

# La gratuité des bus à Amiens Métropole bonne ou mauvaise solution ?

Conférence organisée par les Amis de Jean Jaurès  
Amiens, Espace Dewailly – 30 mars 2019, 14 h

Frédéric Héran  
économiste des transports  
et urbaniste  
à l'Université de Lille  
[frederic.heran@univ-lille.fr](mailto:frederic.heran@univ-lille.fr)  
<http://heran.univ-lille1.fr>



## Quelques villes proposant la gratuité des transports publics

---

<b>En France</b>	Population	Depuis
Dunkerque	200 000	2018
Niort	120 000	2017
Aubagne	110 000	2009
Compiègne	85 000	1975
Castres	80 000	2008
Vitré	80 000	2001
Châteauroux	75 000	2001
Gaillac	70 000	2014
Gap	45 000	2005
+ Bar-le-Duc, Crépy-en-Valois, Issoudun, Libourne, Manosque, Muret, Neuves-Maisons, Senlis...		

\* Seulement hors heure de pointe

\*\* Seulement les minibus de la ville

\*\*\* Seulement pour les résidents

NB : population en nombre d'habitants du périmètre des transports urbains

<b>À l'étranger</b>	Population	Période
Bologne (I)	480 000	1973-1977
Denver (USA)*	500 000	1978-1979
Trenton (USA)*	93 000	1978-1979
Austin (USA)	465 000	1989-1990
Castellón de la Plana (E)	140 000	1990-1996
Hasselt (B)	70 000	1997-2013
Mons (B)**	95 000	1999-2016
Templin (D)	16 000	1997...
Nova Goriva (Slovénie)	31 000	2006...
Avesta (Suède)	22 000	2012...
Tallinn (Estonie)***	420 000	2013...
.....		

# Les avantages de la gratuité des transports publics

---

## Une simplification majeure

### **Certains frais supprimés**

- La construction d'une grille tarifaire
- L'émission et la vente des billets
- Les distributeurs, les composteurs et leur maintenance
- Le contrôle et le recouvrement des amendes
- Les lieux et le personnel concernés par toutes ces opérations

**Mais ces coûts sont assez marginaux**

### **Des relations apaisées**

- Pas de contrôle
- > Moins de tensions
  - > Des chauffeurs moins agressés

### **Un accès plus facile**

Une montée dans les transports publics plus rapide car pas de compostage

### **Pas de demande de tarifs sociaux à faire**

Souvent complexe pour les bas revenus  
(pièces à réunir, problèmes linguistiques...)  
Parfois jugée dégradante, stigmatisante

## Une mobilité plus responsable et plus inclusive

### **Une mobilité accrue pour les bas revenus**

Un usage plus facile des transports publics  
Moins d'appréhension à se déplacer  
Une plus grande facilité à trouver un emploi

### **Un report modal de la voiture vers les transports publics**

Un argument central, souvent mis en avant, qui semble aller de soi  
Mais quel impact sur les autres modes de déplacement ?  
Ce n'est pas précisé

### **Un pouvoir d'achat accru**

Pour ceux qui payaient les transports publics  
(ou les amendes) auparavant

## Un recul de la marchandisation du monde ?

**Mais confusion entre monétariser et marchandiser** = évaluer le prix d'un bien ou d'un service existant  
= considérer comme une marchandise quelque chose qui n'en est pas une au départ  
Ex : le bruit, la pollinisation, la vie humaine...

# Les inconvénients de la gratuité des transports publics

---

## Une dérive des coûts

### **Une demande infinie**

**Des exigences sans limite**, puisque cela semble gratuit

- extension du réseau
- augmentation des fréquences
- desserte plus fine...

### **Avec une part de mésusage (= gaspillage)**

Une utilisation des transports publics qui contribue à les saturer

- pour de tout petits déplacements faisables à pied (ou à vélo)
- comme lieu de rencontre (surtout par les jeunes)
- juste pour se promener  
(dans ces 2 derniers cas, sans réaliser une activité à destination)

### **Un renforcement incessant de l'offre**

Qui finit par butter sur des budgets limités

Voir les cas de Bologne, Castellón de la Plana, Hasselt et Mons qui ont renoncé à la gratuité pour cette raison

**Coût de fonctionnement des transports publics dans quelques villes**  
(total des charges ou des produits / population du périmètre de transports urbains)

<b>Ville</b>	<b>Population</b>	<b>Voyages par hab.</b>	<b>Coût (€/hab./an)</b>
Gap	44 000	56	73
Châteauroux	78 000	59	90
Compiègne	74 000	61	91
Niort	122 000	50	145
Lens-Béthune	599 000	28	207
Dunkerque	203 000	75	212
<b>Amiens</b>	<b>178 723</b>	<b>83</b>	<b>219</b>
Besançon	183 000	122	259
Strasbourg	481 000	249	270
Marseille	1 057 000	157	274
Lyon	1 374 000	329	360
Bordeaux	751 000	168	370
Île-de-France	12 200 000		480

Sources :  
 - CEREMA 2016  
 pour les réseaux  
 de province en 2014  
 - Budget d'Île-de-France  
 Mobilités en 2017

NB : À ces coûts de fonctionnement, s'ajoutent d'importants **coûts d'investissement**

## Des recettes difficiles à trouver

### Plus aucune recette tarifaire

Les recettes de la billetterie par rapport  
aux dépenses d'exploitation totales du transport public (**R/D**)

- Dans les petites villes, souvent < 10 %
  - > Il est possible de s'en passer
- Dans les grandes villes, en général > 20 %
  - > Quasi impossible de s'en passer

### R/D selon les villes en 2017

En France	R/D	En Europe
Lyon	≈ 50 %	Londres
Marseille, Strasbourg	≈ 40 %	Berlin, Amsterdam, Madrid
Lille, Bordeaux, Toulouse, Tours	≈ 30 %	
Île-de-France	= 22 %	
Amiens	≈ 15 %	
Dunkerque, Lens-Béthune...	≈ 10 %	
Niort, Aubagne...	0 %	

## Des recettes difficiles à trouver

- Le versement transport et le remboursement des abonnements** (Le VT payable par les employeurs d'au moins 11 salariés dans les villes de plus de 10 000 habitants)  
Une recette très variable selon la présence ou non de gros employeurs  
Ex : Produit du VT élevé à Dunkerque ou Amiens mais faible à Lens-Béthune
- Les impôts locaux** Une recette très variable selon la richesse des habitants  
Ex : Impôts locaux rémunérateurs à Bordeaux, mais faibles à Lens-Béthune ou Valenciennes
- L'endettement** Une ressource variable selon l'endettement déjà existant



## Une mauvaise qualité de service

### **Une saturation des transports publics à l'heure de pointe**

- À cause de la demande infinie et du mésusage
- une régularité moindre (difficultés de cadencement)
  - une attente accrue
    - car parfois impossible de monter dans des transports bondés
  - des voyageurs debout et compressés...
- D'où des difficultés d'utilisation des transports publics pour ceux qui en ont vraiment besoin

### **Des dégradations ou incivilités parce que le service est gratuit ?**

Une question controversée, car des résultats contradictoires

Ex : des dégâts par des personnes en état d'ébriété à Austin  
des « usagers à problème » à Denver et Trenton  
pas de problème à Aubagne

## Un report modal inattendu

**Un faible report modal de la voiture vers les transports publics**

**Environ 1 à 2 % seulement des automobilistes**

Car la voiture est deux fois plus rapide et bien plus pratique (confort, pas de promiscuité, trajet de porte à porte...)

**Car la gratuité des transports publics est une mesure de second rang donc peu efficace**

**Un fort report modal des modes actifs vers les transports publics**

**Environ 2 % à 11 % des piétons et des cyclistes**, selon les villes

Car public proche et distances comparables (surtout pour les cyclistes)

> Une réduction des déplacements en modes actifs

**alors que ce sont de loin les modes les plus vertueux**

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

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

## Des impacts inattendus pour les ménages

- Un effet d'aubaine**      Ceux qui avaient les moyens de payer les transports publics soudain ne les payent plus que via les impôts locaux (à un coût bien moindre)
- Et un effet pervers**      Ceux qui se déplacent à pied ou à vélo payent quand même la gratuité des transports publics via les impôts locaux

## Une mauvaise utilisation des deniers publics

### **Rappel**

Un objectif majeur des pouvoirs publics :

**gérer au mieux un budget de plus en plus contraint**

(Cf. le but de l'économie : « l'allocation optimale de ressources rares »)

### **Un effet pervers désastreux**

La gratuité des transports publics a comme principal résultat  
de mettre les modes actifs dans les transports publics

càd de rendre coûteux et générateurs de nuisances

des déplacements auparavant peu coûteux et sans nuisances

### **Des objectifs négligés**

**Limiter le trafic automobile à la source**

(par réduction des vitesses et de la place accordée à la voiture)

Développer le réseau cyclable

Aménager les espaces publics pour les piétons

## Un moyen pour réduire les inégalités sociales peu efficace

### Rappel

Le but premier des transports publics est de faciliter la mobilité et non de réduire les inégalités sociales

### Conséquence

Utiliser la gratuité des transports publics pour réduire les inégalités étant une mesure de second rang, elle est peu efficace

> **Il vaut mieux augmenter les minimas sociaux**  
(ou donner aux bas revenus une prime de mobilité)

### Objectif

**Laisser la liberté aux gens de se déplacer avec le mode de leur choix**  
(ou même d'utiliser leur argent à d'autres fins)  
**en les considérant comme des adultes responsables**

Ne pas les inciter à utiliser les transports publics  
s'ils préfèrent circuler à pied, à vélo ou covoiturer

## La gratuité des transports publics, un alibi à l'inaction contre la voiture ?

<b>Un objectif implicite</b>	<b>Ne pas toucher directement à la voiture</b> « Ne pas parler des choses qui fâchent » (Yves Crozet, économiste)
<b>En général</b>	<b>Des contraintes pour la voiture seulement en hypercentre</b> <b>Une politique de stationnement automobile qui reste incitative</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– nombreuses places de stationnement</li><li>– tarification faible ou inexistante</li></ul> <b>Des BHNS qui gênent le moins possible les déplacements en voiture</b> <ul style="list-style-type: none"><li>– pas de priorité aux carrefours importants</li><li>– pas de site propre quand cela réduit le stationnement...</li></ul> <b>Des vélos en libre service qui restent payants</b>
<b>Paradoxe</b>	<b>Un manque de modération de la circulation automobile</b> qui pénalise surtout les modes actifs et d'abord le vélo <b>Et une gratuité des transports publics</b> dans des villes parcourables entièrement à vélo

## À Amiens, un BHNS qui ne doit surtout pas gêner les automobilistes !

**Au départ** « ... le projet de BHNS entend engager un profond bouleversement dans les pratiques modales locales. »

**Mais ensuite** « Le projet de BHNS doit intégrer la volonté des élus d'Amiens Métropole de ne pas contraindre fortement l'usage de la voiture particulière. Cela se traduit dans les faits par :

- un maintien de l'offre de stationnement le long des couloirs BHNS...
- un maintien de l'offre de capacité aux différents carrefours traversés »

Source : Maitrise d'œuvre pour la conception et la réalisation de 3 nouvelles lignes de BHNS à Amiens Métropole (p. 6 et p. 28)

**Conséquence** « ... les temps de trajet, les fréquences, la régularité et le débit seront incontestablement améliorés, quoique dans des proportions faibles »

Source : Avis du commissaire enquêteur, p. 5

# Quelle tarification des transports publics ?

---

## L'utilisation du prix des modes de déplacement comme signal

**Ce n'est pas  
la « vérité  
des coûts »**

Faire payer le « vrai coût » des transports publics aux usagers multiplierait par 3 à 10 le prix de l'abonnement

Le « vrai coût » (ou coût complet) n'a pas de sens car c'est grâce aux transports publics économes en espace que l'on peut mieux circuler en voiture dans les villes denses

> **Une partie du coût des transports publics est attribuable à la voiture**

**C'est un signal  
au service  
d'une politique  
de déplacement**

= Proposer une structure des prix qui reflète à peu près la structure des coûts économiques, sociaux et environnementaux pour orienter correctement les choix modaux



## Les principes d'une bonne tarification des transports publics

### **Donner la priorité aux modes actifs**

- > Pas de gratuité des transports publics pour favoriser les modes actifs, c'ad les modes
  - les moins chers pour les ménages et les collectivités
  - les plus inclusifs et les plus résilients
  - les plus favorables à la santé
  - les plus respectueux de l'environnement et de l'urbanité

### **Éviter l'étalement urbain**

- > Une tarification qui augmente avec la distance  
Ex contraire : Le Pass Navigo à tarif unique en Île-de-France

### **Éviter une utilisation sans limite des transports publics**

- > Pas d'abonnement indépendant du nombre de voyages effectués pour éviter qu'un déplacement supplémentaire ne coûte rien

### **Ne pas pénaliser les usages occasionnels**

- > Un prix du ticket unique peu différent du prix d'un ticket avec abonnement

## Rappel : les vertus des modes actifs (marche et vélo)

### **Inclusifs**

- Démocratiques, accessibles à tous
- Générateurs d'urbanité et qui sécurisent les rues
- Ils contribuent à prévenir et à guérir les maladies chroniques liées à la sédentarité

### **Respectueux de l'environnement**

- Sans nuisances
- Économes en ressources non renouvelables

### **Économiques**

Pour les ménages : surtout si un vélo remplace la 2<sup>e</sup> voiture  
Et plus encore pour la collectivité :  
des coûts d'investissement 5 à 30 fois moindres  
que pour les transports publics ou la voiture

### **Qui dynamisent les commerces de proximité**

Les piétons et les cyclistes sont des clients fidèles  
Ils dépensent plus par semaine  
que les usagers des transports publics et les automobilistes

## Marche et vélo : des modes négligeables ?

### Tout dépend du critère retenu

- La distance ?** Dans toutes les agglomérations, 5 à 10 % seulement des distances sont parcourues par les modes actifs (source : EMD)  
Mais l'utilité d'un déplacement ne dépend pas de la distance parcourue, seulement de l'activité réalisée à destination
- La part modale ?** Dans les petites agglomérations, de 18 % (Quimper) à 34 % (Niort) de l'ensemble des déplacements (CEREMA 2017)  
Dans les grandes agglomérations, plus encore (35 % en Île-de-France)  
Dans les zones assez denses, ces parts modales augmentent pour la marche et surtout pour le vélo (Héran, 2014)
- La part modale potentielle** Les déplacements inférieurs à 5 km représentent partout environ les deux tiers des déplacements (source : EMD)  
Les distances franchissables à vélo croissent grâce à l'assistance électrique
- > 25 à 50 % des déplacements réalisables à vélo
  - > 20 à 40 % des déplacements réalisables à pied

## Les fondements d'une politique de déplacement cohérente

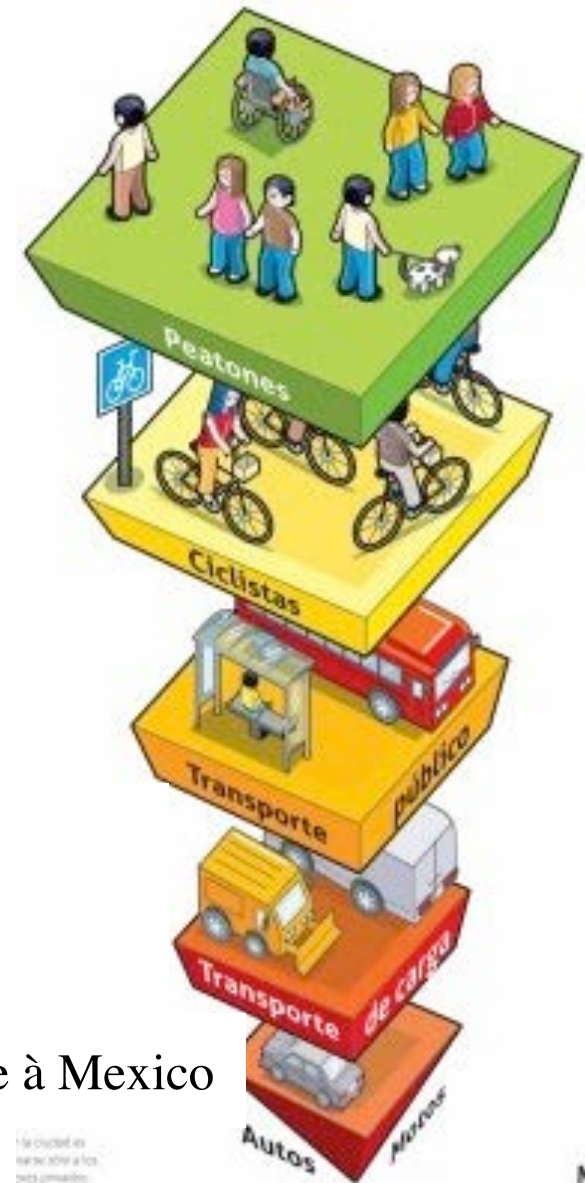
**Constat** En cas de libre concurrence, les plus forts gagnent  
Or ils produisent beaucoup trop de nuisances  
(pollution, bruit, accidents, conso. d'espace...)

**D'où le principe** **Priorité aux plus faibles et aux plus urbains**

1. Les piétons
2. Les cyclistes
3. Les usagers des transports publics
4. Les automobilistes

**Rappel** **Les piétons et les cyclistes sont au fondement de l'urbanité**

**Objectif** **Un nouvel équilibre à trouver entre les modes**  
Car le « tout modes actifs » n'est pas viable



La hiérarchie des modes préconisée à Mexico

## Quelle question poser lors d'une consultation ?

**Question possible**

**Etes-vous pour la gratuité des bus à Amiens Métropole ?  Oui  Non**  
Si les gens ne sont pas conscients des effets pervers de cette gratuité, ils vont forcément répondre oui

**D'où autre question possible**

**Etes-vous pour la gratuité des bus à Amiens Métropole, même si cela décourage l'usage vertueux de la marche et du vélo même si cela risque de saturer les transports publics à l'heure de pointe même si vos impôts pourraient augmenter à terme ?  Oui  Non**

**A débattre...**