



# La gratuité des transports publics est possible dans toutes les villes européennes

Interview avec Maxime Huré par Alain Bloëdt

## Maxime Huré

est Maître de Conférences en science politique à l'Université de Perpignan et membre du Centre de Droit économique et du développement. Il est aussi Président de l'association VIGS Mobilités-Territoires-Innovation/Sciences Po Lyon.

*Dans un contexte politique influencé par la lutte contre le changement climatique, on assiste à un changement de modèle dans les politiques de mobilité et de transports. Même si l'environnement n'en est pas la cause unique, ce changement s'accompagne de mesures ambitieuses telles que la gratuité des transports publics.*

**Progressive Post :** *La gratuité des transports existe depuis longtemps. Est-ce l'argument environnemental qui relance le débat ?*

**Maxime Huré :** Oui et non. Les villes mettent en place la gratuité des transports pour différentes raisons, et l'argument environnemental vient en premier dans certaines d'entre elles, notamment en Allemagne où les villes sont en train de lancer une étude avec le gouvernement fédéral à ce sujet. Mais dans d'autres territoires, c'est plutôt pour des raisons économiques ou sociales. Il s'agit donc véritablement d'une politique globale et non d'une unique politique de mobilité.

**PP :** *D'après vous, la gratuité dans les transports publics va-t-elle se généraliser dans les prochaines années ?*

**MH :** C'est une réflexion à mener d'un point de vue très territorial, car les enjeux ne sont pas les mêmes d'un territoire à un autre. Aujourd'hui, il y a Tallinn en Estonie et je pense que d'autres

grandes villes ou villes moyennes importantes vont franchir le pas : Bonn en Allemagne vient de lancer une étude, Clermont-Ferrand en France dispose également d'études très abouties. Le débat porté par Paris a aussi un effet incroyable. Cela n'aboutira pas forcément à une gratuité totale mais le débat ouvre des perspectives, qui pourraient très bien déboucher sur une gratuité partielle, sur certaines lignes de bus, ou pour certains publics, comme les jeunes.

**PP :** *Pensez-vous que l'Europe pourrait et devrait s'initier dans le débat ?*

**MH :** Oui, je pense que l'Europe devrait jouer un triple rôle. D'abord, être un accompagnateur d'innovation, en envisageant la gratuité des transports collectifs comme une innovation importante du XXI<sup>e</sup> siècle et en aidant au financement de certaines expérimentations. Ensuite, un rôle d'expertise, de recherche et d'évaluation, pour interrompre ce débat idéologique, en donnant des résultats tangibles des effets de la gratuité. Enfin, un rôle de coordinateur pour mettre les territoires en réseau,

#TransportGratuit  
#Mobilité l'Europe pourrait très bien accompagner les villes qui se lancent dans la gratuité pour en évaluer les effets

@Maxime Huré



pour montrer que certains ont réussi, en expliquant comment et pourquoi, et avec quels effets.

**PP :** *A propos de Paris, la Présidente de la région Île-de-France, Valérie Pécresse s'oppose à la mairesse Anne Hidalgo pour des raisons économiques. A-t-elle raison ?*

**MH :** Pour le moment, on se situe dans un débat idéologique entre ceux qui considèrent que les services publics relèvent d'une économie marchande, et les autres qui voient le transport public comme un bien commun et considèrent que la mobilité pourrait remplir des objectifs du droit au transport et devrait donc s'affranchir de cette économie marchande.

**PP :** *Pourquoi subventionner intégralement des usagers qui peuvent payer alors qu'il existe déjà des systèmes de tarification dite sociale ou solidaire ?*

**MH :** En effet, depuis les années 90, on a mis en place ce type de tarifications. La gratuité va donc heurter cette politique, car il s'agit d'une politique universelle. Dans certaines villes, la gratuité a été jugée plus équitable, car dans la pratique, on se rend compte que 40 % des personnes qui pourraient en bénéficier n'en font pas la demande, pour diverses raisons : complexité administrative, manque de communication... La première limite est donc sociale, et il en existe une

“

*À Paris, les services publics relèvent d'une économie marchande, et ceux qui voient le transport public comme un bien commun*

”

autre : les tarifications sociales ont un coût pour l'opérateur. Il faut mettre en place du personnel, des procédures et de l'information dédiés à ces publics. La gratuité est donc une mesure plus sociale que les tarifs sociaux classiques.

**PP :** *La gratuité est-elle soutenable durablement par une agglomération, voire un pays ?*

**MH :** A mon sens, la gratuité des transports publics est possible dans toutes les villes européennes. Bien sûr, cela demande un peu de temps car il faut adapter le réseau en vue d'une sur-fréquentation. Il faut donc trouver un budget conséquent pour se priver des recettes des usagers et investir dans le réseau.

**PP :** *La gratuité intéresse-t-elle l'automobiliste ? On sait qu'en Europe, le lobby automobile est extrêmement puissant et capable de faire changer ou ralentir des décisions environnementales...*

**MH :** Une partie de la réponse consiste à s'intéresser d'abord aux différents territoires. Dunkerque - qui vient de rendre gratuit le transport - est par exemple un territoire fortement motorisé : 67 % des déplacements se font en voiture. On observe déjà les premiers reports modaux (NDLR : la modification des parts de marché des différents modes de transport entre elles) de la voiture vers le bus, mais cela pourrait se passer différemment dans d'autres villes. A mon avis, l'analyse territoriale est indispensable. Or, il n'existe pas à l'heure actuelle de véritable recherche sur le report modal. La plupart des études sont fondées sur des estimations.

**PP :** *Mais le lobby automobile ne peut-il pas être un frein ?*

**MH :** Oui et non, parce qu'il ne faut pas opposer automobilistes et usagers des transports publics. On est tous des usagers multimodaux. Ce qui intéresse le milieu automobile dans le débat sur la gratuité des transports publics c'est que, pour une fois, on n'incite pas les automobilistes à changer de comportement par une taxe ou par un durcissement des réglementations contre la voiture. Cette fois, on incite au changement en ouvrant les transports gratuits.

| À Paris, le débat n'aboutira pas forcément à une gratuité totale mais le débat ouvre des perspectives, qui pourraient très bien déboucher sur une gratuité partielle.

