

**Proposition de communication pour les
2e Rencontres Francophones Transport Mobilité (RFTM)
Montréal, 11-13 juin 2019**

Quels effets distributifs des politiques de transport ? Une analyse exploratoire d'une mise en place de la gratuité des transports collectifs urbains en Île-de-France

Sessions

Session 23 (La gratuité des transports collectifs : retours d'expérience, perspectives méthodologiques et apports théoriques)
ou Session générale

Auteurs

Philippe Poinot, MCF, LVMT, IFSTTAR-ENPC-UPEM, philippe.poinot@u-pem.fr

Alexis Poulhès, IR, LVMT, ENPC-IFSTTAR-UPEM, alexis.poulhes@enpc.fr.

Mots clés : effets distributifs, gratuité, politique de transport

Proposition

Après un certain nombre de développements dans des villes françaises et européennes de taille de plus en plus importante, les débats en Ile-de-France sur la gratuité des transports collectifs urbains (TCU) suscitent aujourd'hui de nombreux débats. En octobre 2018, la Région Île-de-France et Île-de-France Mobilités ont commandé un rapport visant à évaluer la faisabilité du financement de la gratuité des TCU (Rapport, 2018). En janvier 2019, c'est au tour de la Mairie de Paris de publier son rapport, faisant suite à la proposition de la maire de Paris, Anne Hidalgo, d'évaluer les conséquences d'une mise en place de la gratuité des TCU pour les parisiens (Gregoire et al., 2019). Ces deux rapports ont en commun d'une part, de poser principalement les questions du financement et du report modal de la voiture particulière vers les TCU que générerait une gratuité de ces derniers et d'autre part, de ne prendre en considération que des résultats très agrégés.

Les questions du financement et du report modal potentiel ne semblent toutefois pas suffisantes pour analyser et évaluer les implications d'une politique de transport comme la gratuité. Un élément, au moins, mérite une attention plus soutenue : les effets distributifs, c'est-à-dire l'identification des gagnants et des perdants de la politique. C'est d'ailleurs ce que souligne Gregoire et al. (2019) dans leur rapport. De manière plus générale, cette prise en compte de la distribution des gains et des pertes entre individus interrogent la manière dont est menée une des principales méthodes d'évaluation économique en France, l'Analyse Coûts-Bénéfices (ACB). Une des hypothèses centrales dans l'utilisation de l'ACB dans le monde des transports est que les gains et les pertes se compensent, et cela quelque soit l'identité et les

caractéristiques des gagnants et des perdants. Or, cette hypothèse a déjà fait l'objet de nombreuses critiques (par exemple Adler, 2012), notamment en économie des transports autour des discussions sur la justice sociale et l'équité (Di Ciommo&Shiftan, 2017 ; Litman, 2002 ; Martens, 2011 ; Thomopoulos et al., 2009).

Une des difficultés de la prise en compte des effets distributifs concerne l'identification des gagnants et des perdants. Cet article cherche à construire une méthode pour évaluer ces effets distributifs, et notamment l'identification des gagnants, et à la mettre en œuvre dans le cas d'une mise en place de la gratuité des TCU en Île-de-France. La méthodologie utilisée est basée sur la simulation à partir du modèle MODUS de différents scénarios de gratuité des TCU. MODUS, qui est développé par la DRIEA, est un modèle de déplacement multimodal (réseau routier, fer, métro, tram...) 4 étapes servant d'outil d'aide à la décision pour simuler les effets possibles en Île-de-France de différentes politiques de transports (création d'une nouvelle ligne de métro, fermeture d'infrastructures routières...). Ce modèle, dans lequel l'Île-de-France est découpée en 1289 zones, mobilise des données physiques (surfaces totales, distance entre zones), de population et d'emplois à partir du recensement visant à caractériser chacune de ces zones et des enquêtes globales transport pour caractériser les comportements de mobilité entre zones. MODUS est intéressant en ce qu'il permet d'une part, d'avoir une vision désagrégée spatialement des effets potentiels de la mise en œuvre de la gratuité en Île-de-France et d'autre part, d'isoler des effets de nature différente (part modale, temps de parcours, congestion routière, effets environnementaux...). Différents scénarios de gratuité seront simulés et comparés selon l'identité des gagnants parmi les deux grandes familles suivantes : gratuité totale dans toute l'Île-de-France et gratuité partielle selon le zonage (uniquement Paris intra-muros, uniquement Paris et la première couronne...). Les résultats de ces différents scénarios seront comparés avec la situation actuelle et avec une situation de référence qui sera celle de l'Île-de-France avec le Grand Paris Express.

La littérature sur les effets de la mise en gratuité des TCU en Île-de-France propose un certain nombre d'hypothèses de recherche :

- La gratuité aurait des effets importants sur les mobilités douces mais faibles sur le trafic automobile ;
- La gratuité impliquerait une hausse des distances parcourues, ce qui pourrait renforcer les phénomènes d'étalement urbain ;
- Les effets de la gratuité seraient très différenciés selon les modalités retenues de gratuité (uniquement Paris intra-muros, Paris intra-muros et première couronne...) ;
- Une gratuité totale profiterait surtout aux habitants de Paris intra-muros et de la première couronne ;
- Les individus pauvres n'auraient rien à gagner à la gratuité sachant qu'il en bénéficie déjà.

Les simulations vont nous permettre d'interroger certaines de ces hypothèses, notamment d'un point de vue spatial. Pour chacune des hypothèses et du scénario choisi, la méthode proposée compare les effets de la gratuité entre les zones MODUS qui sont *a minima* une commune en zone dense.

Bibliographie

- Adler Matthew (2012), *Well-Being and Faire Distribution: Beyond Cost-Benefit Analysis*, New York: Oxford University Press.
- Di Ciommo, F. & Shifan, Y. (2017). Transport equity analysis. *Transport Reviews*, 37(1), pp. 139-151.
- Gregoire Emmanuel, Missika Jean-Louis et Najdovski Christophe (2019), *Pour un big bang de la tarification des transports dans le Grand Paris*, janvier 2019.
- Litman, T. (2002). Evaluating Transportation Equity. *World Transport Policy & Practice* (http://ecoplan.org/wtpp/wt_index.htm), 8(2), Summer, pp. 50-65.
- Martens, K. (2011). Substance precedes methodology: on cost-benefit analysis and equity. *Transportation*, 38(6), pp. 959–74.
- Rapport Jacques (président) (2018), *Rapport du Comité sur la faisabilité de la gratuité des transports en commun en Île-de-France, leur financement et la politique de tarification*, Rapport pour Île-de-France Mobilités, octobre 2018.
- Thomopoulos, N.; Grant-Muller, S. & Tight, M. R. (2009). Incorporating equity considerations in transport infrastructure evaluation: Current practice and a proposed methodology. *Evaluation and Program Planning*, 32(4), pp. 351–59.