

La gratuité dans les Transports en Commun

Quentin David ^{a,1} & **Marion Drut**^{b,2}

^a Univ. Lille, CNRS, IESEG School of Management, UMR 9221 - LEM - Lille Économie Management, F-59000 Lille, France. E-mail : quentin.david@univ-lille.fr

^b CESAER UMR1041, INRAE, Institut Agro, F-21000, Dijon, France. E-mail : marion.drut@institut-agro.fr NºORCID : 0000-0002-8912-2615

Résumé :

Dans cet article, nous définissons ce qu'on appelle communément une politique de « gratuité des transports en commun ». Nous présentons les grands enjeux qui sont généralement avancés pour justifier sa mise en œuvre et discutons, à l'aide des outils de la science économique et des études de cas, de la capacité de cette politique à atteindre ces différents objectifs.

Ce travail doit être cité comme :

David Quentin, Drut Marion (2026). La gratuité dans les Transports en Commun. *Encyclopédie en ligne de l'Association Française d'Economie des Transports (AFET)*. Janvier 2026.

¹ Quentin David a notamment réalisé une étude prospective sur les effets d'une gratuité totale des transports en commun à Paris pour la Mairie de Paris en 2018. Un article a été publié par la suite : David, Q. (2021) Gratuité des transports en commun et congestion routière : revue de la littérature et implications pour Paris. LIEPP Working Paper, 2021. <https://hal-sciencespo.archives-ouvertes.fr/hal-03403442>

² Marion Drut a participé à l'évaluation de la mesure de gratuité des transports en commun mise en place les week-ends à Clermont-Ferrand : Truchet-Aznar, S., Drut, M., Duvivier, C., Fages, L., Fouti-Loemba, C., et al. (2024) *Contribution à l'évaluation de la mesure de gratuité des transports en commun le week-end à Clermont Auvergne Métropole*. UMR Territoires, Université Clermont Auvergne, AgroParisTech, INRAE, VetAgro Sup; UMR Cesaer, Institut Agro Dijon. <https://hal.science/hal-04816616v1>

Définition et exemples de mise en œuvre

La notion de "gratuité dans les transports en commun" renvoie au fait de ne pas faire payer les utilisateurs des transports en commun. La partie du coût des transports en commun habituellement supportée par les usagers doit alors être prise en charge par d'autres agents : l'Etat (à travers les AOM par exemple), la population, et ce qu'elle utilise ou non ces transports (via des taxes ou les impôts), ou les entreprises (via le versement mobilité en France). A titre d'exemple, pour les transports publics en Île-de-France, sur des dépenses de fonctionnement de près de 12 milliards d'euros en 2023, le versement mobilité (soit la contribution des entreprises) représentait 46%, les recettes tarifaires (la contribution des voyageurs), 31% et le solde était couvert par différentes subventions issues des pouvoirs publics. La gratuité en Ile-de-France consisterait donc à faire supporter quelques 3,8 milliards d'euros supplémentaires aux entreprises ou à l'Etat (qui pourrait répercuter cette charge sur la population à travers la mise en place de taxes supplémentaires).

De nombreuses mesures de gratuité ont été testées depuis l'expérience pionnière de Commerce (banlieue de Los Angeles) en 1962. En France, Dunkerque et Aubagne ont fait le choix de la gratuité généralisée, proposant à tous leurs usagers un accès gratuit à toutes les lignes de leur réseau, quel que soit le jour de la semaine ou la période de l'année. D'autres villes limitent la gratuité à leurs résidents : c'est le cas de Tallinn (Estonie) et de Montpellier (France). De nombreuses villes ont aussi mis en place des mesures de gratuité partielle ou ciblée : soit réservée à certains publics (les jeunes, les personnes âgées, les personnes en situation de handicap, les publics défavorisés, etc.), soit cantonnée à certaines lignes ou zones, ou encore limitée à des créneaux horaires ou périodes spécifiques (comme avec le plan smog à Paris, la gratuité en heures creuses à Singapour, ou la gratuité les week-ends à Clermont-Ferrand) (voir Kęblowski (2019) pour plusieurs exemples).

Les politiques de gratuité des transports en commun se sont principalement développées à partir des années 1990, mais beaucoup de villes les ont ensuite abandonnées. Pourtant, de nouvelles villes continuent de mettre cette question à l'agenda politique et certaines passent le pas, y compris dans des réseaux de plus en plus grands (Figure 1).

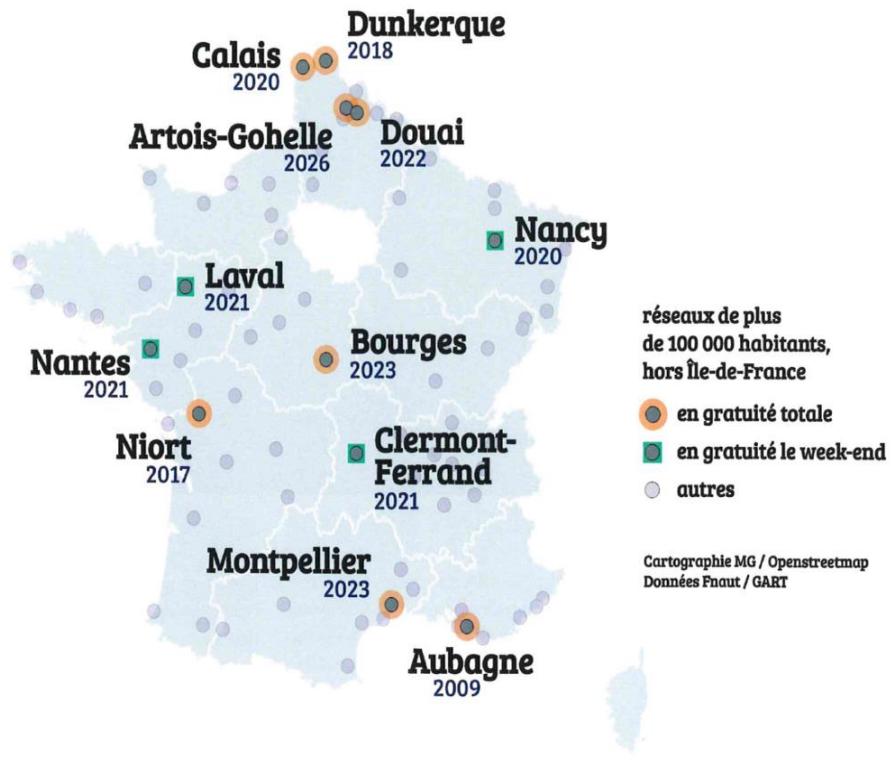


Figure 1 : Exemples de gratuité en France (Fnaut, 2025)

Objectifs et résultats des politiques de gratuité

En nous appuyant sur la diversité des objectifs visés par les villes ayant expérimenté la gratuité des transports en commun, nous analyserons les enjeux et impacts concrets de cette politique à l'aide des outils des sciences économiques et des études de cas.

La gratuité comme politique de lutte contre les externalités négatives associées à la voiture

Un des principaux arguments généralement avancés par les villes qui envisagent de rendre leurs transports en commun gratuits concerne la nécessité de lutter contre les externalités engendrées par l'utilisation de voitures particulières : congestion, émissions de microparticules, de gaz à effet de serre, risques d'accident, bruit, etc. L'objectif poursuivi à travers ces politiques de gratuité consiste à modifier le choix modal des agents afin qu'ils augmentent l'utilisation des transports en commun au détriment de la voiture.

La littérature en économie des transports étudie le choix modal en utilisant le concept de coût généralisé, qui regroupe l'ensemble des coûts monétaires et non-monétaires associés à un

déplacement. Pour les transports en commun, ce coût inclut le prix du billet, mais aussi l'ensemble des coûts non monétaires tels que les différents temps associés à ce déplacement (temps d'attente, temps passé dans le transport, pour accéder au mode puis de l'arrêt de transport en commun à sa destination, pour monter et descendre), la fiabilité du service et l'éventuel inconfort dû à la congestion (Parry et Small, 2009). Pour la voiture, il comprend aussi des coûts monétaires (carburant...), ainsi que les pertes de temps dues aux embouteillages. Pour un déplacement donné, un individu opte pour le mode de transport dont le coût généralisé est le plus faible.

La gratuité des transports en commun modifie le coût généralisé en supprimant le coût monétaire pour les usagers (effet direct) et potentiellement en influençant les autres composantes du coût (effets indirects). Cela peut réduire le temps d'embarquement car les passagers n'ont plus besoin d'acheter un billet à bord ou de le valider, ou l'augmenter, ainsi que l'inconfort, si la fréquentation augmente, voire dépasse la capacité du réseau. La gratuité peut accroître le taux d'occupation d'un réseau de transports en commun, en générant des économies d'échelle. Dans le cas d'un réseau sous-utilisé, l'augmentation de la demande peut encourager une amélioration de l'offre et renforcer son attractivité : c'est ce qu'on appelle l'effet Mohring (1972). La valeur du temps de transport dépend notamment du revenu de l'usager, de l'heure et du motif du déplacement, ainsi que du niveau de saturation du réseau. Le coût monétaire ne constitue donc qu'une part variable du coût généralisé. Ainsi, le coût monétaire représente une part plus importante du coût total d'un déplacement de loisir effectué en heures creuses par un usager à faible revenu, que pour un déplacement domicile-travail effectué en heures de pointe par un usager à revenu élevé. L'effet de la gratuité sur le report modal dépend donc du contexte et des caractéristiques de la population.

Toutes choses égales par ailleurs, une politique de gratuité rend l'utilisation des transports en commun relativement moins chère qu'avant, entraînant un report modal depuis les autres modes de transport (voiture, vélo ou marche). De plus, certains usagers réalisent de nouveaux déplacements jugés auparavant trop « coûteux ». Ainsi, la hausse de la fréquentation due à la gratuité provient donc de deux mécanismes : le report modal et les déplacements induits.

Les études empiriques montrent que la demande de transports en commun réagit faiblement aux variations de prix. L'élasticité moyenne est de -0,38, avec des effets plus marqués à long terme qu'à court terme (Holmgren, 2007 ; Litman, 2004). Cela signifie qu'une hausse de 10%

du prix des transports en commun conduit à une baisse de 3,8% de leur usage. Les baisses de prix ont moins d'impact que les hausses, et seuls des changements importants dans les coûts relatifs influencent réellement le choix modal. La sensibilité au prix varie selon les profils : elle est plus élevée chez les jeunes, pour les déplacements de loisirs et en heures creuses. Par ailleurs, certains auteurs estiment que la gratuité peut avoir des effets spécifiques par rapport à une baisse de prix : soit un signal positif renforçant la hausse de la demande via un report modal proportionnellement plus élevé (Cools et al., 2016), soit un signal négatif qui pourrait inciter les usagers à moins respecter le service (ex. détérioration des véhicules), ce qui limiterait la hausse de la demande.

Les études de cas suggèrent une augmentation sensible de l'utilisation des transports en commun qui dépend des contextes dans lesquels la gratuité est mise en œuvre. Les hausses vont de 20-30 % à des multiplications par dix ou douze, comme à Hasselt ou Templin (Fearnley, 2013). À Tallinn, les effets sont plus limités en raison d'un usage déjà élevé des transports en commun et d'une tarification préexistante faible (Cats et al., 2017). En France, plusieurs villes (Aubagne, Châteauroux, Dunkerque, Clermont-Ferrand...) ont enregistré des hausses notables de fréquentation, particulièrement lorsque la gratuité s'accompagne d'une amélioration de l'offre. De manière générale, l'effet est d'autant plus important que l'infrastructure était peu utilisée. L'origine de cette hausse semble venir prioritairement des déplacements induits, du report modal depuis les modes de transports actifs (marche et vélo), et dans une moindre mesure du report modal des automobilistes.

Au-delà de la hausse de fréquentation, il est essentiel de distinguer les déplacements induits et les différents transferts modaux pour évaluer les effets environnementaux des politiques de gratuité des transports en commun. L'impact climatique de la gratuité serait négatif si les transports en commun remplacent des modes doux (marche, vélo), ou si de nouveaux déplacements sont générés, mais positif si l'usage de la voiture est réduit. En pratique, les mesures de gratuité ont un effet limité sur le report modal des automobilistes. A Tallinn, Cats et al. (2017) estiment que, suite à la mise en place de la gratuité, le report modal des modes actifs vers les transports en commun (5%) est plus important que le report modal de la voiture vers les transports en commun (2 à 3%). Cette mesure est souvent présentée comme une solution de second rang car les automobilistes ne supportent pas le coût social qu'ils imposent à la société (la solution de premier rang consisterait à mieux tarifer l'automobile). Les deux rapports qui se sont penchés sur les effets attendus d'une mesure de gratuité à Paris (David et al., 2018 et Rapoport et al., 2018) aboutissent à la même conclusion : la gratuité n'est pas

en mesure de compenser l'absence de tarification de l'automobile car le report modal depuis la voiture serait, en pratique, faible.

La gratuité comme politique sociale

Un autre argument souvent avancé par les défenseurs de la gratuité concerne ses effets redistributifs et, plus généralement, de justice sociale. La gratuité contribue à réduire les inégalités entre ménages motorisés et non-motorisés, ces derniers étant majoritairement issus des foyers à faibles revenus. En améliorant leur mobilité, la gratuité facilite l'accès à l'emploi, aux services et limite leur dépendance aux autres pour se déplacer. Les études suggèrent que la gratuité des transports publics bénéficie particulièrement aux ménages à faibles revenus, aux chômeurs, aux retraités et aux familles, en favorisant leur mobilité et leur participation à la vie sociale. Même lorsqu'un tarif réduit est proposé aux plus modestes, par exemple dans le cadre d'une tarification solidaire, le coût financier peut les amener à renoncer à se déplacer ou à commettre des fraudes. **La gratuité supprime non seulement les barrières financières, mais aussi les barrières administratives liées aux démarches d'accès aux réductions.** Elle est notamment utile pour les déplacements familiaux ou occasionnels, souvent exclus des tarifs sociaux.

Toutefois, d'un point de vue social, la question de la désirabilité des déplacements induits n'est pas tranchée. Faut-il garantir la mobilité comme un droit fondamental ou interroger la pertinence de ces nouveaux déplacements ? De plus, la mesure peut être vue comme socialement régressive car elle bénéficie aussi à des usagers qui auraient payé leur trajet de toute façon. Mais dans les faits, les principaux bénéficiaires restent les populations défavorisées, ce qui atténue cette critique dans certains contextes.

La gratuité comme politique de développement et de cohésion des territoires

La gratuité peut modifier le développement des territoires les mieux connectés au réseau de transports en commun en les rendant plus accessibles financièrement et en réduisant les décalages spatiaux. On parle de décalage spatial (*spatial mismatch*, dans la littérature anglophone) lorsqu'il existe des quartiers avec des chômeurs ne trouvant pas d'emploi et d'autres quartiers avec des employeurs n'arrivant pas à embaucher. L'une des raisons avancées pour expliquer cette situation est la difficulté pour les travailleurs potentiels de "rencontrer" les emplois où ils se trouvent. La gratuité des transports en commun rendrait ces emplois plus accessibles en diminuant les coûts d'accès. Ce résultat est théorique et n'a pas été empiriquement démontré.

En pratique, de nombreuses villes qui ont expérimenté des politiques de gratuité des transports ont observé un (re)développement de leurs centres-villes. C'est le cas pour Hasselt, Dunkerque ou Tallinn. Cette dernière estime que cela a ramené des habitants dans les limites de la ville, lui permettant de compenser une partie du coût de la gratuité par des recettes fiscales supplémentaires.

La gratuité pour réaliser des économies

La gratuité a un coût, la perte des recettes commerciales issues des utilisateurs, mais elle permet aussi de réaliser des économies sur la vente de tickets et leur contrôle. En présence d'une infrastructure sous-utilisée, les coûts fixes associés au ticketing et au contrôle peuvent être importants. Si le prix payé par les utilisateurs ne couvre même pas ces coûts fixes, il est préférable de les rendre gratuits.

Les grandes villes où les transports publics sont les plus utilisés affichent généralement les taux de couverture des coûts par les usagers les plus élevés (jusqu'à 52 % à Londres). À l'inverse, dans les villes où ce taux est faible (12% à Toulouse ou 18% à Bordeaux), le passage à la gratuité peut entraîner des économies plus importantes, car les recettes tarifaires y sont limitées (Bureau, 2011).

Conclusion

La mise en place d'une mesure de gratuité des transports en commun est d'abord un choix politique. Du point de vue de l'économie des transports, **la pertinence de la mise en œuvre d'une telle politique dépend de nombreux facteurs contextuels et économiques qui doivent être soigneusement étudiés et monitorés dans le temps**. Les recherches scientifiques sur les effets de la gratuité des transports publics restent limitées, en particulier concernant ses impacts socio-économiques et environnementaux, laissant encore de nombreuses pistes de recherche inexplorées.

Références bibliographiques

- Bureau, B. (2011). Opportunité socio-économique d'une hausse de prix des transports collectifs franciliens, Documents de travail de la DG-Trésors, 2011-2, 1-32.
- Cats, O., Susilo, Y. O., & Reimal, T. (2017). The prospects of fare-free public transport: Evidence from Tallinn. *Transportation*, 44(5), 1083-1104. <https://doi.org/10.1007/s11116-016-9695-5>
- Cools, M., Fabbro, Y., & Bellemans, T. (2016). Free public transport: A socio-cognitive analysis. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 86, 96-107. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2016.02.010>

- David, Q., Del Fabbro, M., & Vertier, P. (2018). *Etude sur la « gratuité » des transports en commun à Paris*, Rapport du Laboratoire d’Evaluation des Politiques Publiques (LIEPP) de Sciences Po.
- Fearnley, N. (2013). Free Fares Policies: Impact on Public Transport Mode Share and Other Transport Policy Goals. *International Journal of Transportation*, 1(1), 75-90. <https://doi.org/10.14257/ijt.2013.1.1.05>
- Fnaut (2025). *La gratuité des transports urbains : bonne ou mauvaise idée ?* Fédération Nationale des Associations d’Usagers des Transports (Fnaut), 18/06/2025. Accessible en ligne: <https://www.fnaut.fr/la-gratuite-des-transports-urbains-bonne-ou-mauvaise-idee/>
- Holmgren, J. (2007). Meta-analysis of public transport demand. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 41(10), 1021-1035. <https://doi.org/10.1016/j.tra.2007.06.003>
- Kębłowski, W., Tuvikene, T., Pikner, T., & Jauhainen, J. S. (2019). Towards an urban political geography of transport: Unpacking the political and scalar dynamics of fare-free public transport in Tallinn, Estonia. *Politics and Space C*, 0(0), 1-18.
- Litman, T. (2004). Transit Price Elasticities and Cross-Elasticities. *Journal of Public Transportation*, 7(2), 37-58. <https://doi.org/10.5038/2375-0901.7.2.3>
- Mohring, H. (1972). Optimization and Scale Economies in Urban Bus Transportation. *The American Economic Review*, 62(4), 591-604. <https://www.jstor.org/stable/1806101>
- Parry, I. W. H., & Small, K. A. (2009). Should Urban Transit Subsidies Be Reduced? *American Economic Review*, 99(3), 700-724. <https://doi.org/10.1257/aer.99.3.700>
- Rapoport, J., Carrez, G., Crozet, Y., Leurent, F., Mirabel, F., Pélissier, M., Quinet, A., & Savary, G. (2018). *Rapport du comité sur la faisabilité de la gratuité des transports en commun en Île-de-France, leur financement et la politique de tarification*, Île-de-France Mobilités.