

## MÉTROPOLE DE LYON

## Combien coûterait à la Métropole, des transports en commun gratuits ?



Le conseil métropolitain se tenait à l'Hôtel de Métropole, rue du Lac à Lyon (3e). Photo Progrès/Sophie MAJOU

**Montpellier va le faire, fin 2023. Pourquoi pas Lyon ? Lors du dernier conseil métropolitain, deux élus ont questionné à nouveau Bruno Bernard, le président écologiste de la Métropole sur l'étude d'une telle possibilité, essuyant une fin de non-recevoir.**

Le 8 décembre dernier, David Kimelfeld, l'ancien président (LREM) de la Métropole, prenait la plume pour demander à son successeur d'étudier la question de la gratuité des transports en commun « en toute transparence » en créant un groupe de travail « transpartisan » d'élus métropolitains.

Ce lundi, lors du conseil de la Métropole, Nathalie Perrin Gilbert, membre de la majorité (gauche), a appuyé cette demande, considérant que « le droit à la mobilité de toutes et de tous fait partie des biens et des services essentiels, au même titre que l'éducation, la culture ou l'eau ». « Le contexte nouveau, avec la zone à faibles émissions et la crise énergétique, nous oblige à épuiser toutes les solutions, y compris en matière de gratuité : gratuité totale, partielle, graduée, réservée à de nouveaux publics, sur une partie du territoire, sur des temps dédiés, etc. », a abondé David Kimelfeld, et ce, alors que les tarifs des TCL vont augmenter en mars 2023. Personne

ne vous reprochera de ne pas aller vers la gratuité mais beaucoup ne comprendraient pas votre refus de l'étudier », a conclu l' élu, désormais dans l'opposition.

### « De l'argent, il y en a »

De l'argent pour financer les transports en commun, il y en a dans la Métropole, selon l'Insoumis Laurent Legendre. Problème, il est dépensé pour les « 700 000 véhicules individuels que nous achetons, assurons, entretenons et remplissons de carburant pour nous déplacer ». « Une manne financière annuelle de quelque 3 milliards d'euros, équivalente au budget annuel de la Métropole et du Sytral », pointe le conseiller métropolitain.

Alors, qu'en pense Bruno Bernard ? Le président (EELV) de la collectivité et de l'autorité organisatrice des transports a bien voulu évoquer le problème du financement des transports en commun (lire par ailleurs), mais il n'est manifestement pas favorable à ce que le sujet soit officiellement analysé.

Aujourd'hui, le réseau (bus, métro, tram, funiculaire, cars du Rhône) est financé à l'échelle du Rhône par les voyageurs (29 %), les collectivités (19 %) et les entreprises et administrations (51 %), via le versement mobilité, une taxe perçue par l'autorité organisatrice des transports, le Sytral Mobilités.

S. M.

## « La gratuité, nous l'avons faite pour 67 000 abonnés ! »

**Bruno Bernard** Président (EELV) de la Métropole de Lyon et de l'autorité organisatrice des Transports dans le Département du Rhône.

« La gratuité, nous l'avons faite ! En octobre, on compte plus de 67 000 abonnements gratuits pour les plus précaires, et plus de 80 000 abonnés bénéficient d'un tarif mensuel à 10 €. Un rapport du Sytral réalisé en 2019 chiffrait la gratuité à 330 millions d'euros par an. Si on la fait, il manquera annuellement, a minima 265 millions d'euros correspondant aux recettes de billetterie. Il faudrait donc que la Métropole verse annuellement au Sytral, quelque 300 millions d'euros. Or, plus on développe le transport comme nous le faisons, plus on crée du déficit d'exploitation et plus il nous faut trouver des nouvelles sources de financement. Or, nous avons déjà fixé le versement mobilité (lire par ailleurs) au maximum légal.

Malgré les discussions que nous avons avec le ministre des Transports, Clément Beaune, il n'y a rien de pérenne. Certes, nous remercions le gouvernement de l'annonce de 200 millions d'euros pour les transports en Île de France et de 100 millions d'euros pour tout le reste du territoire, qui nous profitera un peu. Mais si nous n'avons pas de solution financière, alors la gratuité est impossible. Je vais suivre de près Montpellier qui va mettre en place la gratuité, et dont les recettes de billetterie sont huit à neuf fois plus faibles que les nôtres. »



Photo Progrès/Maxime JEGAT