

DERRIÈRE LES APPARÉNCES

#7
AOÛT 2025

Débats au bout de la **gratuité**



La gratuité des transports publics s'impose comme un des thèmes des municipales de 2026.

Keolis a entrepris plusieurs études récentes traitant partiellement de la gratuité et du financement des transports. Si l'idée fait l'unanimité au départ, tous les groupes de citoyens prennent des airs du film *12 hommes en colère* : un ou quelques participants commencent à pointer les limites. Au bout de quelques minutes, ou de quelques heures selon les formats, l'unanimité se fait contre la gratuité, à de rares exceptions près. 



« Au début, je trouvais que la gratuité c'était une super idée. Mais si c'est pour avoir des bus bondés et moins de passages, je préfère encore payer. »

Un retraité, participant d'un groupe qualitatif Keoscopie

KEO
SCOPIE

IMAGINER LA MOBILITÉ DE DEMAIN

Objectifs et impacts de la gratuité, la mesure du LAET

Historiquement, la gratuité des transports est souvent motivée par des raisons sociales et d'accessibilité au service public. Néanmoins, le rapport souligne que dans de nombreux pays, la contribution des usagers demeure un principe fondamental, le financement étant complété par les collectivités locales et le Versement Mobilité payé par les entreprises.

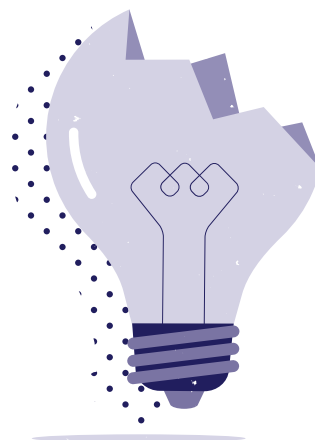
Dans les villes françaises ayant adopté la gratuité (comme Aubagne, Dunkerque ou Châteauroux), les motivations sont principalement sociales (rendre le transport accessible à tous sans discrimination liée aux ressources financières), économiques (soutenir l'attractivité du centre-ville face à la concurrence des zones commerciales périphériques), ou liées à l'idée de mieux remplir des bus circulant souvent à vide.

Le rapport du Laboratoire d'Économie des Transports (LAET), réalisé pour le SYTRAL en mai 2019, analyse en détail les enjeux associés à l'introduction de la gratuité totale dans les transports collectifs urbains (TCU) montre que la gratuité entraîne effectivement une augmentation significative de la fréquentation initiale. Cependant, l'effet observé reste nuancé à moyen terme :

➔ À Aubagne et Châteauroux, la fréquentation a fortement augmenté dès l'introduction de la gratuité, mais a plafonné ensuite, limitant ainsi les effets durables sur l'attractivité du réseau et limitant aussi le transfert modal de la voiture vers les TCU).

➔ À Gap et Vitry, l'impact a été plus limité car la gratuité n'a pas été accompagnée d'investissements importants dans l'amélioration qualitative de l'offre.

Globalement, les hausses observées viennent majoritairement de déplacements supplémentaires réalisés par les usagers déjà captifs (effet d'aubaine) plutôt que d'un réel transfert modal depuis l'automobile vers les transports collectifs. La gratuité attire ainsi davantage les piétons ou cyclistes pour des trajets courts, plutôt que des automobilistes contraints par d'autres facteurs comme le confort, la fréquence ou la vitesse du service.



Une fausse bonne idée : « on ne peut pas tout avoir »

À la demande de la Métropole de Rennes, Keolis a mené en 2025 une étude approfondie sur l'appréhension de la gratuité qui émerge spontanément comme une idée séduisante pour les citoyens, appuyée par une perception intuitive de justice sociale et d'attractivité renforcée des villes. L'étude s'est structurée en plusieurs temps complémentaires, permettant de capter à la fois les perceptions spontanées et les évolutions de positionnement au fil des échanges et des apprentissages. Tout d'abord, les participants – 26 habitants de Rennes et de sa métropole, d'âges, de profils socio-économiques et de fréquences d'usage variés – ont été invités à tenir un blog personnel sur leurs usages et perceptions des transports en commun.

Une réunion d'information collective a ensuite permis de partager les données clés sur le fonctionnement, le financement et les enjeux du réseau STAR. Cette étape de transparence a été essentielle pour poser un socle de compréhension partagé. À l'issue de cette matinée, les participants réalisent un premier classement de scénarios tarifaires et d'adaptation de l'offre en conséquent.

Puis, des ateliers thématiques ont réuni des groupes constitués selon leurs affinités de réponses (pro-gratuité week-end, pro-gratuité ciblée, pro-développement de l'offre), permettant un approfondissement des motivations, des arbitrages et des projections budgétaires réalistes. Dans ces ateliers, les échanges ont révélé la complexité du sujet : « Je suis pour la gratuité sur le principe, mais pas si ça implique de supprimer des lignes le week-end. On ne peut pas tout avoir », a déclaré une participante lors de l'atelier « gratuité week-end ».

Plus les participants comprennent le système, moins ils adoptent la gratuité

En premier lieu, les échanges montrent clairement que l'usage des transports en commun (TC) dans la métropole rennaise ne dépend pas fondamentalement du prix. Si le coût des trajets est parfois mentionné comme un obstacle, c'est en réalité une motivation secondaire. Les véritables leviers sont liés à la qualité du réseau : fréquence des passages, amplitude horaire, confort, rapidité des trajets et sentiment de sécurité. Le coût n'apparaît ainsi que marginalement, souvent dans une optique de comparaison avec le coût global d'une sortie familiale ou lorsqu'il s'agit de trajets réalisés exceptionnellement, où le rapport prix-praticité devient plus sensible.

La gratuité universelle, initialement très attractive pour la majorité des citoyens interrogés, se révèle rapidement moins évidente une fois confrontée à la réalité budgétaire et aux conséquences opérationnelles. La gratuité totale représente en effet une perte estimée à 51 millions d'euros annuels pour le réseau STAR, nécessitant des contreparties significatives. Face à ces chiffres, les participants prennent conscience de l'ampleur des concessions nécessaires, notamment en termes de réduction de l'offre ou de recettes à aller chercher ailleurs. Un participant résume ainsi la démarche : « Au départ, j'étais plutôt pour la gratuité, mais maintenant je comprends que ça pose beaucoup de problèmes. C'est pas si simple. »

“

Au départ, j'étais plutôt pour la gratuité, mais maintenant je comprends que ça pose beaucoup de problèmes. C'est pas si simple. »

“

« Que ça devienne gratuit pour Bernard Arnaud, je vois pas trop l'intérêt, quoique je ne suis pas sûre qu'il prenne le bus Bernard Arnaud. »

Une participante d'un panel Keoscopie

Mieux communiquer sur les tarifications solidaires et sociales existantes

Par ailleurs, la démarche révèle un consensus clair autour du principe d'une tarification solidaire. Les participants adhèrent fortement à une logique, où chacun contribue selon ses moyens financiers. L'étonnement provient toutefois de la découverte d'une grille tarifaire déjà très généreuse à Rennes, où 30 % des habitants pourraient bénéficier d'une tarification avantageuse, voire de la gratuité pour certains. Cette générosité, ignorée jusqu'ici par beaucoup, tempère alors l'intérêt initial pour une gratuité universelle. Ainsi, la solidarité tarifaire, quand elle est connue et comprise, apparaît suffisante aux yeux de la majorité des participants. « Que ça devienne gratuit pour Bernard Arnaud, je vois pas trop l'intérêt, quoique je ne suis pas sûre qu'il prenne le bus Bernard Arnaud », une participante d'un panel Keoscopie.

Au-delà des aspects financiers, la démarche permet aussi d'explorer d'autres risques perçus comme majeurs dans le cas d'une gratuité totale. Les craintes concernent une saturation accrue du réseau, particulièrement aux heures de pointe, et une dégradation de l'expérience usager. En effet, la gratuité pourrait attirer de nouveaux utilisateurs sans moyens supplémentaires pour absorber ce surplus de fréquentation, renforçant ainsi l'inconfort.

Ils aspirent à une solidarité réelle tout en restant attachés à une vision individualiste et pragmatique du bénéfice personnel tiré de leur usage des transports publics. Cette démarche montre clairement que la gratuité totale, bien qu'attrayante sur le plan symbolique et social, se révèle dans les faits très peu réaliste aux yeux mêmes des citoyens une fois que ces derniers prennent conscience des implications concrètes. Cela montre bien le travail qu'il reste à faire pour communiquer autour des mécanismes tarifaires déjà existants, comme le souligne un des participants d'un des groupes de travail Keoscopie : **« Je n'étais pas du tout au courant, mais c'est vrai que les tarifs qui existent déjà sont quand même assez bien pensés selon les capacités de chacun. »** Il est également essentiel de communiquer sur l'offre comprise dans les abonnements : **« Je ne savais pas que le réseau STAR proposait autant de choses, notamment pour les vélos ou le covoiturage. J'ai été vraiment surpris par la richesse de l'offre. »**



« J'ai vécu la gratuité dans une autre ville et j'ai vu une vraie dégradation de l'ambiance. »



« Le ticket, c'est aussi une forme de filtre. S'il n'y a plus rien, ça va devenir la jungle. »

La crainte de l'insécurité avec la mise en place de la gratuité

Au-delà des questions de financement, la question de l'insécurité liée à la gratuité émerge comme un frein majeur, particulièrement sensible chez les femmes. Une gratuité universelle est alors redoutée comme un catalyseur potentiel de comportements irrespectueux et incivils, voire une porte ouverte à des dégradations matérielles du réseau et à une atmosphère anxiogène accrue dans les espaces publics du transport. L'idée implicite ici est que le paiement représente une forme symbolique de barrière à l'entrée qui régule la fréquentation et induit un minimum de respect vis-à-vis du service utilisé.

Cette crainte est revenue de manière très fréquente dans les groupes qualifiés menés par l'IFOP (pour le compte de Keolis) pour la préparation des municipales de 2026 avec l'idée que « Si c'est gratuit, tout le monde va monter, même ceux qui n'ont rien à y faire ». Cette idée de filtre du ticket a été très explicitement exprimée : **« J'ai peur que la gratuité attire plus de délinquance ou de comportements incivils. »** car **« Le ticket, c'est aussi une forme de filtre. S'il n'y a plus rien, ça va devenir la jungle. »** Un dernier intervenant a fini de faire basculer le groupe contre la gratuité universelle : **« J'ai vécu la gratuité dans une autre ville et j'ai vu une vraie dégradation de l'ambiance. »**

Des tarifs peu élevés par rapport aux voisins mais une faible appétence à payer plus

Le coût moyen des transports publics en France reste globalement modéré par rapport à de nombreux pays comparables, notamment en Europe. Selon les données compilées par l'Union Internationale des Transports Publics (UITP) et des observatoires nationaux, la plupart des réseaux mettent en place des politiques tarifaires différenciées selon les profils (étudiants, seniors, demandeurs d'emploi) et des réductions sociales importantes dans de nombreuses agglomérations.

En moyenne, le coût du pass mensuel est de 50 € par mois pour les réseaux avec mode lourd et 28 € pour les réseaux sans mode lourd. Le coût réel pour les scolaires, étudiants, salariés et retraités est en moyenne la moitié de ces coûts soit entre 25 € et 15 €.

En comparaison, Berlin affiche un abonnement mensuel à 86 euros, Londres dépasse souvent les 150 euros pour les zones 1-3 et Zurich culmine à près de 90 euros. Même si certaines villes comme Vienne (365 euros par an) ou Milan (330 euros) proposent des abonnements annuels attractifs, les tarifs du transport public français demeurent parmi les moins chers.

En moyenne, en France, les recettes tarifaires couvrent environ 25 % du coût réel du service hors investissement. Ce niveau de subvention, couplé à des politiques de gratuité partielle ou ciblée, rend les transports collectifs relativement accessibles. Pour autant, le coût du transport public pèse dans le budget des ménages. Pour les 10 à 12 millions de Français qui sont à découvert chaque mois et qui ne bénéficient pas d'un tarif adapté par méconnaissance, chaque euro dans le budget pèse. Comme le résume un des participants : **« Honnêtement, que ça coûte plus cher à Londres, Pékin ou à Pétaouchnok, je m'en fiche un peu. Ce que je vois moi, c'est que je suis à découvert parfois le 10 du mois et que c'est une dépense en plus de l'eau, de l'électricité, du loyer, du téléphone et que je ne m'en sors pas. »**, participant à un groupe Keoscopie.

Ce dernier témoignage n'est pas isolé. Les réponses données par les personnes interrogées dans un sondage IFOP réalisé pour Keolis sur l'Île-de-France sont édifiantes : seules 14 % des personnes interrogées sont prêtes à une augmentation d'offre financée par une hausse des tarifs, seules 2 % sont prêtes à une augmentation des impôts locaux ou régionaux pour financer une augmentation de l'offre.



CONCLUSION

Gratuité, une fausse bonne idée



À mesure que les citoyens comprennent le fonctionnement réel des réseaux de transport et les équilibres économiques qui les sous-tendent, la gratuité, si intuitive au départ, se déleste peu à peu de son aura de solution miracle.

Les groupes de discussion organisés dans plusieurs territoires l'ont confirmé : plus l'information circule, plus les arbitrages deviennent lucides. Le ticket, d'abord perçu comme une injustice, est souvent réhabilité comme un régulateur, un filtre, un marqueur de respect du service public. Loin des caricatures, les citoyens expriment des positions nuancées : solidaires, mais soucieux de la qualité ; favorables à des tarifs adaptés, mais inquiets d'une dégradation du climat à bord ; désireux d'équité, mais conscients des contraintes budgétaires collectives.

Ce constat dessine une exigence nouvelle : celle d'une démocratie tarifaire, où le débat sur les prix ne se résume pas à une opposition binaire entre gratuité et payant. Il appelle à mieux expliquer les dispositifs existants (tarification solidaire, abonnements scolaires, offres multimodales), à rendre visibles les bénéfices inclus dans les abonnements. Finalement, la gratuité, loin de cliver, révèle un terrain commun : celui d'un attachement partagé à un service public de qualité, équitable et durable — pour peu que chacun sache ce qu'il coûte, ce qu'il offre et ce qu'il permet. La clé n'est pas tant dans la suppression du ticket que dans la reconnaissance de sa valeur symbolique, sociale et opérationnelle.