

Le Président

SYNDICAT DES MOBILITÉS DE TOURAIN
Dossier suivi par franck LHERMENOT
Tél : 02.47.33.17.91
Mèl : mobilites@mobilites-touraine.fr
Nos Réf : n°134-25/FLH-CB

**COLLECTIF TOURAIN TRANSPORTS
PUBLICS GRATUITS**
Envoyé par courriel à :
claude.bourdin@wanadoo.fr

Tours, le **23 JUIN 2025**

Objet : Pétition demandant des transports gratuits dans la Métropole de Tours

Monsieur,

J'ai bien reçu la pétition portée par votre collectif demandant la mise en place de la gratuité des transports publics à l'échelle de Tours Métropole. Je vous remercie pour votre engagement dans ce débat important.

Comme vous, je suis convaincu que les transports collectifs doivent constituer une alternative crédible à la voiture individuelle. C'est précisément le sens des politiques que nous menons depuis 2020 au sein du Syndicat des Mobilités de Touraine, avec un objectif clair : transformer durablement notre système de mobilité pour répondre aux défis climatiques, sociaux et territoriaux de notre époque.

La question de la gratuité ne peut cependant être dissociée de celle du financement. À Tours, les recettes issues des usagers représentent une ressource précieuse. Elles permettent non seulement de maintenir un bon niveau de service, mais surtout de financer son développement : une seconde ligne de tramway est prévue à l'horizon 2028, un nouveau réseau de bus est en préparation, et le renouvellement du parc de véhicules accompagne la transition énergétique du diesel vers le GNV et l'électrique.

Ce sont là des investissements lourds, durables et indispensables. Supprimer les recettes tarifaires reviendrait à faire reposer la totalité du financement sur l'impôt. Ce choix suppose une majorité politique pour l'assumer, ou bien implique d'arbitrer au détriment d'autres politiques publiques essentielles.

À l'échelle des villes bien desservies, la gratuité généralisée peut apparaître séduisante. Mais elle soulève un double enjeu en matière de justice.

Sur le plan social, elle bénéficie indistinctement à toutes les catégories de revenus, y compris à celles qui ont les moyens de payer. Ce n'est pas une mesure redistributive. À l'inverse, notre politique tarifaire actuelle — sans doute perfectible — permet une modulation des prix en fonction des publics et de leurs revenus. C'est une approche plus équitable, qui mobilise les recettes pour soutenir celles et ceux qui en ont réellement besoin.

Sur le plan territorial, une gratuité financée par l'impôt reviendrait à faire payer des habitants des zones les moins desservies — notamment dans les communes périurbaines — pour un service dont ils bénéficient peu ou pas. Ce serait une forme d'injustice fiscale indirecte, difficilement soutenable socialement. Le mouvement des Gilets jaunes et la contestation des ZFE nous ont suffisamment rappelé combien une politique de mobilité doit tenir compte des réalités territoriales, et ne pas alourdir la contribution de celles et ceux qui dépendent encore de la voiture faute d'alternative. Une gratuité qui se ferait au prix du statu quo, ou pire, au détriment du développement du réseau, ne ferait qu'accroître les inégalités d'accès à une mobilité décarbonée, et nourrir les ressentiments entre habitants du centre et de la périphérie.

Concernant les gratuités mises en place dans d'autres territoires, les retours d'expérience montrent que la gratuité, prise isolément, ne suffit pas à changer en profondeur les comportements de mobilité. Elle attire surtout des publics déjà captifs (jeunes, piétons, précaires), et parfois au détriment de la marche ou du vélo, sans infléchir significativement la part de la voiture. Sans amélioration de l'offre, elle peut même nuire à la qualité du service (saturation, moindre ponctualité).

Par ailleurs, la plupart des collectivités ayant instauré la gratuité sont de taille plus modeste, sans les enjeux d'échelle et de diversité territoriale que connaît une métropole comme la nôtre.

Quant à Montpellier, souvent citée en exemple, il s'agit d'un cas très particulier :

- un financement rendu possible par un versement mobilité élevé, lié à un développement économique important ;
- une gratuité conditionnée à la résidence, ce qui en limite la portée et nécessite un contrôle administratif à part entière ;
- et surtout, un manque de recul sur la soutenabilité financière du dispositif à moyen-long terme.

Partant des considérations écologiques et sociales qui fondent la révolution des mobilités que nous menons depuis 2020, nous faisons aujourd'hui le choix d'un investissement massif dans l'offre de service public, seul à même de rendre les transports réellement attractifs et de faire reculer durablement la place de la voiture, en complémentarité de nos politiques en faveur du vélo et du Service express régional métropolitain (SERM). La gratuité intégrale que vousappelez de vos vœux ne pourra avoir de sens que si elle s'inscrit dans une stratégie globale, dotée de financements pérennes et d'une gouvernance claire.

Quant aux gratuités ciblées, je n'y suis pas opposé : elles peuvent avoir un effet levier utile dans la construction d'une culture partagée des transports publics, comme c'est le cas pour la gratuité que nous avons instaurée pour les enfants de moins de 11 ans.

Enfin, une telle décision relève d'un choix politique majeur, qui devra faire l'objet d'un débat démocratique lors des prochaines élections municipales et métropolitaines. Il ne m'appartient pas, dans la temporalité actuelle du mandat, d'engager seul un changement aussi structurant. Mon rôle est d'en éclairer les implications et de poursuivre le travail engagé pour un réseau plus juste, plus efficace et plus accessible, comme je le fais à travers cette réponse.

Je vous prie de recevoir, Monsieur, mes salutations respectueuses.

Le Président

Emmanuel Denis

