



Gratuité

des transports en commun

A/ NOTRE OBJECTIF

Les déplacements relèvent, pour l'essentiel, de la compétence de la métropole. Cela concerne, au quotidien, 90% de la population. A pied, en vélo, en voiture, en bus ou bien encore en train, chaque jour près d'1,7 million de déplacements sont effectués. Permettre à chacun d'avoir accès à la meilleure option, la moins polluante, la plus sécurisée, est notre priorité. C'est un enjeu social, écologique et de santé publique.

Pour y parvenir nous voulons créer une véritable alternative à l'usage de la voiture en développant l'offre des transports en commun et en favorisant les déplacements actifs (marche à pied, vélo...).

Pour cela, notre action suivra quatre axes qui concernent les différents modes de déplacement existants :

- Renforcer le maillage des transports en commun et le cadencement
- Sécuriser et rendre plus confortables les cheminements piétons
- Mettre en place un véritable plan vélo.
- Rendre les transports en commun plus attractifs... par la gratuité

Au sein de ce dispositif cohérent, la gratuité est une mesure majeure.

Cette proposition pour la gratuité, nous la portons depuis longtemps : dès 2014 avec le Front de Gauche, puis en 2020 avec VIVA!. Depuis décembre 2023, VIVA! est officiellement membre de l'Union pour la gratuité et le développement des transports publics (UGDT), un collectif d'une vingtaine d'associations qui agissent en ce sens.

Elle bénéficie par ce biais de l'analyse des diverses expériences en matière de gratuité totale (qui concerne au 1^{er} janvier 2026, rappelons-le, 3,3 millions de personnes).

Pour nous la gratuité n'est pas un simple affichage le temps d'une campagne électorale ou une mesurette qui ne va s'appliquer qu'à une partie réduite de la population.

C'est une mesure forte pour répondre à l'urgence climatique en offrant une alternative au tout voiture, La gratuité rend la mobilité accessible à tous et toutes. C'est une mesure qui favorise l'inclusion sociale et le droit à la ville.

La gratuité, c'est une alternative concrète à la marchandisation généralisée, c'est un autre imaginaire collectif, une autre conception de la vie en société comme l'ont été en leur temps la mise en place de l'école publique et de l'hôpital public.

B/ LE CONSTAT

Au hasard de l'actualité, nous pouvons entendre régulièrement ce type de message sur les radios locales :

«17:57 : sur la pénétrante du Paillon: Pénétrante fermée en direction de La Trinité au niveau des abattoirs (...)

18h21 : sur l'A8 en direction de l'Italie après l'entrée n° 52 Nice Saint Isidore , la circulation est bouchée , le trafic est saturé dans la ville de Nice».

Cette réalité est la conséquence de la logique du «tout voiture» qui prévaut depuis plus de 70 ans. Aujourd'hui, nous en subissons, au quotidien, les conséquences: notre territoire est saturé, plusieurs heures par jour, par le trafic routier. Actuellement, le développement de mesures alternatives ne permet pas de répondre à l'enjeu. Il y a plusieurs raisons et conséquences à cela :

B-1/ Les raisons:

- **B-1-1/ Un retard qui s'aggrave dans le développement d'alternatives au tout automobile.** Les retards en termes de développement des infrastructures alternatives à l'automobile ont particulièrement pénalisé notre ville. Il faut attendre 2007 pour voir l'apparition du premier tramway, plus de 20 ans après des villes comme Nantes ou Grenoble.

Christian Estrosi n'a pas rattrapé ce retard initial qui s'est même aggravé en comparaison avec d'autres métropoles. Toutes lignes confondues, Nice compte 27 km de réseau contre 66 à Montpellier, 83 à Lyon ou bien encore 53 à Strasbourg. Cerise sur le gâteau : alors que toutes les métropoles desservent, souvent depuis le début de la mise en place des lignes, les communes environnantes, à Nice le tramway n'a toujours pas dépassé les limites de la commune, alors même qu'il est financé par l'ensemble de la métropole. Cela traduit nettement le manque d'anticipation des maires précédents mais aussi le manque de volonté politique de Christian Estrosi de s'engager véritablement dans une alternative au tout voiture.

- **B-1-2/ Des choix incohérents dans la disposition des lignes .**

En plus du retard endémique dont souffre notre territoire, viennent trop souvent s'ajouter les incohérences des choix effectués dans la mise en place des lignes de tramway. A cet égard, la ligne 1 du tramway est symptomatique : elle réussit l'exploit de passer à proximité de 3 gares (Chemins de fer de Provence, Nice centre, Riquier) sans pour autant permettre la moindre connexion avec celles-ci. Quant à la ligne 2, si elle croise à deux reprises la ligne 1 mais, les deux fois, nous sommes confronté·es à une rupture de charge significative (c'est-à-dire une distance à couvrir à pied entre deux transports). La ligne 3 est marquée par la même incohérence : elle n'est même pas connectée à la ligne des Chemins de fer de Provence pourtant située à quelques centaines de mètres d'elle. L'amélioration des connexions ne semblent pas avoir été la priorité des équipes en place.

Autre illustration de cette incohérence : un des problèmes majeurs de la desserte de la ville de Nice par les transports en site propre est la difficulté à créer des axes est/ouest au-delà du proche littoral. Or, nous disposons d'un héritage précieux, légué par nos ancêtres, qui n'est autre que le chemin de fer de Provence qui dessert de Nice centre à la plaine du Var, à l'ouest. Étonnement, ce potentiel n'a jamais été réellement exploité, même à l'époque où un plan national de création de RER métropolitains était élaboré. Christian Estrosi, pourtant Président Délégué, aurait dû, alors que la ligne 3 venait d'être créée et que des investissements conséquents étaient attribués au CP, en faire une priorité.

- **B-1-3/ Un manque de volonté politique.** Dans la perception du devenir de notre ville et de la métropole, la priorité de Christian Estrosi et d'Eric Ciotti n'est certainement pas de répondre aux besoins des populations mais plutôt d'offrir un terrain favorable à celles et ceux qui veulent y réaliser de belles affaires.

- **B-1-4/ Des choix contre le climat et la santé.** La métropole Nice Côte d'Azur, sous la direction de Christian Estrosi, ne cesse de prendre des

décisions contre le climat et la santé de celles et ceux qui vivent ou travaillent sur le territoire: extension de l'aéroport de Nice, maintien des vols en jets privés, accueil des yachts de luxe hyper polluants, bétonisation de la plaine du Var, augmentation des tarifs des transports en commun, retard dans le développement de ceux-ci...

- **B-1-5/ L'impact de la ségrégation urbaine.** En raison de la crise du logement, de plus en plus de familles sont contraintes d'habiter toujours plus loin dans le moyen pays voire, parfois, dans le haut pays. Ceci a pour conséquence un retour quasi contraint à la voiture, un allongement du temps consacré au déplacement et un coût financier de plus en plus lourd pour les ménages. Faute d'un maillage et d'une desserte des transports en commun au niveau, l'usage de la voiture est plus important dans ces zones que dans le centre-ville.

B-2/ Les conséquences

- **B-2-1/ Faible impact sur la lutte contre le dérèglement climatique et la pollution urbaine.** Certes, le trafic routier a baissé là où le tramway est présent et les niveaux de pollution aussi sous le double effet de la réduction du trafic urbain et de l'utilisation de véhicules moins polluants. C'est encore très loin des objectifs nécessaires. Sur le périmètre de la métropole, ce sont chaque jour près de 1,7 million de déplacements quotidiens. Si 750 000 sont des déplacements «actifs» (piétons, vélos), presque autant sont le fait de véhicules motorisés. Les transports en commun (urbains et interurbains, trains) ne représentent que 12% des déplacements, et ce, avec de grandes inégalités selon les territoires (6-5% sur le moyen et haut pays). Conséquence: les niveaux de pollution demeurent préoccupants, les pics de pollution se multiplient et ont des impacts négatifs sur la santé publique.

Le constat est là, sans appel une nouvelle fois : en 2025, Nice s'impose comme une des 4 villes les plus polluées sur le plan atmosphérique en France (source citycycle.com) :

- Nice est classée 4^e ville la plus polluée de France en termes de concentration moyenne annuelle de particules fines (PM2.5), avec un taux de 29,2 µg/m³, derrière Marseille, Lille et Lyon.
- Elle apparaît aussi dans le top 10 des villes françaises les plus polluées pour la qualité de l'air, notamment en raison de ses pics de pollution et de la concentration des sources polluantes.

- **B-2-2/ Des choix qui aggravent la situation.** Les activités consécutives à la fuite en avant dans la logique de développement du surtourisme, au choix de l'événementiel 365 jours sur 365 jours et à l'extension de l'aéroport augmentent considérablement la pollution, sans parler de l'accentuation du phénomène de ségrégation urbaine. Loin de privilégier les transports en commun, ils et elles ont préféré assommer financièrement les usager·es en augmentant de 70% le tarif de la carte 10 voyages/10 euros qui était la plus utilisée.

Un chiffre illustre cette ponction financière, entre 2022 et 2024 le prix au voyage (Recette billetterie/ nombre de validations) est passé de 0,62 à 0,82 euro. Une augmentation de plus de 30%, représentant au total une contribution supplémentaire de plus 15 millions d'euros payée par les usagers !

C/ RENDRE LES TRANSPORTS EN COMMUN ATTRACTIFS AVEC LA GRATUITÉ

Pollution, embouteillages... Les Alpes-Maritimes sont touchées de plein fouet par les conséquences du tout voiture. Pour changer radicalement la donne et inverser le cours des choses, nous proposons la gratuité des transports en commun dans la Métropole Nice Côte d'Azur. **46 réseaux de transports en France appliquent déjà la gratuité**, notamment ceux de Montpellier, Calais et Dunkerque. Ces mesures concernent pas moins de 3,3 millions d'usagers. Depuis le 1^{er} janvier 2026, TADAO, le réseau de transport en commun au cœur du bassin minier du Pas de Calais, sera le 46ème à adopter la gratuité, ce qui concerne 150 communes et 650 000 habitants ! De nombreuses autres communes d'importance ont instauré des gratuités partielles (week-end gratuits...) et la question de la gratuité sera au centre des débats municipaux dans beaucoup de communes et d'intercommunalités.

La Métropole Nice Côte d'Azur Nice avec Régie Ligne d'Azur (RLA) pourrait devenir le 47^{ème} réseau à l'appliquer.

C1/ Un triple objectif écologique, social et de santé publique:

C-1-1/ Écologique: Sur le territoire de la Métropole Nice Côte d'Azur, le transport routier représente 55 % de la production de gaz à effet de serre et 40 % des polluants atmosphériques. Aujourd'hui, 40% des trajets effectués dans la métropole font moins de 3 km, dont beaucoup se font à l'intérieur de Nice intra-muros. L'enjeu est de parvenir à faire abandonner l'usage de la voiture au plus grand nombre, au moins dans les zones très urbanisées. Pour y parvenir, il nous faut tout à la fois modifier radicalement l'image collective que nous avons des transports en commun et provoquer un changement de comportement profond.

C-1-2/ Social: Sur le périmètre d'une métropole où plus 20% de la population vit sous le seuil de pauvreté, de plus en plus de familles aux revenus modestes sont obligées de s'éloigner des centres-villes pour pouvoir se loger. C'est une double peine pour les ménages qui subissent, en premier lieu, les effets de la gentrification et, en second lieu, la hausse du coût des déplacements. Cela pénalise les habitant·es des quartiers périphériques qui se retrouvent de fait totalement enclavé·es et relégué·es aux marges de la ville.

La gratuité, c'est la liberté de monter dans un bus ou un tramway sans se soucier d'avoir renouvelé son abonnement, d'avoir payé un titre de transport ou de risquer un contrôle. C'est la liberté pour toutes et tous d'abandonner la voiture pour se déplacer.

C1-3/ Santé publique : La gratuité a montré dans les villes où elle est mise en place le regain d'attractivité que connaissait ce mode de déplacement. La diminution de l'usage automobile entraîne une meilleure qualité de l'air. Un réseau suffisamment bien aménagé pour diminuer la motorisation favorise un cercle vertueux de l'usage des transports.

C-2: La mise en œuvre :

C-2-1/ Le périmètre:

Deux principales options sont envisageables : la gratuité uniquement pour les métropolitains ou la gratuité pour tout le monde, y compris les touristes, chacune des deux options présentant des avantages et des inconvénients.

Nous proposons d'ores-et-déjà la gratuité totale pour les habitant·es de la métropole et celles et ceux qui y travaillent.

Concernant les touristes ou les visiteurs et visiteuses occasionnel·les, cette mesure fera l'objet d'une concertation et la prise de décision tiendra compte des possibilités

que pourrait permettre la mobilisation de recettes nouvelles, comme la hausse de la taxe de séjour versée pour chaque nuitée d'hôtel, une décision qui dépend du législateur.

C'est la raison pour laquelle, loin de toute précipitation, nous accordons un temps essentiel à l'audit et à la concertation dans le processus de mise en place de la gratuité.

C-2-2/ Le financement: La vente des titres de transport représente, en 2024, près 75 millions d'euros des recettes de la Régie Ligne d'Azur (RLA). Passer à la gratuité implique de compenser ces recettes, mais aussi de prendre en compte l'investissement que représente un réseau plus important, sans oublier les conducteurs et conductrices de tramway et de bus supplémentaires. Le passage à la gratuité est possible et des pistes existent pour en assurer le financement, sans restreindre les autres actions de la Métropole et sans augmenter les impôts locaux.

- L'alignement du taux du versement mobilité des entreprises sur celui de plusieurs départements de l'Île de France. Sur la métropole Nice Côte d'Azur, il représente 2 % de la masse salariale des entreprises de 11 salariés et plus, contre 3,20 % à Paris, dans les Hauts de Seine, la Seine Saint Denis et le Val de Marne. La seule mise à niveau de ce taux permettrait de financer plus de 40 millions d'euros.

- La contribution des touristes au financement de la gratuité via une réévaluation substantielle de la taxe de séjour (hôtels, meublés, locations touristiques, etc.) payée pour chaque nuitée, qui est ridiculement basse pour les quatre et cinq étoiles à Nice. Aujourd'hui, par exemple, la taxe de séjour est de 4,60 € par personne/jour pour une chambre dans un 5 étoiles ! Et pour donner la dimension du possible, on compte 3,5 millions de nuitées par an dans les Hôtels quatre et cinq étoiles des Alpes-Maritimes (chiffres 2019 hors Monaco). Nous souhaitons porter le niveau de la taxe de séjour au même niveau qu'à Paris, soit 15,60 € dans le cas d'un 5 étoiles.

La mise à niveau de la taxe de séjour permettrait de récupérer 50 millions d'euros supplémentaires (25 millions actuellement dans le budget de la Métropole).

- Un alignement de la taxe sur les bureaux sur le taux appliqué en Île-de-France. Aujourd'hui cette taxe (par M²/an) pour la zone urbaine de Paris (Hors Paris et Hauts-de-Seine s'élève de 1,58 euros (Aire de stationnement) à 11,87 euros (Bureau entreprise). Dans notre département, elle s'élève de 0,15 euro à 0,99 euro !

- La perception d'une part de la TICPE (taxe intérieure sur la consommation de produits énergétiques) au titre de la transition énergétique.

Ces quatre mesures exigent que la législation évolue (modification du taux du versement mobilité, affectation d'une part de la taxe de séjour à l'autorité organisatrice des transports [budget annexe dédié de la Métropole...]). Aujourd'hui, face à l'urgence climatique, une majorité de parlementaires peut se dégager sur ces mesures.

C-2-3/ Le processus. Pour être efficace, la mise en place de la gratuité doit s'accompagner d'un renforcement du maillage, en particulier sur le haut et le moyen pays, et d'une augmentation du cadencement selon les besoins. Cela nécessite d'expérimenter, de se concerter avec les usager·es et d'ajuster au mieux le dispositif. L'expérimentation pendant une année de la gratuité le week-end est utile pour engager tout à la fois ce retour des usager·es vers les transports en commun, mais aussi permettre à la Régie d'adapter le réseau à la croissance des fréquentations engendrée par la gratuité.

Nous pouvons donc concevoir un processus en 3 temps :

- Première année (juin 2026- juin 2027) : études et concertation sur les différentes options et sur le financement.
- Seconde année (septembre 2027- septembre 2028) : mise en place de la gratuité le week-end, pour permettre d'ajuster le réseau avec les modifications de fréquentation qu'entraîne la gratuité.
- Troisième année (septembre 2028) : mise en place effective de la gratuité sur l'ensemble de la métropole.

Seule la gratuité des transports en commun permet un changement radical de la mobilité dans notre imaginaire collectif et rend possible l'abandon du "tout voiture". Nice peut devenir la 2^{ème} métropole de France à la mettre en œuvre.

La gratuité est notre perspective. Bien évidemment, y parvenir nécessite une démarche sérieuse, déterminée et progressive.

D/ QUELLES ÉCHÉANCES ?

Pour la mise en place de la gratuité et le renforcement de l'offre de transports: Une telle mesure se prépare et s'anticipe, nous proposons pour parvenir à la mettre en place de prendre les mesures suivantes:

Dans les trois mois (juin 2026)

- Remise en fonction de la carte 10 euros/10 voyages et révision de tous les tarifs.
- Négociation avec la Région sur les mesures à prendre pour faire des Chemins de

fer de Provence une véritable ligne de desserte urbaine : reconfiguration des gares, lignes de bus synchronisées pour une desserte nord-sud... Dans ce cadre, des dispositions urgentes seront prises pour garantir une jonction réelle entre la ligne 3 du tramway et la gare des Chemins de fer de Provence en prenant les mesures pour les emprises de jonction T3-CP.

- Négociation avec la Région pour que tous les déplacements en TER entre des gares SNCF situées sur le territoire de la métropole bénéficient d'une tarification unique et attractive.

- Mise en place nouvelle gouvernance de la Régie Lignes d'Azur

Dans les 6 mois (Sept 2026)

- lancement de la concertation avec les usagers, les salariés...

- lancement d'un audit...

- Renforcement des dessertes et du cadencement sur les communes du moyens et haut pays de la métropole.

Dans les 18 mois (Sept 2027)

- Bilan audit et concertation

- Gratuité le week-end

Dans les 30 mois (Septembre 2028)

- Restructuration réseau

- Gratuité sur l'ensemble du réseau

2028-2030

- Extension du réseau, à l'Est, vers l'Ariane, la Trinité, Drap et à l'Ouest

E/ Réponses aux objections :

La question de la gratuité suscite régulièrement plusieurs objections. Voici quelques éléments de réponses à ces objections :

Réduction de la marche à pied

Un premier argument avancé contre la gratuité des transports est qu'elle réduit le recours à la marche à pied. Les personnes qui d'habitude feraient leurs trajets à pied les feraient désormais en bus ou en tramway. C'est en partie vrai mais l'expérience démontre que c'est davantage l'environnement urbain, selon qu'il soit agréable ou désagréable, qui incite à marcher ou à ne pas marcher en ville. Améliorons l'environnement urbain (trottoirs, bancs, végétalisation, piétonisation, réduction du bruit) et déployons en même temps des pistes cyclables sécurisées et la gratuité des transports en commun.

Injustice sociale

Un second argument consiste à dire qu'il est injuste de rendre gratuits les transports pour les personnes aisées qui n'en ont pas besoin. C'est également vrai mais, d'une part, les personnes les plus aisées prennent actuellement très peu les transports en commun et, d'autre part, on ne peut pas changer radicalement l'image des transports en commun dans notre imaginaire collectif sans passer par une gratuité inconditionnelle pour toutes et tous et sur l'ensemble du réseau. La gratuité doit être aussi considérée comme un droit d'accès transports collectifs pour toutes et tous. Les personnes aisées n'ont certes pas besoin de prendre les transports en commun mais, pour notre avenir commun, nous avons toutes et tous besoin qu'elles les prennent.

Les touristes ne paient pas d'impôts

C'est encore vrai et c'est bien la raison pour laquelle, en revalorisant la taxe de séjour perçue sur les nuitées, nous voulons faire contribuer d'une manière plus juste les touristes à l'offre gratuite de transport qu'offrirait notre Métropole. En l'absence de la possibilité de jouer sur le montant de la taxe de séjour, il reste la possibilité de rendre les transports payants pour les seules touristes.

Une fausse gratuité

Il s'agirait là d'une fausse gratuité car en réalité le coût en investissement et en fonctionnement des transports en commun est financé par les impôts des contribuables et des entreprises. C'est également vrai. Mais, dans ce cas, il faudrait arrêter de dire que l'école publique est gratuite ou que l'hôpital public est gratuit. Nous sommes partisans d'un système de redistribution par l'impôt. L'ensemble des services publics sont financés par nos impôts mais sont "gratuits" au moment de leur usage. L'accès à la mobilité doit être gratuit au même sens que le sont l'accès à l'éducation et aux soins.

La gratuité se ferait au détriment de salarié·s de la Régie Ligne d'Azur

C'est faux. Une partie de la rémunération des salarié·es est, actuellement, fondée sur des primes d'intéressement au chiffre d'affaires. La mise en place de la gratuité des transports en commun ne saurait se faire sur le dos de celles et ceux qui y travaillent. Le montant actuel des rémunérations doit être préservé. De la même manière, les salarié·s actuellement affecté·s aux contrôles et à la verbalisation doivent pouvoir intégrer d'autres fonctions au sein de l'entreprise, notamment l'accompagnement et la sécurisation des voyageur·euse·s, ou bien encore au sein de la Métropole. La gratuité entraîne partout où elle a été mise en œuvre un développement de l'offre de transport et donc de l'emploi. La mise en place de la gratuité implique, en amont, une véritable concertation avec les salariés et leurs représentants pour aborder tous ces points.