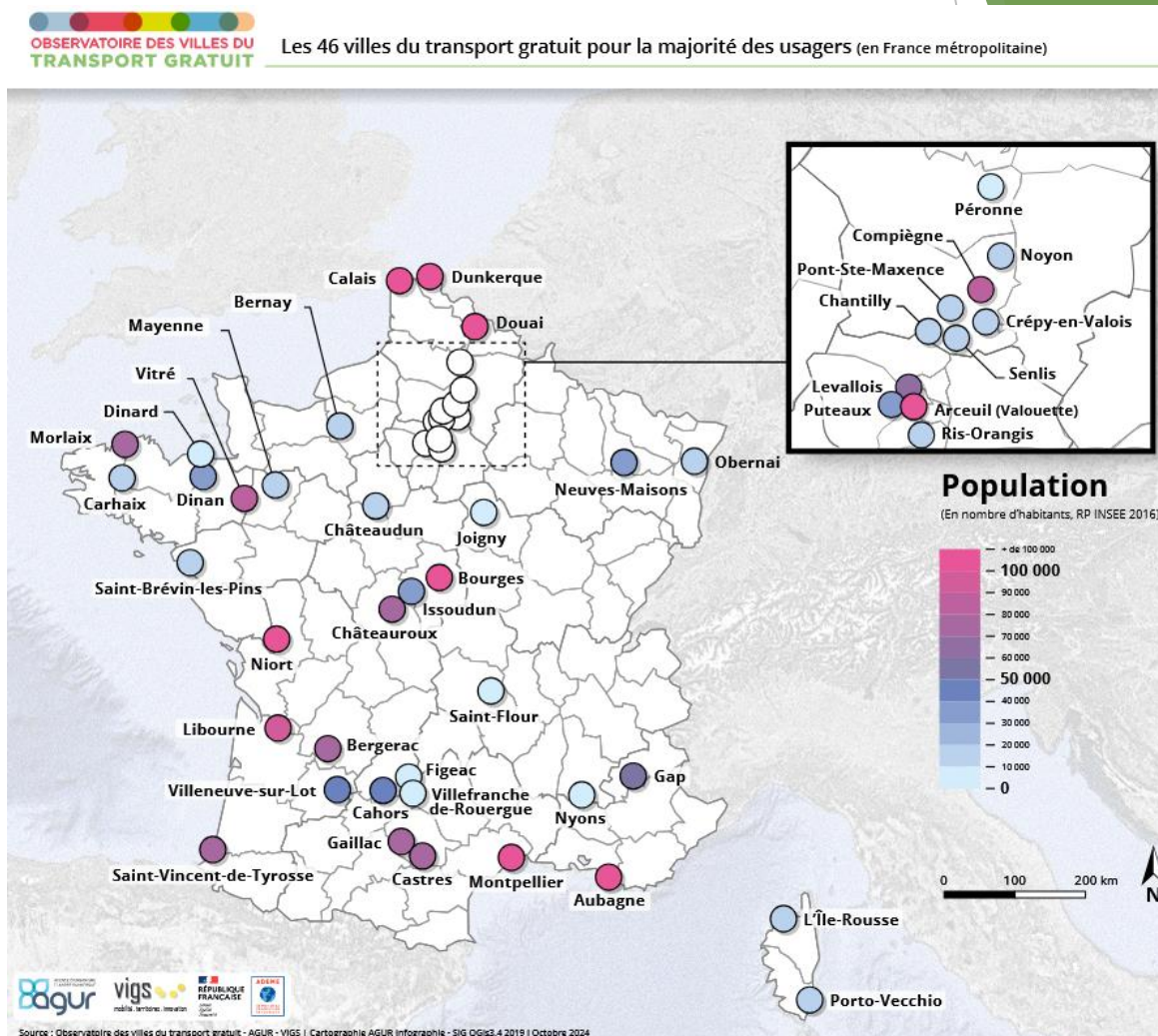
The background features abstract, overlapping green geometric shapes in various shades, creating a modern and dynamic visual effect. The shapes are primarily triangles and polygons, some semi-transparent, layered to create depth. The colors range from light lime green to dark forest green.

La gratuité des transports en France: retour socio-historique sur un phénomène national et local et enjeux actuels

Arnaud Passalacqua et Philippe Poinot

Introduction

- ▶ La gratuité des TC dans le monde
 - ▶ Un phénomène qui n'est pas nouveau (Kębtowski, 2020)
 - ▶ Mais une visibilité nouvelle à l'échelle mondiale (Tallin, Luxembourg...)
- ▶ La France : un des principaux pays concernés (Kębtowski, 2020)
 - ▶ Sept. 2023: 65 réseaux de TC (gratuité partielle ou totale; OVTG)
 - ▶ Des AOM de plus en plus grosses (Guelton et Poinot 2020 ; Hasiak, 2022)
- ▶ Objets d'importants de débats sur son intérêt, son financement ou ses effets territoriaux (congestion routière ; commerce du centre-ville) (Gart, 2019 ; Gontard, 2019...)



Une littérature quantitativement réduite et restrictive dans ses objets

(Kębtowski, 2017, 2018, 2020 ; Kębtowski et al., 2019)

- ▶ Analyse approfondie de cas particuliers (villes, régions, pays)
(Brown et al., 2003 ; Storchmann, 2003 ; Van Goeverden et al., 2006 ; Cordier, 2007 ; Volinski, 2012 ; Fearnley, 2013 ; Cats et al., 2017 ; Briche et Huré, 2017 ; Quentin, 2022)
- ▶ Analyse spatiale du phénomène à l'échelle mondiale
(Kębtowski, 2017, 2018 et 2020 ; Kębtowski et al., 2019)
- ▶ Effets potentiels de la gratuité sur le report modal de la voiture particulière et la congestion routière
(Cervero, 1990 ; Fearnley, 2013 ; Cats et al., 2014, 2017; pour une synthèse de cette littérature voir Kębtowski, 2020 ; Hasiak, 2022 ; Quentin, 2022)
- ▶ Les problèmes de financement de la gratuité (Crozet, 2018 ; Poinot, 2022) mais fait écho aux différents travaux sur le problème de financement des TC en France et à l'internationale
(Faivre d'Arcier, 2010, 2013 ; Richer, 2017 ; Crozet, 2018 ; Guelton et Poinot, 2020a et 2020b ; Duron, 2021 ; Maurey et Sautarel, 2023 ; International Transport Forum, 2024)

Objectifs et hypothèses

- ▶ Décaler le regard : que représente la gratuité des transports en France? Pourquoi le phénomène est particulièrement marqué en France? Pourquoi la met-on en place?

- ▶ Dérive de ce qui émerge dans les années 70's

Huré M., Passalacqua A. & Poinot P. (2025). Fare-free public transport in France: unveiling urban policy challenges. *Town Planning Review*, 96(1), pp. 81-101.

- ▶ Des formes multiples (gratuité partielle/totale) répondant à des enjeux, des contextes territoriaux et des objectifs politiques différents

Hasiak S., Passalacqua A. et Poinot P. (2024). Les gratuités des transports collectifs : quels impacts sur les politiques de mobilité ?. *Cybergeo: European Journal of Geography* [En ligne], document 1082 ; <http://journals.openedition.org/cybergeo/41534>

Méthodologie

- ▶ Synthèse de la littérature existante
- ▶ Les travaux de l'Observatoire des villes du transport gratuit (<http://www.obs-transport-gratuit.fr/>)

- ▶ Monographie de 3 villes ayant instauré récemment des politiques de gratuité des transports pour l'ADEME

- ▶ Analyse des documents publics relatifs aux politiques de mobilité (Plans de Mobilité, rapports d'activités des AOM et des délégataires, délibérations votées par les AOM, articles de presse)
- ▶ Entretiens semi-directifs



Calais : focus depuis la mise en place de la gratuité sur le réseau de transport urbain

Après Montpellier et Nantes, Calais est la troisième ville du transport gratuit à laquelle les chercheurs et...

[Lire la suite](#)



Nantes : la gratuité, une mesure parmi d'autres pour réduire l'autosolisme

Après Montpellier, c'est au tour de la trajectoire de mobilité de Nantes Métropole de faire l'objet d'une...

[Lire la suite](#)



Montpellier : la gratuité comme totem d'une nouvelle politique de mobilité

L'Observatoire poursuit la présentation des différents travaux menés ces derniers mois grâce à l'ADEME...

Plan

- I. La gratuité: une innovation pour répondre aux crises économiques, sociales et urbaines à partir des années 1970
- II. La gratuité : des formes multiples - vision synchronique - répondant à des enjeux et contextes différents (Calais, Montpellier et Nantes)

Plan

- I. **La gratuité: une innovation pour répondre aux crises économiques, sociales et urbaines à partir des années 1970**
- II. **La gratuité : des formes multiples - vision synchronique - répondant à des enjeux et contextes différents (Calais, Montpellier et Nantes)**

Les TC pris dans les crises multiples des années 1970

- ▶ Plusieurs dimensions : politique, sociale, urbaine, environnementale
- ▶ La crise de l'automobile
 - massification automobile et congestion
 - crise énergétique
 - dépendance automobile
- ▶ Les transports collectifs enlisés
 - déclin de l'exploitation et des vitesses commerciales
 - des opérateurs privés à la tête de concession de longue durée, donc confrontés à des difficultés
 - des mobilisations sociales



Les réponses aux crises, dans les TC et au-delà

- ▶ Des dispositifs au sein des TC
 - couloirs de bus (Paris 1964, Lyon 1972) : amélioration de la fiabilité et de la vitesse
 - innovation technologique (PRT) : limitée, niches
 - concours Cavaillé (1975) : effet de temps long
- ▶ Des dispositifs hors des TC
 - les zones piétonnes (Rouen, 1971)
 - le stationnement payant (Paris, 1971)
 - les VLS (La Rochelle, 1976)
- ▶ Des dispositifs qui demeurent en lien avec l'automobile, voire favorables à l'automobile
- ▶ La contrainte de l'automobile : pour des raisons de sécurité routière avant tout et aussi un peu d'énergie



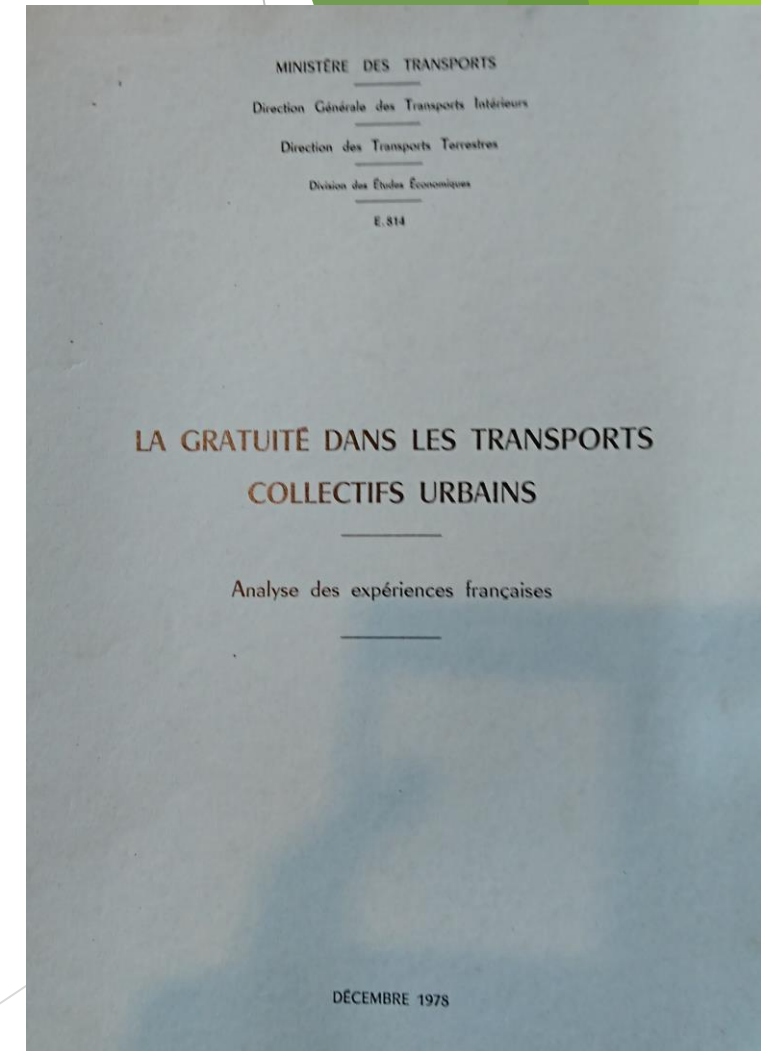
Un période de transformation des questions tarifaires et de financement

- ▶ Une première réponse : la hausse des tarifs (SNCF, RATP)
 - rapport Nora (1967)
 - effet négatif sur la fréquentation
- ▶ Le versement mobilité (1971)
 - région parisienne puis extension sur un temps long
 - réponse à une demande sociale
 - pas de lien historique avec la gratuité
- ▶ L'abonnement mensuel adapté au RER : la Carte orange (1975)
- ▶ La gratuité
 - une autre réponse à la chute de fréquentation et à la baisse de rentabilité
 - une façon de justifier la dépense publique en remplissant les bus
 - une préfiguration du droit au transport de la LOTI à partir du droit à la ville de Lefebvre (1968) ?



La gratuité comme innovation urbaine par les marges dans les années 1970

- ▶ Le nouveau contexte de l'action publique urbaine
 - la focalisation sur les villes petites et moyennes
 - l'émergence du niveau local progressivement avant la décentralisation institutionnelle
 - des lieux plus libres, d'innovation cofinancée par le ministère
- ▶ Les villes de la gratuité dans les années 1970
 - petites et moyennes
 - réseaux de bus de quelques lignes
- ▶ Une innovation par les marges
 - en France
 - Bologne : contre-exemple ou confirmation ?
- ▶ Mais, déjà des stratégies diversifiées



Un regain d'intérêt depuis les années 2000

- ▶ Un contexte favorable au local
 - ▶ Décentralisation et structuration de l'intercommunalité
 - ▶ Métropolisation qui s'accroît
- ▶ Un retour des problèmes des années 1970, renforcés (environnement, social, urbain)
 - ▶ Accentuation dans les années récentes (Gilets jaunes, Covid)
- ▶ Des formes de réponse
 - ▶ Le tram puis le BHNS
 - ▶ Des objectifs de report modal souvent déçus
- ▶ La recherche d'une autre voie : la gratuité
 - ▶ Une convergence avec le versement transport puis mobilité
 - ▶ Une évolution de l'offre gratuite de transport public vers une offre de mobilité gratuite

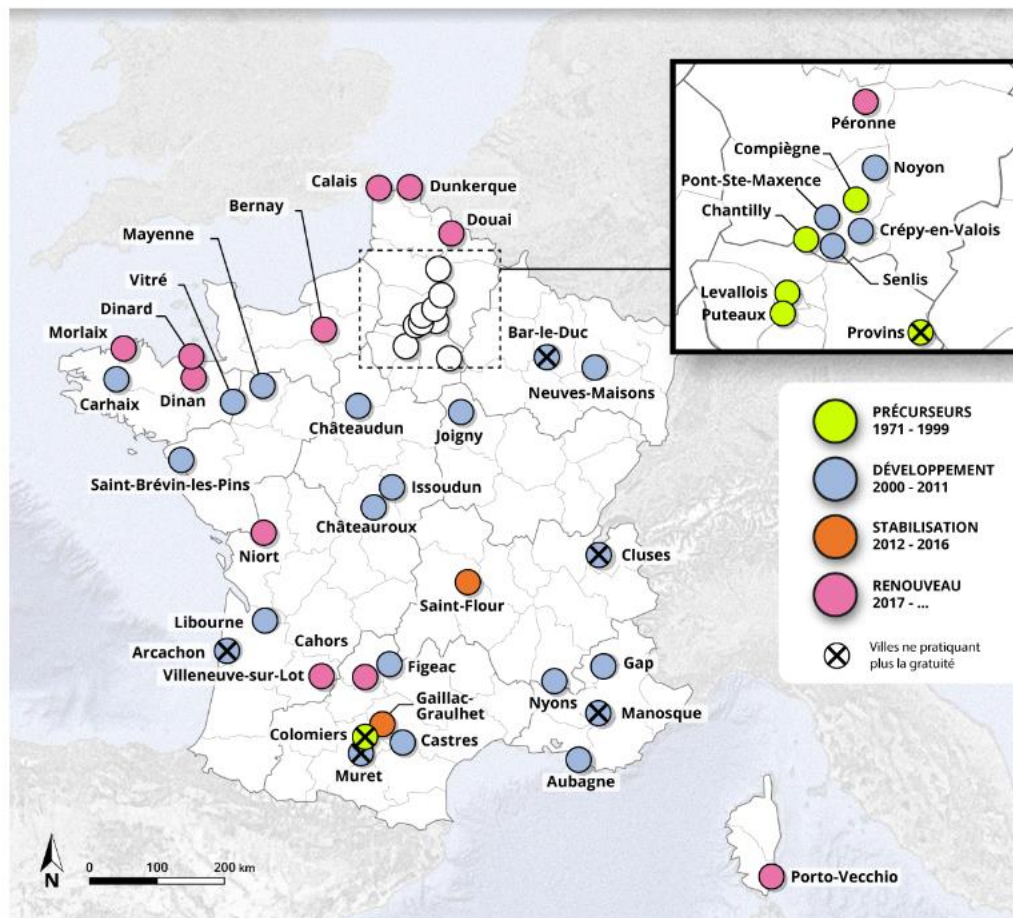


La gratuité : vision diachronique

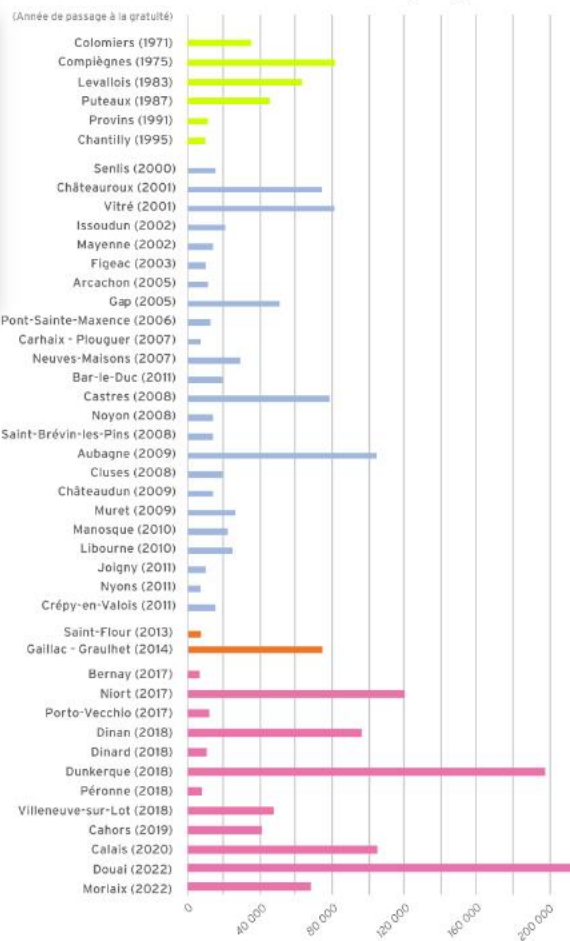
- Des petites villes vers des plus grandes villes
- Des systèmes légers vers des systèmes lourds (mais pas jusqu'au métro)



Historique de la gratuité des transports en commun (France métropolitaine)



Nombre d'habitants des collectivités concernées par la gratuité



Plan

- I. La gratuité: une innovation pour répondre aux crises économiques, sociales et urbaines à partir des années 1970

- II. La gratuité : des formes multiples - vision synchronique - répondant à des enjeux et contextes différents (Calais, Montpellier et Nantes)

La gratuité : les cas de Calais, Montpellier et Nantes

Gratuité totale pour tous et tous les jours (janvier 2020)

Gratuité pour les résidents (décembre 2023)

Gratuité le week-end (2021)

Tableau 1: Gouvernance des mobilités sur les territoires d'étude

Réseau de transport urbain	Nom de l'AOM	Format juridique de l'AOM	Nombre de communes	Population du ressort territorial	Population de la ville-centre
Calais	SITAC	Syndicat Intercommunal à vocation unique	15	111 300	75 960
Montpellier	Montpellier Méditerranée Métropole	Métropole	31	480 000	278 000
Nantes	Nantes Métropole	Métropole	24	650 000	303 400

Source : données INSEE 2021

Tableau 2: Offres et usages sur les trois réseaux étudiés

Réseau de transport urbain (nom commercial)	Composition du réseau : principales caractéristiques	Offre kilométrique 2022 (en millions de km)	Nombre de voyages 2022 (en millions)	Nombre moyen de voyages par habitant en 2022
Calais* (réseau Imag'In)	13 lignes de bus régulières 1 navette fluviale, 1 navette routière desserte du port TAD	3	5,2	47
Montpellier (réseau Tam)	4 lignes de tramway, 41 lignes de bus TAD Services de bus nocturnes	14,3	58,7	117
Nantes (Réseau Tan)	3 lignes de tramway 10 lignes fortes de bus (Busway et Chronobus), 43 lignes de bus 3 navettes fluviales TAD, 40 lignes scolaires 18 lignes de service Nuit	29,7	138,5	213

Sources : rapports des délégataires et AOM (données 2021 pour le réseau de Calais)

La gratuité: une mesure répondant à une pluralité d'enjeux spécifiques aux territoires

- ▶ Justification par un triptyque d'objectifs (Hasiak, 2022)
 - ▶ Enjeux de transition écologique et de mobilités : encourager l'usage des TC, report modal de la voiture vers les TC → Montpellier
 - ▶ Enjeux sociaux : faciliter la mobilité pour tous, accroître le pouvoir d'achat → Calais
 - ▶ Enjeux économiques : attractivité de l'activité commerciale en centre-ville → Nantes
- ▶ Mais des variations selon les territoires
 - ▶ Calais: redonner du pouvoir d'achat face à la hausse des prix des carburants (crise gilets jaunes)
 - ▶ Nantes: redonner du pouvoir d'achat (impacts de la crise sanitaire) + soutien à l'activité commerciale locale (commerces de centre-ville face à la concurrence structurelle forte des surfaces commerciales de périphérie)
 - ▶ Montpellier: contribuer à une décarbonation des mobilités en ville et à une réduction de la place de la voiture ; la gratuité comme 'totem' d'une nouvelle politique de mobilité avec un fort développement de l'offre de TC
- ▶ Un enjeu spécifique à Montpellier → la gratuité comme outil pour changer une gouvernance déficiente → gratuité pour les seuls métropolitains

La gratuité, intégrée dans une dynamique d'évolution de l'offre de mobilité

- ▶ Une gratuité qui réinterroge la politique de tarification
- ▶ Une gratuité qui apparaît dans un contexte et une volonté de fort développement de l'offre
 - ▶ Principalement, déploiement d'une offre de TC hiérarchisée (tramway ou BHNS)
 - ▶ Complétée par d'autres services : réseau de bus complémentaire, vélos en libre-service, plateformes de covoiturage... et navettes fluviales pour Nantes et Calais
- ▶ Principale différence entre les 3 cas d'études: contraintes sur l'automobile
 - ▶ Nantes: remise en cause de la place de la VP dans le centre-ville depuis les années 90's et accentuée en 2020 (zone 30 sur l'ensemble du territoire)
 - ▶ Montpellier: c'est avec l'arrivée de Delafosse en 2020 que cette question est abordée de manière frontale (fermetures de rues à la circulation automobile dans le centre-ville par exemple) → développement de l'offre de TC, d'infrastructures cyclables et de la gratuité des TC perçue comme une manière de rendre acceptable cette remise en cause de la VP
 - ▶ Calais: aucune volonté de contraindre l'automobile → objectif: relancer l'attractivité du centre-ville

Conclusion

- ▶ La gratuité, un héritage revisité
 - Les années 1970 comme matrice
 - Des crises rejouées, des pistes de solutions rejouées
- ▶ La gratuité, une rencontre entre 2 dynamiques d'innovation
 - Le VT/VM des grandes villes
 - L'innovation aux marges des petites villes
- ▶ De la gratuité aux gratuités
 - Diversité des formes, des contextes, des objectifs et des moyens
 - Un terme simple pour une paysage diversifié
- ▶ Quelle est la nature de la gratuité comme politique publique ?
 - Parmi les autres politiques publiques de transport et mobilité
 - Une politique du choc (de l'offre ?)

ANNEXE

Tableau 3 : Corpus d'entretiens semi-directifs déployés sur les trois réseaux étudiés

Réseau de transport urbain	Nombre d'entretiens réalisés en 2022	Profil
Calais	6	SITAC (AOM) ; Calais Opale Bus (exploitant, Transdev Calais) ; mairies de Calais, de Sangatte, de Guînes ; Opale Vélo Services (association)
Montpellier	7	Différents services de Montpellier Méditerranée Métropole (AOM) ; Ancien directeur de l'exploitant ; Vélocité Montpellier (association)
Nantes	5	Nantes Métropole (AOM) ; Semitan (exploitant) ; Association nantaise Déplacements Environnement (association); Place au vélo (association) ; Les Mobilitains (association)