



2002-2006

ADEME



Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Énergie

GRATUITE DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS ET REPARTITION MODALE

RETOUR SUR RAPPORT FINAL

PREDIT : Groupe Opérationnel N° 1 : Mobilité, Territoire et Développement Durable
Marché ADEME - N° : 0203021

Yves DUHAMEL C 0620

Ivry, le 29/06/04

Ce dossier est destiné aux responsables qui nous ont reçu en remerciement pour leur aide

SOMMAIRE

SYNTHESE.....	3
ANALYSE.....	14
1 REMERCIEMENTS	16
2 DEMARCHE.....	17
2.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA RECHERCHE	17
2.2 APPROCHE	18
3 CONSTATS GENERAUX SUR LA GRATUITE	19
3.1 GRATUITE : UTOPIE OU OUTIL DE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN	20
3.2 TRANSPORTS EN COMMUN POUR L'AMENAGEMENT URBAIN	20
3.3 EFFET DE LA GRATUITE LIMITE DANS LE TEMPS	21
3.4 COUTS ET MODALITES DE FINANCEMENT DE LA GRATUITE	21
3.5 PRATIQUES DE TARIFICATION.....	23
3.6 CORRELATION ENTRE LE NIVEAU DE TARIFICATION ET LA FREQUENTATION DES TC.....	23
3.7 FACTEURS CLES DE LA FREQUENTATION DES TRANSPORTS EN COMMUN	25
4 OBSERVATIONS EFFECTUEES AUPRES DES VILLES ANALYSEES	26
4.1 VILLES ANALYSEES.....	27
4.2 LES FREINS SPECIFIQUEMENT EVOQUES	44
4.3 MOTIVATION DES AUTORITES POUR LA GRATUITE	48
4.4 CONSTATS	52
5 BIBLIOGRAPHIE.....	60
5.1 BIBLIOGRAPHIE GENERALE	60
5.2 DOCUMENTATION SPECIFIQUE A UNE VILLE.....	61
5.3 GLOSSAIRE.....	66

Analyse détaillée : se reporter au rapport complet (190 pages) disponible sur demande

SYNTHESE

Notre recherche avait pour but de contribuer à la réflexion du groupe "mobilité, territoire et développement durable" du PREDIT en regardant si la gratuité ou un coût très bas des transports en commun (TC) pouvait provoquer un report modal.

Nous nous sommes limités à l'analyse de villes ayant des TC gratuits pour tous et n'avons donc pas retenu l'offre de TC gratuits de villes d'une amplitude faible, à la fréquence limitée visant des clientèles spécifiques en parallèle mais non en concurrence directe, d'une offre de TC payante : cf. en région parisienne, Issy-les-Moulineaux ou Boulogne ...

Sachant qu'il faut bien que quelqu'un paye, notre observation avait pour objet de voir:

- si la mesure est économiquement compatible avec des TC de qualité,
- dans quel cas, elle peut constituer le levier d'un transfert modal durable.

Outre l'exploitation de données documentaires générales sur la gratuité des transports publics urbains, dont une bonne part est d'ailleurs ancienne, nous avons surtout développé notre analyse à partir de contacts avec les différents acteurs : Autorités Organisatrices, Transporteurs) dans 13 villes ou agglomérations :

- En France : Colomiers, Compiègne pratiquant la gratuité depuis 30 ans et Vitry, Châteauroux où elle existe depuis les dernières municipales ; 2 villes pratiquant une politique de tarif bas : Beauvais, Dijon et 1 avec des TC payants : Orléans.
- En Belgique : Liège où la gratuité a été envisagée et Mons qui a des TC centre ville gratuits ; en Flandre, Hasselt, qui pratique la gratuité et la ville de Genk un tarif réduit.
- En Italie : Bologne qui a abandonné la gratuité de ses transports urbains
- En Espagne : Castellón de la Plana qui a également abandonné la gratuité.
- Nous avons également rencontré plusieurs acteurs clés : en France : le GART, l'UTP, la FNAUT, des responsables de société de transport urbains ; en Belgique : la direction de "De Lijn" : transporteur pour la région Flandre ; le ministère des transports de Wallonie, la TEC, transporteur de la région Wallonne ; le "collectif sans ticket" de Bruxelles, partisan de la gratuité totale des TC...

CONSTATS GENERAUX SUR LA GRATUITE

DES CONSIDERATIONS ECOLOGIQUES INCITENT AU DEVELOPPEMENT DES TC URBAINS:

ENS Mines indique que plus de 50% de la pollution est due aux transports ; 98% de l'augmentation de la consommation d'énergie des transports serait le fait de la voiture. Si les TC coûtent cher, ils coûtent moins que la voiture qui engendre des coûts importants : voirie, parking, ... Tout ce qui augmente leur fréquentation est donc bon à prendre.

GRATUITE : UTOPIE OU OUTIL DE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN

Les analyses passées d'expériences en Europe, ne permettent pas de se prononcer sur le bien fondé de la gratuité pour tous (ie. non réservée à une population spécifique et/ou à une période d'utilisation particulière).

Pour les uns, la gratuité : "mesure, démagogique", entraînerait une dégradation de la qualité de service. Pour d'autres, elle peut être un "levier" de développement. Une chose est certaine : cette question fait débat.

EFFET DE LA GRATUITE LIMITE DANS LE TEMPS, PEU EVIDENT SUR LE PARTAGE MODAL

Des experts auraient constaté que "à très court terme, la gratuité des transports en commun peut faire exploser la fréquentation qui diminue ensuite".

Il reste à préciser le contexte : ce constat se vérifie-t-il qu'il s'agisse d'une gratuité accompagnée ou non d'une amélioration de l'offre et/ou de la politique de mobilité.

Si la gratuité est reconnue pour jouer un rôle dans l'augmentation de la fréquentation des TC, le transfert modal vers le bus resterait pour certains somme toute minime et l'on observerait en terme de partage modal une certaine inefficacité de cette politique quant à l'usage de la voiture.

FINANCEMENT

Sachant que

- dans le coût de la gratuité, il convient de prendre en compte la perte des recettes, mais souvent aussi celui généré par une offre améliorée, le financement d'infrastructures liées à la fréquentation accrue des TC,
- les économies liées à la suppression des coûts afférents à la billetterie, sa gestion, aux cartes de transport gratuit, au contrôle... sont loin de couvrir la différence, le financement de la gratuité pose souvent problème.

In fine, quelqu'un doit payer, et la question est de savoir si le financement doit être assuré par une fiscalité supportée par tous, ou avec une participation significative de l'utilisateur.

Différents modes possibles de financement de la gratuité des TC coexistent

Le financement par la ville : le problème est alors que les non-résidents, bénéficient de la gratuité sans la financer.

Le financement par la région : c'est le cas de la Belgique. En règle générale, les acteurs sont plutôt favorables à la gratuité, à condition que d'autres qu'eux en supportent le coût...

Le financement par le versement transport

C'est la solution retenue par plusieurs villes françaises. Mais l'augmentation de la fréquentation crée une demande d'amélioration de l'offre génératrice de coûts supplémentaires. La question du maintien d'une offre de qualité peut alors se poser

Le financement par les automobilistes :

La logique consiste à faire payer ceux qui congestionnent la ville au profit des TC. Il s'agit d'une nouvelle répartition de la charge des coûts de la mobilité au travers notamment d'une politique de stationnement qui a une influence capitale sur l'utilisation de la voiture en ville, voire d'une tarification de l'usage des infrastructures routières ("road pricing").

CORRELATION DE LA TARIFICATION AVEC LA FREQUENTATION TC

Dans le détail, il existe une très large palette de titres proposés dans laquelle l'utilisateur finit parfois par se perdre et qui peut également avoir un coût proportionnellement élevé par rapport au nombre d'utilisateurs concernés par un tarif donné.

En comparant des villes avec TC "payants" d'une taille voisine de celles pratiquant la gratuité on constate qu'il n'y a pas de corrélation directe entre niveau de prix et usage.

Une étude UTP, CERTU DTT, GART montre qu'une politique de prix élevé n'est pas le gage d'une recette moyenne optimum.

Les recettes issues de la vente aux usagers, représentent en moyenne 65%, (hors vente aux collectivités ou subventions aux transports scolaires).

Selon l'annuaire UTP : de 1992 à 2002, la population desservie a augmenté de 6,5%, l'offre kilométrique a progressé de 10,3% avec une hausse modérée des prix.

Dans le même temps, la fréquentation n'a évolué que de 1,8% .

Le taux de couverture (R/D) a baissé de 1992 à 2002. (de 1995 à 1998, 24% des réseaux ont élargi leur politique de réduction ; 19% l'ont restreint).

FACTEURS CLES DE LA FREQUENTATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

Une enquête menée par l'Institut Wallon d'Etudes, de Recherches et de Formation, (IWERF) en 1996 met en évidence les facteurs clés suivants :

L'image des transports en commun : considéré comme une obligation, son usage ne suscite aucun plaisir. c'est sans doute ce qui incite les gens à prendre leur voiture même s'ils savent que le coût sera supérieur : c'est le prix de la liberté.

La diminution du coût : ce point est très controversé. Selon certains le prix du mode de transport n'aurait qu'un impact mineur pour autant que ce prix ne soit pas prohibitif. Pour J. Sivardière, président de la FNAUT, il ne s'agit pas d'une question prioritaire.

La diminution de la durée de déplacement

Ce serait l'un des principaux facteurs déterminant le choix modal : durée comprise dans une perspective de chaîne de déplacement (temps de marche au départ, temps d'attente, temps de parcours et temps de marche à l'arrivée...). Pour obtenir un report modal, il conviendrait donc d'améliorer la fréquence et la vitesse commerciale des TC.

L'analyse des 13 villes observées permet de préciser ou nuancer plusieurs des points rappelés ci dessus

FREINS SPECIFIQUEMENT EVOQUES

⇒ LA GRATUITE EST GENERATRICE DE BESOINS FINANCIERS PLUS IMPORTANTS QUI PEUVENT ALLER AU DELA DU VERSEMENT TRANSPORT ALORS QU'IL EST DIFFICILE DE REVENIR EN ARRIERE.

Une augmentation parfois inutile de la mobilité

Selon la SRWT (Wallonie), des TC gratuits risquent d'engendrer une mobilité inutile, avec comme conséquence une saturation des bus, l'obligation d'augmenter l'offre, et donc des coûts supplémentaires. Or l'intérêt général n'est pas que l'on se déplace plus mais que si tel est le cas que ce soit de préférence avec les TC.

Cette même raison est invoquée par Michel Frénaux (SLTC), président de la Commission Economie de l'UTP pour qui la gratuité accentue l'effet de pointe.

Il est certain que par exemple tant à Castellón, qu'à Châteauroux, Vitré... la gratuité a induit une mobilité accrue sans substituer nécessairement des déplacements en voiture.

La gratuité génère des attentes et des besoins plus importants

Même si pour partie l'augmentation de la fréquentation est absorbé en heure creuse par un meilleur taux de remplissage, un service gratuit performant nécessite, en parallèle des mesures concernant non seulement l'offre : amplitude, fréquence, régularité, information..., mais également son environnement : plan de mobilité (cf. Hasselt, Dijon), partage de voirie, politique de stationnement...d'où la nécessité de ressources supplémentaires dont le montant s'ajoute à la perte des recettes.

Une des clés en la matière paraît être la volonté de rester ou non dans le cadre du Versement Transport avec des offres limitée en terme de réseau, de fréquence comme à Vitry, ou améliorées dans cette limite du VT comme à Beauvais, Châteauroux, Compiègne, sachant que l'on peut se demander si cette position est "tenable" à terme.

⇒ **DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS AVANT DE PENSER A LA GRATUITE**

La gratuité n'est pas une priorité

Dans la plupart des villes, la priorité serait davantage de développer le réseau et l'offre de transport eu égard aux nombreux retards constatés. C'est l'avis, de ceux qui ont des TC payants, ou ont abandonné la gratuité (Castellón, Bologne...).

Augmentation des incivilités

⇒ **RAPPORTER LE NOMBRE D'INCIVILITE A UN NOMBRE DE VOYAGEURS.**

Les exploitants des sociétés de transport craignent une augmentation des dégradations globalement refusé par les clients, avec en corollaire une dévalorisation de leur image et de celle des TC.

Compiègne, Châteauroux ... relèvent que la gratuité générerait une augmentation des incivilités, et notamment du vandalisme, mais d'autres comme Colomiers, Hasselt n'ont pas fait les mêmes constats.

Les incivilités qu'ils indiquent (dont l'importance relative reste à apprécier), ne seraient pas très différentes de celles observées dans les TC payants. Ceci amène à penser qu'elles s'expliqueraient plus par l'augmentation de la fréquentation que par le principe de la gratuité.

Poids d'une philosophie libérale en opposition à des thèses libertaires

⇒ **TOUT SERVICE DOIT AVOIR UN PRIX**

Des groupements d'inspiration libertaire comme le Collectif Sans Ticket (CST) Bruxelles multiplie les actions choc pour promouvoir la gratuité. Rejetant la notion de client, au profit de celle de "citoyen-usager, la mobilité est, pour ces militants, un droit ; les mêmes valeurs étant partagées en France par une vingtaine de collectifs.

Mais tant les décideurs que les transporteurs considèrent que qui est gratuit n'aurait pas de valeur et que la gratuité est vite considérée comme un droit acquis, que la ressource de la billetterie est nécessaire . C'est la position des villes qui pratiquent des TC payants (Orléans...) des tarifs bas (Dijon ...) ou ont abandonné la gratuité (Castellón ...).

⇒ **LE ROLE DU TRANSPORTEUR EST D'APPORTER UN SERVICE ET NON UNE PRESTATION SOCIALE**

Les sociétés de transport estiment que leur rôle est de fournir un service de transport et non d'assurer une mission sociale.

Pour elles, les différenciations tarifaires ont avant tout une logique commerciale et non sociale ; la gratuité pouvant être intéressante pour le lancement d'un nouveau service ou d'une nouvelle ligne, mais non à titre récurrent.

Aussi elles souhaitent que les gratuités partielles ou totales soient payées par la municipalité.

La crainte que des TC gratuits ne deviennent le transport du pauvre est également un argument avancé par ces sociétés, très soucieuses d'une bonne image de marque.

Mais les hasseltois ont une bonne image de leurs TC et en sont fiers et une récente enquête sur Compiègne (décembre 2003) indique également une bonne image des TC.

Changement des règles du jeu entre l'Autorité Organisatrice et le transporteur

⇒ DIFFICULTE POUR UNE POLITIQUE D'INTERESSEMENT DES SOCIETES DE TRANSPORT

Afin de motiver une véritable qualité de service, nombre d'AO contractent avec les transporteurs des clauses d'intéressement aux résultats : mesure difficilement compatible avec la gratuité selon certains, mais qui s'avère erronée sur le terrain

⇒ ABSENCE D'INCITANT FINANCIER POUR MIEUX GERER L'UTILISATION DES TC

Le transporteur perd la possibilité de jouer sur le tarif pour influencer l'usage des TC (tarifs moins élevés durant les heures creuses afin de déplacer une partie de la demande).

⇒ MANQUE D'ELEMENTS STATISTIQUES POUR EVALUER LE TRAFIC

La gratuité empêche l'analyse statistique régulière de la fréquentation du réseau qui permet d'ajuster l'offre autant que possible ; mais des solutions existent (cf. Belgique).

Renforcement de la discrimination sociale

⇒ RISQUE DE DISCRIMINATION ENTRE COMMUNES RICHES ET COMMUNES PAUVRES

Risque d'un système de transports gratuits pour les villes riches, qui peuvent se les payer, et paradoxalement, de transports payants pour les villes pauvres (cf. Hasselt vs. Liège).

⇒ DISCRIMINATION ENTRE LES CITOYENS

Lorsque la gratuité ne s'applique qu'aux résidents, elle ne prend pas en compte le fait que les non-résidents ont un impact sur le dynamisme économique de la ville. En outre, la structure socio-géographique fait coexister, par exemple en Wallonie, des zones avec des intensités de réseau très différentes d'où une inégalité d'accessibilité au service (SRWT).

MOTIVATIONS EXPRIMEES POUR LA GRATUITE

Des motivations au delà du social

⇒ LA PRIORITE D'UNE VOCATION SOCIALE CONCERNANT LA GRATUITE OU UN TARIF BAS APPARAÎT EN PARTIE LIÉE À L'ANCIENNETÉ DE LA PRISE DE DÉCISION.

DECISION ANCIENNE

Pour Colomiers, Compiègne, Bologne, la décision a été prise dans les années 1970/1975. Le contexte socio-politique correspondait alors à une préoccupation sociale et non à une problématique qualitative, revisitée par les lois LAURE, SRU et les PDU...

La décision, a été le fait d'une municipalité "de gauche" à des fins sociales. La mise en place de la gratuité n'a pas fait l'objet de mesure d'accompagnement.

De même hors Genk, la décision d'une politique tarifaire à prix bas est généralement ancienne et visait également un objectif social (Beauvais, Dijon).

DECISION PLUS RECENTE,

Vitré, Châteauroux, Castellón où la décision est beaucoup plus récente (1995/2000). ajoutent d'autres soucis : rééquilibrage périphérie/centre, accessibilité... Il s'agit plus d'une problématique de mobilité durable, d'un souci de service à apporter.

Le rééquilibrage modal est rarement une motivation clé

⇒ LA LIMITATION DE LA PART MODALE DE LA VOITURE N'EST PAS NECESSAIREMENT VOIRE RAREMENT EVOQUEE COMME MOTIVATION DE MISE EN PLACE DE LA GRATUITE.

A la différence d'Hasselt, de Dijon qui visaient clairement une diminution de la pression automobile, cet objectif est rarement affichée comme motivation pour la gratuité des TC. Au contraire, certains élus s'en défendent bien ; des restrictions à l'égard de l'automobile risquant de ne pas être populaires dans des villes qui attirent vers le centre les populations d'alentour et qui ne connaissent que des embouteillages somme toute relatifs.

⇒ LA REDYNAMISATION SI CE N'EST PAS LA PREMIERE RAISON EVOQUEE EST AU MOINS LA SECONDE.

Favoriser la vie en centre ville

Parce que le centre ville est vite saturé du fait de rues étroites offrant peu de possibilités de stationnement (Hasselt, Mons, Vitré, ...), parce que il paraît nécessaire de "réunifier" la ville : centre historique, économique/ périphérie (Châteauroux, Compiègne), le centre étant de moins en moins fréquenté, il s'agissait de le revitaliser, de rendre les commerces du centre-ville plus faciles d'accès, face à la concurrence des grandes surfaces en périphérie : (Châteauroux, Vitré, Mons, ...).

Ceci explique que la gratuité concerne tous les voyageurs et ne soit que rarement ouverte aux seuls résidents (cf. Castellón) ou à une catégorie de déplacements (Bologne).

Cet objectif amène généralement ces cités à mettre en œuvre parallèlement des solutions destinées, à l'encontre d'un objectif de transfert modal, à faciliter le stationnement dans le centre.

"Rentabiliser" l'offre de TC

Si Colomiers, Compiègne, Bologne justifient leur décision par une volonté de démarche sociale, d'autres comme Châteauroux, Vitré, même si ce souci est cité visaient au moins autant à "rentabiliser" leurs TC qui "coûtaient très cher pour une faible utilisation".

La motivation évoquée est généralement de faciliter l'utilisation des transports urbains collectifs par une population ciblée (jeunes, à Vitré, personnes âgées à Châteauroux ...).

Motivation "électorale".

Elle s'appuie sur l'expression d'une volonté politique, généralement présentée, dans le cadre d'un programme électoral, comme un souhait de solidarité sociale.

Cette volonté est d'autant mieux affirmée qu'elle est portée par une personnalité suffisamment forte : ainsi en Belgique, pour les élections de 1999, l'ancien ministre wallon des transports, a déclaré à Namur qu'il était favorable à des tarifs encore plus avantageux pour les jeunes. La motivation politique se retrouve également à Hasselt où l'ancien Bourgmestre est devenu ministre des transports, puis responsable du PS. Dans les mises en œuvre récentes : Châteauroux, Vitré, cette motivation est clairement évoquée et affichée comme telle.

CONSTATS EFFECTUES

Importance du nombre d'habitants desservi par les transports en commun

⇒ **IL SEMBLERAIT QUE LA SOLUTION DE LA GRATUITE "NE PASSE PAS" POUR LES "GRANDES VILLES".**

Les agglomérations qui pratiquent aujourd'hui la gratuité ont moins de 100 000 habitants : Vitré : 16 000, Colomiers : 32 000, Compiègne 41 000, la Communauté d'Agglomération du Beauvaisis : 67 000 habitants, celle de Châteauroux 70 000, Hasselt a plus de 70 000 habitants, Mons 90 000.

Les villes plus importantes ont choisi des transports payants : par exemple Orléans, 266 000 habitants qui a amélioré une offre de TC payante (tramway), ou Liège, 476 000, où la faisabilité d'une gratuité n'est pas apparue évidente.

D'autres ont abandonné la gratuité après une expérience de quelques années : Castellón : 166 000 habitants : gratuité de 1990 à 1997, Bologne: 450 000 : gratuité de 1973 à 1977.

Par contre on trouve, parallèlement à des villes moyennes : Beauvais - 57 000 habitants, Genk (Flandre) 67 000, des agglomérations importantes comme Dijon : 244 500 habitants qui ont choisi une tarification à prix bas où très bas.

Ceci tendrait à prouver qu'au delà d'un certain seuil, un apport de recettes des clients est indispensable si l'on veut avoir à la fois qualité de service et fiscalité acceptables.

Différence quant à la qualité de l'offre

⇒ **LA GRATUITE EST SURTOUT INTERESSANTE A ETUDIER QUAND LA QUALITE DE SERVICE SE RAPPROCHE DE CELLE D'UNE SOLUTION PAYANTE SATISFAISANTE**

Face à des offres qui comme à Vitré sont limitées (réseau, fréquence, confort), ou à Colomiers, Compiègne qui améliorent leur offre, Châteauroux, Hasselt ont une offre plus comparable à celle de villes ayant des TC payants. L'impact est alors plus fort et bien illustré par Châteauroux puisque gratuité et amélioration de l'offre sont intervenues à 2 moments différents et expliquent chacune 50% de l'augmentation de la fréquentation.

Différence quant à la zone couverte par l'offre de gratuité

⇒ **MALGRE LA PLUS GRANDE DIFFICULTE DE MONTER UN TEL PROJET AU NIVEAU D'UNE COMMUNAUTE, IL PARAIT DIFFICILE DE PROPOSER UNE SOLUTION AU SEUL NIVEAU D'UNE MUNICIPALITE.**

Certaines offres de gratuité ou de prix bas s'arrêtent, comme pour Colomiers, Vitré, Hasselt..., aux limites de la ville. D'autres la pratiquent à l'échelle de la Communauté de communes, d'agglomération : Castellón, Châteauroux, Dijon...

Chaque solution a ses avantages et ses inconvénients mais il paraît difficile dans le temps de rester limité à la première.

Ainsi Vitré dont l'offre était limitée à la ville seule a pu prendre sa décision très rapidement mais se trouve confrontée aujourd'hui par son adhésion à une communauté d'agglomération aux problèmes de son extension aux autres communes qui n'ont pas nécessairement les mêmes intérêts.

Compiègne se trouve dans la même situation ; Colomiers est confronté à la mise en place de la Communauté du Grand Toulouse...

En Belgique, Hasselt et Mons n'ont pas ce genre de problème : la ville paye, pour les trajets effectués intra muros, le transporteur, qui intervient par définition au niveau de la province (TEC Hainaut, De Lijn Limburg...).

Importance du revenu de la billetterie et simplification de la gestion

⇒ **DANS LES VILLES QUI ONT CHOISI LA GRATUITE, LA PART DE LA BILLETTERIE ETAIT GLOBALEMENT FAIBLE ET CE D'AUTANT PLUS SI L'ON PREND EN COMPTE LE COUT ENGENDRE PAR LES RECETTES.**

Le coût de la fraude, additionné à celui du contrôle, de la vente l'achat est à rapprocher des recettes liées à la billetterie.

Ainsi dans le cas de Vitré, malgré une tarification "normale", les recettes n'étaient que de 22 867 € avant la gratuité pour un coût d'exploitation de 205 000, soit 11%.

En ce qui concerne Châteauroux, la billetterie ne rapportait que 374 652 €, soit 14% du coût des transports urbains et les coûts engendrés par le transport payant : billets, vente, établissement de cartes de transports gratuits ou à tarif réduits (46% des voyages), contrôle, sont estimés à 180 000 €, soit près de 50% de la recette.

A Castellón de la Plana le coût de la recette commerciale est estimé à 4 à 5% (coût des billets, vente) et à 8 à 12% en incluant les appareils de validation et le contrôle.

TEC Wallonie estime ce coût à environ 10% de son apport, sous réserve que celui ci s'applique à l'ensemble du réseau d'une des sociétés provinciales.

Pour les "petits réseaux", les coûts engendrés par le transport payant sont donc d'autant plus importants que les montants en jeu sont faibles et le peu d'apport de la billetterie constitue un élément favorable à la mise en place de la gratuité.

⇒ **A L'INVERSE, LA SUPPRESSION DE LA BILLETTERIE AMENE PLUSIEURS AVANTAGES**

Meilleure sécurité pour les chauffeurs qui n'ont plus à craindre pour leur caisse: point de vue de Châteauroux, de Vitré, de Compiègne.

Accélération de la vitesse commerciale (contrebalancée, aux heures de pointes par les effets d'une sur fréquentation...) : constat effectué à Châteauroux, à Mons.

Libre disposition du bus très appréciée, particulièrement. les automobilistes, au cas où...(Châteauroux, Hasselt).

Simplification des tâches administratives.

Un accroissement de la fréquentation des transports en commun à relativiser

⇒ **LA FREQUENTATION DOIT ETRE RAPPROCHEE DU NIVEAU DE DEPART ET DE CELLE DE VILLES "COMPARABLES" NE PRATIQUANT PAS LA GRATUITE, GENERALEMENT SUPERIEURE**

Les expériences pour lesquelles une comparaison avant /après s'est avérée possible montrent une augmentation généralement "spectaculaire" de la fréquentation (Châteauroux, Vitré, Hasselt...).

Il faut cependant rappeler que ces villes se caractérisaient par une fréquentation inférieure sinon très inférieure à la moyenne :

Châteauroux passe de 1,6 millions de voyages à 2,7 millions, Vitré de 190 000 à plus de 277 000, Compiègne avec 4,7 millions de voyages en 2000 a un taux de fréquentation plus élevé (97 voyages/an) que celui de villes analogues, Hasselt bat le record et passe de 330 000 à 3,7 millions de voyages.

⇒ MAIS CET ACCROISSEMENT DE LA FREQUENTATION NE PLACE PAS NECESSAIREMENT CES VILLES AU DESSUS DE VILLES DE TAILLE VOISINE PARTIQUANT DES TRANSPORTS PAYANTS

Ainsi, en regardant l'annuaire de L'UTP 2003, malgré les effets liés à la gratuité, la fréquentation à Vitré (16 000 habitants) est inférieure à celle, payante, d'Abbeville, de Flers, de Morlaix (de 21 à 27 000 habitants) ; celle de Châteauroux (71200 habitants) reste au dessous de Bourg en Bresse, de Chartres (64 à 86 000) ; celle de Colomiers au dessous d'Alençon, Dieppe, La Roche sur Yon.

La gratuité n'explique donc pas tout : la qualité de service, la topologie des villes, les conditions de vie locale... interviennent également.

Compatibilité entre transports en commun gratuits et offre de qualité

Il s'agit là d'un choix avant tout politique. L'expérience montre que des villes comme Châteauroux ou Hasselt ont pu mettre en place la gratuité et une offre comparable à celle, payante, de villes de même importance.

Ce constat recouvre cependant 2 réalités très différentes

A Châteauroux, l'offre de TC est entièrement financée par le versement transport et le coût de l'offre améliorée a pu rester dans ce cas de figure.

La question qui se pose ici est de savoir si cette situation peut perdurer à terme dans un contexte d'accroissement constant de la demande.

A Hasselt, la solution est différente : la municipalité compense le manque à gagner du transporteur en payant un complément au financement régional. La ville considère que le bilan économique global est positif grâce au non financement d'infrastructures qu'il aurait fallu consentir pour faire face à la circulation et à la redynamisation du centre ville.

Ce point est d'autant plus important que l'on sait que l'offre de qualité passe par des mesures d'accompagnement (partage de voirie, parc relais, limitation de circulation), qu'il faut bien également financer ; l'enveloppe du VT étant par définition limitée.

Gratuité ou tarif très bas

⇒L'APPORT D'UNE BILLETTERIE LIEE A UN TARIF BAS MAIS A UNE FREQUENTATION ACCRUE PERMETTRAIT DE SATISFAIRE, A UN COUT ECONOMIQUE MOINDRE, L'AUGMENTATION DES ATTENTES TOUT EN EVITANT DES INCONVENIENTS LIES A LA GRATUITE

La gratuité augmente la fréquentation, mais un prix bas la favorise aussi comme on peut le voir au travers des exemples de Genk en Flandre, Beauvais, Dijon en France qui pratiquent volontairement un prix bas ou très bas.

Ainsi Genk, qui est passé d'un tarif unitaire de 1 € pour la première zone et 0,40 € par zone supplémentaire à un tarif unique de 0,50 € dans la ville a vu la fréquentation de ses transports urbains passer de 1,2 millions : fréquentation déjà non négligeable pour une ville de 67 000 habitants, à 1,8 millions, soit une augmentation de 50%.

Beauvais, 57 400 habitants arrive, grâce à un tarif de 0,80 € pour un ticket et un abonnement mensuel de 15,55 €, à 55 voyages par habitant et par an, ce qui place cette ville parmi celles ayant la fréquentation la plus élevée de sa catégorie
On constate également une fréquentation supérieure à la moyenne à Dijon.

Cette politique facilite le financement des améliorations de l'offre : cf. Genk où l'augmentation de la fréquentation a compensé dans le même rapport (50%) la diminution de prix.

Elle n'entraîne pas une éventuelle dévalorisation de l'image des transports en commun puisqu'elle conserve à l'usager son statut de "client".

Impact de la gratuité

⇒ **LA GRATUITE, SEULE N'APPORTE QUE DES RELATIFS SUR LA FREQUENTATION DES TC**

Des différences importantes existent quant à la qualité de l'offre "gratuite".

Ainsi pour plusieurs villes n'offrant qu'une gratuité à qualité de service identique à la précédente, l'augmentation a été suivie d'une stagnation les années suivantes :

à Castellón, la gratuité a permis en 1991 de passer de 1,1 à 1,6 millions de voyages/an mais la fréquentation a stagné ensuite ; l'abandon de la gratuité liée une forte amélioration de l'offre ayant par contre permis de retrouver une progression importante.

Bologne a vu la fréquentation de ses TC passer de 100,22 millions de voyageurs en 1972 à 115 millions en 1973, mais on a constaté un fort infléchissement en 1976 (+ 3,2%) et une stagnation en 1977 (+0,24%).

L'évolution n'est pas comparable selon que la gratuité s'accompagne ou non de mesures liées au stationnement, au partage de la voirie, à la restructuration de l'offre. Force est de constater que l'essoufflement de la demande n'a pas eu lieu à Hasselt où Châteauroux.

⇒ **LES EFFETS DE LA GRATUITE SUR LA REPARTITION MODALE RESTENT A PROUVER**

Peu de villes ont abordé cette réflexion : Hasselt qui avait cet objectif a constaté des résultats peu significatif en ce sens : on parle, aujourd'hui, d'un gain sur la voiture de 320 000 trajets par an ; ceci étant compensé par une fréquentation nouvelle d'automobilistes et le fait que souvent la voiture délaissée par l'un est immédiatement reprise par un autre membre du ménage.

Vitré pense qu'un tiers de la fréquentation supplémentaire serait du à des automobilistes qui prennent aussi le bus et que le transfert serait d'une centaine de voyages par semaine.

Mons, Castellón, visaient explicitement un objectif de substitution à la voiture :

Castellón estime que la gratuité a surtout profité aux inactifs, ce qui n'était pas l'objectif visé,

Mons n'a pas pour l'instant de données chiffrées mais TEC Hainaut estime que qualitativement le circulation des 2 roues a diminuée grâce à l'"intra muros".

Pour d'autres villes le rééquilibrage modal n'était pas un objectif (Colomiers, Compiègne, Châteauroux). Elles n'ont qu'une appréciation très subjective sur ce point.

Châteauroux pense qu'il s'agit plutôt d'une augmentation de la mobilité de personnes qui prenaient déjà le bus ou de nouveaux voyageurs, pour de petits trajets (dont le coût était jugé trop élevé quand le trajet était payant).

Compiègne estime que la part des automobilistes dans les nouveaux déplacements liés à la gratuité s'élèverait à 15%.

La contribution de la gratuité des transports en commun au rééquilibrage modal paraît en définitive faible.

Celle de mesures d'accompagnement de cette gratuité en terme de politique de stationnement et de son contrôle, d'accès au centre ville ou non par les voitures, de partage de voirie, est beaucoup plus probante qu'elle s'accompagne ou non de la gratuité des transports en commun qui en définitive impacte plus la mobilité que le partage modal

En conclusion, la gratuité des Transports en Commun Urbains constitue aujourd'hui comme hier avant tout un choix politique des élus mais dont la justification n'est plus la même ; la mise en avant des arguments "transports" mais également d'un choix plus global de désenclavement, de revitalisation des centres urbains, de qualité de vie urbaine passant avant ceux de politique sociale, de rééquilibrage modal.

ANALYSE

1 **REMERCIEMENTS**

Nous remercions toutes les personnes qui nous ont aidé dans cette recherche et sans qui sa réalisation à bonne fin n'aurait pas été possible :

- responsables des collectivités locales : Autorité Organisatrice, responsables transport des municipalités, communautés d'agglomération,
- responsables des sociétés de transport urbain,
- responsables d'organismes de tutelle, de syndicats professionnels...

qui nous ont accueilli, donné les informations disponibles, argumenté leurs points de vue.

Nous remercions tout particulièrement :

ADEME Département OST	Anne Grenier Secrétaire du groupe opérationnel PREDIT N° 1
BEAUVAIS : Mairie TUB Cabaro	M. Preteseille : Maire adjoint Transport M. Mancel : Ingénieur services techniques : transport Jean d'Anthenaise : Directeur réseau Urbain
COLLECTIF SANS TICKET Bruxelles	Olivier Crabbé, Laurent Jacob
COLOMIERS Mairie de Colomiers	Jean-Luc Petit-Roux : Directeur Général des Services Denis Dupuy : Dr Développt Urbain Albert Sanchez : Dr. services Technique
COMUNE DI BOLOGNA ATC Bologna	M.Faus : Responsable du trafic TC Ing. Paolo Ferrechi : Mobiliti manager M. Cuppini : Settore Mobiita Dot. Liala Morini : European projects & international relations
CTE D'AGGLO CASTELROUSSINE Ville de Châteauroux Transports : ST2C/ Kéolis	Bruno Pacey : Responsable du service transports urbains Jean-Claude Nouhant : Secrétaire Général Vincent Cotier : Directeur de cabinet Bernard Régani : Directeur Général
COMPIEGNE : Mairie Com Communes (CCRC) CTTI Cars Acary	Gisèle Houy : Direction de l'Urbanisme/Environnement Mme Sarrazin : Responsable des transports urbains Silvere Guiriec : Directeur Général
COMEDI (DIJON) Kéolis STRD	Jean-Marie Attard : Secrétaire Général Emmanuel Colin : Dr Marketing Communication
CTE AGGLO ORLEANS VAL DE LOIRE Agence d'urbanisme SETAO	Aude Marcueyz : Responsable service déplacement Anne Bellamy : Chargée de mission Agnès Descamps Magnon-Pujo : Directeur Général SEMTAO A.Léger : Chargé de mission
DRAST	Gérard BRUN Thérèse Spector,

ESPAGNE M.E Madrid M.E Barcelonne Mairie Castellón de la Plana	Christine Oliva : responsable secteur transports Marta Carreras, Pierre Ligavan Sr Javier Moliner Gargallo : Teniente de Alcalde de Servicios Publicos Sr Jose Esparducer : Jefe de la Seccion Gestion Publica Sr Jorge Ripolles : Tecnico de Seguridad Vial
Autobuses Urbanos de Castellón, AMsa	Sr Vicente Cuevas Julve : Secretario de los Consejos de Administracion de Autotransportes Colectivos y de la Hispano del Cid
	Sr. José María PEÑA : Jefe de servicios y apoderado de Autos Mediterraneo
	Sr Sergio March Allepuz : Jefe Administracion
Asociacion de Transportes de Castellón	Sr. Francisco Madrid Pinto, Presidente
FLANDRE De Lijn Limburg Stat Hasselt Stat Genk ME Bruxelles	Sabin S'Heeren : Directeur Peter Vandenberg : Directeur finances et administration Daniël Lambrechts : mobiliteisamtenaar Mobiliteit Raymond Vanmelckebeke : Responsable Région Flamande
WALLONIE Cabinet du ministre Equipement et Transports DG du transport Sté Régionale Wallonne de Transport TEC Hainaut : Mons	Benjamin Renaville : Politique générale et transports A.Walgraffe : Inspecteur Général A 1 Michel Favay : Directeur M. Gosée : Directeur Général Adjoint

2 DEMARCHE

2.1 CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA RECHERCHE

Le groupe opérationnel "mobilité, territoire et développement durable" a lancé un appel à proposition dont l'un des thèmes était celui d'une meilleure compréhension des "facettes de la vie quotidienne où se manifeste la dépendance et la captivité à l'égard de l'automobile",

Dans le cadre de cette problématique, nous avons proposé de rechercher dans quelle mesure la gratuité ou un coût très bas des transports en commun pour tous pouvait provoquer un report modal de la voiture particulière vers les transports en commun et conjointement une moindre dépendance à l'automobile, sachant que la gratuité des transports en commun comme élément de réponse à une moindre dépendance à la voiture a ses partisans comme ses détracteurs.

Notre approche s'est volontairement limitée à l'observation de villes pratiquant la gratuité pour l'ensemble de ses transports urbains pour tous.

Nous n'avons donc pas retenu les actions menées par de nombreuses villes de mise à disposition de transports gratuits mais sur un réseau et une amplitude faible, des fréquences limitées, visant des clientèles spécifiques avec, en parallèle mais non en concurrence directe, une offre de transport urbain payante : par exemple en région parisienne, Issy-les-Moulineaux ou Boulogne ; Antibes en PACA....

"Démagogie", "utopie libertaire", "cible des mouvements anarchistes" pour les uns, la gratuité ferait "perdre la notion du coût du transport" et conduirait à terme à "un service de qualité médiocre", à la "dévalorisation du transport public", "favorisant le vandalisme et l'insécurité".

Le transport gratuit entraînerait également pour ses détracteurs une quasi-impossibilité de consentir des investissements pour suivre l'évolution des besoins, une difficulté pour le client redevenu usager de manifester des exigences légitimes dès l'instant où l'on ne paye plus son transport ...

A l'inverse, pour d'autres, c'est l'assurance "d'une plus forte fréquentation des transports publics", "de toucher une clientèle plus large", d'une "diminution du trafic automobile" et de "maîtrise de la voiture".

Elle "diminuerait les agressions de conducteurs" (plus de caisse dans les bus), serait un outil d'aménagement urbain, de "dynamisation de l'économie de la cité en re-dynamisant la fréquentation du centre ville tout en décongestionnant l'hyper centre".

Sachant qu'un transport en commun coûte cher et qu'il faut bien que quelqu'un paye, notre observation avait pour objet de voir si :

- cette mesure est économiquement compatible avec des transports en commun de qualité,
- dans quel cas, elle constitue un levier permettant d'obtenir un transfert modal durable.

Ce document a pour but de présenter les données recueillies :

- à partir d'une recherche documentaire : données générales, portant sur le principe et les effets de la gratuité des transports publics urbains.
- au travers de contacts et de rencontres avec les acteurs:
 - de villes pratiquant la gratuité, ou y ayant renoncé,
 - de villes pratiquant une tarification des transports urbains basse ou très basse,
 - de villes pratiquant une tarification "normale".par rapport à la moyenne.

2.2 APPROCHE

- L'exploitation de données documentaires générales identifiées sur la gratuité des transports publics urbains, dont une bonne part est d'ailleurs ancienne, a permis de mettre en évidence des éléments de problématiques, de facteurs de fréquentation généralement mis en avant.

Au delà de cette première approche, nous avons surtout développé notre analyse sur le terrain, en relation avec les différents acteurs concernés par la situation des transports en commun (Autorités Organisatrices, Transporteurs) dans les 13 villes ou Communautés d'Agglomérations suivantes :

- En France :
 - 2 petites villes pratiquant la gratuité : Colomiers et Vitry pour lesquelles dans un cas la décision est ancienne (plus de 30 ans) et l'autre récente,
 - 2 plus importantes : Compiègne et Agglomération de Châteauroux où dans un cas la gratuité date de 1975, dans l'autre des dernières municipales,
 - 2 pratiquant une politique de tarif bas : Beauvais, Agglomération de Dijon,
 - à titre comparatif, la Communauté d'Agglomérations Orléans Val de Loire qui ne pratique pas la gratuité pour ses transports en commun.
 - En Belgique :
 - en Wallonie, Liège où la gratuité a été envisagée et Mons qui la pratique,
 - en Flandre, Hasselt qui pratique la gratuité et la ville de Genk un tarif réduit.
 - En Italie
 - Bologne qui a abandonné la gratuité de ses transports urbains
 - En Espagne
 - Castellón de la Plana qui a également abandonné la gratuité.
- Nous avons également rencontré quelques acteurs clés sur le sujet :
- en France :
 - le GART, l'UTP, la FNAUT,
 - En Belgique :
 - la direction de "De Lijn" : transporteur pour la région Flandre,
 - En Wallonie, le ministère des transports de Wallonie, la SRWT et la TEC, respectivement organisme de tutelle et transporteur de la région Wallonne
 - le "collectif sans ticket" de Bruxelles, partisan de la gratuité totale des TC

L'analyse de cette documentation et de ces expériences a permis:

- de préciser les motivations et les freins des acteurs clés : politiques et transporteurs,
- de mettre en évidence des problématiques différentes en fonction des caractéristiques des villes concernées.

On trouvera plus loin le descriptif détaillé de Beauvais, Bologne, Castellón de la Plana, Châteauroux, Colomiers, Compiègne, Dijon, Genk, Hasselt, Liège, Mons, Orléans, Vitry.

3 CONSTATS GENERAUX SUR LA GRATUITE

La documentation générale permet de mettre en évidence quelques points relativement redondants dont certains peuvent d'ailleurs être discutés au vu des expériences concrètes des villes rencontrées.

3.1 GRATUITE : UTOPIE OU OUTIL DE DEVELOPPEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN

"Contrairement aux idées reçues, la gratuité n'est pas nécessairement une "utopie gauchiste". Pour preuve, les villes qui l'ont adoptée : Châteauroux, Compiègne, Hasselt, Mons... sont plutôt riches.

Une chose est certaine, c'est que cette question fait débat.

Pour les uns, la mesure, démagogique, entraînerait une dégradation de la qualité de service et l'aggravation du vandalisme.

Les autres rétorquent que la gratuité peut être un "levier fort" de développement de la fréquentation des transports en commun", voire que le transport est un droit.

Le manque d'études et le peu d'expériences sur le terrain, tant en France qu'à l'étranger, ne permettent pas de se prononcer sur le bien fondé de la gratuité pour tous (ie. non réservée à une population spécifique et/ou à une période d'utilisation particulière) sur des réseaux, notamment de grande taille alors que pour beaucoup, la gratuité ne serait valable qu'à l'échelle de petits, voire micro réseaux, offrant un service peu attractif.

En effet, la liste des expériences en matière de gratuité des transports collectifs urbains, engagées depuis le début des années 70, montre qu'elles ont surtout eu lieu dans des villes moyennes, voire petites, ayant un réseau initial peu développé et/ou peu rentable.

Cette limite serait d'autant plus vraie que le financement de la gratuité pose souvent problème en lui-même, sans parler de celui des infrastructures nouvelles que la fréquentation accrue des transports en commun urbains du fait de la gratuité ne manquent pas de nécessiter.

3.2 TRANSPORTS EN COMMUN POUR L'AMENAGEMENT URBAIN

Si les transports publics coûtent cher, ils coûtent moins cher à la collectivité que la voiture qui engendre des coûts importants : voirie, parking, mobilier urbain ...

Tout ce qui augmente leur fréquentation est donc bon à prendre.

Ainsi, à Hasselt, la "non mise en place de la gratuité" aurait nécessité d'investir dans l'immédiat 149 000 € par an sur 2 ans pour aménager le centre-ville afin de faciliter l'accès des voitures ; ce que l'instauration de la gratuité des transports en commun a permis d'éviter.

Les considérations écologiques nombreuses sur la circulation automobile incitent au développement de l'utilisation des transports en commun

- Selon une étude de l'INFRAS (Zurich) et l'IWW (Karlsruhe), le transport routier coûterait en 2000 de l'ordre de 700 Md€ à la collectivité en Europe de l'Ouest.
- La "gazette de la société et des techniques" (ENS Mines) indique que plus de 50% de la pollution est due aux transports:
- Le CST note que 25 à 30% de l'espace serait occupé aujourd'hui, en Europe, par l'automobile en zone urbaine, 98% de la forte augmentation de consommation d'énergie des transports serait le fait de la voiture particulière et des véhicules commerciaux.

3.3 EFFET DE LA GRATUITE LIMITE DANS LE TEMPS

▪ Un effet qui serait limité dans le temps

Toujours selon les mêmes experts, la gratuité n'aurait qu'un effet à court terme.

"A très court terme, la gratuité des transports en commun peut faire exploser la fréquentation qui diminue ensuite".

Si ce constat paraît se vérifier quant il s'agit d'une mise en place de la gratuité sans mesure d'amélioration du service et/ou d'accompagnement il serait inexact autrement. Ainsi, force est de constater que l'essoufflement de la demande n'a pas eu lieu à Hasselt où le taux de motorisation était relativement élevé, en comparaison des villes équivalentes, ni dans des villes françaises de moyenne importance qui

parallèlement à la gratuité ont mis en place des mesures favorisant les transports en commun.

▪ Un effet peu évident sur le partage modal

Si la gratuité est reconnue pour jouer un rôle dans l'augmentation de la fréquentation des bus, le transfert modal de la voiture vers le bus resterait somme toute minime.

On observerait en terme de décongestion de la ville une certaine inefficacité de cette politique.

3.4 COUTS ET MODALITES DE FINANCEMENT DE LA GRATUITE

▪ Les coûts "cachés" ; les économies résultantes

- La gratuité ne ferait que déplacer le problème dans la mesure où, in fine, quelqu'un doit payer.

La question est alors de savoir si le financement doit être assuré :

- > en totalité par la collectivité et donc financé par une fiscalité locale et/ou régionale plus importante supportée par tous, utilisateurs ou non,
- > avec une participation significative de l'utilisateur.
- En outre, dans le coût de la gratuité, il convient de prendre en compte :
 - > d'une part, les coûts engendrés par la perte des recettes, mais aussi par le nécessaire accroissement de l'offre de transport public, pour faire face à la demande supplémentaire due à la gratuité,
 - > d'autre part les économies liées à la suppression des coûts afférents à la billetterie, l'établissement de cartes de transport gratuit, le contrôle...

▪ Modes de financement

Différents modes possibles de financement de la gratuité des transports collectifs urbains peuvent le plus souvent coexister :

- Le financement par la ville
Le problème est alors que les personnes de passage, non-résidents, bénéficient de la gratuité sans la financer. Pour les touristes, passe encore puisqu'ils dépensent sur place, mais le problème se poserait pour les habitants des communes avoisinantes qui viennent travailler ou faire leurs courses dans la ville concernée (mais aussi dépenser)
Ce qui a été possible dans une ville riche comme Hasselt ne le serait pas dans une ville plus pauvre comme Liège, par exemple.
- Le financement par la région
Si les acteurs pilotes de la mise en œuvre de la gratuité dans l'agglomération concernée, ou la ville principale, ont également une influence sur les décisions régionales et jouent un rôle stratégique pour le développement régional, le financement, comme en Belgique, par la fiscalité au niveau de la région semble envisageable.
Dans le cas contraire cela semble une gageure.
En règle générale, dans la ville comme dans la région, les acteurs se disent plutôt favorables à la gratuité, mais à condition que d'autres qu'eux en supportent le coût...
- Le financement par le versement transport
C'est la solution, partielle ou totale, retenue par plusieurs villes françaises.
Il apparaîtrait que l'augmentation de la fréquentation crée une demande d'amélioration et d'accroissement de l'offre génératrice de coûts supplémentaires.
La question de la qualité de l'offre se pose alors si la ville ne souhaite pas aller au delà de la ressource du Versement Transport porté à son maximum.
- Le financement par les automobilistes :
La logique suivie consiste à faire payer ceux qui encombrant la ville, ceux qui la congestionnent au profit de ceux qui utilisent les transports en commun.
En termes de coûts sociaux, ces déplacements en transports en commun sont beaucoup moins élevés et il s'agit donc quelque part d'un rééquilibrage, d'une nouvelle répartition de la charge des coûts de la mobilité.
D'autre part, s'il y a décongestion, les automobilistes en seront les premiers bénéficiaires.

Plusieurs méthodes peuvent être utilisées pour faire payer les automobilistes :

➤ le stationnement :

De l'avis de la plupart des experts en mobilité, la politique de stationnement a une influence capitale sur l'utilisation de la voiture en ville et elle peut aussi être
Mais les recettes de stationnement ne permettraient pas de financer la gratuité à elles seules.

➤ le "road pricing" :

Il s'agit d'une tarification de l'usage des infrastructures routières, c'est-à-dire d'un péage pour l'utilisation de la route.

Ce système, potentiellement intéressant dans la mesure où ses recettes pourraient compenser tout ou partie du manque à gagner de la gratuité, est cependant encore phase de démarrage (Londres) même s'il semble, a priori, relativement accepté par les populations.

L'application du principe du pollueur-payeur est une volonté politique continue dans le temps.

3.5 PRATIQUES DE TARIFICATION

Bien que la tarification dans les transports publics urbains relève juridiquement des autorités organisatrices, l'implication des opérateurs est loin d'être négligeable.

Dans les réseaux à tarification unique (88% des réseaux de province), le prix moyen du billet unitaire était de 6,52 F (0,99 €) en 1999 et la valeur médiane de 6,40 F (0,98 €). Mais, tous niveaux confondus, on observait des variations de prix allant du simple au double, de 4,50 à 9 F (0,69 à 1,37€).

Le prix moyen du ticket carnet s'élevait à 4,95 F (0,75 €)

Les recettes provenant des titres, toutes clientèles confondues, représentent en moyenne 65% des recettes issues de la stricte vente aux usagers (le reste correspondant à la vente de titres aux collectivités locales ou aux subventions des transports scolaires).

Il existe une très large palette de titres proposés dans laquelle l'utilisateur finit parfois par se perdre et qui peut également avoir un coût proportionnellement élevé par rapport au nombre d'usagers concernés par un tarif donné.

Si on constate la poursuite de l'élargissement des ayants droits à des tarifs réduits ou gratuits, il convient également de noter une remise en cause de certains principes de réduction ou de gratuité.

De 1995 à 1998, 24% des réseaux ont élargi leurs systèmes de réductions, notamment aux "Rmistes", aux chômeurs ; mais, dans le même temps, 19% des réseaux ont restreint leur système de gratuité en y impliquant, notamment, des conditions de ressource.

Sur la même durée, suivant la même logique, 20% des réseaux ont étendu le champ de la gratuité et 15% l'ont restreint.

3.6 CORRELATION ENTRE LE NIVEAU DE TARIFICATION ET LA FREQUENTATION DES TC

- On constate des évolutions très différentes de 1992 à 2003 selon les critères considérés (source : annuaire UTP) :
 - De 1992 à 2002, la population desservie a augmenté de 6,5%.
 - L'offre kilométrique a progressé de 10,3%.

- De 1994 à 2003, on constate une tendance modérée à la hausse des prix :
 - proche de l'inflation pour le ticket unitaire,
 - supérieur pour le ticket en carnet,
 - inférieur pour l'abonnement,

	Euros	1994	1996	1999	2003
Ticket unitaire	Prix moyen	0,92	0,94	0,98	1,02
	Mini/maxi	0,55/1,22	0,59/1,22	0,63/1,37	0,50/1,40
Ticket en carnet de 10	Prix moyen	0,67	0,71	0,76	0,79
	Mini/maxi	0,37/1	0,46/1,07	0,48/1,08	0,45/1,13
Abonnement mensuel	Prix moyen	24,80	26,06	26,76	26,61
	Mini/maxi	12,81/40,86	14,10/42,69	15,55/42,99	10/43,10

alors que ces modes de paiement représentent :

- 30,9% des recettes pour le ticket unitaire, avec des variations allant de 7,6 à 65% selon les villes,
- 17,4% pour le ticket en carnet de 10, avec des variations allant de 0,8 à 35%,
- 9% pour l'abonnement mensuel, avec des différences allant de 0,9 à 20,4%.
- Dans le même temps, la fréquentation n'a évoluée que de 1,8% et le taux de couverture (R/D) a baissé de 26,7%.de 1992 à 2002.
- Les coûts moyens sont différents en fonction de l'importance des villes concernées :
 - 0,94 € pour un ticket unitaire dans les villes < 100 000 habitants,
 - 1,20 € pour de plus grands réseaux > 250 000 habitants.

- Une étude UTP, CERTU DTT, GART montre que :
 - "Les évolutions de l'offre, des prix, de la recette et de la fréquentation ne sont pas les mêmes selon la période de référence",
 - une politique de prix élevé du billet unité n'est pas nécessairement le gage d'une recette moyenne optimum,
 - les politiques d'offre et de prix pouvaient se regrouper en 4 catégories liées à la taille moyenne des réseaux":

<p style="text-align: center;">GROUPE 1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Taille moyenne : 50 000 habitants • Intensité de service faible • Prix faibles, assortis de taux de réduction moyens, R/V = 1,96 F • Exemple : Montargis, Montauban 	<p style="text-align: center;">GROUPE 4</p> <ul style="list-style-type: none"> • Taille moyenne : 460 000 habitants • En général, grands réseaux dotés d'une très forte intensité de services • Prix très élevés, réductions faibles, R/V = 3,24 F • Exemple : Lyon, Marseille
<p style="text-align: center;">GROUPE 2</p> <ul style="list-style-type: none"> • Taille moyenne : 85 000 habitants • Intensité de service faible • R/V du billet unité très élevée, R/V = 2,22 F avec fortes réductions sur les autres titres • Exemple : Vannes, Blois 	<p style="text-align: center;">GROUPE 3</p> <ul style="list-style-type: none"> • Taille moyenne : 240 000 habitants • Intensité de service élevée • Prix moyens, R/V = 2,42 F • Exemple : Montbéliard, Rennes

Recette au voyage

3.7 FACTEURS CLES DE LA FREQUENTATION DES TRANSPORTS EN COMMUN

Une enquête quantitative menée par l'Institut Wallon d'Etudes, de Recherches et de Formation, (IWERF) de mai 1996 à Liège montrerait que les principaux facteurs qui peuvent engendrer une augmentation de la fréquentation des bus seraient

▪ **L'image des transports en commun**

L'image du bus est très négative. Le plus souvent considéré comme une obligation, son usage ne suscite aucun plaisir. La voiture représente l'espace privé par excellence

La perception des TC est mauvaise et c'est sans doute ce qui incite les gens à prendre leur voiture même s'ils savent que le coût sera supérieur : c'est le prix de la liberté.

Non seulement les utilisateurs estiment que le rapport qualité/prix est médiocre et que le service offert ne vaut pas le prix qu'ils payent, mais le bus est perçu, en soi, comme un mode de déplacement cher alors que le voyageur ne débourse, en réalité, en moyenne, que le tiers du prix réel de son transport (26% en comptant l'investissement)

▪ **La diminution du coût**

Ce point est très controversé : pour certains économistes, le prix du mode de transport n'aurait qu'un impact mineur sur le choix modal, pour autant que ce prix ne soit pas prohibitif.

Ainsi, on observerait une insensibilité presque totale de l'utilisation des véhicules automobiles en milieu urbain par rapport au prix d'utilisation des transports publics urbains.

De même beaucoup de personnes disposant d'un libre parcours sur les réseaux de bus (personnel de la société) ne les utiliseraient généralement que modérément.

On verra plus loin, en comparant des villes avec des TC "payants" d'une taille voisine de celles que nous avons analysées pratiquant la gratuité, qu'il n'y a pas nécessairement de corrélation directe entre niveau de prix et fréquentation.

L'importance relative du coût est corroboré, à titre personnel, par J Sivardière, président de la FNAUT.

Pour lui, les problèmes prioritaires concernent non la gratuité, hors la nécessité du traitement social des déplacements des usagers à faibles revenus, mais le développement de l'offre, l'amélioration de l'exploitation des TC, la priorité à donner aux transports collectifs...

▪ **La diminution de la durée de déplacement,**

Un des principaux facteurs qui détermine le choix modal serait le temps de transport : temps de transport pris au sens le plus large possible, dans une perspective de chaîne de déplacement : pour un déplacement en bus, il faut ainsi considérer le temps de marche au départ, le temps d'attente, le temps de parcours et le temps de marche à l'arrivée ; Il faut ajouter éventuellement le temps occasionné par une correspondance. Pour un déplacement en automobile, il faut compter l'accès à sa voiture, le déplacement, tenir compte du temps de recherche d'un parking....

En milieu urbain, pour obtenir un report modal voiture-bus, il conviendrait donc de diminuer le temps en bus (meilleure vitesse commerciale, , ...) grâce à une fréquence accrue, des aménagements de la voirie et de la circulation, au besoin aux détriments de la voiture.

A ce facteur, il convient d'ajouter la lisibilité du réseau, la qualité du service : confort, information, accessibilité...

4 OBSERVATIONS EFFECTUEES AUPRES DES VILLES ANALYSEES

L'analyse menée à partir des expériences des 13 villes observées permet de dresser des constats qui, s'ils confirment pour partie les données générales rappelées ci dessus, nous amènent à préciser ou nuancer plusieurs points évoqués dans la documentation générale.

4.1 VILLES ANALYSEES

4.1.1 Villes pratiquant la gratuité

Six villes pratiquant la gratuité ont été rencontrées.

En France

- 2 petites villes : Colomiers et Vitré pour lesquelles dans un cas la décision est ancienne (plus de 30 ans) et dans l'autre date de 2001,
- 2 plus importantes : Agglomération de Châteauroux et Compiègne où dans un cas la gratuité date des dernières municipales, dans l'autre de 1975.

En Belgique

- en Flandre, la ville de Hasselt qui pratique la gratuité depuis 1997,
- en Wallonie, la ville de Mons qui a mis en place un service gratuit intra muros en 1999

COLOMIERS

Située à l'Ouest du Grand Toulouse, à proximité du plus important pôle économique de la région dédié à l'aéronautique, la ville de Colomiers a connu une croissance forte : 3 800 habitants en 1962, 20 000 en 1975, 32 000 en 2002.

A l'opposé du développement du Mirail à Toulouse, Colomiers a défini en 1964 un plan directeur loin des standards de l'époque avec une importance donnée au facteur humain, à la qualité du cadre de vie : dosage d'habitat individuel et collectif, ronds points et non feux rouges, implantation de commerces, de services, d'artisanat...

La gratuité a été mise en place en 1971 en même temps que le réseau urbain. Décision politique, avec la volonté d'une démarche sociale forte pour relier le centre ancien et les nouveaux quartiers par un service de TC en régie sur la ville.

2 lignes avec une amplitude de 14 h/jour en semaine et des fréquences de 30 minutes en moyenne en 1978 et 600 000 voyageurs soit 26 voyages/habitants/an, avec peu de déplacements pendulaires.

6 lignes en 2002 fonctionnant en boucle et convergeant vers une station centrale : relais avec une ligne payante de la SEMVAT sur Toulouse, avec 1 million de voyageurs, soit 31 voyages/habitants/an ; les dernières années montrant une légère régression (moins 3,6 % de 1990 à 1999) alors que la population augmente.

C'est pourquoi la ville a décidé une amélioration des dessertes et un renforcement du réseau : déplacement du centre de gravité du réseau vers la gare pour améliorer la connexion avec le RER C sur Toulouse, des tracés de ligne plus directs, amélioration des fréquences et des horaires de desserte.

La conception de la ville nouvelle constitue à l'évidence un facteur important expliquant les conditions de fluidité et de stationnement, L'objet de la gratuité n'était pas de réduire une circulation automobile, mais d'améliorer la mobilité des habitants. Aussi l'impact de la gratuité sur l'utilisation de la voiture n'est pas mesuré.

L'ensemble des dépenses d'exploitation représentait en 1977 la somme de 116 000 €. Le coût financier a fortement augmenté de 1998/1999 à 2000/2001 passant de 459 000 et 563 000 € à 680 000 € et 759 000 €.

Ces coûts restent cependant dans une limite considérée comme raisonnable d'environ 0,7 % du budget communal.

Colomiers illustre bien le cas d'une ville ayant, il y a plus de 30 ans pris une décision politique de gratuité dans une perspective sociale et qui a longtemps offert un service un peu décalé par rapport aux besoins ; le constat d'une stagnation de la fréquentation ayant décidé la municipalité à améliorer et densifier notablement son offre.

Le devenir de la gratuité à Colomiers ne peut être envisagé indépendamment celui de la Communauté d'Agglomération du Grand Toulouse ; Colomiers étant dans le PTU sous l'autorité du Syndicat Mixte des Transports en Commun.

Une discussion est en cours, sachant que le SMTC n'est pas favorable au principe de la gratuité alors que la municipalité tient à la conserver pour Colomiers.

Pour l'instant, la ville continue à assurer ses TC en régie.

VITRE

Avec 16 000 habitants, Vitré est la "ville centre" d'une Communauté d'Agglomérations de 56 000 habitants : "Vitré Communauté".

La ville se caractérise par l'importance de l'industrie : 42% des emplois, un taux de chômage relativement faible, une population jeune.

Le centre a été aménagé début 2000 avant la gratuité pour favoriser son accès ; faciliter les déplacements piétons sans pour autant fermer le centre ville aux voitures au contraire (Vitré vient de s'engager dans une démarche de développement de parkings dans le centre ville).

Le réseau date de 1977. Conçu initialement pour les personnes âgées, 3 bus dont 2 de 40 places (les grands bus ne peuvent circuler dans les rues étroites du centre ville) desservait 9 lignes radiales avec des fréquences faibles et un taux de remplissage inférieur à 40% malgré une politique tarifaire assez usuelle pour un réseau de cette envergure.

Les recettes commerciales représentaient de l'ordre de 22867 € par an pour un budget de 198184 € soit 11,5 %.

La gratuité a été mise en place à titre de test en mai 2001, donc pendant les 2 mois précédant les municipales.

Décidée pour un an, elle a été renouvelée à l'échéance.

Cette décision, politique, avait aussi pour but d'améliorer la fréquentation d'un réseau sous utilisé ; la gratuité ne devant pas coûter trop cher compte tenu de l'apport de la billetterie.

Partant d'un taux de remplissage de 40%, la fréquentation a doublé dans le mois qui a suivi la gratuité et est restée élevée depuis. En 2002 elle était de 277 000 personnes contre 190 300 en 2001.

En 2000, la ville versait 182 000 € au transporteur, elle a donné un peu plus de 205 000 € en 2002. La ville a donc financé strictement le "manque à gagner" pour le transporteur, sans investir dans l'amélioration du réseau ni dans celle de l'offre qui sont restés globalement "à l'identique".

La mesure n'a pas joué sur l'utilisation de la voiture sauf aux heures scolaires.

L'augmentation de la fréquentation, notamment aux heures des scolaires qui ont contribué fortement à l'accroissement d'utilisation constatée, a créé un phénomène de saturation qui déstructure l'offre de la TAE, laquelle ne peut plus respecter les horaires alors que les clients se montrent plus exigeants.

L'amélioration de l'offre est souhaitée par tous mais les intérêts divergents entre Vitré et Vitré Communauté ne facilitent pas la décision.

L'exemple de Vitré est tout à fait illustratif des effets engendrés par la seule mise en œuvre de la gratuité sans mesure d'amélioration de l'offre ni d'accompagnement.

Elle illustre aussi la problématique qui se pose pour passer d'un projet "ville" à celui d'une Communauté d'Agglomération.

CHATEAUROUX

La Communauté d'Agglomération Castelroussine compte 71200 habitants dont 49300 pour Châteauroux avec, comme pour beaucoup de cités, une baisse de population sur la ville et un fort accroissement en périphérie, lié à une bonne santé économique.

45% des emplois sont occupés par des résidents extérieurs dont 28% en dehors de la CAC. Le trafic automobile est en augmentation. Par jour, 90000 voitures entrent ou sortent du centre et l'on compte 40400 déplacements domicile/travail ; l'automobile intervenant dans près des $\frac{3}{4}$ des migrations.

Les TC ne représentaient avant la gratuité que 4% des modes de déplacement sur la CAC et 3% des migrations.

L'offre avant la gratuité se caractérisait par 8 lignes de bus, 33 cars, avec une vocation essentiellement scolaire, une offre peu hiérarchisée et peu lisible, une vitesse commerciale peu élevée et, malgré une tarification plutôt faible, une fréquentation également faible : 22 voyages/habitant/an contre 45, en moyenne, pour des villes de même importance "payantes", et en recul (moins 3,02% sur 2000/2001).

Le taux de couverture (R/D) n'était que de 18,7 %, (contre 36,5 % en moyenne), dont 14% pour la seule billetterie pour un coût de fonctionnement en 1999 de 1,753 M€.

La gratuité est entrée en vigueur sur les 6 communes de la Communauté d'Agglomération fin décembre 2001. La nouvelle équipe municipale en avait fait un argument électoral et la décision visait à la fois à rentabiliser un service coûteux mais peu utilisé et à redynamiser le centre ville.

Il n'a pas été question de viser un rééquilibrage modal ; au contraire, des mesures ont été prises en parallèle pour faciliter le stationnement des voitures dans le centre.

Dans un second temps une restructuration du réseau (10 lignes au lieu de 8, un maillage, une amplitude, des fréquences améliorées) et des mesures d'accompagnement ont été mises en œuvre (Démarche PDU)

Le coût de la gratuité est évalué à 300 000 €/an, à rapporter au 374 652 € venant de la billetterie ; les coûts liés au transport payant étant estimés à 180 000 €.

La contribution de la CAC au transporteur s'est élevée à k€ en 2002 entièrement couverts par un versement transport de 3192 k€.

La fréquentation est passée de 1,53 M de voyages en 2001 à 3,36 M en 2003 ; 50% de la progression étant liée la gratuité et 50% à la mise en place des améliorations de l'offre et des mesures d'accompagnement.

Le report modal voiture-bus serait faible d'après la ST2C, avec, plutôt, une clientèle de petits parcours. Il semblerait qu'il y ait plutôt eu un transfert piéton-bus.

Sur la plupart des axes de la CAC, la circulation automobile est en augmentation.

L'expérience de Châteauroux peut être considérée comme une réussite et met en évidence l'impact de mesures d'amélioration de l'offre parallèlement à la gratuité.

La question qui se pose est de savoir si à terme, la CAC pourra se cantonner aux ressources du versement transport pour conserver une offre attractive compte tenu de l'évolution des attentes et de la fréquentation.

COMPIEGNE

La Communauté de Communes de la région de Compiègne comptait 42 000 habitants en 1962 et 70 000 en 1999 dont 41300 pour la ville elle même . La croissance s'est surtout faite à la périphérie, les banlieues rassemblant 41% des habitants de l'agglomération. Outre le tertiaire, l'activité repose sur les filières chimie, plastique caoutchouc et les biens intermédiaires. Le taux de chômage est plus bas que la moyenne.

Commune tout en longueur de part et d'autre de l'Oise, la voirie est étroite d'où des difficultés de circulation et de stationnement.

En 1999, 55,2% des déplacements des actifs s'effectuait en voiture

Le réseau urbain a été créé en 1966, géré de 1970 à 1982 par le SIVOM. La ville a retrouvé la compétence transport en 1983 : le PTU limité à la ville n'ayant pas été modifié. Cette compétence vient d'être transféré à la Communauté de Communes.

Au départ, la faiblesse du niveau de service : fréquence, amplitude, vitesse commerciale a entraîné une baisse de la fréquentation de 11% par an (en tenant compte de l'accroissement de la population).

La gratuité a été mise en place fin 1975 ; l'objectif étant de développer l'unité de la ville : compenser le déséquilibre entre le centre riche en équipement et la périphérie, raviver le commerce dans le centre concurrencé par les grandes surfaces.

Parallèlement, un service de transport intercommunal payant a été mis en place fin 2000

En 1987, , le Versement Transport a été institué. Porté aujourd'hui à un taux de 0,55%, il rapporte chaque année 1,5 M€ soit l'équivalent du coût (1,42 M€).

Par rapport à avril 1974, la gratuité a occasionné une augmentation de la fréquentation de 150% en 8 mois, mais elle n'était plus que de 4% fin 1976.

La hausse de fréquentation n'a repris qu'une fois le réseau amélioré (Plus 51 % entre avant et après l'amélioration de l'offre qui repose sur 5 lignes, une fréquence et une amplitude qui demeure relativement faible, traduisant la volonté des décisionnaires de ne pas trop alourdir les charges).

Devant les insatisfactions exprimées, une évolution de l'offre : recalage des temps de parcours, augmentation des fréquences, renforcement de la desserte de la gare...a été entreprise.

Avec une fréquentation de plus de 4,7 millions de voyageurs en 2000, le taux de fréquentation serait aujourd'hui plus élevé que celui de villes de taille analogue mais sans impact notable sur la circulation automobile.

L'expérience de Compiègne montre que si la gratuité a accru la mobilité surtout après amélioration de l'offre, elle n'a eu que peu d'impact sur la répartition modale.

Le transfert de compétence à la Communauté de Communes, s'il va augmenter l'assiette du VT va également conduire à une nécessaire redéfinition/harmonisation entre l'offre des TUC (Transports Urbains de Compiègne) gratuits et des TIC (Transports intercommunaux) payants assurés par 2 Transporteurs différents.

HASSELT

Capitale du Limbourg Hasselt est la 3^{ème} ville de Flandre avec 67500 habitants dont 43000 intra-muros. L'hyper centre est défini par un petit ring de 3 km de long, une seconde ceinture de 10 km de circonférence délimitant la ville centre. L'activité économique est essentiellement tertiaire (80% des emplois) et le revenu moyen par habitant est plutôt élevé.

La politique d'organisation de la mobilité a démarré dans les années 80 avec un premier plan de circulation et de stationnement. En 1997, un projet plus global a été défini basé sur une politique de mobilité durable : arrêt du développement de la ville autour de la voiture, politique de communication, concertation autour des décisions. Le parc automobile a augmenté de 25,4% de 1987 à 1999 alors que la population sur la même période n'a évolué que de 3,3%.

Au départ, l'offre de TC, financée par une dotation fédérale, reprise au niveau de la Région Flandre, était particulièrement faible, même doublée (passage de 2 à 4 lignes) dans le cadre du plan de mobilité ; les prix, étant basés sur une tarification par zone à un prix fixé pour toute la Flandre.

Avec une fréquence d'une heure et une couverture faible, la fréquentation n'était que de 330 à 360 000 voyageurs par an et la billetterie ne couvrait que 9% des coûts.

La gratuité a été décidée dans les limites de la ville, pour tous, résidents ou non, pour une période d'essai de 18 mois à compter de juillet 1997, sous l'impulsion d'un responsable politique fort dans le but de maîtriser la mobilité, diminuer la pression automobile et garantir un droit à la mobilité pour les plus démunis.

Parallèlement, une forte amélioration du réseau urbain a été mise en place : passage de 4 à 9 lignes, réseau "park & ride", fréquence augmentée, doublée sur certains tronçons en HP, mise en place de navettes, amélioration de la qualité de service, mesures d'accompagnement concernant le stationnement et la circulation.

Le manque à gagner pour le transporteur est pris en charge par la ville avec une couverture des frais passant progressivement de 9 à 26%.

Chaque voyageur indique sa destination et se voit remettre un ticket gratuit indiquant le nombre de zones concernées qu'il valide.

Ce système permet de suivre la fréquentation spécifique sur Hasselt et de fixer le complément à verser au transporteur. Pour 1998, il était de 631,53 k€ soit un coût de 9,35 € par habitant et de 1,01 Million d'€uros en 2002

L'évolution de la fréquentation est spectaculaire passant de 0,33 M de voyageurs en 1997 à 3,7 M sur 2002/2003. mais le transfert modal difficile à mesurer serait faible et substituerait de l'ordre de 546 000 déplacement en voiture sur une année.

L'expérience d'Hasselt met particulièrement bien en évidence les effets conjugués sur la mobilité d'une mise en place de la gratuité avec un service amélioré et des mesures d'accompagnement en matière de circulation et de stationnement.

Elle montre également son effet limité sur le partage modal.

MONS

Capitale de la province du Hainaut, l'entité de Mons représente 91000 habitants en 2001 dont 27400 pour Mons Centre. L'activité économique est basée sur le tertiaire avec près de 80% des emplois et le revenu par habitant est relativement faible : 9080 € vs 10670 pour la Belgique en 2001.

La ville actuelle est composée de plusieurs noyaux urbains distincts et denses. Le centre historique avec ses fortifications est particulièrement étroit et la cité connaît les problèmes classiques liés à la mobilité : encombrements, embouteillages sur les axes principaux en heures de pointe, difficulté de stationnement, avec un trafic fort sur le réseau du Grand Mons (65 à 80000 Véhicules/jour) et une charge croissante sur le ring et les radiales...

Un nouveau plan communal de mobilité a été adopté fin 2001 prenant en compte l'ensemble de la problématique : déplacements motorisés, TC, modes doux, ... afin d'améliorer la qualité de vie urbaine, de mieux maîtriser le trafic automobile, favoriser l'accessibilité multimodale, définir une politique de stationnement cohérente.

Un des objectifs affichés était de favoriser les TC et le transfert modal.

Il a été décidé en 1999 le lancement de "Mons Intra Muros" : 2 circuits, parcourant gratuitement la cité ; et un troisième en 2000 ; fonctionnant du lundi au samedi avec une fréquence forte (10 minutes), des jonctions prévues avec les transports "payants" de TEC Hainaut qui ne pénètrent plus en centre ville.

Ce lancement s'est accompagné de la mise en place de parcs relais gratuits, desservis par navettes, une modification de la politique de stationnement dans le centre favorisant les stationnements courts.

Les TC de Mons sont assurés par TEC Hainaut. La société est subventionnée à hauteur des 2/3 du coût d'exploitation par la région, le reste étant généré par les recettes commerciales. Les charges d'exploitation de ce service particulier estimées à 1115 k€ sont donc prises en charge pour 1/3 par la ville.

Les statistiques de fréquentation moyenne mensuelle indiqueraient une légère tendance à la baisse : 139 000 en 1999, 117000 en 2001, effets de la rupture de charge, de la saturation des minibus, de conflits sociaux qui ont perturbé l'image de la société ?

Mais les enquêtes de satisfaction s'avèrent positives (plus de 80 des enquêtés considèrent que ce service a modifié positivement leur image de la ville) et 65% déclarent que ce service a augmenté leur fréquence de déplacement en centre ville !

Mais depuis la mi 2002, les "minibus" saturés en permanence ont été remplacés par des "midibus" (40 places au lieu de 20) et il sera intéressant de voir quelle est l'évolution de la fréquentation.

L'étude du Plan communal de mobilité se poursuit en vue d'élaborer un projet de nouveau réseau urbain montois dans lequel les lignes régulières de pénétration vers Mons pourrait rejoindre le centre ville, ce qui éviterait une rupture de charge.

Ce projet n'est pas encore finalisé puisqu'il repose aussi la question de la place future de l'Intra Muros et de la gratuité

4.1.2 Villes ayant mis en place puis abandonné la gratuité

2 villes ont mis en place la gratuité de leurs transports publics urbains puis y ont renoncé.

En Italie

- la Ville de Bologne qui a mis en œuvre il y a 30 ans (1973) des transports gratuits et y a renoncé fin 1977.

En Espagne

- la ville de Castellón de la Plana qui a eu des transports gratuits de 1990 à 1996

BOLOGNE

Au centre d'une région, industrielle, Bologne est un carrefour ferroviaire et autoroutier important. La "Comune di Bologna", chef lieu de la région Emilie Romagne, a vu le nombre de ses habitants passer de 494 000 en 1973 à 373 600 habitants en 2002. La province de Bologne compte quant à elle 928 000 habitants. Le centre ville avec ses rues très étroites, ses arcades représente un patrimoine historique et architectural que la ville entend préserver.

Si la municipalité a récemment changé de couleur politique, la ville a été de longues années un bastion du PCI qui gérait la ville au moment de la mise en place puis de l'abandon de la gratuité.

La gratuité date de début 1973. Elle traduisait la volonté des autorités communales de faciliter les déplacements pendulaires en TC et de freiner le développement de la circulation automobile.

Elle est survenue dans le contexte d'une stagnation globale de l'utilisation des TC de 1965 à 1972 : 95 à 100 millions par an et d'un déficit croissant des dépenses par rapport aux recettes commerciales (R/D : 52% en 1965, 35 % en 1972).

Le coût de la gratuité a d'abord été pris en charge par la municipalité seule puis avec la participation de la province. Il a également été fait appel à un financement bancaire (ce qui s'est avéré interdit par la loi).

Cette gratuité concernait toute personne prenant le bus aux heures des déplacements pendulaires en semaine du début du service à 9h30 puis de 16h30 à 20 heures ainsi que les seuls scolaires de 12 à 15 h

Parallèlement à la gratuité, Bologne a étendu son réseau et pris des mesures de restriction concernant la circulation automobile dès fin 1973, mais les principales mesures datent essentiellement de 1995/2000.

Dès 1973, la fréquentation est passée à 115 millions de voyageurs soit 15% de plus qu'en 1972, dont près de 47 millions en période de gratuité.

Mais après une augmentation sur 1974 et 1975 (plus 19 et plus 16 %) la fréquentation a stagné les 2 années suivantes.

L'expérience a été arrêtée en 1977 .La raison invoquée est l'interdiction du montage financier bancaire mis en place par la Commune et la Province mais certains indiquent que les résultats, jugés décevants, ne seraient pas étranger non plus à la décision.

Aujourd'hui, malgré une augmentation sensible de l'offre, une tarification "normale", un début de rajeunissement du parc, un système de régulation de trafic performant, la fréquentation des TC a baissé sur la zone urbaine : 97 millions de passagers en 1995, 92,6 en 2002.

La part de la voiture est passée de 28 à 40% de 1981 à 1991; le trafic journalier a progressé de plus de 7% avec un flux journalier de 1,318 Million.

La réactualisation du plan général de transport urbain (PGTU 2000) a mis l'accent sur des mesures en faveur des transports publics et du transfert modal.

CASTELLON DE LA PLANA

La province de Castellón est l'une des 3 provinces de la "Communauté Autonome de Valence".

Castellón de la Plana compte 456 000 habitants dont 166 000 pour la ville même et a vu sa population plus que doubler en 40 ans (61 440 habitants en 1960 vs. 166 200 en 2003). Outre le port, l'activité économique est concentrée sur les activités tertiaires. Le revenu annuel moyen est supérieur à la moyenne espagnole depuis 1994, l'écart s'accroissant et le taux de chômage est l'un des plus bas d'Espagne.

Face à des TC peu utilisés avant la gratuité en avec 1 million de voyages par an pour une population alors de 130 000 habitants (7,69 voyage /habitant/an), le parc de véhicules a fortement augmenté passant de 66 500 véhicules en 1990 à 105 6000 en 2003; la part des voitures restant stable autour de 73% avec un taux d'équipement le plus élevé d'Espagne (550/1000 habitants).

Il en résulte un trafic d'autant plus important que la ville est dense (80% de la population se trouve à moins de 15 minutes de la "Plaza Mayor").

La gratuité, réservée aux habitants de Castellón sur justification de leur qualité, a été appliquée en janvier 1990 alors que la cité était dirigée par le PSOE (socialiste) afin que la population utilise plus les TC ; le but étant également de décongestionner le centre ville. A l'époque, Castellón disposait de 6 lignes et de 8 bus.

Aucune mesure spécifiquement liée à la gratuité n'a été prise en matière de partage de voirie, priorité, stationnement.

Une augmentation de près de 49% de la fréquentation a été enregistrée au lancement, puis celle ci a stagné de 1991 à 1994 autour de 1,73 million de voyages/an pour en arriver à 1,86 million à la veille de l'abandon de la gratuité. Parallèlement les difficultés liées aux encombrements et au stationnement ont augmentées : le parc de véhicules s'est accru de 59% de 1990 à 2003

Un changement de municipalité est intervenu en 1995 au profit du PP (droite) alors qu'il était devenu évident que le réseau place ne couvrait plus les besoins. Aussi, en Octobre 1996, la gratuité a été abolie, une enquête préalable ayant conclu que la gratuité n'était pas une priorité et que ce qui comptait était un service de qualité et performant.

Parallèlement à l'abandon de la gratuité et à la mise en place d'une tarification, pour l'instant, volontairement basse (0,70 € le ticket unitaire contre 0,95 à Valence), le service a été fortement amélioré passant de 6 à 12 lignes, de 8 à 23 bus avec une amplitude et une fréquence améliorée.

La fréquentation, après avoir fléchi en 1996, revenant à 1,67 million de voyageurs, est aujourd'hui de 3,4 millions de voyageurs sur les seules lignes urbaines pour un coût total en 2003 de 3,965 M€ dont 2,483 apporté par la municipalité, le reste étant financé par les recettes commerciales (40% dont 35% par la billetterie).

L'exemple de Castellón illustre bien les limites de l'impact de la gratuité sur la fréquentation des TC lorsqu'elle intervient sans mesures parallèles d'amélioration de l'offre. Elle montre également son peu d'efficacité sur la répartition modale

4.1.3 Villes pratiquant une politique tarifaire basse ou très basse

3 des villes étudiées pratiquent une politique tarifaire de leurs transports publics urbains basse ou très basse.

En France

- Beauvais
- l'Agglomération de Dijon,

En Belgique

- La ville flamande de Genk

BEAUVAIS

La Communauté de Communes du Beauvaisis, créée en 1997 comprend 68 000 habitants dont 59 000 pour Beauvais ville.

La cité, malgré les crises des années 90 (fermetures, réductions d'effectifs) constitue un centre industriel important et compte 37 000 emplois dont 60% sont tenus par des beauvaisiens.

La ville, arrosée par le Thérain et l'Avelon, détruite à 80% pendant la dernière guerre, située pour la partie la plus ancienne dans une vallée, s'est développée plus en hauteur sur le Nord et vers le Sud fortement peuplés.

Plus de 250 000 véhicules rentrent dans Beauvais chaque jour et la part des déplacements en voiture est estimée à 80% ; la desserte peu satisfaisante de communes limitrophes favorisant des déplacements pendulaires en voiture.

Mais, hors heures de pointe, dans certaines zones très localisées, la circulation reste globalement fluide

Une étude sur la mobilité et les transports, dont les résultats sont attendu sur 2004, est en cours dans la perspective du passage à la Communauté d'Agglomération qui remplace la Communauté de Communes et doit reprendre compétence transport.

La politique de prix bas (ticket unitaire à 0,80 € et abonnement à 15,55 € : tarif quasi figé par la municipalité depuis 3 ans) et de gratuité n'est pas nouvelle à Beauvais même si la nouvelle municipalité a tenu, dans un but social, à l'accentuer en 2001 et 2002 sans être toutefois favorable à la gratuité totale : la part des voyages payants baisse : 60% des voyages sont aujourd'hui effectuée gratuitement.

La zone concernée est limitée aujourd'hui aux frontières de la ville, sachant que le passage à la Communauté d'Agglomération va modifier la situation.

Le coût des TC est pour l'instant entièrement financé par le Versement Transport fixé à 0,50% qui a représenté 2,82 M€ en 2002 ; la billetterie ne représentant que 19% des dépenses.

Le réseau a été essentiellement structuré en 1981 puis amélioré en 1983 et 1990.

Il comprend aujourd'hui en semaine 9 lignes, dont 3 lignes lourdes avec des amplitudes de 6/7 heures à 19/21 heures et des fréquences comprises entre 12/15 minutes à 1 heure selon les lignes.

Il n'y a pas eu de mesures associées à la mise en place de la politique tarifaire : la politique de stationnement en centre ville est peu contraignante, peu de zones piétonnes, couloirs de bus marginaux...

La fréquentation est passée de 2,99 millions de voyages en 1999 à 3,138 en 2002, soit 55 voyages par habitant et par an ; chiffre important pour une ville de cette catégorie

L'évolution du taux de fréquentation même rapportée à celle de la population ne permet pas, faute d'analyse plus poussée, d'identifier une modification liée à son impact sur le partage modal.

COMMUNAUTE DE L'AGGLOMERATION DIJONNAISE (COMADI)

Au cœur d'un bassin d'habitat et d'emploi de 350 000 personnes, la COMADI compte aujourd'hui 245 000 habitants.

75 % des emplois sont concentrés dans le secteur tertiaire, le reste dans des activités industrielles diversifiées.

Outre un patrimoine architectural et historique important, Dijon s'est préoccupé d'assurer un développement respectant la complémentarité des fonctions urbaines ; habitat, activités, équipements. L'agglomération étant semi enclavée à l'Ouest et au Nord par le début des plateaux de Bourgogne et de Langres, le développement s'opère plutôt sur le Sud et l'Est (vallée de la Saône)

Le PDU approuvé en 2000 et le contrat d'agglomération visent notamment à améliorer la fluidité, la facilité de déplacement en favorisant les TC, développant les modes alternatifs et pallier à la trop grande place prise par la voiture.

L'enquête ménage de 1998 indique que 82% des ménages sont équipés d'une voiture, que 760 000 déplacements sont effectués chaque jour dont 53% dans Dijon, que près de 70 % des actifs utilisent leur voiture, la part de marché du bus représentant 31 % des modes de déplacement (taux important par rapport à des villes de même importance).

Le budget des TC représente en 2002, hors investissements, 34,35 M€. Le Versement Transport à 1% représentant 21,3 M€ et les recettes commerciales près de 40% avec 13,64 M€ taux d'autant plus remarquable que la tarification est parmi les moins chères de France (ticket unitaire à 0,80 € jusqu'au 1/1/04, 0,85 aujourd'hui, abonnement 26,70).

La situation des TC de Dijon, fruit d'une politique volontariste d'ensemble dont celle d'une de tarification basse, n'est pas nouvelle. Elle remonte aux années 1970 et à la mise en place du VT avec la volonté de rester à un déficit limité, malgré une politique tarifaire volontairement "sociale", grâce à un haut niveau de service suscitant une forte fréquentation.

Le pari a été gagné puisque aujourd'hui, malgré l'absence de TCSP, avec 18 lignes intercommunales en service de 5h30 à 21 heure, 6 lignes de soirées de 20h30 à 0h30 et une fréquence moyenne allant de 15 minutes à 30 minutes selon les lignes et les heures, la fréquentation était de 34,57 millions de voyages en 2002 soit 141 voyages par habitant et par an contre une moyenne de 115 pour des villes similaires.

Les attentes prioritaires portent sur une meilleure desserte des quartier périphériques, la fréquence, la vitesse commerciale ; le tarif ne constituant qu'un frein très marginal.

En 1997/1998, la part de marché des TC s'est maintenue et les équilibres modaux sont restés stables alors que la mobilité individuelle et l'effectif de la population ont augmentés. Une restructuration du réseau est annoncée pour septembre 2004.

GENK

L'expérience de Genk, ville flamande du Limbourg de 67 000 habitants, proche de Hasselt est intéressante à observer dans la mesure où ces 2 villes voisines ont choisi des politiques différentes en matière de transports urbains : tarif réduit pour l'une, gratuité pour l'autre.

Très touchée par l'arrêt de l'activité minière en 1987, Genk a été à nouveau frappé par la suppression de 3000 emplois chez Ford qui s'ajoutent pour le Limbourg aux récentes restructuration de Philips et de Siemens.

Parallèlement à des sites liés à l'histoire de cette cité multiculturelle, les atouts touristiques de la ville sont liés à la nature, à l'espace.

Le parc automobile était de 29 017 véhicules en 2002 contre 28 257 en 2000, soit plus 9,7% en 3 ans.

Alors que le tarif général des transports publics assurés par De Lijn pour la Flandre étaient fixés à 1€ le ticket unitaire pour une zone, plus 0,40 € par zone supplémentaire, la ville de Genk a mis en place en juillet 2000 une tarification unique à l'intérieur de la ville à 0,50 €.

Cette démarche, négociée avec la région Flandre et De Lijn Limburg, s'est positionnée dans le cadre d'une réponse au décret régional "pour une mobilité améliorée" ; réponse associant à une offre légèrement améliorée (contrairement à Hasselt, l'offre de départ pouvait être jugée comme satisfaisante) le pronostic d'une fréquentation supérieure du fait du tarif réduit.

Le coût induit est pris en charge par la municipalité selon le principe suivant : chaque voyageur indique sa destination en montant dans le bus. Si départ et arrivée se situent dans les limites de la ville, le client paie 0,50 € et se voit délivrer un ticket correspondant au nombre de zones traversées ; ces trajets étant comptabilisés par De Lijn qui facture mensuellement la différence entre les 0,50 € payés et la tarification "normale" : soit environ 30 000 € qui correspondraient à 70 000 billets vendus à prix réduits (auxquels s'ajoutent pour De Lijn les recettes liées aux abonnements ou aux trajets dépassant les limites de la ville).

La fréquentation est passée de 1,2 millions de voyageurs en 1999 à 1,8 million en 2000 ; soit une progression de 50% pour une offre reposant sur 7 lignes urbaines avec une fréquence de 30 minutes en trafic normal et de 15 minutes en heures de pointe.

Une évolution de l'offre n'est pas à l'ordre du jour ; le taux de remplissage des bus avant le changement tarifaire pouvant supporter cette fréquentation supplémentaire.

Même si l'impact sur la répartition modale n'a pu être évalué, l'augmentation de la fréquentation à nombre d'habitant "identique" constitue la preuve, sinon d'une mobilité accrue, de la satisfaction des clients.

L'expérience de Genk montre qu' un tarif bas peut aboutir à un résultat voisin de la gratuité tout en permettant de financer une partie des coûts engendrés grâce à l'augmentation de la fréquentation.

4.1.4 Villes pratiquant une politique tarifaire "classique"

Il nous est apparu intéressant, à titre comparatif, de présenter le cas de villes pratiquant une politique tarifaire de leurs transports publics urbains pouvant être considérée comme usuelle.

En France :

- la Communauté d'Agglomération Orléans Val de Loire

En Belgique :

- la ville de Liège, en Wallonie pour laquelle une recherche universitaire a analysé la faisabilité d'une gratuité des transports publics urbains.

Communauté d'Agglomérations Orléans Val de Loire

L'analyse d'Orléans a été menée au départ dans le cadre d'une recherche sur la dépendance à l'automobile. Nous en avons repris la lecture dans la perspective de l'influence du tarif des TC de la Communauté d'Agglomération sur la mobilité.

La population de la Communauté s'est accrue de 0,9% par an de 1990 à 1999 et comprend aujourd'hui 266 500 habitants dont 113 000 pour la ville d'Orléans.

La population active est en augmentation et si les commerces du centre ville affichent une faible croissance, les zones commerciales ont connu une forte progression ; la poussée de l'urbanisation périphérique entraînant un nombre plus élevé de migrations quotidiennes et une dépendance accrue à l'automobile.

82% des ménages de l'agglomération ont au moins une voiture et, globalement, le trafic journalier s'est accru selon les zones de 3,8 à 13% de 1998 à 2000.

Un centre ville et plusieurs pôles périphériques (5 pôles de convergence représentent plus des 2/3 des liaisons quotidiennes), 3 points d'échange entre les différents réseaux, une urbanisation étalée et une densité faible, l'enclavement constituent un cadre peu propice à l'optimisation des TC.

Selon les enquêtes (ménage, Khi2), les modes se répartiraient à 61 à 62 % pour la voiture et 10 à 15 % pour le bus.

La fréquentation des TC si elle s'améliore depuis la mise en service du tramway reste faible par rapport à des villes comparables et la mobilité apparaît également plus faible. A 54 % il s'agit d'étudiants ou de scolaires, la part des actifs n'étant que de 28%.

Le PDU prévoyait d'améliorer la part modale des TC, requalifier les centres villes et revoir le partage de voirie. Concrètement le projet d'agglomération 2002-2007 vise à poursuivre la construction d'un réseau hiérarchisé avec notamment un TCSP "léger" en complément de la ligne de tram, à revoir la politique tarifaire pour fidéliser et attirer de nouveaux clients, à améliorer l'information et la perception du réseau...

Avec en parallèle des mesures d'accompagnement concernant le stationnement et les modes doux.

La contribution des collectivités est passée de 19,05 M€ en 1999 à 24,82 en 2002 et le R/D de 49,15 à 40,70 %.

Parallèlement, la fréquentation, après avoir connu un recul en 2000 lié aux travaux du tramway (15,9 millions de voyageurs en 2000 vs. 16,75 en 1998) est remontée à 18,73 millions en 2001, alors que la politique tarifaire n'est pas parmi les plus attractives (1,20 € le ticket unitaire, 32 € l'abonnement pour une moyenne de 1,01 et 26,61 € toutes villes).

Les enquêtes clients montrent que les attentes prioritaires ne concernent pas le prix mais surtout la rapidité, la ponctualité, la fréquence, la sécurité.

Cela a amené l'AO à préciser une convention dans laquelle une part significative de la rémunération de l'exploitant sera liée aux résultats de l'exploitation du réseau ; priorité étant donnée à la qualité de l'offre et non au prix.

Ville de Liège

Première agglomération de Wallonie, Liège, souffre d'un marché de l'emploi pauvre et voit sa population diminuer (228 000 habitants vs. 185 000 en 2001) au profit de l'agglomération avec son centre urbain et 5 pôles secondaires structurants.

La ville, qui connaît un taux de motorisation élevé, ne bénéficie pas d'une infrastructure de contournement suffisante et le centre subit un transit important qui ne lui profite pas (40% du trafic du secteur et 60% des véhicules entrant et sortant).

Liège a engagé une politique de mobilité durable pour faciliter l'accès au centre ville ; le plan d'action associé vise à améliorer le cadre de vie des riverains, favoriser une circulation et un stationnement "utiles" dans l'hypercentre, promouvoir les modes doux, les déplacements des PMR, une plus grande utilisation des TC (plus 15%).

L'offre de transport est assurée par le groupe TEC, sous tutelle de la SRWT et de la région. "TEC Liège Verviers" est la société d'exploitation la plus importante avec 64,7 millions de voyageurs en 2000, dont 76% pour l'agglomération liégeoise, pour une recette de 27,19 M€. Le financement est assuré par la collectivité régionale avec une subvention d'exploitation de 60,8 M€ en 1998.

La tarification est définie au niveau de la Wallonie. En 2002, le billet unitaire coûtait 1,10 € toutes zones à l'intérieur du réseau urbain de Liège et l'abonnement mensuel de 28,50 €. Pour 1997, l'ensemble des recettes pour l'agglomération liégeoise peut être estimé à 9,92 M€, couvrant 1/3 des coûts.

La ville ne connaît pas, malgré le manque d'infrastructures de contournement, de gros problèmes de fluidité. L'offre quantitative de TC n'est pas un point faible et la demande et l'usage des TC bien qu'en décroissance reste appréciable.

Une thèse universitaire due à Benjamin Renaville (Université de Liège) a exploré, à l'instar d'Hasselt, la faisabilité d'une gratuité des TC à Liège.

Selon cette étude, la comparaison des coûts pour Liège-ville est Hasselt donne une première indication : TEC indique pour 1998 un coût de 52,88 €/habitant et de 103,7 par ménage soit 1,95 du budget communal. Pour Hasselt les mêmes ratios sont de 9 €/habitant, 22,66/ménage, soit 5,6 fois moins et 0,85% du budget communal, soit 2,3 fois moins. Ces différences paraissent difficiles à expliquer à des électeurs contribuables d'autant que la gratuité profiterait également à l'agglomération.

Par ailleurs, les enjeux en matière de transports et l'importance des mouvements de population n'étant pas les mêmes pour le centre et la périphérie, ceci amène à retenir l'ensemble comme hypothèse l'agglomération avec ses 500 000 habitants.

La recette annuelle y est estimée par TEC à 19,21 M€, les économies liées à la suppression de la billetterie étant de l'ordre de 1,74 M€ ; le financement de la gratuité posant le problème de la répartition entre communes aux intérêts divergents.

En outre, le transfert modal serait peu probable en raison de la moindre attractivité des TC en périphérie (ou alors il faudrait améliorer l'offre, ce qui alourdirait les coûts).

À l'inverse de la Flandre où Steve Stevaert a pris une décision politique, la gratuité n'est pas à Liège l'objet d'un débat. Pour Liège, ville "pauvre", son problème clé est celui de la diminution continue de sa population et de son attrait économique. La gratuité des TC n'est pas une priorité.

4.2 LES FREINS SPECIFIQUEMENT EVOQUES

4.2.1 Augmentation de la fréquentation potentiellement génératrice d'attentes et de coûts

⇒ LA GRATUITE EST GENERATRICE DE BESOINS FINANCIERS PLUS IMPORTANTS DANS LE TEMPS QUI VONT ALLER AU DELA DU SIMPLE VERSEMENT TRANSPORT DANS UN CONTEXTE OU IL EST DIFFICILE POLITIQUEMENT DE REVENIR EN ARRIERE.

Une augmentation parfois inutile de la mobilité

- Selon la SRWT (Wallonie), l'intérêt général n'est pas que les gens se déplacent plus mais que si ils se déplacent ils le fassent de préférence en transports en commun et non en voiture.

Des transports en commun gratuits risquent d'engendrer une mobilité inutile.

Une conséquence serait une saturation des bus, voire l'obligation d'augmenter l'offre, donc avec des coûts supplémentaires, d'où la crainte que la gratuité entraîne une sur-fréquentation qui implique un développement du réseau qui serait difficile à assumer financièrement.

Cette raison est d'ailleurs celle invoquée par Michel Frénaux de la Société Lyonnaise de Transports en Commun et président de la Commission Economie de l'UTP dans son article "Effets des réductions tarifaires pour l'entreprise de transport" - revue Transport Public N° 802 de février 1983.

Pour lui, la gratuité, au même titre que l'abonnement, mais à plus grande échelle, accentue l'effet de pointe, (en ce qui concerne l'abonnement, il s'agit en fait d'une gratuité du voyage marginale).

- Sans aller jusque là, il est certain que l'on note tant à Castellón qu'à Châteauroux, Mons, Vitré ...que la gratuité induit une mobilité supplémentaire due à la commodité d'emploi, à l'absence de coût et s'accompagne d'une augmentation de la fréquentation liée aux "inactifs", sans pour autant substituer réellement des déplacements en voiture.

La gratuité génère des besoins et des attentes plus importantes

- Il n'est pas patent que la gratuité soit la meilleure solution pour "doper" durablement la fréquentation sans devoir recourir à une contribution plus importante des municipalités.

Un service gratuit, si l'on veut qu'il soit performant nécessite, des mesures d'accompagnement concernant non seulement l'offre proprement dite : amplitude, fréquence, régularité, information..., mais également son environnement : plan de mobilité (cf. Hasselt), partage de voirie, politique de stationnement.

Cet accroissement est générateur de demandes d'un service amélioré; les souhaits les plus marqués ayant trait à la fréquence, l'organisation du réseau, la capacité, le confort, d'où la nécessité de ressources dont le montant s'ajoute à la perte des recettes :

- Compiègne qui couvrirait, avec un versement transport de 1,5 M€/an, 95% de la facture du transporteur va, grâce à l'élargissement du VT à la Communauté de Communes, accroître sa "cagnotte" transport de plus de 60% à 5 ans.

mais la ville devra parallèlement améliorer l'offre urbaine ("TUC"), harmoniser et renforcer sa cohérence avec l'offre inter urbaine (TIC) aujourd'hui payante et à desserte faible.

- Châteauroux reste pour l'instant dans la limite d'un VT porté à son maximum et dont le rendement va augmenter grâce à l'arrivée de 2 nouvelles communes au sein de la Communauté, mais qu'en sera-t-il demain ?
 - Vitré a financé le manque à gagner pour le transporteur mais n'a pas investi parallèlement ni dans le réseau, ni dans l'offre alors que l'on constate des demandes croissantes de renforcement du service.
- Même si pour partie l'augmentation de la fréquentation est absorbé en heure creuse par une amélioration du taux de remplissage, il est clair que l'amélioration accentue les demandes coûteuses ayant trait à la fréquence, la capacité, le confort, l'organisation du réseau. Une des clés en la matière paraît être :
- la volonté de rester dans le cadre du Versement Transport avec des offres comme celle de Vitré limitée en terme de réseau, de fréquence, de confort, ou comme Compiègne, Beauvais et Châteauroux avec une offre améliorée face à la demande mais dans cette limite du VT dont on peut se demander si cela est "tenable" à terme,
 - ou l'acceptation d'aller au delà.

4.2.2 La gratuité n'est pas une priorité

⇒ **NECESSITE DE DEVELOPPER LES TRANSPORTS COLLECTIFS URBAINS AVANT DE PENSER A LA GRATUITE**

- Dans la plupart des villes, la priorité serait davantage au développement du réseau et de l'offre de transport eu égard aux nombreux retards constatés.
C'est l'avis, parmi les villes rencontrées, de celles qui ont des TC payants, ou ont abandonné la gratuité (Castellón, SRWT, Orléans...)
La gratuité est jugée, à titre personnel, par le président de la FNAUT lui-même, M. Jean Sivardière, comme n'étant pas d'actualité : "l'urgence aujourd'hui étant de développer et exploiter correctement les transports collectifs urbains, d'accentuer la priorité donnée sur la voirie aux TC et éviter ainsi la poursuite de la croissance de la circulation automobile".
- Mais à l'inverse, une enquête de satisfaction réalisée à Compiègne fin 2003 montre que la gratuité est l'un des facteurs clés de la satisfaction des clients. Il en est de même à Hasselt.

4.2.3 Augmentation des incivilités

⇒ **IL EST IMPORTANT DE RAPPORTER LE NOMBRE D'INCIVILITE AU NOMBRE DE VOYAGEURS.**

- Les exploitants des sociétés de transport craignent une augmentation des dégradations et des dégâts matériels dans les véhicules avec en corollaire une dévalorisation du mode de transports public.

De fait, certaines villes rencontrées comme Compiègne, Châteauroux relèvent que la gratuité génèrerait un accroissement d'un type de fréquentation des bus par "des indésirables, mendiants, drogués, bandes de jeunes"...; ce qui aboutirait à une augmentation des incivilités, et notamment du vandalisme globalement refusé par les clients.

- D'autres comme Colomiers, Hasselt n'ont pas fait les mêmes constats. Ils indiquent que les incivilités rapportées (dont l'importance relative reste à apprécier), ne paraissent pas très différentes de celles observées sur des réseaux payants.
- Le vandalisme à l'égard des bus augmenterait en fait assez peu et les constats évoqués au vu des expériences de villes pratiquant des transports payants nous amène à penser que ceci s'explique plus par l'augmentation de la fréquentation que par le principe même de la gratuité.
La circulation d'agents d'ambiance ici comme dans des villes "payantes" permet d'atténuer ces problèmes (elle a cependant un coût à assumer et annulerait les gains faits sur les postes de contrôleurs).

4.2.4 Poids d'une philosophie libérale en opposition à des thèses libertaires

⇒ TOUT SERVICE DOIT AVOIR UN PRIX

- D'un point de vue sociologique, ce qui est gratuit n'aurait pas de valeur. Comme toutes les mesures sociales, la gratuité est vite considérée comme un droit acquis qu'il devient difficile politiquement de remettre en cause. C'est la position d'Orléans, de Castellón aujourd'hui, de la TEC Wallonie...
- A l'inverse, des groupements d'inspiration libertaire développent d'autres arguments :
 - Ainsi, Le Collectif Sans Ticket (CST) Bruxelles multiplie les actions choc pour promouvoir la gratuité. Ses fondateurs (mai 1998) savent également aligner les propositions argumentées pour la mettre en œuvre.
Le CST rejette la notion de client, de plus en plus en vogue dans les sociétés de transport, au profit de celui de "citoyen-usager" ; la mobilité est, pour ces militants, un droit et non un privilège.
S'ajoutent à cela des considérations écologiques.
Le CST multiplie les contacts avec les politiques nationaux et même Européens pour se faire entendre.
Il a également pris contact avec les transporteurs locaux pour les persuader du bien fondé de la gratuité.
 - En France, une vingtaine de collectifs dont "le Collectif Sans Ticket 13 (CST 13)" Marseille, "le Réseau Pour l'Abolition des Transports Payants (RATP) Paris, Les Collectifs Transports Gratuits et Vite (TGV) Nantes et Montpellier ...partagent à peu près les mêmes valeurs.

Ils réclament, au nom du "droit au transport", la gratuité totale des transports en affirmant par exemple qu'à Marseille, la recette servirait tout juste à payer le coût de la billettique de la Régie.

Ils estiment que les cartes et abonnements bénéficient surtout à ceux qui ont les moyens de se les procurer.

Ils constatent que les contrôles des titres de transport ont un coût très élevé et une image très mauvaise.

⇒ **LE ROLE DU TRANSPORTEUR EST D'APPORTER UN SERVICE ET NON UNE PRESTATION SOCIALE**

La plupart des sociétés de transport estiment que leur rôle est de fournir un service de transport et non d'assurer une mission sociale.

Ainsi, les différenciations tarifaires en faveur de certains groupes d'individus ont avant tout une logique commerciale et non sociale.

Elles souhaitent alors que la gratuité s'applique au travers de titres de transports achetés par la ville et distribués gratuitement via les acteurs de l'action sociale à qui bon leur semble ou comme en Belgique soit payée par la municipalité à partir d'un décompte précis (cf. Hasselt, Genk, TEC Wallonie.)

4.2.5 Peur d'une dévalorisation des transports publics

La crainte que le transport public gratuit ne devienne le transport du pauvre est un argument avancé par des sociétés de transport, très soucieuses d'une bonne image de marque, notamment pour des raisons commerciales.

Pour elles, la gratuité serait juste intéressante pour un coup de publicité, une promotion, le lancement d'un nouveau service ou d'une nouvelle ligne, mais pas à titre récurrent.

Selon des libéraux belges s'étant penché sur la question de la gratuité des transports collectifs de Wallonie, des expériences menées à l'étranger et qui ont été arrêtées démontrent que la perte du statut client pour l'utilisateur entraîne une baisse de la qualité de l'offre de transport.

Mais l'expérience de Hasselt montre que les hasseltois ont une bonne image de leurs transports en commun et qu'ils en sont fiers et une récente enquête sur Compiègne (décembre 2003) indique également une bonne image des TC.

Pour autant, les sociétés de transport des villes analysées n'affichent pas, loin de là, leurs expériences de gratuité...Les craintes des sociétés de transport pourraient donc plus relever d'un refus du principe de la gratuité que d'expériences vécues.

4.2.6 Changement important des règles du jeu entre l'AO et le transporteur

⇒ **DIFFICILTE POUR UNE POLITIQUE D'INTERESSEMENT DES SOCIETES DE TRANSPORT AUX RESULTATS**

Dans le souci de les motiver à développer une véritable qualité de service, nombre de contrats avec les sociétés de transport urbain incluent aujourd'hui des clauses d'intéressement aux résultats et à la vente des titres.

Cette mesure serait difficilement compatible avec la gratuité.

⇒ **UNE ENTORSE AU CONTRAT DE GESTION**

Il s'agit ici d'un argument principalement juridique dans le cas où la région, l'agglomération fixe les tarifs (pour Liège, par exemple, les structures tarifaires sont arrêtées par le Gouvernement de la Région wallonne)

Ce n'est plus une délégation de service public à caractère "commercial", mais de marché pour un service public "administratif" comme un autre.

⇒ **Absence d'incitant financier pour gérer l'utilisation des transports en commun**

On peut considérer que, d'une certaine manière, la société perd la possibilité d'utiliser une politique tarifaire pour influencer la demande.

On pense notamment à la possibilité de tarifs moins élevés durant les heures creuses afin de déplacer une partie de la demande en heures de pointes vers ces heures creuses et donc de réguler le trafic et les coûts d'exploitation.

Mais cette différenciation tarifaire n'est pas adaptée à toutes les villes.

⇒ **MANQUE D'ELEMENTS STATISTIQUES POUR EVALUER LE TRAFIC**

L'absence de ticket du fait de la gratuité empêche l'analyse statistique régulière de la fréquentation du réseau et donc l'identification des trajets les plus ou les moins fréquentés, à quelles heures, ... ce qui rendrait plus difficile l'ajustement de l'offre aux besoins.

4.2.7 Renforcement de la discrimination sociale

⇒ **UN RISQUE DE DISCRIMINATION ENTRE COMMUNES RICHES ET COMMUNES PAUVRES**

Risque d'un système de transports à deux vitesses avec des transports gratuits pour les villes riches et paradoxalement, des transports payants pour les villes pauvres.

⇒ **LA DISCRIMINATION ENTRE LES CITOYENS**

Lorsque la gratuité ne s'applique qu'aux résidents, elle ne prend pas en compte le fait que les non-résidents ont un impact sur le dynamisme économique de la ville.

De plus, J .Vandenbroucke (SRWT) souligne que la structure socio-géographique fait coexister, par exemple en Wallonie, des zones avec des intensités de réseau très différentes d'où une inégalité d'accessibilité au service

4.3 MOTIVATION DES AUTORITES POUR LA GRATUITE

4.3.1 Gratuité : des motivations au delà du social

⇒ **LA PRIORITE D'UNE VOCATION SOCIALE CONCERNANT LA GRATUITE OU UN TARIF BAS APPARAÎT EN PARTIE LIEE A L'ANCIENNETE DE LA PRISE DE DECISION.**

DECISION ANCIENNE

Pour des cités comme Colomiers, Compiègne, Bologne, la décision à été prise dans les années 1970/1975, dans le contexte socio-politique de l'époque qui correspondait plus à une préoccupation sociale quantitative qu'à une problématique qualitative, revisitée par les lois LAURE, SRU et la mise en place des PDU...

Quand la décision a été prise il y a plusieurs années, elle a été le fait d'une municipalité généralement "de gauche" dans une problématique sociale.

La mise en place de la gratuité n'a pas fait l'objet de mesure d'accompagnement. De même hors Genk, la décision d'une politique tarifaire à prix bas est généralement ancienne et vise notamment un objectif social (Beauvais, Dijon)

DECISION PLUS RECENTE,

La gratuité à Vitré, Châteauroux, Castellón est beaucoup plus récente (1995/2000). Quelle que soit la couleur des municipalités, elles ajoutent sinon privilégient d'autres soucis : liaison périphérie/centre, rééquilibrage, revitalisation "durable", même si la liaison avec la mise en place de mesures d'accompagnement n'est pas toujours évidentes, surtout lorsqu'il faut passer d'une politique de la ville à celle d'une communauté.

Ainsi, Vitré à l'inverse de Châteauroux qui a réaménagé son réseau et sa politique de stationnement (tout en ne restreignant pas l'usage à la voiture) va devoir décider des mesures envisagées dans le cadre de la ville en les adaptant au niveau de "Vitré Communauté".

Mais il est bien clair que l'on se situe alors plus dans une problématique de mobilité durable, dans un souci de qualité de service à apporter, hors rééquilibrage modal.

4.3.2 Rééquilibrage modal : rarement une motivation clé

⇒ LA LIMITATION DE LA PART MODALE DE LA VOITURE N'EST PAS NECESSAIREMENT VOIRE RAREMENT EVOQUEE COMME MOTIVATION DE MISE EN PLACE DE LA GRATUITE.

- La volonté de réduire la dépendance à l'automobile paraît relativement faible. Très peu de villes ont abordé cette réflexion : Hasselt qui avait cet objectif semble avoir constaté des résultats peu significatif en ce sens, Vitré pense que 1/3 de l'augmentation de la fréquentation est du à des automobilistes prenant aussi le bus. Les autres villes n'ont pas d'études sur ce point. Elles pensent qualitativement qu'il s'agit plutôt d'une augmentation de la mobilité de personnes qui prenaient déjà le bus ou de nouveaux voyageurs, dont des automobilistes, qui l'emprunteraient pour de petits trajets (dont le coût était jugé trop élevé quand le trajet était payant).

4.3.3 Volonté de redynamiser le centre ville

⇒ LA REDYNAMISATION EST UNE MOTIVATION SOUVENT EVOQUEE. QUAND CE N'EST PAS LA PREMIERE RAISON, ELLE EST AU MOINS LA SECONDE.

A la différence des villes d'Hasselt, de Dijon ... qui visait clairement une diminution de la pression automobile, la lutte contre l'automobile est rarement affichée dans les motivations pour la mise en place récente de la gratuité des transports collectifs urbains.

Au contraire, certains élus s'en défendent bien, ne serait-ce que parce que des mesures de restriction à l'égard de l'automobile ne seraient pas très populaires dans de petites villes de Province qui attirent, pour des raisons professionnelles, administratives, d'achats, les populations d'alentour et qui connaissent des embouteillages somme toute relatifs.

L'OBJECTIF EST TOUT AUTANT

▪ D'améliorer la mobilité dans la ville par les transports en commun

- Parce que le centre ville est vite saturé du fait de rues étroites offrant peu de possibilités de stationnement (Hasselt, Mons, Vitré, ...). Ainsi, Liège restant accessible malgré des problèmes de mobilité, l'urgence ne s'est pas faite ressentir avec la même importance qu'à Hasselt par exemple.
- Parce que il paraît nécessaire de "réunifier" la ville : centre historique / centre économique (Dijon, Châteauroux), centre ville / périphérie (Compiègne).

▪ De favoriser la vie en centre ville

- Parce que le centre ville était de moins en moins fréquenté du fait notamment d'un développement d'activités commerciales avec les grandes surfaces, en périphérie (Châteauroux, Vitré, Mons, ...).
Il s'agit de revitaliser la fréquentation du centre ville et rendre les commerces du centre-ville plus attractifs car plus faciles d'accès, surtout les jours d'affluence, face à la concurrence des grandes surfaces en périphérie :
 - > favoriser une image positive pour l'ensemble de la ville,
 - > accroître le bien-être social : augmentation du nombre de déplacements pour les achats, les loisirs ; augmenter la mobilité pour des personnes n'ayant pas l'accès à l'automobile : les jeunes, les personnes âgées, ayant des ressources faibles... (Vitré, Châteauroux, Genk).
- Cet objectif amène généralement ces cités à mettre en œuvre parallèlement des solutions destinées à faciliter le stationnement en centre ville.
Ceci explique que la gratuité concerne tous les voyageurs et ne soit pas, le plus souvent, ouverte aux seuls résidents de l'agglomération (cf. Castellón) ou à une catégorie de déplacements (Bologne).

4.3.4 "Rentabiliser" l'offre de TC

On note également la volonté de rentabiliser un service "obligatoire, qui coûte cher et reste peu utilisé".

L'analyse des villes que nous avons étudiées montre que si Colomiers, Compiègne, Bologne justifient leur décision de mise en place de la gratuité par une volonté de démarche sociale, d'autres comme Châteauroux, Vitré, même si ce souci y est souligné visaient au moins autant à améliorer la fréquentation de leurs Transports en Commun qui "coûtaient très cher pour une faible utilisation".

La motivation évoquée est généralement de faciliter l'utilisation des transports urbains collectifs par une population ciblée (les jeunes, particulièrement nombreux à Vitré, les personnes âgées à Châteauroux ...)

4.3.5 Motivation "électorale".

A ce titre, elle est peu motivée par des études de faisabilité et ne s'inscrit pas nécessairement dans un schéma global d'aménagement urbain (constat à nuancer au vu de ce qui se passe dans un second temps devant les effets de la gratuité).

Elle s'appuie sur l'expression d'une volonté politique, généralement présentée comme un souci de solidarité sociale, en affectant des moyens financiers à la gratuité des transports en commun urbains

Cette volonté est d'autant mieux affirmée qu'elle est portée par une personnalité forte, qui émerge du lot pour insuffler le changement : généralement un maire ou un candidat à la mairie qui en fait un élément de son programme à l'occasion d'une campagne électorale. Dans les mises en œuvre récentes : Châteauroux, Vitré, cette motivation est clairement évoquée et affichée comme telle.

De même, les déclarations en faveur de la mobilité ne manquent pas, en Belgique, à l'approche des élections municipales : ainsi pour les élections de 1999, l'ancien ministre wallon des transports, a déclaré à Namur qu'il était favorable à des tarifs encore plus avantageux pour les jeunes. La motivation politique se retrouve également à Hasselt où l'ancien Bourgmestre est devenu depuis ministre des transports de Flandre, puis responsable du PS.

4.4 CONSTATS

4.4.1 Importance du nombre d'habitants desservi par les transports en commun

⇒ **IL SEMBLERAIT QUE LA SOLUTION DE LA GRATUITE "NE PASSE PAS" POUR LES "GRANDES VILLES".**

- Toutes les villes ou agglomérations qui pratiquent aujourd'hui la gratuité ont moins de 100 000 habitants.
 - Vitré a 16000 habitants, Colomiers a 32000 habitants, Compiègne 41000.
 - Les Communautés d'Agglomération du Beauvaisis : 67000 habitants, Hasselt 70 000, la Communauté d'Agglomération Castelroussine a plus de 70000 habitants, Mons 90000.
- Les villes plus importantes :
 - ont choisi des transports urbains payant : par exemple, la Communauté d'Agglomérations Orléans Val de Loire : 266 000 habitants qui a amélioré une offre de TC payante (tramway) à partir d'un réseau peu fréquenté,
 - ou, comme Liège : 476 000 habitants, n'ont pas retenu la gratuité.
 - ou ont abandonné la gratuité après une expérience de quelques années : Agglomération de Castellón : 166 000 habitants qui a eu des transports publics urbains gratuits de 1990 à 1997, Bologne: 450 000 habitants qui a pratiqué la gratuité de 1973 à 1977 pour revenir à des transports payants.
- Par contre on trouve, parallèlement à des villes moyennes : Beauvais : 57 000 habitants, Genk (Flandre) 67 000, des agglomérations importantes comme Dijon : 244 500 habitants qui ont choisi une tarification à prix bas où très bas.

Ceci tendrait à prouver qu'au delà d'un certain seuil, un apport de recettes des clients est indispensable si l'on veut avoir à la fois une qualité de service et une fiscalité acceptables.

4.4.2 Différence quant à la qualité de l'offre

⇒ **LA GRATUITE EST SURTOUT INTERESSANTE A ETUDIER QUAND LA QUALITE DE SERVICE SE RAPPROCHE DE CELLE D'UNE SOLUTION PAYANTE SATISFAISANTE : LA GRATUITE AVEC EN COMPLEMENT UN ENSEMBLE DE MESURES COHERENTES FAVORISANT LES TRANSPORTS PUBLICS**

On trouve des offres qui :

- comme celle de Vitré sont limitées en terme de réseau, de fréquence, avec des bus anciens, une fréquence faible (> à 1 heure),
- comme à Colomiers, Compiègne vont être améliorées,
- des offres plus structurées plus comparables à celles présentées par des villes qui ont choisi des TC payants : Châteauroux, Hasselt.

Bruno Ziegler précise que la hausse de fréquentation des TC à Tremplin (Allemagne) n'est qu'en partie seulement, due à leur gratuité. La fermeture de certaines zones à la circulation automobile, la création de parkings relais, les mesures de contournement routier y ont également fortement contribué.

Châteauroux illustre également parfaitement ce point puisque gratuité et amélioration de l'offre sont intervenus à 2 moments différents et explique dans chaque cas 50% de l'augmentation de la fréquentation.

4.4.3 Différence quant à la zone couverte par l'offre de gratuité

⇒ MALGRE LA PLUS GRANDE DIFFICULTE DE MONTER UN TEL PROJET AU NIVEAU D'UNE COMMUNAUTE DE COMMUNES OU D'AGGLOMERATIONS, IL PARAIT TRES DIFFICILE AUJOURD'HUI D'ARRIVER A UNE SOLUTION DE GRATUITE REELLEMENT EFFICACE AU SEUL NIVEAU D'UNE MUNICIPALITE.

Certaines offres de gratuité ou de prix bas s'arrêtent, comme pour Colomiers, Vitré, Hasselt ..., aux limites de la ville.

D'autres la pratiquent à l'échelle de l'agglomération : Castellón, Châteauroux, Dijon...

Ces situations recouvrent une problématique différente.

Ville		Agglomération / Communauté Urbaine	
Avantages	Inconvénients	Avantages	Inconvénients
Décision plus rapide à prendre		Concertation à plus large échelle	Intérêts éventuellement divergents
	Réseau limité	Offre avec un réseau plus développé	Nécessité d'un réseau plus développé
	Financement limité	Ressource financière plus importantes (VT)	
Réactivité plus grande	Pas synergie ; autres municipalités moins concernées	Traiter plus facilement les problèmes inter communaux	Lourdeurs des processus de décision
Une fréquentation du réseau urbain limitée			Surcharges si le réseau n'est pas aménagé
	Circulation des non-résidents sur le réseau urbain		Risques de déséquilibres financiers entre communes

Chaque solution a ses avantages et ses inconvénients mais il paraît difficile dans le temps de rester limité à la première :

- ainsi Vitré qui a limité au départ son offre à la ville seule a pu prendre sa décision très rapidement mais est obligée aujourd'hui en raison de son adhésion à une communauté d'agglomération d'étudier son extension aux transports interurbains de proximité.

Elle se trouve confrontée aux problèmes suivants : les autres agglomérations se sentent peu concernées par le financement puisque l'offre ne les touche pas directement, d'où une difficulté pour renouveler un contrat avec un transporteur, l'appel d'offre passant alors par la Communauté dont les autres agglomérations n'ont pas nécessairement les mêmes intérêts.

- Compiègne qui avait mis en place la gratuité et son réseau au niveau de la ville se trouve à la même situation, Colomiers est confronté aujourd'hui à la mise en place de la Communauté d'Agglomérations du Grand Toulouse...
- En Belgique, Hasselt et Mons n'ont pas ce genre de problème en raison même du mode de prise en charge des coûts : la ville paye le transporteur, qui intervient par définition et au niveau de la province (TEC Hainaut, De Lijn Limburg...), et pour les trajets effectués intra muros.

4.4.4 Importance du revenu de la billetterie et simplification de la gestion

⇒ **IL EST A NOTER QUE GLOBALEMENT DANS LES VILLES QUI ONT CHOISI LA GRATUITE, LA PART DE LA BILLETTERIE ETAIT FAIBLE ET CE D'AUTANT PLUS SI L'ON PREND EN COMPTE LE COUT ENGENDRE PAR LES RECETTES.**

- Le coût de la fraude, additionné aux salaires des contrôleurs ainsi qu'à celui de l'achat et de l'entretien des divers appareils de vente, de contrôle des réseaux est à rapprocher des recettes liées à la billetterie.
 - Ainsi dans le cas de Vitré, malgré une tarification "normale", les recettes, pour une fréquentation de 11,8 voyages par habitant et par an, n'étaient que de 22 867 € à la veille de la mise en place de la gratuité pour un coût d'exploitation de 205 000, soit 11%.
Les frais de gestion n'en paraissent que plus disproportionnés, surtout lorsque la gratuité est déjà pratiquée pour des personnes qui s'avèrent les principales utilisatrices des transports en commun : scolaires et les personnes âgées.
L'achat de billet peut alors apparaître comme une contrainte inutile dans ce cas.
- Pour les réseaux de petite taille, il apparaît que les coûts engendrés par l'émission des cartes, des billets et des abonnements, la vente, le contrôle sont d'autant plus importants que les montants en jeu sont faibles et le faible rapport de la billetterie du fait d'une faible fréquentation initiale paraît constituer un élément favorable à la mise en place de la gratuité :

Ainsi :

- En ce qui concerne Châteauroux (71 160 habitants), la billetterie ne rapportait que 374 652 €, soit 14% du coût des transports urbains et la fréquentation n'était que de 22 voyages par habitant et par an pour une tarification pouvant être considéré comme plutôt abordable (0,88 € contre 0,92 à l'époque pour des villes comparables).
Les coûts engendrés par le transport payant : billets, vente, établissement de cartes de transports gratuits ou à tarif réduits pour les ayant droit (46% des voyages) contrôle... peut être estimé par les intéressés à 180 000 €, soit près de 50% du montant de la recette avant gratuité.
- A Castellón de la Plana (166 200 habitants), le coût de la recette commerciale est estimé à 4 à 5% (coût des billets, vente) et à 8 à 12% en incluant les appareils de validation et le contrôle

- TEC Wallonie estime le coût de la recette commerciale à environ 10% de son apport, sous réserve que celui ci s'applique à l'ensemble du réseau d'une des sociétés provinciales : TEC Hainaut (1,280 million d'habitants - recette 11,73 M€) ou TEC Liège – Verviers (1,02 million d'habitants – recette 19,21 M€ pour un coût de la recette estimé à 1,74 M€).
- De même, à la RATP, les recettes directes de la Régie étaient, en 2001, de 1,582 milliards d'Euros, tandis que la masse salariale des contrôleurs, ainsi que le manque à gagner généré par la fraude représenteraient 152 millions d'Euros, soit à peine 10 %.
- Par contre, la suppression de la billetterie amène :
 - Une meilleure sécurité pour les chauffeurs qui n'ont plus à craindre pour leur caisse: point de vue de Châteauroux, de Vitré, de Compiègne.
 - L'accélération de la vitesse commerciale (contrebalancée, aux heures de pointes par les effets d'une sur fréquentation...) : constat effectué à Châteauroux, à Mons.
 - Une libre disposition du bus très appréciée par de nombreux individus, particulièrement. les automobilistes, au cas où...(Châteauroux, Hasselt).
 - Une simplification des tâches administratives.

4.4.5 Un accroissement de la fréquentation des transports en commun à relativiser

⇒ LE NIVEAU DE FREQUENTATION DOIT ETRE EVALUE DANS LE TEMPS. IL CONVIENT DE PRENDRE EN COMPTE LE NIVEAU DE DEPART ET DE LE RAPPROCHER DE CELUI DE VILLES PRATIQUANT PAS LA GRATUITE, GENERALEMENT SUPERIEUR.

- Lorsqu'une comparaison avant /après s'est avérée possible, elle montre une augmentation généralement "spectaculaire" de la fréquentation et les rares études relatives à la population concernée montrent que cette augmentation est surtout due aux scolaires, aux personnes âgées et retraités, aux inactifs :
 - Châteauroux passe de 1,6 millions de voyages à 2,7 millions,
 - Vitré de 190 000 à plus de 277 000,
 - Compiègne avec 4,7 millions de voyages en 2000 a un taux de fréquentation plus élevé (97 voyages/an) que celui de villes analogues, alors qu'avant, la baisse de fréquentation était de 7% par an (11% avec l'accroissement de la population).
 - Hasselt bat le record et passe de 0,33 à 3,7 millions de voyages.
- Il faut cependant rappeler que ces villes se caractérisaient auparavant par une fréquentation inférieure sinon très inférieure à la moyenne.

⇒ CET ACCROISSEMENT DE LA FREQUENTATION NE PLACE PAS NECESSAIREMENT CES VILLES AU DESSUS DE VILLES DE TAILLE VOISINE PRATIQUANT DES TRANSPORTS PAYANTS

- Ainsi, en regardant l'annuaire de L'UTP 2003, on constate que l'augmentation de fréquentation lié à la gratuité dans ces villes, place par exemple :
 - Vitré en dessous, d'Abbeville, de Flers, de Morlaix ...
 - Colomiers au dessous d'Alençon, Dieppe, La Roche sur Yon ...
 - Châteauroux au dessous de Bourg en Bresse, de Chartres ou de Cherbourg...

Ville	Population	Prix du ticket unitaire	Prix abonnement mensuel	Voyages / Habitant /an
Vitré	16 000	Gratuit	Gratuit	17,31
Abbeville	27 000	0,70 €	22 €	24
Flers	24 000	0,81 €	24,60 €	25
Morlaix	21 000	0,90 €	26,5 €	35
Colomiers	32 000	Gratuit	Gratuit	31
Alençon	47 000	0,95	21 €	33
La Roche sur Yon	49 000	0,95	26,50 €	73
Dieppe	43 800	1€	23,10 €	44
Châteauroux	71162	Gratuit	Gratuit	39
Bourg en Bresse	63 400	1,10 €	25 €	52
Chartres	86 000	0,96 €	29 €	52
Cherbourg	94 000	1 €	27,50 €	60

La gratuité n'explique donc pas tout : la qualité de service, la topologie des villes, les conditions de vie locale... interviennent également.

4.4.6 Compatibilité entre transports en commun gratuits et offre de qualité

Le financement de la gratuité nécessite un choix politique

L'expérience montre que certaines villes comme Châteauroux ou Hasselt ont su à la fois mettre en place la gratuité et offrir un service d'une qualité comparable sinon supérieure à celle de villes de même importance.

Ce constat recouvre cependant 2 réalités très différentes

Dans le cas de Châteauroux, l'offre de transport en commun est essentiellement financée par le versement transport et l'amélioration de l'offre a pu rester pour l'instant dans ce cas de figure, d'autant que l'élargissement du PTU a permis un accroissement de son montant. Il faut dire que l'on venait de loin.

La question qui se pose ici est de savoir si cette situation peut perdurer à terme dans un contexte d'accroissement constant de la demande.

L'issue du débat actuel sur l'autonomie des municipalités en terme de contravention pourrait constituer une ressource supplémentaire qu'il faudra bien financer dans le cas contraire par la ressource fiscale.

A Hasselt, la solution est très différente : la municipalité compense le manque à gagner du transporteur lié à la gratuité en payant le complément au financement régional. La ville considère que le bilan économique global est positif grâce à une économie sur le non financement d'infrastructures qu'il aurait fallu consentir pour faire face à la circulation et la redynamisation du centre ville.

Le choix a cependant clairement été fait de financer une offre de qualité gratuite par la fiscalité locale.

Ce point est d'autant plus important que l'on sait que l'offre de qualité passe par des mesures d'accompagnement (partage de voirie, parc relais, limitation de la circulation dans le centre ...), qu'il faut bien également financer ; l'enveloppe du VT étant par définition limitée.

Il s'agit donc bien là d'un choix avant tout politique.

4.4.7 Gratuité ou tarif très bas

⇒L'APPORT D'UNE BILLETTERIE LIEE A UN TARIF BAS MAIS A UNE FREQUENTATION ACCRUE PERMETTRAIT DE SATISFAIRE, A UN COUT ECONOMIQUE MOINDRE, L'AUGMENTATION DES ATTENTES TOUT EN EVITANT DES INCONVENIENTS LIES A LA GRATUITE

- La gratuité augmente la fréquentation, mais un prix bas la favorise aussi comme on peut le voir au travers des exemples de Genk en Flandre, Beauvais, Dijon en France qui pratiquent volontairement un prix bas ou très bas.
 - Ainsi Genk, qui est passé d'un tarif unitaire de 1 € pour la première zone et 0,40 € par zone supplémentaire à un tarif unique de 0,50 € dans la ville a vu la fréquentation de ses transports urbains passer de 1,2 millions avec l'ancien tarif : fréquentation non négligeable pour une ville 67 000 habitants, à 1,8 millions, soit une augmentation de 50%.
 - Beauvais, 57 400 habitants arrive, grâce à un tarif de 0,80 € pour un ticket et un abonnement mensuel de 15,55 €, à 55 voyages par habitant et par an, ce qui place cette ville en parmi celles ayant la fréquentation la plus élevée de sa catégorie

	Beauvais	Martignes	Tarbes	Alençon	Elbeuf
Population	57400	66200	76000	47000	56000
Ticket unitaire	0,80 €	0,85 €	1 €	0,95€	0,95
Abonnement mensuel	15,55 €	20 €	16	21 €	28
Voyages/hab/an	55	17	24	33	39,2

Mais ceci dit on constate aussi 52 voyages/habitant et par an à Chartres (86000 ha) qui pratique un tarif plus élevé (0,96 € et 29) ou Blois (71000 ha) avec 57 voyages par habitant et par an pour un tarif de 1 € et 21,90.

A l'inverse, Fos (76000 ha) qui a la même tarification que Beauvais a une fréquentation de 15 voyages/hab.

- On constate une fréquentation supérieure à la moyenne à Dijon.
- Cette politique n'entraînerait pas une éventuelle dévalorisation de l'image des transports en commun et conserverait à l'utilisateur son statut de client "puisqu'il paye". Elle facilite le financement des améliorations de l'offre : cf. Genk où en diminuant le prix du billet de 50%, on a augmenté la fréquentation dans le même rapport.

4.4.8 Impact de la gratuité

SUR LA FREQUENTATION

⇒ **LA GRATUITE, SEULE N'APPORTE QUE DES EFFETS LIMITES SUR LA FREQUENTATION**

- Des différences importantes existent quant à la qualité de l'offre "gratuite". Elles concernent essentiellement la mise en œuvre ou non de mesures d'accompagnement en parallèle de la gratuité. Ainsi pour plusieurs villes n'offrant que la gratuité à qualité de service identique, l'augmentation a été suivie d'une stagnation les années suivantes :
 - A Castellón, la gratuité a permis de passer de 1,1 à 1,6 millions de voyages/an en 1991 mais la fréquentation a stagné ensuite de 1992 à 1994; l'abandon de la gratuité accompagné d'une forte amélioration de l'offre a par contre permis de retrouver une progression importante.
 - Bologne a vu la fréquentation de ses Transports Urbains passer de 100,22 millions de voyageurs en 1972 à 115 millions en 1973, puis une nouvelle progression en 1974 : (+ 19%) et 1975 (+ 15%), mais on a constaté un fort infléchissement en 1976 (+ 3,2%) et une stagnation en 1977 (+0,24%).
 - On a constaté à Mons, malgré des enquêtes de satisfaction positives, une stagnation de la fréquentation de 1999 à 2001 (117 à 139 000 voyages/mois et ce jusqu'à l'adjonction d'une troisième ligne (fin 2002).

2 de ces villes ont d'ailleurs renoncé à la gratuité.

⇒ **LES VILLES AYANT PRIS UNE DECISION PLUS RECENTE EVOLUENT (OU SAVENT QU'ELLES DEVRONT EVOLUER) VERS DES MESURES D'ACCOMPAGNEMENT PRENANT EN COMPTE LA REPARTITION MODALE ET LA POLITIQUE DE MOBILITE DE LA CITE.**

- Pour les mises en place les plus anciennes, (Colomiers, Vitré), la gratuité n'a pas fait l'objet au départ d'une politique volontariste en matière de maîtrise de la circulation, partage de voirie, (encore que Colomiers ait créé systématiquement des ronds points). D'autres au contraire ont précédé ou accompagné la gratuité d'une restructuration et une amélioration sensible de leur offre et/ou de son environnement : Hasselt, Châteauroux.

Même s'il est difficile de faire la part des effets de telle ou telle mesure, il est clair que l'évolution n'est pas comparable selon que la gratuité s'accompagne ou non de mesures liées au stationnement, au partage de la voirie, à la restructuration de l'offre...qui ne sont pas toujours évidentes, surtout lorsqu'il faut passer d'une politique de la ville à celle d'une Communauté.

L'expérience de Châteauroux est à cet égard intéressante. En effet l'agglomération a mis en place à 2 époques séparées d'abord la gratuité (septembre/décembre 2001) puis dans un second temps une offre restructurée et améliorée (juillet 2002).

SUR LA DEPENDANCE A L'AUTOMOBILE

⇒ LES EFFETS DE LA GRATUITE SUR LA REPARTITION MODALE RESTENT A PROUVER ET PEU DE VILLES ONT ABORDE CETTE REFLEXION

- Pour certaines villes, le rééquilibrage modal n'était pas un objectif de départ (Colomiers, Compiègne, Châteauroux ...) et il n'y a pas d'études sur ce point. Qualitativement, cette augmentation apparaît surtout due aux scolaires, aux personnes âgées et retraités, aux inactifs.
 - Ainsi Châteauroux pense qu'il s'agit plutôt d'une augmentation de la mobilité de personnes qui prenaient déjà le bus ou de nouveaux voyageurs, qui l'emprunteraient pour de petits trajets (dont le coût était jugé trop élevé quand le trajet était payant) et d'utilisateurs hors motif travail ou scolaire.
 - Compiègne estime que la part des automobilistes dans les nouveaux déplacements liés à la gratuité s'élèverait à 15%.
 - Vitré pense qu'un tiers de la fréquentation supplémentaire des TC est du à des automobilistes qui prennent aussi le bus et estimerait le transfert à une centaine de voyages par semaine.
- Par contre, Hasselt, Mons, Castellón, visaient explicitement un objectif de substitution partielle à la voiture.
 - Castellón estime que la gratuité a surtout profité aux inactifs, ce qui n'était pas l'objectif visé.
 - Mons n'a pas pour l'instant de données chiffrées mais TEC Hainaut estime que qualitativement la circulation des 2 roues a diminuée grâce à "l'intra muros".
 - Seule, la ville d'Hasselt donne des indications chiffrées sur ce point : une étude de fréquentation montrerait que 22,8% des déplacements sur les lignes s'effectuait, avant la gratuité, en voiture. Mais cela ne veut pas dire 22,8% de voitures en moins et l'on parle, aujourd'hui, d'un gain sur la voiture de 320 000 trajets par an, sachant que ce flux en moins aurait été compensé par une fréquentation nouvelle d'automobilistes attirés par des conditions de circulation plus favorables ; de plus l'expérience montre que souvent la voiture délaissée par l'un est immédiatement reprise par un autre membre du ménage.
- La contribution de la gratuité des transports en commun au rééquilibrage modal paraît en définitive faible. Celle de mesures d'accompagnement de cette gratuité en terme de politique de stationnement et de son contrôle, d'accès au centre ville ou non par les voitures, de partage de voirie, est beaucoup plus probante qu'elle s'accompagne ou non de la gratuité des transports en commun qui en définitive impacte plus la mobilité. Là encore il s'agit d'un choix essentiellement politique dont la nécessité est beaucoup plus tangible dans les grandes villes que dans des villes de province aux encombrements somme toute relatifs.

En conclusion, la gratuité des Transports en Commun Urbains constitue aujourd'hui comme hier avant tout un choix politique des élus mais dont la justification n'est plus la même ; la mise en avant des arguments "transports" mais également d'un choix plus global de désenclavement, de revitalisation des centres urbains, de qualité de vie urbaine passeraient avant ceux d'une politique sociale, d'un rééquilibrage modal.

5 BIBLIOGRAPHIE

5.1 BIBLIOGRAPHIE GENERALE

- Gratuité des transports collectifs urbains Analyse des expériences françaises - Ministère des Transports : décembre 1978
- Effets des réductions tarifaires pour l'entreprise de transport : Michel Frénaux - SLTC, Commission Economie de l'UTP) - Transport public – N°802 – fév. 1983
- La tarification des transports collectifs urbains : de la gratuité à la vérité des prix : C. Nicolas- Lazennec : ENPC, 1987.
- Curbing the car : Town and country planning, 10/1991.
- Quelques expériences de tarification dans les transports publics : Bonniver, Working paper, Liège, CIRIEC, 1991.
- External costs of transport : INFRAS (Zurich) et IWW (Karlsruhe) 1995
- Enquête sur les facteurs d'augmentation de la fréquentation des Transports en Commun : IWERF mai 1996 Liège
- Panorama de la tarification du transport Public Urbain : A Meyer – UTP, Transport Public- N° 966, 1/1998.
- Et si les transports étaient gratuits ? Bruno Zigler : La Vie du Rail – 29/09/98
- La gratuité des transports en commun est-elle une solution miracle ? : H Van Wesemael (Hasselt), UITP/ Transport Public International – 1998.
- Pour une meilleure compréhension des conséquences sociales du financement par l'usager : Perl, Transport public international, UITP, 02/1999.
- GART : Enquête annuelle sur le financement des transports collectifs urbains : Memento 98 des transports publics - 11/1999.
- La voiture en ville : Gazette de la société et des techniques – ENS mines : mai 2000
- Mobilité : vers la gratuité, F. Furet, Banc public, 11/2001.
- Mobilité et grande pauvreté : D. Millot, LET, 11/2001.
- Le livre accès : Collectif Sans Ticket : novembre 2001
- Déplacement et transports publics. Un avenir pour la ville : Economie et Humanisme, 12/2001-1/2002.
- Structures et élasticités tarifaires dans les transports publics de province UTP, CERTU, DTT, GART - 9/2002
- Le service au client : la politique tarifaire entre réalité économique et équité sociale
- R. Viennet, Transport Public 04/2002.
- Réseaux Urbains. La gratuité est-elle possible? : Dossier La vie du rail, C. Nangeroni, 15 mai 2002.
- Annuaire de la tarification du transport public urbain en province – UTP – 1999 et 2003.

5.2 DOCUMENTATION SPECIFIQUE A UNE VILLE

▪ **Beauvais**

- Le réseau TUB
- Site web de Beauvais : www.beauvais.fr

▪ **Bologne**

- Comune di Bologna :
 - ✓ Il piano urbano del traffico (1996-2000).
 - ✓ Aggiornamento del piano generale del traffico urbano : Relazione Generale, Quadro conoscitivo aggiornato sulla mobilità, Regolamento viario comunale (dec 2000).
 - ✓ Controllo del traffico urbano Presentazione (R. Picaro 06/2001)
- ATC Bologna
 - ✓ User information systems. Urban traffic control. Computer aided planning and operating systems. Innovative vehicles.
 - ✓ Telematics – public transport – mobility services (Nicola Nassisi).
 - ✓ "COST" Parking policy measures and their effects on mobility & economy - Italy case study: the city of Bologna(N.Nassisi, E. Scarcello)
- ELTIS
 - ✓ Bologna : Urban traffic regulation plan (1995)
- Sites web
 - ✓ www.provincia.bologna.it
 - ✓ www.comune.bologna.it
 - ✓ www.atc.bo.it

▪ **Castellón de la Plana**

- An outline of the economy of Castellón : www.izbagospodarcza.szczecin.pl/connect/about_region_es.htm
- La gratuité des transports urbains dans la ville de Castellón : mission économique de Madrid. 11/03
- Ayuntamiento de Castellón :
 - ✓ Trafico
 - ✓ Transporte urbano de viajeros en autobuses de Castellón : viajeros transportados
 - ✓ Estudio de trafico de Castellón : diagnosis del transporte publico - 1996.
- Site web de Castellón : www.ayuncas.sp

▪ **Châteauroux**

- Résultats de l'étude d'image et de comportement pour les bus Horizon de la Communauté d'Agglomération Castelroussine – Téléperformance – 04/02
- Synthèse du diagnostic du Plan de Développement Urbain de la Communauté d'Agglomération de Châteauroux – réalisé par Codra-Transétude en octobre 2002
- Evolution de la fréquentation du réseau Horizon entre 2001 et 2002 – CAC / Service Transports Urbains – 08/01/03
- Rapports d'activité 2000 et 2001 de Châteauroux Bus – février 2001 et mai 2002
- Budget des transports urbains – Compte administratif année 2001 pour la CAC
- Tableau des recettes et voyages en 2001 (avant la mise en place de la gratuité)
- Tableaux de fonctionnement et d'investissement du budget annexe des Transports Urbains du Budget Primitif 2003
- Annexe 5 à la Convention de délégation de service public à contribution financière forfaitaire

■ **Châteauroux (suite ...)**

- Stationnement à la ville de Châteauroux – PDU - 2002
- Guide du stationnement à Châteauroux
- Gamme tarifaire de la ST2C – 2001
- Plans du réseau « Châteauroux Bus » et Horizon
- Carte des espaces d'activité de la CAC
- Transports urbains gratuits – Polémique – 60 millions de consommateurs – 03/2003
- Châteauroux. Le maire lance les transports publics gratuits – La Vie du Rail – 20/06/01
- Châteauroux. La gratuité des bus à l'essai, La vie du rail – 10/2001.
- Châteauroux : élément de redynamisation du centre-ville – La Vie du Rail – 15/05/02
- Voyage dans les villes qui testent les transports gratuits – Le Monde – 03/12/02
- Châteauroux : Une gratuité dévalorisante ? Transport public – avril 2002
- Site web de Châteauroux : www.ville-chateauroux.fr

■ **Colomiers**

- Les transports collectifs de Colomiers – projet de réseau – CETE du Sud Ouest – Division Transports Infrastructures – Décembre 1991
- Observatoire Urbain de l'Agglomération Toulousaine – transports et déplacements – Situation 1998 – Dossier technique de l'Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Toulousaine (AUAT) de 1999
- Gratuité des transports collectifs urbains – Analyse des expériences françaises – Ministère des Transports – Décembre 1978
- Demain j'arrête la voiture – La Gazette de Toulouse – N°7815 – Novembre 2002
- Quel Grand Toulouse pour les années 2000 ? - Le forum mps (midi presse service) – 7ème édition – N°1430 – Juillet 2003
- Site web de la SMTC : www.smtc-at.com
- Site web de la Semvat : www.semvat.com
- Site web de Colomiers : www.mairie-colomiers.fr

■ **Compiègne**

- Effets de la gratuité des transports collectifs à Compiègne – Transport Environnement Circulation (TEC) N°22 – Mai-juin 1977 – article de G. Valère et J-C. Léman
- Compiègne : monographie. Politique d'urbanisme et des transports – CETE Nord-Picardie – 1978
- Gratuité dans les transports collectifs urbains. Analyse des expériences françaises - CETE Nord-Picardie – Opinion des usagers sur le réseau, en complément de l'enquête Origine-Destination de mai 79 – Juin 1980
- Compte-rendu de Séance Spéciale Observatoire Urbain de la Commission Aménagement Urbanisme – 4 Décembre 2001
- Observatoire Urbain - Communauté de communes de la région de Compiègne – Thème Démographie et économie 2001.1 – Les migrations alternantes – septembre 2001
- Rapport technique sur la fréquentation du réseau urbain de la ville de Compiègne – Propositions d'engagements – Société ACARY - Mai 2000
- Note de synthèse de l'étude du réseau de Compiègne – Rapport d'étape intermédiaire – Connex DTC – Cabaro Acary – Janvier 2003
- Insee – RP 99 – Résultats définitifs - Compiègne
- Compiègne, le précurseur – La Vie du Rail – 10 juin 2001

▪ **Compiègne (suite ...)**

- Déjà une vieille habitude à Compiègne – La Vie du Rail – 15 mai 2002
- Un transport en commun à l'échelle de toute l'agglomération – Le Courrier Picard - Compiègnois – 24 Mars 2003
- Site web de Compiègne – www.mairie-compiegne.fr

▪ **Dijon**

- CERTU/District de l'Agglomération Dijonnaise : "Une politique pour les déplacements urbains : Dijon 1997
- COMEDI : Rapport d'activité 2002
Plan de Déplacements Urbains mars 2001
Enquête Ménage 1998
- STRD :
"Les chiffres clés 2002"
"guide Bus 2003/2004"
Fréquentation par ligne en 2002
- Site web www.chez.com/busdijon/strd6new
- Site web de Dijon : www.dijon.fr

▪ **Genk**

- De Lijn Limbourg:
"Genk – stroomlijnd"
- Journal du net, 1er octobre 2003 : Ford annonce la suppression de 3000 emplois en Belgique
- Europa.eu.int : "Belgium, a forward commitment to fighting unemployment"
- Ville de Genk
Toerisme Genk " Genk, the space, the power",
Traject : "Plans de mobilité pour des zonings industriels en Flandre"
Site web : www.genk.be

▪ **Hasselt**

- Revue "Transport Public International" 1/98, article d'Hugo Van Wesemael, Directeur général de la société De Lijn "La gratuité des transports en commun est-elle une solution miracle ?".
- Et si les transports étaient gratuits ? Le cas de Hasselt – article d'Alain Simoneau – LA Vie du Rail – 29/09/98.
- Bus gratuits et espaces protégés pour les vélos à Hasselt la ville où piétons et cyclistes sont rois – Revue Le Soir - 28 septembre 2001.
- Hasselt Samen Anders Mobiel : Récit d'une politique de mobilité durable à Hasselt au début du 21ème siècle – Daniel Lambrechts Mai 2002.
- Hasselt, Ensemble vers une Mobilité différente – Daniel Lambrechts et Gert Zuallaert – European Conference on Mobility Management, 15-17 Mai 2002 - Gent
- Revue "La Vie du Rail", article de François Dumont "Hasselt : une mise en œuvre plutôt réussie mais difficile à reproduire" - 15 mai 2002.
- Site web de la ville de Hasselt : www.hasselt.be

■ **Liège**

- "La gratuité des transports en commun à Liège. Analyse comparative avec l'expérience de Hasselt" : Benjamin Renaville, mémoire Université de Liège, Faculté de droit –1998-1999
- Ministère des Transports de Wallonie
Contrat de gestion 2001-2004 : Région Wallonne – TEC - SRWT – mars 2001
- Ville de Liège :
"Projet de ville 2003 - 2010"
Plan Communal de mobilité – juin 2002
Site web de la ville de Liège : www.liège.be
- Site web de TEC Liège/Verviers : www.tec-liège-verviers.be

■ **Mons**

- Revue Le Soir :
 - ✓ Le succès remporté à Hasselt et Hoeilaert fait tâche d'huile – 25 février 1999
 - ✓ Les bus gratuits entrent en ville. Mons s'engage sur une voie nouvelle : des minibus gratuits vont irriguer son centre. Invités à "oublier" leurs voitures, les automobilistes se laisseront-ils séduire ?
- TEC Hainaut
 - ✓ Bouger à Mons : dossier de synthèse – septembre 2003
 - ✓ Le TEC en Chiffre,
 - ✓ Mons Intra Muros,
 - ✓ Occupation des 2 parking "de dissuasion",
 - ✓ Rapport annuel 2002
- Ministère Wallon de l'équipement et des transports
Contrat de gestion 2001/2004 RW, TEC, SRWT,
- Site Internet de la ville de Mons : www.mons.be
- Site Internet SRWT : www.tec-wl.be

■ **Orléans**

- Descriptif de la Communauté de l'Agglomération Orléanaise – Direction de la Communication – février 2002
- "La Lettre de l'Urba" – N° spécial – janvier 2002
- Rapports Insee d'octobre 2002
- Indicateurs de l'économie du Centre – N°29 – juin 2000
- 1ers résultats de "l'enquête ménage" – CETE Normandie Centre – 2002
- Orléans : un plan de déplacements urbains - avril 2000.
- Observatoire des Déplacements : les déplacements 1998 – Agence d'Urbanisme de l'Agglomération Orléanaise – septembre 2000, Evaluation socio-économique 2000 – novembre 2001
- Projet d'agglomération 2002-2007 – Groupe Transports Collectifs
- Enquête Origines-Destinations 1998 – KHI2 pour le compte de la SEMTAO
- Bilan de la fréquentation du réseau SEMTAO à fin octobre 2002
- Brochure sur la tarification SEMTAO du 1er janvier 2002
- Convention aux risques et périls des services de transports publics dans le périmètre urbain du syndicat intercommunal de l'agglomération orléanaise – 1994-2004
- Principes des relations contractuelles entre la Communauté de l'Agglomération Orléanaise et son futur exploitant de transports publics – Communauté de l'Agglomération Orléanaise (janvier 2002).
- Site web d'Orléans : www.orleans.fr
- Site SEMTAO : www.semtao.fr

■ **Vitré**

- Vitré. Des aménagements à trouver – La Vie du Rail – 20 juin 2001
- Vitré conquise en un an – La Vie du Rail – 15 mai 2002
- Vitré : les bus gratuits séduisent - Ouest France – 02 mai 2001
- La gratuité des bus fait un malheur – Ouest France – 08 juin 2001
- Bus gratuits à Vitré – La Gazette – 25 juin 2001
- Le Journal de Vitré, numéros 59 et 60 de mai et juillet 2003
- Le transport gratuit, c'est possible ! – Fédération Anarchiste de Rennes –09/2001
- Site web de Vitré : www.mairie-vitre.com.

5.3 GLOSSAIRE

AO	Appel d'offres
ADEME	Agence de l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie
CERTU	Centre d'Etudes sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme
DRAST	Direction de la Recherche et des Affaires Scientifiques et Techniques (Ministère de L'Equipement, des Transports et du Logement)
DSP	Délégation de Service Public
GART	Groupement des Autorités Responsables de Transport
HP / HC	Heure de pointe / heure creuse
LAURE	Loi sur L'Air et l'Utilisation Rationnelle de l'Energie
METL	Ministère de L'Equipement, des Transports et du Logement
PDU	Plan de Déplacements Urbains
PREDIT	Programme pour la Recherche, le Développement et l'Innovation dans les Transports Terrestres
PMR	Personnes à Mobilité Réduite
PTU	Périmètre des Transports Urbains
R/D	Recettes commerciales / Dépenses de fonctionnement
SRU	Loi Relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain
SRWT	Société Régionale Wallonne du Transport
TC	Transports en Commun
TEC	Transports en Commun (de Wallonie)
UTP	Union des Transports Publics
VT	Versement Transport
VVM	Vlaamse Vervoermaatschappij (nom commercial : De Lijn)