

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

**Gratuité des transports publics et report modal – session 23**

Frédéric HERAN, maître de conférences en économie à l'université de Lille  
HDR en aménagement et urbanisme – [frederic.heran@univ-lille.fr](mailto:frederic.heran@univ-lille.fr)

**Mots-clés :** gratuité, transports publics, report modal

Dans les discours des élus comme de nombreux chercheurs, le seul report modal envisagé par la gratuité des transports publics concerne celui des déplacements automobiles vers les transports publics (Ariès 2007, Giovannangeli et Sagot-Duvaurox 2012, Huré 2012, Sagot-Duvaurox 2016, Briche et Huré 2017). Autrement dit, tout développement de l'usage des transports publics, via des baisses tarifaires ou une amélioration de l'offre, est censé réduire le trafic automobile et ses nuisances.

De fait, une telle conception repose sur l'hypothèse implicite que les autres modes ne comptent pas. Le choix modal se limiterait pour l'essentiel à l'alternative entre voiture et transport public. Grâce à cette « approche bimodale », les élus et les chercheurs simplifient les termes du débat pour appréhender plus facilement la réalité et être plus audibles.

Sur quels critères les autres modes sont-ils écartés ? Sans doute suppose-t-on que ces modes ne correspondent qu'à de petits déplacements ou ne représentent qu'une faible part modale. Et, en effet, les piétons ne se déplacent le plus souvent que sur des distances inférieures à 1 km. Les cyclistes ne franchissent guère plus de 3 ou 4 km. Idem pour les engins de déplacement personnel (EDP) : trottinettes, monoroues, rollers, gyropodes... Certes, les deux-roues motorisés effectuent des déplacements plus longs, mais représentent une bien faible part modale, tout comme d'ailleurs les cyclistes et les EDP. Bref, dans les agglomérations de toutes tailles, tous ces modes ne parcourent que 5 à 10 % des distances (source EMD).

Mais le critère de la distance est-il pertinent ? L'utilité d'un déplacement ne dépend pas de la distance parcourue, ni du mode utilisé, mais seulement de l'activité réalisée à destination (seul cas particulier : la promenade, quand le déplacement est un objectif en soi). Retenir ce critère revient à privilégier, sans aucune raison, les déplacements lointains au détriment des déplacements de proximité.

Il vaut donc mieux utiliser les parts modales. Et là, les modes actifs ne sont plus vraiment négligeables. Dans les petites agglomérations, ils représentent de 18 % (Quimper) à 34 % (Niort) des déplacements (CEREMA 2017) et plus encore dans les grandes agglomérations.

Mais faut-il en rester aux parts modales actuelles ? Dans une perspective de report de la voiture vers les modes alternatifs et d'évolution des pratiques de mobilité, ce sont les parts modales potentielles qu'il faut considérer. Or, les petits déplacements – inférieurs à 5 km – représentent partout environ les deux tiers des déplacements (source EMD). De plus, la marche et surtout le vélo sont en plein essor dans toutes les grandes villes du monde occidental et ce retour s'étend peu à peu aux villes moyennes et petites (Héran 2014). En outre, les distances franchissables à vélo ne cessent de croître grâce à l'assistance électrique en plein boom.

Les modes actifs ont enfin quelques avantages et non des moindres. Ils ne produisent aucune nuisance. Ils sont peu coûteux pour les ménages comme pour la collectivité. Ils améliorent la santé publique, en réduisant la sédentarité source ou facteur aggravant de nom-

breuses maladies chroniques. Ils rendent les usagers pleinement autonomes (Illich, 1973). Ils consomment très peu de ressources. Ils sont enfin au fondement même de l'urbanité en animant et en sécurisant la ville (Jacobs, 1961).

Dès lors, doit-on continuer à n'envisager que la seule alternative des transports publics, à l'usage excessif de la voiture ? Au vu du potentiel et des vertus des modes actifs, ce n'est plus possible aujourd'hui. En conséquence, il convient d'adopter une « approche omnimodale », qui prend en compte l'ensemble des modes et d'accorder la priorité aux modes actifs (Héran, 2017).

Les économistes des transports disposent d'outils simples et robustes pour analyser le report modal. Quand les transports publics deviennent moins chers ou plus rapides, leur coût généralisé baisse. Il se passe alors quatre phénomènes (Storchmann, 2003) :

- le report modal souhaité : des usagers qui se déplaçaient en voiture acceptent d'utiliser les transports publics ;
- un report modal non souhaité : des usagers qui se déplaçaient à pied ou à vélo décident de prendre les transports publics ;
- du trafic induit : des usagers qui ne se déplaçaient pas auparavant s'essayent aux transports publics ;
- un effet revenu : les usagers profitent des économies réalisées pour se déplacer plus souvent ou plus loin et pas forcément en transports publics, mais aussi en voiture.

De plus, pour mesurer la sensibilité des usagers à l'évolution du prix d'un mode de déplacement, les économistes calculent l'élasticité de la demande au prix. Ainsi, l'élasticité-prix des transports publics est environ de - 0,35 à l'heure de pointe : une baisse du prix de 10 % augmente l'utilisation de 3,5 % (*ibid.*). On peut aussi calculer l'élasticité de la demande d'un mode au prix d'un autre mode. Ainsi, l'« élasticité-prix croisée » de la demande de déplacement en voiture par rapport au prix du transport public est d'environ 0,03 à l'heure de pointe : une réduction du prix des transports publics de 10 % fait baisser l'usage de la voiture de 0,3 % (*ibid.*). Ce qui signifie que les automobilistes sont très peu sensibles à la baisse du coût des transports publics, car, même gratuits, ceux-ci restent beaucoup moins pratiques et rapides que la voiture. Même si ces résultats sont abondamment débattus, ils restent globalement de cet ordre.

En revanche, tout porte à croire que les modes actifs sont beaucoup plus sensibles à la baisse du prix des transports publics. Car le profil des publics concernés sont proches : piétons et cyclistes n'ont souvent pas de voiture, tout comme les usagers des transports publics. Et les cyclistes effectuent en outre des distances assez comparables. On ne dispose pas cependant de mesures d'élasticité qui le prouvent, faute d'études sur ce sujet. Mais il est possible de faire un calcul fort simple pour apprécier quels sont les modes les plus attirés par cette gratuité.

En connaissant la répartition modale dans une ville (ou en la déduisant de villes semblables), il suffit de ramener la part des nouveaux usagers des transports publics devenus gratuits venant de chaque mode, à ces parts modales. Nous avons pu faire un tel calcul pour cinq villes seulement, car l'origine des nouveaux usagers est trop rarement connue. Les résultats du tableau ci-après confirment que le report modal de la voiture vers les transports publics est 2 à 12 fois moindre que celui provenant de la marche ou du vélo.

Impact de la gratuité des transports publics sur l'évolution des parts modales

Ville	Châteauroux (France) 72 000 hab.	Hasselt (Belgique) 70 000 hab.	Tallinn (Estonie) 440 000 hab.	Avesta (Suède) 22 000 hab.	Templin (Allemagne) 16 000 hab.
– des automobilistes	– 1,4 %	– 0,9 %	– 6 %	– 1,6 %	0,9 %
– des cyclistes	– 6,7 %	– 3,7 %	-	– 3,0 %	11,3 %
– des piétons	– 2,6 %	– 4,0 %	– 39 %		5,3 %
Sources des données	Cordier 2007	van Goeverden 2006	Cats 2017	Sivardière 2014	Storchmann 2003

La gratuité des transports publics est une mesure coûteuse dont un des effets pervers est d'attirer surtout les piétons et les cyclistes (Fearnley, 2013), et d'empêcher ou de retarder leur retour actuel. Peut-on pénaliser ainsi l'usage de modes si avantageux dans tous les domaines ?

Cette gratuité a du mal en revanche à attirer les automobilistes, car ce n'est qu'une mesure dite de « second choix » (Storchmann 2003, Cats 2017). Si l'on veut réduire les déplacements en voiture, il est beaucoup plus efficace et moins coûteux de traiter le problème à la source, en augmentant son coût généralisé, de façon à obliger les automobilistes à supporter le coût des nuisances qu'ils produisent (à internaliser les coûts externes). Cela consiste à créer un péage urbain (solution complexe) ou à rendre l'usage de la voiture progressivement moins facile (solution beaucoup plus courante et plus efficace), par la limitation des vitesses, la réduction du nombre de files de circulation, l'interdiction du transit dans les quartiers, la tarification ou la limitation du stationnement.

Les maigres budgets des collectivités locales devraient logiquement soutenir en priorité, non pas la gratuité coûteuse, peu efficace et perverse des transports publics, mais des politiques publiques plus cohérentes visant à modérer la circulation automobile, renforcer le système vélo et améliorer la qualité des espaces publics.

## Références

- Ariès P., 2007. « La révolution par la gratuité », *Contretemps*. En ligne.
- Briche H., Huré M. 2017. « Dunkerque, nouveau “laboratoire” de la gratuité des transports », *Métropolitiques*, 30 mai.
- Cats O., Susilo Y.O., Reimal T. 2017. “The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn”, *Transportation*, nr 44, p. 1083-1104.
- CEREMA 2017. *Résultats des enquêtes déplacements villes moyennes*, fichier Excel, CEREMA, Lyon.
- Cordier B. 2007. *La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts*, ADEME.
- Fearnley N. 2013. “Free Fares Policies: Impact on Public Transport Mode Share and Other Transport Policy Goals”, *International Journal of Transportation*, Vol. 1, No. 1, p. 75-90.
- Giovannangeli M., Sagot-Duvaurox J.-L. 2012. *Voyageurs sans ticket. Liberté, égalité, gratuité : une expérience sociale à Aubagne*, Au Diable Vauvert, Vauvert.
- Grégoire E, Missika J.-L., Najdovski C. 2019, *Pour un big bang de la tarification des transports dans le Grand Paris*, Mairie de Paris, 96 p.
- Héran F. 2014. *Le retour de la bicyclette. Une histoire des déplacements urbains en Europe de 1817 à 2050*, La Découverte, Paris.
- Héran F. 2017. « Vers des politiques de déplacements urbains plus cohérentes », *Noréis*, n° 245, p. 89-100.
- Huré M. 2012. « Gratuité des transports collectifs. De l'expérience sociale à l'alternative politique ? », *Métropolitiques*, 16 novembre.
- Illich I. 1973. *Énergie et équité*, Seuil, Paris.
- Jacobs J. 1961. *The Death and Life of great American Cities*, traduction *Déclin et survie des grandes villes américaines*, éd. Pierre Mardaga, Liège, 1991.
- Sagot-Duvaurox J.-L. 2016. *Pour la gratuité*, Éditions de l'éclat, 3<sup>e</sup> éd., Paris.
- Sivardière J. 2014. *De Bologne à Tallinn. Quarante ans de gratuité des transports dans les villes étrangères européennes*, étude réalisée par la FNAUT pour le GART.
- Storchmann K. 2003. “Externalities by Automobiles and Fare-Free Transit in Germany. A Paradigm Shift?”, *Journal of Public Transportation*, vol. 6, nr 4, p. 89-105.
- Van Goeverden C., Rietveld P., Koelemeijer J., Peeters P. 2006. “Subsidies in public transport”, *European Transport*, nr 32, p. 5-25.