

La gratuité des transports collectifs urbains est d'actualité : Dunkerque, 200 000 habitants, après des agglomérations de moindre taille comme Châteauroux ou Niort, a franchi le pas début 2018. La mairie de Paris a annoncé de son côté qu'elle mettrait la question à l'étude. D'associations locales en clubs de collectifs, la gratuité est en train de passer du statut d'exception réservée aux petites villes à celui d'un débat public en cours de généralisation. Mais l'arbre cache probablement la forêt des nouveaux « modèles économiques » du déplacement urbain.

# Gratuité des transports publics, modèle économique des nouvelles mobilités : qui passera à la caisse *in fine* ?

En effet, dans le même temps, de multiples formules de déplacement viennent sinon marginaliser, du moins banaliser les catégories ancrées par de longues années de pratique : les transports collectifs classiques, même profondément renouvelés par les sites propres et l'électromobilité, la voiture particulière, le vélo et la marche. Voitures partagées, en libre-service, électriques de préférence, VTC (véhicules de transport avec chauffeur), voiture autonome un peu plus tard bousculent ces anciennes catégories d'usage et se bousculent mutuellement. L'efficacité de ces nouvelles offres, proliférantes et parfois éphémères, a été tout simplement rendue possible par la diffusion massive des pratiques numériques, auxquelles recourt aussi le transport collectif. Comme annoncés depuis longtemps déjà mais demeurés marginaux jusqu'alors, les clivages entre collectif et individuel et entre public et privé se sont d'ores et déjà effacés, du moins dans une proportion suffisante pour renouveler les conditions et les pratiques de la mobilité urbaine.

C'est dans ce contexte en mouvement que doit être posée désormais la question de la gratuité des transports collectifs urbains. Car nombre des « modèles économiques innovants » surgis au cours de la dernière décennie sont encore instables, même si le moral des promoteurs de ces formules et des collectivités qui les accueillent est encore au beau fixe, ou plutôt au beau de moins en moins fixe, alimenté par des déconvenues qui ne sont en fait que des réévaluations parfois cruelles d'un niveau d'enthousiasme initial excessif.

Le modèle économique du transport collectif urbain, on ne le sait que trop bien, n'est à peu près stable que parce qu'il a recours à un ensemble de contributeurs financiers : le versement-transport, l'apport des budgets des collectivités et enfin les usagers eux-mêmes, pour une part moyenne qui n'excède pas 20 % du coût de production du service (28 % en Île-de-France). Qu'en est-il des nouvelles formules de déplacement ? Atteindraient-elles un équilibre financier, voire plus, auquel le transport collectif ne songe même pas ? Faudra-t-il aussi au bout du compte que les collectivités subventionnent l'autopartage et toutes les autres formes d'alternative plus ou moins particulières au transport collectif en milieu urbain dense, faute de les voir réservées à des clientèles susceptibles de payer les courses à leur prix de revient réel, celui des taxis ? Ouvrir le transport collectif à tous sans contribution personnelle, fermer les formes nouvelles aux clientèles peu solvables ? Ou bien subventionner le tout, ce qui est déjà de fait le cas, mais dans quelles proportions ?

À quel moment la part de la population citadine qui ne recourt pas au transport collectif, celle qui n'utilise pas l'autopartage subventionné (ce n'est probablement pas complètement la même part), mais qui invente au quotidien des solutions entièrement privées à ses frais en jouant des opportunités offertes par les outils numériques se lassera-t-elle de financer des offres de déplacement qu'elle n'utilise jamais ? C'est une question sociale, c'est-à-dire politique qui est posée de savoir non pas pour qui le déplacement est gratuit, mais pour qui il ne l'est pas et qui le finance *in fine*.

Pour en savoir plus : l'association Qualité Mobilité a financé une étude sur les aides publiques (conscientes ou non) au covoiturage, réalisée par le cabinet ADETEC. Cette étude est téléchargeable sur le site de la FNAUT : <https://www.fnaut.fr/actualite/communiqués-de-presse/589-aides-publiques-au-covoiturage-et-a-la-location-de-vehicule-entre-particuliers>. Transports Urbains en rendra compte dans un prochain numéro.

■ Certains services de covoiturage courte distance s'appuient sur des équipements au sol et sur une occupation pérenne de l'espace public qui constituent autant de subventions de fait des collectivités. Bornes et panneaux du service Covoit'ici aux Mureaux (photo SP Ecov).



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

**Tarifs:** France Étranger  
(TVA incluse)  
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 Pougues 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**  
69 avenue du Maréchal Foch  
78100 Saint-Germain-en-Laye

#### 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

69 avenue du Maréchal Foch  
78100 Saint-Germain-en-Laye

#### 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**  
**Gratuité des transports publics, modèle économique des nouvelles mobilités: qui passera à la caisse *in fine*?**

**3** **Événement: Les premiers entretiens d'Orbival**  
Pierre Zembri

## Dossier spécial



# L'open data dans les transports publics

**7** **Introduction**  
Geneviève Zembri-Mary

**9** **L'ouverture des données horaires: les questions qui se posent du point de vue des voyageurs**  
Marc Debrincat, Anne-Sophie Trcera

**15** **Comment l'ouverture des données impacte-t-elle les stratégies des entreprises de transport public?**  
Élisabeth Hart

**21** **L'ouverture des données, une opportunité pour la recherche sur les transports et la mobilité**  
Patrice Aknin, Étienne Côme, Latifa Oukhellou

**28** **Interview de Dominique de Ternay**  
Geneviève Zembri-Mary

**30** **Vers une nouvelle organisation de la mobilité: une opportunité pour vivre mieux?**  
Aurore Fabre-Landry, Aurélien Bigo, Jean-Marie Beauvais

**36** **Les chiffres du... retour de la bicyclette au cœur des grandes villes**  
Frédéric Héran

Couverture  
Le chantier du métro du Grand Paris bat désormais son plein: la future gare d'Orly Aéroport sera commune à la ligne 14, prolongée depuis Olympiades via Villejuif Gustave Roussy où elle croisera la ligne 15 Sud, et à la ligne 18 qui desservira Massy-Palaiseau et le plateau de Saclay (photo Société du Grand Paris / Laurent Villeret)

**Responsable du numéro:**  
Geneviève ZEMBRI-MARY

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).