

Gratuité des transports en commun

La **gratuité des transports en commun**, parfois appelée aussi **gratuité des transports publics** fait référence au transport en commun financé en totalité par des moyens autres que le paiement du transport par les usagers.

La gratuité peut être financée par les autorités nationales, régionales ou locales par le biais de la fiscalité ou par des entreprises par le biais d'opérations de sponsoring. Les objectifs de la gratuité des transports en commun peuvent être sociaux, économiques ou environnementaux¹.

De nombreuses villes à travers le monde ont instauré la gratuité totale ou partielle de leur réseau de transports en commun, en particulier en Europe et en France.



Tramway gratuit à Tallinn, Estonie.

Sommaire

- Types
 - Gratuité totale des transports en commun
 - Gratuité partielle
- Avantages
 - Avantages opérationnels
 - Avantages commerciaux
 - Avantages collectifs
- Inconvénients
- Perceptions et analyses
- Liste des villes ayant mis en place la gratuité
 - Europe
 - France
 - Estonie
 - République tchèque
 - Royaume-Uni
 - Suède
 - Autres pays européens
 - Amérique
 - Brésil
 - États-Unis
- Notes et références
- Voir aussi
 - Bibliographie
 - Articles connexes
 - Liens externes

Types

Gratuité totale des transports en commun

De nombreuses villes européennes de taille moyenne et de nombreuses petites villes à travers le monde ont instauré la gratuité totale des transports en commun, que ce soit à l'échelle communale ou à l'échelle d'une agglomération.

En France, en 2012, 23 réseaux sur 290 appliquent la gratuité intégrale, essentiellement des petites villes². Selon le Groupement des autorités responsables de transport (GART), l'association française regroupant la quasi-totalité des autorités organisatrices de transports, si la gratuité des transports publics en France *"reste minoritaire, elle séduit un nombre croissant d'agglomérations, majoritairement de moins de 25 000 habitants"*³.

Sur la période récente, des villes plus importantes sont malgré tout passées à la gratuité totale de leur réseau de transports publics, comme Aubagne⁴ en France avec plus de 100.000 habitants ou Tallinn⁵, la capitale de l'Estonie, avec plus de 420.000 habitants.

Voir liste plus bas.

Gratuité partielle

De manière plus commune, certaines villes dans le monde mettent en place une gratuité partielle des transports en commun, sur des lignes de bus ou de tramway particulières. Cette gratuité partielle peut permettre de réduire les goulots d'étranglement dans le système de transport, en particulier la congestion automobile, en favorisant le report modal vers les transports en commun.

Aux États-Unis, de nombreuses villes mettent en place une gratuité partielle des transports en commun réservée au centre-ville ou à certains quartiers, comme à Miami, Salt Lake City, Pittsburgh, Seattle ou Baltimore⁶.

Parfois, certaines villes décrètent provisoirement la gratuité des transports en commun lors d'un pic de pollution, comme cela a pu être le cas en 2014 en Île-de-France⁷ ou à Lyon, Dijon et Grenoble⁸.

La gratuité des transports en commun est aussi utilisée dans le cadre des services offerts par une entreprise, comme un centre commercial⁹ ou par un établissement public, comme un hôpital, une université ou un aéroport, qui peuvent mettre en place des navettes gratuites.

La gratuité peut parfois être mise en place pour certains services de transport afin d'éviter la construction d'une infrastructure de transport coûteuse ou difficilement réalisable. Ainsi, les villes portuaires où la circulation des navires nécessiterait la construction de très hauts ponts peuvent parfois mettre en place des services de ferries gratuits, comme à Amsterdam par exemple. Ces ferries peuvent être gratuits pour les usagers, tout comme l'utilisation d'un pont aurait pu l'être¹⁰.

De nombreux systèmes de transport installés dans des lieux publics comme le métro ou les centres commerciaux peuvent également être considérés comme du "transport gratuit": ascenseurs, escaliers mécaniques et trottoirs roulants sont souvent fournis par les propriétaires et financés par la vente de biens et services.



Slogan associé à la gratuité des transports en commun à Aubagne.



Navette électrique gratuite du centre commercial L'Atoll à Beaucozéz, près d'Angers, France.



Ferry gratuit à Amsterdam, Pays-Bas.

Les systèmes de vélos en libre-service qui fournissent gratuitement des vélos au public pour une courte période pourraient également être considérés comme du transport gratuit. Il apparaît dans ce domaine que la gratuité du service facilite considérablement son usage fréquent¹¹.

Un exemple courant de transport en commun gratuit est le transport des élèves, où les enfants se rendant à l'école n'ont pas besoin de payer. A la rentrée 2012 en France, 28 conseils généraux finançaient à 100% la gratuité des transports scolaires, tandis que sept autres prenaient à leur charge entre 95 et 99% des coûts du transport. Tous les autres participaient à hauteur de 50 à 94%¹².

Par ailleurs, de très nombreuses villes proposent une gratuité partielle de leur réseau de transports en commun, pour certaines catégories d'usagers, en fonction de leurs revenus, de leur âge ou de leur situation professionnelle.

Avantages

Avantages opérationnels

La gratuité permet aux opérateurs de transport d'obtenir des temps d'embarquement plus rapides et donc des temps d'arrêt aux stations plus courts, ce qui permet d'augmenter la fréquence des passages. Bien que certains de ces avantages peuvent être obtenus par d'autres moyens, tels que la vente de billets hors du véhicule et des types modernes de paiement comme les billets électroniques, le transport gratuit évite les coûts d'équipement et les frais de personnel pour la perception ou le contrôle des voyageurs.

Un autre avantage de la gratuité réside, selon le maire d'Aubagne qui l'a mise en place en 2010, *"dans la baisse drastique de la délinquance dans les transports de l'agglomération, et l'absence quasi totale des grèves de conducteurs, cauchemar des élus"*¹³.

Avantages commerciaux

Certains services de transport gratuit sont financés par des entreprises privées (comme les commerçants dans un centre commercial) dans l'espoir que cela augmente les ventes ou autres revenus provenant de l'augmentation de la fréquentation. Les employeurs proposent parfois des navettes gratuites comme un avantage pour leurs employés, ou dans le cadre d'un accord avec les autorités locales.

Par ailleurs, il apparaît que les recettes commerciales, c'est-à-dire la vente de titres de transport, représentent une très faible part du financement des transports en commun, allant d'en moyenne 15% pour les petites agglomérations à 23% pour les plus grandes agglomérations de France¹⁴. Selon ses partisans, la gratuité des transports en commun n'est pas si coûteuse qu'elle semble l'être. Tout d'abord, elle permet de faire des économies car il n'y a plus de frais de billetterie ni de contrôle. Ensuite, il semblerait que dans certaines agglomérations les recettes de billetterie sont inférieures aux frais de perception¹⁵.

Enfin, pour beaucoup de villes moyennes, la gratuité des transports en commun apparaît comme un levier pour redynamiser leur centre-ville concurrencé par les zones commerciales périphériques¹⁶. En ce sens, la gratuité peut participer au développement de l'activité commerciale du centre des villes.

Avantages collectifs

Le transport gratuit peut rendre le système de transport plus accessible et équitable pour les habitants à faible revenu. Il peut également provoquer des changements qui transforment le rapport des usagers au transport,



Bus gratuit réservé au centre-ville de Manchester, Royaume-Uni.

avec l'effacement des barrières sociales, l'apaisement des tensions, la reconnaissance vis-à-vis du travail des conducteurs et la fin des contrôles¹⁷.

De manière générale, la gratuité des transports en commun provoque une augmentation importante de la fréquentation, montrée en 2002 dans un rapport de l'ADEME¹⁸. Ainsi, à Châteauroux, la gratuité totale a entraîné une hausse très importante de la fréquentation de +100%. Cette hausse s'est concentrée pour une bonne part sur les 6 premiers mois de la mesure (+70%) et a quasiment atteint son asymptote au bout de 2 ans.

Un autre avantage de la gratuité réside dans le report modal, c'est-à-dire le passage de l'automobile aux transports en commun pour un certain nombre d'usagers. Toujours à Châteauroux, il a pu être ainsi estimé que ces reports modaux se sont effectués principalement au détriment de la voiture et, moindrement, de la marche. Au total, 3000 déplacements en voiture par jour se sont reportés sur le bus¹⁸. A Aubagne, la fréquentation des bus a augmenté de 170% un an après la mise en place de la gratuité et 63% des trajets¹⁹ directement générés par la gratuité sont effectués par des personnes qui sinon auraient pris leur voiture¹⁹.

D'autres avantages sont les mêmes que ceux attribués au transport public en général, mais accrus du fait de l'augmentation de la fréquentation²⁰:

- Le trafic routier peut bénéficier d'une diminution de la congestion, d'une augmentation des vitesses moyennes, d'une diminution du nombre d'accidents de la circulation, de plus de facilités pour le parking et d'une réduction de l'usure des routes;
- L'environnement et la santé publique peuvent en bénéficier, y compris du fait de la diminution de la pollution atmosphérique et des nuisances sonores liées au trafic routier.
- De la même manière, la gratuité des transports publics pourrait permettre d'atténuer les problèmes de réchauffement climatique et d'épuisement du pétrole.

Inconvénients

Plusieurs grandes municipalités nord-américaines ont tenté la gratuité des transports en commun, mais beaucoup de ces tentatives ont été infructueuses. Aux États-Unis, un rapport de 2002 du Centre national de la recherche sur les transports indique que, tandis que le nombre d'usagers a tendance à augmenter avec la gratuité, il y a aussi quelques inconvénients sérieux²¹.

- Une forte augmentation des actes de vandalisme;
- Les véhicules de transport se transforment en refuge pour les sans-abri;
- Des pertes de recettes importantes dans les grands réseaux de transport;
- Une augmentation significative du nombre de plaintes des conducteurs et la rotation du personnel, même si cela ne semble pas lié à la gratuité;
- Un service globalement plus lent (l'absence de perception des recettes a pour effet d'accélérer l'embarquement, mais a augmenté l'encombrement des véhicules);
- Une dégradation du respect des horaires;
- Une augmentation des coûts en matière de sécurité et d'entretien des véhicules.

Pour l'Union des transports publics et ferroviaires (UTP), la gratuité pourrait mettre en péril le financement des transports en commun, en particulier le développement de l'offre. Par ailleurs, l'UTP estime que *"la gratuité est associée à l'absence de valeur, et par contre coup, ne force pas le respect"*²².

La Fédération nationale des associations d'usagers des transports (FNAUT) est également défavorable à la gratuité des transports en commun, qui selon elle *n'est pas une demande des utilisateurs des transports publics*²³.

Perceptions et analyses

Les transports collectifs sont quasiment le seul mode de déplacement payant¹⁸. Les rues et les routes, les trottoirs et les aménagements cyclables sont payés par la collectivité et non par les automobilistes, les piétons ou les cyclistes. C'est le contribuable, et non l'utilisateur qui paye. L'utilisateur des transports publics est donc quasiment le seul à payer en tant qu'utilisateur, ce qui peut sembler paradoxal dans une perspective de développement de l'usage des transports publics à des fins environnementales.

Par ailleurs, si on demande habituellement à l'utilisateur des transports en commun de financer le coût du transport, personne ne demande aux propriétaires de logements ou aux commerçants qui bénéficient de la plus-value liée à la présence de réseaux de transports publics de financer spécifiquement leur construction et leur fonctionnement. De la même manière, comment calculer l'économie que représentent les transports en commun en matière d'environnement²⁴ ?

Il est également avancé par certains que le transport lié au travail est une partie nécessaire du travail, et relève donc des employeurs. Dans ce cadre, le financement des transports publics devrait revenir aux employeurs plutôt qu'aux citoyens privés²⁵. Ceci dit, dans le cadre des Plans de Déplacement d'Entreprise (PDE), les entreprises peuvent déjà participer financièrement au coût d'un abonnement mensuel ou annuel de transport en commun.

En milieu urbain, l'automobile mobilise en général 80 à 90 % des budgets publics consacrés aux déplacements, les transports collectifs seulement 10 % environ. Dans ce contexte, certains affirment qu'un basculement sur les transports collectifs d'une partie des crédits affectés à l'automobile pourrait permettre de financer à la fois la gratuité des transports publics et l'augmentation de l'offre¹⁸.

Malgré tout, des transports publics gratuits peuvent créer l'illusion d'un service sans coût, de même que les automobilistes ne perçoivent généralement pas le coût réel de leur voiture.

La question décisive du transport public gratuit semble en fait tourner autour de cette notion de "coût" dans la mesure où, comme pour tout service public, l'argent doit bien venir de quelque part. Si l'ensemble des réseaux de transports publics urbains français devenaient gratuits, il est possible d'estimer le coût total à l'échelle française de l'ordre de 3 à 4,5 milliards d'euros par an²⁶.

Dans les villes qui ont instauré la gratuité - comme c'est le cas pour les villes françaises - les fonds nécessaires pour payer ces services proviennent principalement des employeurs et des collectivités locales. En effet, le financement de la gratuité des transports publics à l'échelle des villes ou agglomérations passe soit par une augmentation des impôts locaux, soit par une augmentation du versement transport, une taxe à laquelle les entreprises sont assujetties dès lors qu'elles ont plus de neuf salariés²⁷.

Selon certains groupes de défense progressistes, comme le réseau suédois Planka.nu, la gratuité prend place dans un système classique de redistribution des richesses basé sur la solidarité, l'impôt et la cohésion sociale²⁸. Pour certains objecteurs de croissance comme Paul Ariès, la gratuité est l'interdit majeur du capitalisme. Puisque tout est marchandise, puisque la vénalisation est absolue, il énonce que *"c'est donc de l'extension du champ de la gratuité que nous devons partir"*²⁹. Pour d'autres, comme le mouvement Carfree, il est possible de financer la gratuité de l'ensemble des réseaux de transports publics urbains en taxant le système automobile. Ainsi, le seul alignement du prix du diesel sur le prix de l'essence permettrait de financer largement la gratuité des transports publics urbains²⁶.

Sur le plan politique, il est difficile de connoter la gratuité des transports publics, qui a été mise en place par des élus de l'ensemble de l'échiquier politique (de l'UMP à Compiègne au PCF à Aubagne)¹⁶. Lors des élections, en particulier municipales, la proposition de la gratuité peut être portée à la fois par des listes de gauche comme de droite³⁰.



Vote des habitants de Tallinn, Estonie pour la gratuité des transports en commun le 24 mars 2012.

Albert Jacquard a pu apporter sa contribution au débat sur la gratuité des transports en commun lors d'un entretien à la radio diffusé le 24/09/1993³¹ :

« Il faut tout repenser autrement. Un tout petit exemple, un peu pittoresque, j'y pense quand je suis en voiture. Pourquoi est-ce que dans les rues de Paris je peux circuler ? Parce qu'il y a un certain nombre de centaines de milliers de braves gens qui sont sous terre dans le métro. Ils me rendent service en étant là, s'ils n'étaient pas dans le métro, ils seraient dans les rues et je ne pourrai plus bouger, ce serait complètement engorgé. Par conséquent, le métro rend service aux gens qu'il transporte mais il rend encore plus service aux gens qu'il ne transporte pas. Par conséquent, ce service, il faudrait le payer. Par conséquent, c'est parce que je ne prends pas le métro mais ma voiture que je dois payer le métro. Et à la limite on peut dire que le prix du billet de métro devrait-être négatif puisque les braves gens qui descendent sous terre rendent service aux autres en leur permettant de circuler à peu près tranquillement. Alors, à défaut d'être négatif, ça pourrait au moins être nul. Et j'imagine que voilà une action facile à faire qui consisterait à faire payer le métro parisien par ceux qui utilisent leur voiture. C'est juste, c'est économiquement parfaitement justifiable et pourquoi est-ce qu'on ne la fait pas ? On n'ose pas revenir en arrière sur des idées reçues. Ce n'est qu'un petit exemple pittoresque mais je crois que l'essentiel aujourd'hui, sinon on va à la catastrophe, c'est de remettre à plat toutes nos idées reçues. »

Liste des villes ayant mis en place la gratuité

Europe

France

Ville	Population	Mise en place	Forme juridique	Notes
Aubagne	45 800	2009	Communauté d'agglomération	Les Lignes de l'Agglo ont pour slogan "Liberté, égalité, gratuité" ⁴
Bar-le-Duc	19 415	2008	Communauté d'agglomération	Gratuité totale pour les habitants du PTU uniquement ³²
Boulogne-Billancourt	116 220	1992	Commune	Transport interurbain gratuit ³³
Castres	82 850	2008	Communauté d'agglomération	Libellus ³²
Chantilly	11 193	1992	Commune	Desserte Urbaine Cantilienne ³²
Châteaudun	13 216	2008	Commune	C'bus, deux lignes de bus ³⁴
Châteauroux	76 455	2001	Communauté d'agglomération	En dix ans, le nombre de kilomètres couverts par le réseau de bus a augmenté de plus de 42 %, et la fréquentation est passée à 61 voyages par an et par habitant (pour une moyenne nationale de 38 voyages par an et par habitant dans les villes de moins de 100 000 habitants) ³⁵
Cluses	18 423	2009	Commune	Réseau composé de quatre lignes régulières et gratuites ³²
Colomiers	35 784	1971	Commune	Première ville française ayant mis en place la gratuité sur son réseau Bus Colomiers ³⁶
Compiègne	74 064	1975	Communauté d'agglomération	Au départ communale, la gratuité s'est étendue à plusieurs communes de l'agglomération ³⁷
Crépy-en-Valois	14 091	2011	Commune	Deux lignes de mini-bus en service ³²
Figeac	10 727	2003	Commune	Gratuité assurée avec un budget transport urbain excédentaire ³⁸
Gaillac	13 629	2014	Commune	Gratuité du réseau Bougenbus composé de 6 lignes de bus ³⁹
Gap	40 475	2005	Commune	Linea ³²
Graulhet	11 890	2013	Commune	La Navette Graulhétquoise est un service gratuit composé de 4 lignes de bus ⁴⁰
Issoudun	22 983	1989	Communauté de communes	Le Transport Issoudun Gratuit (TIG) et le Transport Intercommunal Gratuit Rural (TIGR) constituent le réseau de Transports en commun d'Issoudun ⁴¹
Libourne	24 395	2010	Commune	13 ^e ville française à passer à la gratuité ⁴²
Manosque	22 918	2010	Commune	Manobus ³²
Mayenne	14 279	2002	Commune	Les Cars Bleus ³²

Ville	Population	Mise en place	Forme juridique	Notes
Muret	71 869	2009	Communauté d'agglomération	TamTam ⁴³
Neuves-Maisons	23 382	2007	Communauté de communes	Transport en Moselle et Madon abrégé T'MM est un réseau composé de trois lignes régulières et gratuites ³²
Noyon	14 174	2008	Commune	Réseau composé de trois lignes régulières et gratuites ⁴⁴
Pont-Sainte-Maxence	12 059	2006	Commune	Transports Urbains Maxipontains ³²
Provins	12 206		Commune	Fin de la gratuité en 2000 qui existait depuis l'époque d'Alain Peyrefitte ⁴⁵
Saint-Brévin-les-Pins	12 570	2008	Commune	Renforcement de l'offre gratuite en 2011 ⁴⁶
Senlis	16 950	2000	Commune	Réseau composé de six lignes régulières et gratuites ³²
Vitré	64 859	2001	Communauté d'agglomération	Une fréquentation multipliée par sept en 10 ans ⁴⁷

Estonie

Ville	Population	Année	Durée	Notes
Tallinn	424 445	2013	En vigueur	Tallinn est actuellement la plus grande ville au monde à avoir instauré la gratuité, ainsi que la seule capitale d'un pays à l'avoir fait ⁵
Keila	9 430	2013	En vigueur	Le transport est gratuit pour tous les passagers, contrairement au système de Tallinn, qui est gratuit uniquement pour les habitants de la ville ⁴⁸
Türi	6 053			

République tchèque

Ville	Population	Année	Durée	Notes
Třeboň	8 700	2002	Entre 2002 et 2007	Durant le mandat du maire Jiří Houdek (KDU-ČSL)
Hořovice	6 800	2008	En vigueur	Une seule ligne de bus concernée
Frydek-Místek	58 200	2011	En vigueur	Mesure introduite temporairement jusqu'à ce que le périphérique soit terminé ⁴⁹

Royaume-Uni

Ville	Population	Année	Durée	Notes
Sheffield	530 300	2007	Entre 2007 et 2014	Freebee était un service de bus gratuit du Centre-ville de Sheffield, terminé en 2014 ⁵⁰
Rotherham	117 262	2007	Entre 2007 et 2014	Freebee était un service de bus gratuit du Centre-ville de Sheffield, terminé en 2014 ⁵⁰
Bradford	295 000		En vigueur	Gratuité assurée dans le centre-ville ⁵¹
Manchester	511 852		En vigueur	3 lignes de bus gratuites dans le centre-ville ⁵²

Suède

Ville	Population	Année	Durée	Notes
Avesta	14 506	2012	En vigueur	Une enquête réalisée au bout d'un an a montré que les personnes se déplaçant en voiture ont diminué alors que les personnes voyageant en bus ont presque doublé ⁵³
Hallstahammar	15 038	2012	En vigueur	Trois lignes de bus gratuites ⁵⁴
Kiruna	18 154	2011	En vigueur	Le nombre de voyages en bus a plus que doublé suite à la mise en place de la gratuité ⁵⁵

Autres pays européens

Ville	Population	Année	Durée	Notes
Lübben, Allemagne	14 346		A été arrêté	Influencé par Hasselt
Templin, Allemagne	16 063		A été arrêté	
Hasselt, Belgique	74 694	1997	A été arrêté en 2013	Arrêt de la gratuité pour des raisons financières ⁵⁶
Mons, Belgique	93 366	1999	En vigueur	Quatre lignes gratuites dans Mons intra-muros ⁵⁷
Læsø, Danemark	1 969		En vigueur	Bus gratuits sur l'île de Læsø ⁵⁸
Manises, Espagne	30 508	2004	En vigueur	Extension aux communes voisines en 2007 ⁵⁹
Torre Vieja, Espagne	101 381	2011	En vigueur	Gratuité pour les habitants de la ville ⁶⁰
Mariehamn, Finlande	11 397	2000	En vigueur	En plus de la gratuité des bus, les piétons et les cyclistes peuvent utiliser gratuitement les ferries à travers l'archipel ⁶¹
Akureyri, Islande	17 754	2008	En vigueur	Les trajets sont gratuits depuis 2008, ce qui a entraîné une augmentation de 130 % du nombre de personnes transportées par rapport à l'année précédente ⁶²
Gostyń (ville), Pologne	20 589	2014	En vigueur	Mise en place de la gratuité suite à un vote des habitants ⁶³
Żory, Pologne	62 625	2014	En vigueur	Gratuité pour tous ⁶⁴
Lugoj, Roumanie	45 217	2013	En vigueur	Test de la gratuité des transports en commun pendant 18 mois ⁶⁵ .
Ploiesti, Roumanie	229 285	2014	En vigueur	Deuxième plus grande ville au monde à introduire la gratuité, mais celle-ci est réservée aux personnes ayant des revenus inférieurs à 3 000 lei (environ 672 euros) ⁶⁶

Amérique

Brésil

Ville	Population	Année	Durée	Notes
Agudos, SP	34 532	2011	En vigueur	⁶⁷
Ivaiporã, PR	31 812	2011	En vigueur	⁶⁷
Monte Carmelo, MG	45 799	1994	En vigueur	⁶⁸
Porto Real, RJ	16 574	2011	En vigueur	⁶⁷
Potirendaba, SP	15 449	1998	En vigueur	⁶⁹
Paulinia, SP	84 577	2013	En vigueur	Gratuité mise en place en octobre 2013 ⁷⁰
Muzambinho, MG	21 975	2011	En vigueur	⁷¹
Pitanga, PR	32 645	2012	En vigueur	⁷²

États-Unis

Ville	Population	Année	Durée	Notes
Commerce (Californie)	12 568		En vigueur	5 lignes de bus gratuites ⁷³
Boone (Caroline du Nord)	17 122	1981	En vigueur	12 lignes de bus gratuites financées par la ville, l'université, le comté, l'état et des agences fédérales ⁷⁴
Chapel Hill (Caroline du Nord)	76 815	2002	En vigueur	Second plus grand réseau de Caroline du Nord dont la gratuité est financée par la ville, l'université de Chapel Hill et la ville de Carrboro ⁷⁵
Clemson (Caroline du Sud)	12 364		En vigueur	Gratuité financée par le niveau local, l'état et le niveau fédéral ⁷⁶
Corvallis (Oregon)	54 890	2011	En vigueur	Une douzaine de lignes gratuites ⁷⁷
Island County (Washington)	81 054	1987	En vigueur	Une dizaine de lignes gratuites ⁷⁸
Hanover (New Hampshire)	10 850		En vigueur	Réseau composé de sept lignes gratuites ⁷⁹

Notes et références

- Transports : "La gratuité ne suffit pas à rendre un réseau attractif" (http://www.lemonde.fr/economie/article/2012/10/19/transports-la-gratuite-ne-suffit-pas-a-rendre-un-reseau-attractif_1777680_3234.html), Le Monde, 12 septembre 2013
- La gratuité, un projet de société: Rôle pilote des villes moyennes (<http://www.monde-diplomatique.fr/2012/10/DOUMAYROU/48294>), Le Monde diplomatique, octobre 2012
- Site officiel du GART (<http://www.gart.org/Les-dossiers/Tarifcation/Avis-du-GART-sur-la-gratuite-dans-les-transports-publics>), 18 juin 2012
- À Aubagne, la petite révolution des bus gratuits (<http://www.humanite.fr/societe/aubagne-la-petite-revolution-des-bus-gratuits-556081>), L'Humanité, le 30 Décembre 2013
- Tallinn devient la «capitale des transports publics gratuits» (http://ec.europa.eu/environment/ecoap/about-eco-innovation/good-practices/estonia/20130617-capital-of-free-public-transport_fr.htm), Commission européenne, 17 juin 2013
- List of cities that currently provide public transport for free (<http://freepublictransports.com/city/>), freepublictransports.com
- Pollution : les transports en commun gratuits en Ile-de-France (<http://www.lemonde.fr/mobilite/article/2014/03>

- /13/pollution-les-transports-en-commun-gratuits-en-ile-de-france_4382854_1653095.html), Le Monde, 13 mars 2014
8. A Lyon, Dijon et Grenoble, les transports en commun gratuits (http://www.liberation.fr/societe/2014/03/14/a-lyon-dijon-et-grenoble-les-transports-en-communs-gratuits_987189), Libération, 14 mars 2014
 9. Angers. Découvrez la navette électrique de L'Atoll en avant-première (<http://www.ouest-france.fr/angers-decouvrez-la-navette-electrique-de-latoll-en-avant-premiere-382616>), Ouest-France, 31 mars 2012
 10. IJ Ferries (IJveren) (<http://www.amsterdamsights.com/amsterdam/ferries.html>), amsterdamsights.com
 11. Les expériences de vélo en libre-service en Europe (http://mobiped.com/wa_files/Les_velos_publics_en_Europe-Mobiped-Benoit_Beroud-Transports-urbains_n_111.pdf), Benoît BÉROUD, Transports Urbains N°111, septembre 2007, page 20
 12. Les départements remettent en question la gratuité des transports scolaires (<http://www.mobilicites.com/011-1582-Les-departements-remettent-en-question-la-gratuite-des-transports-scolaires.html>), mobilicites.com, 7 septembre 2012
 13. MARIANNE N°825 du 9 au 15 février 2013: QUESTIONS D'ETHIQUE L'ARGENT FOU (<http://isabelleloirat.over-blog.fr/article-ces-ville-transporrees-par-la-gratuite-marianne-9-fevrier-2013-115245091.html>)
 14. L'année 2009 des transports urbains, Gart, 2010
 15. Et si les transports devenaient gratuits? (<http://www.franceinfo.fr/societe/l-actu-des-regions/l-actu-des-regions-26-01-et-si-les-transports-devenaient-gratuits-1295335-2014-01-26>), France Info, 26 janvier 2014
 16. Des bus à l'œil (<http://www.kaizen-magazine.com/des-bus-a-loeil/>), Kaizen Magazine, 26 juillet 2013
 17. Voyageurs sans ticket, liberté, égalité, gratuité, *Jean-Louis Sagot-Duvauroux et Magali Giovannangeli*, Éditions Au Diable Vauvert, 2012
 18. La gratuité totale des transports collectifs urbains: effets sur la fréquentation et intérêts (http://isidoredd.documentation.developpement-durable.gouv.fr/documents/dri/PREDIT_0082.pdf), *Bruno Cordier*, Rapport final du PREDIT 3 (Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres), ADEME, 2007
 19. L'hérésie joyeuse de la gratuité (http://www.liberation.fr/politiques/2014/02/26/l-heresie-joyeuse-de-la-gratuite_983111), *Jean-Louis Sagot-Duvauroux*, Libération, 26 février 2014
 20. Mieux miser sur le transport en commun (<http://www.ledevoir.com/societe/actualites-en-societe/119572/mieux-miser-sur-le-transport-en-commun>), Le Devoir, 3 octobre 2006
 21. Jennifer S. Perone, « Advantages and Disadvantages of Fare-Free Transit Policy », *NCTR Report Number: NCTR-473-133, BC137-38*, National Center for Transportation Research, octobre 2002 (lire en ligne (http://www.dot.state.fl.us/research-center/Completed_Proj/Summary_PTO/FDOT_BC137_38_FF_rpt.pdf))
 22. Dix raisons de proposer une tarification solidaire des transports urbains et de ne pas céder aux sirènes de la gratuité (http://www.utp.fr/images/stories/utp/20140127_CP_gratuit.pdf), Communiqué de presse 27 janvier 2014
 23. Fnaut-UTP, « Pour un développement durable du service de transport public, non à la gratuité totale » (<http://www.utp.fr/images/stories/utp/Position-Gratuite-Fnaut-UTP-4p.pdf>), 9-10 janvier 2014
 24. Jean-Louis Sagot-Duvauroux, Pour la gratuité, éditions Desclée de Brouwer, 1995
 25. Planka.nu: Kollektivtrafik ska vara avgiftsfri (<http://planka.nu/vad-tycker-vi/kollektivtrafik-ska-vara-avgiftsfri>) (Suédois)
 26. Le tournant des transports publics (<http://carfree.fr/index.php/2014/10/29/le-tournant-des-transports-publics/>), carfree.fr, 29 octobre 2014
 27. Des transports gratuits ? En voilà une riche idée ! (<http://www.terraeco.net/Des-transports-gratuits-En-voila,45949.html>), terraeco.net, 14 septembre 2012
 28. Planka.nu: Free Public Transport (<http://planka.nu/eng>)
 29. Paul Ariès, Le Mésusage, essai sur l'hypercapitalisme, éd. Parangon/Vs, 2007
 30. La gratuité des transports en commun, thème en vogue chez les candidats aux élections municipales (<http://www.lesechos.fr/entreprises-secteurs/auto-transport/actu/0203348485046-la-gratuite-des-transports-en-commun-theme-en-vogue-chez-les-candidats-aux-elections-municipales-654095.php>), Les Échos, 3 mars 2014
 31. Rediffusée sur France Culture, *A voix nue le 27/09/13 Hommage à Albert Jacquard* 5/5, 19,5ème minute [1] (<http://www.franceculture.fr/emission-a-voix-nue-albert-jacquard-55-hommage-2013-09-27>) et [2] (<http://www.franceculture.fr/player/reecouter?play=4701908>)
 32. Avis du Gart sur la gratuité dans les transports publics (http://www.gart.org/content/download/20384/206051/file/Avis_Gratuit%C3%A9_BD.pdf), GART, juin 2012
 33. Site internet de la ville de Boulogne-Billancourt (http://www.boulognebillancourt.com/cms/index.php?option=com_content&task=view&id=208?&submid=2&mpid=3&leftid=451&submid2=0&Itemid=453) consulté le 2014-03-30
 34. Site internet de la ville de Châteaudun (<http://www.ville-chateaudun.fr/Au-quotidien/Deplacements-et-stationnement/C-Bus>) consulté le 2014-04-03
 35. A Châteauroux, le "pari risqué" de la gratuité des bus (http://www.lemonde.fr/economie/article/2012/10/19/a-chateauroux-le-pari-risque-de-la-gratuite-des-bus_1774971_3234.html), Le Monde, 19 octobre 2012
 36. L'exemple columérin des bus gratuits (<http://www.ladepeche.fr/article/2007/10/30/135832-transports-l-exemple-columerin-des-bus-gratuits.html>), La Dépêche, 30/10/2007
 37. Pourquoi les bus ne sont gratuits qu'à Compiègne et Pont (<http://www.leparisien.fr/oise/pourquoi-les-bus-ne-sont-gratuits-qu-a-compiegne-et-pont-11-04-2007-2007932398.php>), Le Parisien, 11 avril 2007

38. Figeac. Le bus gratuit, une affaire qui roule (<http://www.ladepeche.fr/article/2008/02/06/431941-figeac-le-bus-gratuit-une-affaire-qui-roule.html>), La Dépêche, 6 février 2008
39. Bougenbus changera de nom et deviendra gratuit (<http://www.ladepeche.fr/article/2014/06/13/1899802-bougenbus-changera-de-nom-et-deviendra-gratuit.html>), La Dépêche, 13 juin 2014
40. La navette gratuite sillonne la ville (<http://www.ladepeche.fr/article/2014/12/31/2020949-la-navette-gratuite-sillonne-la-ville.html>), La Dépêche, 31 décembre 2014
41. Issoudun : Le service de transport en commun se modernise (<http://www.le-petit-berrichon.com/?p=6194>), Le Petit Berrichon, 19 septembre 2013
42. Bus gratuit à Libourne (<http://www.lefigaro.fr/flash-eco/2010/08/26/97002-20100826FILWWW00471-bus-gratuit-a-libourne.php>), Le Figaro, 26 août 2010
43. Navettes gratuites à Muret et Portet-sur-Garonne (<http://www.ladepeche.fr/article/2010/04/28/825320-navettes-gratuites-a-muret-et-portet-sur-garonne.html>), La Dépêche, 28 avril 2010
44. La ville lance des bus gratuits début juin (<http://www.leparisien.fr/oise/la-ville-lance-des-bus-gratuits-debut-juin-17-05-2008-3298505859.php>), Le Parisien, 17 mai 2008
45. La fin des bus gratuits à Provins (<http://www.leparisien.fr/seine-et-marne/la-fin-des-bus-gratuits-a-provins-25-11-2000-2001783775.php>), Le Parisien, 25 novembre 2000
46. Saint-Brévin-les-Pins renforce son offre gratuite (<http://www.ville-rail-transports.com/content/saint-br%C3%A9vin-les-pins-renforce-son-offre-gratuite>), Ville Rail & Transports, 12 janvier 2011
47. Bus gratuit. Vitré pionnière bretonne (<http://www.letelegramme.fr/ig/generales/regions/bretagne/bus-gratuit-vitre-pionniere-bretonne-votre-avis-12-11-2010-1112986.php>), Le Télégramme, 12 novembre 2010
48. Capital Region Town Introduces Free Public Transport (<http://news.err.ee/v/economy/402f4b1d-9ffb-4f70-a5b8-f700f1402c5e>), news.err.ee, 31 janvier 2013
49. Darek Štalmach: I dlužníci chtějí jezdit MHD zdarma. Uhradili stovky tisíc korun (http://zpravy.idnes.cz/i-dluznici-chteji-jezdit-mhd-zdarma-uhradili-stovky-tisic-korun-pw7-/domaci.aspx?c=A120222_1737387_ostrava-zpravy_jog), iDnes.cz, 26. 2. 2012
50. Bus cuts in Sheffield and Rotherham hit OAPs and the disabled (<http://www.thestar.co.uk/news/bus-cuts-in-sheffield-and-rotherham-hit-oaps-and-the-disabled-1-6412225>), thestar.co.uk, 1er février 2014
51. Bradford freecitybus (<http://www.wymetro.com/BusTravel/freetownandcitybuses/Bradford/>)
52. Manchester city centre Metroshuttle (<http://www.tfgm.com/buses/Pages/metroshuttle.aspx>)
53. Fare-free buses (<http://www.avesta.se/Miljo--Trafik/Gator-och-trafik/Gratis-busstrafik/Fare-free-buses-/>), Site internet municipal
54. Business opportunities in Hallstahammar (<http://www.hallstahammar.se/English/Business/Stockholm--The-Capital-of-Scandinavia-/>), Site internet municipal
55. Kiruna (<http://freepublictransports.com/city/kiruna/>), freepublictransports.com, 3 janvier 2012
56. Hasselt supprime les transports en commun gratuits (<http://www.levif.be/info/actualite/belgique/hasselt-supprime-les-transports-en-commun-gratuits/article-4000281076803.htm>), levif.be, 16 avril 2013
57. Site internet de la ville de Mons (<http://www.mons.be/vivre-a-mons/cadre-de-vie/mobilite/pdf/mons-intra-muros-depliant.pdf>)
58. Kollektiv trafik (<http://www.laesoe.dk/default.asp?PageID=894>), Site internet de l'île de Læsø (en Danois)
59. Manises amplía el servicio de autobús urbano gratuito para llegar a las urbanizaciones (http://www.lasprovincias.es/valencia/prensa/20070130/horta/manises-amplia-servicio-autobus_20070130.html), lasprovincias.es (en Espagnol)
60. FREE BUS PASS USING URBAN TRANSPORT IN TORREVIEJA (http://www.helpvegabaja.com/pdf/bus_pass.pdf), (en Espagnol), septembre 2011
61. Transport in Åland - bus, taxi or ferry (http://www.aland.com/en/Travel_and_stay/transportation_by_bus_taxi_or_ferry), aland.com
62. **(en)** « Free Bus Rides in Akureyri Pay Off » (http://www.icelandreview.com/icelandreview/search/news/Default.asp?ew_0_a_id=297868), Iceland Review Online (consulté le 8 mars 2011)
63. Residents propose free public transport in Gostyn (Poland) (http://www.eltis.org/index.php?ID1=5&id=60&news_id=4480), eltis.org, 31 janvier 2014
64. Żory (<http://freepublictransports.com/city/zory/>), freepublictransports.com, 4 avril 2013
65. Free Public Transport in Lugoj, Romania (https://respondingtogether.wikispiral.org/wiki/read_article.php?articleId=314), Responding Together, 18 juin 2013
66. Ploiești introduces free public transport (<http://www.clubmetropolitan.ro/WP/ploiesti-introduces-free-public-transport/?lang=en>), clubmetropolitan.ro, 13 mars 2014
67. Transporte público grátis já existe em cidades brasileiras (<http://envolverde.com.br/noticias/transporte-publico-gratis-ja-existe-em-cidades-brasileiras/>), envolverde.com.br, 17 juin 2013
68. Passageiros usam transporte coletivo gratuito em Monte Carmelo, MG (<http://g1.globo.com/minas-gerais/triangulo-mineiro/noticia/2013/06/passageiros-usam-transporte-coletivo-gratuito-em-monte-carmelo-mg.html>), globo.com, 24 juin 2013
69. Prefeitura de Potirendaba garante circular gratuita para população (http://www.potirendaba.sp.gov.br/noticia.asp?id=77#.UzrRWHf_aCc), potirendaba.sp.gov.br, 14 juin 2013

70. Moura Júnior anuncia tarifa zero no transporte público de Paulínia, SP (<http://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2013/07/moura-junior-anuncia-tarifa-zero-no-transporte-publico-de-paulinia-sp.html>), globo.com, 17 juillet 2013
71. Tarifa zero: transporte público é de graça em Muzambinho, MG (<http://g1.globo.com/mg/sul-de-minas/noticia/2013/06/tarifa-zero-transporte-publico-e-de-graca-em-muzambinho-mg.html>), globo.com, 24 juin 2013
72. “Tarifa zero” é realidade em alguns municípios pequenos do Brasil (<http://www.gazetadopovo.com.br/vidaecidadania/conteudo.phtml?id=1384582>), Gazeta Do Povo, 23 juin 2013
73. « City of Commerce, California » (<http://www.ci.commerce.ca.us/index.aspx?NID=90>) (consulté le 3 avril 2014), (municipal web site)
74. appalcart.com - Microsoft Word - AppalCART Overview110125.doc - overview02-01-11.pdf (<http://appalcart.com/media/overview02-01-11.pdf>)
75. About Chapel Hill Transit (<http://www.townofchapelhill.org/index.aspx?page=700>)
76. Clemson Area Transit (CAT) (<http://www.catbus.com/>)
77. Corvallis Transit System drops bus fares (http://www.gazettetimes.com/news/local/corvallis-transit-system-drops-bus-fares/article_e6ae31e0-2e8e-11e0-9a07-001cc4c002e0.html), Corvallis Gazette-Times, 1er février 2011
78. Island Transit (<http://www.islandtransit.org/>)
79. avancetransit.com (<http://www.avancetransit.com/>)

Voir aussi

Bibliographie

- "De la gratuité (<http://www.lyber-eclat.net/lyber/sagot1/gratuite.html>)", de Jean-Louis Sagot-Duvauroux, livre gratuit (mais non libre), ISBN 2-84162-121-9
- *La gratuité : Éloge de l'inestimable*, n°35, Paris, Éditions La Découverte, coll. « Revue du M.A.U.S.S. », 2010, 352 p. (ISBN 978-2-7071-6448-3)
- Damien de Callataÿ, *Le pouvoir de la gratuité - L'échange, le don, la grâce*, Paris, L'Harmattan, 2011, 192 p. (ISBN 978-2-296-56381-0)
- Réseau pour l'abolition des transports payants, *Zéro euro = Zéro fraude Transports gratuits pour toutes et tous*, Éditions du Monde libertaire et Éditions Alternative libertaire, 2001, notice éditeur (http://www.editionsmondelibertaire.org/produit.php?ref=2-903013-86-1&id_rubrique=9&PHPSESSID=dgh55upekfm00ebkh0gfkj2rn4) & Cgeaf (<http://cgecaf.ficedl.info/article1064.html>).
- *La gratuité totale des transports collectifs urbains: effets sur la fréquentation et intérêts* (http://portail.documentation.equipement.gouv.fr/documents/dri/PREDIT_0082.pdf), Bruno Cordier, *Dans le cadre du PREDIT 3 (Programme de Recherche et d'Innovation dans les Transports Terrestres) Groupe opérationnel 11 : Politique des transports*. Texte gratuitement consultable sur internet

Articles connexes

- Transport en commun
- Gratuité (économie)
- Carfree
- Collectif sans ticket
- Réseau pour l'abolition des transports payants

Liens externes

- [freepublictransports.com](http://www.freepublictransports.com/) (<http://www.freepublictransports.com/>) Réseau international de groupes promouvant la gratuité des transports publics
 - planka.nu (<https://planka.nu/>) Réseau suédois pour la gratuité des transports publics
 - tarifazero.org (<https://tarifazero.org>) Réseau brésilien pour la gratuité des transports publics
-

Ce document provient de « http://fr.wikipedia.org/w/index.php?title=Gratuité_des_transports_en_commun&oldid=113934176 ».

Dernière modification de cette page le 17 avril 2015 à 10:46.

Droit d'auteur : les textes sont disponibles sous licence Creative Commons paternité partage à l'identique ; d'autres conditions peuvent s'appliquer. Voyez les conditions d'utilisation pour plus de détails, ainsi que les crédits graphiques. En cas de réutilisation des textes de cette page, voyez comment citer les auteurs et mentionner la licence.

Wikipedia® est une marque déposée de la Wikimedia Foundation, Inc., organisation de bienfaisance régie par le paragraphe 501(c)(3) du code fiscal des États-Unis.