants située près de Varsovie.
6. Polkowice est une ville industrielle de 22 000 habitants dans la région de Basse-Silésie.
7. Legnica est une ville industrielle (fonderie de cuivre) de 100 000 habitants, en Basse-Silésie, qui fut entre 1945 et 1993 le siège du Groupe Nord de l'Armée soviétique (occupant un tiers de la ville).
8. Żory (62 000 habitants) en Haute-Silésie, fut une ville essentiellement minière jusqu'à la restructuration des mines à partir de 2003.
9. La Métropole de Haute-Silésie-Zagłębie (Górnośląsko-Zagłębiowska Metropolia), dont le centre est la ville de Katowice, a été créée en juillet 2017. Elle compte 2,3 millions d'habitants.
10. Zakopane (27 000 habitants) est une ville touristique située en contrebas des montagnes Tatras, c'est la capitale des sports d'hiver en Pologne. Kielce est une ville de près de 200 000 habitants au centre-est de la Pologne. Szczyrk (5 500 habitants) est une ville touristique et une station de ski dans les Beskides, au sud de la Pologne.
11. Cf. : www.silesion.pl.
12. Cf. : www.regionfan.pl.
13. Interviewé par nous à Tallin lors de la conférence.
14. Les élections municipales auront lieu au printemps 2020 en France.