



LA GRATUITÉ
DES TRANSPORTS
PUBLICS: étude de
cas et projection sur
Nantes

M2 378

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Antoine PELTIER

Mémoire d'étude 2016/2017

Ecole Nationale Supérieure d'Architecture de Nantes

Remerciements

Je tiens d'abord à remercier Frédéric BARBE pour son aide durant ce travail.

Je tiens aussi à remercier toutes les personnes qui ont bien voulu répondre à mes questions: P. GUILBAUD, S. FORTHIN, M. BURDY, B. BLINEAU, Y. ARDIL et G. FEVRIER.

Enfin je voudrais remercier ma famille et mes amis qui ont accepté de relire et corriger mon mémoire.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Sommaire

Introduction

I. Etude de cas: Aubagne, Tallinn, Niort

- 1) Aubagne et l'agglomération de l'étoile : « les fauteurs de troubles »
 - a) Contexte
 - b) Objectifs et motivations
 - c) Financement
 - d) Objectifs atteints et résultats
- 2) Tallinn: première grande ville d'Europe à appliquer la gratuité
 - a) Contexte
 - b) Objectifs et motivations
 - c) Financement
 - d) Objectifs atteints et résultats
- 3) Niort: la gratuité et ses débuts
 - a) Contexte
 - b) Objectifs et motivations
 - c) Financement
 - d) L'avant gratuité

Conclusion

Intermède: Les gratuités existantes

II. Les conditions de la gratuité: comparaison avec Nantes

- 1) Un choix politique
 - a) La gratuité n'a pas d'étiquette
 - b) Un sujet qui fait débat
 - c) Qu'en est-il de Nantes?
- 2) Un réseau performant avant tout
 - a) Retours d'expériences
 - b) Qu'en est-il de Nantes?
- 3) Un coût, de la gratuité, variable selon les réseaux
 - a) Les coûts liés à la gratuité
 - b) Qu'en est-il de Nantes?

Conclusion

Intermède: La fraude

III. Nantes et la gratuité des transports publics

- 1) Qu'en pensent les Nantais?
- 2) Une tarification attractive en première étape?
 - a) Nantes: des tarifs élevés
 - b) La tarification solidaire
 - c) Application d'une tarification attractive
- 3) Le financement
 - a) Par la création d'un péage urbain en périphérie de Nantes métropole
 - b) Par réaffectation de moyens

Intermède: Les transports publics face aux autres modes

Conclusion

Bibliographie

Annexes

Introduction

Chaque personne a une relation particulière avec les transports en commun. De ceux qui les utilisent jamais ou rarement et privilégient la voiture, à ceux qui les utilisent tous les jours pour aller au travail, à l'école, faire les courses...

Les premiers pourront se plaindre, comme à Nantes par exemple, que les transports en commun ne leur facilitent pas la vie. Car, en effet, entre les voies réservées au bus, ou les lignes de tramway qui coupent les ronds-points, la circulation des voitures n'est, sûrement volontairement, pas facilitée. Les derniers pourront profiter des trajets, parfois longs, voire trop longs comme à Paris, pour finir leur nuit, pour lire, regarder les paysages défiler, ou interagir avec les autres usagers. Les transports en commun, en opposition à l'individualisme de la voiture, sont, bien entendu, collectifs et donc vecteurs de liens sociaux. Les usagers communiquent les uns avec les autres, avec les conducteurs, les contrôleurs, par des regards, des sourires, parfois des incivilités. Les transports en commun se présentent alors presque comme un prolongement de l'espace public, du fait des interactions sociales qui en découlent.

Du plus loin que je me souviens, j'ai commencé à prendre les transports en commun au début du collège. Mon école primaire était suffisamment proche de mon lieu d'habitation pour que j'y aille à pied, mais arrivé en 6ième, il m'a fallu sauter le pas et prendre le transport scolaire qui m'amenait à l'établissement. À cette époque, cela m'était plutôt désagréable. Mon arrêt était le premier le matin, je me levais donc plus tôt que mes camarades, et le dernier le soir, je rentrais donc toujours en dernier chez moi. Mes parents payaient alors une carte annuelle.

J'ai ensuite commencé à prendre le train pour des trajets beaucoup plus longs, notamment pour aller voir mon père en Ardèche à chaque vacances. Des trajets de 5h de train, sans changement. Au départ ce type de trajets me stressait beaucoup, mes parents aussi d'ailleurs, surtout que je n'avais que 12-13 ans. Mais avec l'habitude, j'ai commencé à apprécier pouvoir lire, regarder des films, écouter de la musique, dormir, regarder le paysage, ou encore discuter avec mon voisin. Il m'est arrivé aussi que le contrôleur reconnaisse mon nom de famille, puisque mon oncle était lui-même contrôleur à la SNCF à l'époque.

Arrivé au lycée, j'ai continué à prendre les transports scolaires, pour des trajets assez longs, 40min en général, mais qui me paraissaient plutôt courts, puisque j'étais avec tous mes amis. Je me souviens d'un bus bondé au départ

du lycée, qui se vidait petit à petit, jusqu'à ce que je descende, encore une fois, au dernier arrêt. Bien que je préférerais tout de même quand ma mère venait me chercher, surtout à cause du temps de trajet, je voyais le bus alors comme un prolongement de ma vie sociale lycéenne.

C'est aussi à cette époque que j'ai commencé à prendre les transports en commun pour me rendre occasionnellement dans le centre-ville, comme une première émancipation des parents, avant l'utilisation de la voiture. Et c'est en prépa que j'ai commencé à utiliser cette dernière.

J'ai alors totalement abandonné les transports au profit de la voiture. Le calcul était vite fait : si je devais prendre les transports en commun pour me rendre en cours je mettais environ 1h, contre 15min en voiture. De plus je faisais du covoiturage avec un ami, la voiture me coûtait donc moins cher. Là où je vivais, la voiture était soit indispensable, soit beaucoup plus pratique que les transports en commun.

Pendant toute ma prépa, la seule expérience que j'ai donc eue avec les transports collectifs était à Paris, lors des oraux des concours. Expérience peu réjouissante, car très stressante. En effet c'était la première fois que j'utilisais les transports publics dans une grande ville, et de surcroît pas n'importe laquelle : Paris ! J'ai découvert ce que c'était de faire 1h de transport pour se rendre à son travail (dans mon cas les lieux d'examens). Bien sûr, le stress était plus lié aux concours, qu'aux transports eux-mêmes, mais lorsque le RER que l'on devait prendre pour arriver largement avant l'horaire prévu de l'examen était annulé, ça n'arrangeait pas les choses ! Je me souviens qu'un standard était même prévu justement pour prendre en compte les problèmes possibles, et probables, avec les transports.

Arrivé à Nantes en école d'ingénieur, j'ai alors redécouvert les transports collectifs. Et notamment un transport que je n'avais encore jamais utilisé : le tramway.

En première année, je l'utilisais surtout pour aller au centre-ville, car j'habitais juste à côté de l'école et je m'y rendais donc à pied. N'ayant pour ma part jamais fraudé, je voyais certains de mes amis guetter aux portes du tram pour voir si des contrôleurs arrivaient, et dans ce cas sortir vite ou composer un billet juste à temps. Il est manifestement assez facile de frauder à Nantes. Mon ancien colocataire mexicain, par exemple, a passé deux ans ici sans jamais utiliser de tickets et en ayant toujours échappé aux contrôleurs.

En deuxième année, comme j'habitais dans le centre-ville, je prenais beaucoup plus régulièrement les transports, notamment pour aller à mon école. Les trams de 7h40 étaient bondés à Place du Cirque. Il m'arrivait même de ne pas pouvoir monter. Pourtant, en général, celui qui était 5min avant, était

quasiment vide. Était-ce donc une saturation du réseau ou simplement la saturation d'un ou deux trams que tout le monde voulait prendre ? Toujours est-il, que le fait de manquer mon tram m'a parfois valu d'arriver en retard en cours.

Lors de mon Erasmus à Lecco, une ville de taille moyenne à 40min en train au nord de Milan, j'ai pu découvrir ce que cela faisait de frauder. En effet sur les trajets Lecco-Milan, il était très facile d'effacer l'encre du compostage sur le billet, pour ensuite le réutiliser sans aucun risque de recevoir une amende. Les trains régionaux en Italie sont beaucoup moins chers qu'en France, mais leur qualité est assez médiocre. La plupart ne sont pas climatisés, ce qui est très désagréable l'été lorsqu'il fait 30 degrés. De plus, il m'est souvent arrivé d'apprendre à quai que le train que je devais prendre avait été annulé, sans aucune explication. Face à cette mauvaise qualité du réseau je n'avais pas vraiment de scrupules à frauder.

De retour à Nantes, et vivant à proximité de l'école d'architecture, je n'ai encore une fois plus besoin de prendre les transports en commun. Je les prends aujourd'hui uniquement pour les loisirs, ou alors le tram pour retourner à ma voiture qui est garée en périphérie. Il m'arrive parfois de croiser, dans les transports, des amis de l'école d'ingénieurs que je n'avais pas vus depuis longtemps. Dans ces cas-là, nous profitons de notre trajet commun pour échanger et prendre de nos nouvelles.

Cette petite biographie à travers les transports en commun me permet de mettre en évidence plusieurs aspects par rapport à ceux-ci. D'abord le fait qu'ils soient collectifs et non individuels, à l'inverse de la voiture, bien qu'il existe aujourd'hui la notion de co-voiturage. Les transports publics se partagent. Tout simplement puisque lorsque l'on monte dans un bus, un tram ou un métro, on parcourt le même trajet avec d'autres individus. Quelles que soient les personnes, nous avons donc tous en point commun le trajet que nous effectuons avec le transport en question. Ensuite, étant un lieu de partage, les transports en commun sont ainsi un lieu d'interactions sociales, on peut y voir des amis discuter, des gens se disputer, des personnes guetter l'arrivée des contrôleurs, des jeunes laisser leur place aux personnes âgées ou aux femmes enceintes, des regards d'inconnus se croiser, des enfants s'amuser, des personnes jouer de la musique... En clair, il y a beaucoup de points communs avec les espaces publics, mais l'une des différences majeures est le caractère payant des transports publics.

Autant, une fois à l'intérieur du bus ou du tram, il y a une notion égalitaire, puisque nous sommes égaux face au trajet, au parcours, au retard, autant à l'entrée, les inégalités sont bien présentes puisqu'il y a un tarif que tout

le monde ne peut pas prendre en charge. Certes, il existe des tarifications particulières afin d'alléger le prix pour les plus démunis. Mais ceci se traduit souvent par une attestation chaque année, par les personnes concernées, de leur précarité. Certes il existe des personnes qui fraudent, mais les tensions liées aux contrôles des usagers sont bien réelles. Il existe bien une solution, pour que tout le monde se retrouve sur un même pied d'égalité et que les tensions liées à la fraude disparaissent : la gratuité.

C'est donc ce sujet que je vais développer dans mon mémoire. Comme pour certains « rien n'est gratuit », attardons nous d'abord sur ce qui est gratuit et ce qui ne l'est pas. Le pain est payant, le sourire du boulanger ou de la boulangère est gratuit. Le livre est payant, mais le texte, immatériel, qu'il contient, est gratuit. Acheter des fleurs est payant, mais les offrir à l'être aimé est gratuit. Les transports publics sont généralement payants, pourtant les routes qu'utilisent les automobilistes sont généralement gratuites. En France, l'école publique est gratuite. Et cela ne choque aujourd'hui plus personne, car cette gratuité est rentrée dans les mœurs. Ce n'était pourtant pas gagné au départ. La gratuité existe donc déjà, mais elle peut avoir des sens très différents.

Par exemple, l'apparente gratuité de certains journaux, comme 20 minutes, ou des chaînes de télévision tel que TF1, cache en fait un rapport marchand entre l'annonceur publicitaire et le média, qui lui vend du « *temps de cerveau humain* ». Comme l'expliquait si bien Patrick Le Lay, ancien PDG de TF1 : « *Il y a beaucoup de façons de parler de la télévision. Mais dans une perspective "business", soyons réaliste : à la base, le métier de TF1, c'est d'aider Coca-Cola, par exemple, à vendre son produit (...). Or pour qu'un message publicitaire soit perçu, il faut que le cerveau du téléspectateur soit disponible. Nos émissions ont pour vocation de le rendre disponible : c'est-à-dire de le divertir, de le détendre pour le préparer entre deux messages. Ce que nous vendons à Coca-Cola, c'est du temps de cerveau humain disponible (...).* »¹.

La gratuité peut aussi être de l'ordre du don, comme par exemple le fait d'offrir quelque chose à quelqu'un. Enfin, pour ce qui est des transports publics, la gratuité correspond à une « *gratuité socialement organisée* », telle que l'a définie Jean-Louis Sagot-Duvaurox, philosophe et dramaturge français, dans son essai « De la gratuité » : « *Payées, mais non payantes, ces gratuités socialement construites proposent des biens dont l'usage est rendu libre d'accès par cotisation* »².

En effet, dans le cas de la gratuité des transports publics, cela voudrait dire

1. *Les dirigeants face au changement*, éditions du huitième jour. 2004

2. SAGOT-DUVAUROUX Jean-Louis. *De la gratuité*. 2006. p. 129

que la collectivité public prendrait entièrement en charge la part des usagers, et donc que les transports seraient payés, mais échelonnés, par les impôts des résidents. Ainsi, comme le rappelle Jean-Louis Sagot-Duvauroux dans son essai, « *la caractéristique principale des gratuités socialement organisées, c'est qu'à un moment ou à un autre, il faut les payer* »³. Nous retiendrons donc pour ce mémoire que le terme gratuité n'a pas le sens du don, mais plutôt celui du libre d'accès. Ce qui se rapproche d'ailleurs de la signification dans le vocabulaire anglo-saxon : « Free » qui veut à la fois dire libre et gratuit. On peut d'ailleurs faire l'analogie avec l'école publique française qui est justement gratuite au sens de la gratuité socialement organisée et qui signifie donc libre accès à tous quel que soit le milieu d'où l'on vient.

Cependant, bien qu'aujourd'hui la légitimité de la gratuité des écoles ne se pose plus, on peut bien évidemment se poser la question de celle de la gratuité des transports publics. De plus, on peut se demander si cette gratuité est applicable partout et notamment à une ville comme celle de Nantes. Dans ce mémoire nous essaierons donc de répondre à cette problématique en commençant par étudier certains cas existants, Aubagne, Tallinn, et où la gratuité sera bientôt appliquée, Niort. Pour ensuite étudier le cas Nantais.

3. SAGOT-DUVAUROUX Jean-Louis. *De la gratuité*. 2006. p. 130

I. Etude de cas: Aubagne, Tallinn et Niort

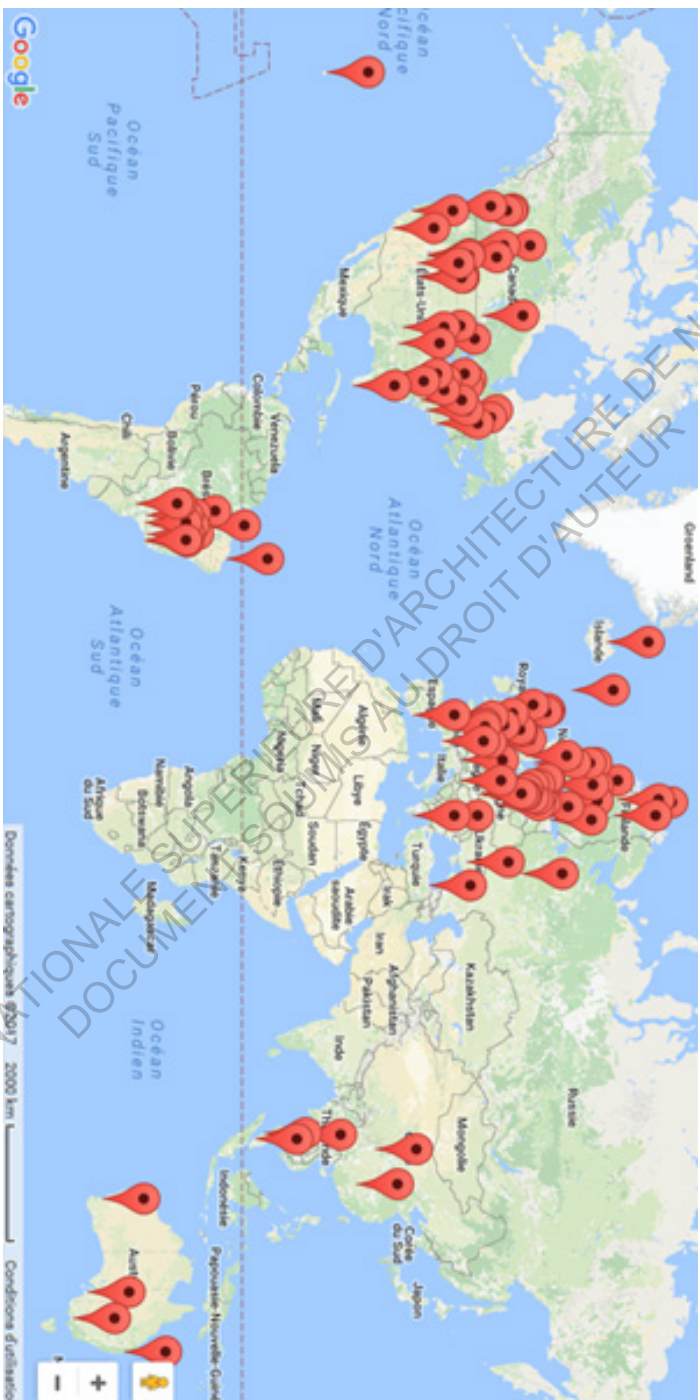
Il existe de nombreuses villes dans le monde qui ont fait le choix de la gratuité des transports publics. Partielle ou totale, la carte suivante¹ représente l'ensemble des villes dans le monde qui ont sauté le pas.

En France, 36 réseaux appliquent une gratuité, dont 23 une gratuité totale. Ces réseaux sont dans des contextes différents et de tailles différentes mais restent relativement petits. Le plus grand réseau totalement gratuit étant celui d'Aubagne. C'est d'ailleurs la raison pour laquelle j'ai choisi d'étudier en premier lieu les transports de l'agglomération du pays d'Aubagne et de l'étoile.

Ensuite, dans l'objectif de me pencher sur le cas de Nantes, il me fallait me référer à un réseau d'une taille plus conséquente. C'est pourquoi j'ai décidé de m'intéresser à celui de la ville de Tallinn, capital de l'Estonie et plus grande ville du monde ayant mis en place la gratuité totale des transports publics pour ses résidents.

Enfin le cas de l'agglomération du Niortais me paraissait être un réseau intéressant à observer, d'abord du fait de sa proximité géographique avec la métropole Nantaise, ensuite du fait de sa mise en place prochaine en septembre 2017.

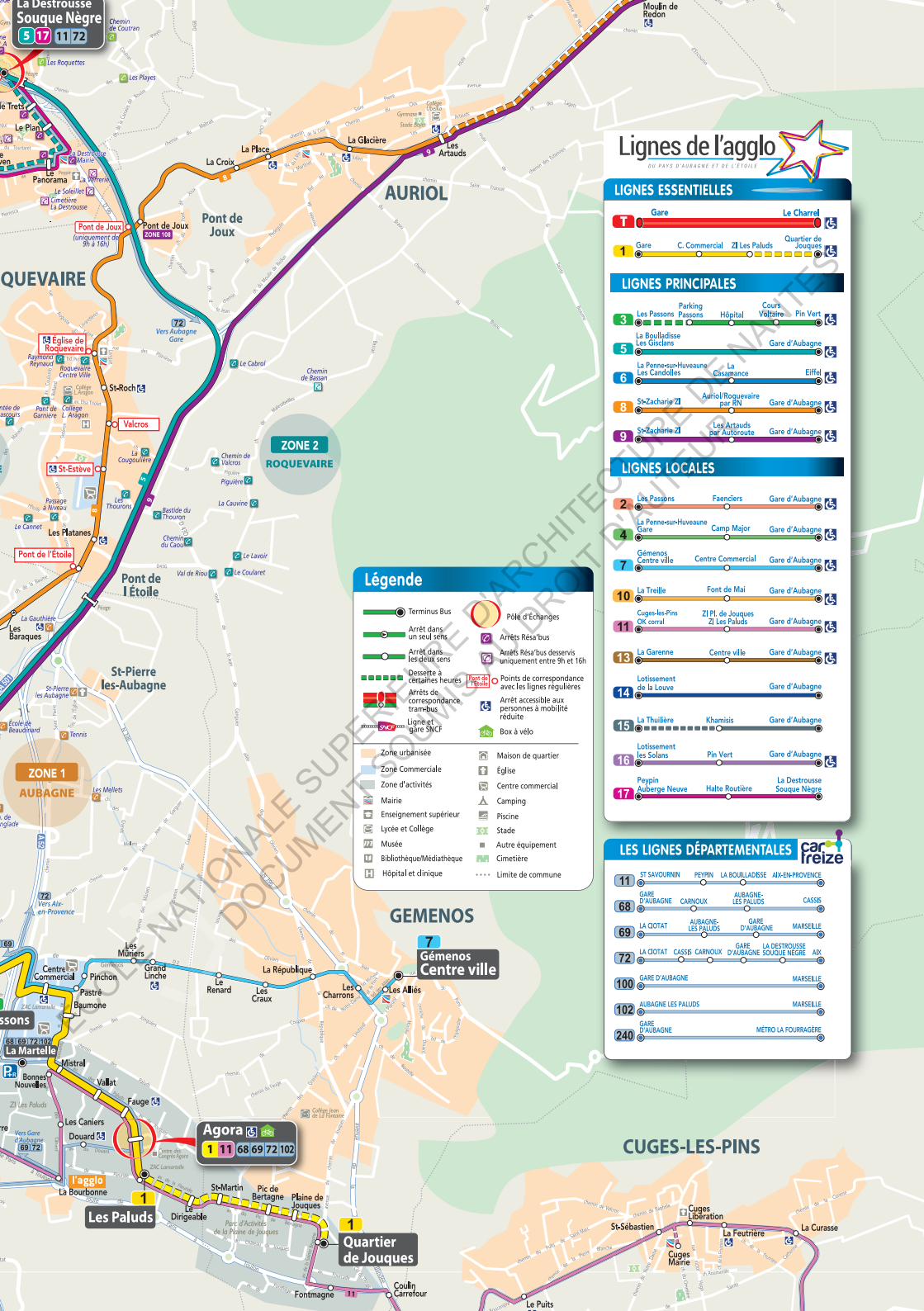
1. Carte de l'ensemble des réseaux appliquant la gratuité dans le monde, disponible sur le site farefreepublictransport.com



1) Aubagne et l'agglomération de l'étoile: «les fauteurs de troubles»

Centre ville





Lignes de l'agglomération

DU PAYS D'AUBAGNE ET DE L'ÉTOILE

LIGNES ESSENTIELLES

T	Gare	Le Charrel
1	Gare	C. Commercial ZI Les Paluds Quartier de Jouques

LIGNES PRINCIPALES

3	Les Passons	Parking	Hôpital	Cours Vélitaine	Pin Vert
5	La Boulladisse	Les Giscians	Gare d'Aubagne		
6	La Penne-sur-Huveaune	Les Candolles	La Casamance	Eiffel	
8	St-Zacharie	ZI	Auriol/Roquevaire par RIV	Gare d'Aubagne	
9	St-Zacharie	ZI	Les Artauds par Auroult	Gare d'Aubagne	

LIGNES LOCALES

2	Les Passons	Faenciers	Gare d'Aubagne
4	La Penne-sur-Huveaune	Gare	Camp Major
7	Gémenos	Centre Commercial	Gare d'Aubagne
10	La Treille	Font de Mai	Gare d'Aubagne
11	Cuges-les-Pins OK corral	ZI Pl. de Jouques ZI Les Paluds	Gare d'Aubagne
13	La Garenne	Centre ville	Gare d'Aubagne
14	Lotissement de la Louve		Gare d'Aubagne
15	La Thuillière	Khamis	Gare d'Aubagne
16	Lotissement les Solans	Pin Vert	Gare d'Aubagne
17	Peypin Auberge Neuve	Halte Routière	La Destrousse Souque Nègre

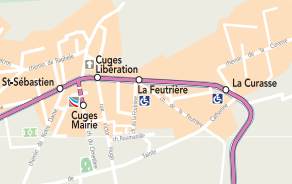
LES LIGNES DÉPARTEMENTALES

11	ST SAVOIRIN	PEYVIN	LA BOULLADISSE	AIX-EN-PROVENCE
68	GARE D'AUBAGNE	CARNOUX	AUBAGNE-LES PALUDS	CASSIS
69	LA COTAT	AUBAGNE-LES PALUDS	GARE D'AUBAGNE	MARSEILLE
72	LA COTAT	CASSIS	CARNOUX	GARE LA DESTROUSSE D'AUBAGNE SOUQUE NÈGRE
100	GARE D'AUBAGNE			MARSEILLE
102	AUBAGNE LES PALUDS			MARSEILLE
240	GARE D'AUBAGNE			METRO LA FOURRAGERIE

Légende

- Terminus Bus
- Arrêt dans un seul sens
- Arrêt dans les deux sens
- Desserte à certaines heures
- Arrêts de correspondance tram-bus
- Lignes et gare SNCF
- Pôle d'échanges
- Arrêts Résa+bus
- Arrêts Résa+bus desservis uniquement entre 9h et 16h
- Points de correspondance avec les lignes régulières
- Arrêt accessible aux personnes à mobilité réduite
- Box à vélo
- Maison de quartier
- Église
- Centre commercial
- Camping
- Piscine
- Stade
- Autre équipement
- Cimetière
- Limite de commune

CUGES-LES-PINS



Cette partie se base principalement sur un entretien téléphonique réalisé avec Marie Burdy, du service des transports de l'agglomération d'Aubagne, ainsi que sur le livre « voyageurs sans ticket : liberté, égalité, gratuité ; une expérience sociale à Aubagne » de Jean-Louis Sagot-Duvaurox, essayiste auteur également de « Pour la gratuité » cité en introduction, et Magali Giovannangeli qui était présidente de l'agglomération à l'époque de la mise en place de la gratuité.

a) Contexte

L'agglomération du pays d'Aubagne et de l'étoile compte 12 communes, et un peu plus de 100 000 habitants au moment de la mise en place de la mesure. Magali Giovannangeli, présidente communiste de l'agglomération en est à l'origine.

Depuis le 15 mai 2009, le réseau, composé de 14 lignes régulières de bus, 1 ligne de tram, d'un service de bus à la demande, ainsi que de 9 circuits scolaires spécifiques, est totalement gratuit. Le parc est composé aujourd'hui de 8 rames de tramway et de 78 véhicules (autobus et car). En comparaison, la métropole Nantaise comporte 347 bus dont 125 articulés. Bien que ce réseau soit actuellement le réseau français le plus grand totalement gratuit, il reste un réseau de taille moyenne. Les transports sont assurés par l'entreprise Transdev, filiale de Veolia, qui a un contrat de DSP¹ avec l'agglomération.

b) Objectifs et motivations

Pour l'agglomération d'Aubagne, la principale motivation pour la mise en place de cette mesure était idéologique. Il y avait une forte volonté politique de redonner du pouvoir d'achat aux ménages, en économisant les coûts engendrés par les transports publics. L'idée était donc d'avoir des transports accessibles à tous avec en parallèle un développement important des transports en commun.

L'agglomération avait pour objectif une augmentation de la fréquentation de +58% en 1 an. Pour palier au risque de saturation du réseau, ils ont cherché à prévoir au mieux l'augmentation de fréquentation pour ne pas se retrouver en surcharge. Car en effet, comme l'explique Marie Burdy : « *Il faut*

1. DSP : Délégation de Service Public. CE 15 avril 1996 Préfet des Bouches-du-Rhône : « une DSP est un contrat par lequel une personne morale de droit public confie la gestion d'un service public dont elle a la responsabilité à un délégataire public ou privé, dont la rémunération est substantiellement liée aux résultats de l'exploitation du service. »

l'envisager [la gratuité] en fonction du taux de remplissage des bus durant les heures de pointe. Si on est déjà rempli, avec la gratuité on va attirer du monde, et du coup il faudra rajouter tout de suite des véhicules. Donc il faut chiffrer ça, et de cette manière on sait après si on est capable de le financer ou pas. »

c) Financement

Avant la mise en place de la gratuité, le système de financement des transports était assez classique. En tout cas, il était similaire à celui que l'on retrouve dans la plupart des régions de France. C'est-à-dire qu'une partie du budget transport était pris par la collectivité, donc les impôts locaux, une autre par les recettes liées à la vente des tickets, enfin une dernière par le Versement Transport², c'est-à-dire la contribution des entreprises. De plus, comme pour beaucoup de réseaux de taille moyenne en France, la part que représentaient les recettes dans le budget total était assez faible (de l'ordre de 10%), c'est-à-dire que l'usager ne payait déjà que 10% du ticket à l'achat. La gratuité a donc eu un coup assez limité pour la collectivité. Le budget total était de 8,3 millions d'euros, le Versement Transport y participait à hauteur de 3 millions d'euros et les recettes à hauteur de 710 000 euros. Soit donc un manque à gagner de 710 000 euros. A cela venaient s'ajouter les nouvelles dépenses liées à la mise à niveau du réseau, afin de prendre en compte l'augmentation de fréquentation et d'équiper chacun des bus de cellules compteuses. Car le comptage des usagers ne pouvait plus être effectué par la billetterie. Soit donc des frais supplémentaires de 1,07 millions d'euros. Enfin en décomptant les économies faites sur la billetterie et qui représentaient 220 000 euros, on arrivait à un coût de la gratuité de 1,56 millions d'euros.

On pourrait penser que l'agglomération a couvert les frais de la gratuité par une augmentation d'impôts locaux, mais en fait, les citoyens n'ont pas eu à déboursier 1 centime ! Ce sont les entreprises qui l'ont indirectement financées. En effet, juste avant la mise en place de la mesure, l'agglomération a intégré une nouvelle commune, ce qui lui a permis de passer la barre des 100 000 habitants, et donc d'augmenter le Versement Transport (VT) de

2. service-public.fr : « le Versement Transport est une contribution locale des employeurs qui permet de financer les transports en commun. Elle est recouvrée par l'Urssaf au titre des cotisations sociales pour être reversée aux autorités organisatrices de transports (commune, département, région, etc.). » il s'applique à taux fixe, qui dépend notamment du nombre d'habitant couvert par le réseau, et uniquement sur les entreprises de plus de 11 salariés (depuis 2015).

0,6% à 1,05%. Cela a suffi dans un premier temps pour couvrir les frais. Ensuite, en 2010, l'agglomération démarre le projet de la création de la ligne de tramway, donc un projet de TCSP (Transport en Commun en Site Propre), ce qui lui a permis encore une fois d'augmenter le Versement transport à hauteur de 1.8%. Au total, entre 2008 et 2010, la contribution des entreprises est passée de 3,2 millions d'euros à 8,9 millions d'euros. Le choix politique fut d'utiliser cette augmentation du budget pour les transports en commun et c'est ainsi que le coût de la gratuité a été entièrement pris en charge sans aucune augmentation d'impôts. Le tableau suivant résume les chiffres donnés ci-dessus, en euros. On remarque même une augmentation du budget total des transports de l'agglomération :

		Avant		Après
Recettes	+	710 000	+	0
VT	+	3200000	+	8900000
Dépenses supplémentaires		0	-	1070000
Dépenses billettiques	-	220000	-	0
Subventions collectivité	+	4 610 000	+	4610000
Total		8 300 000		12 440 000

Il est important de préciser que les entreprises n'ont globalement pas été réticentes par rapport à cette augmentation du Versement Transport. D'une part, la région d'Aubagne dispose majoritairement de grosses entreprises avec beaucoup de salariés et d'autre part, parce que celles-ci, du fait de la gratuité, n'avaient donc plus à payer les 50% des abonnements de leurs employés, obligatoire dans le code du travail.

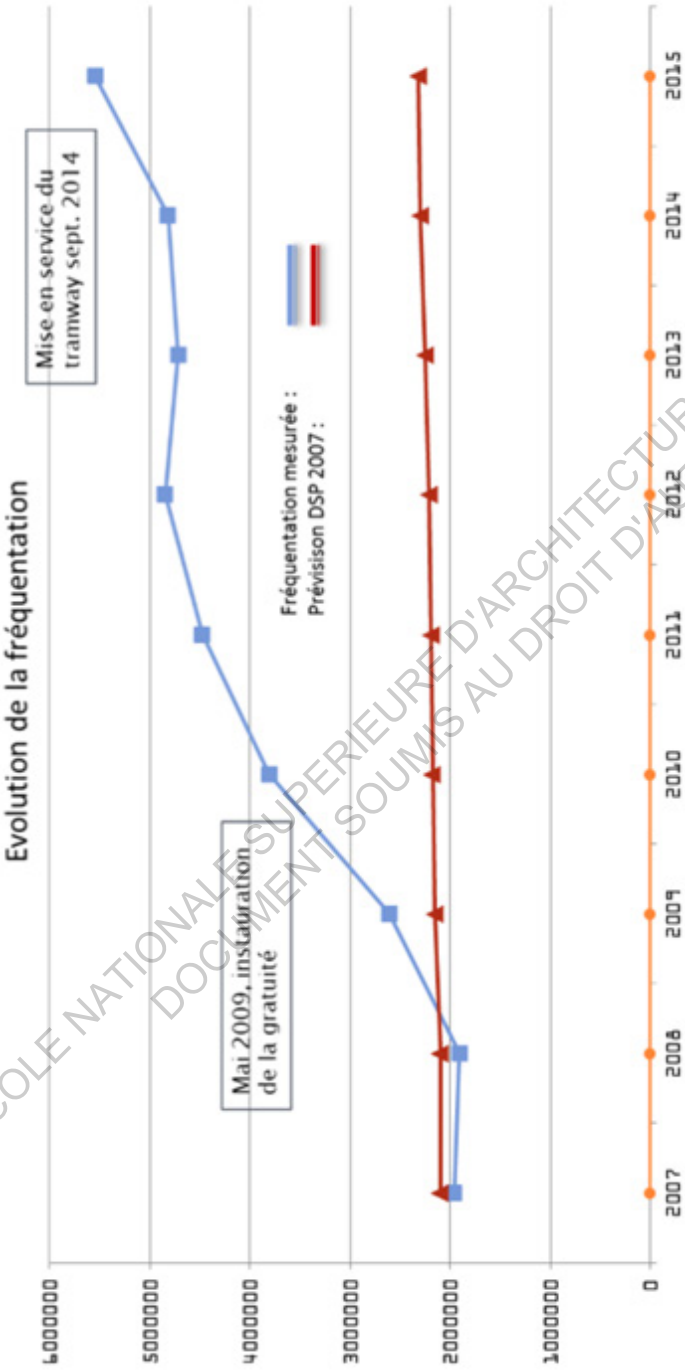
d) Objectifs atteints et résultats

Une explosion de la fréquentation

Dès les premiers jours de gratuité, le réseau de l'agglomération d'Aubagne a vu sa fréquentation exploser. En effet, l'objectif des +58% prévu au bout d'un an était déjà atteint au bout de 40 jours. Cette augmentation impressionnante a été effective sur tout le réseau, avec un record pour la ligne 3 de +338% entre 2007 et 2015 ! On peut observer sur le graphique page 22 que l'augmentation a été continue depuis la mise en place de la mesure. On remarque cependant une période de stagnation entre les années 2012 et 2014 qui peut s'expliquer par deux phénomènes. D'une part un possible essoufflement de l'effet gratuité, mais il serait difficile à évaluer si tel était le cas. D'autre part, les travaux liés à la construction de la ligne

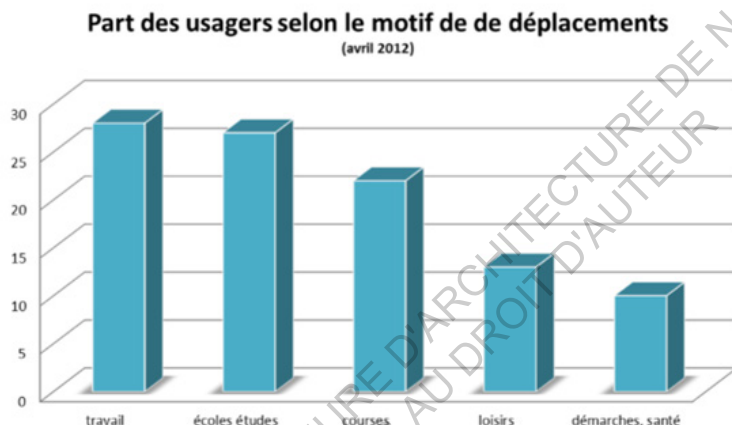
de tramway aurait entraîné des perturbations sur la fluidité du réseau ce qui aurait découragé les habitants à prendre les transports en commun durant cette période. On remarque enfin une augmentation assez importante suite à l'ouverture du tramway qui se justifie d'abord par l'amélioration de l'offre liée à celui-ci, mais aussi au fait qu'il soit gratuit.

Cette augmentation de fréquentation a une conséquence particulièrement intéressante : la rationalisation des dépenses publiques. En effet, le budget transport n'ayant pas beaucoup augmenté par rapport à la fréquentation, le coût par voyage a largement diminué depuis la mise en place de la gratuité. Il était de 4,8€ en 2008, tandis qu'il est descendu à 2,5€ en 2012 avant l'installation du tramway. Ceci s'explique aussi par le fait que les bus sont mieux remplis durant les heures creuses, et comme l'explique Marie Burdy *« l'augmentation [de la fréquentation] en heures creuses, ça ne coûte rien. »*



Graphique fourni par Marie Burdy dans un powerpoint « retour d'expérience » de présentation de la gratuité des transports publics à Aubagne datant de juin 2016

Ensuite, il est important de noter que sur le réseau Aubagnais, beaucoup d'actifs prennent les transports publics. Ceci fait la particularité des transports d'Aubagne car comme nous le rappelle Marie Burdy : « *On a beaucoup d'actifs, ça aussi c'est intéressant, par rapport à d'autres réseaux on a quand même plus de 30% de salariés qui se déplacent pour le travail. Alors que dans les agglomérations voisines ils font difficilement 20%.* ». En effet, comme le montre le graphique suivant, le motif de déplacement « travail » arrive en tête devant celui du déplacement pour les études.



Graphique fourni par Marie Burdy dans un powerpoint « retour d'expérience » de présentation de la gratuité des transports publics à Aubagne datant de juin 2016

Un report modal remarquable

On peut facilement imaginer que ces salariés qui se déplacent sur leur lieu de travail en transports en commun, ont préalablement décidé d'abandonner leur voiture. En effet, d'après Marie Burdy, grâce en partie à la gratuité, mais aussi à l'amélioration de l'offre, il y a eu 35% de report modal de la voiture vers les transports en commun. Ce qui équivaut à 5000 trajets en voiture en moins par jour ! Ceci a de nombreuses conséquences positives, sur la santé publique, sur l'environnement, mais aussi sur la fluidité du trafic : les automobilistes aussi profitent indirectement de la gratuité ! Et même si ce phénomène est aussi une conséquence de l'amélioration du réseau, la gratuité n'y est pas pour rien : « *63% des déplacements directement générés par la gratuité sont effectués par des personnes, conducteurs ou passagers, qui sinon auraient pris une voiture ou un deux-roues motorisé* »¹. C'est-à-

1. Giovannangeli Magali, Sagot-Duvauroux Jean-Louis. Voyageurs sans ticket: Liberté Egalité Gratuité ; Une expérience sociale à Aubagne. Vauvert, Au diable vauvert, 2012. p. 139

dire que plus de la moitié des voyages provoqués par la gratuité sont faits par choix et non par nécessité. La gratuité a donc permis d'attirer des nouveaux usagers vers les transports en commun. Dès le départ, il y avait 20% de nouveaux usagers et en 2015 ils étaient 45%. A ce niveau-là le pari est donc réussi.

Une mesure qui efface les clivages sociaux

Maintenant que les bus sont gratuits pour tous, tout le monde est mis sur un même pied d'égalité. « *La distinction entre riches et pauvres s'évapore* »². C'est à ce niveau-là que la gratuité totale se différencie très clairement de la gratuité partielle, pour les personnes à bas revenu par exemple. Car comme nous le rappelle Marie Burdy, « *pour une personne précaire, ne pas avoir à justifier de sa précarité pour pouvoir bénéficier des tarifs particuliers des transports, c'est quand même beaucoup mieux.* ». Avec la gratuité totale pour tous, les marqueurs sociaux disparaissent. A cela elle ajoute : « *Je pense qu'on ne se rend pas compte à quel point la mobilité est quelque chose de fondamental pour la vie. C'est vrai qu'en général le prix des tickets n'est pas énorme, mais il faut encore pouvoir les sortir. Le problème c'est toujours que ceux qui peuvent payer d'avance payent moins, alors que ce qui ne peuvent pas payent plein pot.* » Il est vrai que de nos jours la mobilité est devenu quelque chose d'indispensable, que ce soit pour le travail, la recherche d'emploi ou même les loisirs.

Des bus plus conviviaux

Contrairement aux idées reçues sur la gratuité, le réseau est aujourd'hui plus sécurisé et il y a moins d'incivilités. En effet, bien que certaines personnes se sentent aujourd'hui « chez elles » dans les transports, « *avec l'augmentation de la fréquentation, le nombre d'incidents par personne transportée a baissé* »³. En fait les problèmes d'incivilités proviennent principalement des personnes venant d'autres agglomérations et qui ont donc payé une partie du trajet. Moins d'incivilités donc, ce qui était pourtant l'un des arguments phares contre la gratuité : « *la gratuité est une mauvaise chose, parce que les usagers penseront que le service proposé est sans valeur et qu'ils auront la tentation de ne pas en prendre soin* »⁴. Au contraire, il y a même aujourd'hui plus de convivialité. Ainsi, pour les conducteurs, le travail est plus agréable car ils n'ont plus le rôle de contrôler et de surveiller, « *Il y avait des jeunes qui se sentaient agressés quand on leur disait bonjour, à cause des tickets*

2. Ibid. p. 37

3. Ibid. p. 100

4. Ibid. p. 23

»⁵. La gratuité s'est donc accompagnée de plus de liberté, de moins de stress et moins de tension face à la fraude. Ce qui fait que les usagers sont très largement favorables à cette mesure, avec 96% d'entre eux qui se disent satisfaits.

Une mesure qui rend fier les élus et les habitants

Dès le départ, les élus ont voulu créer une fierté et une identité autour de cette gratuité. Pour cela ils ont fait un grand plan de communication pour sensibiliser à cette question. S'inspirant des valeurs de la république, ils ont paré les Bus des mots « Liberté, Egalité, Gratuité ». Ils ont de plus créé les 4 articles suivant de la nouvelle façon de vivre ensemble, que l'on retrouve à la page 120 du livre : article 1 : « *tous les citoyens sont égaux devant le bus* » ; article 2 : « *chaque citoyen respecte l'environnement en prenant les bus de l'agglo* » ; article 3 : « *le droit à la convivialité est garanti pour tous les voyageurs des bus de l'agglo* » ; article 4 : « *nul ne peut ignorer que la voie de Valdonne et le tramway compléteront demain une offre de transports publics gratuits* ». Ce tramway en question a même été habillé par l'artiste Hervé Di Rosa avec une œuvre participative. On sent ainsi bien la fierté qui ressort des élus mais aussi des habitants. La gratuité renforce leur appartenance au territoire. De même lors de mon entretien avec Marie Burdy, bien qu'elle soit à mon sens restée objective, j'ai bien senti la fierté qu'elle avait de me présenter les résultats.

5. *Ibid.* p. 103

Conclusion

Ainsi, dans le cas de l'agglomération du pays d'Aubagne et de l'Etoile, la gratuité totale des transports publics pour tous a permis d'attirer de nouveaux usagers, de créer de la mobilité, en particulier pour les jeunes et les personnes en recherche d'emploi, et que certaines personnes laissent leur voiture de côté pour prendre les transports collectifs. De plus, grâce à celle-ci, l'utilisation des bus est devenue plus conviviale, plus simple et il n'y a plus de stigmatisation par rapport à la fraude ou à des tarifs préférentiels. Avec la gratuité, on observe une requalification des transports publics, ceux-ci deviennent le prolongement de l'espace public, et accueille des événements artistiques ou autres. « *Les bus sont devenus un peu comme une place publique où on peut se rencontrer, échanger* »¹.

Qu'en est-il pour la suite ? D'abord, il faut préserver la qualité du réseau car cette mesure est perçue comme une mesure de bonne gestion du moment qu'elle soit accompagnée d'un maintien d'une offre de qualité. Pour cela deux projets sont en cours : la prolongation de la ligne de tram prévue en 2020 d'une part ; un projet de BHNS (Bus à Haut Niveau de Service). Ces deux projets vont encore sûrement dynamiser la fréquentation. Cependant, avec l'entrée de l'agglomération dans la métropole Marseillaise, la gratuité est menacée. Les habitants craignent de la perdre car, comme l'explique Marie Burdy, « *Il y a un peu une volonté d'harmoniser [les tarifs], donc voilà je ne sais pas combien de temps on va réussir à conserver notre gratuité* ». D'autant plus que la politique actuelle, en terme général, n'est pas vraiment favorable au système de gratuité. L'agglomération d'Aubagne est plutôt vue comme le « fauteur de troubles ». La perspective de voir la gratuité s'étendre aux agglomérations voisines voire à l'ensemble de la métropole est donc très peu probable.

1. *Ibid.* p. 131

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR



2) Tallinn: première grande ville d'Europe à appliquer la gratuité





Cette partie se base principalement sur deux rapports, l'un de l'association U.R.M.I.¹, datant de juin 2017 et ayant étudié la gratuité à Tallinn entre 2012 et 2016 ; et l'autre du centre des études sur les transports, du département des sciences des transports, du Royal Institute Technology², datant de Janvier 2014. Ainsi que sur des échanges de mails avec un résident expatrié français à Tallinn depuis 2007, que j'ai pu contacter grâce à son site internet estonie-tallinn.com.

a) Contexte

Tallinn, capitale de l'Estonie, avec ses 416 000 habitants à l'époque de la mise en place de la gratuité, est la plus grande ville du monde à avoir appliqué une telle mesure. Le maire, Edgar Savisaar, du parti centriste estonien, équivalent au centre-gauche en France, avait initié la procédure. En mars 2012, un référendum a été réalisé, en parallèle d'une campagne de communication intensive promulguant la gratuité et ayant coûté 220 000 € à la ville. 15% des habitants de Tallinn se déplacent aux urnes, certains en transport collectif, gratuit pour l'occasion. 75% de ceux-ci répondent oui à la gratuité. Celle-ci ne sera accordée qu'aux résidents de Tallinn, contrairement à Aubagne où la gratuité était pour tous.

Avant la gratuité totale pour les résidents, il existait une gratuité partielle basé sur les niveaux de revenus. En effet, 36%³ des habitants de Tallinn bénéficiaient déjà de la gratuité et 24%⁴ d'entre eux profitaient de tarifs préférentiels comme les étudiants par exemple. De plus, les tarifs étaient déjà assez faible, 1€ le ticket à l'unité et 20€ l'abonnement au mois. Cependant, sachant qu'en 2010 le revenu moyen par mois d'un Estonien était de 792 euros, une enquête a indiqué qu'à cette époque, pour 49%⁵ des participants, ce qui était le moins satisfaisant pour les participants étaient le tarif des transports, contre 29%⁶ pour la saturation et 21%⁷ pour la fréquence. Aussi, les transports tallinenois étaient déjà très utilisés, 40%⁸ des déplacements se

1. Association de scientifiques finlandais qui font de la recherche dans le domaine de l'urbanisme, <http://urmi.fi/more-about-research/>

2. Grande école d'ingénieurs suédoise qui a décidé de suivre la mise en place de la gratuité des transports à Tallinn

3. Fare-free public transport in Tallinn - a report prepared for URMI - avril 2017

4. Ibid.

5. Royal Institute of Technology, Public Transport Pricing Policy - Empirical Evidence from a Fare-Free Scheme in Tallinn, Estonia. Janvier 2014

6. Ibid.

7. Ibid.

8. Fare-free public transport in Tallinn - a report prepared for URMI - avril 2017

faisaient en transports publics, contre 30%⁹ en voiture et 30%¹⁰ à pied. De plus, 60%¹¹ des résidents utilisaient déjà les transports collectifs comme moyen de déplacement principal. Pourtant, ce réseau avait perdu beaucoup en attractivité durant les deux dernières décennies, avec à l'inverse les voitures qui ont pris de plus en plus d'importance.

Le 1er Janvier 2013, la gratuité pour les résidents est mise en place sur tous les réseaux de bus et tram, comportant aujourd'hui 4 lignes de tram, 7 lignes de trolley Bus et 62 lignes de Bus. Ensuite, à partir du 28 octobre 2013, le réseau de train devient à son tour gratuit à l'intérieur des frontières de la ville. Pour bénéficier de cette gratuité, il suffit d'être résident et de se munir de la « carte verte », qui coûte 2€. Sinon il est aussi possible de recharger cette carte pour pouvoir utiliser les transports.

b) Objectifs et motivations

Beaucoup de personnes vivaient à Tallinn sans être enregistrées comme résidentes pour la ville. De plus cette dernière avait perdu en attractivité. L'une des principales motivations des élus en instaurant la gratuité, pour les habitants seulement, était donc de faire en sorte, d'une part, que ces personnes s'inscrivent dans les registres de la ville, et d'autres part, de faire regagner la ville en attractivité et attirer des nouveaux résidents. En effet, l'état Estonien récupère des taxes sur les revenus de sa population et les redistribue ensuite aux municipalités au prorata du nombre d'habitants dans celles-ci. La ville de Tallinn avait donc tout intérêt à faire revenir de la population chez elle. Il s'est avéré que la diminution des tarifs des transports a permis de regagner en attractivité. En effet, en 2004, la municipalité a décidé de diminuer les tarifs de 40% pour les résidents. Cette mesure a rapidement amené 30000 personnes à s'inscrire sur les registres de la ville. La gratuité s'accompagnait de quatre objectifs principaux : la diminution de l'utilisation de la voiture ; l'amélioration de l'accessibilité aux transports publics pour les familles ayant de faibles revenus ; pour des raisons environnementales liées au report modal de la voiture vers les transports ; et l'augmentation du budget de la municipalité grâce aux impôts des nouveaux arrivants comme nous avons vu ci-dessus.

9. *Ibid.*

10. *Ibid.*

11. *Ibid.*

c) Financement

Tout d'abord, la réunion de deux sociétés de transports pour n'en faire qu'une juste avant la mise en place de la gratuité a permis de faire des économies. Ensuite, des économies de gestion de la billettique ont été faites. Grâce au système des « cartes vertes », connectées au web et que les usagers doivent valider à la montée et à la descente (ce qui permet de compter les déplacements), *« entre 2010 et 2013, les coûts de roulement pour les systèmes billettiques de Tallinn ont été réduits de 64% »*¹.

Cette fois le taux de couverture des dépenses, c'est-à-dire la part des recettes dans le budget total était de 33% en 2012, bien supérieur à celui d'Aubagne. Ce qui représentait un coût supplémentaire de 12 millions d'euros. En effet en 2012, le budget total était de 53 millions d'euros, avec une recette de 17 millions d'euros dont 5 millions venant des non-résidents.

Le surcoût a été largement amorti par l'arrivée des nouveaux habitants à Tallinn, tel que l'avaient prévu les élus. En effet entre mai 2012 et mai 2016, la population est passée de 415 000 à 440 000 habitants, avec un pic d'augmentation le mois précédant et suivant la mise en place de la gratuité. Ce qui ne laisse aucun doute sur les motivations des personnes qui sont venues s'enregistrer sur les registres de la ville, bien que la gratuité ne soit pas la seule raison, c'est manifestement l'une des raisons principales. La ville a évalué qu'elle gagnait environ 1 million d'euros pour 1000 nouveaux résidents. Ayant accueilli 16000 nouvelles personnes entre avril 2012 et avril 2013 elle a donc récolté 16 millions d'euros, ce qui a largement suffi pour encaisser le coût de la gratuité. Parmi tous ces nouveaux arrivants, la municipalité estime que 40% d'entre eux vivaient déjà à Tallinn mais n'étaient pas encore enregistrés. En Estonie, la loi indique qu'une personne doit s'enregistrer sous 40 jours après avoir emménagé, mais aucune punition ni moyen de vérification n'est prévu si tel n'est pas le cas. Les habitants font donc un peu comme bon leur semble.

1. Transport de voyageurs n°954. Gratuité à Tallinn: l'heure du premier bilan. 2014. p. 70

d) Objectifs atteints et résultats

Une augmentation discutable de la fréquentation

Contrairement au cas d'Aubagne, on ne peut pas dire qu'à Tallinn la fréquentation des transports collectifs ait explosé après la mise en place de la gratuité.

Tout d'abord, ce sujet étant très politique, il est assez difficile d'obtenir des chiffres objectifs sur les résultats de la gratuité. Notamment provenant des élus de Tallinn. Selon un courrier d'Allan Alaküla (président du bureau européen de Tallinn), les résultats sont très encourageants : une augmentation de 12% d'usagers durant la première année, une diminution de 15% des voitures dans le centre-ville et 15% des résidents disent que la gratuité a un impact fort ou modéré sur leurs dépenses en shopping et loisirs. Pourtant la réalité décrite dans les deux rapports nuance ces chiffres. Ainsi, d'après le rapport de l'URMI, la fréquentation a augmenté de 10-15% soit d'environ 17 millions de voyages en 4 ans, mais cette augmentation est aussi due à l'amélioration des infrastructures réalisée par la ville en parallèle. Il est difficile de savoir lequel a été le plus efficace entre la gratuité et l'amélioration de l'offre. Selon le rapport du Royal Institute of Technology, la fréquentation a augmenté de 3% juste après la mise en place de la mesure. Une étude de ce rapport estime que la gratuité a participé à hauteur de 1,2%, le reste étant lié à l'amélioration de l'offre. En fait l'augmentation de fréquentation dépend des endroits de la ville, comme le montre le graphique à la page suivante, elle a été la plus importante là où la population était la plus pauvre, comme par exemple à Lasnamäe (augmentation de 11,7%) où la population est majoritairement russophone et assez pauvre. Ainsi la gratuité a permis de désenclaver certains quartiers pauvres, ce qui a potentiellement favorisé l'insertion professionnelle mais aucune étude n'est à disposition pour le moment sur la question.

Il existe plusieurs raisons à cette faible augmentation de la fréquentation. Les tarifs étaient déjà assez faibles, les transports étaient déjà beaucoup utilisés et enfin il ne faut pas oublier que la fréquentation subissait un déclin ces deux dernières décennies et la gratuité a tout de même permis d'inverser la tendance.

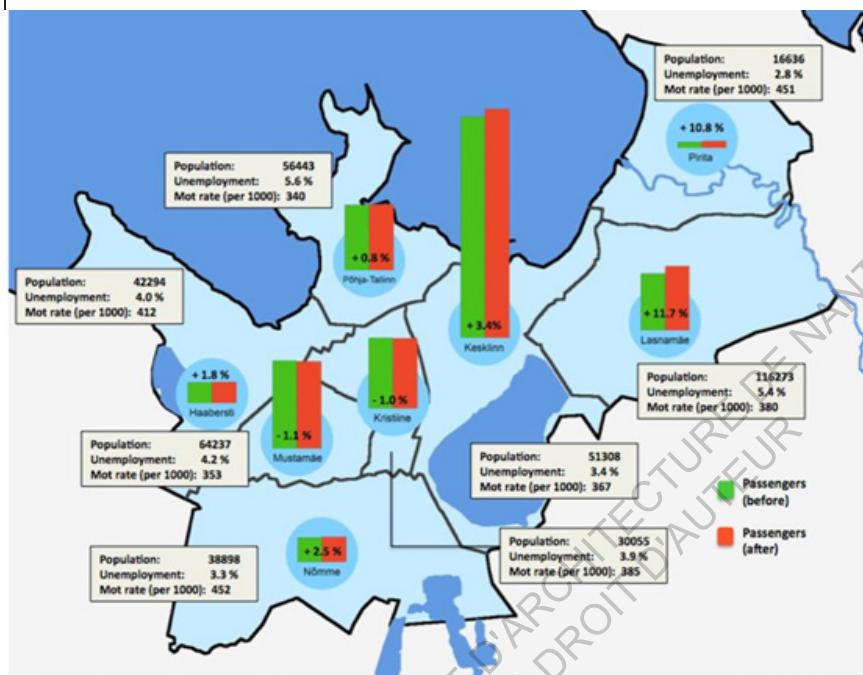


Figure 2 – Background information and ridership changes in Tallinn's districts

Graphique issu du rapport du Royal Institute of Technology

Un report modal pas uniquement dans le bon sens

Selon Allan Alaküla, « les personnes déclarant utiliser principalement la voiture sont passées de 32 à 23%, soit une baisse de 9% »¹ ce qui est plutôt très positif. Cependant, il faut aussi remarquer que la longueur moyenne des trajets en transport en commun est passée de 2,72km à 2,40km soit une réduction de 11,8%². Ce phénomène s'explique par le report modal du vélo et de la marche (3% pour la marche), donc de trajets courts, vers les transports collectifs. Il y a deux interprétations selon que l'on soit pour ou contre la gratuité : soit les gens marchent moins, ce qui est plutôt négatif, soit les gens, qui maintenant prennent les transports, étaient avant obligés de marcher car ils ne pouvaient pas prendre les transports pour des questions financières. Selon moi les deux participent. On peut imaginer que des personnes ayant l'habitude de marcher décide de prendre le bus au dernier moment, par exemple s'il pleut ou pour d'autres raisons. Tout comme il est facilement

1. Transport de voyageurs n°954. Gratuité à Tallinn: l'heure du premier bilan. 2014. p. 70

2. Royal Institute of Technology, Public Transport Pricing Policy - Empirical Evidence from a Fare-Free Scheme in Tallinn, Estonia. Janvier 2014

envisageable que certaines personnes, qui pour des raisons financières préféreraient marcher ou utiliser le vélo, aient changé leurs habitudes en profitant de la gratuité.

Dans tous les cas, le rapport de l'URMI nous indique qu'une étude quantitative (kaldaru, 2015) révèle que la question de la fréquence et la bonne connexion entre les différentes destinations est encore le facteur le plus important pour influencer le report modal des voitures vers les transports en commun.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

Redonner du pouvoir d'achat aux habitants

S'il y a un résultat qui est indiscutable c'est bien celui-ci. Il se disait dans les discussions publiques qu'une famille ferait des économies de 50€ par mois grâce à la gratuité. Ce qui représente une somme importante lorsque l'on rappelle que le revenu moyen par mois en Estonie était de 792€ en 2010.

Tendance à « vider » les alentours

Comme nous l'avons vu précédemment, le système Estonien pour l'enregistrement dans les registres des villes est assez particulier. Comme il n'y a pas de contrôle, certaines personnes s'enregistrent dans certaines villes pour avoir les avantages qui vont avec même si elles ne résident pas dans ces villes en question. En effet à Tallinn, beaucoup de personnes se sont enregistrées en tant que résidentes, même si cela n'était pas le cas, notamment des travailleurs ou des étudiants vivant dans les villes alentours et travaillant ou étudiant à Tallinn et pour qui il était avantageux d'avoir accès aux transports gratuitement. Ce phénomène est appelé « fake migration » et est très répandu en Estonie. Il a pour conséquence que les villes voisines de la capitale se « vident » et perçoivent moins de subventions de l'état.

Des usagers satisfaits

Au départ, il y avait l'idée reçue que des sans-abris viendraient squatter les bus et tram gratuits et allaient augmenter l'insécurité dans les transports. Pour faire face à cela, la ville avait installé des boutons d'alarmes d'urgence dans les véhicules, ainsi que des caméras de vidéo-surveillance. Finalement cela n'a pas été utile puisque l'insécurité n'a manifestement pas augmenté. Les usagers sont globalement satisfaits des transports depuis la mise en place de la gratuité, même si ce n'est pas sans lien non plus avec l'amélioration du service. Comme me l'a expliqué mon contact : *« Avec la gratuité, des nouveaux trams et rails ont été commandés. Donc c'est plutôt bien mieux. En même temps les vieux trams tchécoslovaques commençaient à bien vieillir. La fréquence était bonne et n'a semble-t-il pas changé. »* Le réseau n'a donc pas perdu en qualité.

Conclusion

Quelle expérience peut-on en tirer ? Assurément l'objectif de redonner du pouvoir d'achat est atteint, de même que celui de redonner de l'attractivité à la capitale Estonienne. Cependant l'augmentation de fréquentation et le report modal reste assez faible. Cela peut aussi s'expliquer par le fait que seulement 78%¹ de la population est couverte par le réseau de transport public, ce qui est assez faible. Et les personnes n'abandonneront évidemment par leur voiture s'il n'existe pas de bus ou de tram, qu'ils soient gratuits ou non, qui font un trajet équivalent à leur trajet habituel. Cependant, les élus de Tallinn dégagent une certaine fierté de cette gratuité des transports publics. Depuis sa mise en place ils ont organisé trois conférences internationales sur le sujet. Ils cherchent de plus à obtenir le titre européen de capitale verte (comme Nantes en 2013) grâce à cela. Si l'objectif intrinsèque était de faire connaître Tallinn au monde entier, il est clair que le pari est réussi. Comme me l'a indiqué mon contact : « c'était une manœuvre politique et ça a pas mal fait parler ». On peut ainsi se questionner sur l'impartialité de la mairie par rapport aux résultats de cette gratuité et notamment à travers les médias locaux qui ont une grande tendance à se placer positivement par rapport à cette mesure, comme le montre le tableau² suivant :

Orientation of media	Number of thematic broadcasts	Negative position	Neutral position	Positive position
Tallinn city media	53	1	21	31
National media	96	37	46	13
Foreign media channels	56	15	21	20
Summary	205	53	88	64

Table 2. General attitude of broadcast media to free public transport in Tallinn city (period January 2012 – May 2016)

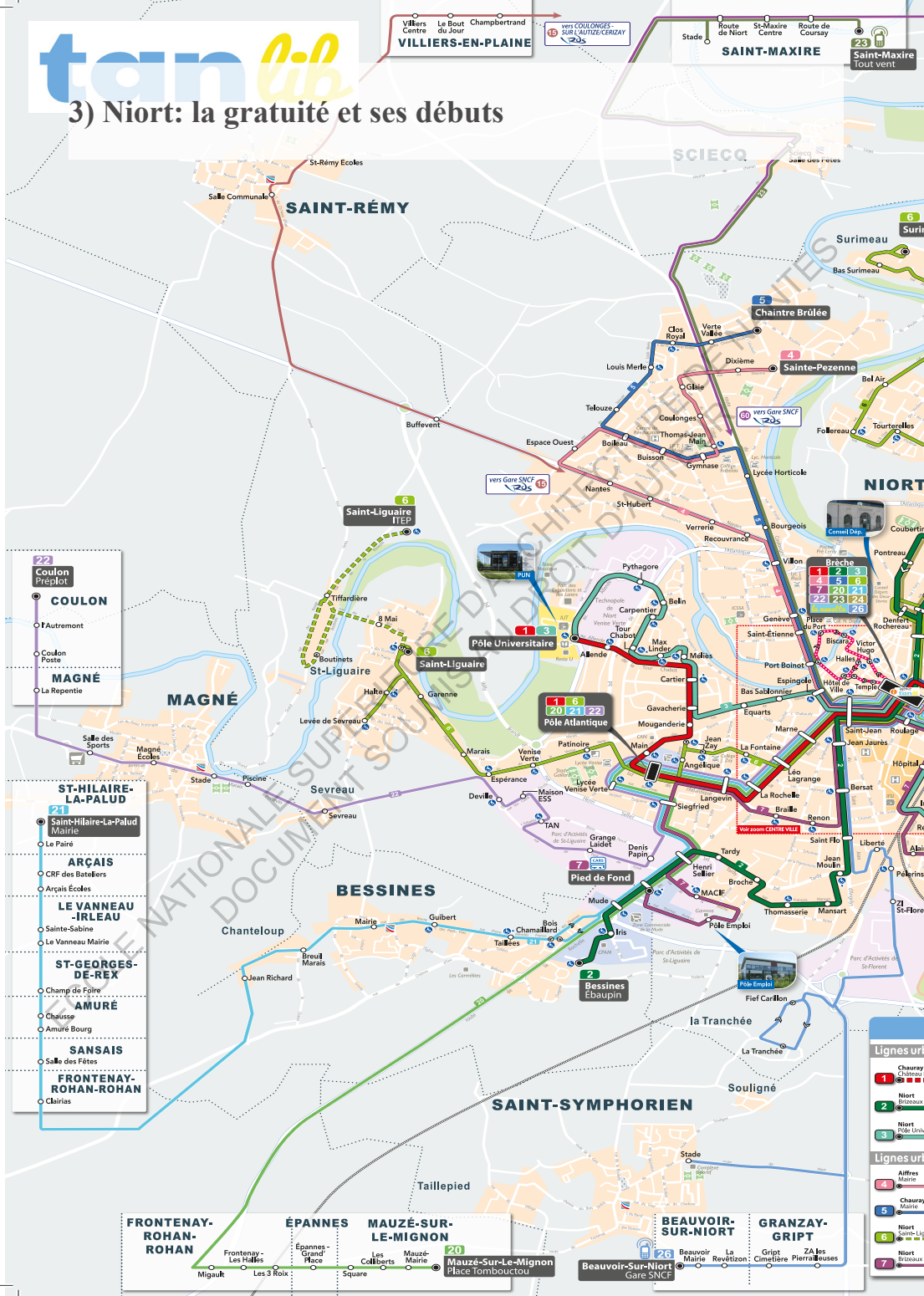
On remarque ici que seulement un article négatif est paru dans les médias de la ville, comparé à une majorité d'articles négatifs pour les médias nationaux. On sent bien ici que Tallinn veut faire passer cette mesure pour un succès coûte que coûte, bien qu'en soit, le succès ne dépend que des objectifs fixés et que selon certains objectifs (sociaux notamment), la gratuité a effectivement été un succès.

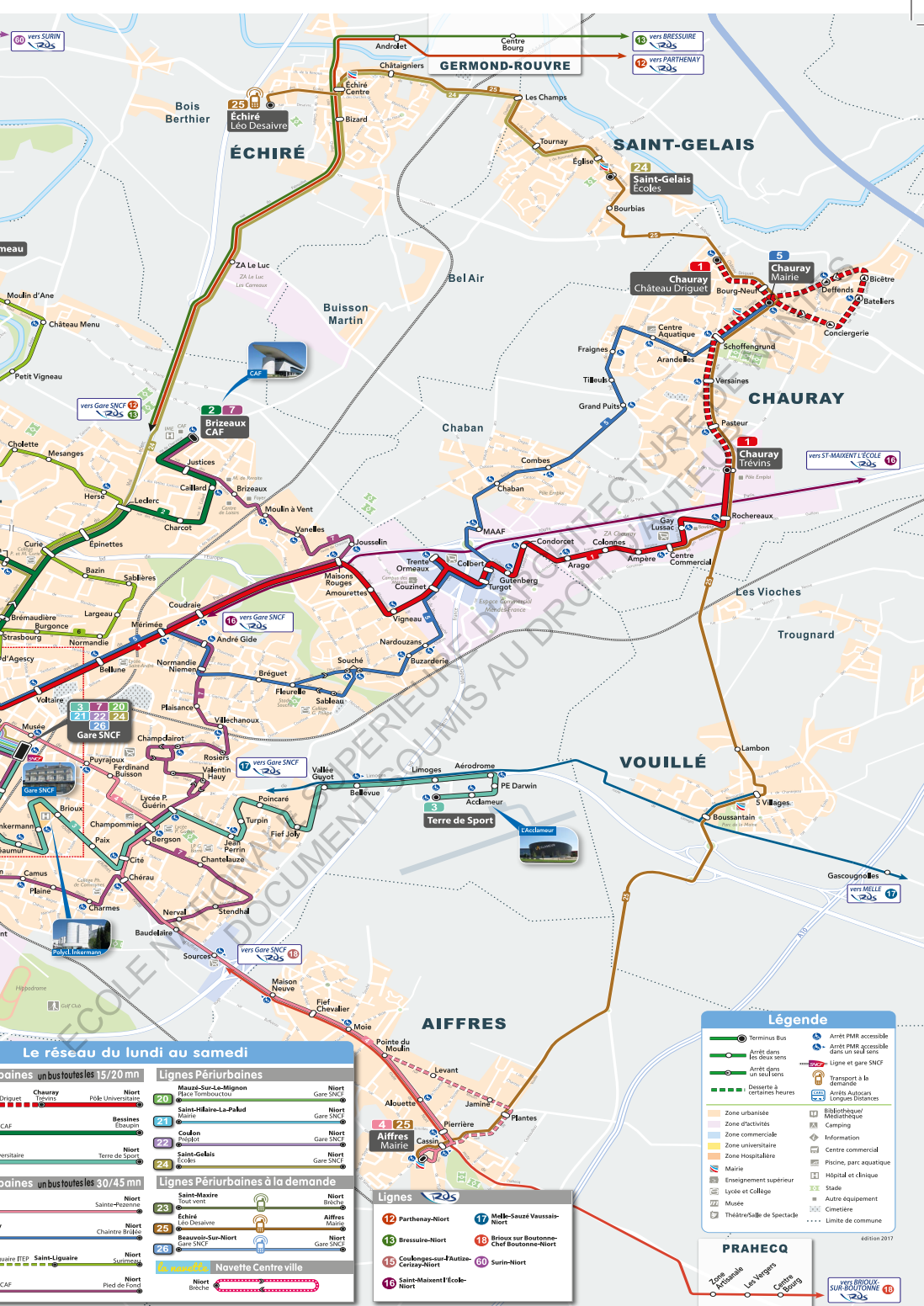
Toujours est-il que les élus de la capitale prévoient d'étendre la gratuité dans l'Estonie, d'autant plus depuis l'arrivée au pouvoir du premier ministre centriste (du même parti que le maire de Tallinn). La gratuité des transports collectifs régionaux est déjà prévue d'ici 2019.

1. *Fare-free public transport in Tallinn - a report prepared for URMI - avril 2017*

2. *Ibid.*

3) Niort: la gratuité et ses débuts





Cette partie s'appuie principalement sur un entretien avec Sébastien Forthin, adjoint du directeur au service des transports de l'agglomération du Niortais. Ainsi que sur des articles de presse.

a) Contexte

L'agglomération du Niortais, avec ses 117 000 habitants et son réseau de transport très étendu sur 45 communes, s'apprête à passer celui-ci en gratuité en septembre 2017. Cette mesure s'inscrit dans une promesse de campagne forte de Jérôme Baloge, président de l'agglomération depuis 2014 et affilié au Parti Radical. La gratuité a été votée en 2015 par les élus avec 56 voix pour, 9 abstentions et 16 contres, pour une expérimentation d'au moins 1 an. Donc une mesure largement suivie. L'idée de l'expérimentation est de pouvoir revenir en arrière si jamais la gratuité est un échec. Ils ont alors procédé à un appel d'offre pour déterminer la nouvelle DSP (Délégation de Service Public), pour que celle-ci travaille sur l'ensemble des modes de transports afin de les articuler au mieux. La gratuité sera totale sur l'ensemble du réseau, les bus, mais aussi le réseau départemental.

En parallèle de la gratuité, il a été demandé aux candidats de l'appel d'offre de se concentrer sur une réflexion multi-modale et donc une façon d'articuler tous les différents modes. Par exemple la mise en place de système de covoiturage courte-distance, longue-distance, la proposition de prêt de vélos gratuitement (mais sous caution) mais aussi la création d'une application smartphone qui permettra de passer d'un transport à l'autre et qui calculera la façon la plus rapide de se déplacer.

C'est la société Transdev qui a été retenue pour reprendre le réseau de la CAN (Communauté d'agglomération du Niortais).

b) Objectifs et motivations

Les motivations pour l'instauration de la gratuité sont diverses, mais elles sont en premier lieu sociales. Elles sont décrites sur le site internet vivre-a-niort.com : « *instituer la mobilité pour tous, favoriser le libre accès au transport collectif, permettre un gain immédiat de pouvoir d'achat pour les ménages et accroître l'autonomie des jeunes sont les premiers grands objectifs de cette mesure qui se veut avant tout sociale. Facilitant les déplacements domicile-travail, cette mesure permettra aussi un accès plus aisé à l'emploi sur l'ensemble du territoire.* » Lors de l'appel d'offre, différentes propositions de gratuité ont été faites, gratuité pour les

résidents, les étudiants... Mais le choix des élus s'est tourné vers la gratuité totale. Surtout parce que pour eux la notion de « libre accès » aux transports collectifs était la plus importante. Le président, en particulier, tient beaucoup à cette notion. C'est d'ailleurs pour cela que l'idée de compostage a été vite vu comme un obstacle et donc abandonné au profit de cellules compteuses à l'intérieur des véhicules. Comme l'explique Sebastien Forthin, le point de vue du président est de « *permettre à tous les Niortais de gagner en pouvoir d'achat* ». De plus, c'est aussi un gain pour les entreprises car elles n'auront plus à payer les 50% des titres de transport, par obligation du code du travail, de leurs salariés puisque ce sera gratuit, même si elles contribueront toujours par le Versement Transport. Soit donc en premier lieu des objectifs sociaux-économiques.

L'objectif environnemental n'est pas pour autant oublié. L'idée est bien sûr de créer du report modal de la voiture vers les transports en commun. Car « *si c'est gratuit, peut-être que les gens auront plus facilement tendance à lâcher leur voiture, même si on a conscience que ce n'est pas le seul argument qui fera que les gens abandonneront leur voiture, mais l'objectif c'est quand même que certains le fassent.* »

c) Financement

Le but est d'essayer de maintenir le budget actuel, qui pour l'instant est uniquement alimenté par le Versement Transport et les recettes. Comme l'explique Sebastien Forthin, l'idée est « *qu'on arrive à faire tenir ce projet multimodal en gratuité avec notre budget d'aujourd'hui* ». Le Versement Transport étant à 1,05% et ne pouvant pas être augmenté, le seul moyen de garder le même budget est donc de faire des économies. Le coût de gestion actuel est de 14 millions d'euros, avec des recettes qui rapportent 1,5 millions d'euros, soit un taux de couverture de 10 à 12%, ce qui est encore une fois assez faible. Ils vont donc financer ce projet par une optimisation de l'exploitation, l'idée étant d'améliorer la performance du réseau en terme d'exploitation, ainsi que de restructurer celui-ci, sans perdre en qualité et afin de faire un maximum d'économies. Par exemple, dans la société qui gère les transports, il y a un taux d'absentéisme de 15%, ce qui a un coût non négligeable pour la collectivité. Dans ce cas précis, le but est de faire diminuer ce taux d'absentéisme avec une politique de management adaptée.

d) L'avant gratuité

Une réorganisation du réseau

Les candidats ont donc travaillé sur le réseau afin de le remettre à jour. En 2010, le réseau a été voulu très large, mais il s'est avéré, après étude, que certains secteurs du territoire étaient trop desservis par rapport au besoin. Avec par exemple des courses de 60-70km par jour pour seulement 1 ou 2 usagers. Il y avait de plus des problèmes de superpositions d'offres de différents types de transports. Il y a donc eu une « *réadaptation de l'offre pour coller au mieux aux besoins du territoire* », comme l'explique Sébastien Forthin. Pour cela il a fallu répartir les bus en fonction des besoins. Cette optimisation a permis de réduire le nombre de lignes sans pour autant diminuer en qualité de service : « *Ils sont passés [les candidats] de 12 lignes à 7 lignes, qui d'un point de vue spatial couvrent quasiment la même chose. [...] On était peut-être à 90% de couverture des habitants à moins de 500m d'un arrêt, on passe à 89%. Donc on perd un point sur le territoire. Ce qui est largement négligeable par rapport à l'économie générée.* » L'objectif était bien de « *comprendre les besoins des usagers* ». Lors de l'appel d'offre, chaque candidat a fait ce travail de réorganisation. Ils avaient « *toute latitude pour proposer un réseau sur l'ensemble du territoire, qui colle au besoin et qui tient compte de toutes les offres qui ont été mises sur ce territoire.* »

Une réorganisation de la manière de manager

Avant il y avait un chef d'exploitation avec 120 conducteurs à sa charge. Demain il y aura un chef d'exploitation avec quatre chefs de lignes qui seront les anciens contrôleurs. Sachant qu'il y aura encore des contrôles par rapport au comportement dans les bus, il n'y aura à priori pas de suppression de postes. Chaque chef de ligne aura sous sa direction une partie des conducteurs : « *L'intermédiaire des chefs de ligne permettra d'améliorer les performances en matière d'exploitation* ». De plus, la période de changement pour les salariés est à surveiller. C'était d'ailleurs l'un des critères de choix pour la nouvelle DSP, « *on a été très vigilant à ce niveau-là et on a demandé que tous les moyens soient mis en place par le délégataire pour être présent durant cette période* ». Pour cela des stages en immersion pour les chauffeurs sur des réseaux gratuits ont été prévus.

Prévisions de la hausse de fréquentation

Le taux de charge est actuellement très faible, il n'y a donc pas d'inquiétude par rapport à une potentielle saturation du réseau. Sauf, peut-être sur certaines

lignes, en heures de pointe. Dans ce dernier cas il y aura deux possibilités : soit « *On regarde si toutes les lignes sont saturées en même temps et si ce n'est pas le cas, on réaffecte des moyens là où il y a des besoins* », soit « *on modifie le parc matériel couvrant* » comme nous l'explique Sebastien Forthin. On pourra injecter des bus particuliers, comme des double-bus par exemple, sur les lignes saturées. En effet, le passage d'un bus simple à un bus articulé n'affecte que très peu le coût d'exploitation. Cela impacte surtout le coût d'investissement pour la CAN. L'objectif est de gérer au mieux l'augmentation de fréquentation qui viendra avec la gratuité, « *on a essayé de tout mettre en place pour pouvoir, à un moment donné, essayer de freiner au maximum le risque d'une augmentation démesurée de la fréquentation* ». Trandev prévoit une augmentation de fréquentation de 30% dès le mois de septembre et l'agglomération veut garder une prise sur l'aspect financier qui va avec cette augmentation, et donc avec la gratuité. Pour cela l'engagement contractuel avec la DSP veut que plus le nombre de voyages augmente plus le prix au voyage baisse. En effet la rémunération de Transdev se base sur un prix fixe au voyage selon des tranches de 500 000 voyageurs. Ceci permet à la fois de garder une idée du prix pour la collectivité et de réguler celui-ci si la fréquentation explose.

Enfin, contrairement à Aubagne et Tallinn où la gratuité s'est accompagnée d'une amélioration de l'offre qui a augmenté la fréquentation autant que la gratuité, à Niort cette amélioration a précédé la gratuité. Lors de la mise en place de cette dernière on pourra donc évaluer clairement l'augmentation de fréquentation qu'elle engendrera. En effet l'augmentation de fréquentation liée à l'amélioration de l'offre a déjà eu lieu : en 2010, il y avait 3,5 millions de voyageurs, pour 5,5 millions aujourd'hui.

Une communication auprès des usagers

C'est aussi l'un des facteurs clé qui a permis le choix de la nouvelle DSP. Afin que la mise en place de la gratuité se passe au mieux pour les usagers, « *les candidats devaient fournir un planning, avec les différents éléments de communication. [...] Il y aura des moyens importants mis en place pour la communication, notamment la première année.* »

Conclusion

Dans la communauté d'agglomération du Niortais, les objectifs liés à la gratuité des transports en commun sont plutôt de l'ordre social, mais aussi environnemental. Pour juger de la réussite de cette mesure, il faudra attendre sa mise en place en Septembre 2017 ainsi que les premiers résultats. Mais comme nous le rappelle Sebastien Forthin, la réussite dépend totalement des objectifs fixés, peut-être que pour faire du report modal c'est assez discutable, mais *« si on veut appliquer la gratuité pour augmenter le pouvoir d'achat des habitants, c'est sûr que ça a un vrai intérêt »*. à cela il ajoute qu' *« il n'y a vraiment pas de réponse toute faite par rapport à cette notion de gratuité. Les transports restent un sujet qui touche tous les grands domaines, le social, l'économie, l'environnement, donc c'est un vrai enjeu, en tout cas pour le territoire »*.

Conclusion 1^{er} partie

Tel que nous l'avons vu dans cette première partie, la gratuité des transports publics, c'est possible ! Le principal souci est bien sûr le financement. D'abord, nous avons vu que le coût de la gratuité n'était pas si élevé. Les transports publics étant déjà assez largement subventionnés, les recettes ne participent généralement qu'à hauteur de 10 à 30% du budget. Ensuite, souvent les premières réactions, plutôt naturelles, que j'ai eu lorsque j'ai parlé de gratuité des transports autour de moi, ont été « encore des augmentations d'impôts ? » ou « pourquoi moi je paierais pour un service que je n'utilise pas ? ». Pourtant la gratuité, dans les trois cas étudiés précédemment, n'a pas été financée par des augmentations d'impôts, mais plutôt par la contribution des entreprises pour Aubagne, l'arrivée de nouveaux résidents pour Tallinn et des économies de gestion pour Niort. Ainsi la gratuité des transports collectifs n'est pas nécessairement synonyme de hausse d'impôt sur les ménages.

Une fois le financement trouvé, il ne reste plus qu'à faire le choix politique, certes difficile, de passer le réseau de transport en gratuité.

Les résultats de cette mesure sont plutôt convaincants, avec globalement une augmentation conséquente de la fréquentation, un report modal très encourageant, pour Aubagne, mais discutable pour Tallinn, mais surtout un accès libre à tous (ou presque) à la mobilité. En fait, la gratuité et ses résultats dépendent directement du contexte où elle est appliquée et il est difficile, voire impossible, d'en tirer des généralités. Pour ce qui est de Tallinn, bien que les résultats aient pu être légèrement biaisés, d'une part par l'amélioration de l'offre en parallèle, et d'autre part par la fierté politique des élus, on peut dire que c'est tout de même une réussite. Car même si tous les objectifs ne sont pas forcément atteints, ils sont déjà encourageants et en plus la ville n'a pas perdu d'argent en appliquant cette mesure. Elle en a même gagné !

Ainsi il est tout à fait possible de rendre les réseaux de transports gratuits pour des villes de tailles moyennes, comme le prouve la ville d'Aubagne mais aussi toutes les villes françaises ayant sauté le pas elles aussi et qui ont des résultats assez similaires (je vous invite à lire le rapport de l'ADEME : la gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêt, disponible sur internet et qui traite de la question des villes moyennes). De plus, nous avons vu avec le cas de Tallinn qu'il était aussi possible pour une grande ville d'appliquer cette mesure. La question que nous pouvons alors nous poser et à laquelle j'essaierai de répondre dans les deux prochaines parties est donc : pourquoi pas à Nantes ?

Intermède: les gratuités existantes

Tout d'abord, au sein même du domaine des transports publics, il existe différents types de gratuités. Comme nous l'avons vu précédemment, la gratuité peut être totale pour tous, ou bien uniquement pour les résidents. Elle peut aussi s'appliquer qu'à certaines catégories de population, étudiants, personnes âgées, personnes à bas revenu ou sans emploi... C'est d'ailleurs aujourd'hui le cas à Nantes avec la tarification solidaire, qui concerne *« tous les foyers dont le quotient familial est inférieur ou égal à 600. [...] Le niveau de quotient familial détermine ensuite le taux de réduction qui sera ensuite appliqué sur les abonnements TAN souscrits pour chacun des membres du foyer qui le souhaite (compris entre la gratuité et -50%) »*, comme il est expliqué sur le site nantesmetropole.fr. Le problème de ce type de tarification, au-delà du fait que les démarches administratives pour les obtenir sont souvent assez lourdes, c'est que, comme nous l'avons vu précédemment, cela a tendance à « ficher » les personnes défavorisées, qui se sentent ainsi stigmatisées. De plus, on nous explique, toujours sur le site internet de Nantes Métropole, que *« La tarification solidaire permet ainsi de moduler le prix payé par l'usager en fonction des ressources perçues par le foyer auquel il appartient. »* On peut considérer effectivement que cela permet de moduler le prix pour les bas revenus. Mais qu'en est-il de ceux qui ne peuvent pas bénéficier des tarifs préférentiels ni de la gratuité, mais qui ne sont pas forcément aisés ? En fait, tout ceux qui ne font pas parti de cette tranche vont payer le même prix, qu'ils soient aisés ou qu'ils fassent partie de la classe moyenne. Est-ce bien là une façon de « moduler le prix payé par l'usager en fonction des ressources perçues par le foyer auquel il appartient » ? A l'inverse, on peut dire que rendre les transports totalement gratuits réalise cette fonction. Puisque plutôt que d'avoir un prix fixe pour toute une tranche de la population, ce qui est inéquitable, les transports seront financés (en partie) par les impôts et donc mieux échelonnés. Les personnes qui peuvent payer doivent payer ? Effectivement, elles le feraient en contribuant plus ou moins à la collectivité en fonction de leurs revenus. En ce sens, rendre les transports collectifs entièrement gratuits est donc plus juste que de procéder à une tarification solidaire, qui reste tout de même louable.

Il existe aussi des gratuités partielles par zonage. Par exemple à Seattle (600 000 habitants), les transports en commun sont gratuits uniquement dans un rayon de 4-5km autour du centre-ville. Ceci permet de fluidifier la circulation des bus durant les heures de pointe, car les usagers n'ont plus

besoin d'acheter ou de valider un ticket à la montée. Le problème de ce type de gratuité, c'est qu'elle profite surtout aux personnes les plus aisés, car seules celles-ci peuvent se permettre de vivre dans le centre-ville.

Ensuite, il existe des gratuités par lignes pour favoriser certaines d'entre elles. Comme par exemple à Ann Arbor dans le Michigan où certaines lignes étudiantes sont gratuites afin d'aider ceux-ci pour venir à l'université.

Enfin, les événements de pic de pollution récents à Paris nous montrent que la gratuité des transports collectifs peut être pris comme une solution d'urgence afin d'inciter les automobilistes à laisser leur voiture au garage.

Ensuite, d'autres services publics sont parfois gratuits. A commencer bien sûr par l'école publique. D'ailleurs cela ne choque aujourd'hui plus personne de parler de « gratuité » de l'école, alors que l'on discute bien ici du même type de gratuité que pour les transports publics : assimilée plutôt au libre accès. Sur le site eduscol.education.fr on retrouve le fondement du principe de gratuité pour l'école publique : *« Le principe de gratuité de l'enseignement public, posé dès 1881 pour le premier degré a été érigé en principe constitutionnel par le préambule de la Constitution de 1946. Il exige que les activités d'enseignement qui se déroulent dans les établissements scolaires ne soient pas à la charge des parents d'élèves. Il s'agit d'un principe absolu, qui concerne, pendant toute la durée de la scolarité, l'ensemble de la prestation d'enseignement, c'est-à-dire, l'enseignement proprement dit, les activités obligatoires liées à cet enseignement et la fourniture du matériel collectif nécessaire à cet enseignement. Code de l'éducation (articles L.132-1 et L. 132-2) »*. Ainsi, *« il s'agit de respecter l'égalité de tous devant le savoir dans le respect des valeurs de la République en facilitant la fréquentation de l'école dans le contexte d'une scolarisation massive. »* Maintenant que nous avons l'accès à l'éducation pour tous, pourquoi ne pas imaginer l'accès à la mobilité pour tous ? La mobilité n'est-elle pas devenue quelque chose de tout à fait capital de nos jours ? Imaginez pouvoir vous déplacer librement et gratuitement dans une ville, dans une région ou même un pays. Imaginez tout ce que cela pourrait influencer sur notre travail, nos loisirs, nos vacances, nos relations amicales ou amoureuses à distance... On retrouve d'autres services gratuits un peu partout en France, des festivals, des musées, des médiathèques... Mais aussi des biens comme l'eau à Roquevaire, où celle-ci se distingue en trois catégories de quantité, l'eau vitale, l'eau utile et l'eau de confort, la première étant gratuite.

Enfin, avec l'apparition d'internet on a pu observer une diffusion gratuite de la connaissance. Notamment avec la création de logiciels libres,

qui sont le fruit d'un travail commun entre des individus partout dans le monde et qui permettent l'accès aux usagers à des fonctionnalités similaires aux logiciels payants. De plus internet permet la rediffusion gratuite de connaissances et d'informations. Ce qui est tout à fait profitable notamment dans le domaine scientifique. Cela permet d'avancer bien plus vite dans les recherches. Il est important de préciser de plus que ce mémoire se base sur de nombreux ouvrages qui sont disponibles gratuitement sur internet. L'objet « livre », lui, reste payant, mais le texte, et l'idée qui en ressort, se partage gratuitement afin de profiter à l'ensemble de l'humanité.

Nous avons parlé précédemment des « choses » gratuites. Mais il reste la grande famille, gratuite elle aussi, mais cette fois-ci d'un autre type, que sont les interactions sociales. Prenons l'exemple d'un achat dans un magasin, au moment du passage en caisse, on pourrait juste effectuer la transaction : l'échange de l'objet contre son prix. Pourtant l'interaction ne s'arrête pas là et on échange un bonjour, un regard, un sourire avec le caissier ou la caissière. Cet échange n'a pas de prix, il est donc gratuit. Et c'est bien cela qui fonde notre humanité. C'est d'ailleurs, à mon sens, le grand danger des caisses automatiques où l'interaction sociale disparaît...

Ainsi, aux phrases préconstruites « *rien n'est gratuit* » et « *tout ce qui est gratuit n'a pas de valeur* », nous pourrions donc répondre que si, beaucoup de choses sont gratuites. Et pour reprendre l'exemple des livres, qu'est ce qui a le plus de valeur ? Le livre en lui-même ou son contenu ?

II. Les conditions de la gratuité: comparaison avec Nantes

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

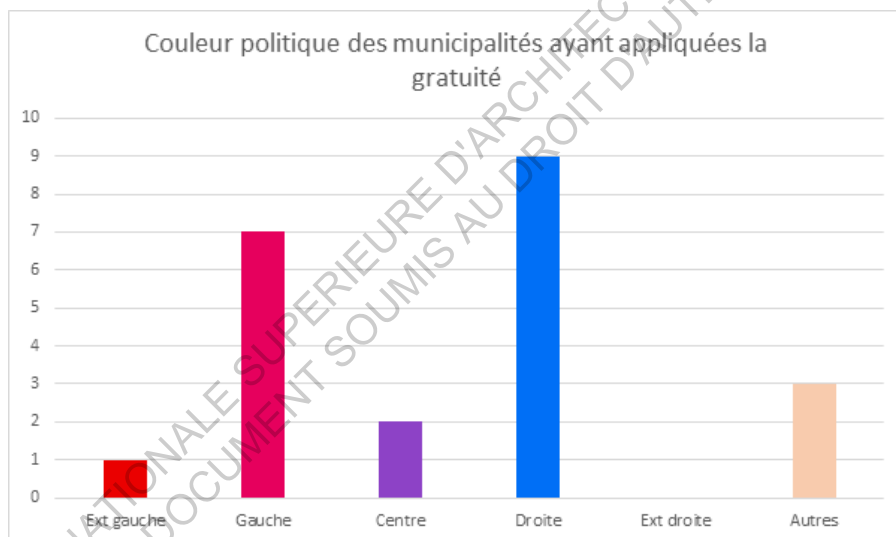
Les cas étudiés dans la première partie nous ont montré que la possibilité d'application de la gratuité dépendait à priori de plusieurs facteurs : La question de la volonté politique est bien sûr prépondérante. C'est une condition nécessaire afin de lancer un projet de gratuité et les trois cas étudiés sont représentatifs de trois choix politiques assez forts. Ensuite on a vu que la fréquentation était à surveiller, afin d'éviter la surcharge avec l'augmentation de celle-ci, liée à la gratuité. Pour cela il est possible d'utiliser des cellules compteuses à l'entrée des véhicules. Pour ce qui est du financement, les trois cas étudiés avaient un taux de couverture des dépenses (R/D) assez bas. Il est en effet plus facile de supporter le surcoût de la gratuité quand ce taux est faible car les recettes ne représentent pas une grande partie du budget. Enfin, nous avons vu avec le cas de Tallinn, que la gratuité fonctionnait mieux avec un réseau déjà performant. Rappelons que les résultats peu convaincants en terme de report modal dans la capitale Estonienne peuvent s'expliquer notamment par un recouvrement de la population assez faible, de l'ordre de 78%.

Dans cette partie nous allons étudier les critères de volonté politique, de performance du réseau et du coût de la gratuité. Nous nous appuierons sur les différents réseaux gratuits en France ainsi que sur la première partie, et comparerons Nantes aux autres grandes métropoles Françaises.

1) Un choix politique

a) La gratuité est sans étiquette

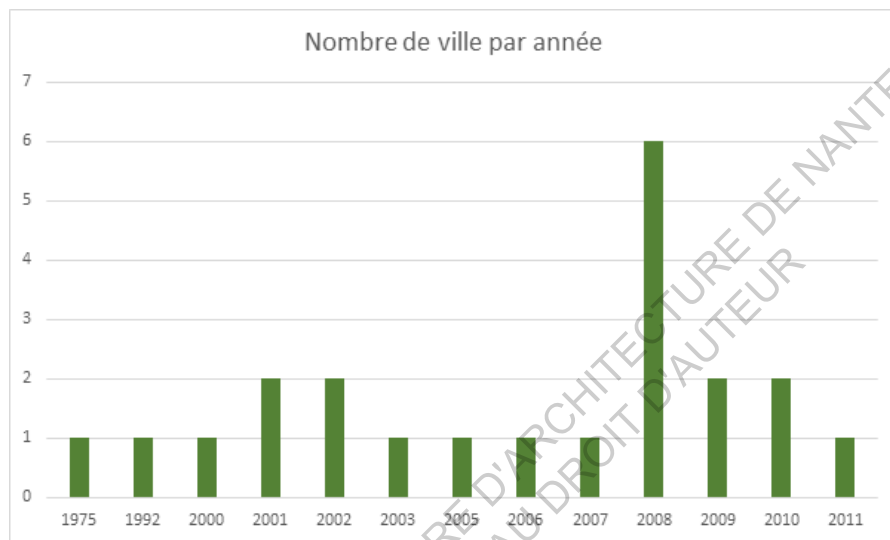
Contrairement à ce que l'on pourrait penser, la gratuité n'est pas forcément une mesure de gauche. Elle est peut-être plus souvent revendiquée de ce côté, mais en réalité, lorsque l'on compare l'ensemble des réseaux gratuits en France et que l'on observe les différents partis politiques qui ont mis en place cette mesure, on remarque qu'il y en a plus faisant partie de la droite. En effet, comme le montre le graphique suivant, neuf villes ont adopté la gratuité sous une municipalité de droite, contre sept de gauche, deux du centre et une d'extrême gauche (Aubagne).



Les motivations pour la gratuité des transports publics sont très diverses : environnementales, sociales, économiques (redynamisation du centre-ville par exemple ou la valorisation de l'économie locale)... Les objectifs étant variés, cela permet que tous les bords politiques se rejoignent autour d'une même mesure. C'est d'ailleurs ce que l'on a observé dans l'agglomération d'Aubagne, avec Aubagne, qui était d'une municipalité communiste qui s'est entendue avec les autres communes qui étaient de bords différents.

De plus, on peut remarquer que cette mesure s'inscrit souvent dans des promesses de campagne et permet peut-être au candidat de gagner. En effet,

lorsque l'on observe les dates à laquelle la gratuité a été appliquée dans ces différentes villes, 55% d'entre elles l'ont mise en place l'année d'une élection (les dernières élections municipales ont eu lieu en 2001 et en 2008) ou l'année suivant, comme l'atteste le graphique suivant.



b) Un sujet qui fait débat

La gratuité des transports en commun est un sujet qui revient souvent dans le débat public. Pour se positionner par rapport à celle-ci, l'UTP¹ et la FNAUT² se sont accordés sur la rédaction d'un document en 2014: « *Pour un développement durable du service de transport public, non à la gratuité totale.* » Ce document donne dix arguments qui, selon ces deux organismes, prouvent que la gratuité n'est pas une bonne idée. Nous allons revenir sur

1. D'après l'UTP.fr : « L'union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public et les entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) en France. Elle a pour mission principale de les représenter et défendre leurs intérêts collectifs auprès des pouvoirs publics locaux, nationaux et européens, de leurs partenaires et de promouvoir l'image des professions représentées. »

2. D'après fnaut.fr : « La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) a été créée en 1978. Association de consommateurs agréée, la FNAUT conseille et défend les usagers de tous les modes de transport et les représente auprès des pouvoirs publics et des entreprises de transport. » La FNAUT a deux objectifs : « faciliter les déplacements de tous, en particulier des personnes non motorisées ; promouvoir une politique des transports de personnes et de marchandises compatible avec un développement soutenable »

certains d'entre eux.

Mais d'abord, nous pouvons questionner le fait que deux organismes, qui devraient être plus ou moins opposés, l'un du côté des entreprises de transports (UTP) et l'autre du côté des usagers (FNAUT), se rejoignent pour la rédaction de ce document. A ce sujet, nous pourrions remarquer, d'une part, que l'actuel président de la FNAUT depuis 2015 était anciennement le délégué général de l'UTP. D'autre part que l'ancien président de la FNAUT, Jean Sivardière, qui est en partie à l'origine de ce texte, est favorable à la mise en concurrence des transports publics. Ce qui n'est effectivement pas en accord avec une gratuité totale. Je me permettrais, personnellement, de douter de l'impartialité de ce document.

Le premier argument permet aux deux organismes de se positionner assez clairement et revient sur un sujet que nous avons déjà abordé au cours de ce mémoire :

« 1. *La gratuité n'existe pas* ». Au-delà du fait que c'est un argument principalement idéologique, qui ne fait pas franchement avancer le débat et qui peut facilement être remis en question en remplaçant simplement « gratuité » par « libre accès », ils ajoutent : « *Dans la mesure où la contribution des employeurs (versement transport) est plafonnée, c'est celle des contribuables (impôts locaux) qui augmentera substantiellement avec la décision de mettre en place la gratuité d'un réseau de transport public.* » Pourtant, rappelons qu'Aubagne, Tallinn ou Niort forment déjà trois contre exemples, car aucune d'entre elles n'a effectué d'augmentation d'impôts locaux et ne prévoit d'en faire. De plus, Niort, qui est effectivement au taux plafond pour son versement transport, ne fait, en fait, pas participer le contribuable puisque la totalité des dépenses liées aux transports publics est couverte justement, par la cotisation des entreprises.

En second argument, ils indiquent que « 2. *La gratuité totale n'est pas favorable au développement de l'offre de transport public.* ». À cela ils précisent : « *Avec le ralentissement du produit du versement transport, ce sont les budgets des autorités organisatrices urbaines qui vont être davantage mises à contribution pour financer l'offre de transport public.* » Nous verrons pourtant plus loin, qu'en tout cas pour la métropole nantaise, le produit apporté par la cotisation des entreprises n'a eu de cesse d'augmenter ces dernières années. Cependant cela peut effectivement dépendre des réseaux.

En troisième argument, ils expliquent que « 3. *La gratuité totale n'est pas favorable au développement de l'offre de transport public* ». Ce qui sous-entend qu'elle est plutôt défavorable. Or celle-ci n'a pourtant pas empêché Aubagne d'ouvrir sa ligne de tram.

Ensuite, en cinquième argument, « 5. *La gratuité totale n'est pas la meilleure forme d'équité sociale* ». Nous avons déjà abordé cette question dans l'intermède, qui montrait qu'au contraire la gratuité totale était sûrement plus équitable que la mise en place d'une tarification solidaire.

En sixième argument, ils affirment que « 6. *La gratuité totale n'est pas favorable au développement durable* ». Ils ajoutent que « aucune étude n'a, à ce jour, démontré que la gratuité totale du transport urbain encourageait un report modal massif et durable de la voiture particulière vers les transports publics, contrairement à l'investissement dans l'amélioration de la performance du réseau. » Certes, comme nous l'avons vu dans la première partie, le report modal de la voiture vers les transports à Tallinn était assez faible. De plus, comme l'agglomération d'Aubagne a profité de l'application de la gratuité pour en plus améliorer son réseau, il est difficile de juger lequel des deux a le plus favorisé le report modal, qui, rappelons le, représentait tout de même 5000 trajets en voiture en moins par jour. Mais affirmer qu'aucune étude n'a traité du sujet du report modal c'est aussi faire une grosse impasse sur le rapport de l'ADEME³ « *La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts* » rédigé en 2007. Ce rapport étudie les agglomérations de 50 à 100 000 habitants ayant appliqué une gratuité totale ou partielle de leur réseau. On pourra notamment prendre l'exemple de Châteauroux qui, après le passage en gratuité de son réseau, a observé un report modal de 1,1% de la voiture vers les transports, soit 3000 déplacements en voiture par jour en moins ! À l'inverse de ce qu'avance le document de l'UTP et de la FNAUT, ce rapport nous indique que la gratuité a des « impacts environnementaux très positifs »⁴.

En septième argument : « 7. *La gratuité totale peut altérer la perception de la valeur du service* ». Nous passerons sur la suite qui précise que « ce qui est gratuit n'a pas de valeur », car nous avons déjà traité cette question. Effectivement, il est difficile d'évaluer la vraie valeur du service lorsque celui-ci est totalement gratuit. Mais le problème vient-il vraiment de la gratuité en

3. D'après ademe.fr : « L'Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) participe à la mise en œuvre des politiques publiques dans les domaines de l'environnement, de l'énergie et du développement durable. Elle met ses capacités d'expertise et de conseil à disposition des entreprises, des collectivités locales, des pouvoirs publics et du grand public, afin de leur permettre de progresser dans leur démarche environnementale. L'Agence aide en outre au financement de projets, de la recherche à la mise en œuvre et ce, dans les domaines suivants : la gestion des déchets, la préservation des sols, l'efficacité énergétique et les énergies renouvelables, les économies de matières premières, la qualité de l'air, la lutte contre le bruit, la transition vers l'économie circulaire et la lutte contre le gaspillage alimentaire. »

4. CORDIER, Bruno. *La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts*. 2007. p. 150

elle-même ? Sachant que les transports sont déjà en partie financés par les collectivités locales et que l'usager ne paie généralement qu'entre 10 et 15% du prix du ticket, en quoi le fait de payer qu'une faible partie du billet lui permet-il de se rendre compte de la valeur réelle du service ? Au contraire, est-ce que cela ne peut pas biaiser l'opinion de l'usager et faire que celui-ci pense payer la totalité du billet ? Personnellement, avant d'avoir commencé à travailler sur ce mémoire, je ne me rendais pas forcément compte que les transports publics étaient financés en grande partie par la collectivité. Je ne m'étais jamais vraiment posé la question, mais j'aurais pu imaginer que ce que je payais correspondait bien à la valeur du service. C'est à mon avis ce que peuvent penser certaines personnes. Le problème est le même pour les musées, les piscines... La question n'est donc, à mon avis, pas celle de la gratuité totale, mais plus de la communication avec les citoyens. De plus, le rapport de l'ADEME nous indique que « *plusieurs réseaux gratuits ont une bonne image et la gratuité y est même l'un des facteurs clés de la satisfaction des clients.* »⁵ et que « *il semblerait [...] que les réseaux gratuits n'observent pas plus d'incivilités que leurs homologues payants* »⁶. Ainsi, cette inquiétude face à l'image du service qui perdrait sa valeur semble infondée.

En neuvième argument, ils expliquent : « *9. La gratuité totale n'est pas une demande des utilisateurs des transports publics.* » Précisons, qu'aucune enquête n'est citée dans le document pour confirmer cette assertion. Par contre, ils n'hésitent pas à se citer eux-mêmes pour légitimer leur propos. En effet ils ajoutent : « *à ce titre, ces derniers [la FNAUT et l'UTP] ne sont pas favorables à la gratuité. La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) qualifie elle-même la gratuité de « fausse bonne idée »* ». Il y a effectivement d'autres préoccupations que le prix : la saturation du réseau, la qualité du service, l'offre... Pourtant, depuis que la gratuité a été mise en place à Aubagne, 93% des usagers sont satisfaits. Enfin, leur dernier argument, qui est, cette fois, véridique, est que « *10. La gratuité est difficilement réversible* ». Ils ne précisent pas pour autant pourquoi c'est le cas. D'après le rapport de l'ADEME, elle a effectivement tendance à augmenter les exigences des voyageurs. Les usagers semblent donc apprécier cette mesure et c'est sûrement pour cela qu'il est difficile de revenir en arrière.

Le rapport de l'UTP et de la FNAUT est donc très discutable. Il manque manifestement d'objectivité et surtout de justifications. Ceci montre

5. CORDIER, Bruno. *La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts.* 2007. p. 15

6. *Ibid.*

que le thème de la gratuité est aussi un sujet idéologique et qu'il est donc parfois difficile de faire la part des choses. D'un côté comme de l'autre, comme on l'a vu avec les élus de Tallinn. Il est d'ailleurs possible que certains passages de ce mémoire ne soient pas tout à fait objectifs, même si je m'efforce de l'être le plus possible.

c) Qu'en est-il de Nantes?

Un sujet déjà abordé dans le débat public

Lors des élections municipales de 2008, Benoît Blinneau, travaillant aujourd'hui à la mairie de Nantes, conduisait la liste modém. Dans son programme, il proposait la gratuité des transports publics, avec un objectif de report modal de la voiture vers les transports publics. Le but était ainsi d'améliorer la qualité de l'air dans la ville. Selon lui, il était possible de financer la gratuité par des affichages publicitaires dans les véhicules.

Lorsque je l'ai rencontré, il m'a expliqué qu'il était conscient de ne pas pouvoir gagner face à Jean-Marc Ayrault, qui conduisait la liste PS à l'époque. Il faisait en fait cette proposition surtout pour animer le débat public. Jean-Marc Ayrault s'y est totalement opposé en indiquant qu'il préférerait améliorer l'offre des transports plutôt que de les rendre gratuits.

Le point de vue de la SemiTan

Lors de mes recherches, j'ai eu l'occasion de rencontrer Pascale Guilbaud, la directrice commerciale de la SemiTan, qui m'a expliqué le point de vue de l'entreprise par rapport à la gratuité totale.

J'ai été très bien accueilli, malgré le fait qu'elle ne connaissait pas le sujet de notre entretien (elle n'avait été informée que du rendez-vous). Cela s'est un peu ressenti, au départ, car elle m'a semblé un peu désarçonnée. Elle a cependant posé les bases de l'entretien et de son opinion en m'indiquant, dès le début, que selon elle, « *tout ce qui est gratuit n'a pas de valeur* ». Suite à cela, elle s'est vite raccrochée au document de l'UTP et de la FNAUT que nous avons vu ensemble dans la partie précédente. Elle a repris les points un à un en les commentant, mais sans forcément apporter plus de précisions.

Même si le débat n'était pas fermé, elle m'a donc confirmé que la SemiTan était complètement opposé à la gratuité totale. Cependant, en voulant défendre le système payant, elle m'a offert un argument en faveur de la gratuité totale. En effet, lorsque l'on parlait de la tarification solidaire, elle m'a expliqué que, d'après une étude qu'ils étaient en train de réaliser, « *parmi les personnes qui sont dans la tranche gratuite, la plupart serait prête*

à payer une petite somme, de l'ordre de 5€ par mois. Mais ça serait une participation pour justement acter qu'elles sont comme les autres. » Cela rejoint ainsi ce que nous avons déjà abordé. Il est sûrement difficile, pour les personnes concernées par la gratuité, de devoir chaque année prouver qu'elles sont en situation précaire. Mais une tarification réduite plutôt que la gratuité ne permet pas vraiment d'acter que ces personnes sont « *comme les autres* », puisque justement elles ne paient pas le même tarif que les personnes non-concernées par la tarification solidaire. A l'inverse, la gratuité totale permet justement de diluer cette gêne, puisqu'elle met tout le monde sur le même plan.

La politique de la SemiTan met donc de côté l'idée de la gratuité totale des transports collectifs. Elle n'a cependant pas de pouvoir décisionnaire sur la tarification, car ce sont les AOT (Autorités Organisatrices des Transports), ici Nantes Métropole, qui ont ce pouvoir.

La politique de déplacement de Nantes Métropole

D'après le PDU⁷, l'objectif global pour 2030 est de « *Contribuer à la dynamique et à l'attractivité du territoire en offrant les conditions d'une mobilité durable pour tous* »⁸. Deux des six enjeux du PDU sont particulièrement intéressants : « *la mobilité pour tous : proposer une offre de déplacements attractive et adaptée aux différents usagers et territoires : accessible, diversifiée, coordonnée.* » d'une part et « *les changements de comportements de mobilité : accompagner l'évolution des modes de vie, inciter à des pratiques de mobilité durable* »⁹.

Pour y arriver, Nantes métropole a cerné quatre leviers, dont on pourra en citer deux ici : « *L'offre de déplacements et la synergie déplacements urbanisme* » et « *inciter et accompagner le changement de comportement de mobilité* »¹⁰. et ce par l'information et la sensibilisation. Pour ce dernier, on pourra d'ailleurs remarquer que le PDU indique des objectifs ambitieux de report modal, comme l'indique les tableaux suivants¹¹.

7. D'après actu-environnement.com : « *Le Plan de Déplacements Urbains est une démarche de planification sur 10 ans, qui impose une coordination entre tous les acteurs concernés, pour élaborer un projet global en matière d'aménagement du territoire et des déplacements. Il constitue ainsi un outil cadre pour favoriser : Le développement harmonieux et maîtrisé du territoire ; L'émergence d'une culture commune sur les déplacements urbains et intercommunaux.* »

8. Plan de Déplacement Urbain, 2010-2015, perspectives 2030. p. 43

9. Ibid. p. 42

10. Ibid. p. 45

11. Ibid. p. 44

NANTES METROPOLE	Aujourd'hui	Objectifs 2030		Etape 2015
Marche	24 %	30 %	67 %	25 %
Vélo	2 %	12 %		4 %
Transports collectifs	15 %	16 %		15 %
Voiture passager	10 %	9 %		9 %
Voiture conducteur	47 %	31 %	33 %	44 %
2 roues motorisés	2 %	2 %		2 %

INTÉRIEUR PÉRIPHÉRIQUE	Aujourd'hui	Objectifs 2030		Etape 2015
Marche	30 %	35 %	75 %	31 %
Vélo	2 %	15 %		4 %
Transports collectifs	17 %	18 %		17 %
Voiture passager	10 %	7 %		9 %
Voiture conducteur	39 %	23 %	25 %	37 %
2 roues motorisés	2 %	2 %		2 %

EXTERIEUR PÉRIPHÉRIQUE	Aujourd'hui	Objectifs 2030		Etape 2015
Marche	13 %	18 %	50 %	14 %
Vélo	2 %	7 %		3 %
Transports collectifs	11 %	12 %		11 %
Voiture passager	10 %	13 %		10 %
Voiture conducteur	61 %	47 %	50 %	59 %
2 roues motorisés	3 %	3 %		3 %

D'après ces différents tableaux, on peut observer que l'objectif de report modal est surtout un transfert de la voiture vers les modes doux, c'est-à-dire le vélo et la marche. Avec comme ambition, sur l'ensemble de la métropole d'une diminution de 16% de part modal pour les véhicules motorisés, et une augmentation de 10% pour le vélo, d'ici à 2030. Tandis que pour les transports collectifs il n'y aurait qu'une augmentation de 1%. On voit donc clairement ici que la marche et le vélo seront les modes privilégiés dans les années à venir, ce qui peut s'expliquer par le fait que ce sont aussi les modes de déplacements les moins coûteux pour la collectivité, et bien sûr les moins polluants.

Ainsi, même si le PDU dévoile une vision plus de développement de l'offre pour les transports collectifs et de mise en avant des modes doux, la gratuité totale des transports en commun n'est pour autant pas en désaccord avec la politique de la métropole. Au contraire, elle pourrait répondre à certains enjeux du PDU, comme « la mobilité pour tous » par exemple.

2) Un réseau performant avant tout

Comme nous l'avons déjà dit précédemment, la réussite de la gratuité totale des transports en commun dépend surtout des objectifs visés. Pour ce qui est des objectifs environnementaux, nous allons voir que la gratuité ne suffit pas en soit, et doit s'accompagner d'un réseau performant ou d'une amélioration de l'offre.

a) Retours d'expériences

Tout d'abord, à Aubagne, si la gratuité a aussi bien marché, en terme de report modal (5000 trajets en voitures en moins par jour), c'est aussi parce que l'agglomération a profité de la mesure pour améliorer en même temps son offre. Il est d'ailleurs difficile de savoir lequel des deux phénomènes a le plus favorisé ce transfert. Il est probable que les deux y aient contribué et que leurs effets se soient démultipliés.

De même, à Niort, ils ont effectué un réajustement de l'offre avant de mettre en place la gratuité. Et comme l'expliquait Sébastien Forthin : « *Pour moi la gratuité n'est pas une solution en soit pour faire du report modal.* »

C'est d'ailleurs ce que nous avons pu observer à Tallinn. En effet, le report modal a été beaucoup plus faible que ce qu'espéraient les élus. Ceci peut s'expliquer par le fait que seulement 78% de la population était couverte par

le réseau. A titre de comparaison, à Niort, 98% de la population est couverte. On peut en effet facilement imaginer que, si une personne a l'habitude de prendre sa voiture et que les transports ne passent pas à proximité de chez elle, même si ces derniers deviennent gratuits, elle n'abandonnerait pas son automobile.

Enfin, le rapport de l'ADEME explique, après l'étude de 6 réseaux dont celui de Châteauroux, que « *Les tarifs privilégiés, voire la gratuité, dont bénéficient de nombreux publics expliquent pour une bonne part le relatif succès des 6 réseaux étudiés. Toutefois, même si elle constitue un facteur très attractif, la gratuité ne suffit pas à faire le succès d'un réseau, dans un contexte de forte concurrence entre les modes.* »¹ Cependant, il est précisé dans le cas Châteauroux que « *la gratuité a eu un impact beaucoup plus fort sur la fréquentation que la restructuration du réseau* ».

Ainsi, la gratuité totale doit s'accompagner d'un réseau performant afin d'être la plus efficace possible. De cette manière, la population sera d'autant plus encline à laisser de côté la voiture au profit des transports publics, comme nous avons pu l'observer à Aubagne. Cette mesure ne doit surtout pas être appliquée en dépit d'une offre correcte, qui est un facteur nécessaire pour la réussite d'un réseau.

b) Qu'en est-il de Nantes?

La SemiTan c'est quoi ?

La SemiTan est une société d'économie mixte depuis 1979. C'est-à-dire qu'elle est détenue en partie par des acteurs publics (ici Nantes métropole) et en partie par des acteurs privés. Nantes métropole possède 65% des parts, 14,99% vont à la société Transdev, 10% revient au CCI (Chambre de Commerce et d'Industrie) et enfin 10% à la caisse d'épargne.

Elle est l'exploitant du réseau de transport de l'agglomération nantaise et elle est mandataire pour l'étude et le développement du réseau, les projets d'extension, l'achat de véhicules ainsi que la maîtrise d'ouvrage déléguée de construction.

En 2016, elle comportait au total 1859 salariés, dont 1193 conducteurs, 17 ACIC (agent de contrôle et d'informations clientèle), 191 agents techniques, 27 conseillers commerciaux, 61 agents administratifs, 285 agents de maîtrise et 67 cadres.

1. CORDIER, Bruno. *La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts.* 2007. p. 150

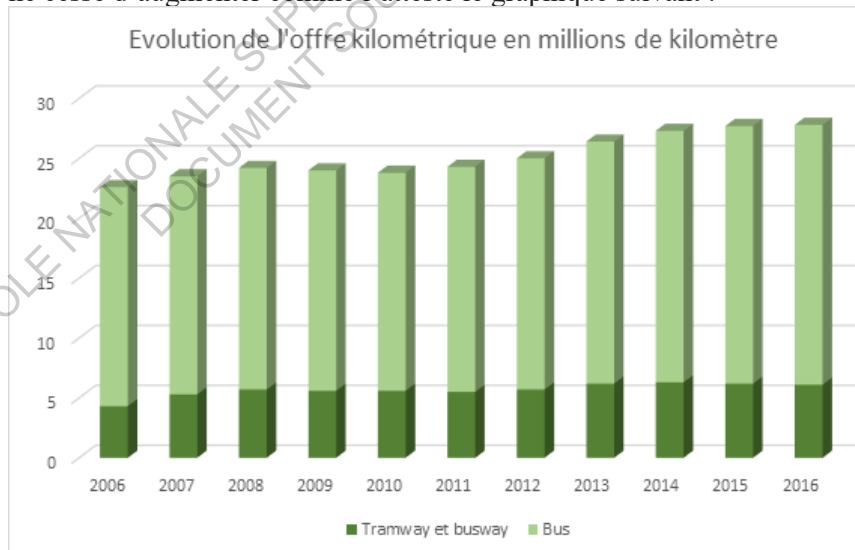
Une offre conséquente, en voie de développement

Le réseau est composé de 3 lignes de tramway (43km), 1 ligne de Busway (7km), qui correspond à un BHNS (Bus à Haut Niveau de Service), 7 lignes Chronobus (70km) et 46 lignes de Bus. Le PDU définit le Chronobus comme étant « *un service de bus de haute performance, grâce à des aménagements spécifiques : une régularité avec des temps de parcours proches entre les heures de pointe et les heures creuses ; des fréquences de 6 à 8 minutes en heures de pointe et de 10 à 12 minutes en heures creuses ; une vitesse commerciale améliorée par rapport aux lignes de bus classiques ; une amplitude de service sur la journée proche de celle des lignes de tramway et busway ; une permanence de service durant toute l'année ; un label de qualité de service, une accessibilité améliorée ; une identification des lignes labellisées « chronobus ».* Le réseau de ligne chronobus complète le maillage des lignes de tramway et busway, l'ensemble constituant le réseau structurant de transports collectifs de l'agglomération. »

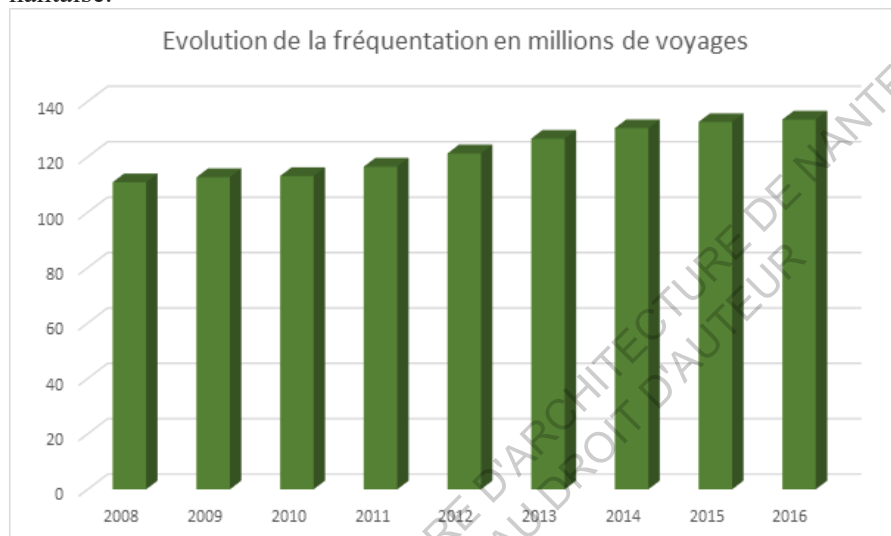
En plus de cela, la SemiTan gère aussi 58 parkings relais P+R, une navette aéroport-centre-ville et un service de navettes fluviales.

Le parc est composé, quant à lui, de 493 véhicules au total, dont 91 tramways, 23 busway, 347 bus et 32 minibus. L'âge moyen de ceux-ci est de 20.1 ans pour les tramways et 13.2 ans pour les bus.

D'après une enquête décrite dans le PDU, 94% des usagers sont satisfaits de l'offre de transport en commun. On pourra constater de plus que cette offre ne cesse d'augmenter comme l'atteste le graphique suivant :



Ce développement de l'offre, a pour conséquence, une hausse continue de la fréquentation d'environ 2%, comme on peut l'observer dans la figure suivante. Bien sûr, cette augmentation de la fréquentation est aussi due à la croissance démographique qui est d'environ 0.9% par an dans la métropole nantaise.



Ensuite, cette évolution de la fréquentation a tendance à rapprocher le réseau de sa saturation. Notamment sur les lignes de tram qui représentent 54% des voyages de l'agglomération. Comme l'explique Pascale Guilbaud : « *Ce qu'il faut se dire à Nantes, c'est qu'en gros, aux heures de pointes, donc entre 7h30 et 8h30-9h et entre 16h30 et 18h30, sur les lignes structurantes, que sont les lignes 1,2,3 et 4, on est vraiment quasiment à la capacité maximale.* »

Je n'ai pas pu obtenir de chiffres plus précis sur la saturation du réseau nantais. Mais il est vrai que, lorsqu'en deuxième année d'école d'ingénieurs, je vivais dans le centre-ville et que je devais prendre le tram de 8h pour me rendre à l'école, celui-ci était souvent bondé. Quoique, dans mes souvenirs, le tram juste avant était quant à lui souvent presque vide. Il serait intéressant de faire une étude plus approfondie de la saturation ; Voir aussi l'évolution depuis l'aménagement en double quai de l'arrêt Commerce. La SemiTan n'a elle-même pas encore fait cette étude.

Enfin, beaucoup de projet d'amélioration de l'offre sont en perspective, afin de mailler le réseau, pour le rendre plus performant, et de répondre justement à cette problématique de la saturation. Comme nous indique Pascale Guilbaud : « *C'est vrai qu'on a été sur une période où on a plutôt vécu sur*

les acquis et là il y a une vraie relance à nouveau de plans de transports, qui est quand même lié au développement de la ville. » Ainsi, comme le décrit le n°68 du « journal de la métropole nantaise » de mars/avril 2017, il est prévu : la connexion des lignes 1 et 2 au nord de Nantes (en 2021), l'amélioration des liaisons extra-périphériques (de 2020 à 2030), des nouvelles lignes chronobus au-delà du périphérique (en 2018), des busways électriques et plus grands (en 2018), le prolongement du busway au-delà du périphérique (en 2019), des nouvelles lignes de tram Nantes-Ile de Nantes-Rezé (en 2019), des tramways plus grands (en 2021) et enfin 7 nouveaux parkings P+R.

Les performances du réseau Nantais : comparaison avec les autres métropoles françaises

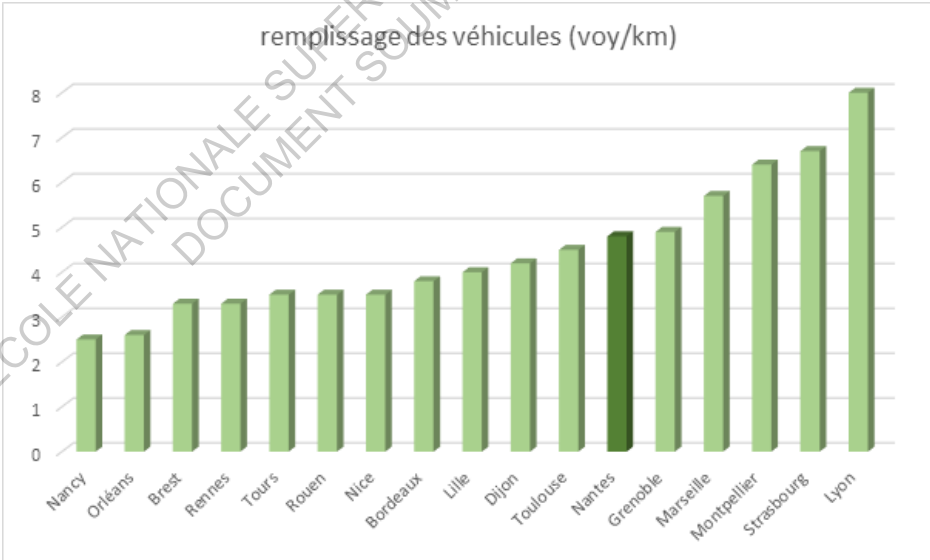
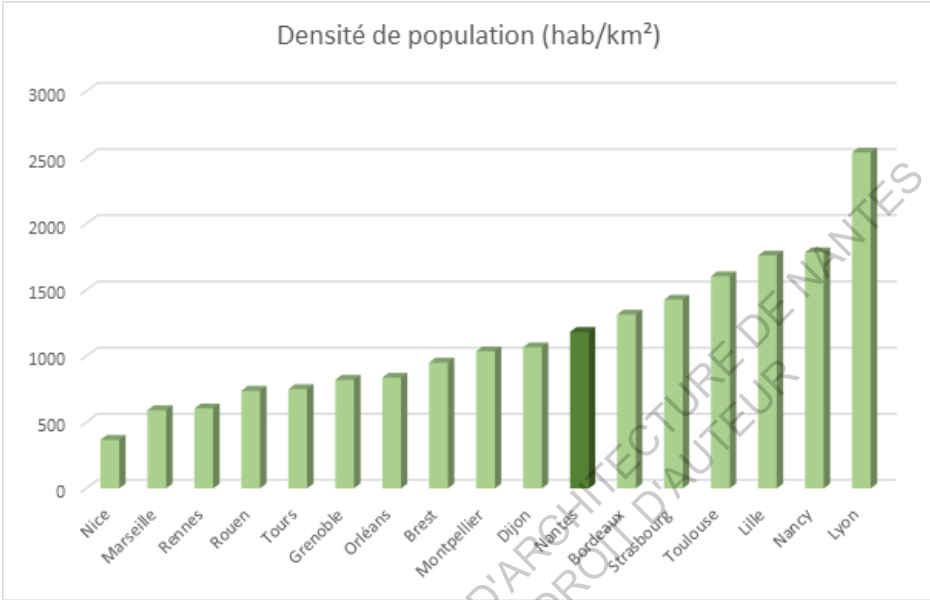
Il existe plusieurs indicateurs pour observer la performance d'un réseau. La couverture du réseau en est un premier, c'est-à-dire l'ensemble de la population qui se situe à moins de 800m d'un arrêt de tram, ou à moins de 500m d'un arrêt de Bus.

D'après Pascale Guilbaud, « *on couvre quasiment 100% de la population* ». Ainsi, une mise en gratuité à Nantes n'aurait pas le même problème qu'à Tallinn, dont le réseau ne couvrait que 78% de la population.

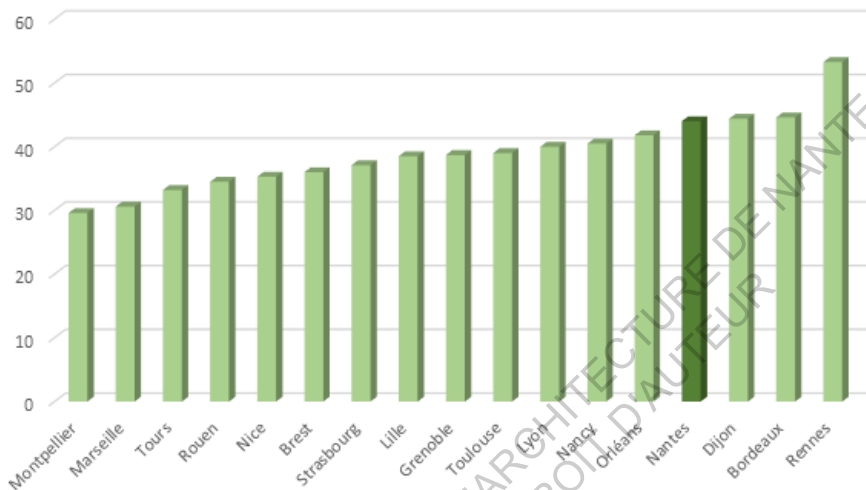
La densité de population en est un aussi, car plus la ville est dense et plus les transports profitent à beaucoup de personnes et sont optimisés. On peut associer à ce facteur celui du taux de remplissage des véhicules en voyages/km¹. Plus celui-ci est élevé, plus les véhicules sont remplis et donc plus le déplacement de ces derniers est rentabilisé. Cet indicateur peut aussi montrer une saturation du réseau si celui-ci est trop élevé. Ensuite, la vitesse d'exploitation des bus en km/h, qui correspond à la vitesse moyenne utile au voyageur, ainsi que l'offre en km/habitants, sont deux autres coefficients intéressants à étudier pour évaluer la performance d'un réseau de transports publics.

Avec les chiffres clés 2015 fournis par l'UTP, les graphiques suivants représentent la position de Nantes par rapport aux autres métropoles françaises pour chacun de ces moyens d'évaluations.

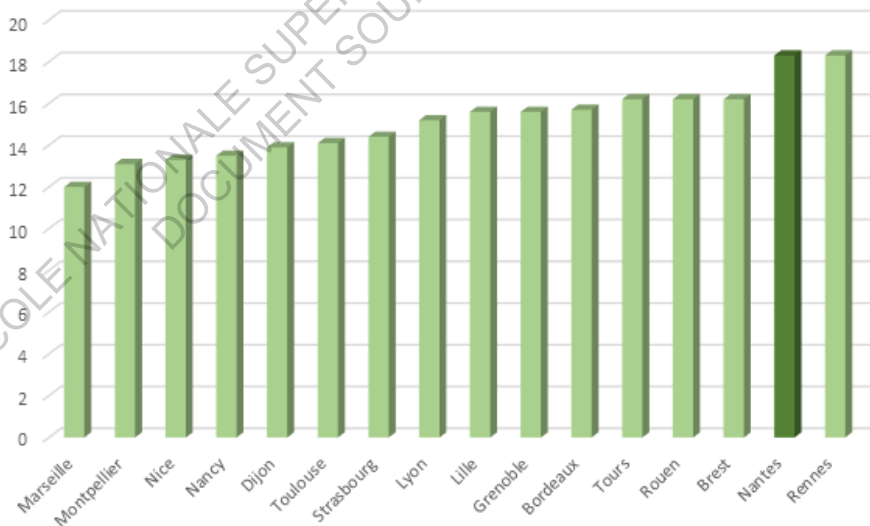
1. un voyage correspond à l'utilisation d'un transport pour un trajet. Par exemple, si on doit faire un changement pour se déplacer d'un point A à un point B, on comptera deux voyages. Tandis qu'on ne comptera qu'un seul « déplacement »



Offre (km/hab)



Vitesse d'exploitation bus (km/h)



On remarque d'après ces graphiques que Nantes se situe toujours en moyenne haute quel que soit l'indicateur. Pour la densité de population, celle de la métropole nantaise est de 1183 hab/km², légèrement au-dessus de la moyenne de 1139 hab/km².

En ce qui concerne le remplissage des véhicules, Nantes est à 4.8 voy/km comparé à une moyenne de 4.4 voy/km.

Pour ce qui est de l'offre, Nantes a un coefficient de 44 km/hab contre 38.9 km/hab en moyenne.

Et enfin, la vitesse d'exploitation des Bus de Nantes est de 18.3 km/h (égalité en première place avec Rennes), pour une moyenne sur toutes les métropoles de 15.1 km/h.

L'ensemble des données sont réunis dans un tableau en annexe.

D'après cette étude, on peut donc en conclure que le réseau de transports de l'agglomération nantaise fait partie des meilleurs réseaux de France.

3) Un coût de la gratuité variable selon les réseaux

a) Les coûts liés à la gratuité

Lorsque l'on en vient à la question du financement de la gratuité des transports publics, la première chose à observer est le taux de couverture, c'est-à-dire le rapport des recettes sur les dépenses (R/D). Ce taux représente ce que rapportent les recettes de la billetterie par rapport aux dépenses de fonctionnement, hors investissements. D'après le rapport de l'ADEME, ce coefficient est en moyenne de 34% en France. De plus, comme il est expliqué, « *Les réseaux ayant instauré la gratuité avaient pour la plupart des recettes de billetteries limitées. L'impact financier de la gratuité a donc été modéré.* »¹. En effet, plus le taux de couverture est faible et moins le coût de la gratuité totale sera élevé et donc plus il sera facile de rendre le réseau gratuit.

Ensuite, pour évaluer correctement le coût de la gratuité totale, il faut en déduire le coût de gestion de la billetterie. Et comme nous l'indique le rapport de l'ADEME, « *Les coûts engendrés par la billetterie étaient souvent élevés au regard des recettes commerciales. Par exemple, à Châteauroux, ces coûts étaient de 180 000€, soit près de la moitié des recettes.* »²

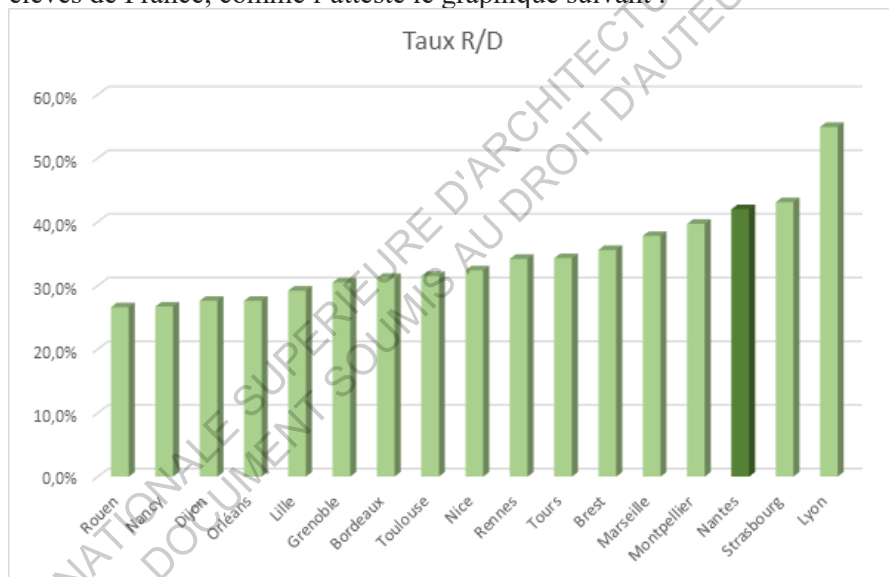
1. CORDIER, Bruno. *La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts*. 2007. p. 14

2. *Ibid.*

Enfin il y a des économies difficiles à évaluer mais non négligeables que l'on pourrait prendre en compte pour relativiser le coût de la gratuité. Notamment les externalités liées à l'usage de l'automobile. En effet « *Les coûts sociaux et environnementaux de la voiture étant très élevés, les mesures en faveur des transports en commun contribuent à limiter ces coûts* ». ³ Si le report modal est bien effectif grâce à la gratuité, cette dernière permet donc de faire des économies notamment en terme de santé publique, qui sont cependant difficile à évaluer et que nous ne prendrons donc pas en compte ici.

b) Qu'en est-il de Nantes?

Le réseau de Nantes métropole a l'un des taux de couverture les plus élevés de France, comme l'atteste le graphique suivant :



Ceci s'explique notamment par la tarification élevée, que nous détaillerons dans la partie suivante.

Les dépenses totales hors investissement en 2016 étaient de 159 923 000 €, dont 59% pour les frais de personnel. Les recettes s'élevaient, quant à elle, à 67 257 000 €, soit un taux de couverture de 42% environ.

Afin de faire une première évaluation du coût de la gratuité, il faut tenir compte du budget lié aux coûts de distribution. Ceux-ci représentent 5.6% du chiffre d'affaire. Le chiffre d'affaire étant de 158 334 000€, ce coût s'élève à 8 866 749€.

3. *Ibid.*

Pour ce qui est des coûts liés aux contrôles, et notamment ce qui correspond aux salaires des contrôleurs, on peut les compter ou non. Cela dépend si l'on considère que les contrôleurs seraient réorientés suite à la gratuité, plutôt qu'il y ait des suppressions de postes. Ces coûts représentent 3.9% du chiffre d'affaire, soit 6 175 026€.

Au final, le coût net de la gratuité (sans compter les éventuels investissements en cas de surcharge) serait de 58 390 000€ sans compter la suppression des contrôleurs et de 52 214 974€ avec.

Les données précédentes sont résumées dans le tableau suivant :

	+	-
Recettes		67 257 000 €
Billetteries	8 866 749 €	
Contrôleurs	6 175 026 €	
Coût avec économie contrôleurs		52 214 974 €
Coût sans économie contrôleurs		58 390 000 €

Le coût de la gratuité à Nantes s'avère ainsi assez élevé. Nous verrons dans la prochaine partie comment elle pourrait être financée.

Conclusion 2^{ème} partie

En conclusion, voici un tableau récapitulatif des points forts et points faibles de la métropole Nantaise pour une éventuelle mise en place de la gratuité totale de son réseau de transport collectif.

	Points forts	Points faibles	Remarques
Volonté politique	- La gratuité ne vient pas en désaccord avec les indications du PDU.	- La SemiTan est totalement opposé à l'idée de gratuité - La politique nantaise reste, à l'heure actuelle, principalement une politique d'augmentation de l'offre.	- Malgré son aversion pour la gratuité, la SemiTan n'a pas le pouvoir décisionnaire en termes de tarification.
Performance du réseau de transport	- Le réseau Nantais est l'un des plus performants de France.	- Certaines lignes, en particulier les lignes structurantes, sont proches de la saturation en heure pleine.	
Coût de la gratuité		- Le coût de la gratuité est assez conséquent. Le taux de couverture est en effet l'un des plus élevé de France.	

Intermède: la fraude

Une question culturelle

La fraude est un petit peu la bête noire des entreprises de transports en commun. Le taux de fraude diffère considérablement selon les pays, et la France, avec ses 8,9%, est la première dans le domaine. En effet, la moyenne des grandes capitales occidentales est seulement de 3.1%. À Nantes, le taux de fraude est de 9,7% tout confondu. (11,9% pour les trams et 5,6% pour les bus et chronobus). Selon Pascale Guilbaud, la directrice commerciale de la SemiTan, il faut compter environ 1 million d'euros de perte pour chaque point de fraude. Soit donc une perte de 9,7 millions d'euros. Selon elle, c'est une question culturelle, *« dans les pays nordiques, ils sont sur des taux de fraude qui sont quasiment à zéro. Parce que c'est culturel, on ne s' imagine pas utiliser les transports sans acheter un ticket »*. Il se trouve qu'en France la fraude est plutôt bien acceptée par les autres usagers. En effet, pour 52% des personnes interrogés par l'IFOP pour l'UTP, la fraude est acceptable.

De plus, on considère souvent qu'il est assez facile de frauder. A Nantes par exemple, bon nombre de mes amis ne s'embêtent pas à acheter des tickets et préfèrent guetter l'arrivée des contrôleurs pour ne pas se faire prendre. Ils paient de temps en temps une amende, mais généralement cela leur revient à moins cher que de payer un abonnement. La fraude serait donc le résultat de tarifs trop élevés ? (Nous étudierons la grille tarifaire nantaise plus en détail dans la prochaine partie) Ou est-ce parce que c'est trop facile et donc trop tentant ?

La France et la fraude c'est tout une affaire. Même les personnes les plus influentes s'y essaient, comme en atteste la photo bien connue de Jacques Chirac sautant par-dessus les tourniquets du métro parisien.

Les mutuelles de fraudeur

Afin de frauder sans avoir peur de se faire contrôler, certains ont trouvé la solution : les mutuelles de fraudeur. Le principe est simple, les gens se réunissent et cotisent une faible somme (7€ par mois par exemple), ils fraudent les transports en commun, et lorsqu'ils sont pris par les contrôleurs, ils piochent dans la cagnotte commune. Tout est basé sur la probabilité qu'il y aura moins de gens à se faire prendre que d'argent disponible dans la cagnotte. Le but premier étant d'éviter la prison pour les fraudeurs récidivistes. Car en effet, comme l'explique Martial Lepic dans sa lettre ouverte *« Luites sociales et entraides : l'exemple des mutuelles dans les transports »*, ce sont *« 7500€ d'amende et jusqu'à six mois de prison qui attendent le sans-ticket »*

cumulant plus de dix amendes impayées sur douze mois. »

C'est aussi une façon, certes anarchiste, de revendiquer la gratuité des transports en commun. On peut en effet prendre l'exemple de la RATP à Paris, le Réseau pour l'Abolition des Transports Payants. Ce collectif est né dans les années 2000. En plus de rendre les transports gratuits pour leurs membres, ils multiplient les actions, comme les blocages de portes dans le métro parisien afin de laisser passer les usagers. C'est grâce à eux que la gratuité pour les chômeurs a été obtenue à Paris. Et ils sont aussi à l'origine du livre « zéro euro = zéro fraude, transports gratuits pour toutes et tous ».

Enfin, Il existe même aujourd'hui des applications ou des sites internet communautaires, qui permettent de prévenir les fraudeurs de la présence de contrôleurs. Un peu à la manière des GPS, qui indiquent les radars fixes sur les routes.

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE LILLE
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

III. Nantes et la gratuité des transports publics

Nous l'avons vu, le coût de la gratuité totale serait assez élevé à Nantes. Reste à savoir comment elle pourrait être financée autrement que par une augmentation d'impôts locaux. Cette dernière serait en effet impopulaire auprès de la population, alors que selon Allan Alaküla, le maire de Tallinn, il est important d'avoir l'appui de la population pour une telle mesure. Qu'en est-il de Nantes ? La population nantaise revendique t-elle la gratuité ? Comment pourrait-on financer la gratuité à Nantes ?

1) Qu'en pensent les Nantais?

L'année dernière, une pétition a été lancée à destination de Johanna Rolland pour la gratuité des transports publics. Celle-ci (aujourd'hui fermée) a récolté 5490 signatures sur 7500. Elle a été lancée par Yves Ardil, ancien ouvrier, aujourd'hui engagé dans la vie politique à travers la France insoumise. Lorsque nous nous sommes rencontrés, il m'a expliqué que, selon lui, il faudrait appliquer la gratuité en parallèle de la mise en place de grands parkings, un peu à l'instar des P+R, en périphérie de la métropole. Afin que les personnes venant travailler à Nantes et vivant à l'extérieur, se garent dans ces parkings pour ensuite prendre les transports publics. Son objectif est plutôt environnemental. L'objectif étant qu'il y ait du report modal. Mais aussi économique, car selon lui cela permettrait de dynamiser le centre-ville. Il ajoutait d'ailleurs qu'il faudrait éclater les grands pôles commerciaux (comme atlantis), qui ont tendance à vider les centres villes et qui sont conçus avec l'usage de l'automobile.

Yves Ardil a l'intention de rencontrer la mairesse de Nantes en portant ce projet et semblait très motivé pour défendre ses propos. Peut-être réussira-t-il à faire rentrer l'idée au sein de la municipalité ?

Nous avons vu précédemment, que selon l'UTP et la FNAUT, le prix des tickets et abonnements n'est pas la première préoccupation des usagers. J'ai voulu vérifier ceci en créant un sondage diffusé sur internet à mes amis nantais par l'intermédiaire de facebook. Environ 362 personnes ont répondu à ce sondage. Celui-ci permet donc d'avoir une idée de ce que pensent les nantais, même s'il reste très discutable car les sondés sont en très grande partie des étudiants (91.4%).

Les résultats ont donc été les suivants : à la question « *qu'est-ce qui vous préoccupe le plus par rapport aux transports publics à Nantes ?* » la réponse a été de 46,4% le prix, contre 38,4% pour la fréquence/offre. Ce qui est selon moi le plus intéressant, c'est qu'à la question « *Qu'est ce qui, selon vous,*

préoccupe le plus la population nantaise par rapport aux transports publics ? », la réponse est cette fois de 55,5% en faveur du prix. On peut donc dire que les étudiants Nantais pensent majoritairement que la première préoccupation de la population est la tarification.

La dernière question du sondage était ouverte à toutes remarques. J'ai donc pu en constater quelques-unes intéressantes. Pour certains, l'idée de la gratuité des transports publics provoquait de l'enthousiasme : « *UN GRAND OUI POUR LES TRANSPORTS GRATUITS* », « *Transports gratuits !* ». Ou encore des exemples intéressants : « *vivant à Ann Arbor pour 6 mois, beaucoup de lignes de bus sont gratuites, et tous les possesseurs d'une carte étudiant ont accès à tous les bus sans frais* ».

J'ai aussi eu droit à des critiques par rapport au réseau ou au système de transports : « *Les abonnements sont trop longs à faire... Les prix grimpent d'années en années et la ponctualité ainsi que la sécurité sont de plus en plus à revoir.* » Ou encore sur la politique budgétaire de Nantes : « *La ville a clairement orienté son budget sur la culture plutôt que sur les transports, qui sont parmi les plus chers hors Paris... C'est une question de choix politique, croisé avec des réductions budgétaires régulières de l'état...* »

Dans tous les cas, la préoccupation de la tarification est souvent revenue dans les commentaires : « *Cette année je ne les ai absolument pas utilisés (à vélo même à -5°), car ils étaient trop chers, et que je ne pouvais pas encore demander la tarification solidaire.* » ; « *C'est trop cher :(* » ; « *Je suis très satisfaite des transports en l'état mais en restreins l'usage à cause du prix. Mon mari n'ayant pas d'abonnement, nous prenons la voiture pour aller à des endroits où le parking est gratuit, même si nous pourrions prendre les transports en 1er lieu. Ok pour les transports publics au lieu de la voiture mais pas à un tel prix.* » ; « *Les transports à Nantes c'est quand même stylé par rapport à la mierda en Colombie ! C'est propre ponctuel et rapide ! Le rêve. Mais sinon quand on habite en ville à Nantes le mieux c'est le vélo car économique, pratique, parfois plus rapide que le bus ou le tram, les pistes cyclables sont cools et en plus ça ne pollue pas ! Ah sinon j'avoue que je fraude énormément les transports en commun à Nantes. Quand il s'agit de faire quelques arrêts, oui, je trouve ça trop cher.* »

Ces remarques font ressortir beaucoup de notions intéressantes comme celle du report modal vers les transports mais « *pas à un tel prix* », ou encore l'usage du vélo comme moyen plus économique mais pas toujours agréable « *même à -5°* ». La dernière remarque nous permet tout de même de relativiser les transports à Nantes qui sont certainement très enviables comparés à d'autres pays.

Enfin, la métropole nantaise est aussi vue comme un bon terrain pour envisa-

ger ce genre de mesures : « *Plusieurs villes ont amorcé la gratuité des transports publics. Cela peut sembler difficile à mettre en place à première vue, mais je pense que le bénéfice rapporté par l'achat des tickets/abonnements peut rapidement être amorti par les coûts évités relatifs à l'utilisation massive d'un réseau efficace, facilitée par sa gratuité. Une ville en pleine transition comme la ville de Nantes me paraît propice à ce genre de mesures.* »

Ainsi il semblerait que la tarification soit tout de même l'une des préoccupations principales de la population nantaise (ou en tout cas des étudiants). Et que les tarifs élevés soient un frein à l'utilisation des transports collectifs. Mais est-elle si élevée que cela comparé aux autres métropoles ?

2) Une tarification plus basse en première étape?

Etant donné que le coût de la gratuité est assez conséquent à Nantes, à cause d'un taux de couverture de 42%, on pourrait imaginer en premier lieu une baisse drastique des tarifs. Et surtout qui favoriserait l'achat d'abonnements et donc un usage plus fréquent des transports publics.

Cela permettrait d'avoir des premiers résultats pour ce qui est de l'augmentation de fréquentation et éventuellement de report modal, car comme l'explique le rapport de l'ADEME « *de bons résultats peuvent également être obtenus avec la mise en place d'une tarification attractive.* »¹ De plus, ce serait un bon compromis car « *le passage à la gratuité totale est plus difficile pour les grandes agglomérations. [...] La mise en place d'une tarification attractive peut plus facilement être envisagée.* » Ainsi le coût serait moindre et pourrait même diminuer avec l'augmentation de la fréquentation.

a) Nantes: des tarifs élevés

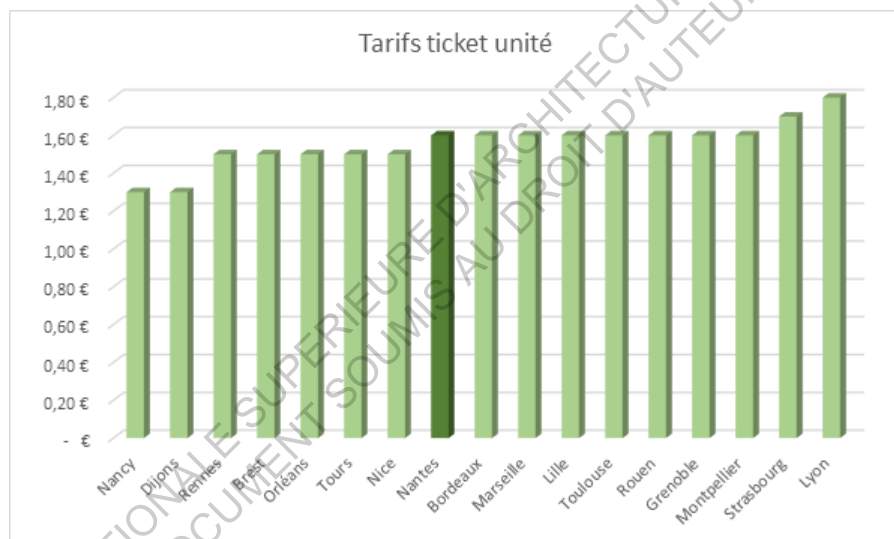
Depuis quelques années, la tarification ne fait qu'augmenter, ce qui est défavorable à l'usage des transports publics. Pour rappel, en 2011, le ticket à l'unité était de 1,50€ (contre 1,60€ aujourd'hui), l'abonnement mensuel plein tarif de 49,90€ (contre 64€ aujourd'hui) et l'abonnement annuel plein tarif de 480€ (contre 592€ aujourd'hui). On a donc pu observer une augmentation de 6,7% pour le ticket à l'unité, de 28,3% pour l'abonnement mensuel et de 23,3% pour l'abonnement annuel. Ce qui est étonnant car les

1. CORDIER, Bruno. *La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts.* 2007. p. 15

abonnements incitent à utiliser les transports plus régulièrement. Les augmenter équivaut donc à défavoriser l'usage régulier des transports collectifs et à favoriser l'achat de tickets à l'unité, qui sont plus chers pour l'utilisateur. De plus, on sait d'après le rapport de l'ADEME, que l'augmentation des prix des tickets et abonnements découragent la population à utiliser les transports.

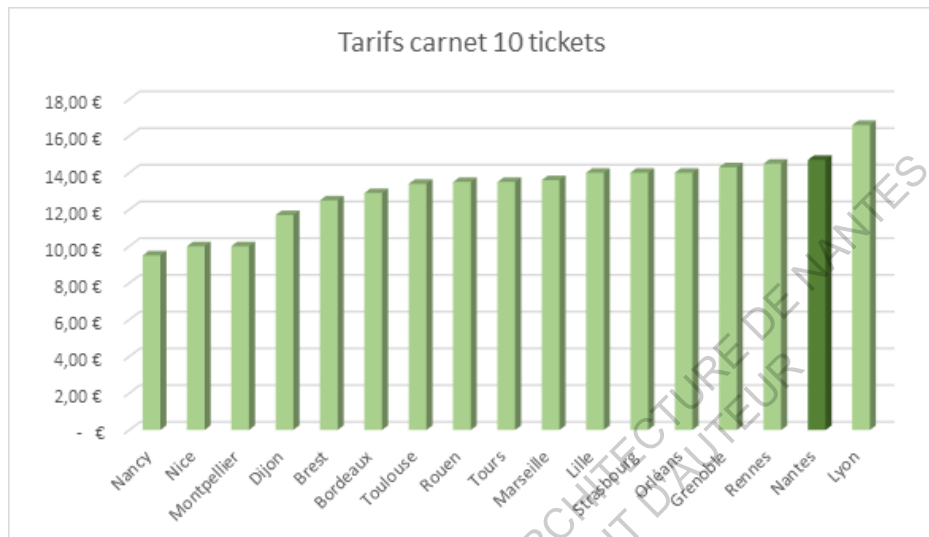
Comme nous le rappelle Pascale Guilbaud : « *C'est vrai que Nantes est considéré comme l'un des réseaux parmi les plus chers* ». C'est ce que j'ai voulu vérifier en comparant la tarification nantaise à celle des autres métropoles françaises.

Un ticket à l'unité dans la norme



Pour son ticket à l'unité, on peut remarquer que Nantes est juste au-dessus de la moyenne qui est de 1,55€. Le tarif le plus bas est celui de Nancy et Dijon, avec 1,30€, tandis que le plus élevé est celui de Lyon avec 1,80€.

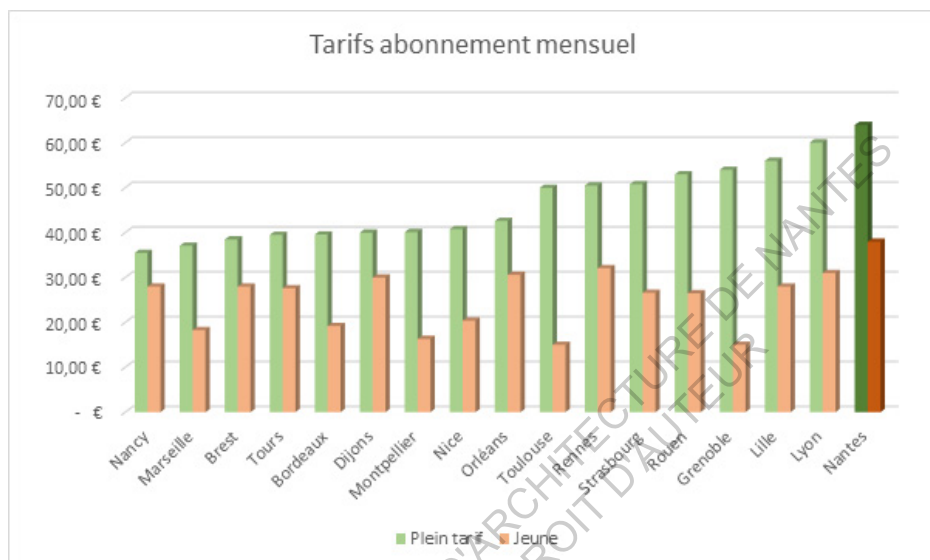
Un carnet de 10 tickets déjà beaucoup plus cher



On remarque ici que le carnet de 10 tickets à Nantes est le deuxième plus cher de France. On observe donc ici une mauvaise dégressivité. Avec son carnet à 14,70€, cela ne fait même pas économiser un ticket par rapport à l'achat de 10 tickets à l'unité. A l'inverse, toutes les villes qui, comme Nantes, proposent un ticket à l'unité de 1,60€, font économiser au moins un titre par rapport à l'achat de 10 tickets à l'unité. C'est Montpellier qui a la meilleure dégressivité avec un carnet à 10€, qui fait économiser presque 4 tickets !

La moyenne pour le carnet de 10 tickets est de 13,10€.

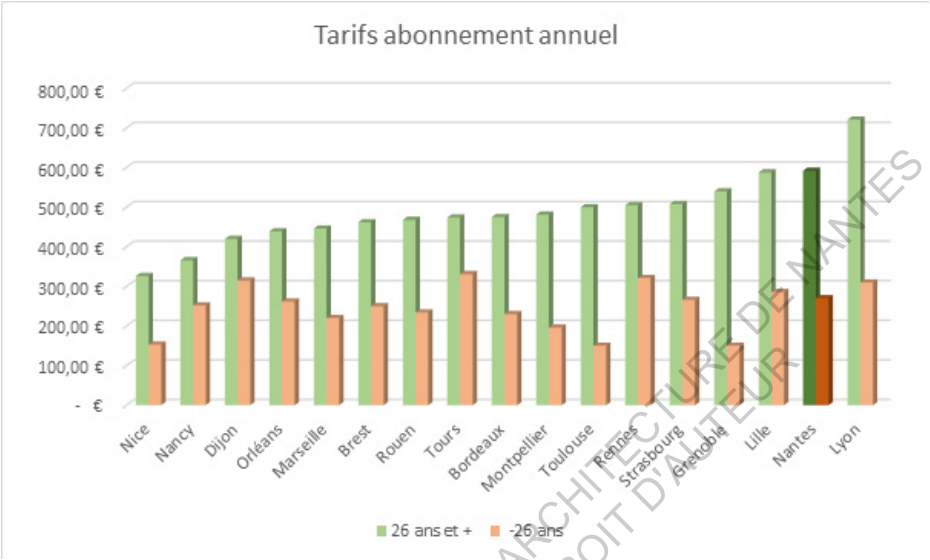
Un abonnement mensuel qui bat tous les records



Avec 64€ par mois pour l'abonnement mensuel, le réseau nantais se place loin en tête devant Lyon qui est à 60,10€. En moyenne, pour leur abonnement mensuel, les métropoles françaises appliquent une tarification de 46,60€. Nantes se place donc bien au-dessus. De même pour l'abonnement au tarif « jeune » qui est de 38€ à Nantes, contre 25,33€ en moyenne.

On observe là encore une mauvaise dégressivité, car il faut faire plus de 40 voyages par mois pour que l'abonnement mensuel (plein tarif) soit rentable. En comparaison, l'abonnement mensuel montpelliérain est rentable à partir de seulement 25 voyages.

Un abonnement annuel sur la lignée de l’abonnement mensuel



Nantes se place cette fois en deuxième position avec un abonnement annuel à 592€ derrière Lyon qui est à 721.20€. Elle est cependant toujours bien au-dessus de la moyenne nationale qui est d’environ 489€. On observe cette fois une meilleure dégressivité entre l’abonnement mensuel et l’abonnement annuel, car ce dernier est rentabilisé au bout de 9 mois environ. Le tarif « jeune » de 270€ n’est cette fois pas le plus cher, mais se place tout de même juste au-dessus de la moyenne qui est de 246,80€.

Le tableau suivant présente un récapitulatif des données précédentes, en comparant la tarification nantaise par rapport à la moyenne entre toutes les métropoles françaises.

		Nantes	Moyenne
ticket unité		1,60 €	1,55 €
carnet 10tickets		14,70 €	13,10 €
abonnement mensuel	plein tarif	64,00 €	46,60 €
	jeune	38,00 €	25,33 €
abonnement annuel	plein tarif	592,00 €	488,96 €
	jeune	270,00 €	246,80 €

Ainsi, la population nantaise a raison, ou en tout cas aurait raison, de s'inquiéter du prix des transports publics à Nantes, car en effet ils sont assez onéreux. C'est en fait le 2ème réseau le plus cher après celui de Lyon.

Mais ce qu'il est surtout important de remarquer, c'est la très mauvaise dégressivité des prix entre les tickets unités et le carnet de 10 tickets ainsi que les abonnements. Il y a deux soucis majeurs par rapport à cela. D'une part cela ne pousse certainement pas les personnes à prendre un abonnement pour se servir plus régulièrement des transports collectifs. D'autre part, cela porte préjudice aux « captifs », c'est-à-dire les personnes qui n'ont pas d'autres choix pour se déplacer que de prendre les transports publics. En effet, ceux qui prennent régulièrement les transports payent cher pour avoir un abonnement ou bien payent cher en n'en prenant pas et en achetant à la place des tickets à l'unité ou des carnets. Bien sûr il y a la tarification solidaire, mais tout le monde n'y a pas accès.

b) La tarification solidaire

Le 1er Janvier 2016, la tarification solidaire a évolué. S'appuyant autrefois sur le statut, « chômeur », « étudiant », elle se base aujourd'hui sur le quotient familial. En effet, pour des foyers dont le QF est compris entre 0 et 350, l'abonnement annuel Libertain est gratuit. Pour des foyers dont le QF est entre 351 et 500, les réductions vont de -70% à -80% et enfin pour un QF compris entre 501 et 600, la réduction est de -50% à -70%. Le problème étant l'effet de seuil qu'il peut y avoir entre le passage de la gratuité à la tarification supérieure.

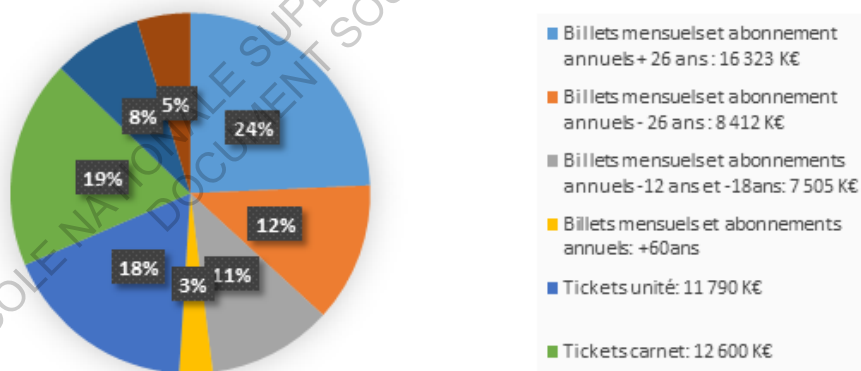
Afin d'avoir accès à cette tarification, il faut se munir d'une attestation CAF, d'un RIB, d'une carte d'identité, d'une photo d'identité et d'un justificatif de domicile, qu'il faut ensuite présenter à la mairie qui l'envoie à la TAN, pour qu'enfin cette dernière nous envoie notre carte. Et ceci est à renouveler tous les ans. La tarification solidaire est certainement une bonne chose, mais la démarche reste assez compliquée et lourde. Encore une fois, devoir régulièrement attester de sa précarité pour un foyer, doit être difficile.

c) Application d'une tarification attractive

Il pourrait donc être intéressant, en première étape, d'appliquer une tarification attractive afin de favoriser l'usage des transports d'une part, et de diminuer le taux R/D d'autre part, dans un objectif, à terme, de gratuité totale.

Pour cela, j'ai calculé approximativement le surcoût qu'engendrerait le passage de la tarification actuelle à une tarification que propose le rapport de l'ADEME. C'est-à-dire, un ticket à l'unité à 1€, ce qui est « *un montant simple à retenir et évitant le rendu de monnaie de la part du conducteur* »¹. Un carnet de 10 tickets de 6€, qui présente une « *forte dégressivité par rapport au ticket à l'unité, favorisant un usage plus régulier du réseau et évitant l'achat dans le bus.* »² Un abonnement mensuel de 15€, ce qui « *équivalait à 25 tickets en carnets de 10, ce qui rend l'abonnement très attractif* »³. Et enfin, un abonnement annuel de 120€, qui correspond à « *8 fois le prix de l'abonnement mensuel* »⁴. Pour le calcul, je me suis basé sur le graphique suivant, dont les chiffres sont disponibles dans le document « *les chiffres clés 2016* » de la SemiTan.

Composition des produits d'exploitation du réseau



1. CORDIER, Bruno. *La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts*. 2007. p. 160

2. *Ibid.*

3. *Ibid.*

4. *Ibid.*

Afin de pouvoir simplifier et résoudre le problème, il m'a fallu faire quelques hypothèses. Le résultat donne donc un premier aperçu plutôt qu'une valeur très précise. Les hypothèses ont été les suivantes : On suppose que le même nombre de titres et ce, dans chaque catégorie a été vendu après la mise en place de la tarification attractive. On suppose que, dans chaque catégorie, il y a 2 fois plus d'abonnements mensuels qu'annuels, ce qui d'une certaine manière, minore le résultat. Enfin on suppose qu'il y a autant d'abonnement - de 12 ans que de - 18 ans. Ces hypothèses sont arbitraires.

Le résultat est détaillé dans le tableau suivant :

	nombre de titres vendus	tarifs	total
tickets unité	7 356 234	1 €	7 356 234 €
carnets	855 582	6 €	5 133 492 €
mensuel	165 068	15 €	2 476 019 €
annuel	82 534	120 €	9 904 076 €
total			24 869 821 €
manque à gagner			42 387 179,04 €

Le coût pour passer à une telle tarification serait donc d'environ 42 millions d'euros. Auxquels on pourrait déduire les potentielles économies sur la simplification de la billetterie.

Le nouveau taux de couverture, avec les recettes liées à cette nouvelle tarification, serait cette fois de 16%. Ce qui est déjà beaucoup plus raisonnable pour un éventuel passage en gratuité totale futur.

Il nous reste maintenant à voir comment cette mesure pourrait être financée.

3) Le financement

a) Par la création d'un péage urbain en périphérie de Nantes métropole

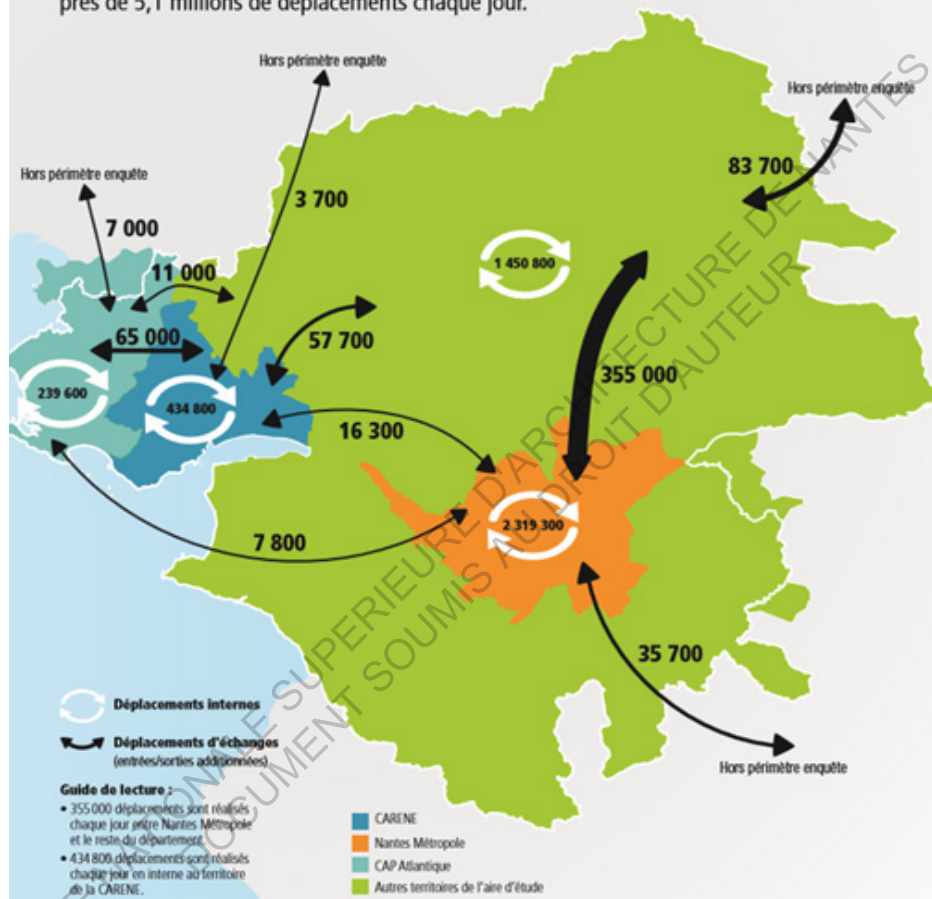
D'après le rapport de l'ADEME, il y a 3 façons de rendre les transports collectifs financièrement plus attractifs que l'automobile, et donc de favoriser du report modal de la voiture vers les transports publics. En appliquant une gratuité totale des transports en commun ou en proposant une tarification attractive, dans tous les cas financée, au moins en partie, par un péage urbain, on répond à trois de ces moyens : « *faire baisser les tarifs des transports publics* » et « *faire augmenter le coût de la voiture* »¹. Il y a plusieurs façons pour traiter cette dernière, et le péage urbain en est une. La hausse du prix du stationnement pourrait aussi en être une autre par exemple. A Londres, la mesure a déjà été prise (même si les transports restent payants). En effet, du lundi au vendredi de 7h à 18h, il faut payer 8 pounds, soit environ 8€, pour pouvoir rentrer dans la zone payante du centre-ville. Le paiement peut se faire par téléphone, internet, sms ou en magasin. Des caméras fixes sont placées à des endroits stratégiques et lisent les plaques des conducteurs qui rentrent et qui ressortent. Les données sont compilées le soir en vérifiant que les automobilistes ont bien payé. Ce système permet d'éviter d'avoir des péages fixes (comme à l'entrée des autoroutes), qui provoqueraient de la congestion.

A l'heure actuelle, il y a en tout 414 800 déplacements entre les alentours de Nantes et Nantes métropole, dont 52% en voiture conducteur, soit 215 696 déplacements en voiture par jour pour aller ou partir de Nantes.

1. CORDIER, Bruno. *La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts*. 2007. p. 164

Les flux de déplacements

Les habitants de Loire-Atlantique réalisent près de 5,1 millions de déplacements chaque jour.



Copyright enquête déplacements Grand Territoire 2015

Imaginons que l'on place en premier lieu un péage urbain au niveau de la couronne de Nantes métropole, et que le tarif soit de 1€ l'entrée. 1€ semble un peu symbolique, mais il pourrait faire gagner 215 696€ par jour à la collectivité, soit 78 729 040€ par an (en supposant que le péage n'ait pas influé sur la fréquentation). Cette somme permettrait à la fois de financer le réseau de transport en gratuité totale (qui aurait, pour rappel, un coût de 58 millions d'euros environ) ou bien avec une tarification attractive (42 millions d'euros). Dans le premier cas, il resterait 20 millions d'euros pour, d'une part financer le péage urbain lui-même, et d'autre part financer l'amélioration de l'offre liée à la hausse de fréquentation des transports publics. Tandis que dans le second cas il y aurait un surplus de 36 millions d'euros environ.

Cette participation des automobilistes seraient une bonne façon pour rééquilibrer le fait que ceux-ci participent peu aux dépenses de la collectivité en relation avec la voiture. On pourrait d'ailleurs imaginer une campagne de communication visant à faire prendre conscience aux conducteurs le coût réel de leur voiture, en parallèle de la mise en place du péage. Ce qui permettrait certainement que la mesure soit mieux acceptée.

En second lieu, on pourrait imaginer une deuxième couronne, avec un tarif plus élevé cette fois-ci et qui s'arrêterait au niveau du périphérique. En effet, le réseau de transport étant beaucoup plus efficient à l'intérieur de la zone du périphérique plutôt qu'à l'extérieur, il paraît équitable que les automobilistes, voulant rentrer, paient plus cher alors qu'ils pourraient utiliser le service des transports gratuits. Je n'ai cependant pas pu obtenir de chiffres sur le nombre de déplacement par jour entre l'intérieur et l'extérieur du périphérique nantais.

b) Réaffectations de moyens

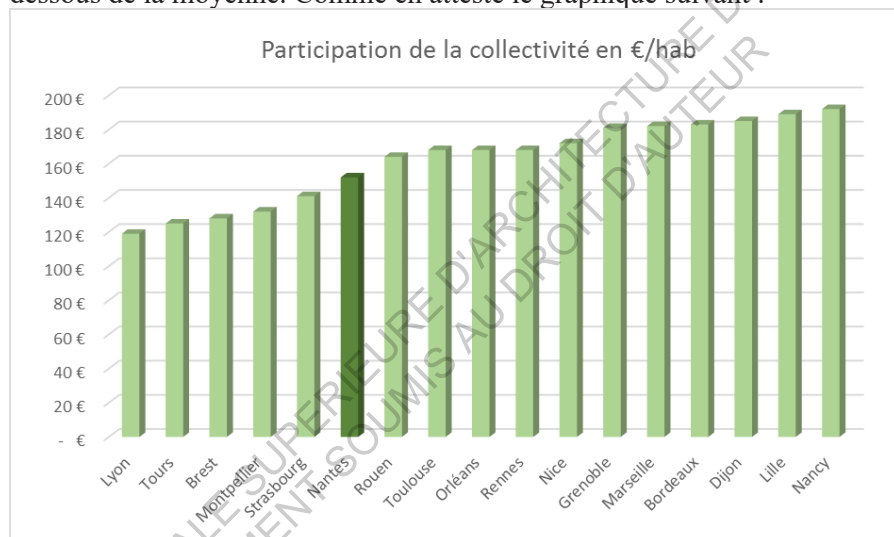
Comme l'a expliqué Marie Burdy : « *Je pense qu'à Nantes, effectivement, le Versement Transport, comme ils ont un tramway, doit déjà être au plafond. Cela veut dire qu'il faudrait soit augmenter les impôts, soit réduire une autre politique pour privilégier les transports.* » C'est encore là un choix politique. On pourrait par exemple financer la gratuité, en partie, par « *une réduction des budgets affectés à l'automobile (voirie, grandes infrastructures...), lesquels constituent 80 à 90% du budget « déplacements » des collectivités locales* »¹ au profit des transports. Car en effet, selon le rapport de l'ADEME, « *Un basculement sur les transports collectifs d'une partie des crédits affectés à l'automobile suffirait à financer à la fois la gratuité (ou*

1. CORDIER, Bruno. *La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts.* 2007. p. 163

une tarification attractive) et l'augmentation de l'offre »².

A Nantes, d'après le rapport annuel, les dépenses totales affectées aux déplacements sont de 145.4 millions d'euros, ce qui représente 21% du budget total de la collectivité. Sachant que Nantes métropole participe à hauteur d'environ 94 millions d'euros (hors investissements) aux transports publics (Versement Transport compris), le partage entre transport public et automobile semble plutôt équilibré. Je n'ai malheureusement pas pu obtenir plus de détails sur la question.

Pourtant, lorsque l'on ramène cela au nombre d'habitants desservis par les transports et que l'on compare aux autres métropoles, Nantes se situe en dessous de la moyenne. Comme en atteste le graphique suivant :



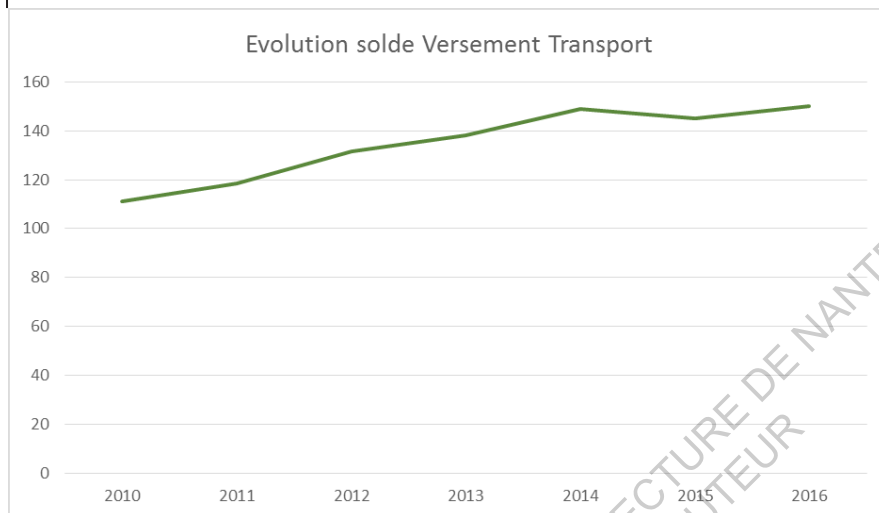
En effet, Nantes Métropole participe à hauteur de 152€/hab aux transports publics, contre une moyenne de 162€/hab.

On pourrait donc imaginer que l'agglomération affecte plus d'argent aux transports publics. La question reste à savoir où récupérer cet argent.

Ceci relevant surtout d'un choix politique, je voudrais aborder quelques points qui me paraissent étonnant.

A Nantes, le Versement Transport est effectivement à son taux plafond. Cependant, on peut remarquer, dans le graphique suivant, que le solde perçu grâce à celui-ci ne cesse d'augmenter ces dernières années.

2. CORDIER, Bruno. *La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts*. 2007. p. 163



En 2016, il atteint ainsi 150,2 millions d'euros. Le budget déplacement de l'agglomération étant de 145,4 millions d'euros, il y a donc un excédent de 4,8 millions d'euros. Rappelons que, d'après le site des services publics, « le versement transport est une contribution locale des employeurs qui permet de financer les transports en commun ». Il est donc étonnant que la totalité de celui-ci ne soit pas affecté au déplacement. De plus, le budget déplacement inclus aussi celui lié à la voiture, au vélo et à la marche. Cela semble donc vouloir dire que le Versement Transport que perçoit l'agglomération sert aussi à financer l'automobile et les modes doux.

On pourra remarquer enfin que, si on attribuait la totalité du Versement Transport aux transports collectifs, on pourrait quasiment financer la gratuité (hors nouvel investissement). La dépense actuelle de la SemiTan étant de 160 millions d'euros, en enlevant les 9 millions de la billetterie, il reste donc 151 millions d'euros. Ce qui correspond presque au solde du Versement Transport.

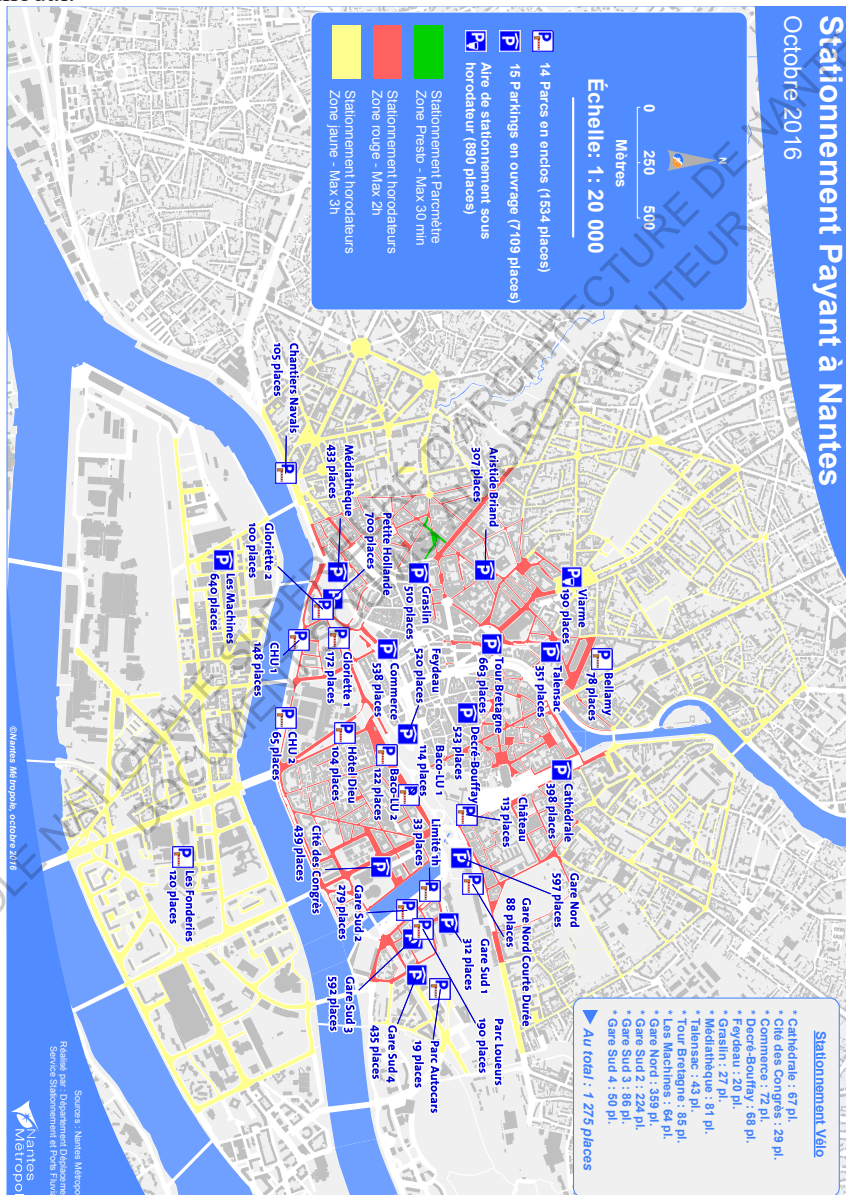
Ensuite, sachant que la réduction des tarifs des parkings favorise l'usage de la voiture, je me questionne sur le fait qu'une grande partie du stationnement devienne gratuit l'été. En effet, du 14 juillet au 15 août, toutes les zones jaunes (représentées sur la carte suivante) sont gratuites.

Au-delà du fait que c'est une mesure qui profite surtout aux touristes, c'est aussi un manque à gagner probablement assez important.

Rappelons tout de même que le budget stationnement rapporte plus qu'il ne coûte. En effet, les dépenses de fonctionnement sont de 5 millions d'euros et les dépenses d'investissements de 3,9 millions d'euros en 2016. Soit un total de 8,9 millions d'euros de dépenses. Tandis que le stationnement payant rap-

porte à la ville 11,7 millions d'euros. Soit donc un excédent de 2,8 millions d'euros.

Augmenter le prix du stationnement et le maintenir payant l'été permettraient aussi de financer en partie la gratuité des transports publics, tout en contraignant davantage l'utilisation de la voiture, ce qui favoriserait le report modal.



Conclusion 3^{ème} partie

En conclusion, nous avons vu dans cette partie que les nantais, ou en tout cas les étudiants, semblaient se préoccuper du prix élevé de la tarification des transports. En effet, Nantes a bien l'un des réseaux les plus chers parmi les métropoles françaises. Et surtout les tarifs font preuve d'une très mauvaise dégressivité, ce qui n'encourage pas la population à prendre plus souvent les transports.

Ensuite, nous avons vu qu'une tarification plus basse en première étape, avant la gratuité, serait un bon compromis. En effet, cela permettrait de conserver une partie des recettes pour l'amélioration de l'offre tout en augmentant la fréquentation, grâce à la baisse tarifaire.

Enfin, nous avons vu qu'il y avait plusieurs moyens de financer de telles mesures. Il est possible, par exemple, de mettre en place un péage urbain en périphérie de Nantes métropole. Un tarif d'1€ à la journée, seulement, suffirait, à priori, à financer la gratuité, l'amélioration de l'offre et le fonctionnement de ces péages. Il est aussi possible de réaffecter des moyens vers les transports, notamment en utilisant la totalité du Versement Transport pour ceux-ci. Mais cela dépend surtout d'un engagement politique.

Intermède: Les transports publics et les autres modes

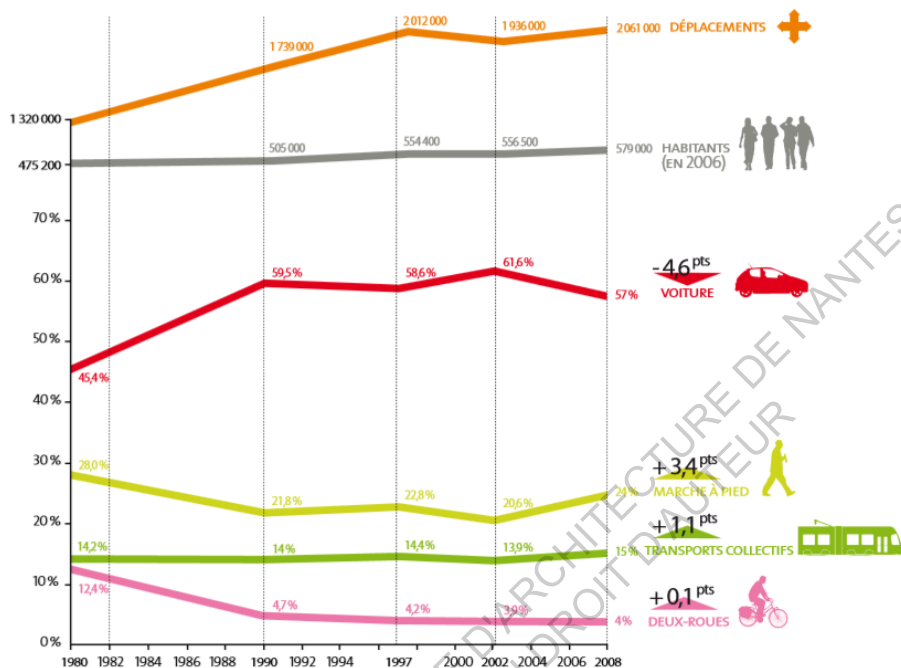
Comme nous le rappelle le rapport de l'ADEME, il est intéressant de remarquer que les transports collectifs sont l'un des seuls modes de transports payants : « *Les rues et les routes, les trottoirs et les aménagements cyclables sont financés par la collectivité et non par les automobilistes, les piétons ou les cyclistes* »¹. Il faut garder cela en tête avant de comparer les transports publics aux autres modes.

Les transports en commun et la voiture

Pendant longtemps les villes se sont organisées autour de l'utilisation de l'automobile. Aujourd'hui encore, même si celle-ci perd du terrain en certains endroits, comme dans les centres villes, au profit de la marche, du vélo ou des transports, elle reste le premier moyen de déplacement. A Nantes, la voiture représente quasiment la moitié de la part modal (49% en comptant conducteur et passager) à l'intérieur du périphérique, et arrive jusqu'à 71% à l'extérieur de celui-ci. On compte environ 1,21 véhicule par habitant dans la métropole nantaise. Dans beaucoup d'endroits la voiture reste donc prépondérante et les mesures ne sont pas toujours prises pour inverser la tendance. Par exemple, on a vu récemment, avec l'arrivée des nouveaux trains à grande vitesse, que l'on peut rejoindre Paris encore plus vite qu'avant. Alors qu'à l'époque je mettais 2h45 à rejoindre Paris, depuis Saint-Brieuc, je mettrai maintenant 2h15, contre 4h50 en voiture. Même si les trains sont assez chers, le choix est vite fait. Par contre, si je veux rejoindre Nantes à partir de Saint-Brieuc, je mettrai 2h15 en voiture. Alors que si je veux y aller en train, cela me prendra au minimum 2h45 pour environ 40€, soit à peu près 4 fois le coût du déplacement en voiture. Dans ce cas, la voiture est plus économique et plus rapide, le choix est encore une fois facile à faire.

On peut d'ailleurs se demander pourquoi les personnes préfèrent parfois utiliser leur voiture plutôt que les transports en commun. Déjà, comme nous l'avons vu précédemment, parfois pour des raisons économiques. Ensuite, d'après l'enquête déplacement de Nantes Métropole, la voiture est en moyenne plus rapide, avec 16min contre 32min pour les transports collectifs, pour une distance parcourue équivalente de 9km environ. Bien sûr, cela dépend des cas et des lieux, selon la congestion, les transports seront parfois

1. CORDIER, Bruno. *La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts*. 2007. p. 163



Graphique représentant l'évolution des parts modales de chaque transport à Nantes Métropole. Disponible à la page 37 du PDU.

plus rapides.

Il y a aussi l'aspect pratique, qui, encore une fois, dépend des cas, car la difficulté pour se garer peut être dissuasive. Mais dans des grands centres commerciaux, comme Atlantis par exemple, qui ont été conçus pour la voiture, où les places de parkings ne manquent pas, il est difficile de se déplacer d'une autre manière.

Ainsi, « la voiture est le mode de transport « normal » ou « évident », c'est pourquoi on construit et on entretient des centaines de milliers de kilomètres de routes qu'on ne fait pas payer aux automobilistes mais aux contribuables »². L'usage de la voiture est encore inscrit dans nos mœurs. Pourtant, c'est un mode très coûteux pour la collectivité. Surtout si l'on tient compte des externalités. Le tableau suivant³ évalue les coûts externes de l'automobile à l'échelle nationale :

2. ROBERT, Marcel. Transports publics urbains: Textes sur la gratuité. 2015. p. 18-19

3. CORDIER, Bruno. La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts. 2007. p. 163

	Voitures	Utilitaires légers	Deux-roues motorisés	Poids lourds	TOTAL
Bruit	- 1 100 M €	- 400 M €	- 100 M €	- 100 M €	- 1 700 M €
Pollution	- 1 400 M €	- 500 M €	- 300 M €	- 300 M €	- 2 500 M €
Effet de serre	- 300 M €	- 300 M €	- 10 M €	- 40 M €	- 650 M €
Accidents	- 2 300 M €	- 100 M €	- 700 M €	- 60 M €	- 3 150 M €
Congestion	- 2 200 M €	- 1 100 M €	0 M €	- 200 M €	- 3 500 M €
Total coûts externes	- 7 300 M €	- 2 400 M €	- 1 100 M €	- 700 M €	- 11 500 M €

Jean-Pierre ORFEUIL, INRETS, 1997

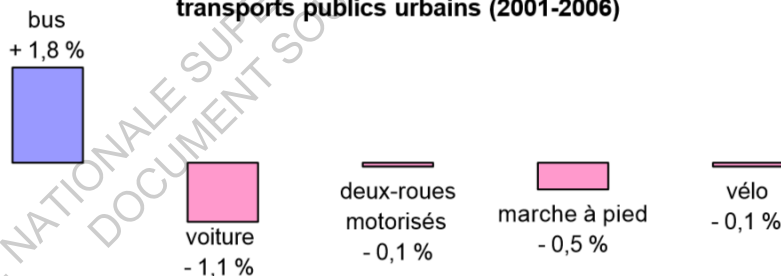
Ces coûts externes sont donc loin d'être négligeables et doivent donc être pris en compte lorsque l'on discute du coût de l'automobile pour la collectivité.

Les transports publics et les modes doux

Les modes doux, le vélo et la marche, sont les modes qui coûtent le moins cher à la collectivité et qui, bien sûr, respectent le plus l'environnement. Ce sont donc des modes à valoriser.

Il est vrai que la gratuité des transports publics a tendance à provoquer du report modal des modes doux vers les transports collectifs, sur les courts trajets. Cependant, comme le montre le rapport de l'ADEME avec l'exemple de Châteauroux (voir graphique suivant¹), le report se fait principalement de la voiture vers les transports publics.

Evolution des parts modales résultant de la gratuité des transports publics urbains (2001-2006)



Il est possible que les cyclistes préfèrent parfois utiliser les transports publics pour échapper à l'insécurité sur les routes à cause des voitures. Mais on peut imaginer qu'avec un réseau efficace de pistes cyclables, ce report vers les transports avec la gratuité serait faible.

La question est donc d'articuler correctement les modes de transports les uns par rapport aux autres. Comme nous l'explique Frédéric Hérán, ce qui

1. CORDIER, Bruno. *La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts*. 2007. p. 159

nous servira de conclusion pour cet intermède, « *le changement fondamental serait de construire une politique de déplacement cohérente, fondée sur une hiérarchie correcte des modes de déplacements : d'abord, les plus fragiles et les plus urbains, à savoir les piétons, puis les cyclistes, puis les usagers des transports publics et enfin les automobilistes.* »²

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

2. HERAN, Frédéric. *La gratuité des transports publics contre le vélo*. 2016. p. 3

Conclusion

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

En conclusion, la gratuité totale des transports publics, c'est:

Un sujet complexe

La gratuité des transports collectifs souffre de nombreux préjugés.

En effet, la notion elle-même de «gratuité» est souvent confrontée à une idéologie financière qui dit que «rien n'est gratuit». Lorsque l'on discutera de gratuité des transports en commun, il sera donc préférable de parler de «liberté d'accès» aux transports. Ce qui permettra d'écarter l'ambiguïté liée au vocabulaire.

Ensuite, lorsque vient la question du financement, on pense souvent à une augmentation d'impôts. Pourtant les exemples pris dans ce mémoire ont montré qu'aucune augmentation d'impôts locaux n'a été nécessaire.

Enfin, les préjugés portent sur les résultats que pourraient provoquer cette gratuité, ou plutôt ce «libre accès», avec notamment la crainte de voir le réseau se dégrader, qui est encore une fois réfuté par les cas étudiés en première partie.

C'est en fait un sujet très politique, qui fait entrer en jeu beaucoup d'acteurs (les AOT, autorité organisatrice de transport, comme Nantes Métropole, les DSP comme la SemiTan, mais aussi la FNAUT, l'UTP) et qui est même une revendication anarchiste. Il est ainsi parfois difficile d'obtenir des informations objectives sur le sujet, que ce soit en faveur ou contre la gratuité.

Des avantages intéressants

les avantages de la gratuité totale sont divers. C'est une manière de réduire les coûts de billetterie, de diminuer le temps d'arrêt et d'embarquement et donc d'optimiser en parti le réseau. Cela permet aussi de réduire la délinquance, comme le montre le cas de l'agglomération d'Aubagne, ou en tout cas cela ne l'augmente pas. Cela peut aussi redynamiser le centre-ville et désenclaver certains quartiers. L'ambiance dans les transports paraît apaisée, les barrières sociales sont effacées, les tensions liées à la fraude disparaissent et le travail des conducteurs est apprécié à sa juste valeur. Enfin, même si cela dépend aussi de la qualité de l'offre, cela peut favoriser du report modal de la voiture vers les transports publics. Ce qui permet de diminuer la congestion dans les villes, d'améliorer la qualité de l'air et de contribuer à l'atténuation du réchauffement climatique.

Ces résultats sont très positifs mais ne dépendent pas tous uniquement de la gratuité. Pour les résultats environnementaux, une offre de qualité est aussi nécessaire.

Possible à Nantes?

Nous l'avons vu, trois conditions sont nécessaires pour favoriser la mise en place d'une gratuité totale et pour engendrer des résultats prometteurs.

Il est préférable que le taux de couverture des recettes par rapport aux dépenses soit assez faible. En effet, le coût de la gratuité sera, dans ce cas, plus facile à encaisser. Ensuite, afin de favoriser du report modal, il faut en premier lieu que le réseau soit performant, qu'il couvre correctement l'ensemble de la population. Enfin, la gratuité est impossible sans une volonté politique forte, si possible appuyée par le soutien de la population (lors d'élections ou d'un référendum).

Pour ce qui est de Nantes, nous avons vu que le réseau était assez performant. Par contre, la volonté politique se tourne pour l'instant plus vers une amélioration de l'offre et du maillage du réseau, ainsi qu'une valorisation des modes doux. De plus, le taux de couverture à Nantes est très élevé, 42%, soit l'un des plus élevés de France. Le coût de la gratuité serait donc assez conséquent. Bien que ce dernier pourrait être amorti par la mise en place d'un péage urbain ou par la réaffectation de moyens aux transports publics, la gratuité à Nantes ne semble pas vraiment d'actualité. Dépendant surtout d'un choix politique, elle n'est pour autant pas impossible. Il faudra cependant au moins attendre l'arrivée des nouveaux tramways en 2021, afin d'éviter la saturation lors des heures de pointe.

En première étape, avec la perspective de rendre le réseau gratuit un jour, on pourrait imaginer la création d'une grille tarifaire attractive. Nous avons en effet montré que la grille tarifaire de Nantes métropole était assez incohérente, car elle a une très mauvaise dégressivité. Mettre en place une tarification basse, avec une bonne dégressivité, pourrait ainsi permettre de favoriser les transports publics, tout en gardant des recettes pour l'augmentation de l'offre. Ce qui pourrait ainsi être un bon début.

Le débat sur la gratuité des transports publics est assez houleux et n'a sûrement pas fini de faire parler. On pourra en tout cas remarquer que la gratuité continue à convaincre certaines municipalités. Dunkerque étant la dernière en date. Peut-être continuera-t-elle à s'étendre petit à petit, pour finalement s'inscrire dans les mœurs et gagner en légitimité.

Bibliographie

Ouvrages

GIOVANNANGELI Magali, SAGOT-DUVAUROUX Jean-Louis. Voyageurs sans ticket : une expérience sociale à Aubagne. 1er édition. Vauvert : Au diable vauvert, 2012, 233 p.

ROBERT Marcel. Transports publics urbains : Textes sur la gratuité. 1er édition. Paris : Carfree France, 2015, 155 p.

SAGOT-DUVAUROUX Jean-Louis. De la gratuité. 1er édition. Paris : l'éclat, 2006, 210 p.

Articles de périodiques

BENABED Shahinez. Gratuité à Tallinn : l'heure du premier bilan. Bus&-Car. n°954.

CONSTANT Olivier. Nantes Métropole : une nouvelle ambition pour les transports. Nantes Métropole, le journal de la métropole nantaise. Mars-avril 2017. n°68

HERAN Frédéric. La gratuité des transports publics contre le vélo. Vélocité. Septembre-octobre 2016.

LEPIC Martial. Luttés sociales et entraide : l'exemple des mutuelles dans les transports. Réfractions. 19/10/2009, n°23.

LEPIC Martial. Services publics et gratuité : D'une évidence mal partagée à une revendication de rupture : l'exemple des transports. Réfractions. n°15.

TURMEL Patrick. Justice coopérative et gratuité des transports en commun. Ethique et économique. 2004.

Présentations

AAS Taavi, Deputy major of Tallinn. Demography and free public transport. Novembre 2014. Zory.

AGGLOMERATION DU PAYS D'AUBAGNE ET DE L'ETOILE. Retour d'expérience sur la gratuité à Aubagne. Juin 2016. 19 p.

Rapports

CATS oded, REIMAL Trün, O.SUSILO Yusak. The prospect of fare-free public transport: evidence from Tallinn. 2016

CATS oded, REIMAL Trün, O.SUSILO Yusak. Public Transport Pricing Policy: Empirical Evidence from a Fare-Free Scheme in Tallinn, Estonia. Paper submitted for presentation at the 93rd Annual Meeting of the Transportation Research Board, Washington, D.C., January 2014.

LES CAHIERS DU GART. La gratuité des transports en Europe : une étude de la FNAUT soutenue par le GART. Septembre 2015.

CORDIER Bruno. La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et intérêts. Rapport pour l'ADEME. 2007.

NANTES METROPOLE. Finances. Rapport financier 2016

PIKNER Tarmo. Fare-free public transport in Tallinn. Report prepared for URMI. Avril 2017

RAUX Charles, SOUCHE Stéphanie, PONS Damien. Trois expériences de péage urbain en Europe : évaluation et bilan socio-économique. Rapport final pour la DRI. PREDIT. Laboratoires d'économie des transports, Lyon, 2009.

UTP Union des Transports Publics et ferroviaires. La gratuité dans les transports publics urbains : une fausse bonne idée. Janvier 2011.

Pages internet ou articles sur internet

Bus gratuits à compter de 2017 [en ligne], Vivre à Niort : le site d'information de la ville. Septembre 2015. Disponible sur <https://www.vivre-a-niort.com/fr/actualites/dernieres-infos/bus-gratuits-a-compter-de-2017-5399/index.html> [consulté en mai 2017]

COUSSY, Pascal, « Les transports en commun vont devenir gratuits à Niort », Francetvinfo.fr, France 3 régions, 31 mars 2017, <http://france3-regions.francetvinfo.fr/nouvelle-aquitaine/deux-sevres/niort/transports-commun-vont-devenir-gratuits-niort-1225351.html>

La gratuité des transports publics est-elle envisageable en Ile-de-France [en ligne], Transport&Distribution. 3 juin 2014. Disponible sur <http://transport.sia-partners.com/la-gratuite-dans-les-transports-publics-est-elle-envisageable-en-ile-de-france> [consulté en octobre 2016]

Péages urbains : le retour d'expérience londonien [en ligne], Transport&Distribution. 28 juin 2016. Disponible sur <http://transport.sia-partners.com/peages-urbains-le-retour-dexperience-londonien> [consulté en Août 2017]

RAZEMON, Olivier, « La fraude dans les transports, tolérée par une majorité de français », Lemonde.fr, Le Monde, 17 novembre 2016, <http://transports.blog.lemonde.fr/2016/11/17/fraude-transports-toleree/>

RUSSEL, Géraldine, « Les transports gratuits, bonne ou mauvaise idée ? », Le Figaro économie, Le Figaro, 6 mars 2014, <http://www.lefigaro.fr/conjoncture/2014/03/06/20002-20140306ARTFIG00030-les-transports-gratuits-bonne-ou-mauvaise-idee.php>

ROBERT, Marcel, « Si, la gratuité des transports en commun urbains est indispensable », Reporterre, 26 avril 2014, <https://reporterre.net/Si-la-gratuite-des-transports-en>

SEMITAN : les augmentations de tarifs contestées [en ligne], FNAUT Pays de la Loire. 3 mai 2009. Disponible sur <http://www.fnaut-paysdelaloire.org/article-30960475.html> [consulté en mai 2017]

TUAL, Béatrice, « Tram, bus... Nantes dans le top 5 des villes les plus chères, Nantes.maville, Ouest-France, 6 juillet 2009, http://www.nantes.maville.com/actu/actudet_-Tram-bus...Nantes-dans-le-top-5-des-villes-cheres-_loc-995926_actu.Htm

Transports et Déplacements [en ligne], Nantes métropole. 12 juin 2017. Disponible sur http://www.nantesmetropole.fr/la-metropole/competences/transports-et-deplacements-22891.kjsp?RH=WEB_FR [consulté en juillet 2017]
BENECH, Thomas, « Niort : le réseau de transports en commun de l'agglomération fait peau neuve », Francebleu.fr, France Bleu Poitou, 5 mai 2017, <https://www.francebleu.fr/infos/transports/jkm-1494001825>

Vive la gratuité [en ligne], Observatoire International de la Gratuité. Disponible sur <http://vivelagratitude.canalblog.com/> [consulté en Décembre 2016]
Des transports multimodaux et gratuits [en ligne], La Nouvelle République. 7 mars 2017. Disponible sur <http://www.lanouvellerepublique.fr/Deux-Sevres/Communes/Niort/n/Contenus/Articles/2017/03/07/Des-transports-multimodaux-et-gratuits-3024212> [consulté en mai 2017]

Autres

ENQUETE DEPLACEMENT GRAND TERRITOIRE 2015. Enquête déplacement en Loire-Atlantique : préparer la mobilité de demain. Janvier 2016.

FNAUT, UTP. Position : Pour un développement durable du service de transport public, non à la gratuité. 2014

NANTES METROPOLE. Plan de Déplacements Urbains : 2010-2015, perspectives 2030.

SEMITAN. Les chiffres clés 2016.

UTP. Chiffres clés 2015. Page 24 à 47.

Annexes

1. Tableau de données ayant servies à la construction des graphiques en partie II. Ces chiffres sont disponibles dans les chiffres clés 2015 de l'UTP et m'ont été fourni par Pascale Guilbaud, directrice commerciale de la Semi-Tan

	Offre (km/hab)	Dépense par voyage	Vitesse d'exploitation bus (km/h)	Densité de population (hab/km ²)	remplissage des véhicules (voy/km)
Montpellier	29,6	1,16 €	13,1	1036	6,4
Marseille	30,6	1,67 €	12	591	5,7
Tours	33,2	1,65 €	16,2	750	3,5
Rouen	34,5	1,85 €	16,2	738	3,5
Nice	35,3	2,07 €	13,3	367	3,5
Brest	36	1,69 €	16,2	951	3,3
Strasbourg	37,1	0,99 €	14,4	1426	6,7
Lille	38,5	1,75 €	15,6	1760	4
Grenoble	38,7	1,37 €	15,6	821	4,9
Toulouse	39	1,41 €	14,1	1603	4,5
Lyon	40	0,83 €	15,2	2538	8
Nancy	40,5	2,55 €	13,5	1785	2,5
Orléans	41,8	2,10 €		836	2,6
Nantes	44	1,21 €	18,3	1183	4,8
Dijon	44,4	1,37 €	13,9	1067	4,2
Bordeaux	44,6	1,56 €	15,7	1314	3,8
Rennes	53,3	1,45 €	18,3	605	3,3
moyenne	38,9	1,57 €	15,1	1139	4,42

2. Tableau de données ayant servi à la construction des graphiques sur les différents tarifs en partie II. Ces chiffres correspondent aux tarifs à l'été 2017 et sont disponibles sur les sites internet des différents organismes.

	ticket 1h	Carnet 10	abonnement mensuel		abonnement annuel	
			plein tarif	jeune	plein tarif	jeune
Nancy	1,30 €	9,50 €	35,50 €	28,00 €	366,00 €	252,00 €
Dijon	1,30 €	11,70 €	40,00 €	30,00 €	420,00 €	315,00 €
Rennes	1,50 €	14,50 €	50,50 €	32,10 €	505,00 €	321,00 €
Brest	1,50 €	12,50 €	38,50 €	28,00 €	462,00 €	250,00 €
Orléans	1,50 €	14,00 €	42,60 €	30,60 €	439,00 €	262,00 €
Tours	1,50 €	13,50 €	39,50 €	27,60 €	474,00 €	331,00 €
Nice	1,50 €	10,00 €	40,80 €	20,40 €	326,50 €	153,00 €
Nantes	1,60 €	14,70 €	64,00 €	38,00 €	592,00 €	270,00 €
Bordeaux	1,60 €	12,90 €	39,60 €	19,20 €	475,20 €	230,00 €
Marseille	1,60 €	13,60 €	37,10 €	18,30 €	446,00 €	220,00 €
Lille	1,60 €	14,00 €	56,00 €	28,00 €	588,00 €	285,60 €
Toulouse	1,60 €	13,40 €	50,00 €	15,00 €	500,00 €	150,00 €
Rouen	1,60 €	13,50 €	53,00 €	26,50 €	468,00 €	234,00 €
Grenoble	1,60 €	14,30 €	54,00 €	15,00 €	540,00 €	150,00 €
Montpellier	1,60 €	10,00 €	40,13 €	16,33 €	481,50 €	196,00 €
Strasbourg	1,70 €	14,00 €	50,80 €	26,60 €	508,00 €	266,00 €
Lyon	1,80 €	16,60 €	60,10 €	31,00 €	721,20 €	310,00 €
moyenne	1,55 €	13,10 €	46,60 €	25,33 €	488,96 €	246,80 €

3. Tableau de données ayant servi à la construction des graphiques sur les différents tarifs en partie II. Ces chiffres sont disponibles dans les chiffres clés 2015 de l'UTP et m'ont été fourni par Pascale Guilbaud, directrice commerciale de la SemiTan.

	population desservie	Dépenses de fonctionnement	Recettes commerciales	participation de la collectivité (Versement Transport compris)/hab
Montpellier	449000	98 431 000 €	39 097 000 €	132 €
Marseille	953000	278 757 000 €	105 315 000 €	182 €
Tours	308000	58 665 000 €	20 117 000 €	125 €
Rouen	416000	93 004 000 €	24 725 000 €	164 €
Nice	543000	137 999 000 €	44 670 000 €	172 €
Brest	213000	42 458 000 €	15 108 000 €	128 €
Strasbourg	483000	119 283 000 €	51 386 000 €	141 €
Lille	1146000	306 505 000 €	89 422 000 €	189 €
Grenoble	451000	117 345 000 €	35 765 000 €	181 €
Toulouse	980000	240 185 000 €	75 620 000 €	168 €
Lyon	1430000	378 275 000 €	207 697 000 €	119 €
Nancy	260000	68 070 000 €	18 197 000 €	192 €
Orléans	284000	65 731 000 €	18 122 000 €	168 €
Nantes	625000	160 269 000 €	65 556 000 €	152 €
Dijon	254000	64 795 000 €	17 872 000 €	185 €
Bordeaux	764000	203 530 000 €	63 586 000 €	183 €
Rennes	439000	111 968 000 €	38 312 000 €	168 €

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR

ECOLE NATIONALE SUPERIEURE D'ARCHITECTURE DE NANTES
DOCUMENT SOUMIS AU DROIT D'AUTEUR