

**T**otem ou tabou? La gratuité des transports urbains offre à première vue des avantages: elle simplifie l'accès du voyageur au transport, supprime le coût de gestion de la billetterie, fait disparaître les conflits avec les contrôleurs comme les litiges avec l'exploitant, et accélère les échanges à la montée et à la descente. Reste que très peu de villes en France ont suivi cette option.

Mais le transport gratuit n'existe pas: ce qui n'est pas financé par le voyageur doit l'être par le contribuable, les ménages via les impôts locaux, et les entreprises avec le versement de transport (VT), ce qui engendre des effets pervers inévitables. Le transport urbain ne peut avancer qu'en s'appuyant sur ces deux jambes. C'est en raison du coût excessif pour la collectivité que de villes comme Hasselt en Belgique, Castellon de la Plana en Espagne ou Bologne en Italie ont abandonné la gratuité au bout de quelques années pour concentrer leurs efforts financiers sur l'investissement et l'amélioration de l'offre. En France, la gratuité est souvent financée par une augmentation du versement de transport payé par les entreprises, déjà pénalisées par des charges élevées. Mais si les usagers ne participent plus, même partiellement, au financement de leur réseau, les entreprises seront incitées à réclamer la disparition du VT, ressource essentielle pour les autorités organisatrices. En se privant des recettes commerciales alors que les besoins en transport public urbain augmentent et que les finances des collectivités locales se raréfient, on se prive des ressources nécessaires pour corriger un sous-investissement chronique et pour renforcer l'offre et sa fiabilité, ce que réclament en priorité les utilisateurs.

Le motif social invoqué – le transport pour tous – ne tient pas: une tarification solidaire indexée sur le quotient familial peut être adaptée aux ressources de chacun afin de compenser le coût d'accès pour les ménages précaires, et assurer ainsi le droit au transport. Par ailleurs, la seule gratuité ne suffit pas à attirer les automobilistes, qui dépensent pourtant trois fois plus en utilisant leur voiture qu'en prenant les transports publics mais qui trouvent souvent la voiture moins contraignante. Seule une offre améliorée en fréquence et en qualité de service peut attirer cette clientèle a priori solvable, pour laquelle le prix du transport public n'est pas un facteur déterminant d'utilisation.

En réalité, la gratuité détourne l'attention du problème de fond: la place excessive de la voiture dans les agglomérations. La plupart des villes qui en France ont institué la gratuité ne l'ont pas accompagnée de mesures destinées à faciliter le report des déplacements vers les transports collectifs, la marche à pied ou la bicyclette, comme la création de parcs de stationnement en périphérie, la maîtrise du stationnement au centre et la modération de la circulation automobile (vitesse et volume) – pour ne pas parler du péage urbain.

Cette question du report modal n'est pas clairement envisagée et les impacts de la gratuité dans ce domaine restent méconnus. Les enquêtes montrent pourtant qu'en l'absence d'encadrement, les déplacements des automobilistes sont peu affectés. En revanche, les déplacements à pied sont nettement plus réduits et ceux à vélo encore davantage. Les transports publics gratuits concurrencent donc surtout les modes actifs, alors même que la sédentarité croissante des populations devient de plus en plus un enjeu de santé publique.

Les citoyens attendent de leurs élus, non pas des solutions de facilité, mais une utilisation rationnelle de l'argent public et le courage politique nécessaire pour maîtriser l'usage de la voiture en ville.

# La fausse bonne idée du transport gratuit

■ Le réseau d'Aubagne (ex-communauté d'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, désormais intégrée à la métropole Aix Marseille Provence) est entièrement gratuit depuis le 15 mai 2009 (photo SP).



Revue trimestrielle d'information et de documentation publiée par le **Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM)**

**Tarifs:**

	France (TVA incluse)	Étranger
Prix du numéro:	13,50 €	15 €
Abonnement annuel:		
- tarif normal	46,50 €	54 €

- tarif "particuliers" (\*) 36,00 € 39 €  
(\*): tarif spécial réservé aux abonnés réglant leur abonnement à titre personnel et le recevant à leur domicile; il exclut l'établissement d'une facture.  
Règlement par chèque à l'ordre du GÉTUM CCP 7993-26 N Paris.  
Dépôt légal: à la date de parution.  
Commission paritaire n° 52 763  
Imprimerie CIA Graphic  
Impasse des Montais  
58320 Pougeux les Eaux

#### Comité de rédaction

Francis BEAUCIRE  
Jean-Marie BEAUVAIS  
Xavier DESJARDINS  
Frédéric DOBRUSZKES  
Pierre-Henri ÉMANGARD  
François de FLEURIAN  
Bruno GAZEAU  
Frédéric HÉRAN  
Vincent KAUFMANN  
Marc Le TOURNEUR  
Geneviève MARY-ZEMBRI  
Juliette MAULAT  
Philippe MENERAULT  
Arnaud PASSALACQUA  
Michel QUIDORT  
Alain RICHNER  
Jean-François TROIN  
Philippe VENTEJOL  
Michel VRAC  
Pierre ZEMBRI

#### Directeur de la publication

Francis BEAUCIRE  
**Rédaction, administration, publicité**  
19, rue de la Mare Aubry  
02400 CHÂTEAU-THIERRY

#### Ventes - Abonnement

Pierre ZEMBRI - LVMT-ENPC  
6-8 Avenue Blaise Pascal  
Champs sur Marne  
77455 Marne la Vallée cedex 2

#### Maquette

COEPT - MÉTROPOLIS  
**Site internet**  
<http://olegk.free.fr>

#### Groupe pour l'Étude des Transports Urbains Modernes (GÉTUM).

« Étude des questions concernant les transports urbains dans le but d'en favoriser la modernisation et le développement » (extrait des statuts).  
Association déclarée  
(J.O. du 25.5.1967).

#### Fondateur

Sylvain ZALKIND  
**Président d'honneur**  
Maurice PLANTIER

#### Siège social

20, rue du Terrage  
75010 PARIS

#### Président

Francis BEAUCIRE

#### Vice-Présidents

Jean-Marie BEAUVAIS  
Michel QUIDORT

#### Secrétaire général

Alain RICHNER

#### Trésorier

Pierre ZEMBRI

Pour tous renseignements concernant l'adhésion au GÉTUM, écrire à la rédaction.

## 1 Éditorial de la rédaction La fausse bonne idée du transport gratuit

## 3 Retour d'expérience des choix entre tramway & BHNS dans les agglomérations françaises

Mathias Cureau, Étienne Trubert

## 8 Point de vue

François de Fleurian

## 10 L'extension de la ligne D du tramway de Strasbourg

François de Fleurian

## 14 Les deux-roues motorisés en milieu urbain solution ou problème ?

Frédéric Héran

## 20 Autocars libéralisés : *quo usque tandem...* ?

Michel Quidort

## 23 Point de vue sur... le tramway de Rome

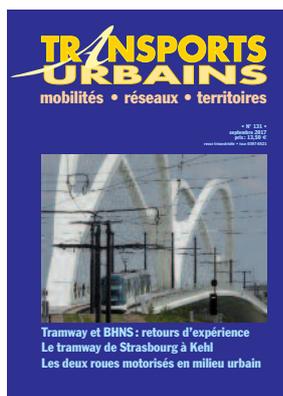
Luc Charansonney

## 26 La carte des... gares nouvelles sur LGV, à la veille d'une redéfinition de la politique nationale des infrastructures

Jean-François Troin

## 28 L'exploitation du Grand Paris Express : une interview de Didier Frémaux

## 30 Notes de lecture



Couverture  
Le tramway de Strasbourg franchit à nouveau le Rhin, depuis avril 2017, par un ouvrage dédié spectaculaire. Ce prolongement hautement symbolique marque l'arrimage de Kehl à l'agglomération strasbourgeoise et la reconquête des friches du Port du Rhin (photo François de Fleurian).

**Dossier conçu et coordonné par Francis Beaucire & Pierre Zembri**

La reproduction d'extraits des articles de *Transports Urbains* et de ses illustrations est autorisée sous réserve de faire mention de l'origine (nom de l'auteur, titre de la revue) et d'adresser un justificatif à la Rédaction (leur utilisation à des fins commerciales est cependant interdite).