



La gratuité des transports collectifs

Webinaire spécial organisé par Urbis le mag et l'observatoire des villes du transport gratuit - 29 04 2021

La gratuité des transports collectifs a été mise en œuvre dans quelques agglomérations pionnières au cours des années 1990 et 2000. Cette idée a réapparu fortement à partir des années 2015 avec des réussites comme dans l'agglomération de Dunkerque en 2018.

Dans les grandes villes françaises, le débat autour de la gratuité des TC a été particulièrement vif lors de la campagne des municipales de 2020. C'est un sujet qui génère des débats toujours passionnés et souvent des positionnements idéologiques sans fondements scientifiques.

C'est pourquoi, malgré le manque de recul par rapport à l'impact des politiques de gratuité, le Webinaire Organisé par Urbis le mag et l'observatoire des villes du transport gratuit, a apporté un certain nombre d'éléments de réponse et d'analyse.

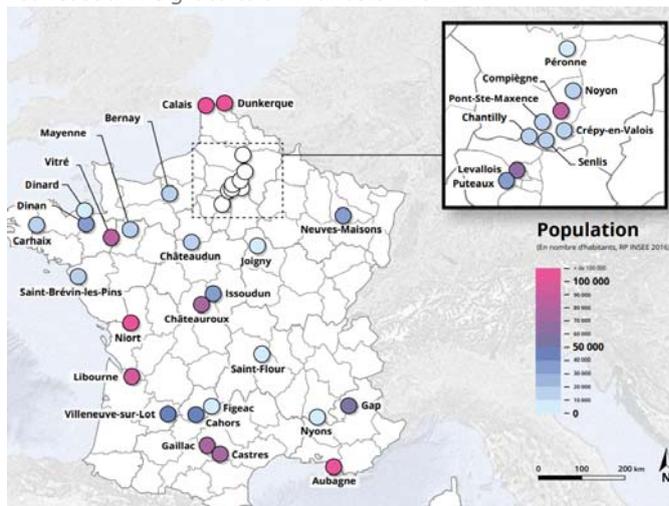
1. L'observatoire du transport gratuit

L'observatoire a été créé **juin 2019** pour connaître **l'évolution de la gratuité des TC**, ses **impacts** et de pouvoir **communiquer** des éléments aux élus, journalistes et techniciens des territoires. L'observatoire est **neutre**. Un **comité scientifique** pilote les débats et valide les publications et les analyses.

Cet observatoire a des origines dunkerquoises. Quand l'agglomération de Dunkerque s'est lancée dans le projet de la gratuité des TC, il y avait peu de connaissances sur ce sujet. L'idée a été d'avoir un retour d'expérience des réseaux de villes gratuits et de réaliser une **expertise indépendante et pluridisciplinaire sur la gratuité des transports**. De plus cette collectivité souhaitait disposer d'une évaluation de la gratuité.

L'observatoire fait, entre autres, l'inventaire des réseaux TC gratuits. Il y a des informations descriptives pour chaque réseau TC.

Les réseaux TC gratuits en France en 2021



→ 35 agglomérations et villes disposent d'un réseau TC gratuit dont 4 agglomérations de plus de 100 000 habitants.

Source : observatoire des villes du transport gratuit

La coordination technique et scientifique de l'Observatoire des villes du transport gratuit est assurée à la fois par **l'Agence d'urbanisme et de développement de la région Flandre Dunkerque (AGUR)** et **l'association de chercheurs VIGS - Mobilité, territoires, innovations**. L'observatoire est en partie financé par l'ADEME.

⇒ Lien vers l'observatoire : www.obs-transport-gratuit.fr



2. Évolution des habitudes de déplacement des jeunes dunkerquois suite à la gratuité TC

Contexte territorial de Dunkerque et de son agglomération

La ville de Dunkerque a été intégralement reconstruite après 1945. Les aménagements ont permis une circulation rapide des voitures et un stationnement facilité grâce à de très larges rues. Les jeunes continuent à passer leur permis de conduire dès 18 ans. Mais les jeunes automobilistes sont également des utilisateurs de bus gratuits. À la différence de leurs parents, ils mixent les modes de transport.

À Dunkerque, les jeunes voient la pollution atmosphérique générée par l'industrie et non par l'usage de la voiture. C'est sans doute l'une des spécificités locales. **Les impacts de la gratuité ne sont sans doute pas les mêmes dans les grandes villes, les villes moyennes et les villes concentrant des classes populaires ou des CPS+.**

Evolution des habitudes

Dans le cadre de l'observatoire, une **enquête qualitative a été réalisée auprès des jeunes de 15-25 ans** suite à la mise en place de la gratuité TC dans l'agglomération de Dunkerque. L'objectif a été de comprendre l'évolution de leurs mobilités. L'enquête pointe les constats suivants :

- **L'amélioration de l'image du bus** alors qu'avant la gratuité, ce mode de transport était vu comme fatigant, ringard, mal commode etc. ;
- La **simplicité d'usage** car il est possible de prendre le bus à tout moment, n'importe où, sans avoir la contrainte de l'achat d'un ticket ;
- Disparition des contraintes de coût ;
- Pas peur de l'amende en cas de fraude ;
- Davantage de **mixage des moyens de transport** : TC, marche, voiture, vélo = les jeunes n'opposent pas les modes ;
- Voyage **perçu comme un moment agréable car il est facile de se déplacer avec ses amis.**

Le TC est aussi compétitif que la voiture pour aller au centre-ville, à la plage. La gratuité **génère un sentiment de liberté** et une indépendance par rapport aux parents pour se déplacer. À Dunkerque, elle est accompagnée par la restructuration du réseau et le réaménagement des espaces publics.

La gratuité permet à davantage de jeunes de se déplacer. Toutefois, aujourd'hui, il n'y a pas d'étude globale concernant les reports de parts modales et montrant les bienfaits ou non de la gratuité.

Les perspectives de la gratuité des TC engendrent :

- Une **accoutumance** aux TC dès le plus jeune âge ;
- Une prise de conscience du **coût réel des déplacements voitures** ;
- Une perspective pour la mobilité future mais **il faudrait plus de temps, 10 ans, pour voir si la gratuité a un impact sur les habitudes de déplacements** : travail au long cours.

3. Différentes formes de gratuité

L'observatoire indique qu'il y a plusieurs types de gratuités :

- **Gratuité intégrale** : Dunkerque, Gap, Aubagne etc.
- **Gratuité par critères** :
 - ❖ **Suivant les publics** : principalement les jeunes (6-26 ans) ;
Exemples = Valenciennes – de 25 ans (TC et TER), Rennes – de 12 ans, Paris – de 20 ans, Montpellier - de 21 ans dès septembre 2021, Région Occitanie - de 18 ans, Strasbourg : - de 18 ans en septembre 2021 ;
 - ❖ **Suivant les périodes de la semaine ou de la journée** : principalement les week-ends.
Exemples = Montpellier, Quimper, Grand Nancy, Laval, Nantes (TC et P + R).
Elle pourrait également être accordée à certains horaires par exemple en soirée.

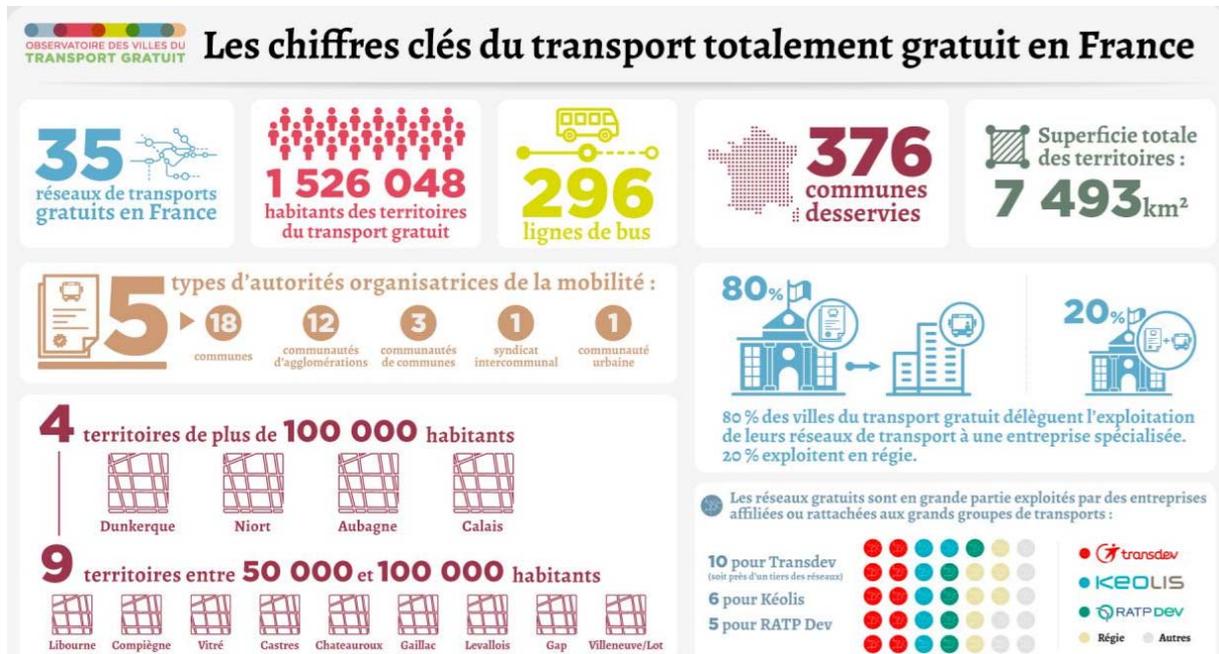
L'actualité sur le sujet est très abondante.



Toutefois, certains réseaux TC ont abandonné la gratuité mais seulement à la **suite d'évolutions institutionnelles** par exemple :

- Colomiers : intégration de la commune dans Toulouse Métropole ;
- Ville de la Mure : fusion de 3 EPCI => gratuité abandonnée car fusion AOM.

Une fois que les territoires ont fait le choix de la gratuité des TC, ils ne reviennent pas sur celui-ci et cela malgré les alternances politiques. C'est une sorte d'acquis social.



Source : observatoire des villes du transport gratuit

4. La gratuité : externalités positives et locomotive des mobilités durables ?

Autour de la gratuité des TC, il existe **un important débat scientifique sur ses impacts**. Il y a un réel enjeu à réaliser des enquêtes qualitatives pour alimenter les débats avec des éléments objectifs.

La gratuité est un sujet de crispation politique avec d'impérieux besoins d'évaluer les conséquences financières de la mesure. C'est une action qui demande un grand travail d'évaluation. Les projets de tramways n'ont fait que trop rarement des bilans d'évaluation alors que le montant des travaux est très important.

Pour aborder la question de la gratuité, **il faut prendre en compte les externalités positives** : réduction de la place de la voiture, attractivité, réduction GES etc. L'idée est de dépasser l'approche coût / bénéfice et se nourrir des sciences sociales, ne pas prendre parti pour ou contre mais donner des éléments factuels, dépassionner le débat. Il faut sortir du débat idéologique pour ou contre.

La gratuité ne va pas réduire l'autosolisme. Elle est l'une des pierres de l'édifice pour se diriger vers les mobilités durables en :

- incitant à utiliser davantage les TC ;
- Étant accompagnée par une augmentation de la fréquence des lignes et en retravaillant les espaces publics (Dunkerque) ;
- sensibilisant les plus jeunes aux mobilités alternatives (éducation) ;
- **rejouant l'effet d'image du tramway mais cette fois-ci avec la gratuité accompagnée d'une politique globale de mobilité vertueuse ;**
- jouant un rôle de locomotive pour la mobilité ;
- étant une possible « carotte » de la réduction de la place de la voiture en ville.



5. Questions / Réponses

Incivilité en baisse

La gratuité peut angoisser la sphère politique et les exploitants en raison de la crainte de plus d'incivilités avec plus de monde dans les TC. Le passage à la gratuité génère plus de monde dans les TC donc un peu plus d'incivilités / d'altercations en valeur absolue du fait du nombre de personnes transportés. Mais en valeur relative cela n'est pas du tout le cas, la part des problèmes d'insécurité diminue : **plus de contrôle social** du fait d'une fréquentation plus importante.

Conducteurs valorisés

Il faut également travailler avec les conducteurs le passage à la gratuité. Les conducteurs n'ont plus besoin de vendre des tickets et de contrôler la détention des titres de transport. **L'ambiance de travail est plus détendue.** C'est l'occasion de revaloriser la fonction d'accueil du conducteur. Avec la gratuité, on n'est plus dans la question de l'incivilité mais plutôt dans l'évolution des conditions de travail.

À Dunkerque, les 9 contrôleurs et le personnel des agences commerciales ont été reclassés dans l'entreprise.

Mesurer différemment la fréquentation

Avec la gratuité, il faut compter les flux de voyageurs différemment. Par exemple, sur le réseau de bus de Dunkerque, **des caméras de comptages** ont été installées au niveau des portes des bus. Les chiffres collectés sont donc beaucoup plus fiables que les anciens chiffres de déplacement calculés à partir de clés de mobilités. Cela a facilité également le partage de données entre l'exploitant et l'AOM valorise et utilise ces données.

Le Bloc-Notes de l'Agence, édité et imprimé par :

L'Agence d'Urbanisme de la Région Mulhousienne

33 avenue de Colmar, 68 200 Mulhouse

Rédaction : Stéphane DREYER

Date : mai 2021

Toute reproduction autorisée avec mention précise de la source et référence exacte