

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

Qui finance et qui paye la gratuité des transports collectifs urbains ?

Auteur(s) :

Sonia Guelton, PR, Lab'Urba, UPEC, guelton@u-pec.fr

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

Session : Session 23 « La gratuité des transports collectifs : retours d'expérience, perspectives méthodologiques et apports théoriques »

Mots-clés : financement, gratuité, transports collectifs

Résumé :

Dans un contexte de baisse des dotations de l'Etat pour les collectivités et d'un moindre dynamisme des recettes fiscales à la suite des nombreuses réformes depuis 2010, le passage à la gratuité pour les usagers des Transports Collectifs Urbains (TCU) dans une dizaine de ville française depuis 2010 semblent être à rebours de la tendance actuelle à rendre payant des services collectifs auparavant gratuits. La fourniture d'un transport gratuit n'est toutefois pas réellement nouvelle puisqu'elle émerge dans les années 1970 dans des villes comme Colomiers (1971) ou Compiègne (1974) et qu'elle connaît un développement important sur la période 2000-2010 avec le passage d'une vingtaine de villes à la gratuité des TCU. Par rapport à cette période, une rupture semble s'être produite dans la taille des villes concernées : alors qu'historiquement, la gratuité des TCU semblait surtout être le fait des villes de moins de 50 000 habitants, les dernières villes passées à la gratuité dépassent ce seuil, avec par exemple Niort (2017) et Dunkerque (2018). Aujourd'hui, au total et en comptant les renoncements, c'est environ une trentaine de villes dont tout ou partie du réseau est actuellement gratuitement accessible à la population en France (Briche et Huré, 2017 ; CGTPAG 2016). Des expériences étrangères sont également à relater comme le souligne Cats, Susilo et Reimal (2016).

La littérature sur la gratuité des TCU a plutôt cherché à identifier les motifs à l'origine de la gratuité (sociaux, environnementaux, organisationnels...), les impacts sur le fonctionnement du réseau (fréquentation, ouverture de ligne) ou à analyser les pratiques sociales liées à la gratuité (comportements, reports modal) (voir par exemple Cordier, 2007 ; Duhamel, 2004 ; GART, 2013 ; Robert, 2015 ; Sagot-Duvaurox, 2016). La question du financement et de son équité reste elle relativement peu abordée. Cette communication a pour objectif d'analyser la manière dont les services de transport sont financés en l'absence de tarif. Plus précisément, *via* l'analyse des modèles économiques mis en œuvre dans les villes où les TCU sont gratuits, nous essaierons de voir si ces agglomérations développent un modèle unique ou s'il est, au contraire, possible d'identifier des modèles économiques de nature différente. En effet, même en l'absence de tarif, plusieurs options s'offrent aux villes pour financer leurs réseaux de TCU. Ces options peuvent agir soit sur les ressources (par exemple une hausse du versement transport), soit sur les coûts du service (par exemple une mutualisation des services) ; ces

dernières options pouvant impliquer ou non une baisse de la qualité de service offert aux usagers (diminution de la taille du réseau, de la fréquence...) (Guelton et Poinot, 2017).

En termes de méthode, cette recherche s'appuie sur deux travaux préliminaires. Le premier a consisté d'une part, à faire un état des lieux de l'ensemble des réseaux pratiquant la gratuité en France. D'autre part, il avait pour objectif d'identifier plusieurs réseaux qui permettent d'interroger la question du financement avec pertinence du fait qu'ils ont un rayon opérationnel suffisant ou parce qu'ils présentent un historique permettant des éléments de mise en perspective. Le second, qui a donné lieu à un mémoire de Master 1 sur le réseau de Compiègne (Duchène, 2017), a permis de clarifier les questionnements et la méthodologie à mettre en œuvre pour analyser la question du financement. Dans ce travail, nous analysons la question du financement dans le cas de trois villes : Compiègne, Gap et Vitré. Trois sources seront mobilisées : des données techniques caractérisant le réseau, des comptes publics et des retours d'acteurs. Le choix des villes a été réalisé sur la base des situations contrastées que connaissent ces villes tant sur le plan de la taille (Gap et Compiègne 42000 habitants, et Vitré 18000 habitants) que relativement aux contextes territoriales, que ce soit du point de vue de leur situation géographique (topographie, étalement...) que de leur situation intercommunale (par exemple, la communauté d'agglomération de Vitré date de 2002 alors que celle de Gap de 2014).

Bibliographie

- Briche H. et Huré M. (2017). Dunkerque, nouveau « laboratoire » de la gratuité des transports. *Métropolitiques*, 30 mai 2017.
(URL : <https://www.metropolitiques.eu/Dunkerque-nouveau-laboratoire-de.html>)
- Cats O., Susilo Y. O., Reimal T. (2016). The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn. *Transportation*, pp. 1-22.
- Cordier B. (2007). *La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts*. Rapport PREDIT 3, Groupe opérationnel 11 : Politique des transports.
- Collectif pour la gratuité des transports publics dans l'agglomération grenobloise (CGTPAG) (2016). *Memento pour la gratuité des transports publics dans l'agglomération grenobloise*, Grenoble : CGTPAG, 39 p.
- Duchène A. (2017). *La gratuité des transports urbains collectifs et son financement : le cas de Compiègne et de son agglomération*. Mémoire de Master 1, Ecole d'Urbanisme de Paris.
- Duhamel Y. (2004). *Gratuité des transports publics et répartition modale*. Rapport PREDIT, Groupe opérationnel 1 : Mobilité, Territoire et Développement Durable.
- Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) (2013). La gratuité dans les transports publics, *La position du GART*.
- Guelton S. et Poinot P. (2017). Le coût des services publics locaux : une analyse à partir de la gratuité des transports collectifs urbains. *Rencontres du réseau finances locales*, 21 Novembre 2017.
- Robert, M. 2015. *Transports public urbains. Textes sur la gratuité*, Carfree France Éditions.
- Sagot-Duvauroux J.-L. 2016. *Pour la gratuité*, Paris : Éditions de l'Éclat [3e éd. augmentée après *De la gratuité* (2006) et *Pour la gratuité* (1995)].