

La gratuité des transports publics en France

Jérôme SERODIO

Membres de l'Union pour la Gratuité et le
Développement des Transports publics (UGDT)

15 mars 2025

- 1.** Qui sommes-nous ? Présentation du collectif
- 2.** Les réseaux de transports gratuits en France : un tour d'horizon
- 3.** Comment financer la gratuité des transports ?
- 4.** L'exemple de Dunkerque
- 5.** Échanges et débats

1. Qui sommes-nous ? Présentation du collectif

Union pour la Gratuité et le Développement des Transports Publics

Un engagement pour une mobilité accessible à toutes et tous

Un collectif national regroupant plusieurs collectifs locaux (associations, mouvements et parti politiques, syndicats) engagé dans une campagne de long terme pour la gratuité et le développement des transports publics.

Nos objectifs :

- Mener le débat avec la population.
- Créer un mouvement d'opinion fort pour convaincre les décideur·ses politiques et sociaux·ales.
- Faire de l'accès gratuit et de qualité aux transports publics un **nouveau droit** pour tou·tes.

Nos motivations :

- Défendre le service public et refuser la libéralisation des transports.
- Favoriser une mobilité inclusive et durable, accessible à tou·tes les habitant·es.
- Répondre aux enjeux sociaux, écologiques et de santé publique.

"La gratuité transforme la ville en un bien commun, favorisant le lien social, l'accès à la culture, au travail et à la citoyenneté."



Actions du CGTPAG (Collectif Grenoblois) et de l'UGDT

Un engagement pour une mobilité accessible à toutes et tous



L'Observatoire des villes du transport gratuit

(<http://www.obs-transport-gratuit.fr>)

Une organisation indépendante composée d'experts académiques et d'acteurs publics

+ Créé en 2019 par



+ Piloté par un comité scientifique pluridisciplinaire

Mission 1 : Améliorer l'état des connaissances concernant la gratuité, en temps réel

- + Suivre les territoires ayant adopté la gratuité en France et à l'étranger
- + Effectuer un travail de veille des connaissances scientifiques et académiques

Mission 2 : Évaluer les effets des politiques publiques de transport gratuit

- + Mener des études qualitatives et quantitatives à diverses échelles (pour l'ADEME)
 - Dunkerque : effets de la gratuité le week-end (2017), de la gratuité totale (2019), focus sur les jeunes (2021), **effets sur les métiers de l'entreprise de transport (2021), effets sur le rapport des Dunkerquois à la voiture (2022-2023)**
 - National : portraits des villes du transport gratuit (2022-2023)

2. La gratuité des transports en France : panorama 2024

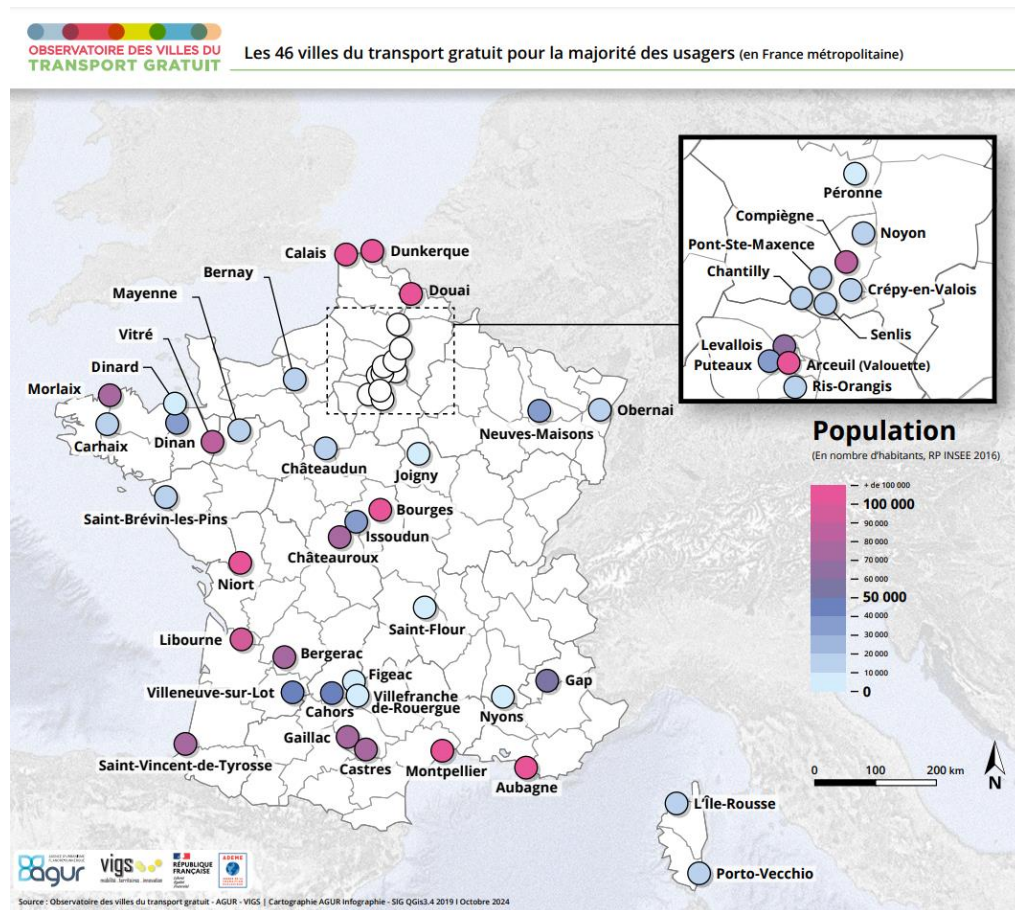
La gratuité des transports : un essor depuis 2000, des déclinaisons diverses

Des villes pionnières dès les années 70, une accélération depuis 2000

- + 6 précurseurs entre 1971 et 1999 dont 4 en Ile-de-France
- + 44 réseaux français ont mis en place la gratuité totale entre 2000 et 2024

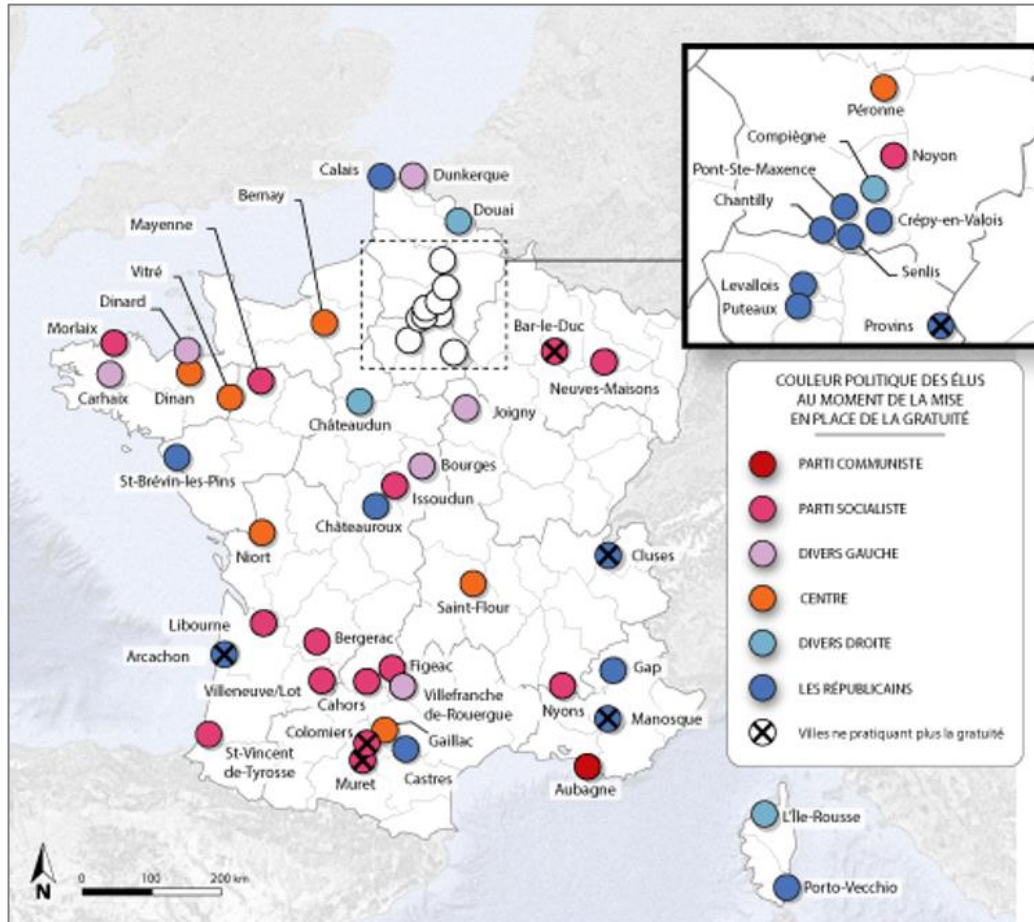
Une idée générale, des applications diverses

- + La gratuité totale, sans conditions
 - Dans le temps (WE seulement...)
 - Sous conditions (âge, revenus...)
 - Certains services seulement (navettes...)



La gratuité des transports, une idée politique qui séduit les candidats locaux

Couleur politique des villes ayant mis en place la gratuité totale



Une politique publique dont se saisissent tous les bords politiques

- + 44 mises en place de la gratuité totale en France depuis 1971
 - 17 par des majorités de droite
 - 20 par des majorités de gauche
 - 7 par des majorités centristes

+ Des **listes pro-gratuité** se sont présentées aux élections municipales 2020 dans **près de 110 communes de plus de 20k habitants** (18 majorités élues : Montpellier...)

Une continuité, quelques abandons.

3. Comment financer la gratuité des transports ?

“There is no such thing as a free lunch” **(Rien n’est jamais gratuit)**

Arnaud PASSALACQUA
Philippe POINSOT

**Illustration sur trois cas fictifs de l’ambiguïté de la frontière
entre réseau gratuit et réseau payant**

Ville	Taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales	Taux de couverture des dépenses d'exploitation par la collectivité
A	0 %	100 %
B	14 %	86 %
C	30 %	70 %

Source : Observatoire des villes du transport gratuit (2022). “La gratuité des transports : une idée payante ?”. A. Passalacqua & P. Poinot. Chapitre 1, p. 25. Lormont : Le Bord de l'eau.

“La gratuité des transports sacrifie la qualité du réseau”

Philippe Poinot

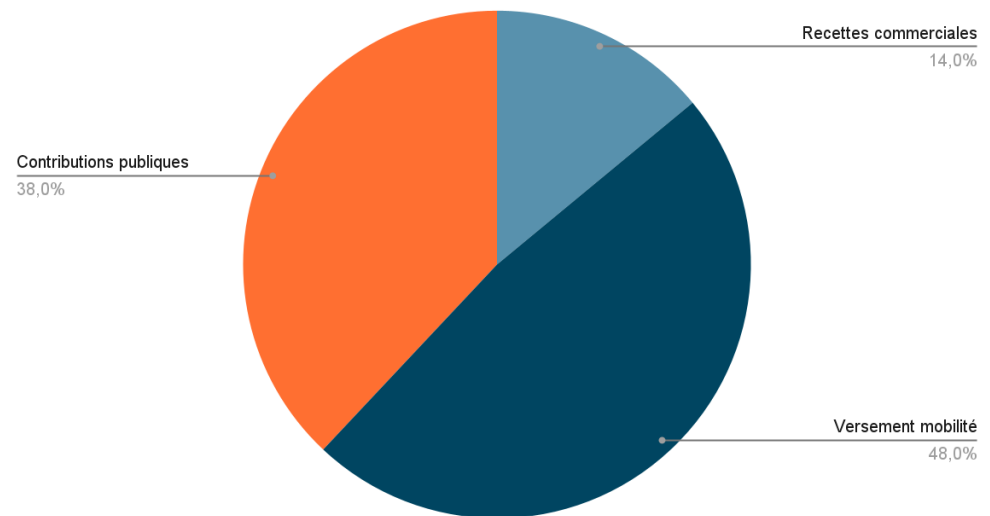
+ La part des **recettes commerciales** représente **moins de 14% des dépenses totales** des réseaux de TCU (2015)

- 21% pour les villes de plus de 400 K hab.
- 10% pour les villes de moins de 50 K hab.

+ Le choix de **développer ou de réduire l'offre** de mobilité suite à la gratuité **est un choix politique** :

- Dunkerque : développement de l'offre et BHNS
- Vitry : maintien d'une offre de base
- Niort : réduction de l'offre

Sources de financement des réseaux de TCU (2015)



Source : Observatoire des villes du transport gratuit (2022). “La gratuité des transports : une idée payante ?”. P. Poinot. Chapitre 3, p. 42. Lormont : Le Bord de l'eau.

4. L'exemple de Dunkerque

Effets techniques et perspectives du réseau



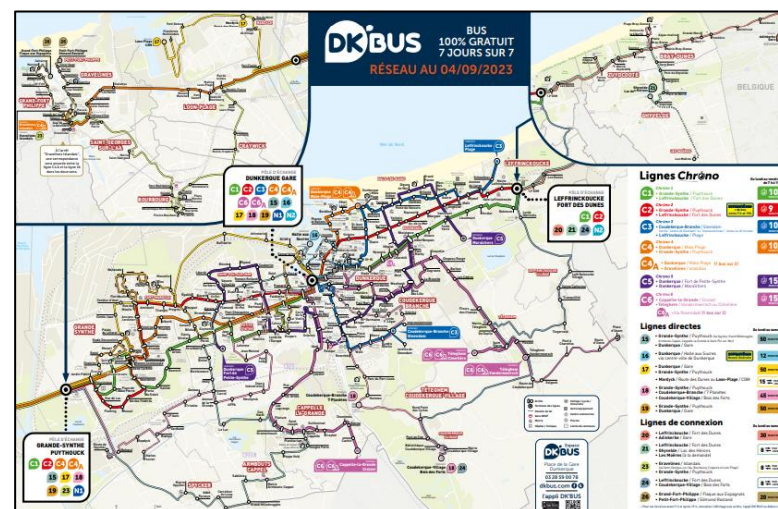
Projet urbain et de mobilités

- + Réalisation d'un projet de BHNS (coût global : 65M d'€ ; coût de la gratuité totale : 4M d'€)
- + Une part modale des TC à 5% (2015)
- + Revitalisation urbaine (projet Phoenix)

+125% de fréquentation par rapport à 2017

Choix de la gratuité en accès libre pour tous

- + Pas de carte, ni de validation
- + Installation de cellules de comptage



Plan du réseau DK'Bus 2023-2024

A quoi ressemblera le futur réseau ?

- + Agrandir le réseau au sud de l'agglomération à des fins touristiques
- + Desservir des usines sans parkings
- + Du TAD gratuit pour les travailleurs en horaires postés

Effets sociaux

Suppression de la problématique du non-recours à la tarification solidaire

Davantage de mixité sociale à bord

- + Les quartiers populaires sont mieux desservis
- + Les populations aisées changent de regard sur les transports en commun

Une amélioration du pouvoir d'achat dans un contexte de crises successives

L'apparition inattendue de la convivialité à bord du réseau



Effets sur les comportements de mobilité

72 %
des automobilistes-
usagers du bus
enquêtés déclarent
emprunter plus souvent
les TC depuis 2018

Des raisons économiques liées à la gratuité

+ L'inflation et la hausse des prix du carburant sont ressenties comme un vrai choc

→ **La gratuité, motivation n°1** en faveur des TC à la place de la voiture individuelle

→ **100€/mois** économisés avec la gratuité

+ Un nouveau réseau plus performant : **atout indéniable**

Déplacements concernés par un usage plus prononcé des TC

+ **48% des trajets** interceptés sont habituellement réalisés en bus uniquement

+ **Déplacements « domicile-travail »** et des achats en cœur de ville

+ Un public nouveau : **des Dunkerquois en emploi, avec une vie familiale**

Finalemment...

+ La gratuité comme levier d'inclusion et d'équité sociale

- Renforce le droit à la mobilité pour toutes et tous
- Fait des transports en commun un véritable service public accessible à l'ensemble des habitantes et habitants
- Promouvoir une société solidaire

+ La gratuité, un outil pour transformer les mobilités et les territoires

- Réduire les barrières économiques et le non-recours aux droits dans le domaine de la mobilité
- Encourager une transition vers des modes de déplacement plus durables et collectifs
- Lutter contre l'usage excessif des véhicules individuels

5. Echanges et débats 😊

**4 pages sur le
développement et la
gratuité des transports
réalisé par le collectif ici :**



<https://tinyurl.com/4pagesUGDT>

ANNEXES

Enjeux du passage à la gratuité à Dunkerque

Imposition d'un plan d'économies pour faire fonctionner le nouveau réseau

- + Economiser 1M€ dans l'exploitation du nouveau réseau gratuit
- + Réfléchir à de nouveaux **tableaux contractuels** pour pérenniser la gratuité (DSP)
- **Importance de la gratuité partielle (2015-2018) pour préparer la gratuité totale**

Enjeux de la fin de la billetterie : comment transformer les métiers ?



- + De l'agence commerciale au marketing d'entreprise
- + Fin du contrôle des titres : **de la fraude au management**
- + Fusion des groupes d'agents de maîtrise
- + **Redéfinition des tâches des conducteurs**, de l'organisation du travail et maintien des traitements

Mettre en mouvement les relations AOM – DK'Bus autour d'une politique publique innovante

Relations tripartites

- + Mise en place du « mode projet » impliquant les techniciens CUD / DK'Bus / organisations syndicales (politisation des services intercommunaux)
- + Volonté d'associer les représentants syndicaux aux présentations du projet
- **Implication personnelle du président de la CUD auprès des OS**
- **Mobilisation de l'expertise d'usage des conducteurs** pendant les travaux BHNS

Diffusion de la gratuité

- + Implication de l'agence d'urbanisme, des chercheurs, développements des partenariats
- + L'accompagnement des chercheurs pour **évaluer et documenter la mesure**
- + Création de l'Observatoire et d'un **réseau de villes pour favoriser la circulation du modèle**

Figure 3.1 : Définitions et schéma simplifié du budget d'un réseau de TCU

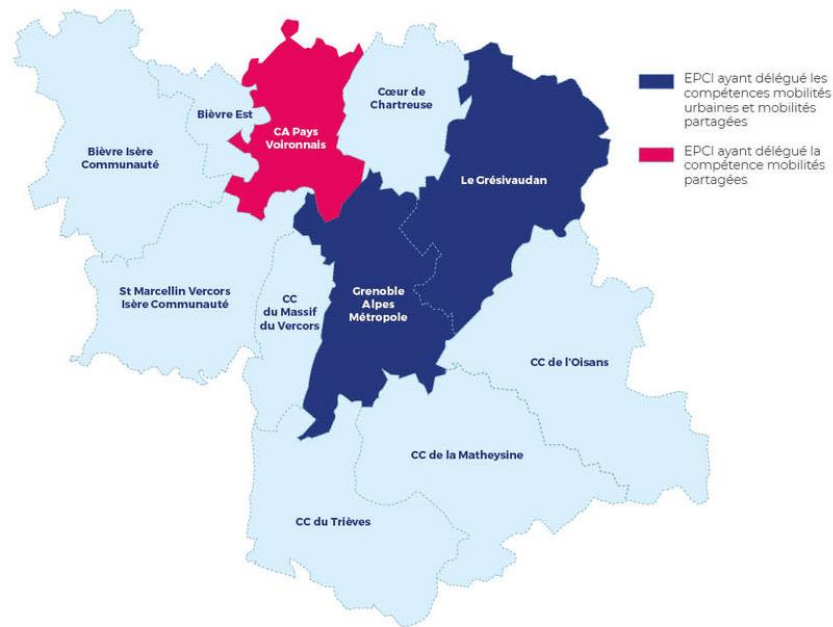
Recettes	Dépenses
Recettes commerciales : recettes de la vente de tickets aux usagers et recettes annexes (publicité par exemple).	Dépenses de fonctionnement (énergie, personnel, etc.)
Contributions publiques (État, Départements, Régions et autres collectivités territoriales)	
Versement transport (ou Versement mobilité) : taxe locale payée par les employeurs (privés et publics) d'au moins neuf salariés (en 2015)	Dépenses d'investissement (matériel roulant, système de billettique, etc.)

Source : Observatoire des villes du transport gratuit (2022). "La gratuité des transports : une idée payante ?". P. Poinot. Chapitre 3, p. 43. Lormont : Le Bord de l'eau.

5. Zoom sur la métropole Grenobloise

Zoom sur la métropole Grenobloise

Périmètre géographique du SMMAG

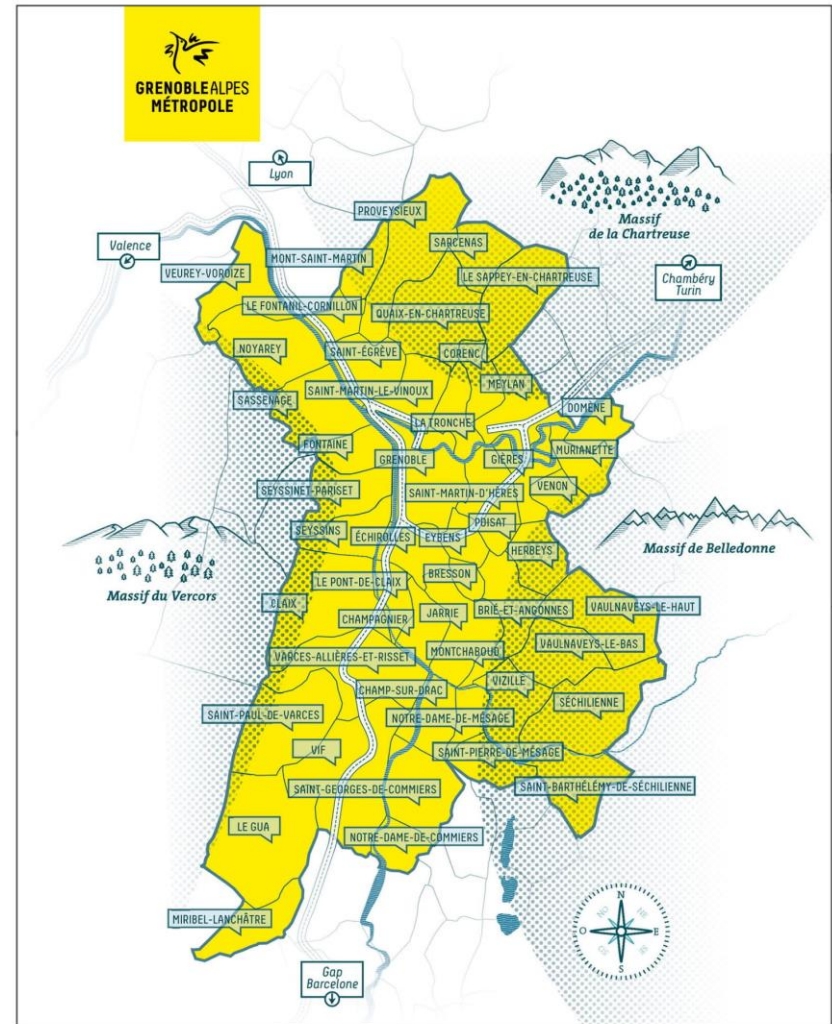


Le SMMAG aujourd'hui

123
communes

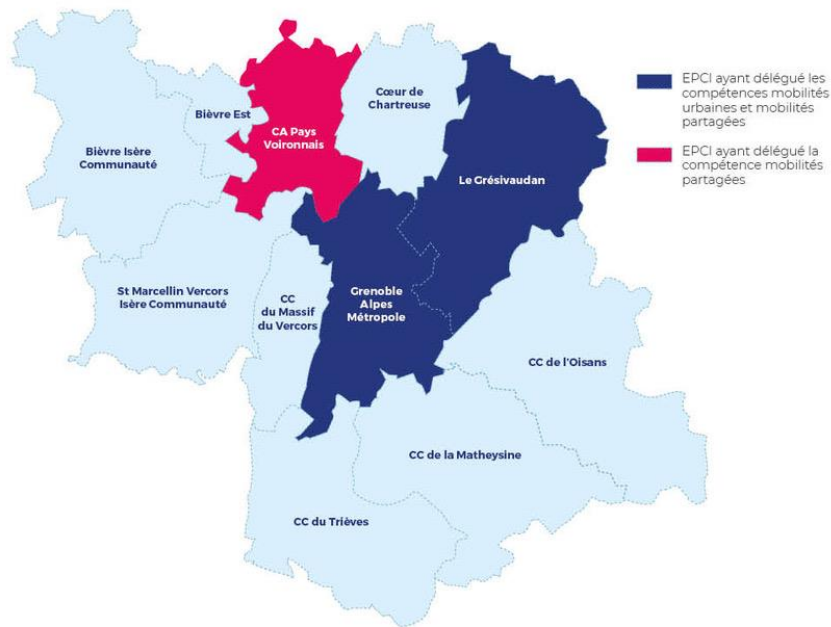


640 000
habitants



Zoom sur la métropole Grenobloise

Périmètre géographique du SMMAG



Le SMMAG aujourd'hui

 **123**
communes

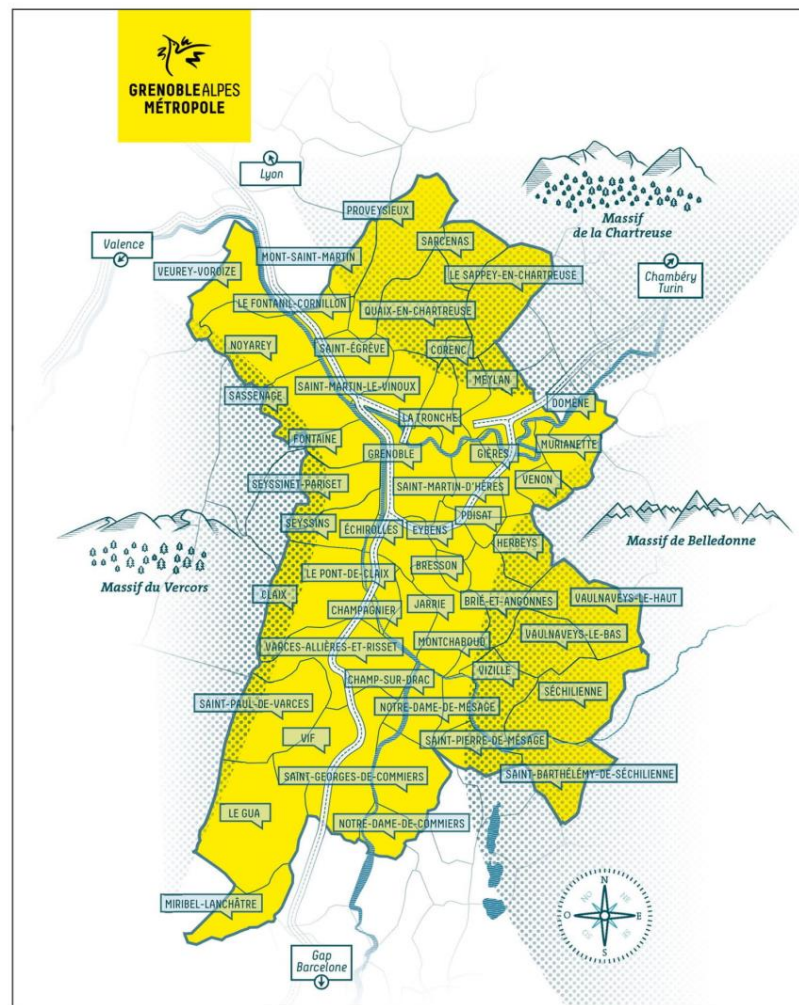


640 000
habitants

Actuellement, la gratuité des transports en commun est disponible pour les enfants de 5 à 10 ans le mercredi, samedi et dimanche sur tout le territoire du SMMAG.

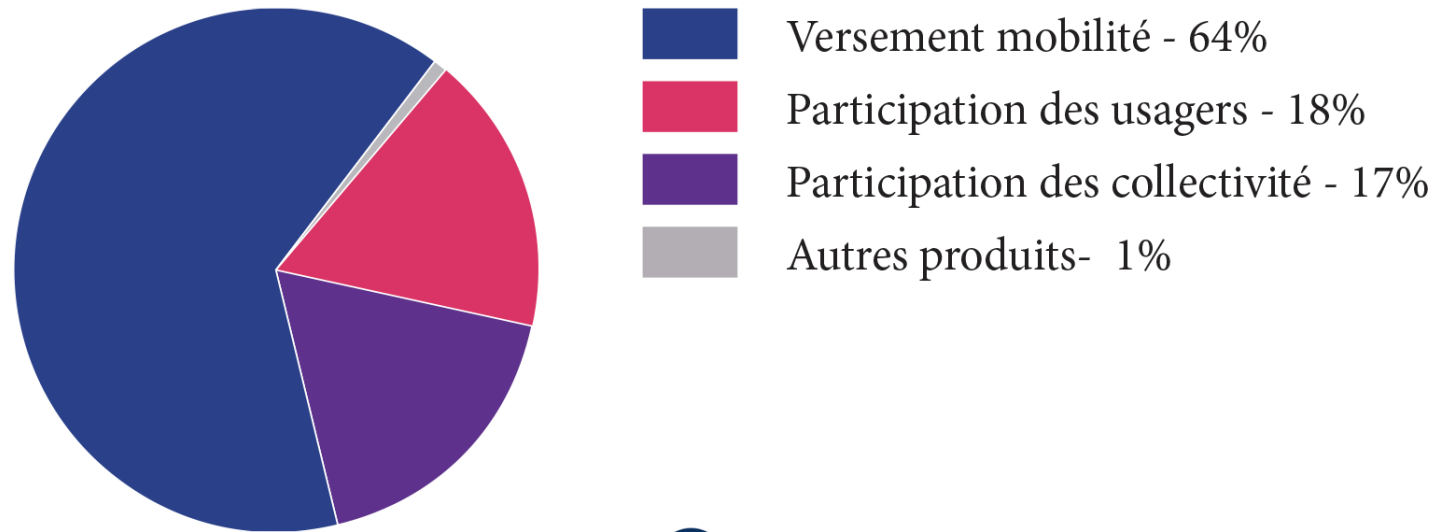
Zoom sur la métropole Grenobloise

A Grenoble, depuis septembre 2024, la Ville a décidé de rembourser tous les abonnements des étudiants boursiers et des personnes dont le quotient familial est inférieur à 715euros. (Abonnements transports en communs ou Mvélo+)



Zoom sur la métropole Grenobloise

Recettes



Répartition des recettes 2022

