

Gratuité des transports publics: quels enjeux ?

On parle beaucoup à Lausanne de gratuité des transports publics. Or il n'est en réalité pas question de gratuité, mais de différents moyens de financement des transports publics. Ces derniers doivent-ils être financés par les usagers, par l'impôt, ou par une taxe quelconque ? Et selon quelles proportions ? Actuellement, les usagers sont impliqués dans ce financement. Jusqu'à quel point doivent-ils supporter les coûts d'un moyen de transport qui profite à tous ?

D'un point de vue kantien – viser le juste en fonction de principes fondamentaux – il est abusif de charger les usagers. Ils servent en effet la collectivité toute entière en se déplaçant de manière écologique et respectueuse de la qualité de vie en ville. A contrario, les automobilistes polluent l'air et occupent l'espace commun, au détriment d'autrui. Ce serait donc à eux de prendre en charge les coûts des transports publics, par exemple par le biais d'une taxe, qui pourrait prendre la forme d'un péage urbain. Cette option a cependant le défaut de ne viser que les pendulaires. Un financement complet par l'impôt pourrait également être envisagé. Il permettrait à l'ensemble de la collectivité de contribuer à la qualité de vie en ville, soulageant ainsi le porte-monnaie des usagers.

Les choses se compliquent si l'on adopte une perspective utilitariste – viser la maximisation du bien dans les conséquences de nos actes. Ici, le bien escompté est le transfert modal. La gratuité des transports publics est-elle une mesure efficace pour inciter les automobilistes à abandonner leur véhicule au profit du bus ou du métro ? A titre personnel, je pense qu'elle peut y contribuer, mais qu'elle n'est pas forcément la plus pertinente.

Elle le serait si les automobilistes délaissaient les transports publics parce qu'ils considèrent que leur prix est trop élevé. Or je ne suis pas convaincue que cet argument soit le plus déterminant. Je pense que le choix de la voiture, lorsque une alternative existe, est plutôt le résultat d'une mauvaise image des transports publics. Pour beaucoup, malheureusement, ils apparaissent comme inconfortables, inefficaces et peu sûrs. Il s'agit bien sûr, dans une large mesure, de préjugés. Il n'en reste pas moins que de nombreuses améliorations sont nécessaires pour que les transports publics soient véritablement attractifs: accroissement de la simplicité et du confort d'utilisation, lutte contre les incivilités, amélioration des cadences et des horaires, meilleure desserte. Le M2 est un premier pas dans ce sens. Il faut enfin le dire, les automobilistes utilisent leur véhicule en ville parce que cela continue à être aisé et pratique, malgré les efforts accomplis. Des mesures additionnelles doivent être prises pour les décourager.

Pour les TL comme pour Lausanne, la gratuité des transports publics serait bien sûr un argument marketing fort et potentiellement efficace, il ne faut pas le nier. Il ne s'agit cependant que d'un instrument parmi d'autres, à inscrire dans une stratégie globale. Cette gratuité, il faudrait notamment la financer de manière viable, afin de ne pas préteriter l'indispensable développement, qualitatif et quantitatif, de l'offre. La gratuité n'est pas une recette miracle. Si elle se justifie dans son principe, son application sous une forme ou une autre doit se faire de manière mûrement réfléchie. En effet, il ne s'agit pas de "raser gratis", mais de contribuer efficacement au transfert modal, seule solution pour maintenir la qualité de vie en ville.

Adèle Thorens Goumaz, publié dans le 24 Heures le 6 juin 2006