

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

3 mars 2021

---

**LUTTE CONTRE LE DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE - (N° 3875)**

Non soutenu

**AMENDEMENT**

N° 2207

présenté par

M. Chassaigne, M. Wulfranc, M. Brotherson, M. Bruneel, Mme Buffet, M. Dharréville,  
M. Dufrègne, Mme Faucillon, M. Jumel, Mme Kéclard-Mondésir, Mme Lebon, M. Lecoq,  
M. Nilor, M. Peu, M. Fabien Roussel et M. Serville

-----

**ARTICLE ADDITIONNEL****APRÈS L'ARTICLE 29, insérer l'article suivant:**

Le I de l'article L. 2333-67 du code général des collectivités territoriales est ainsi modifié :

I. – Après le troisième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« – 1 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune ou de l'établissement public est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice de la mobilité ou des transports urbains a décidé de la mise en œuvre de la gratuité des transports en commun. »

II. – Après le cinquième alinéa, il est inséré un alinéa ainsi rédigé :

« – 2,15 % des salaires définis à l'article L. 2333-65 lorsque la population de la commune, de la métropole de Lyon ou de l'établissement public de coopération est supérieure à 100 000 habitants et que l'autorité organisatrice de la mobilité ou des transports urbains a décidé de la mise en œuvre de la gratuité des transports en commun. »

**EXPOSÉ SOMMAIRE**

Convaincus des réorientations structurelles sont indispensables pour favoriser les alternatives à l'usage de la voiture individuelle, les auteurs de cet amendement souhaitent encourager fortement les collectivités et autorités organisatrices de la mobilité qui se sont engagées ou qui s'engagent vers la gratuité des transports collectifs urbains et périurbains.

Nous avons déposé en septembre 2018 une proposition de loi en ce sens. Cet amendement reprend une de ces dispositions fortes pour accompagner le financement des services de transports urbains et périurbains.

---

Outil indispensable de la mobilité, la voiture crée des difficultés importantes en milieu urbain en termes de congestion, de pollution de l'air et de pollution sonore.

La gratuité des transports en commun représente une nouvelle étape fondamentale pour le développement du transport collectif urbain pour diminuer la circulation automobile, la pollution sonore et de l'air. Car le mode de transport n'impacte pas seulement celui qui se déplace mais a aussi des conséquences sur l'ensemble de la population, sur l'environnement, la qualité de vie d'un territoire. La gratuité des transports en commun permet également l'accès de toutes et tous à « toute la ville » et crée ainsi un nouveau droit à la ville, non lié aux moyens financiers pour se déplacer.

Outil de transformation de la ville, l'accès libre et gratuit au transport en commun permet de diminuer la place de la voiture au profit de nouveaux espaces publics, qui peuvent être dédiés aux transports collectifs, aux piétons, aux cyclistes.

De nombreuses collectivités ont porté des initiatives exemplaires et aux résultats remarquables en matière de gratuité. À l'image de l'agglomération de Niort ou de la Communauté urbaine de Dunkerque, ce sont au total 31 collectivités françaises qui ont mis en place ou expérimenté une gratuité totale ou partielle.

À Châteauroux Métropole, agglomération de taille moyenne avec 75 000 habitants, la gratuité est effective depuis décembre 2001. La progression de la fréquentation a été spectaculaire, passant de 1 523 986 voyages en 2001 à 2 757 386 l'année suivante, pour atteindre plus de 4,5 millions de voyages en 2014, 13 ans après la mise en œuvre. La fréquentation atteint désormais 57 voyages/an/habitant alors que la moyenne française pour des agglomérations de taille similaire est de 35 voyages/an/habitant. Dans le même temps, le gestionnaire du réseau a su adapter son offre de transport globale pour accompagner la hausse de la fréquentation et les nouveaux besoins du territoire.

Au sein de l'intercommunalité du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, avec 103 000 habitants, le principe de gratuité a été mis en place en mai 2009. En 4 ans, la fréquentation a augmenté de 170 %, avec, en même temps, une baisse de 10 % du trafic routier. Une étude d'opinion réalisée un an après la mise en place de la gratuité permet de rendre compte des modifications induites dans la vie quotidienne des habitants. Selon cette étude, les nouveaux usagers, ceux qui ne prenaient jamais le bus avant la gratuité, représentent 20 %, avec un impact plus important chez les jeunes. 40 % des trajets n'auraient pas été effectués si la gratuité n'existait pas. C'est sur les trajets loisirs et les visites à des proches que l'impact est le plus important, avec 31 % des usagers qui utilisent les transports publics pour ces motifs contre 18 % auparavant.

D'autres collectivités la mettent publiquement en débat, comme Clermont-Ferrand et plus récemment Paris. Ce constat démontre l'intérêt de cette mesure pour tous les niveaux de collectivités.

Afin d'accompagner efficacement la mise en œuvre de la gratuité, au service des tous les habitant-e-s et de tous les salarié-e-s, nous considérons qu'il faut des mesures fortes d'accompagnement financier.

Cet article prévoit un taux de versement transport différencié et supérieur pour les collectivités mettant en place la gratuité. Ce taux bonifié serait fixé à 1 % pour les collectivités dont la

population est comprise entre 10 000 et 100 000 habitants, et à 2,15 % lorsque la population est supérieure à 100 000 habitants.