

PROCHAIN ARRÊT

LA SÉRIE
PROSPECTIVE
DE KEOLIS



Le meilleur des réseaux

La gratuité, vraie fausse bonne idée ?

La question de la gratuité des transports publics est aujourd'hui au cœur des politiques de mobilité, et plus encore à l'approche des élections municipales de 2026. Elle soulève de nombreuses interrogations sur son financement, son efficacité et ses impacts sur les réseaux.

En France, les recettes tarifaires représentent en moyenne 25% du coût réel du service de transport collectif urbain. Le reste est financé majoritairement par le Versement Mobilité, payé par les employeurs, et par les collectivités locales. Par exemple, pour un pass mensuel standard de 60 € dans une grande agglomération, le voyageur ne paie en fait que 15 € à 30 € en moyenne, selon les dispositifs de remboursement ou de tarification solidaire. En comparaison, les abonnements atteignent 86 € à Berlin, 150 € à Londres (zones 1-3) ou 90 € à Zurich. En France, les tarifs restent parmi les plus bas d'Europe.

L'expérience des villes ayant adopté la gratuité (Aubagne, Dunkerque, Châteauroux) montre une augmentation initiale de la fréquentation (+25% à +50%), mais un plafonnement rapide de cette croissance. L'impact modal reste faible : la majorité des nouveaux trajets proviennent d'usagers préexistants ou de transferts depuis la marche ou le vélo, très peu depuis la voiture. De plus, les coûts d'exploitation ne diminuent pas avec la gratuité, au contraire : ils augmentent, avec des besoins renforcés en offre pour absorber la fréquentation.

La gratuité implique aussi une perte sérieuse de données : sans validation, il devient difficile de piloter le réseau, de suivre la demande, d'ajuster l'offre. Elle peut également créer un sentiment d'anonymat nuisible à la sécurité et à la civilité.

Plusieurs enquêtes qualitatives récentes montrent que, si la gratuité séduit initialement, elle est très vite relativisée dès que les participants prennent conscience des contraintes budgétaires et des arbitrages à effectuer. Beaucoup expriment une préférence pour une tarification solidaire bien ciblée, jugée plus juste et plus soutenable.

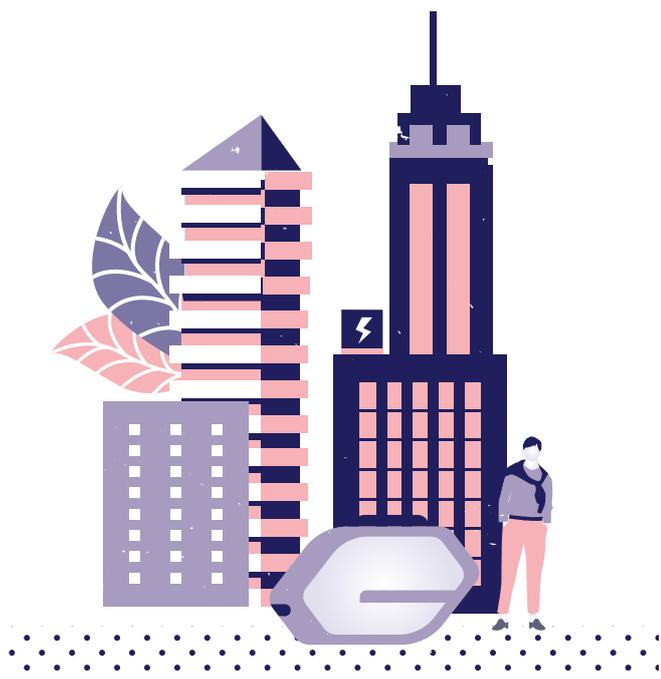
Enfin, la gratuité est souvent perçue comme un facteur potentiel de dégradation du service et d'insécurité : en l'absence de contrôle, certains craignent une hausse des incivilités et des dégradations. Le billet ou le pass font aussi office de barrière symbolique. La gratuité universelle, en supprimant cette barrière, soulève des craintes chez les femmes, les personnes âgées et les usagers réguliers qui redoutent une perte de confort ou de sécurité.

Ainsi, loin d'être une solution miracle, la gratuité soulève des débats passionnés. Elle oblige à une réflexion élargie sur les modèles de financement et sur les priorités de service public : quantité, qualité ou équité ?



« La gratuité implique aussi une perte sérieuse de données : sans validation, il devient difficile de piloter le réseau, de suivre la demande, d'ajuster l'offre... »





Le récit

Il fait beau ce 25 mars 2041, il est 7 h 32. Bernard, 45 ans, descend les six étages de son immeuble écocitoyen socialement responsable. Devant chez lui, à l'arrêt de bus, une trentaine de personnes attendent déjà. Il murmure à son interface vocale de lui donner les prochains passages. Sur le verre gauche de ses smartglasses, les bus des lignes 7 et 12 clignotent tous « Retard +9 », « Prochain passage : inconnu ». Il s'agace. C'est la même chose tous les matins. Sur le verre droit, il reçoit les offres de Tesla et d'Uber : pour 30€, il pourra arriver au travail à l'heure. Il sélectionne l'option « Déplacement domicile-travail – urgent » et une capsule autonome grise arrive dans les deux minutes.

La capsule s'arrête doucement au bas de l'immeuble : un modèle court, une place. L'interface projetée sur ses smartglasses lui rappelait qu'il avait la possibilité de partager le trajet avec deux autres passagers. Moins cher. Mais pas aujourd'hui. Il était déjà assez énervé. Il avait sélectionné l'option solo d'un clignement d'œil. Il en profiterait pour appeler un client au Québec. À peine installé, le siège se cala selon sa posture habituelle. L'écran s'afficha sur la paroi pour démarrer sa conf call.

La lumière adaptative à l'intérieur s'ajusta au soleil qui se levait pour que son visage ne soit pas surexposé à l'écran. Le rendez-vous commença à 8 h précises. À 8 h 23, il raccrocha, détendu. Il était arrivé. Bernard se disait qu'il dépensait une fortune dans ces capsules, heureusement qu'il gagnait bien sa vie. Il préférait payer son trajet plutôt

que de prendre le bus, pourtant gratuit. Il y a quelques années, il ne prenait que le bus. Mais la qualité de service n'avait cessé progressivement de se dégrader. Les capsules d'Uber et Tesla avaient comblé un vide. Mieux vaut payer un service correct qu'avoir un service gratuit mais nul.

Pourtant, Bernard avait été l'un des partisans de la gratuité. En 2026, il avait voté pour la liste citoyenne portée par une élue charismatique, Christine Tobiens, ancienne syndicaliste, qui promettait « la mobilité pour tous, sans conditions, sans tickets, sans tracas. Le meilleur des réseaux ». La campagne s'était appuyée sur un discours simple et percutant : « Les bus sont vides, les gens n'ont plus les moyens. Donnons-leur accès à la ville. » La mesure semblait frappée au coin du bon sens. Les recettes tarifaires ne représentaient que 20% du coût total. C'était une mesure qui permettrait de rendre le transport public plus attractif pour atteindre les ambitieux objectifs de décarbonation. La future maire, c'était une amie de sa mère, était honnête, poussée par l'intérêt commun et convaincue que la gratuité des transports publics était la meilleure des politiques.

Bernard se souvint de la première fois qu'il était monté dans le bus sans carte, sans valider, le 1^{er} janvier 2027, date d'application de la mesure. Même s'il était remboursé à 50% par son employeur, c'était toujours 30 € d'économisés par mois. En moins d'un an, la fréquentation bondit de 25%. La maire paradait dans les médias, Aldous devint un exemple national.

Mais dès 2029, les premiers signes d'essoufflement apparaissent. Avec la « Nouvelle opération spéciale », déclenchée en 2028 aux confins de l'Europe, le coût des matières premières explosa. L'inflation atteint deux chiffres et l'activité économique se mit à stagner. Le versement mobilité baisse, les coûts deviennent exponentiels.

Pour la communauté d'agglomération, l'impasse financière est bien là. Seule possibilité, geler tous les projets de modernisation et diminuer l'offre. Le réseau déjà chargé devient bondé. Les conducteurs démissionnent face à l'agressivité croissante des passagers.

Arthur, qui prenait encore quotidiennement la ligne 7, assista impuissant à la lente dégradation. Pannes, retards, promiscuité. Il reprit sa vieille voiture, il préférait encore affronter les embouteillages. Sans validations, il était beaucoup plus difficile de suivre la fréquentation du réseau. Les services techniques se trouvaient impuissants, le directeur de la Société d'Economie Mixte des transports du Grand Aldoussois avait toutes les peines du monde à comprendre ce qu'il se passait sur son réseau. Au départ, il était prévu des cellules compteuses qui remonteraient en temps réel l'occupation des bus, mais faute de moyens, le projet avait été décalé, puis oublié.

En fait, c'est surtout le cœur du réseau, déjà saturé, qui avait vu sa fréquentation exploser. Comme c'était gratuit,

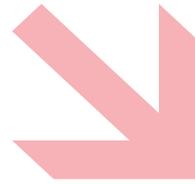


les gens montaient pour une ou deux stations, c'était plus rapide que de marcher. Les jours de pluie, la situation était chaotique. Conséquence, ceux qui vivaient hors du centre avaient vu leurs conditions de transport se dégrader considérablement. Très vite, beaucoup disaient qu'ils regrettaient le réseau d'avant. Pour les élections de 2032, Christine Tobiens fit son mea culpa, la gratuité était une erreur, les ressources manquaient et il était crucial de trouver des financements. Elle proposa dans sa campagne une réintroduction progressive de la tarification. Elle ne fut pas réélue.

En 2036, Uber, puis plus tard Tesla, arrivèrent à Aldous. Il y eut d'abord 100 capsules, puis 1 000 puis 5 000. Au début, les coûts étaient minimes. Pour quelques euros, Bernard pouvait se rendre au travail. Il finit par mettre sa vieille voiture diesel à la casse. Il n'en racheta pas. Beaucoup avaient, comme Bernard, fini par abandonner leur voiture, acheter une électrique était trop cher. La capsule était la meilleure solution. Puis on n'était pas obligés de la prendre tout le temps. Il y avait encore le bus.

Puis, au fur et à mesure que les Aldoussois avaient adopté les capsules, les prix se mirent à monter doucement. Tesla et Uber pratiquaient exactement les mêmes tarifs. Le trajet qui coûtait 5€ en 2036 coûtait maintenant 25€, mais les habitants les plus aisés comme Bernard s'étaient habitués. Mais ce n'était pas le cas de tous. À 19h, il avait rendez-vous avec sa sœur Linda. Il savait qu'elle passerait la moitié du dîner à lui parler de ses difficultés de transport. Ils devaient se retrouver dans un des rares restaurants du centre-ville qui avait survécu. Les gens préféraient maintenant les livraisons à domicile par drone. Bernard vit le bus décati et bondé et décida de réaliser le trajet à pied, 25 minutes de marche, ça n'allait tout de même pas l'épuiser.

Linda arriva en retard et passablement énervée, elle avait dû laisser passer trois bus avant de pouvoir monter, et celui dans lequel elle s'était glissée était tombé en panne. Elle avait dû finir le trajet à pied, c'était la troisième fois que cela lui arrivait depuis le début du mois de mars. Plus modeste que Bernard, elle habitait dans une résidence sociale sans desserte directe et n'avait pas les moyens de s'offrir des capsules. Elle mettait dix minutes à pied pour atteindre le seul arrêt encore actif de sa zone. Les bus qui passaient étaient généralement bondés. Elle n'avait pas le choix. Elle travaillait à l'hôpital, commençait à 7h15, finissait à 15h, sans horaires réguliers. Elle continuait de s'énerver devant Bernard : « C'est toi qui voulais absolument la gratuité en 2027. La gratuité c'est la dignité. Mon œil ! Aldous se divise en deux catégories : ceux qui peuvent se payer des capsules comme toi et les pauvres cloches comme moi qui sommes coincées avec un réseau de bus qui se casse la figure. Vivement que ça change ! ». 



Trois scénarios prospectifs : blanc, gris et noir

SCÉNARIO BLANC

Le modèle exigeant mais soutenable

Ce scénario repose sur une augmentation progressive, mais expliquée des tarifs, en contrepartie d'investissements visibles et significatifs dans la qualité du réseau : tramways, confort, fréquence, intermodalité. Le développement de l'offre continue. Une politique de tarification solidaire forte permet d'assurer l'accès pour tous (jeunes, seniors, précaires). La participation citoyenne est systématisée. Le réseau progresse et génère une adhésion forte. Les capsules autonomes sont réglementées, intégrées aux trams. Les villes sont apaisées, les embouteillages réduits.

SCÉNARIO GRIS

La lente dégradation silencieuse

C'est l'entre-deux, où l'on veut tout sans en payer le prix. Les tarifs stagnent, les financements publics aussi. L'offre se dégrade lentement, faute d'investissements. Les citoyens perçoivent une régression, les départs du réseau se multiplient. Les capsules autonomes privées s'implantent peu à peu, répondant aux défaillances du service public. L'équité se détériore, les classes moyennes et populaires sont piégées entre un réseau low-cost et des services privés trop chers.

SCÉNARIO NOIR

La gratuité destructrice

Ce scénario décrit un territoire ayant instauré la gratuité universelle. Sans recettes, le réseau s'effondre. Faute d'investissements, l'offre diminue, la qualité de service se dégrade. L'insécurité augmente, les incivilités se multiplient. Le réseau public perd la confiance. Les plus aisés se tournent vers les capsules privées, les autres subissent un service dégradé. Les inégalités explosent. Les choix initiaux, bien intentionnés, ont entraîné une impasse financière et un recul du bien commun. 