

NOTE MÉTHODOLOGIQUE SUR L'ÉVALUATION DES POLITIQUES DE GRATUITÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN

INTRODUCTION

La gratuité des transports en commun (tc) est un choix politique opéré par les autorités organisatrices de mobilité (AOM), villes, intercommunalités ou syndicats mixtes, dans une trentaine de réseaux français. Très peu développée, cette mesure est cependant l'objet de débats passionnés tant elle semble bouleverser les fondements des politiques de mobilité : fondements économiques d'un modèle de transports reposant sur la contribution des voyageurs et fondements politiques reposant sur le principe de fourniture d'un service tarifé par les pouvoirs publics. Mais la gratuité est également questionnée à l'aune de ses objectifs et de ses effets. On distingue, dans les discours politiques des élus qui l'ont mise en œuvre, trois objectifs majeurs :

- Un objectif redistributif : redonner du pouvoir d'achat aux usagers des transports en commun, en transférant une partie du coût du réseau de l'achat de titre à la contribution collective. Il s'agit également par là d'inciter chacun à emprunter des transports en commun financés par la collectivité dans son ensemble.
- Un objectif écologique : inciter, par une politique tarifaire de l'offre, les habitants d'un territoire à utiliser davantage les transports en commun et, ainsi, à délaisser l'automobile. Il s'agit ici de susciter un report modal considéré comme favorable à la diminution des émissions de gaz à effet de serre sur un territoire.
- Un objectif économique et territorial : favoriser la mobilité dans les zones agglomérées et redynamiser l'activité commerciale dans les centres urbains en déclin.

L'évaluation des politiques de gratuité a pour objectif de mesurer l'adéquation entre les effets du passage à la gratuité des tc et la réalisation de ces objectifs, en fonction de la hiérarchie que les élus leur ont assignée. Pour cela, différentes méthodes sont employées, appliquées sur des territoires et des réseaux aux profils contrastés et dans des temporalités variables de la décision. Autrement dit, l'évaluation *ex ante* d'un projet de gratuité sur le réseau saturé d'une grande métropole attractive a peu de chance d'arriver aux mêmes conclusions que l'évaluation *ex post* d'une gratuité mise en œuvre sur quelques lignes du réseau vieillissant d'une petite ville en déclin.

Dans ce contexte, l'objectif de cette note est de synthétiser l'état des réflexions sur l'évaluation des politiques de gratuité en France. Cette synthèse a vocation à alimenter la réflexion sur l'évaluation des mesures de gratuité des transports en commun. Pour cela, nous proposons :

- de définir ce qu'est l'évaluation des politiques publiques,

- d'identifier les questions auxquelles l'évaluation des politiques de gratuité peuvent tenter de répondre,
- de rappeler les moyens méthodologiques dont les différentes disciplines mobilisées disposent pour répondre à ces questions, et leurs limites,
- de lister les types de réponses apportées par différents rapports, en fonction des commandes politiques réalisées dans quelques villes,
- de proposer des pistes d'approfondissement du travail d'évaluation de cette mesure en France.

Ne visant pas l'exhaustivité, cette note repose sur l'analyse détaillée de trois rapports d'évaluations de la gratuité, replacés dans leurs contextes de production. Cette note s'appuie sur l'analyse d'une modélisation économique *ex ante* du passage à la gratuité à Lyon (LAET, 2019), sur la lecture d'une évaluation empirique de l'expérimentation de la gratuité à Dunkerque (VIGS, 2019), sur des entretiens réalisés avec les responsables de ces études, et sur la synthèse d'un état de la littérature sur les effets de la gratuité à Paris (LIEPP, 2019). À travers l'analyse détaillée de ces trois rapports, il s'agit d'identifier les points saillants des contextes politiques de production de l'évaluation, des enjeux territoriaux de l'évaluation de la gratuité, des méthodologies employées et de leurs limites. C'est finalement sur la base de ces analyses que nous présenterons les enjeux qu'ils soulèvent pour le développement de l'évaluation des politiques de gratuité en France.

I. DEFINIR L'ÉVALUATION DES POLITIQUES PUBLIQUES

L'évaluation d'une politique publique peut être définie comme « l'examen d'une *action publique* (politique, programme, projet, etc.) mené dans un cadre institutionnel (plus ou moins) formalisé dans le but de rendre des comptes, d'améliorer cette action et/ou d'éclairer les décisions (notamment budgétaires) la concernant » (Perret, 2014). Quelle que soit la question posée par le commanditaire de l'évaluation, celle-ci est sous-tendue par l'ambition de questionner le caractère public, l'intérêt général porté par la mesure évaluée. L'évaluation des politiques publiques se développe en France depuis les années 1970 et la politique de « rationalisation des choix budgétaires ». Elle se généralise cependant depuis les années 2000, portée à la fois par la volonté d'introduire plus de transparence et de rationalité dans l'allocation des ressources publiques depuis la LOLF, et par la montée en puissance des politiques contractuelles, notamment avec l'Union européenne, qui imposent la mise en œuvre de pratiques d'évaluation. L'évaluation des politiques publiques reste cependant ponctuelle et semble faire l'objet d'appropriations différenciées en fonction des échelles d'action publique et des élus qui s'en emparent.

L'évaluation d'une politique publique est destinée à juger une politique publique mais aussi à faire en sorte que cette politique s'améliore pour mieux répondre à l'intérêt général, l'évaluation est donc à la fois normative et opérationnelle (Perret, 2014). Quatre principaux enjeux contribuent à fonder une évaluation : la pertinence de la politique publique (est-ce que les objectifs de cette politique sont adaptés au problème posé ?), la cohérence de la politique publique (est-ce que les dispositifs et les moyens mis en œuvre sont cohérents avec les objectifs affichés ?), l'efficacité de la politique publique (est-ce qu'elle produit des effets propres ?) et son efficience (est-ce que les résultats obtenus sont satisfaisants au regard du coût de la politique menée ?). Pour conduire une évaluation et estimer la pertinence, la cohérence,

l'efficacité et l'efficience d'une politique publique, les évaluateurs ont donc d'abord besoin que les objectifs de la politique publique soient explicitement formulés. Points de départ de toute évaluation, les objectifs assignés par le politique à une mesure permettent aux évaluateurs de décliner les questions précises auxquelles leur évaluation répondra.

En théorie, les commanditaires de l'évaluation sont tenus d'identifier en amont les objectifs de l'évaluation, de poser les questions auxquelles elle doit répondre et de choisir, en sollicitant des évaluateurs spécifiques, la méthode du projet d'évaluation qui sera mise en œuvre. La plupart du temps, la commande de l'évaluation émane de l'autorité en charge de la politique publique, les institutions et les élus qui impulsent une mesure sont donc aussi, souvent, des acteurs centraux de l'orientation de l'évaluation menée. Parmi les acteurs de l'évaluation des politiques publiques, les élus commanditaires formulent les objectifs d'une politique publique, ils en impulsent la mise en œuvre et en commandent l'évaluation, à l'aune des objectifs fixés. À partir de ce cahier des charges, les évaluateurs formulent un agenda analytique, c'est-à-dire un ensemble de questions précises hiérarchisées, à la fois reliées au questionnement du commanditaire et ancrées dans une démarche méthodologique précise. Il s'agit, à travers cet agenda, de réussir à mesurer les effets propres d'une politique publique, « à savoir les modifications de l'état de la société qui lui sont réellement imputables » (Perret, 2014). Pour identifier ces « effets propres », l'identification d'un référentiel de départ est incontournable.

L'évaluation est ensuite mise en œuvre selon la méthodologie adoptée par les évaluateurs. La dimension scientifique de l'évaluation s'incarne dans l'observation « systématique et objective » (Jacob, 2019) d'un processus. La transparence de la méthode est essentielle, ainsi que sa reproductibilité. Cependant, comme toute production de connaissances, l'évaluation est ancrée dans un contexte social déterminé, dans un jeu politique donné où se jouent des relations de pouvoir. Ces relations s'expriment dans « la définition des questions de l'évaluation, le choix des critères d'appréciation et les stratégies de valorisation politique des recommandations de l'évaluateur » (Jacob, 2019). Il semble à ce titre essentiel d'examiner, pour comprendre les enjeux d'une évaluation, le contexte dans lequel celle-ci est commandée, les acteurs, commanditaires et évaluateurs, qui en formulent les questions, ceux qui choisissent les méthodes employées pour y répondre, et ceux qui expriment les recommandations qui en découlent.

Les temporalités de l'évaluation sont déterminantes pour en comprendre à la fois l'ambition, la méthodologie et l'impact sur l'action publique. En effet, l'évaluation peut précéder l'adoption d'une mesure, on parle d'évaluation *ex ante* ; elle peut aussi l'accompagner ou la suivre, on parle d'évaluation concomitante ou *ex post*. Dans une perspective prospective, les évaluations « cherchent à identifier le potentiel économique et social, ainsi que les répercussions environnementales ou sur la santé publique d'une politique en gestation » (Jacob, 2019). L'anticipation des effets d'une potentielle politique publique repose alors sur des outils mathématiques de modélisation de la réalité sociale et de ses évolutions potentielles. Les conclusions d'une évaluation *ex ante* ont vocation à éclairer la prise de décision. Les évaluations *ex post* ont quant à elles l'ambition de mesurer « le décalage entre le programme législatif et la réalité de l'exécution par l'administration » (Jacob, 2019), elles permettent ainsi de formuler des recommandations pour réorienter l'action publique, améliorer le fonctionnement de l'administration. Permettant de comprendre les logiques de l'action publique, l'évaluation peut aussi alimenter le débat public en fonction des utilisations qui en sont faites.

Enfin, l'étude de l'évaluation des politiques publiques ne peut faire l'économie d'un regard porté sur les usages de l'évaluation. En effet, les recommandations issues d'une évaluation gardent un caractère consultatif. Les décisions politiques ne sont pas nécessairement prises ou réajustées sur la base des résultats d'une évaluation. Les résultats peuvent tout autant conforter le choix politique d'un élu, être utilisés pour délégitimer la proposition d'un autre ou simplement être ignorés, dans une décision contraire aux recommandations, prise au nom d'objectifs qui leurs sont jugés supérieurs.

DE L'ETAT DES LIEUX DE L'EVALUATION DE LA GRATUITE AUX ENJEUX DE SON DEVELOPPEMENT

En 2019, le laboratoire interdisciplinaire d'évaluation des politiques publiques (LIEPP) de Sciences Po Paris rend à la Mairie de Paris un rapport intitulé « Étude sur le "gratuité" des transports en commun à Paris ». Plus qu'une évaluation *stricto sensu* d'un potentiel passage à la gratuité dans les transports publics d'Île-de-France, ce rapport rédigé par Quentin David (économiste), Matteo Del Fabbro (urbaniste) et Paul Vertier (économiste) propose une revue de la littérature détaillée sur les différentes formes d'évaluation des effets d'une gratuité généralisée des transports en commun. Les auteurs tirent de cette étude un certain nombre de conclusions en guise d'évaluation de la situation parisienne (cf. compte rendu du rapport en annexes), mais nous retenons ici surtout leur présentation des variétés d'évaluations de la gratuité, qui constitue une cartographie quasi-exhaustive de la littérature sur le sujet.

L'objectif de l'évaluation des politiques de gratuité consiste avant tout, pour eux, à savoir si la gratuité permet de renforcer l'usage des transports en commun, au détriment de ceux de l'automobile individuelle. Ils laissent de côté la question, plus délicate à évaluer, de l'impact de la gratuité des tc sur l'environnement. Afin d'évaluer les effets de la gratuité sur le report modal, ils identifient deux pistes : d'une part, guidée par l'économie des transports, l'analyse du recours aux simulations de la gratuité et d'autre part, portée par la sociologie de l'action publique, l'étude d'expérimentations situées de la gratuité. Pour conduire cette réflexion, les auteurs s'appuient sur un corpus de travaux rigoureusement constitué, à partir de recherches exhaustives dans la littérature française et internationale.

1/ Les auteurs déclinent d'abord les réflexions proposées par l'économie des transports pour étudier le rôle de la gratuité dans l'évolution du coût généralisé des transports. Le coût généralisé des transports permet d'abord de comprendre les coûts monétaires et non-monétaires liés à l'usage des différents modes de transport, et par suite d'analyser les choix modaux faits par les individus pour leur mobilité (dans le cadre d'un calcul rationnel coûts/avantages). Dans ce cadre, le coût du billet n'est pas nécessairement la variable la plus lourde pour comprendre le choix modal des voyageurs : le motif du trajet, les caractéristiques des individus ou les conditions de trajet (fiabilité, confort) semblent peser fortement sur ce choix. Comment, dans ces conditions, fixer le juste prix des transports en commun pour les usagers ? Si toutes les études citées s'accordent globalement sur l'idée qu'il est nécessaire de subventionner les tc, la tarification des tc ne représente qu'une solution secondaire lorsque l'on souhaite s'attacher à diminuer la place de l'automobile en ville. Synthétisant des études aux méthodes et aux résultats variés, les auteurs montrent cependant que toutes s'accordent pour affirmer que sans une tarification forte de l'usage de l'automobile, toute mesure de subvention des tc n'aura qu'un impact marginal sur le report modal. Par ailleurs, ils soulignent que le report modal possible induit par la gratuité aurait pour effet, à moyen terme, d'augmenter la saturation des transports publics et pourrait, à long terme, entraîner une augmentation de la population et des loyers dans les centres-villes, renforçant la saturation du réseau.

2/ La réflexion se porte ensuite sur l'étude des expérimentations de la gratuité par la sociologie de l'action publique. Les auteurs s'appuient ici sur les travaux de sociologie de l'action publique ayant étudié des cas concrets de passage à la gratuité dans plusieurs villes européennes et américaines. Prenant d'abord appui sur les évaluations des variations tarifaires, au sens large, des transports en commun, les auteurs font le constat que l'abaissement des tarifs ne constitue pas, dans les faits, un levier décisif de l'augmentation des usages des tc : la demande de tc semble relativement inélastique à leur prix. À l'inverse, l'élasticité est forte sur la route, puisque les mesures d'augmentation de la tarification routière observées ont eu un effet direct sur l'augmentation de l'usage des tc. Par ailleurs, s'appuyant sur des études menées à Bruxelles, Sousse, Londres, Santiago ou Stockholm, les auteurs soulignent l'inévitable imbrication d'une politique tarifaire sur les transports avec d'autres mesures de contrainte comme la construction de lignes en site propre, la tarification de l'automobile, ou l'évolution de la fréquence des transports publics. Autrement dit, il semble difficile d'identifier, à partir de ces études, les effets propres de l'évolution tarifaire et, *a fortiori*, de dégager un principe de « tarification optimale » des transports en commun dont les effets sur le report modal seraient indubitables.

Les usages politiques de l'argument de la gratuité divergent en Europe et aux États-Unis : les auteurs montrent que les arguments environnementaux sont davantage présents en Europe, alors que l'argument économique irrigue plutôt les discours politiques outre-Atlantique (réduire les coûts du guichet et des contrôles, augmenter l'attractivité des centres urbains). Inscrite dans le soutien politique d'un « droit à la mobilité », cette mesure, souvent prise dans des politiques de mobilité plus larges, est par ailleurs difficile à étudier isolément des transformations qui l'accompagnent et les évaluations synthétisées dans le rapport du LIEPP concluent de concert sur la difficulté de distinguer les effets directs et indirects de la gratuité.

Se concentrant ensuite sur quelques cas européens, les auteurs du rapport identifient enfin la place de la gratuité dans les agendas politiques locaux d'Aubagne (France), Templin (Allemagne), Hasselt (Belgique), Tallinn (Estonie) et Dunkerque (France). Trois enjeux dominent les discours politiques dans ces villes : il s'agit d'abord de faire de la gratuité une mesure redistributive afin de ralentir la croissance des achats d'automobiles individuelles ; il s'agit ensuite d'inciter, avec la gratuité, au report modal vers le bus, afin de diminuer les usages de la voiture privée ; il s'agit enfin de faire de la gratuité un argument pour l'attractivité du centre-ville, pris dans une compétition territoriale avec les espaces périurbains.

Ces trois objectifs politiques (redistributif, environnemental et territorial) restent peu évalués dans les villes ayant mis en œuvre la gratuité, en raison notamment du manque de données sur la sociologie des usagers des transports publics.

*

Le rapport du LIEPP fournit un état de la littérature exhaustif sur la question de l'évaluation de la gratuité des transports publics et il n'est pas question, dans cette note, de le paraphraser. Aussi nous concentrerons-nous sur l'analyse détaillée de deux évaluations de la gratuité et sur leurs conditions de production, afin d'identifier les méthodes, les conclusions et les limites de ces études. L'objectif de ce travail n'est pas de faire de ces deux études des modèles d'évaluations des politiques de gratuité mais plutôt d'identifier, à travers elles, les enjeux et les limites de l'articulation d'une méthode à un territoire, afin de proposer, en conclusion, quelques recommandations pour ajuster au mieux le choix des méthodes d'évaluation aux contextes locaux dans lesquels le passage à la gratuité des transports publics est à questionner.

II. LA GRATUITE DANS L'ÉVALUATION SOCIO-ECONOMIQUE DES POLITIQUES DE TRANSPORT

Dans le champ spécifique des politiques de transports, l'évaluation s'est largement instituée autour de l'économie des transports et, plus largement, du calcul économique. Ses méthodes fondées sur l'analyse du ratio coûts/avantages sont régulièrement mobilisées pour documenter la décision en matière d'infrastructures de transport. En effet, « dans le domaine des transports le choix des investissements a un impact très important sur le développement économique et social, mais aussi sur les finances publiques. [...] Les choix effectués [...] sont porteurs d'irréversibilités » (Crozet, 2004) et c'est à ce titre que l'évaluation *ex ante* des impacts économiques par la simulation des effets d'un investissement est régulièrement mobilisée par les décideurs. Pour Yves Crozet, même, « l'évaluation économique des choix d'investissement relève d'une exigence démocratique » (*ibid*). L'analyse coûts/avantages permet d'estimer un taux de rentabilité de l'investissement qui ne se fonde pas seulement sur le coût monétaire d'une politique publique, mais également sur ses externalités, positives et négatives, traduites en coûts dans la modélisation. L'estimation monétaire de ces externalités, « nécessairement incertain[e] » (*ibid*), est au cœur du travail des économistes qui manient les modèles et en tirent des recommandations pour l'action publique. La disponibilité des données de départ est également déterminante, mais nous y reviendrons. L'objectif de l'analyse coûts/avantages est avant tout de parer à toute décision arbitraire. Il s'agit pour les économistes de modéliser le bien collectif, d'identifier les critères permettant d'évaluer le bien-être d'une population, afin de juger de la pertinence des choix politiques à l'aune de leur capacité à augmenter ce bien-être général. Une politique publique est jugée positive, malgré son coût, si elle augmente la satisfaction générale de la population.

Ces méthodes de calcul socio-économique sont essentiellement utilisées pour évaluer les politiques d'infrastructure, plus rarement pour évaluer les modifications d'une politique tarifaire. La capacité même des modèles de calcul socio-économique à représenter un changement radical de tarif sur un réseau (comme le passage à la gratuité) est d'ailleurs en question. Comme d'autres transformations sur les réseaux, la gratuité est traduite dans les modèles en termes de temps de trajet, comme l'explique en entretien Bruno Faivre d'Arcier, co-auteur de l'évaluation commandée en 2019 par la Sytral, à Lyon :

« BFA : Les modèles sont calés sur ce qu'on appelle des "coûts généralisés de déplacement", c'est-à-dire que le coût généralisé, c'est le prix que vous payez plus le coût lié à la durée de votre déplacement, avec une valeur du temps représentative du temps que vous passez pendant le déplacement. [...] Et donc supprimer la tarification en tant que telle, ne représenterait pas, pour nous, un impact significatif compte tenu des coûts généralisés existants entre les différents modes. [...] Donc pour simuler cette baisse de coût, cet avantage relatif, si on supprimait simplement le prix, ça ne changerait rien.

JV : ça ne permettait pas de traduire la radicalité du changement ? Si je comprends bien ?

BFA : Voilà. C'est pour ça qu'on a cherché une vision un peu différente qui était de dire : "après tout, si vous faites la gratuité et que vous augmentez les fréquences, les fréquences ça réduit aussi le coût généralisé du déplacement", donc on va simuler par cet effet-là.

JV : Donc en faisant ce choix-là pour simuler la gratuité, vous estimez déjà qu'elle a un impact supérieur à la seule réduction des coûts ?

BFA : Oui, il y a un aspect symbolique. [...] Donc c'était le moyen d'arriver un petit peu à donner une impression sur l'avantage disons donné aux usagers de ne pas payer quoi. [...] Beaucoup des modèles d'ailleurs utilisant les transports en commun ne sont jamais calculés en coût généralisé, ils sont calculés en temps généralisé. Parce que comme les prix sont fixes, ne dépendent pas de la distance, on est obligé de mesurer ça plutôt par le temps passé dans les transports en commun que par son coût.

JV : Donc finalement, de manière plus générale, l'estimation, enfin la traduction d'une mesure politique en termes de modifications du temps de déplacements, c'est quelque-chose que vous faites dans d'autres évaluations ?

BFA : Oui ! En général si vous voulez, quand vous faites des investissements de transport, l'objectif est toujours de réduire le temps de parcours. Donc c'est à cette variable que les gens sont sensibles. »

L'inhérente difficulté à traduire précisément un changement de la tarification des tc en un critère « gain de temps » dans les modèles fragilise l'évaluation. Par ailleurs, les modèles de trafic sur lesquels sont simulés la gratuité sont habituellement mobilisés pour évaluer des transformations marginales des infrastructures de réseau. Dans ce contexte, la capacité des modèles à appréhender finement un changement radical comme la suppression de la tarification peut être questionnée – et c'est d'ailleurs ce que font les auteurs du rapport lyonnais en reconnaissant les limites de leur modèle d'évaluation (LAET, 2019, p.37).

EXEMPLE : LA SIMULATION DU PASSAGE A LA GRATUITE A LYON.

L'objectif de cette évaluation, commandée par le SYTRAL aux chercheurs du LAET, est d'estimer les effets de la gratuité des transports à commun à Lyon, sur l'évolution des usages des modes de transport et sur l'évolution du modèle de financement du réseau. Le contexte de la commande de cette étude nous renseigne sur sa dimension politique. Quelques mois avant les élections municipales de 2020, les élus du Sytral (Syndicat Mixte des transports pour le Rhône et l'agglomération lyonnaise) sollicitent les chercheurs du LAET (Laboratoire d'économie des transports) pour réaliser une étude sur la gratuité, en prévision de l'émergence d'un débat sur le sujet pendant la campagne. La commande du Sytral au LAET s'explique par la proximité et les relations de confiance établies entre son directeur et les chercheurs du LAET :

« Comme on est basé sur Lyon, on travaille beaucoup sur le Sytral bien entendu, et avec l'opérateur lyonnais Keolis Lyon, et donc on connaît bien les gens depuis longtemps, donc on avait des relations de confiance qui étaient établies depuis pas mal d'années, notamment avec le directeur général de Sytral de l'époque, Raymond Deschamps, que je connais très bien. Et on partageait beaucoup de choses, en tout cas sur les politiques publiques et la façon de les mener et notamment sur la question du développement du réseau de transports collectifs. Donc ça, ça explique si vous voulez, ces relations de confiance expliquent qu'un jour Raymond Deschamps m'a appelé en disant : "voilà, on aurait besoin d'une étude sur la gratuité du réseau lyonnais". » (Bruno Faivre d'Arcier)

À travers cette évaluation, il s'agit, pour le Sytral, de s'armer d'arguments afin de pouvoir contrer politiquement toute proposition de gratuité des tc au cours de la campagne municipale :

« La gratuité va devenir un thème des municipales, donc il faut qu'on ait des arguments pour répondre sur éventuellement le débat public qui pourrait avoir lieu. [...] Donc ils étaient un petit peu affolés par cette idée de gratuité qui allait remettre en cause ce qu'on a appelé dans notre rapport d'ailleurs le "cercle vertueux" qu'ils avaient réussi à reconstruire et qui était un modèle du genre et qui est unique en France. Donc vous voyez, c'est un contexte très particulier où leur but, c'était de dire : "il faut qu'on ait des arguments si des gens veulent la gratuité. Il faut qu'on leur montre que c'est pas forcément la meilleure chose". Bon, ce qui était mon avis personnel aussi, hein. Je partageais cette opinion. Donc l'idée, c'était de montrer qu'on pouvait faire mieux que la gratuité. » Bruno Faivre d'Arcier

Reposant sur des modélisations, ce rapport tend à démontrer que la gratuité induirait une augmentation significative de la fréquentation des transports en commun, reposant principalement sur l'attraction des actuels usagers des modes actifs (marche, vélo) et, de manière beaucoup plus marginale, sur l'attraction des usagers de l'automobile. Le « report modal » induit par le passage à la gratuité serait ainsi, dans le contexte lyonnais, contradictoire avec le plan de déplacements urbains (PDU), dont un objectif central est de diminuer la part de l'usage de l'automobile dans la mobilité des lyonnais. D'autre part, les auteurs du rapport insistent sur la spécificité du modèle lyonnais de financement des transports en commun, fondé sur une contribution importante des usagers et une évolution supérieure à l'inflation du prix des tickets. Fondement du « cercle vertueux » économique du réseau, la tarification des transports lyonnais

est présentée par les auteurs comme la clef de la quasi-auto-suffisance économique du réseau, permettant au Sytral de mobiliser une part importante des subventions publiques (versement mobilité) pour ses dépenses d'investissement. Dans ce contexte, pour le Sytral et pour les chercheurs qu'il mobilise, la suppression de la tarification n'est pas souhaitable non pas en raison de son coût, mais en raison des orientations politiques du modèle de financement de tc qu'elle induit :

« Oui, Lyon a les moyens de se payer la gratuité. C'est-à-dire que c'est pas un problème de ressources qui mettraient en péril. C'est simplement un choix d'arbitrage budgétaire, simplement tout l'argent que vous mettez dans la gratuité des TC, vous ne le mettez pas dans le reste. » (Bruno Faivre d'Arcier)

Riche en précautions méthodologiques, dues aux nécessaires approximations induites par les limites des modèles à simuler précisément le passage à la gratuité, ce rapport se conclut sur le choix politique imposé par le passage à la gratuité. Loin de considérer que la mesure est impossible à mettre en œuvre, les auteurs du rapport s'appuient sur leurs calculs pour légitimer des choix politiques d'allocation des ressources et dissuader les élus de modifier le modèle de financement en place.

Illustrer l'évaluation socio-économique de la gratuité à travers le cas lyonnais nous permet, en conclusion de cette partie, de revenir sur un point essentiel de compréhension du contexte de production de l'évaluation. Les villes ayant recours au calcul économique *ex ante* pour évaluer la gratuité sont d'abord des métropoles. Lyon, mais aussi Paris, s'appuient sur des modélisations pour comprendre les impacts potentiels de la gratuité sur l'évolution de la fréquentation, voire la saturation du réseau, l'évolution des usages des modes de transport et pour simuler l'évolution des coûts liés à cette mesure sur le réseau étudié. Pour réaliser ces calculs, les chercheurs ou bureaux d'études mobilisés s'appuient sur de nombreuses données, rendues disponibles par les réseaux eux-mêmes, dotés en interne de bureaux d'études équipés pour produire ces données. Les chercheurs réalisent ensuite leurs simulation grâce à l'usage de modèles mathématiques performants et inégalement distribués sur le territoire :

« La capacité d'expertise, elle est quand même concentrée dans les grandes agglomérations, parce que c'est là qu'il y a de la demande d'études. [...] Si vous voulez faire des études d'évaluation sur ça dans des plus petites villes, vous allez vous heurter au manque de données. [Car] on a quand même besoin de connaître qui se déplace, c'est-à-dire les caractéristiques des personnes et puis les lieux qu'ils fréquentent et à quelle fréquence. Donc ça veut dire des enquêtes auprès des ménages pour connaître leur mobilité, mais qui soit aussi représentatif statistiquement. [...] Les réseaux eux-mêmes, disposent en général quand même d'enquêtes montée-descente, mais qui ne sont malheureusement pas normées en France et donc chaque réseau fait un peu ce qu'il veut. Donc là, ça dépend bien entendu des budgets disponibles, ça dépend des opérateurs, Keolis, Transdev ou autre, mais on peut quand même disposer d'une matrice origines-destinations un peu précise. » (Bruno Faivre d'Arcier)

Face à ces carences de données et au coût que représente, pour une ville moyenne, la simulation économique des effets du passage à la gratuité, certaines villes optent pour une évaluation *a posteriori* de leurs expérimentations.

III. ÉVALUER LES EXPERIMENTATIONS DE LA GRATUITE

L'évaluation par expérimentation, moins développée en France qu'aux États-Unis, consiste à observer les effets d'une politique publique en train de se faire. L'expérimentation permet d'analyser une mesure ciblée sur des individus, des institutions, des territoires particuliers. Elle est par essence difficile à reproduire et contient nécessairement des biais, puisqu'observer une expérimentation ne permet pas, par exemple, de connaître la réaction de tous les publics à la mesure lorsqu'elle sera généralisée. Néanmoins, « on peut attendre de l'expérimentation qu'elle fournisse des résultats clairs seulement dans les situations où la politique est soit évidemment efficace, soit un irrémédiable désastre » (Perret, 2014). À ce titre, l'expérimentation peut être réalisée dans le cadre d'une étude pilote, avant la mise en œuvre généralisée d'une politique. Elle s'appuie sur des méthodes qualitatives et cherche à s'appuyer sur des comparaisons qui, sans être absolument équivalentes, tendent à esquisser l'analyse du changement induit par une mesure. Elle peut être préalable ou complémentaire à une évaluation quantitative.

Plus généralement, l'évaluation s'avère utile lorsqu'elle porte sur un programme d'actions, mus en place pour un temps déterminé, au cours duquel l'évaluation s'exerce. L'évaluation située aux différentes phases de conception, de mise en œuvre et de bilan d'une mesure permet aux décideurs de reformuler, de réajuster leurs objectifs, de rationaliser leurs moyens et d'améliorer les conditions de mise en œuvre de la mesure. L'évaluation apparaît alors à la fois comme un levier d'apprentissage organisationnel et comme un outil de la gouvernance. Évidemment, le suivi évaluatif d'un processus ne permet pas de comparer les effets d'une mesure en cours avec l'état d'une société qui n'aurait pas mis en œuvre cette mesure.

Toute évaluation concomitante ou *ex post* rend difficile la comparaison entre les effets propres d'une décision et changements qui, même sans cette décision, se seraient produits. Mais à l'inverse, toute modélisation des impacts potentiels d'une mesure repose sur un faisceau de choix d'hypothèses, de critères et de méthodes, impropres à saisir réellement les effets potentiels d'une décision politique. L'articulation entre les temps de l'évaluation peut alors apparaître comme un compromis pertinent, non pour juger précisément et certainement des effets d'une décision, mais bien pour entretenir le regard réflexif des décideurs sur leur action, réduire les incertitudes, actualiser les objectifs poursuivis, réajuster les mécanismes mis en œuvre pour les atteindre. Autrement dit, l'évaluation est un « outil opérationnel de la gouvernance publique » (Perret, 2014).

L'objectif d'une évaluation qualitative *ex post* de la gratuité des transports en commun repose sur la mobilisation des méthodes de l'analyse des politiques publiques. Cette approche, fondée sur l'analyse empirique des politiques existantes, permet de porter l'attention sur le rôle des configurations locales d'acteurs dans la mise en œuvre de l'action publique. Elle fournit les outils pour porter un regard sur les gouvernements urbains, sur le cadre sociopolitique dans lequel la politique est conduite. Cette approche permet enfin de croiser les regards sociologique, géographique, historique et urbaniste dans l'analyse des politiques publiques et, ainsi, d'ajuster ses angles de vue pour proposer une étude et des questionnements circonstanciés à l'évaluation des objectifs portés par les décideurs. Peu d'études ont jusqu'ici été menées en France à partir de ce modèle. Cependant, l'Observatoire des villes du transport gratuit, créé en 2019, porte l'ambition de les développer.

EXEMPLE : L'ÉVALUATION DU PASSAGE A LA GRATUITE A DUNKERQUE

La gratuité des transports en commun, mise en œuvre dans peu de villes, n'a fait l'objet que d'une évaluation qualitative *ex-post*. Commandée par la Communauté urbaine de Dunkerque à l'équipe de politistes de VIGS, l'étude portant sur la gratuité des transports à Dunkerque a été réalisée en deux temps : en 2016-2017, puis en 2018-2019. Lors de la première phase, il s'agissait d'observer les perceptions de l'expérimentation de la gratuité partielle (week-ends et jours fériés) par les acteurs publics, privés et les usagers du bus. Lors de la seconde phase, combinant approche qualitative et quantitative, il s'agissait d'observer les effets de la gratuité auprès des usagers du bus dunkerquois, dès les premiers mois de la mise en œuvre de la mesure :

« On a signé une convention pour évaluer la mise en gratuité, une convention sur trois ans qui avait deux phases de travail : une évaluation au moment de la mise en place de la gratuité partielle, dès le premier septembre 2015. Il y avait un an où on ne faisait rien, puis venait une deuxième phase, on revenait après en 2018, évaluer la mise en gratuité totale. » (Maxime Huré, président de VIGS, février 2020).

Comme dans toute évaluation, le contexte de sa commande est éminemment politique. La commande naît en 2015, un an après l'élection de Patrice Vergriete à la tête de la mairie et de la Communauté Urbaine de Dunkerque (CUD), alors que la mise en gratuité totale du réseau dunkerquois est prévue pour septembre 2018, en même temps que l'inauguration d'un nouveau réseau, porté par cinq nouvelles lignes de BHNS. L'équipe de VIGS est sollicitée par la CUD, après que cette dernière ait identifié les travaux du président de l'association, Maxime Huré, dans le paysage scientifique :

« En 2012, j'intègre vraiment le sujet de la gratuité et je me rends compte qu'en fait, on dit beaucoup de choses sur la gratuité, qu'il y a beaucoup de prises de positions mais qu'en réalité, il y a très peu de travaux qui ont été faits. [...] Ces préjugés qu'on a autour de la gratuité, suscitent mon intérêt [et] j'ai publié deux ou trois petits textes, mais des textes modestes, dans Métropolitiques, dans Rue 89. [...] C'est comme ça que Vanessa Delevoe, de l'Agence d'Urbanisme de Dunkerque, m'envoie un mail pour me dire "à Dunkerque, on a un projet de gratuité des transports, on n'arrive pas à trouver des chercheurs qui puissent avoir un discours autre que 'ça coûte cher'". L'équipe de l'AGUR et celle de Patrice Vergriete disent des choses qui vont un peu dans le sens de ce que je pensais aussi. C'est-à-dire qu'il y avait beaucoup de préjugés, et d'idées reçues sur cette politique publique. C'est de là que naît le partenariat. L'AGUR me dit : "Patrice Vergriete le maire de Dunkerque veut vous rencontrer, vous et l'association VIGS, pour que nous puissions discuter ensemble du projet dunkerquois". On arrive à la Communauté urbaine et là, on a une réunion tout à fait incroyable, où on se retrouve accueillis par Patrice Vergriete, face à la plupart des vice-présidents, des responsables impliqués dans le projet, il y avait au moins 20 personnes autour de nous. [...] On se présente et Patrice Vergriete prend la parole, et nous dit "ben exposez-nous votre vision de la gratuité", parce qu'on a des débats à Dunkerque sur la manière de la mettre en place. Moi c'est un engagement de campagne, je veux aller au bout et j'aimerais avoir un regard aussi un peu scientifique". [...] à partir de là, je pense que ça a été une manière pour le maire de Dunkerque de montrer qu'il y avait d'autres expertises que les expertises des services techniques sur ces questions de gratuité. Un mois plus tard, on avait signé une convention pour évaluer la mise en gratuité. » (Maxime Huré, président de VIGS, février 2020)

VIGS contribue ainsi, en partenariat avec l'AGUR, à mettre en place le « Labo du bus gratuit » en 2015 qui deviendra en 2019 l'Observatoire des villes du transport gratuit.

Le premier volet de l'évaluation porte sur une enquête qualitative réalisée en 2016 alors que la gratuité est expérimentée les week-ends et jours fériés, elle fait l'objet d'un rapport publié en 2017. Fondé sur un travail d'archives et la conduite d'une vingtaine d'entretiens semi-directifs, ce rapport revient sur la variété des objectifs politiques de la gratuité : développer la fréquentation du réseau, diminuer les incivilités, augmenter la mixité sociale dans le bus, développer le lien social, fidéliser les usagers, augmenter le pouvoir d'achat des Dunkerquois, amorcer un report modal en offrant une alternative à l'automobile en centre-ville, favoriser le développement économique du centre-ville. Par ailleurs, l'évolution des relations entre l'autorité organisatrice de mobilité et son prestataire est analysée à l'aune

de l'expérimentation en cours : adaptations juridiques et financières au cadre de la gratuité, transformation des pratiques des professionnels de l'exploitation, évolution des représentations des ingénieurs transports, accompagnement des conducteurs et des contrôleurs dans les transformations de leur métier, malgré leurs réticences. En somme, cette évaluation permet de porter un regard situé, à un instant « t » sur les transformations de l'action publique dunkerquoise à l'aune de la mise en œuvre de la mesure de gratuité.

La second volet de l'évaluation porte sur une double enquête qualitative et quantitative, réalisée entre 2018 et 2019, publiée en septembre 2019, un an après le passage à la gratuité totale. L'objectif de cette étude est de comprendre d'où viennent les nouveaux usagers du réseau et le rôle que joue la gratuité dans l'évolution de leurs pratiques de mobilité, de leurs perceptions des transports publics, de leurs relations avec les conducteurs. La méthodologie de l'enquête repose d'abord sur le prolongement de la précédente étude grâce à la reconduction d'une trentaine d'entretiens avec les acteurs publics, privés et associatifs du territoire associés à la mise en œuvre de la mesure. Mais l'originalité de ce second volet tient à l'intérêt porté pour l'évolution des pratiques des usagers face à la gratuité. Pour cela, 2000 questionnaires ont été distribués et analysés auprès des usagers des bus, complétés par 50 entretiens qualitatifs avec les habitants du territoire. Mêlant analyse quantitative et qualitative, ce second volet de l'évaluation présente les résultats d'un coup de sonde dans les pratiques de mobilité des usagers des transports en commun, quelques mois après le passage à la gratuité. Après avoir constaté l'augmentation massive de la fréquentation du nouveau réseau gratuit (+85% en un an), l'étude souligne que 50% des usagers rencontrés déclarent utiliser le bus plus souvent qu'avant, et que la moitié d'entre eux abandonnent même la voiture pour leurs trajets quotidiens. Difficilement généralisables en raison de l'absence de référentiel global, ces coups de sonde quantitatifs visent cependant à inscrire l'analyse qualitative des transformations des usages du bus dans une compréhension plus globale de l'évolution des modes de déplacement des Dunkerquois – une étude détaillée et coûteuse que seule l'enquête ménage-déplacements de l'INSEE est en mesure de produire sur ce territoire. Les principaux résultats qualitatifs de la centaine d'entretiens réalisés sont le constat d'une revalorisation de l'image du bus et la promesse d'un renouveau des usages du centre-ville rendu à la fois plus accessible par la gratuité et l'augmentation des fréquences, et rénové grâce à la transformation du réseau. Ces résultats peinent cependant, dans le cas dunkerquois, à isoler les effets propre de la mesure de gratuité de ceux de la rénovation du réseau de transports en commun, menée de front avec la politique tarifaire.

L'originalité de cette double étude réside à la fois dans le travail de mise en contexte socio-politique de la mesure, et dans le suivi diachronique de la politique de gratuité qu'elle réalise. S'ils documentent l'action publique en train de se faire afin que les décideurs locaux puissent ajuster leurs actions à l'aune de cette évaluation qualitative, ces résultats permettent surtout de développer une vision de la politique de gratuité qui sorte du seul cadre économiste dans lequel elle reste largement évaluée. À ce titre, cette évaluation, malgré ces limites, permet d'élargir les termes du débat sur la gratuité. Elle offre enfin aux gouvernants des villes petites et moyennes, confrontés à des enjeux qui diffèrent parfois de ceux étudiés par les économistes dans les métropoles, de nouveaux outils pour la réflexion sur la gratuité.

CONCLUSION

DEVELOPPER L'ÉVALUATION DES POLITIQUES DE GRATUITE : QUELS ENJEUX ?

Résumant les cadres politiques, théoriques et méthodologiques des deux grands types d'évaluations conduites sur les politiques de gratuité en France, cette note vise, *in fine*, à identifier les zones d'ombre laissées par ces études et à pointer les leviers du développement de l'évaluation de cette mesure en France. Trois leviers peuvent être identifiés, chacun répondant aux apories des études existantes.

1. Porter un regard critique sur les liens entre méthodologies d'évaluation et choix politiques

Le fil conducteur de cette note réside dans l'attention portée aux contextes politiques de la commande d'une évaluation de l'action publique. Ce regard critique est essentiel à la compréhension de l'articulation entre les objectifs politiques des commanditaires et les méthodes choisies par les évaluateurs.

- L'évaluation socio-économique de la gratuité, fondée sur la simulation des effets financiers et modaux de cette mesure sur un réseau donné, conclut à Lyon comme à Paris à l'élévation de la subvention publique des transports en commun et souligne le risque de saturation des réseaux existants. Ces évaluations mettent en garde les acteurs publics face aux différentes sources d'augmentation des coûts du réseau (subvention, fréquentation, rénovation) et leurs conseillent, à l'aune de ces constats, de ne pas faire le choix de la gratuité. → *La principale limite de cette approche tient à la capacité des modèles de simulation socio-économique à appréhender précisément un changement si radical que la suppression de la tarification usagers.*
- L'évaluation qualitative de l'expérimentation de la gratuité, fondée sur l'observation des effets de cette mesure sur les pratiques des usagers et sur leurs représentations des transports en commun, conduit dans une ville moyenne à de toutes autres conclusions. La gratuité, associée à l'amélioration de la qualité de l'offre de transports, permet de renforcer la fréquentation d'un réseau jusqu'ici sous-fréquenté, de transformer en partie les habitudes de mobilité en centre-ville et de renforcer l'attractivité du centre. À l'aune de ces constats, les évaluateurs diffusent un message positif à l'égard des effets de la gratuité dans les réseaux des moyennes et petites villes. → *La principale limite de cette approche réside dans l'impossibilité pour les évaluateurs à se figurer l'état de la société sans le passage à la gratuité et donc, à établir des points de comparaison, des référentiels, leur permettant d'identifier les effets propres de la mesure.*

Le choix d'une méthodologie d'évaluation répond au choix politiques des questionnements prioritaires posés par les commanditaires. *In fine*, les économistes comme les sociologues sollicités insistent sur le caractère politique de la mesure et sur le choix de société auquel elle correspond. Par ailleurs, si leurs conclusions dépendent des méthodes qu'ils mobilisent, elles sont aussi largement déterminées par le contexte territorial dans lequel l'évaluation est produite. Alors que les risques de saturation des réseaux métropolitains déjà très développés sont grands dans certaines métropoles comme Lyon, Paris ou, dans une moindre mesure Lille et Rennes, la sous-fréquentation des réseaux des villes moyennes et petites change la perspective sur ce sujet.

Au regard critique porté sur les méthodologies employées et leur adéquation aux questions posées par les commanditaires fait donc écho la réflexion sur la hiérarchie des questionnements qui guident l'évaluation de la gratuité.

2. Hiérarchiser les enjeux politiques et la formulation des objectifs de l'évaluation

À quoi sert l'évaluation d'une politique de gratuité ? Plusieurs objectifs peuvent être assignés à cette mesure et l'évaluation est sollicitée pour juger de l'adéquation de la mesure à ces objectifs, pour juger des effets proprement induits par cette mesure. Au-delà des difficultés méthodologiques qu'il peut y avoir, en économiste comme en sociologue, à isoler les effets propres de la gratuité sur le changement (cf. supra), à quels enjeux la gratuité des tc répond-elle ?

- Des enjeux écologiques ? Favoriser le report modal de l'automobile individuelle vers les transports collectifs, augmenter la fréquentation des transports en commun, changer les représentations sur les modes de transport.
- Des enjeux redistributifs ? Favoriser le droit à la mobilité, donner du pouvoir d'achat aux ménages du territoire en socialisant le coût des transports en commun.
- Des enjeux économiques ? Augmenter l'attractivité d'un centre urbain, améliorer la desserte collective d'un territoire, augmenter la qualité de vie des habitants, rentabiliser l'investissement dans les transports en commun en augmentant leur fréquentation.

En fonction de la place occupée par chacun de ces questionnements, le choix des méthodes d'évaluation diffère. L'analyse des enjeux économiques peut être portée par une sociologie de l'action publique soucieuse de saisir la politique de gratuité dans un contexte plus large de politiques de développement territorial. De façon complémentaire, les modèles d'évaluation socio-économiques de la gratuité peuvent permettre d'analyser finement l'évolution des flux financiers afin de documenter précisément les effets redistributifs de la mesure. La question du report modal reste, quant à elle, très peu documentée empiriquement dans les réseaux passés à la gratuité. Cette carence tient, d'une part, à la pertinence de la catégorie de « report modal » pour saisir les changements de comportement de mobilité (en particulier les distances parcourues) dans un contexte d'intermodalité et, d'autre part, à l'inégale répartition des moyens d'enquête et d'évaluation sur le territoire, dernier enjeu sur lequel cette note se porte.

3. Équilibrer les moyens de production de données sur le territoire

Peut-on évaluer la gratuité partout de la même manière ? L'inégale répartition des moyens d'enquête, des outils informatiques, de la production de données, des laboratoires de recherche et des chercheurs eux-mêmes sur le territoire conditionne fortement la production de l'évaluation (cf. citation de l'économiste Bruno Faivre d'Arcier, p.8 de cette note). Le choix d'une évaluation économique *ex ante* ou d'une évaluation sociologique *ex post* ne repose pas seulement sur des arbitrages politiques, il est en grande partie déterminé par les moyens financiers, l'accès aux données et à l'expertise dont dispose le commanditaire de l'évaluation. Ainsi, les grandes métropoles dont les réseaux sont dotés en capacités de production de données internes et dont les territoires accueillent des laboratoires de recherches dotés en outils de simulation performants sont plus à même de financer des évaluations *ex ante* telle que celle conduite à Lyon. À l'inverse, les villes petites et moyennes n'ont souvent pas la capacité de connaître finement les caractéristiques socio-démographiques de leurs usagers et ne disposent que d'accès restreints (par le capital social autant que par le capital économique) aux acteurs et aux outils de l'évaluation des politiques publiques. Dans ces conditions, les enquêtes ménages déplacements (EMD) produites par l'INSEE et les travaux produits, notamment, par les CEREMA, constituent l'essentiel des

travaux réalisés sur ces réseaux. Si ces enquêtes documentent régulièrement les politiques de mobilité locales, elles ne permettent pas d'apporter des éléments de réponse aux questions spécifiques soulevées par l'éventualité d'un passage à la gratuité des transports, alors que la gratuité totale a été adoptée par près 10% des réseaux urbains.

L'inégale répartition des moyens de l'évaluation tend à renforcer artificiellement l'opposition décrite ici entre le choix de méthodes de simulation économiques pour l'analyse de la gratuité dans les grands réseaux d'un côté et de l'autre, le choix contraint de l'analyse qualitative de la gratuité dans les petits réseaux qui, on l'a vu, conduisent mécaniquement à des points de vue opposés sur la mesure de gratuité. Pour réduire le faussé qui sépare ces deux points de vue, une attention portée au rééquilibrage des moyens de l'évaluation pourrait être éclairante. Par exemple, en développant l'analyse quantitative des effets de la gratuité des tc sur la fréquentation des transports collectifs et sur le report modal dans les petites et moyennes villes, les évaluateurs concluraient-ils, comme ils le font à Paris ou à Lyon, que la gratuité induit une saturation des réseaux ?

Enfin, l'opposition politico-méthodologique entre économistes et sociologues repose largement sur les conclusions tirées d'une analyse des effets de la gratuité totale sur les réseaux des métropoles. La variété des possibilités de mise en œuvre de la gratuité des tc dans les réseaux des petites et moyennes villes est loin d'être couverte par les enjeux de ce débat et la multiplication des études portant sur ces territoires permettrait sans aucun doute de dépassionner le débat et de documenter de façon circonstanciée la décision publique, quelle que soit son ampleur et son échelle.

BIBLIOGRAPHIE INDICATIVE

Bérion P., Joignaux G., Langumier JF, « L'évaluation socio-économique des infrastructures de transport : enrichir les approches du développement territorial », *Revue d'économie régionale et urbaine*, 2007/4, p. 651-676

Caubel D., *Politique de transports et accès à la ville pour tous ? Une méthode d'évaluation appliquée à l'agglomération lyonnaise*, thèse de doctorat en sciences économiques, économie des transports, Université de Lyon, LAET, 2006

CEREMA, « L'évaluation socio-économique des projets de transport », Actes du colloque du 16 septembre 2014.

Crozet, Y., « Calcul économique et démocratie : des certitudes technocratiques au tâtonnement politique », *Cahiers d'économie politique*, 2004/2, n°47.

Crozet, Y., « Les territoires et le financement de la mobilité », *Revue d'économie financière*, 2018/4, n°132, p. 215-231

Guelton S., Poinot Ph., «La gratuité des réseaux de transports collectifs urbains : un modèle de financement particulier ? », *Transports urbains*, 2020/1, n°135, p.12-17

Guelton S., Poinot Ph., « Mobilités urbaines : quels modèles de financement ? », *L'économie politique*, 2020/1, n°85, p.36-46

Héran F., « Gratuité des transports publics et cohérence des politiques de déplacements urbains », *Transports urbains*, 2020/1, n°136, p.28-34.

Huré M., « La gratuité des transports ou le retour du politique dans le pilotage de l'action publique. l'exemple de Dunkerque », *Transports urbains*, 2020/1, n°136, p.18-22.

Kębłowski W. (2018). « Free Public Transport: Scope and Definitions », dans Judith Dellheim, Jason Prince (dir.), *Free Public Transport and Why we Don't Pay To Ride Elevators*, Montréal-Chicago-London, Black Rose Books, 2018, p. 1-6.

Rapports sélectionnés :

- **Lyon** : Crozet Y., Faivre d'Arcier B., Mercier A., Monchambert G., Péguy P.Y, « Réflexions sur les enjeux de la gratuité pour le réseau TCL », LAET, 2019
- **Paris** : David Q., Del Fabbro M., Vertier P., « Étude sur la "gratuité" des transports en commun à Paris », Rapport du LIEPP de Sciences Po en réponse à l'appel de la Mairie de Paris, 2018
- **Dunkerque** : Briche, Henri, *Dunkerque, laboratoire de la gratuité des transports en commun. Retours sur les effets de la gratuité partielle*, VIGS, AGUR, CUD, 2017 et Huré Maxime, Javary Claire-Marine, *Le nouveau réseau de transport gratuit à Dunkerque. De la transformation des mobilités aux mutations du territoire*, VIGS, AGUR, CUD, 2019.

Autres rapports disponibles :

- **Grenoble** : MBC MBO Expertise, « Étude de la faisabilité de la gratuité sur le réseau de transport en commun de l'agglomération grenoblois », 2019
- **Île-de-France** : Rapport J. (dir) avec Carrez G., Savary G., Quinet A., Pélissier M., Crozet Y., Laurent F., Mirabel F., « Conclusions du Comité sur la faisabilité de la gratuité des transports en commun en Île-de-France, leur financement et la politique de tarification », 2018.

- **Clermont-Ferrand**, VIGS, « Gratuité des transports en commun sur le périmètre métropolitain. Étude des impacts socio-économiques, opérationnels, organisationnels et financiers », 2019.
- ADEXEL, « Gratuité(s) des transports publics pour les usagers : une étude du GART pour objectiver le débat. Analyse des impacts de la gratuité des transports en matière de TVA », GART, 2019.
- ITER, « Gratuité(s) des transports publics pour les usagers : une étude du GART pour objectiver le débat. Recueil de positions relatives à la gratuité des transports publics », GART, 2019.
- Cordier, B., « La gratuité totale des transports collectifs urbains : effets sur la fréquentation et les intérêts », Programme de recherche et d'innovation dans les transports terrestres (PREDIT 3), 2007
- Gontard G. (2019), *La gratuité totale des transports collectifs : fausse bonne idée ou révolution écologique et sociale des mobilités ?* Rapport d'information au Sénat n° 744 fait au nom de la MI Gratuité des transports collectifs, Paris.

ANNEXES

Résumé du rapport du LAET

Il s'agit d'un rapport de 114 pages structuré en cinq parties. L'évaluation de la politique de gratuité dans le réseau TCL s'inscrit dans une perspective *ex ante*, fondée sur des modélisations des effets de la gratuité sur le réseau lyonnais. Le rapport commence par un état des lieux des villes petites et moyennes dans lesquelles la gratuité a été mise en œuvre. Il se poursuit par une présentation des spécificités du réseau TCL. Dans les troisième et quatrième parties, les résultats des modélisations sont exposés : l'évolution estimée de l'utilisation des modes de transport est d'abord présentée, puis la simulation de des impacts sur la fréquentation du réseau est analysée. Une cinquième partie permet aux auteurs de proposer des alternatives à la gratuité dont ils concluent, finalement, qu'elle n'est pas une mesure pertinente pour le réseau lyonnais.

L'analyse des réseaux ayant introduit la gratuité insiste sur l'intérêt de la mesure dans des villes moyennes, où l'offre et la fréquentation de transports en commun sont faibles, où les recettes commerciales sont faibles, où « le coût de la distribution des titres et du contrôle anti-fraude semble proportionnellement exorbitant » et où la suppression de la vente de titres à bord des bus « permet d'accroître la vitesse commerciale et de contribuer à limiter le coût d'exploitation du réseau ». L'augmentation brute de la fréquentation suite au passage à la gratuité est constatée dans les villes étudiées, même si le rôle précis de la gratuité dans cette augmentation est difficile à estimer, en parallèle de celui de l'évolution de l'offre. Enfin, les auteurs considèrent que le report modal n'est pas au cœur de la décision du passage à la gratuité, davantage motivée par la défense du droit aux transports, leur accessibilité pour le plus grand nombre. En somme, la mesure est perçue comme pertinente dans des villes moyennes dont les réseaux sont en perte de vitesse. L'analyse des réseaux étudiés atteste de l'importance de l'arbitrage politique dans la restructuration du financement d'un réseau devenu gratuit : malgré une hausse globale des taux de versement transport, leur part dans le financement du coût total du réseau diminue, la part d'investissement public dans le réseau étant elle, majoritaire.

En présentant les spécificités du réseau lyonnais, les auteurs du rapport cherchent avant tout à souligner les différences structurelles qui séparent ce réseau de ceux déjà passés à la gratuité des transports en commun (« un changement d'échelle plus que significatif » sépare le réseau TCL de ces villes). Autrement dit, il s'agit de lier la pertinence du choix de la gratuité à la taille du réseau concerné, variable déterminante des objectifs de développement du réseau et donc, de la pertinence d'une telle mesure. De manière générale, le réseau TCL est évalué dans cette partie à l'aune de l'articulation entre sa stratégie de développement depuis la signature du PDU de 1997, et de son financement. Si la volonté de réduire le trafic automobile est soulignée (par l'aménagement, le développement du tramway et des modes doux), cette dernière n'est pas évaluée et l'accent est surtout mis sur les résultats financiers du réseau. La diminution de la contribution des collectivités de 32% à 22% depuis 1997 est présentée comme une réussite, articulée à la disparition du recours à l'emprunt et au dégagement de capacités d'auto-financement. Autrement dit, la structure financière du SYTRAL, présentée comme « exceptionnelle » par les auteurs, est louée au nom de la capacité d'investissements qu'elle permet de dégager. Par contraste avec cette situation financière, les auteurs estiment qu'« il serait dommage que la gratuité totale du réseau vienne annihiler les efforts » du SYTRAL. Ces efforts, conditions pour les auteurs du financement d'une « ambitieuse politique en faveur des TC », seraient contradictoires avec le choix d'une mesure qui nécessiterait l'amélioration du réseau, pour répondre à la croissance de la fréquentation, tout en supprimant une partie des recettes jugées nécessaires à ces améliorations.

Troisième partie sur l'anticipation simulée des impacts de la gratuité sur la fréquentation du réseau TCL. Les auteurs précisent d'emblée qu'une telle simulation ne permet pas de faire une « prévision détaillée », mais de saisir des « ordres de grandeur ».

- **État de l'art sur l'élasticité de la demande aux variations de prix, sans point d'appui comparable sur un réseau gratuit de même taille.** Les auteurs expliquent d'abord comment mesurer l'élasticité de la demande en fonction des variations du prix du billet et proposent pour cela deux méthodes : une méthode pour anticiper l'évolution des flux sur le réseau, en fonction du prix des billets ; une seconde pour estimer l'évolution des dépenses de ménages en fonction du prix des transports.
 - L'élasticité de la demande de transport en fonction du prix a surtout été calculée dans des réseaux où la variation du prix, à la hausse ou à la baisse, est restée marginale. Par ailleurs, les auteurs notent que les personnes les plus captives aux transports sont celles dont la sensibilité au prix est la plus faible : paradoxalement, la baisse du prix a donc plutôt tendance à attirer des personnes qui ont le choix dans leurs modes de transport.
 - L'élasticité des dépenses de transport en fonction du prix des transports en commun est relativement faible. Pour les auteurs, la variation du prix des tc a davantage de chances d'attirer des usagers de modes doux que des automobilistes, pour qui cette donnée est une variable moins importante, par exemple, que le coût du stationnement, dans l'orientation de leurs choix du mode de transport.

Autrement dit, la variation du prix des tc n'est pas sans effet, mais ces effets sont hétérogènes lorsque la variation est marginale. Aucune étude n'ayant analysé les impacts comportementaux d'une transformation structurelle du prix des tc, les auteurs ne peuvent extrapoler les résultats ici présentés pour anticiper les effets de la gratuité sur le réseau étudié. D'autres modèles sont donc proposés.

- **Trois simulations différentes pour proposer des ordres de grandeur de la variation possible du niveau de fréquentation.** Objectif de la simulation : « savoir dans quelle mesure la gratuité se traduit par une hausse de la fréquentation des TCU et estimer la variation de part de marché des autres modes ». Autrement dit, savoir « si cette politique tarifaire génère une baisse du trafic routier » et poser la question de la congestion, voire de la saturation du réseau et dans quelle mesure. Pour y répondre, trois modèles sont utilisés. Ces modèles ne permettent pas de modifier la variable « coût du titre de transport », aussi les auteurs simulent-ils le passage à la gratuité en diminuant le temps de parcours en transport. Les résultats sont donc à manier avec « la plus grande prudence », de l'avis des auteurs eux-mêmes.
 - Plateforme MOSART (LAET) : Il s'agit d'étudier l'évolution du choix modal entre la voiture individuelle, les tc et les modes doux, en fonction de différentes variables.
 - Plus fort report modal vers les TC dans le centre de la zone agglomérée
 - Le report modal vers les tc a un impact plus fort sur les modes doux que sur l'usage de la voiture individuelle, car ce sont d'abord les usagers qui font des petits trajets qui sont attirés par les tc.
 - Ce modèle permet de montrer que les effets de la gratuité seraient importants sur la structure de l'offre, aux heures de pointe (risque de congestion).
 - Modèle MODEL Y (Grand Lyon, Sytral, Etat) : analyse complémentaire à celle de MOSART, modélisation réalisée sur les heures de pointe.
 - La part modale des tc augmente d'au moins 15%, mais que celle de la voiture diminue peu (entre -1 et -5%). L'accent est mis sur l'importance supérieure du report modal venu des modes doux, et l'importance jugée relative du report modal depuis l'automobile vers les tc.

- La demande en heure de pointes augmente fortement sur toutes les lignes, qui arriveraient à saturation.
- La gratuité aurait surtout un effet sur les déplacements inférieurs à 10km, à l'intérieur du centre-ville.
- Ce modèle montre lui aussi que la gratuité a un impact fort sur la fréquentation mais qu'en raison des prévisions de report modal relatives de la voiture vers les tc, cette mesure ne serait pas en adéquation avec les objectifs du PDU.
- Approches par la structure de la clientèle. Malgré les limites des modèles ne pouvant calculer les impacts de changements radicaux, malgré la faible comparabilité du réseau lyonnais avec les réseaux petits et moyens dans lesquels la gratuité est mise en œuvre, les auteurs formulent des hypothèses quant aux impacts possibles de la gratuité sur la structure des usagers du réseau TCL :
 - Les usagers réguliers, abonnés, constituent la majorité des usagers. Pour les auteurs « la gratuité n'aura aucun impact sur le comportement de déplacement des abonnés », elle ne constituerait qu'un gain de pouvoir d'achat pour eux sans modifier leurs déplacements. Ce gain profiterait surtout aux usagers les plus riches, qui paient leurs abonnements plus cher.
 - Les usagers occasionnels représentent 21% de la fréquentation du réseau. Pour les porteurs de tickets réguliers, les auteurs estiment que la gratuité changerait peu leur comportement et que leur croissance serait de 14,6%. Pour les porteurs de ticket occasionnels, soit ils changent peu leurs habitudes, soit ils utilisent davantage les transports, dans un « effet d'aubaine » passant de la marche à pieds au bus, pour leurs déplacements les plus courts. Si l'on considère que les porteurs de tickets se mettraient, avec la gratuité, à utiliser les tc pour leurs déplacements domicile-travail, alors leur fréquentation pourrait fortement augmenter.
 - Les porteurs de tickets sont en partie éligibles aux tarifications solidaires des abonnements, sans y accéder pour autant (non-recours). Cet aspect discriminant de la tarification sociale serait élué par la gratuité qui aurait, sur eux, « un effet fort quant à la fréquentation du réseau ».
 - Ces hypothèses reposent sur l'analyse des usages des abonnés et porteurs de tickets résident à Lyon, la question de l'augmentation de la fréquentation du réseau par les touristes et les voyageurs d'affaire reste, elle, en suspens.
- **Conclusion synthétique.** L'impact de la gratuité sur la fréquentation du réseau TCL est ainsi estimée entre 15% et 30%. Cet afflux nécessiterait un accroissement de l'offre pour éviter la congestion. Le report modal estimé conduit à envisager un report concernant les trajets les plus courts, et donc en partie déjà réalisés en modes doux. Cette estimation conduit les auteurs à questionner la pertinence de la gratuité, aux yeux des objectifs du PDU, de diminuer en priorité les déplacements en voiture individuelle.

La quatrième partie du rapport propose une modélisation de l'impact financier de la gratuité sur le réseau et sur les capacités de financement de Sytral. En introduction, les auteurs rappellent que la situation financière du réseau lyonnais est particulière, voire unique, puisque « le ratio R/D atteint à Lyon 60%, deux fois plus que la moyenne des grands réseaux français ». L'instauration de la gratuité est jugée d'emblée comme coûteuse, mais non impossible, les auteurs soulignant : « au risque de

surprendre, il ne serait pas impossible de trouver les fonds nécessaires, au prix toutefois de choix stratégiques qui méritent d'être discutés » (p.57). La quatrième partie du rapport s'ouvre donc sur une discussion politique des choix financiers de l'AOM, bien plus que sur une mise en question de la faisabilité financière de la mesure à Lyon.

- Simulation de l'impact financier de la gratuité

Le maintien de la structure de financement actuelle est souhaité par les auteurs, au nom du besoin premier de répondre à la stratégie de croissance du réseau.

- Modèles de simulation et scénarios de référence : il s'agit de calculer l'évolution du déficit d'exploitation à partir de l'évolution des dépenses d'exploitation induites et des recettes commerciales (en régime payant/gratuit). À partir de 6 variables identifiées, les auteurs définissent la formule de calcul du déficit du réseau. Ils en reconstituent l'évolution de 1995 à 2018 et, à partir là, projettent différents scénarios d'évolution du réseau à l'horizon 2030. Les prévisions proposées sont ainsi fondées sur une hausse du coût d'exploitation, reposant sur une augmentation de la fréquentation et donc des recettes, renforcée par la continuation de l'augmentation annuelle des tarifs. Cette prévision annonce un déficit stable (-1%) sur la période (p. 65).
- Impact de la gratuité, si elle était mise en place en 2019. Deux simulations sont proposées :
 - Augmentation de la fréquentation telle qu'estimée sans effet gratuité (+15%) : perte de recettes commerciales, augmentation du déficit, augmentation du nombre de voyage, congestion réseau importante. Un ajustement de l'offre à ce besoin nouveau entraînerait un nouvel accroissement du déficit. Déficit multiplié par 3,5 par rapport au scénario sans gratuité. → *cette simulation laisse de côté d'autres effets de la gratuité comme la réduction des coûts d'exploitation (vente et contrôle de titre) et l'augmentation des charges de TVA estimées (p.67).*
 - Augmentation de la fréquentation telle qu'estimée avec effet gratuité (+30%) : effets précédents amplifiés. Multiplication estimée du déficit par 4,1.
 - Les investissements nécessités pour décongestionner le réseau en cas de passage à la gratuité sont jugés néfastes pour le « cercle vertueux » du développement du réseau, car ils se feraient au détriment de l'investissement dans le développement et viendraient accroître le déficit à court terme.
- Comment réduire l'impact de la gratuité sur le besoin de financement ? D'autres scénarios sont ici envisagés pour tenter, en jouant sur d'autres variables, de simuler une limitation des effets de la gratuité sur le déficit. Pour limiter le déficit dans un régime gratuit, les auteurs estiment qu'il faudrait soit :
 - que la population diminue,
 - que l'offre devrait diminuer
 - que la dépense par agent diminue
 - que la productivité interne augmente

Ces différentes possibilités ne sont pas jugées réalistes, les auteurs concluant : « nous ne cautionnons en aucun cas les choix stratégiques que cela impliquerait » (p.73).

- En conclusion, les auteurs proposent différentes estimations de l'augmentation du coût d'exploitation lié à la perte des recettes commerciales et à l'ajustement du réseau aux chiffres estimés de la fréquentation dans un réseau gratuit, et de l'augmentation du déficit annuel. Selon eux, ces augmentations ne semblent pas impossibles à couvrir mais

remettraient en cause la politique actuelle de développement du réseau. C'est cet argument qui justifie l'opposition à la gratuité.

- Faire face au besoin de financement. Supprimer les recettes commerciales du SYTRAL (241 millions d'euros HT, 328), plusieurs solutions sont étudiées :
 - o Porter le VT à son maximum (2% au lieu de 1,85% = 30M€ en plus, c'est peu)
 - o Faire un emprunt (200M€)
 - o Augmenter la participation des collectivités territoriales de 100M€.

Ce dernier point aurait des conséquences sur les finances de la Métropole, que les auteurs imaginent. Il s'agirait essentiellement de réaffecter des ressources, d'augmenter les impôts locaux ou d'augmenter les contributions des communes. Ils en déduisent que « une telle décision politique doit être assumée par ses décideurs, pas par une autorité organisatrice comme le SYTRAL ».

Mais les auteurs concluent sur le constat que « la gratuité n'est pas, du point de vue financier, impossible à réaliser » (p. 79). Pour eux, la gratuité n'est pas un problème comptable mais fonctionnel, puisque la gratuité interromprait le « cercle vertueux » d'autofinancement de son développement par le SYTRAL. Pour les auteurs, l'augmentation des taxes nécessitée par l'éventuel passage à la gratuité n'est pas jugé portable politiquement par les auteurs (« Cela peut-il faire un programme électoral ou un plan de mandat ? »). Pour les auteurs, le passage à la gratuité représente une « fuite en avant » vers des dépenses qui reposeraient sur l'augmentation des taxes sur les entreprises, « devenues débiteurs via le VT d'un droit créance à la mobilité urbaine » (p. 80). Cette conclusion s'apparente à un positionnement politique qui déborde du seul cadre de la modélisation proposée par le groupe de chercheurs sollicités.

De manière générale, **les jugements sur la valeur des choix politiques réalisés sont omniprésents** dans le document, sans être nécessairement liés à la stricte analyse des données produites dans le cadre méthodologique mobilisé. **Autrement dit, on constate qu'une vision politique des choix économiques est embarquée dans l'analyse et en nourrit largement les conclusions.**

Dans une perspective résolument critique de la gratuité, la cinquième partie propose des alternatives à cette mesure politique. Cette partie s'inscrit dans un contexte pré-électoral et vise à suggérer aux candidats d'autres politiques de mobilité, afin de pouvoir s'insérer dans un débat marqué par la question de la tarification des transports en commun. La tarification de la route, la tarification solidaire des transports en commun et d'autres pistes de discrimination tarifaires sont explorées, à l'aune notamment des expériences menées dans plusieurs villes.

Conclusion générale. La gratuité apparaît « comme une mesure non pertinente, inutile socialement et dangereuse » pour l'avenir du Sytral, en ceci que les nouveaux clients qu'elle induirait viendraient principalement des modes doux (pertinence), qu'elle induirait un triplement du déficit à court terme (inutile) et qu'elle remettrait en cause le « cercle vertueux de développement de l'offre et de l'usage » (danger). Les auteurs estiment cependant qu'une refonte de la tarification solidaire est envisageable, et que l'augmentation de la fréquentation doit avant tout reposer sur l'amélioration du niveau de service et de la desserte du réseau.

Résumé du rapport du LIEPP

Le rapport intitulé « Étude sur le "gratuité" des transports en commun à Paris » est piloté par le Laboratoire Interdisciplinaire d'Évaluation des Politiques Publiques de Sciences Po Paris, en réponse à l'appel à l'évaluation de la Mairie de Paris lancé en mars 2018 dans le cadre d'une grande réflexion sur la gratuité des tc à Paris. Commandé par Emmanuel Grégoire, Jean-Louis Missika et Christophe Najdovski, adjoints à Anne Hidalgo, maire de Paris, le rapport de 79 pages (hors bibliographie) est remis en décembre 2018.

Auteurs :

- Quentin David, Maître de conférences en économie au LEM, Université de Lille, chercheur associé au LIEPP
- Matteo Del Fabbro, docteur en urban studies, chercheur associé au LIEPP,
- Paul Vertier, docteur en économie, chercheur associé au LIEPP

Objectif du rapport : réaliser une revue de la littérature sur les effets de la gratuité généralisée des transports sur la pression automobile à Paris, à partir de travaux d'économistes et de sociologues.

Nb. « le rapport s'intéresse à l'opportunité d'instaurer la gratuité dans les transports en commun en Ile-de-France » et ne distingue pas entre la ville de Paris et le reste du territoire francilien.

Le rapport est structuré en quatre parties qui, toutes, reposent sur l'analyse d'un état de la littérature sur différentes formes d'évaluation de la gratuité.

1. Les enjeux de la gratuité

Dans cette partie, les auteurs rappellent le cadre général d'une réflexion sur la gratuité des transports en commun : il s'agit avant tout de réfléchir aux politiques permettant d'inciter à l'usage des transports en commun, afin de diminuer la place de l'automobile dans les villes. D'autres enjeux de la gratuité sont rappelés et resitués dans une réflexion plus large sur les externalités produites d'une part par l'automobile (congestion, pollution, santé) et d'autre part sur les externalités des transports en commun (capacité à limiter la congestion automobile, à réduire la pollution de l'air, à augmenter l'activité économique d'un territoire). Ces externalités sont difficiles à évaluer précisément, et dans ce cadre, l'impact de la gratuité des tc sur l'environnement et l'économie reste difficile à appréhender voire, pour les auteurs, délicat à assurer. Ils proposent cependant, dans les parties suivantes, de se saisir de ces enjeux séparément, pour tenter d'identifier les moyens disponibles, dans la littérature, pour évaluer le rôle de la gratuité sur ces différents enjeux.

2. Qu'attendre d'une mesure de gratuité des transports en commun généralisée ?

Un état des lieux des travaux existants et des méthodes mobilisées pour étudier la gratuité est d'abord proposé. En introduction, les auteurs présentent la méthodologie de construction du corpus. Deux approches dominent la littérature sur le sujet : d'un côté, l'économie des transports, qui s'appuie essentiellement sur des simulations et de l'autre, la sociologie de l'action publique, qui s'appuie quant à elle sur l'étude d'expérimentations situées de la gratuité.

L'approche par l'économie des transports étant la plus développée, les auteurs déclinent ensuite les réflexions qu'elle propose pour étudier le rôle de la gratuité dans l'évolution du coût généralisé des transports. Le coût généralisé des transports permet d'abord de comprendre les coûts monétaires et non-monétaires liés à l'usage des différents modes de transport, et par suite d'analyser les choix modaux faits par les individus pour leur mobilité (dans le cadre d'un calcul rationnel coûts/avantages). Dans le cadre d'une analyse s'appuyant sur le coût généralisé des transports, la seule variable monétaire semble jouer un rôle relativement marginal dans le choix modal des individus. D'autres variables, plus lourdes,

pèsent également : le motif du trajet, les caractéristiques des individus, les conditions de trajet (fiabilité, confort), la valeur attribuée au temps de trajet en fonction du mode choisi. Prenant appui sur plusieurs études, les auteurs concluent que « le coût monétaire des transports représente une partie relativement faible des coûts généralisés » - a fortiori dans le cas parisien.

À partir de là, ils s'interrogent sur les méthodes de fixation des prix du transport en commun. Si toutes les études citées s'accordent globalement sur l'idée qu'il est nécessaire de subventionner les tc, la tarification des tc ne représente qu'une solution secondaire lorsque l'on souhaite s'attacher à diminuer la place de l'automobile en ville. À ce titre, « chaque mode de transport devrait être tarifé de sorte à ce que son coût marginal privé corresponde à son coût marginal social », autrement dit la tarification devrait promouvoir les externalités positives grâce à la subvention du mode, mais réduire les externalités négatives en taxant l'utilisation des modes qui alimentent le plus la congestion, la pollution et les accidents. Dans cette perspective, les auteurs estiment que dans un cas où l'usage de l'automobile est sous-tarifé (très subventionné), l'usage du bus devrait l'être encore plus (davantage de subventions aux bus qu'aux automobiles). Néanmoins, une forte subvention des tc peut également être source d'externalités négatives telles que la congestion des routes, la saturation des réseaux, la pollution. Autrement dit, pour socialiser le coût des externalités négatives d'une forte subvention des transports en commun, l'infrastructure qui les porte, le réseau, doit être suffisamment solide.

Dans le cas parisien en particulier, « en l'absence d'une tarification efficace de l'automobile, des subventions élevées pour les transports en commun pourraient être efficaces si elles avaient un impact suffisant sur le report modal. » Plusieurs risques sont identifiés en cas de passage à la gratuité du réseau parisien : la saturation des transports, la difficile absorption des coûts supplémentaires d'exploitation liée à la construction du Grand Paris Express. Les effets peuvent par ailleurs être identifiés selon des temporalités différentes :

- À court terme, la réduction des coûts monétaires des tc pourraient augmenter leur attractivité, même s'il n'en résulterait qu'un faible report modal depuis l'automobile ;
- À moyen terme, un certain report modal de l'automobile pourrait être observé, entraînant une diminution de la congestion automobile et une saturation des transports en commun et ainsi, « une partie du gain de coût généralisé associé au passage à la gratuité pour l'utilisateur des transports publics sera compensée par la hausse de leur saturation » ;
- À long terme, l'augmentation de l'attractivité de la ville pourrait contribuer à une augmentation des loyers ou à une croissance plus forte de la population, et de nouveau à des formes de saturation du réseau.

Après avoir listé ces conjectures, les auteurs rappellent néanmoins que « la quantification précise de ces effets est très difficile à mettre en œuvre. »

3. Que nous enseignent les études de cas ?

Dans cette partie, les auteurs s'appuient sur les travaux de sociologie de l'action publique ayant étudié des cas concrets de passage à la gratuité dans plusieurs villes européennes et américaines.

Dans une première approche, les auteurs constatent que les changements de tarification des tc ont peu d'effets sur le report modal, autrement dit que la demande de transport est inélastique. Ils s'appuient pour cela sur l'étude des variations tarifaires réalisées dans plusieurs réseaux, et notamment à Paris après l'uniformisation des tarifs du pass Navigo : la fréquentation des transports réagit moins que proportionnellement à la baisse des prix. En revanche, l'élasticité est forte sur la route, où « la variation des prix de l'automobile semble affecter sensiblement la fréquentation des transports en commun ».

Autrement dit, pour inciter les usagers à délaisser leur automobile pour aller vers les transports, une augmentation du coût monétaire de la voiture semble plus efficace qu'une baisse du coût monétaire des transports publics. Les études qui permettent d'arriver à ces conclusions restent, cependant, relativement parcellaires et ne se concentrent que sur la variable monétaire d'un coût généralisé qui, lui, repose sur de plus nombreuses variables.

L'évaluation de l'effet des prix des transports en commun sur le report modal n'a été analysé que sous l'angle de simulations qui, d'un cas d'étude à l'autre, reposent sur des modèles calibrés différemment. Après avoir examiné ces simulations, les auteurs constatent que les recommandations qui en découlent conduisent à des résultats contradictoires. Précisément, les auteurs de cette synthèse défendent l'idée que le prix optimal des transports en commun dépend en fait de la tarification de l'automobile, mais aussi des différences tarifaires envisageables sur un réseau en fonction des heures creuses/de pointe, et en fonction de la tarification du stationnement sur le territoire. S'appuyant sur des études menées à Bruxelles, Sousse, Londres, Santiago ou Stockholm, les auteurs soulignent l'inévitable imbrication d'une politique tarifaire sur les transports avec d'autres mesures de contrainte comme la construction de lignes en site propre, la tarification de l'automobile, ou l'évolution de la fréquence des transports publics. Autrement dit, il semble difficile de dégager, à partir de ces études, un principe de « tarification optimale » des transports en commun dont les effets sur le report modal serait indubitables : « Si la plupart des études s'accordent sur l'importance de subventionner les transports en commun, les résultats divergent en termes de proportion optimale » (p. 48).

Les auteurs reviennent ensuite plus précisément sur résultats des études sur Paris, réalisées par Kilani (2014), et de Palma (2017). Ils retiennent de ces simulations économiques plusieurs enseignements généraux. D'abord, si la tarification de l'automobile est jugée insuffisante, alors la subvention élevée des transports en commun en heures de pointe est justifiée. À l'inverse, si la tarification automobile est optimale, la réduction du tarif des tc semble moins efficace. Ensuite, si la baisse des tarifs entraîne une hausse de la fréquentation, la mesure ne sera efficace que si le réseau est en mesure d'absorber cette hausse et d'éviter la saturation. La variation des tarifs peut d'ailleurs être calculée en fonction des heures de saturation du réseau. Enfin, les effets redistributifs des politiques de tarification des transports restent dans l'angle mort des études synthétisées par les auteurs.

Dans la perspective de la sociologie de l'action publique, les auteurs reviennent dans une dernière sous-partie sur les enjeux politiques de la gratuité, sa place dans les agendas locaux, ses effets attendus et réels. Comparant les justifications politiques mobilisées aux États-Unis et en Europe pour défendre la gratuité, les auteurs montrent que les arguments environnementaux sont plus présents en Europe, alors que l'argument économique irrigue davantage les discours politiques outre-Atlantique (réduire les coûts du guichet et des contrôles, augmenter l'attractivité des centre). Une dernière approche de la gratuité l'ancre dans un argumentaire sociale et redistributif, la mesure devenant alors « emblématique d'un combat pour un droit à la mobilité » (p.54). Dans tous les cas, il semble difficile pour les évaluateurs de la gratuité d'en distinguer les effets directs et indirects.

Se concentrant ensuite sur quelques cas européens, les auteurs du rapport identifient la place de la gratuité dans les agendas politiques locaux d'Aubagne (France), Templin (Allemagne), Hasselt (Belgique), Talinn (Estonie) et Dunkerque (France). Alors que les arguments redistributifs sont au cœur du discours des élus communistes qui ont initialement porté la gratuité à Aubagne, ce sont davantage les enjeux environnementaux qui orientent le choix des élus socialistes de Templin et Hasselt, vile dans laquelle la gratuité est accompagnée d'une amélioration du réseau et de mesures pour limiter le trafic routier. À Talinn et Dunkerque, l'agenda local du développement durable est mobilisé, mais la mesure est aussi envisagée comme un moyen de redonner du poids et de l'attractivité à la ville-centre, dans un contexte de déclin démographique et de concurrence territoriale avec les communes voisines. La

traduction des trois enjeux attendus de la gratuité dans ses effets attendus est présentée synthétiquement par les auteurs du rapport :

- Inscrire la gratuité à l'agenda redistributif induirait un ralentissement de la croissance du taux de motorisation privée,
- Inscrire la gratuité à l'agenda du développement durable induirait un report modal de la voiture privée vers les tc,
- Inscrire la gratuité à l'agenda de la compétition territoriale induirait l'attraction de nouveaux résidents ou consommateurs dans la ville.

L'évaluation des effets réels de la gratuité dans les cas étudiés en Europe reste en partie muette sur la réalisation de ces attentes. Le manque d'études sur les pratiques quotidiennes de mobilité des habitants ne permet pas, en particulier, de savoir si à Talinn la gratuité a bénéficié aux résidents des quartiers les moins favorisés. La méconnaissance de la fréquentation des tc en fonction du montant total de kilomètres parcourus par ou des motivations des pratiques de mobilité rend par ailleurs difficile l'analyse des changements modaux dans les villes étudiées. Sur ce point cependant, à Templin le report modal observé est minimal. Quant à la compétition territoriale, les auteurs soulignent que si la gratuité a pu jouer sur le ralentissement de la périurbanisation à Talinn, elle s'appuie à Aubagne sur l'augmentation de la population agglomérée et, par suite, du versement transport des entreprises du territoire. Ces deux exemples permettent d'affirmer que « la gratuité dans les transports semble donc renforcer l'attractivité territoriale déjà relativement élevée et ne constitue pas un moyen de compétition directe entre unités administratives » (p. 60).

4. Quelles mesures alternatives pour réduire la pression automobile ?

Dans cette dernière partie, les auteurs étudient la pertinence relative d'autres mesures politiques pour réduire, à Paris, la pression automobile :

- Tarification de l'automobile et des transports en commun
- Tarification du pétrole
- Péages urbains (différentes expériences étudiées en détails)
- La tarification des places de parking
- Les autres solutions complémentaires : le covoiturage, la limitation de circulation, la promotion du vélo.

L'ensemble de ces mesures sont proposées aux commanditaires de l'étude comme autant d'alternatives au choix, jugé inefficace, de la gratuité des tc pour réduire la place de l'automobile en Île-de-France.

Conclusions.

Ce rapport est avant tout une revue détaillée de la littérature sur l'évaluation des politiques de gratuité dans le monde. Il rend compte des principaux enseignements d'une approche par l'économie des transports, qui « suggère que la gratuité dans les tc à Paris ne devrait pas déboucher sur un report modal important depuis la voiture », comparablement aux résultats observés dans d'autres villes qui ont expérimenté la gratuité. Les auteurs rappellent en conclusion les effets attendus à court, moyen et long terme de la gratuité :

- À court terme, une hausse de la fréquentation des tc
- À moyen terme, un « certain report modal depuis la voiture », mais qui ne serait pas « significatif » et aurait surtout pour conséquence de renforcer la saturation du réseau de tc,

- À long terme, de façon plus incertaine, la possibilité d'un renforcement de l'attractivité de la ville, une croissance de la population parisienne renforcée et l'augmentation des prix du loyer et de la congestion du réseau.

L'impact budgétaire de la mesure n'est pas étudié dans ce rapport, mais les résultats d'un rapport de 2018 sont rappelés, évaluant le coût de la gratuité à 2,5 milliards d'euros – sans compter les coûts liés à la construction du Grand Paris Express et à son futur coût d'exploitation. En somme, les auteurs soulignent ici rapidement le fait que la gratuité contribuerait à alourdir le coût des tc pour les autorités publiques.

Au final, le principal apport de cette étude réside dans la réflexion proposée sur l'optimisation de la tarification relative des différents modes de transport en commun. Si la tarification actuelle des tc en Île-de-France n'est pas optimale, celle de l'automobile l'est encore moins, si l'on considère comme le font les auteurs que « chaque mode de transport devrait être tarifé à son coût marginal social. » Ainsi, pour eux, **« la réduction de la pression automobile passe nécessairement par un changement du coût relatif des différents modes de transport. Un tel changement implique de penser la tarification des transports en commun et de l'automobile conjointement »**. Ils insistent, enfin, sur la nécessité de penser d'autres types de mesures en complément des politiques tarifaires, comme l'évolution de l'espace consacré à chaque mode, les usages des modes doux ou l'autopartage.

Retranscription de l'entretien avec Bruno Faivre d'Arcier (LAET)

Mercredi 27 janvier 2021, durée : 1h20.

[>Julie_Vaslin]: Présentation du contexte de l'entretien. (jusqu'à 4'08)

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: D'accord, oui parce que le principal problème de la gratuité, c'est quels sont les objectifs poursuivis quoi. Et ça souvent, malheureusement, les élus, en bons français, ne quantifient jamais leurs objectifs d'une manière précise. et j'ai travaillé là pour le comité scientifique de l'évaluation des politiques publiques de la Région Rhône-Alpes et je travaillais sur différentes politiques, y compris sur le domaine culturel par exemple et c'était très difficile d'expliquer aux élus : "mais qu'est-ce que vous voulez évaluer, ça dépend des objectifs que vous aviez !" parce que la plupart du temps, les objectifs sont complètement flous. Et puis ensuite, ils sont surpris de voir que ça ne donne pas exactement ce qu'ils avaient prévu quoi (rires) .

[>Julie_Vaslin]: Oui. Alors justement c'est un peu ce travail-là que vous avez fait sur la gratuité mais que vous faites aussi en général que j'aimerais documenter. Peut-être est-ce que vous seriez d'accord, d'une part pour que j'enregistre notre échange ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Oui, pas de problème.

[>Julie_Vaslin]: ça reste pour moi, hein. Et puis, ben peut-être vous présenter, me présenter votre métier et la place de l'évaluation des politiques publiques dans votre métier, avant de parler du rapport lui-même.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: D'accord. Bon. Alors ben moi si vous voulez, j'ai une carrière un peu particulière, parce qu'au départ, je suis ingénieur, j'ai fait l'école centrale à Paris. J'ai d'abord travaillé en bureau d'études et puis ensuite, j'ai été recruté à l'institut de recherche des transports qui, depuis, est devenu l'INREPS, puis l'IFFSTAR et maintenant fait partie de Gustave Eiffel. Donc qui est, en gros, qui était le centre de recherches du ministère. Et je ne suis venu à Lyon qu'en 1984 dans le cadre d'une convention de partenariat avec le LAET et j'ai été recruté comme professeur en 1999. Et donc dans ce cadre-là, j'encadrais des doctorants et je pilotais un master spécialisé dans les transports urbains et régionaux de personnes, le master TURP, qui est assez bien connu dans la profession, en tout cas des transporteurs. Voilà, donc moi mes travaux ont toujours porté sur la question de l'évaluation des politiques de déplacement et de mobilité en ville. Donc ça fait fort longtemps que j'étudie cette question sous divers angles. Et bon, j'ai fait un doctorat en économie des transports. J'ai été recruté comme professeur en urbanisme. Donc vous voyez, j'ai un profil un petit peu particulier puisque j'ai des échanges un petit peu dans tous les sens avec diverses personnes. Une seconde (il parle à quelqu'un d'autre) . Donc j'ai tendance à me définir maintenant comme « transportologue ». Donc ça veut dire un peu tout et n'importe quoi, donc ça veut dire que c'est une approche qui est forcément pluridisciplinaire. J'ai travaillé sur l'évaluation des infrastructures de transport à travers du calcul économique public, des méthodes un peu traditionnelles. Mais j'ai travaillé aussi beaucoup sur la psychosociologie des comportements de déplacements et bien entendu sur les politiques publiques en tant que telles, au niveau des différentes agglomérations françaises, enfin sauf Paris puisque Paris est un cas particulier de toute façon. En termes d'échelle, de taille, de tout ce que vous voulez quoi. Donc je connais plus la Province que Paris. Voilà, ça vous donne une idée un peu ?

[>Julie_Vaslin]: Merci, c'est parfait. Et donc la place de l'évaluation des politiques publiques et des politiques de transport en commun en particulier dans votre métier, vous la définissez comment ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Ben elle est relativement centrale, hein. Parce que j'ai principalement fait ma carrière sur ces questions-là, donc en travaillant sur notamment les questions de changement modal, pour inciter éventuellement les gens à... les villes à développer des politiques de mobilité durable.

[>Julie_Vaslin]: Oui, d'accord. Donc en 2019, vous rendez un rapport, une étude "Réflexion sur les enjeux de la gratuité pour le réseau TCL", qui a été commandée par la SYTRAL. Est-ce que vous pouvez me raconter quelle est la genèse de cette étude ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Attendez une seconde (il parle à d'autres). Excusez-moi, j'ai des visites parce que je suis en train de vendre ma maison (rire). Oui. Alors (soupir) , si vous voulez, que ce soit recherche ou enseignement, comme on est basé sur Lyon, on travaille beaucoup sur le Sytral bien entendu, et avec l'opérateur lyonnais Keolis Lyon, et donc on connaît bien les gens depuis longtemps, donc on avait des relations de confiance qui étaient établies depuis pas mal d'années, notamment avec le directeur général de Sytral de l'époque, Raymond Deschamps, que je connais très bien. Et on partageait beaucoup de choses, en tout cas sur les politiques publiques et la façon de les mener et notamment sur la question du développement du réseau de transports collectifs. Donc ça, ça explique si vous voulez, ces relations de confiance expliquent qu'un jour Raymond Deschamps m'a appelé en disant : "voilà, on aurait besoin d'une étude sur la gratuité du réseau lyonnais". Donc ça s'est fait dans le contexte un peu identique à celui de la ville de Paris, enfin de la Région Ile-de-France, puisque c'était en gros l'idée (soupir) , comment dire ? La gratuité va devenir un thème des municipales, donc il faut qu'on ait des arguments pour répondre sur éventuellement le débat public qui pourrait avoir lieu : qu'est-ce que la gratuité ferait sur le réseau lyonnais ? Qu'est-ce que ça changerait ? Donc leur optique était d'avoir en gros une estimation des impacts potentiels, notamment dans un contexte particulier, je ne sais pas vous connaissez bien le réseau lyonnais, le réseau lyonnais est le réseau qui en France avait la meilleure situation financière. Notamment avec un ratio recettes/dépenses d'exploitation qui atteignait les 60%, ce qui est extrêmement rare en France. Alors tout ça, par une visée politique mais aussi partagée notamment par le directeur général de Sytral, monsieur Deschamps, qui était de dire "si on a un ratio recettes/dépenses relativement important, on ne consomme pas tout le versement transport à couvrir les déficits, on peut l'utiliser pour l'investissement et donc on peut développer le réseau parce que fondamentalement, ce qui attirera la clientèle, c'est le développement du réseau". Donc vous comprenez que dans ce contexte, pour lui la gratuité était une absurdité ?

[>Julie_Vaslin]: Oui.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Donc c'est un choix, mais qui était je pense partagé par la plupart des élus lyonnais. parce que le comité syndical de Sytral, qui a des représentants de toutes les communes etc., et qui pilote le réseau urbain et maintenant d'autres réseaux d'ailleurs, puisqu'il couvre aussi le Département, c'est une exception à la loi, ils sont dans un contexte où très clairement, bon ils étaient assez fiers de leurs résultats en termes de fréquentation, de développement du réseau, et ils souhaitaient continuer cette politique d'investissement. Donc pour vous donner une idée, c'est un réseau qui avait retrouvé une capacité d'auto-financement sur ces trois quatre dernières années.

[>Julie_Vaslin]: Oui, c'est ce qu'on voit bien dans le rapport.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Voilà. Donc ils étaient un petit peu affolés par cette idée de gratuité qui allait remettre en cause ce qu'on a appelé dans notre rapport d'ailleurs le "cercle vertueux" qu'ils avaient réussi à reconstruire et qui était un modèle du genre et qui est unique en France. Donc vous voyez, c'est un contexte très particulier où leur but, c'était de dire : "il faut qu'on ait des arguments si des gens veulent la gratuité. Il faut qu'on leur montre que c'est pas forcément la meilleure chose". Bon, ce qui était mon avis personnel aussi, hein. Je partageais cette opinion. Donc l'idée, c'était de montrer qu'on pouvait faire mieux que la gratuité (rires) .

[>Julie_Vaslin]: Oui, parce que si ce cercle vertueux était bien établi au Sytral, quel était l'intérêt pour eux d'avoir une étude en plus ? Pour démontrer que la gratuité changerait le modèle financier et donc casserait ce cercle vertueux, en quoi est-ce qu'une étude scientifique d'une centaine de pages vient apporter des éléments nouveaux pour eux ? Ou quels éléments nouveaux est-ce qu'ils cherchaient à travers cette étude ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Essentiellement du chiffre. C'est-à-dire de quantifier. Ils voulaient à la fois l'impact que ça aurait sur le déficit et les impacts attendus en matière de transfert modal. Puisque l'un des arguments avancés sur la gratuité, c'est de dire que ça allait inciter les gens à utiliser les transports en commun. Bon, ce qui à mon avis est une erreur fondamentale. Si vous voulez, la mobilité c'est pas comme l'achat de cacahuètes, c'est pas parce que vous baissez les prix que les gens en consomment plus. C'est pas lié à ça, la mobilité elle est dépendante de vos déplacements et de la qualité de l'offre, et vous avez des choix entre différents modes de transport pour un certain nombre de personnes. Vous avez des gens dépendants, qui sont captifs, et vous en avez beaucoup dans le cas lyonnais qui ne sont pas captifs. Donc si cest gens-là décident de se rabattre sur les transports en commun, c'est le résultat aussi de toute la politique du plan de déplacements urbains qui avait été initié dès les années 2000 par laquelle le choix avait été fait de pénaliser l'usage de la voiture en ville, en réduisant la vitesse, en réduisant les capacités de stationnement, et en développant des transports en commun en site propre qui sont plus attractifs. Et donc on était dans un mouvement où, justement, le transfert modal pouvait se faire.

[>Julie_Vaslin]: Bien sûr. Alors...

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Mais il ne s'agissait toujours pas, sur le transfert modal... je veux dire bon, si vous choisissez de faire de la gratuité, vous pouvez dire "oui, il va y avoir des gens qui vont utiliser plus les transports en commun parce que c'est un effet d'aubaine, vu que c'est gratuit", mais les gens ne vont pas changer radicalement leur condition parce que si vous mettez vingt minutes pour aller en voiture à votre travail et que vous avez un bus gratuit mais qu'il met une heure, les gens ne vont pas changer, vous voyez ? Donc l'idée, c'était de quantifier quel serait l'impact sur la fréquentation et notamment le risque d'être obligé d'augmenter les capacités de production du réseau. Même s'il y avait un afflux important, avec des gens qui utiliseraient plus les transports en commun, donc il faudrait renforcer les fréquences, ce qui est encore un coût supplémentaire pour le réseau.

[>Julie_Vaslin]: Alors justement, dans ce contexte de l'étude qui s'éclaircit très bien à l'aune de ce que vous venez de me dire, comment est-ce que vous avez, avec votre équipe puisque vous êtes cinq auteurs je crois ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Oui

[>Julie_Vaslin]: Comment avez-vous choisi et mis en oeuvre la méthodologie pour répondre à ces deux questions de l'impact sur le déficit et sur le transfert modal ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Ben si vous voulez, un peu à la demande de Sytral, on a fait une première partie qui portait sur les résultats des réseaux déjà gratuits, parce que ça les intéressait de voir ce qui se passait, y compris financièrement. De voir si ça augmentait beaucoup le déficit et comment ces réseaux finançaient. Sachant qu'on est dans la plupart des cas sur des petits réseaux, donc qui ne sont pas comparables avec le cas lyonnais, hein, qui est quand même un énorme réseau, c'est le deuxième réseau après l'Ile de France, donc forcément, c'est... c'est pas comparable avec Libourne ou Châteauroux. Mais voyant que des villes de la taille de Niort ou de Dunkerque se mettaient à faire de la gratuité, ben forcément ça interroge et ils voulaient avoir quelques résultats, sauf que sur Dunkerque, ça venait de se faire, donc il n'y avait pas encore de chiffres publiés de manière scientifique, vérifiable etc. Donc la première partie, ça a été sur cet élément-là. La deuxième partie, elle était plus focalisée sur quel serait le report modal potentiel, donc pour ça, on a travaillé nous-mêmes avec un modèle que nous avons,

dans lequel on a essayé de simuler quel serait l'impact de la gratuité sur le coût généralisé de déplacement des personnes et donc regarder ensuite quel serait l'impact sur les différentes liaisons. Et puis comme la Métropole dispose maintenant d'un modèle multimodal qui venait d'être justement validé et calibré, on a pu demander à Egis, le bureau d'études qui pilotait ça, de nous faire quelques simulations à partir de leur modèle. Pour comparer.

[>Julie_Vaslin]: Oui.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Et les résultats avec le nôtre étaient relativement proches. C'est l'intérêt pour les élus, de spatialiser la chose. C'est-à-dire de voir si cet impact serait plus sur les banlieues, plus sur le centre-ville, est-ce que ça allait impacter certains quartiers plus que d'autres ? Notamment toujours dans cette idée : est-ce qu'il faut augmenter la capacité en cas de gratuité ? Voilà. Et donc le modèle a montré très clairement, une chose à laquelle on s'attendait, c'est que il y aurait un impact positif. Alors comme les estimations sont complexes à faire, nous l'avons estimé entre 15 et 30% d'augmentation de la clientèle, en voyages. Mais très vite, on s'est aperçu que le report modal n'était pas de la voiture mais principalement de la marche à pieds ou du vélo. Et donc pour les élus, là c'était très clair, c'était contradictoire avec les objectifs de leur plan de déplacements urbains. Qui était de favoriser la marche et le vélo, et pas de voir les gens qui utilisaient la marche et le vélo basculer sur les transports en commun. Donc pour eux, si vous voulez, par rapport aux objectifs politiques affichés et validés dans le PDU, la gratuité est une mauvaise mesure d'une certaine manière, vous voyez ? Donc ça pour le débat politique, c'était un élément important pour eux.

[>Julie_Vaslin]: Oui. Alors il y a une question que je me suis posée en lisant votre rapport un peu en béotienne, parce que j'ai pas du tout l'habitude des modélisations, c'est que pour évaluer si j'ai bien compris l'impact de la gratuité sur le coût généralisé, vous avez fait bouger la variable du temps de déplacement puisque la variable tarifaire ne permettait pas de prendre en compte une telle modification, c'est bien ça ? Comment se fait ce choix de changer le critère, enfin de passer sur un autre critère pour en évaluer un premier ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Alors tout simplement, parce que comment simuler une gratuité ? Si vous voulez, les modèles sont calés sur ce qu'on appelle des "coûts généralisés de déplacement", c'est-à-dire que le coût généralisé, c'est le prix que vous payez plus le coût lié à la durée de votre déplacement, avec une valeur du temps représentative du temps que vous passez pendant le déplacement. D'accord ?

[>Julie_Vaslin]: Oui

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Donc ça, c'est utilisé pour la voiture, pour la marche à pieds, pour le vélo, pour les transports en commun. Et donc supprimer la tarification en tant que telle, ne représenterait pas, pour nous, si vous voulez, un impact significatif compte tenu des coûts généralisés existants entre les différents modes. hein ? Le coût généralisé en voiture, bon de toute façon, vous faites les calculs même sur un coin de table, c'est facile, vous vous apercevrez que si vous faites tous vos déplacements en voiture pour aller au boulot, toute la semaine etc., ça vous revient à 300 ou 400€ par mois à peu près, vous voyez ?

[>Julie_Vaslin]: Hmm

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Bon. Le coût de l'abonnement de transports en commun, à Lyon il est assez élevé puisqu'il est à un peu plus de 60 euros. Mais remboursé à 50% par l'employeur, ça vous fait ce qu'on avait mis dans le rapport d'ailleurs, ça vous coûte à peu près 1€ par jour en termes de coût. Donc c'est pas la variable principale. Donc pour simuler, si vous voulez, cette baisse de coût, cet avantage relatif, si on supprimait simplement le prix, ça ne changeait rien. ça n'avait aucun impact sur le report modal.

[>Julie_Vaslin]: ça ne permettait pas de traduire la radicalité du changement ? si je comprends bien ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Voilà. C'est pour ça qu'on a cherché une vision un peu différente si vous voulez, qui était de dire : "après tout, si vous faites la gratuité et que vous augmentez les fréquences, ben les fréquences ça réduit aussi le coût généralisé du déplacement", donc on va simuler par cet effet-là.

[>Julie_Vaslin]: Donc en faisant ce choix-là pour simuler la gratuité, vous estimez déjà qu'elle a un impact supérieur à la seule réduction des coûts ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Ben il y a un aspect symbolique si vous voulez. Mais quand quelqu'un est abonné et à Lyon on a une très forte proportion d'abonnés au réseau, la gratuité, une fois que vous êtes abonné, tous les déplacements sont gratuits : vous allez payer une fois par mois et donc ça ne change pas vos comportements. Voilà, donc c'était le moyen d'arriver si vous voulez, un petit peu à donner une impression sur l'avantage disons donné aux usagers de ne pas payer quoi.

[>Julie_Vaslin]: Hmm. Je comprends bien.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Si vous voulez, beaucoup des modèles d'ailleurs utilisant les transports en commun sont jamais calculés en coût généralisé, ils sont calculés en temps généralisé même. Parce que comme les prix sont fixes, ne dépendent pas de la distance, on est obligé de mesurer ça plutôt par le temps passé dans les transports en commun que par son coût.

[>Julie_Vaslin]: Donc finalement, de manière plus générale, l'estimation enfin la traduction d'une mesure politique en termes de modifications du temps de déplacements, c'est quelque chose que vous faites dans d'autres évaluations ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Oui ! En général si vous voulez, chaque... quand vous faites des investissements de transport, l'objectif est toujours de réduire le temps de parcours. Donc c'est à cette variable que les gens sont sensibles. Comme je vous disais, les gens vont comparer le temps qu'ils mettent en voiture, le temps qu'ils mettent en transports en commun. La voiture, ils se rendent bien compte qu'il y a un coût, mais il y a du confort, après il y a la question de la contrainte de stationnement qui peut jouer, et donc c'est surtout par le différentiel de temps qu'on peut réussir à représenter les comportements des personnes.

[>Julie_Vaslin]: Oui. et ensuite, il y a une quatrième partie sur l'impact financier. Là, comment vous avez procédé ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Alors sur l'impact financier, on avait construit un modèle de financement, qui nous permettait... qui est un modèle, comment dire ? qui est élaboré sur les vingt dernières années sur le réseau, donc on a toutes les tendances d'évolution de long terme et à partir de ce modèle, on peut mettre en évidence si vous voulez une baisse des recettes, avec éventuellement un accroissement de demandes sur le réseau. Donc on peut mesurer l'évolution du coût d'exploitation et on peut, à partir de là, apprécier je dirais la marge de financement dont disposerait la collectivité pour continuer son investissement.

[>Julie_Vaslin]: Oui. Et donc ça, finalement, c'est un travail, des évaluations classiques que vous faites sur les réseaux en général ? Transformation des modes et des conséquences financières.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Oui.

[>Julie_Vaslin]: Donc quelle est la spécificité d'une évaluation sur la gratuité ? Quand on réalise ce travail-là, qui est en fait votre travail quotidien ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Ben la spécificité, si vous voulez, c'est vrai que sur l'estimation de la variation de clientèle, on est embêté parce qu'on est obligé de travailler sur un modèle multimodal et

bon, les modèles multimodaux qui existent sont calés d'une certaine façon. Donc comme je vous ai dit, on ne peut pas simuler une gratuité, comme ça, d'un coup. On ne peut le faire qu'à travers la variation de temps généralisé. Après, sur le reste, sur l'évaluation financière des impacts sur le réseau, là il n'y a pas vraiment de difficulté. Il suffit de simuler une baisse de recettes et de voir ce que ça donne. Mais l'intérêt du modèle qu'on avait, vous avez dû voir les graphiques, c'est qu'il nous permet aussi de faire des projections sur plus long terme, pour voir quelle va être l'évolution du déficit, non seulement maintenant mais dans trente ans. En supposant que l'on conduit une politique identique, en continuant l'investissement, l'accroissement de l'offre chaque année etc. Pour suivre la demande. Donc c'est de cette façon-là qu'on arrive à peu près à mesurer, enfin bon il n'y a pas vraiment de difficulté pour mesurer cet impact financier. La difficulté, la seule qu'on ait à côté, ben on n'a pas prévu la Covid, c'est évident. et le rendement du versement mobilité, ben c'est pareil on ne peut pas le prévoir non plus, compte tenu de l'impact actuel sur les taxes, vu que l'Etat a permis aux entreprises de ne pas payer forcément le versement transport... ou bien, vous avez des pertes d'emploi donc des pertes de rendement du versement transport, des choses comme ça. ça, c'est plus des impacts de crise économique classique.

[>Julie_Vaslin]: Oui, qui sont contextuels par rapport au...

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Oui, et puis là, il y a eu une telle chute de fréquentation dans les réseaux qu'il faudrait qu'on réactualise toutes nos données pour calculer les choses en fonction du contexte actuel. Mais ça, quand on a fait l'étude, on n'était pas encore dans ce contexte-là.

[>Julie_Vaslin]: J'aimerais revenir juste sur cette question de la multimodalité et de la conclusion à laquelle vous arrivez que la gratuité aurait surtout un impact sur les modes doux, les modes actifs

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: oui

[>Julie_Vaslin]: Si j'ai bien compris, c'est lié à la durée des trajets qui sont impactés par le passage à la gratuité, c'est-à-dire qu'elle aurait plus un effet sur les petits trajets, et donc à fortiori, ceux qu'on réalise à pieds ou à vélo ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: euh oui, parce que si vous voulez... non mais c'est lié. Quand vous êtes sur des trajets courts dans le centre-ville, si vous voulez, où les gens vont éventuellement se dire "ohlala je vais pas payer un ticket de transport en commun parce que j'ai 500m à faire", les gens vont à pieds et éventuellement, ben là si vous avez le bus gratuit, effectivement il y a un risque d'opportunisme. De se dire "ben tiens, le bus passe à côté, je monte dedans". Bon, ce qui en termes de comportement de mobilité durable est un peu aberrant, parce que la marche est très bonne pour la santé et si les gens on les envoie assis dans les bus, ben c'est pas mieux. Donc là, on sait que sur les petits trajets, on s'appuie si vous voulez sur les statistiques existantes de choix modal en fonction de la distance des déplacements, et donc on peut apprécier, notamment dans les trajets de centre-ville, qu'est-ce qui risque de se passer en termes de compétitivité. Bon, plutôt que de faire le trajet à pieds, si vous avez le bus qui passe à côté qui est gratuit, bon vous montez dedans. Donc on peut estimer effectivement que les reports se font plutôt là-dessus. Sur les deux-roues, si vous voulez, c'est pareil. C'est là aussi en fonction des distances, on sait que sur les déplacements de 2-3 km, le deux-roues est très utilisé et pratique. Si vous avez 20 km à faire en vélo tous les jours pour aller au travail, ça ne se passe pas de la même manière pour la plupart des gens. Je sais bien qu'il y a des fans de vélo qui, aujourd'hui, nous disent que tout le monde finira par être à vélo, bon j'ai un petit doute quand même sur ce comportement-là, notamment les jours où il pleut, même si on a des expériences à Copenhague qui nous montrent que ça peut se faire. Il y a beaucoup de pays où le vélo est beaucoup plus utilisé que chez nous. Donc nous, on s'appuie toujours sur les comportements passés pour essayer de faire une projection pour comprendre ce qui changerait pour les comportements à venir. Et c'est par ce biais-là qu'on arrive à peu près à estimer, via les modèles, le taux de report modal qui pourrait se faire entre les différents modes.

[>Julie_Vaslin]: Oui bien sûr. Est-ce que vous avez connaissance d'études qui auraient été faites sur le report modal dans des réseaux passés à la gratuité ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Ben y'a quasiment rien. Puisque là, nous on a cherché, on a regardé et en fait il n'y en a pas, parce que si vous voulez, c'est des petits réseaux qui n'ont pas des moyens d'études colossaux. Les autorités organisatrices n'ont pas beaucoup de moyens financiers, ni même de structure de réflexion. Je veux dire, à Sytral vous avez plus d'une centaine de personnes qui travaillent, hein ! Donc c'est une grosse structure, donc là, ils peuvent faire des études en tant que telles. MAis même ces modèles dont je parle, il n'y a que quelques grandes agglomérations en France qui sont équipées, c'est les grandes métropoles. Les autres, n'ont pas de modèles. Tout se fait, je dirais, à dire d'experts, ou par des enquêtes où on essaye de reproduire un peu la mobilité des gens, mais on ne dispose pas d'outils de simulations qui permettent de tester ça.

[>Julie_Vaslin]: ça c'est intéressant parce que c'est une question que je me pose... je comprends bien l'enjeu, économique et même social d'avoir des études sur les plus gros réseaux français, mais finalement, il y a peu d'études sur les petits réseaux et ce que vous dites là est intéressant, il y a aussi une question de moyens d'enquête qui sont inégalement répartis sur le territoire.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Oui, bien sûr ! Si vous voulez, la capacité d'expertise, elle est quand même concentrée dans les grandes agglomérations, parce que c'est là qu'il y a de la demande d'études. Et moi je pense quand même que le fond de la gratuité est avant tout une décision politique. C'est un choix, bon et ça MAXime Huré le dit très clairement

[>Julie_Vaslin]: Oui, tout le monde est d'accord là-dessus.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Vous pouvez, pour n'importe quel service, vous pouvez décider de le faire gratuit, politiquement, si vous payez à la place du consommateur. Bon, donc ça c'est après un équilibre entre le contribuable et le consommateur. Parce qu'il faudra bien quand même quelque part payer le coût. Parce que lui, le coût, il existe toujours. Donc c'est une question simplement d'affectation : faut-il que ce soit l'utilisateur qui paye ou faut-il que ce soit le contribuable ? De toute façon, il y aura toujours une facture à payer, hein. Et puis si vous regardez à l'étranger, parce que nous on regarde quand même ce qui se passe à l'étranger. Ces pratiques de gratuité sont quand même extrêmement peu répandues, vous avez même dans un pays que je connais quand même qui est le Japon, où au Japon, si vous voulez, l'utilisateur il paye le coût réel. Il ne paye pas... il n'y a pas de subvention d'exploitation donnée aux entreprises. C'est ... ce sont des entreprises privées et ces entreprises privées, elles doivent équilibrer leurs comptes. D'accord ? Donc les transports à Tokyo sont très chers, comparativement aux villes françaises, Tokyo c'est quand même une très grande ville où on utilise les transports en commun, puisque la part modale est de 80% pour les tc et il n'y a pas d'abonnement sur les réseaux ! Et vous payez à la distance ! Donc on est dans des contextes tout à fait différents si vous voulez. Donc moi je pense que les tarifs plats et fixes tels qu'on les a en France, ont été inventés comme un moyen d'inciter les gens à utiliser les transports en commun, parce que c'était pas compliqué. Vous payez, vous avez droit à une heure de déplacement en gros. Mais c'est pas forcément le meilleur moyen d'assurer l'efficacité du réseau de transports collectifs. Parce que les lignes qui vont très loin en banlieue pour ramasser très peu de personnes, elles coûtent horriblement cher en déficit. On a des statistiques qui nous donnent le déficit par ligne, ou même par tronçon de ligne. Et j'avais regardé sur Bordeaux à une époque, à Bordeaux c'est assez intéressant de voir que le déficit sur les lignes de tramway était de l'ordre de 7 à 10 ct par déplacement. Mais on a trouvé des petites lignes en périphérie qui ont donc une fonction très sociale, où là, le déficit par voyage était de 23€. C'est-à-dire qu'à la limite, ça coûterait moins cher à la collectivité, pour la personne qui prend le bus, de lui payer le taxi tous les jours. Vous voyez ? Donc après, c'est le problème de la symbolique du réseau, qui est la desserte du territoire, l'accessibilité. Vous avez des tas d'élus de communes périphériques qui réclament que les lignes de bus desservent chez eux, tout en

sachant qu'ils l'utiliseront pas. Mais c'est un moyen d'afficher qu'on appartient à l'agglomération, qu'on est dans la zone urbaine, vous voyez.

[>Julie_Vaslin]: Oui. Et dans ce que vous me dites, finalement, la tarification plate comme vous l'avez qualifiée telle qu'elle existe en France, est elle-même déjà critiquable du point de vue de son efficacité ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Ben du point de vue de l'efficacité de l'adaptation de l'offre à la demande, si vous voulez, bon qui est quand même aussi un élément important dans la performance économique du réseau, parce que tout le monde se plaint que ça coûte très cher, mais les gens ne savent pas que ceux qui payent, même à Lyon, les gens ne payent qu'un cinquième du coût réel des transports en commun, le reste c'est déjà payé par la collectivité ou par les entreprises via le versement transport. Et donc c'est pas très sain non plus, à mon avis, de laisser... de donner l'impression aux gens que le transport en commun c'est pas cher et donc qu'on peut le faire gratuitement.

[>Julie_Vaslin]: Pourquoi ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Ben (soupir) parce que c'est pas vrai que c'est pas cher. C'est cher ! On a quand même des réseaux avec un confort, une qualité de service qui est quand même très élevée et ce qu'on voit bien, en tout cas en comparant avec l'étranger, c'est que les réseaux où les gens utilisent beaucoup les transports en commun, c'est ceux qui ont une offre de très bonne qualité. mais cette qualité elle a un coût. vous voyez ?

[>Julie_Vaslin]: Oui. Mais donc ça part de l'idée que la gratuité donnerait l'impression que c'est pas cher.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Bon si vous voulez, quand vous regardez déjà Dunkerque. Dunkerque avant de mettre en place la gratuité, ils avaient déjà la tarification solidaire, d'accord ?

[>Julie_Vaslin]: Oui bien sûr

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Et donc, ils avaient déjà un niveau de recettes sur dépenses qui était déjà de l'ordre de 10 à 15% seulement, d'accord ? Donc quand vous êtes à ce niveau très bas et que vous voyez que les recettes... parce qu'il y a peu de gens qui utilisent les transports en commun en payant plein tarif, hein. Ben effectivement, le gap quand vous passez à la gratuité, c'est pas énorme. C'est quelques millions d'euros que vous perdez, vous les trouvez facilement sur les budgets des collectivités. à Lyon, quand vous regardez les recettes, c'est euh... je veux pas dire de bêtise, j'ai plus les chiffres exacts en tête, mais vous les avez dans le rapport, on est de l'ordre de 300 à 400 millions d'euros par an. Vous voyez ? Donc on n'est pas du tout dans la même épure. De toute façon, l'Ile de France c'était pareil. Si vous voulez, les estimations montrant qu'on peut toujours faire gratuit, mais après, il faut prendre ça sur le budget des collectivités et ce que vous mettez dans les transports en commun, vous ne le mettez pas dans les crèches, dans les hôpitaux, dans les écoles ou ailleurs. C'est un choix de politique publique.

[>Julie_Vaslin]: C'est d'ailleurs ça qui est intéressant, je trouve, dans la partie 4 de votre rapport sur les conséquences financières de la gratuité, c'est-à-dire que non seulement vous faites des simulations de l'impact financier et vous donnez des ordres de grandeur assez nombreux et assez précis et puis finalement, la conclusion, c'est pas de dire que c'est impossible, c'est de renvoyer quand même ça au choix politique et donc de documenter le choix. Enfin c'est assez intéressant de voir... quand on vous lit, on se dit "bon ils vont conclure en disant que c'est impossible", et vous ne concluez pas de cette manière-là finalement.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Non, parce que comme je le dis, c'est une décision politique si vous voulez. C'est un choix de société : qu'est-ce qu'on socialise comme coûts et qu'est-ce qu'on rend comme coûts privés ?

[>Julie_Vaslin]: En vous lisant, en lisant cette partie-là, je me posais la question de la réaction du commanditaire face à cette étude, qui finalement vous demande de documenter une mesure pour essayer d'en évaluer les impacts et d'en démontrer l'aspect pas trop crédible en fait, de donner des arguments pour montrer que ce n'est pas une mesure crédible pour le Sytral, et finalement, vous donnez des arguments et vous concluez en disant que ce n'est pas impossible. Face à cette conclusion, comment réagit le sytral ? Quelles sont les discussions que vous avez avec eux là-dessus ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Si vous voulez, avec le Sytral, je crois que ce qui les intéressait, en tout cas dans le débat public, c'était de montrer qu'on allait remettre en cause le cercle vertueux et donc que ça se traduirait à terme par une baisse des investissements et donc l'impossibilité d'atteindre les objectifs du PDU. Nous, c'est surtout là-dessus qu'ils ont réagi. On leur démontrait très clairement que la gratuité n'allait pas aller dans le sens des objectifs du PDU. Et que quelque part, il fallait continuer à développer le transport collectif, tout en faisant des choses pour les vélos ou la marche à pieds, mais si on voulait vraiment réduire la part de la voiture... si vous voulez, le gros problème aujourd'hui, c'est pas les déplacements dans le centre de Lyon. Dans le centre de Lyon, c'est réglé. La circulation elle est faible, les gens se déplacent beaucoup à pieds, en vélo, en transports en commun. Le grand problème, c'est les communes périphériques! Or, dans les communes périphériques, si vous voulez, vous faites passer un bus gratuit, si vous le faites passer toutes les heures comme c'est le cas chez moi, parce que j'habite en périphérie, ça n'est pas attractif, si vous voulez par rapport au mode de vie que j'ai, je ne peux pas me permettre d'attendre une heure un bus pour faire mes déplacements. Donc dans ce cas-là, vous faites quoi ? Ben vous prenez la voiture. Donc si l'objectif c'est vraiment de réduire les gaz à effet de serre, de réduire la consommation de pétrole etc., et donc de limiter la place de la voiture, il faut offrir aux gens des alternatives crédibles et ces alternatives crédibles, elles sont coûteuses. Donc l'arbitrage que vous faites, il est à ce niveau-là. C'est-à-dire que si vous raisonnez purement "satisfaction des clients du transport collectif", en plus nous ce qu'on montrait dans le rapport, je ne sais pas si vous vous en êtes rendue compte, mais quand on analyse la clientèle, on s'aperçoit quand même qu'on a pas mal de gens de catégories C++ et que c'est à ces gens-là qu'on allait faire le cadeau le plus important ! Ces gens-là, ils payaient déjà 30 voire 60 euros leur abonnement, vous allez leur faire gratuit alors que pour eux, c'est pas ça qui va changer leur comportement. Et donc, pour les personnes qui sont à plus faibles revenus, qui sont dépendantes des transports en commun, là aussi le rapport du cerat le montrait, ils avaient fait un petit graphique intéressant. Ils demandaient aux gens "est-ce que vous êtes en faveur de la gratuité?" les gens répondaient oui, à 80% un truc comme ça. ce qui est logique, si vous proposez aux gens un service gratuit, ils ne vont pas dire non. et puis ensuite, il y avait une question qui était "est-ce que vous préférez la gratuité ou l'amélioration du service ?" Et là, les gens, 75%, répondaient "l'amélioration du service" (rires) . Donc c'est un peu ça. Nous, dans l'arbitrage, on voulait leur montrer que si vous voulez, il y a un espèce de fantasme autour de cette idée de gratuité qui pourrait donner l'impression aux gens qu'on va faire du social, alors qu'en fait, c'est pas du social qu'on fait. On en fait bénéficier les plus riches ! C'est pour ça qu'on a accentué plutôt sur la tarification solidaire qui nous semble, elle, vraiment un principe d'équité et pas d'égalitarisme, si vous voulez, en disant "tout le monde gratuit", ça profite aux plus riches proportionnellement. Bon. Mais ça ne changera pas forcément leur comportement, parce que le gars qui circule avec un mercedes 4x4, sièges en cuir et air conditionné, c'est pas parce que vous mettez l'abonnement gratuit qu'il va se précipiter dans un bus. Hein ? Donc l'objectif il est là, c'est-à-dire que... c'est pour ça que j'insiste sur cette question des objectifs politiques de la gratuité. Si on nous dit "c'est pour réduire les gaz à effet de serre", eh bien notre rapport avec les simulations montre que c'est pas vrai, puisque le transfert de la voiture est très faible et qu'au contraire, des gens qui marchaient ou qui faisaient du vélo, on va les mettre dans les transports en commun et donc elles émettent du CO2. D'accord ? Si l'objectif il est social, l'objectif social c'est l'équité, c'est pas l'égalitarisme, d'accord ? et faire croire que tout le monde doit payer le même prix pour les transports en commun par égalitarisme

républicain, c'est débile, parce que ça ne représente pas le même poids dans votre budget. Donc dans ce sens, la tarification solidaire, moi, me semble beaucoup plus juste parce qu'effectivement, elle fait payer à chacun en fonction de ce qu'il peut. Et là, vous aidez réellement les gens. Si c'est le développement économique ou quoi que ce soit, ben c'est vrai qu'à Dunkerque, un gros problème c'est le dépérissement du centre-ville, en plus bon Dunkerque est une ville assez riche à cause du port. Ils ont des gens assez pauvres, mais la ville est assez riche, donc ils ont les moyens de se payer ça si vous voulez, ça ne leur coûtait pas très cher, par rapport au fait qu'ils avaient déjà laissé se dégrader les revenus du transport collectif depuis des années. Mais dans un réseau comme Lyon, qui avait fait un choix différent, on montre que oui, on le disait clairement : oui, Lyon a les moyens de se payer la gratuité. C'est-à-dire que c'est pas un problème de ressources qui mettraient en péril. C'est simplement un choix d'arbitrage budgétaire, simplement tout l'argent que vous mettez dans la gratuité des TC, vous ne le mettez pas dans le reste. Alors qu'on a une clientèle qui est prête à payer ! Donc c'est un peu ça qui nous choquait, si vous voulez, et qui intéressait quand même beaucoup les élus, c'était cette idée, effectivement, dans le cadre de Lyon, si vous voulez... mais je crois que je l'ai écrit même dans la note de synthèse de manière très claire, c'est une mesure qui est inefficace, contre-productive et (rires) j'ai été assez clair dans les termes que j'ai utilisés et je leur ai dit en séance, devant les élus qui étaient présents, pour leur faire comprendre que non, c'est pas faire du social, c'est pas faire du développement durable que de faire de la gratuité.

[>Julie_Vaslin]: C'est très clair et c'est très intéressant de voir comment se bâtit le raisonnement à partir des questions qui portent sur les objectifs politiques de la gratuité dans le cas lyonnais. Alors j'ai plusieurs questions qui me viennent en vous écoutant : la première c'est ben finalement, on comprend bien les enjeux situés à Lyon dans le cadre d'un réseau qui par ailleurs... là vous ne l'évoquez pas, mais il est déjà très fréquenté et dans lequel, vous l'évoquez dans le rapport, il y aurait une forme de saturation possible aussi du réseau si on passait en gratuité... mais

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Oui, ils sont obligés chaque année d'augmenter l'offre pour suivre la demande, parce que... c'est ça, si vous voulez, le réseau lyonnais est un des rares réseaux qui chaque année, a décidé d'augmenter les tarifs d'un petit peu plus que l'inflation, d'accord ? Et bien qu'ils aient augmenté les tarifs, ils ont encore plus de clientèle. Donc c'est bien la démonstration, si vous voulez, que considérer la gratuité comme une incitation à utiliser les transports en commun, c'est une vision erronée. ça l'est pour certaines catégories de populations. Donc ces gens-là, faisons-leur la gratuité ou faisons-leur un tarif très bas. Mais pour le gros de la clientèle des transports en commun lyonnais, c'est des gens qui ont les moyens de se payer les déplacements en voiture, mais qui choisissent le TC parce qu'ils sont plus satisfaits de l'offre de TC que par la voiture.

[>Julie_Vaslin]: Oui. Alors justement, je me posais la question de savoir si ce genre d'évaluation, on vous les a commandées ou s'il y en a eu du même style lorsque le tramway a été mis en place à Lyon ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Alors on ne nous les a pas commandées à nous directement parce que nous on est un laboratoire de recherche, on n'est pas un bureau d'études spécialisé, donc c'est pas notre fonction que de faire de l'opérationnel et de faire ces études-là. Cela dit, comme je l'ai dit moi je me suis beaucoup intéressé au calcul économique et je l'enseignais à mes étudiants, j'essayais de leur montrer d'ailleurs que le calcul économique, c'est un outil de simulation. C'est pas quelque chose qui dit la vérité, c'est un truc qui permet de réduire les risques, en recherchant en fonction de différentes hypothèses sur le futur, qu'est-ce qui serait plus ou moins intéressant à faire. Bon. Si vous raisonnez purement dans une logique, comme le faisaient les économistes des transports des années 1960 d'efficacité au sens gain de temps etc., les tramways ils ont été faits aussi, pour piquer de la place à la voiture. D'accord ? Donc quand on fait un bilan par exemple d'une ligne de métro et qu'on calcule les avantages générés pour les usagers du métro, mais aussi pour les automobilistes, on s'aperçoit que forcément si vous faites passer

des bus en sous-terrain et que vous prenez plus de clientèle, il y a un peu moins d'embouteillages, d'accord ? Donc les gens qui sont en voiture gagnent du temps, vous voyez ? Et même s'ils ne gagnent pas beaucoup de temps, vu le nombre d'usagers qu'on avait en voiture, vu le nombre de déplacements où 70% des déplacements étaient faits en voiture, le total des gains de temps des usagers de la voiture était supérieur au total du gain de temps des usagers des transports en commun et du métro. Donc la rentabilité, l'utilité sociale d'une ligne de métro, c'est de faire gagner du temps aux automobilistes, vous voyez ? (rires) Oui mais c'est justement tous ces chiffres qui sont intéressants à montrer pour expliquer que vous ne pouvez pas analyser la ligne toute seule dans son coin. Vous analysez l'impact sur l'ensemble du réseau sur la ville et vous essayez de regarder qui est-ce qui gagne et qui est-ce qui perd ? Parce qu'il y a toujours des gens qui gagnent et des gens qui perdent. On n'est pas dans des transformations (???)iennes de la société. Dès que vous faites quelque chose, ça a un impact. Et donc le tramway, lui si vous voulez, son avantage principal c'est qu'il était sur la voirie, donc il réduisait la capacité du réseau de voirie, donc il pénalisait les automobilistes. Et donc quand vous faites le bilan social des tramways, ben en général il n'est pas bon ! Et normalement les villes sont toutes sensées faire une étude socio-économique sur la rentabilité financière et l'utilité socio-économique des tramways, c'est demandé par le ministère. Mais quand vous regardez les dossiers, vous avez un dossier qui doit faire 150 pages, vous avez 120 pages de description du projet avec des belles photos, et puis vous avez 3 pages d'études socio-économiques pour sortir des chiffres dont d'ailleurs personne ne sait ce qu'il faut en penser parce qu'on ne sait pas. Quand vous calculez un taux de rentabilité par exemple de 4% pour une ligne de tramway, euh... ça ne veut rien dire. Parce que 4%, si vous voulez vous pourriez faire croire à un élu que c'est bien, que c'est mieux qu'un placement parce qu'on gagne 4%. Mais c'est pas ça que ça veut dire. Sachant qu'il faut le comparer avec le taux d'actualisation des fonds publics qui, lui, est en fait à l'époque, était à 8%. Donc à 4%, il faut pas le faire, si on respecte la pure rentabilité financière. Et vu que l'utilisateur ne paye pas le prix qui couvre le coût, la rentabilité financière, elle est forcément négative. On ne cherche pas à faire du fric avec les tramways. Mais on pourrait mesurer l'utilité sociale. Mais l'utilité sociale, même dans ces cas-là, il y a des cas où on s'aperçoit qu'elle est pas bonne. Et on a fait les tramways quand même ! Parce que le choix d'un tramway, si vous voulez, ne se fait pas que sur les usagers, il se fait sur l'ensemble de la ville. Et si vous prenez à Lyon par exemple le tracé de la ligne T2, vous vous apercevrez qu'elle part en gros de la gare de Perrache et qu'elle va vers l'Est Lyonnais. Et puis vous remarquerez qu'elle ne dessert pas directement l'université, elle fait un petit tour pour aller desservir le centre de Bron. D'accord ? Moi à l'époque, j'étais dans les groupes de travail quand ces tracés ont été proposés, et j'avais alerté en disant "mais écoutez, l'endroit où vous faites une boucle, comme par hasard c'est l'endroit où il y a toutes les résidences universitaires et ils ne sont pas desservis par le tramway, ce qui est quand-même idiot". Et là, des élus m'ont répondu à l'époque : "mais ça sert à quoi de desservir une université ? ça veut dire que le tram sera vide 6 mois dans l'année", vous voyez la vision qu'ils avaient des étudiants, alors que c'est une clientèle extrêmement importante ! Par contre, le fait de le faire passer par le centre de Bron, permettait d'avoir l'adhésion du maire de Bron, qui était un élu important du coin. Et lui a permis une revalorisation foncière de sa ville qui était quand même significative.

[>Julie_Vaslin]: bien sûr.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Donc les tracés, quand vous comparez les tracés au sens urbanistique et au sens performance en termes de captation de clientèle, ben vous vous apercevez que beaucoup des tramways en France ne sont pas optimaux. (rires) Vous prenez la première ligne de tramway à pneus à Clermont-Ferrand, ben c'est bizarre, elle passe à un endroit où elle ne dessert pas la gare, mais par contre elle dessert l'usine Michelin, parce que l'usine Michelin elle versait tant de millions d'euros de versement transport chaque année. (rires) Donc là, il y a des lectures géopolitiques intéressantes à faire des tracés.

[>Julie_Vaslin]: Des tracés et donc aussi de l'allocation des coûts de la mise en œuvre d'un tramway qui, par essence, n'est pas nécessairement rentable. et donc ça renvoie un peu à ce choix politique

d'orienter la décision sur les mobilités dans un sens ou dans l'autre, parfois au mépris de l'analyse économique.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Oui ! Mais si vous voulez, dans une bonne logique classique, mais qui malheureusement révèle tous ses défauts, l'objectif c'est que le maximum de gens qui habitent en banlieue viennent faire leurs achats dans le centre-ville. Bon, maintenant on s'aperçoit que c'est quand même une belle bêtise, pour pas dire un autre mot, compte tenu de l'impact environnemental que ça peut avoir et que ce serait mieux de développer de l'équipement commercial en périphérie, vous voyez ? (rires) (anecdote sur St-Etienne pas intéressante)

[>Julie_Vaslin]: Alors j'ai deux autres questions sur ce rapport que vous avez publié il y a deux ans. La première, vous avez parlé de la présentation aux élus, c'était des élus de la Métropole ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: De Sytral !

[>Julie_Vaslin]: Ah les élus du Sytral, d'accord.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Si vous voulez, la commande, elle était faite par la présidente de Sytral de l'époque, madame Bouzerda, et c'était dans la perspective des municipales, ça c'est clair. Mais bon, beaucoup de projets de transports sont décidés dans le cadre de perspectives municipales.

[>Julie_Vaslin]: Alors quelle a été la réaction des élus du sytral auxquels vous avez présenté cette étude ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Alors ils n'étaient pas très nombreux parce que la présentation s'est faite malheureusement en juillet. Mais bon, la présidente était très satisfaite parce qu'elle avait des chiffres qui confirmaient son opinion négative sur la gratuité. Je pense qu'il y a certains élus de l'opposition aussi, qui ont réfléchi à deux fois, hein, qui se sont rendu compte que c'était pas si simple quoi.

[>Julie_Vaslin]: Oui, donc ça a permis d'avoir des discussions entre l'opposition et la majorité sur ce sujet ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Oui je pense et puis d'ailleurs, le thème n'est pas sorti pendant les municipales. Or pourtant, il y a des élus verts qui sont importants. Moi si vous voulez, j'avais une fois été invité par le groupe des verts il y a quelques années, pour parler des péages urbains à l'époque, bon, et puis ils avaient invité aussi le président de la FNAUT, qui a commencé par faire un long exposé de presque 30 minutes sur presque tous les péages urbains existant dans le monde. Donc je leur ai dit "j'ai pas grand-chose à rajouter en plus, vous voulez pas qu'on parle d'un autre sujet comme la tarification des transports en commun ?". Et ils m'ont dit "oh oui oui oui, il faut baisser les tarifs !" et je leur ai dit "non, surtout pas, il faut les augmenter!". (rires) Et alors là, ils ont été surpris et puis on a discuté. Et il y en a quand même qui étaient un peu ébranlés par mes arguments.

[>Julie_Vaslin]: Oui et ils sont assez partagés les écologistes sur ces questions.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: oui

[>Julie_Vaslin]: Et j'ai une dernière question : vous avez insisté et c'est clair dans le rapport, sur la spécificité du réseau lyonnais. Mais nous, on s'intéresse à travers cette note à bien contextualiser les études, mais aussi à essayer de voir comment on pourrait les généraliser. Quelles seraient selon vous, au-delà du cas lyonnais, peut-être dans des réseaux moyens ou petits, les bonnes méthodes à employer pour évaluer la gratuité des transports en commun ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Ben écoutez, il faudrait déjà commencer par clarifier les objectifs poursuivis. Parce que c'est souvent là qu'est l'ambiguïté. Et donc faire comprendre aux gens que quand ils veulent faire la gratuité, pourquoi ? Est-ce que c'est pour augmenter la clientèle ? Est-ce que c'est une

mesure sociale ? Est-ce que c'est pour l'environnement ? Et puis ensuite, il faut construire effectivement des indicateurs pour chacun de ces objectifs-là. J'avais fait un autre rapport il y a quelques années, un projet qui s'appelait APEROL (rire) , qui voulait dire Amélioration de la performance économique des réseaux par l'optimisation des lignes, ça fait déjà plus sérieux, et dans lequel j'analysais sur Montpellier, Toulouse et Grenoble, on avait analysé les lignes, chacune d'elle, pour voir quelle était leur contribution au réseau, à la performance du réseau. Et donc, on avait essayé justement de regarder quelle était la contribution de chacune des lignes à la réduction de la congestion par exemple. Donc quel potentiel de gens, en utilisant les transports en commun, réduisait les embouteillages. C'était une première approche. Puisque c'était souvent un élément mis en avant par les villes pour faire du transport en commun. On avait mis ensuite un critère social, c'est-à-dire est-ce qu'effectivement, le réseau a une utilité sur le plan social ? C'est-à-dire qui utilise le réseau ? et donc on avait fait des analyses à partir d'enquêtes de clientèle pour regarder si les utilisateurs étaient effectivement des gens qui étaient des captifs, ou des scolaires, c'est beaucoup le cas en province pour les petits réseaux, mais aussi est-ce qu'il y avait des gens qui utilisaient la voiture et qui avaient basculé sur le transport en commun ? Bon, et on faisait ça ligne par ligne et on arrivait très bien à montrer que certaines lignes, qui étaient vendues comme des services publics pour des gens à faibles revenus, elles ne leur servaient pas du tout. D'accord. Parce que leur mobilité n'était pas forcément tournée dans la direction de la ligne, à Lyon on avait eu un sociologue, Azouz Begag, qui était chez nous à une époque et qui avait fait une étude très intéressante sur le quartier des Minguettes, dans laquelle il avait démontré que les lignes TCL traversaient le quartier des Minguettes pour aller de la périphérie vers le centre, alors que la mobilité des gens, elle était Nord-Sud, c'est-à-dire dans le sens opposé, et que finalement, l'offre ne répondait pas aux besoins de mobilité des habitants du quartier. Parce qu'on a une vision, si vous voulez, très souvent quand on fait les études de transport, on a une vision de flux, hein, de passagers, et on n'identifie pas les personnes. Et donc après, on regarde nos caractéristiques socio-démographiques, mais on n'essaye pas de regarder si le lien entre les lieux fréquentés et les caractéristiques des individus. D'accord ? Et puis on avait fait un troisième critère, qui était la question de l'environnement. Et là, c'est un peu dans le même sens que les résultats que je vous ai donnés tout à l'heure sur Bordeaux, on a très bien montré sur certaines lignes de banlieue que les élus maintenaient en disant "c'est bon pour le développement durable, comme ça les gens n'utilisent pas leur voiture", que compte tenu de la fréquentation de la ligne, la ligne de bus pollueait plus que si les gens prenaient tout ça en voiture. Donc pour montrer... parce que si vous voulez, derrière le terme "transports collectifs", je le rappelle toujours, il y a le terme "collectif". C'est-à-dire qu'un transport en commun, il n'est efficace que s'il y a du monde. Et si vous faites une ligne qui part 30km en périphérie avec une fréquence très faible, elle n'attire personne et donc vous polluez la campagne, et c'est tout. Donc c'est pas efficace par rapport aux besoins de déplacement des gens. C'est pour ça que j'insiste sur cette question des objectifs, parce que je pense que même là-dessus Maxime Huré n'est pas toujours très clair. La question c'est : qu'est-ce qu'on vise ? Est-ce que c'est de l'aide sociale ? Un transfert de pouvoir d'achat ? Alors effectivement, vous pouvez dire "la gratuité c'est bien, c'est un transfert de pouvoir d'achat, mais est-ce que c'est vraiment au réseau de transports de faire ça ? Vous voyez ? VOus prenez, en Allemagne, en Allemagne il n'y a pas de tarifs sociaux dans les transports collectifs. Le réseau vend ses abonnements plein tarif, et la seule réduction qu'il y ait, c'est moins de 12 ans, en gros. Et les gens qui ont peu de revenus, c'est les services d'aide sociale qui achètent des titres plein tarif et les revendent demi-tarif aux personnes concernées. Donc là, c'est bien le service social qui joue son rôle. Est-ce que c'est le rôle de l'opérateur de transports collectifs de faire ça ? Vous voyez ? DOnc ça, c'est une question qui me semble aussi importante, si vous voulez, dans cette idée... ça va être bon pour les catégories sociales à plus faibles revenus, moi j'en suis pas totalement convaincu. D'accord ? ça va plus profiter aux plus riches quoi ! (rires) Et puis alors, le dernier élément, c'est sur la question de l'environnement, ben vous voyez que le bus n'est pas forcément la meilleure solution partout. Et en ce sens, le développement du vélo, de la marche à pieds peut être tout à fait plus intéressante. Donc nous,

au niveau de Lyon, on a l'avantage dans le PLU d'avoir des objectifs chiffrés de part modale. Et donc on peut vérifier que justement, dans ce cas-là, la gratuité ne contribuait pas du tout aux objectifs du PDU.

[>Julie_Vaslin]: Oui, c'est très clairement rendu dans le rapport mais...

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Donc si vous voulez faire des études d'évaluation sur ça dans des plus petites villes, vous allez vous heurter au manque de données, hein. Sachant que dans beaucoup de réseaux, malheureusement, je dirais 70% de la clientèle ce sont des captifs. Donc de toute façon, ils auront pas d'autre choix. Bon, alors si vous leur faites gratuit, c'est bien, à la limite c'est bon pour eux. Parce que ce sont des captifs ! Mais vouloir avancer ça comme une mesure en faveur de la mobilité durable, je ne suis pas sûr que ce soit pertinent.

[>Julie_Vaslin]: Mais donc le problème principal, pour réaliser cette évaluation dans des petits réseaux, c'est le manque de données ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Oui !

[>Julie_Vaslin]: Et donc là, de quels types de données pensez-vous qu'on ait besoin pour que l'évaluation puisse être pertinente?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Ben si vous voulez, c'est toujours pareil. On a quand même besoin de connaître qui se déplace, c'est-à-dire les caractéristiques des personnes et puis les lieux qu'ils fréquentent et à quelle fréquence. Donc ça veut dire des enquêtes auprès des ménages pour connaître leur mobilité, mais qui soit aussi représentatif statistiquement. J'ai rien contre les sociologues, mais il y a besoin, si vous voulez, on ne peut pas se contenter de trente interviews qui donnent une idée, bon, qui est intéressante par sa diversité, mais qui ne permet pas de mesurer des flux représentatifs. Je le précise parce que parfois on oppose le quantitatif et le qualitatif, moi j'ai fait les deux. J'ai fait du quali et j'ai fait du quanti. Souvent le quali est intéressant pour poser les hypothèses, mais ensuite il faut le vérifier avec du quanti. Et donc là, on a quand même besoin, si vous voulez... alors les réseaux eux-mêmes, disposent en général quand même d'enquêtes montée-descente, mais qui ne sont malheureusement pas normées en France et donc chaque réseau fait un peu ce qu'il veut. Donc là, ça dépend bien entendu des budgets disponibles, ça dépend des opérateurs, Keolis, Transdev ou autre, mais on peut quand même disposer d'une matrice origines-destinations un peu précise. Simplement, souvent on ne... comment dire ? On a du mal à coller ça avec des caractéristiques socio-démographiques des ménages.

[>Julie_Vaslin]: Oui, et puis ça ne porte que sur les usagers des transports en commun. Donc ça laisse aussi dans l'ombre les autres.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Voilà. Alors aujourd'hui se développe beaucoup le suivi des données, des bigdatas par téléphone. Donc ça, c'est un moyen qui va permettre quand même de... parce que si vous faites le suivi seulement des cartes des abonnés, comme ce qui est fait souvent maintenant, vous ne touchez que la population abonnée, vous n'avez pas toute la clientèle temporaire. à Lyon par exemple, il y a des ressources importantes aussi de recettes via le tourisme, où c'est des gens qui n'ont pas de réductions, qui payent plein tarif et donc ça fait des entrées sonnantes et réverbérantes. Donc, là il faudrait plus faire, en effet, si vous voulez, des enquêtes suivi des traces GPS des téléphones portables, pour avoir une bonne idée des flux, de leur fréquence, de leur importance, des périodes horaires, parce que c'est très variable d'une ligne à l'autre. Donc là, il y a des potentialités de développer des enquêtes de ce type-là. Mais c'est vrai que tout ça est encore un peu nouveau, et tout le monde ne maîtrise pas encore. Bon, Keolis a fait un gros travail là-dessus d'ailleurs, maintenant ils ont pas mal de dispositifs d'enquête. Leur bureau d'études, ils ont tout une méthodologie au point qui leur permet de faire ça assez rapidement.

[>Julie_Vaslin]: D'accord, c'est très intéressant. Eh bien écoutez, je vous remercie beaucoup.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Ben écoutez, j'espère que ça vous a éclairé un peu ! C'est plus large que le contexte de décision, mais (rires)

[>Julie_Vaslin]: Oui, mais parce qu'après la discussion a pris, et finalement... ah si, j'ai un dernier point, ce sont les valorisations de cette étude. est-ce qu'il y a eu, au-delà de la restitution au Sytral, est-ce qu'il y a eu d'autres formes de valorisations après ? Non, ça a été une commande de Sytral qu'on leur a faite pour eux, parce que ça les intéressait. Après, bon, l'étude si vous voulez a été diffusée par Sytral un peu dans le milieu du GART, je pense que la commission du Sénat en a eu connaissance aussi, puisqu'il y avait des élu lyonnais. Enfin moi, le rapport du Sénat m'a beaucoup déçu d'ailleurs, parce qu'il y a tout et n'importe quoi. ça c'est le problème des sénateurs, c'est qu'il ne faut pas qu'il y ait des gens laissés de côté. Donc en gros, rendre un rapport qui dit "oui mais non, mais oui, et puis vous faites ce que vous voulez", en gros c'est ça. Donc j'étais un peu déçu sur ce plan-là, pourtant je connais bien Michèle Vullien la présidente, puisque c'est une élue lyonnaise qui était de Sytral. Mais comme c'était initié par un rapporteur communiste qui voulait absolument prouve que c'était bien, c'était social de faire de la gratuité, ils étaient obligés un peu, sans doute, de l'épargner (rire) . Mais voilà. Donc nous, si vous voulez, la diffusion, l'étude a été connue dans les milieux spécialisés. Elle est disponible sur internet d'ailleurs. Mais bon, le but pour nous n'était pas d'en faire un plaidoyer en faveur ou contre la gratuité, mais bien de répondre à des questions précises dans le milieu lyonnais, dans lequel on leur montrait assez clairement quel était l'impact potentiel sur le cas lyonnais, même si on étudie un peu plus largement puisqu'on avait étudié les autres réseaux gratuits etc.

[>Julie_Vaslin]: Oui, il y a plein de mises en contexte qui sont très éclairantes.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Oui mais vous voyez, par exemple l'enquête nationale sur les réseaux qu'animait le CERTU à une époque, qui a été plus ou moins... enfin qui a été la DGTIN mais associée au Gart et à l'UTP, bon, elle a pris un peu de plomb dans l'aile. Et puis dans les petits réseaux comme ça, ben y'a plein de trous parce qu'en fait les gens ne répondent pas à l'enquête. parce qu'ils n'ont pas le temps de s'en occuper, hein ! C'est toujours pareil (rires) : quand vous avez un service technique d'une vingtaine de personnes, qui s'occupe de tous les travaux de voirie et qui doit en même temps gérer le réseau de bus, vous n'allez pas leur demander de mener des études poussées et ils n'ont pas les budgets pour s'en payer, hein. Donc c'est le transporteur qui fait ses propositions, en fonction de ce qu'il sent de la demande et on ajuste au mieux, en fonction des réclamations des gens qui se manifestent.

[>Julie_Vaslin]: C'est très intéressant ce que vous dites, parce que ce sont aussi des éléments d'ouverture qu'il peut y avoir dans la note que je vais rédiger. Comment s'organise la production de l'expertise en fonction des réseaux et quels réseaux ont les moyens ou pas de produire une expertise sur leur territoire ? Et ça, c'est très intéressant pour documenter la décision. Parce que la décision n'est pas la même, et vous le dites bien dans votre rapport, n'est pas la même dans une ville riche avec une population pauvre et un petit réseau sous-développé, que dans une ville comme Lyon où toutes les caractéristiques sont différentes quoi.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Oui. Oui oui. Non mais si vous voulez, c'est pour ça que j'insistais en le disant, pour moi la gratuité c'est une décision politique qui est au-delà du champ du transport. Qui est vraiment une vision de la société. Les gens disent "l'école est gratuite", "les transports doivent être gratuits", après ils diront "l'eau doit être gratuite" et ainsi de suite. Ben si tout est gratuit, c'est un certain monde ! Mais malheureusement, l'expérience nous a aussi prouvé parfois que la gratuité entraînait aussi des comportements pervers, d'une certaine façon. C'est-à-dire qu'il y a des gens qui vont en abuser, et puis il y en a qui ne sont pas satisfaits parce que malheureusement derrière, un réseau ça vit, il faut investir, il faut le développer, il faut l'améliorer et ça, ça nécessite des moyens financiers. Et si on s'en prive, on est bien embêtés ! Vous savez, historiquement, le versement transport a été créé dans les années 1970 et pendant très longtemps, ce versement n'était utilisé, on ne pouvait l'utiliser que pour

l'investissement, d'accord ? Donc, c'est ce qui a permis de redévelopper les réseaux dans les années 1970-1980. Et puis, ensuite les élus ont fait pression pour pouvoir l'utiliser aussi à la couverture du déficit. Et à ce moment-là, ça a été la porte ouverte. Parce qu'à partir de ce moment-là, on n'a plus bougé les tarifs. Et le GART ou l'UTP publiaient des statistiques très intéressantes, montrant l'évolution par rapport au coût de la vie du prix de tous les services publics locaux, et tous étaient à la hausse, le seul qui était à la baisse, c'était les transports collectifs. Parce que, comme on avait le VT, les entreprises payent, oh ben c'est pas grave, on n'a pas besoin d'augmenter les tarifs. Et donc on a laissé faire, si vous voulez, ce décalage qui... moi j'ai appliqué mon modèle de financement les douze plus grands réseaux français et puis avec ça, je peux faire des projections sur 30 ans, pour voir comment ça va évoluer : eh bien, il y a certains réseaux, si on prend leur tendance de court terme, on a des tarifs comme Strasbourg. Strasbourg, si on continue la même politique, dans 5 ans il sera gratuit. Parce que de fait, à force de baisser les recettes, il n'y a plus besoin d'en prélever. Donc ça, c'est des choix. Mais les élus n'ont pas forcément cette vision stratégique de long terme. Bon, comme on dit, le long terme c'est le deuxième mandat et ils ne font pas ces projections, alors qu'on est tout à fait en capacité de les produire hein !

[>Julie_Vaslin]: Oui, votre rapport le montre bien. Ben écoutez, monsieur Faivre d'Arcier, je vous remercie beaucoup d'avoir consacré beaucoup plus de temps qu'on ne l'avait prévu, c'était vraiment très intéressant et je ne manquerai pas de vous faire passer cette petite note, encore une fois, qui sera assez courte, mais qui aura pour enjeu de mettre en perspective les modalités d'évaluation et les possibilités de développement de l'évaluation, en tout cas sur cette mesure-là.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Ouais, ben si vous soulignez que l'important, c'est déjà pour évaluer des politiques publiques, c'est d'avoir des objectifs quantifiés, vous aurez fait un grand plus.

[>Julie_Vaslin]: Oui.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Parce que c'est malheureusement ça le bas qui blesse hein. D'accord ? Moi j'ai vu sur des politiques culturelles de la Région Rhône-Alpes, là au début... ils avaient lancé un chèque pour les jeunes (anecdote pas intéressante pour l'étude) . C'est toujours pareil, la décision politique part sur des grands objectifs généreux et très larges, et on ne fait pas l'effort de bien définir les objectifs au départ et de les quantifier. Et donc après, c'est plus possible de mesurer, puisqu'il faudrait reconstruire les objectifs de départ, vous voyez ? Donc ça, c'est le gros problème de l'évaluation des politiques publiques en France, hein. Depuis le Conseil National de l'évaluation des politiques publiques, il y a eu beaucoup de choses écrites, mais malheureusement, ce n'est pas mis en application. Si vous voulez, les élus ont toujours un peu peur de l'évaluation. Je me souviens qu'un des élus, justement, un des élus de la culture de la Région, il n'était pas très content qu'on vienne évaluer ses politiques, pourtant c'était décidé par l'Assemblée régionale. Et il était très rassuré une fois que je lui ai dit : "vous savez, les évaluateurs ils ont la charge de la preuve, ils doivent prouver ce qu'ils disent". Il ne s'agit pas de dire "votre politique est pas bonne", il s'agit de dire pourquoi et dans quel contexte. Là, ça l'avait un peu rassuré.

[>Julie_Vaslin]: Mais c'est d'ailleurs intéressant ce que vous dites, parce que vous dites qu'il y a une réticence des élus face à l'évaluation, mais ce qu'on observe sur la politique de gratuité, qui est finalement assez peu mise en œuvre, c'est qu'il y a une forte évaluation, qu'elle est presque plus évaluée que bien d'autres politiques publiques plus ou moins coûteuses, et qu'elle fait l'objet d'une attention assez forte, assez soutenue, par rapport à d'autres politiques et je pensais aux politiques de tramway, mais pas seulement.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Euh (soupir) , je dirais oui et non. Je pense que c'est un peu à la mode et puis il y a un courant politique qui défend ça et donc il veut le faire savoir. Mais les évaluations, je ne les trouve pas toujours sérieuses, d'accord. Même dans les travaux de Maxime Huré, il y a des chiffres

utilisés, ça mériterait d'y regarder à deux fois. Vous voyez ce que je veux dire ? Bon, lui il a des opinions politiques aussi, hein (rires) .

[>Julie_Vaslin]: Oui, on en a tous ! Mais c'est intéressant de voir quand même la production, alors qui reste limitée, mais qui est quand même importante sur ce sujet-là, qui semble attirer l'évaluation. Et même la commande de l'ADEME à ce titre est assez intéressante, ils veulent savoir comment évaluer cette mesure-là. Est-ce qu'ils ont fait cette démarche-là pour d'autres mesures, c'est intéressant de voir l'intérêt qui se porte sur l'évaluation de cette mesure-là en particulier par rapport à d'autres, dans un contexte de défiance à l'évaluation.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Ouais. Je formais mes étudiants en master justement aux méthodes d'évaluation. Et je leur rappelais toujours que la pire des comparaisons, qui est vraiment interdite parce que c'est une arnaque, c'est la comparaison avant-après.

[>Julie_Vaslin]: Ah oui ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Parce que avant-après, vous comparez deux états différents d'un même système, sans vous rendre compte que votre système, il avait sa propre dynamique et donc c'est pas avec la situation d'avant qu'il faut comparer, mais avec la situation d'après, sans la mesure. Pour pouvoir comparer quel est l'impact réel de la mesure.

[>Julie_Vaslin]: Donc à partir de simulations ?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Alors, on est obligé de simuler qu'est-ce qui se serait passé si on n'avait pas pris cette mesure, d'accord ? Et à ce moment-là, vous pouvez mesurer effectivement, si votre mesure elle-même a un impact spécifique. Mais si vous attribuez... si vous voulez, c'est la vieille discussion un peu classique quand l'Etat vous dit "le chômage recule, c'est grâce à notre politique", sans tenir compte de l'évolution de la conjoncture mondiale, vous voyez (rire) . ça donne l'impression que c'est leur politique qui est efficace, mais en fait c'est la conjoncture mondiale qui a réduit le chômage, c'est pas pareil. Donc...

[>Julie_Vaslin]: C'est intéressant parce que dans la demande des élus de l'évaluation, il y a cette demande de l'avant-après, de savoir "bon et alors vous qui l'avez fait, comment ça se passe?"

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Oui, mais moi j'interdis à mes étudiants de faire de l'avant-après, vous voyez ce que je veux dire ? Parce que justement, c'est une fausse mesure. C'est une fausse mesure qui a tendance à faire croire que c'est l'action politique qui a tout changé, alors que la ville elle a sa propre dynamique : elle se développe, chaque année elle change, et c'est en fonction de "qu'est-ce qui se serait passé si on n'avait pas fait la mesure" qu'on peut apprécier l'efficacité de la mesure.

[>Julie_Vaslin]: Mais ça veut dire que dans une évaluation avant/après, finalement on est incapable d'isoler les effets propres de la politique concernée.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Ben parce qu'on est sur des systèmes très complexes, avec beaucoup d'interactions.

[>Julie_Vaslin]: Oui. Mais c'est une question qui ne se pose pas quand on fait de la simulation ? Là, on est plus en capacité d'isoler les effets propres de la mesure?

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Ben quand vous faites de la simulation, vous contrôlez les différents paramètres de votre simulation, vous voyez ? Vous pouvez dire, je fais l'hypothèse que la croissance économique va repartir, alors de 1% ou de 2%. Et donc à partir de là, je peux mesurer qu'est-ce qui se passerait si c'est une croissance de 1% ou de 2% dans les 5 ans qui viennent. Vous voyez ? Et à ce moment-là, je peux apprécier de manière relative. Je pense même à des évaluations de tramway, puisque vous m'en parliez. Bon, j'avais vu les études socio-économiques sur la ligne E de Grenoble, hein, alors

c'était fait par un cabinet d'ingénierie qui visiblement ne maîtrisait pas le calcul économique. Mais bon, ils avaient vu qu'il fallait calculer des formules, ils les avaient calculées. Et ils vous mettaient des hypothèses, dans la simulation, que la tendance naturelle était à l'augmentation de 4% de la demande de déplacements par an. D'accord ? 4% de la demande sur 40 ans, ça veut dire que vous multipliez par 3 la demande, sans ajouter un tram ! Alors forcément, votre rentabilité elle s'améliore, mais est-ce que c'est réaliste ? Vous voyez ? Donc... il y a plein d'hypothèses comme ça, mais les gens ne maîtrisant pas l'outil de calcul économique, vous leur faites avaler ce que vous voulez avec les bons chiffres. et faire des expertises sur les évaluations de calcul économique, alors c'est fait un petit peu par le commissariat général du développement durable, sur les investissements de transport, parce qu'ils ont un service qui s'occupe de ça. Et très souvent, on s'aperçoit que les décisions ont été prises avec des données complètement erronées.

[>Julie_Vaslin]: Vous pouvez me redire quelle est l'instance qui fait des expertises sur les calculs économiques ? Je ne connaissais pas.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Le CGDD, le conseil général du développement durable. Autrefois, on appelait ça les ingénieurs généraux des ponts et chaussées. Et si vous tapez CGDD sur le ministère, vous allez trouver facilement. Et ils publient des expertises des évaluations a posteriori, puisque la loi oblige à faire des évaluations a posteriori. Et donc ils analysent les résultats, les hypothèses qui sont prises, pour dire "attendez, cette évaluation a posteriori, elle n'est pas réaliste parce que vous n'avez pas pris en compte tel secteur, ou là vous avez fait une hypothèse qui est erronée etc." Donc c'est intéressant de lire ces rapports, parce que c'est de l'évaluation a posteriori qui permet de s'apercevoir que certaines décisions d'autoroutes en France, par exemple, se révèlent totalement injustifiées ou au contraire, que les trafics ont évolué plus fort que prévu etc. Mais de toute façon, si vous voulez, le calcul économique, c'est un outil qu'on utilise en situation ex ante. C'est-à-dire qu'on est dans une situation où on ne connaît pas le futur. Donc on prend forcément un risque quand on investit. L'intérêt des simulations, c'est de minimiser ce risque, en essayent de simuler, si tout d'un coup il se passe ci ou il se passe ça, quel sera l'impact sur la situation financière ? Après, je dis pas que c'est le taux de rentabilité qu'il faut retenir. Moi je disais à mes étudiants, "si vous sortez un taux de rentabilité avec deux chiffres après la virgule, je vous fous ça à la poubelle, on est incapable de faire ça". On peut faire une simulation d'un projet en disant "selon les hypothèses, sa rentabilité sera comprise entre 4 et 8%", mais on ne peut pas dire plus, tellement il y a d'hypothèses à mettre. Mais à partir de là, vous savez que c'est au moins entre 4 et 8. c'est pas entre -2 et 3. C'est tout ce que vous pouvez dire. Mais c'est pas un chiffre qui va faire la décision, parce que ce chiffre repose sur trop d'hypothèses. Pour faire un calcul économique, vous rentrez 400 hypothèses, hein ! Donc... Mais ça, les gens ne le maîtrisent pas, donc bon, on fait au plus vite, parce que les bureaux d'études ils sont payés à la tâche. Donc ils vous appliquent, ils vous calculent un taux et on dit "ah bon, ben merci, vous nous avez donné le taux, c'est bien". Dans ces cas-là, on peut toujours s'arranger pour que le taux soit à la limite de la rentabilité, hein (rires) .

[>Julie_Vaslin]: Oui. Merci beaucoup ! Merci encore

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Désolé, j'ai un point de vue de chercheur !

[>Julie_Vaslin]: Non mais c'est très intéressant ! Je ne maîtrise pas tous les enjeux, mais c'est très intéressant d'avoir votre point de vue et de prendre le temps d'en discuter. ça éclaire beaucoup ma lecture. Et j'espère que je n'écrirai pas trop de bêtises dans cette note.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Sinon je vous enverrai mes cours sur l'évaluation (rires)

[>Julie_Vaslin]: Oui. Merci beaucoup monsieur en tout cas pour le temps que vous m'avez consacré, je vous souhaite une bonne journée.

[>Bruno_Faivre_d'Arcier]: Merci, vous aussi, au revoir. [fin de l'appel et de l'enregistrement]

Retranscription de l'entretien avec Maxime Huré (VIGS)

11 février 2020. Durée 55 minutes. Entretien réalisé dans le cadre de l'étude « Changer les pratiques dans les services urbains de transports en commun. Étude de la conversion à la gratuité des acteurs et organisations publics et privés à Dunkerque. » réalisée par VIGS pour l'ADEME dans le cadre de l'appel à recherches « Transitions écologiques, économiques et sociales », 2020.

(Entretien téléphonique)

[>Julie_Vaslin]: L'idée, c'est que tu me parles de la genèse du partenariat avec l'AGUR, mais peut-être, avant, que tu me racontes comment t'en es arrivé à avoir un intérêt pour cet objet du bus gratuit, depuis les velov et la skyline jusqu'au bus gratuit.

[>Maxime_Huré]: Oui. Tu voudras que je te dise de nouveau tout ce que je t'avais raconté la dernière fois quand on buvait un café ensemble ?

[>Julie_Vaslin]: Oui, parce qu'à chaque fois, tu me disais, "je te raconterai mieux la prochaine fois", donc je veux bien.

[>Maxime_Huré]: D'accord, ok. Oui, ben tu connais mes recherches. J'ai bossé sur le vélo pendant ma thèse, le vélo en ville, et puis en fait j'ai intégré beaucoup de réseaux de chercheurs qui travaillent sur les mobilités dont P2M. L'association P2M que tu commences à connaître, donc c'est très bien parce que c'est un réseau pluridisciplinaire, qui croise les différents modes de transport et les différentes entrées de recherche sur la mobilité. Et puis en intégrant la dynamique de P2M, qui est un réseau très dynamique, mine de rien, avec Seb et d'autres à l'époque, on a été sollicités sur différents projets, ce qui a donné naissance à VIGS. Là aussi, tu connais un peu l'historique. Et parmi ces sollicitations, nous on avait aussi, il y avait des sollicitations d'un côté et on a toujours eu un regard que ce soit dans P2M ou dans VIGS, un regard assez prononcé pour les... je dirais pas le mot innovation parce qu'aujourd'hui, il est un peu galvaudé, mais tout ce qui... toutes les nouvelles choses en matière de mobilité, qui sortaient un peu de l'ordinaire. Et la gratuité ça en faisait partie. Donc on avait un regard sur ce qui se faisait en matière de gratuité. Par ailleurs, moi j'avais des engagements politiques à cette période, donc ça faisait partie de mes réflexions, mais c'est pas ce qui a compté le plus dans la gratuité. Ce qui a compté le plus, c'est que j'ai été sollicité par la revue *Métropolitiques*, en 2012 je crois, pour faire une recension d'un ouvrage qui était l'ouvrage sur la gratuité à Aubagne. Et si je t'ai présenté au début P2M et tout ça, c'est que c'est quand même le réseau P2M qui me sollicite à travers *Métropolitiques*. C'est quand même un réseau très structuré et bon, il y a beaucoup de gens intéressants dans P2M et c'est aussi via ce réseau que j'ai pu travailler sur différents aspects liés à la mobilité. Et qui me dit deux choses, qui me dit d'une part : "réfléchis à cette question de la gratuité, c'est intéressant ce qui se passe", et d'autre part : "fais-nous un compte-rendu de cet ouvrage, Liberté égalité gratuité". C'est ce que je fais en 2012, donc là j'intègre vraiment le sujet de la gratuité et je me rends compte qu'en fait, on dit beaucoup de choses sur la gratuité, qu'il y a beaucoup de prises de positions mais qu'en réalité, il y a très peu de travaux qui ont été faits. Donc je commence à me renseigner. Évidemment, quand tu fais un compte-rendu, tu fais un peu de biblio, et il n'y a pas grand-chose, il n'y a pas beaucoup de recherches sur les questions de gratuité. Et donc par ailleurs, du coup je publie un ou deux textes. J'ai même publié un petit texte sur Rue89 sur la question de la gratuité. Et en fait je me prends des coups à chaque fois que je publie un texte. C'est-à-dire que j'ai des gens qui m'écrivent des mails, quand j'en discute avec d'autres, ils me disent "mais c'est quoi cette histoire de gratuité", rien n'est gratuit, c'est un truc de gauchiste. Enfin je commence vraiment à me prendre quelques coups.

[>Julie_Vaslin]: Et ce sont des chercheurs qui t'écrivent ?

[>Maxime_Huré]: Des chercheurs, mais aussi... comment dire, des gens impliqués un peu dans l'action publique, que je peux rencontrer dans le cadre des différents partenariats, contrats... tu sais, P2M c'est un réseau qui est très ouvert sur l'extérieur aussi, donc il y a beaucoup de professionnels etc. Donc j'ai ces discussions qui me paraissent invraisemblables. En tout cas, pour moi, et du coup ça je le reconstruis après, mais ce qui a suscité mon intérêt, c'est ces préjugés qu'on a autour de la gratuité, les fausses idées reçues qu'on peut avoir. Et un peu à la Durkheim, ça je le reconstruis après, mais de lutter un peu contre ces préjugés pour s'investir dans un sujet. Et ça, ça me plaît beaucoup. Et c'est à la base de toute recherche aussi. Donc moi, je m'investis pleinement dans les réflexions à partir de ce moment-là. Donc je dirais 2012, c'est à peu près à ce moment-là. Et donc j'ai publié deux ou trois petits textes, mais des textes modestes, dans *Métropolitiques*, dans Rue 89. Je crois que je publie un texte un peu interne à P2M pour discuter de tout ça. Ayant publié deux trois textes, c'est comme ça que Vanessa Delevoye m'envoie un mail et puis m'appelle un jour, pour me dire "à Dunkerque, on a un projet de gratuité des transports, on n'arrive pas à trouver des chercheurs qui puissent avoir un discours autre que "ça coûte cher" (rire) sur la question". En fait, elle dit des choses qui vont un peu dans le sens de ce que je pensais aussi. C'est-à-dire qu'il y avait beaucoup de préjugés, et d'idées reçues sur cette politique publique. Et donc elle me dit "j'aimerais faire une interview avec vous", ce qu'on fait. Et ensuite, c'est de là que naît le partenariat. Parce qu'elle me rappelle quelques jours ou semaines plus tard, pour me dire "Patrice Vergriete le maire de Dunkerque veut vous rencontrer, vous et l'association VIGS, pour que nous puissions discuter ensemble du projet dunkerquois en fait". Et donc nous on dit banco, on va à Dunkerque, j'y vais avec Marie-Clotilde (Meillerand) . On est super agréablement surpris par Dunkerque quand on visite, on aime beaucoup cette ville. On ne s'attendait pas du tout à ça, on ne connaissait pas. Et donc on arrive à la Communauté urbaine et là, on a une réunion tout à fait incroyable, où on se retrouve accueillis par Patrice Vergriete, face à la plupart des vice-présidents, en tout cas impliqués dans le projet. Je dirais, de mémoire il y avait au moins deux ou trois vice-présidents de la communauté urbaine, des adjoints au maire, des chefs de service, probablement le DGS, je ne me souviens plus, des chargés de mission, la com', il y avait au moins 20 personnes autour de nous (rires) . Donc le truc pas trop impressionnant ! Donc là on se présente et Patrice Vergriete prend la parole, et nous dit "ben exposez-nous votre vision de la gratuité", parce qu'on a des débats à Dunkerque sur la manière de la mettre en place. Moi c'est un engagement de campagne, je veux aller au bout et j'aimerais avoir un regard aussi un peu scientifique". Donc ça a été une réunion très intéressante, où on a été confrontés, au-delà de la vision politique qui était très forte, portée par Vergriete, c'était une manière pour lui je pense d'affirmer vraiment sa position. Et peut-être de la légitimer via des chercheurs. Donc d'où notre présence aussi ici. Mais on voyait bien qu'il y avait des réticences dans l'assemblée, notamment de la part des services. Donc moi je me souviens qu'on m'a posé un certain nombre de questions qui reprenaient un peu ces argumentaires que j'avais pu croiser, qui étaient parfois, je ne le savais pas sur le coup... je les discutais... mais qui pour moi étaient en partie des idées reçues sur la gratuité. Et à partir de là, je ne sais pas si on a fait bonne impression, mais à partir de là, je pense que ça a été une manière pour le maire de Dunkerque de montrer qu'il y avait d'autres expertises que les expertises des services techniques sur ces questions de gratuité. Il y avait aussi l'AGUR qui était présente ce jour-là, je pense qu'il y avait Franck Mérelle. Et donc à partir de là, on est revenus, mais ça s'est fait très vite. Un mois plus tard, on avait signé une convention pour évaluer la mise en gratuité, une convention quand même sur trois ans, qui avait deux phases de travail : une évaluation au moment de la mise en place de la gratuité partielle, dès le premier septembre 2015. Et puis une deuxième phase, il y avait un an où on faisait rien et on revenait après en 2018, évaluer la mise en gratuité totale. Et c'est ce qu'on a fait. Donc la première fois, on a mobilisé Henri (Briche) , qui a bien voulu venir à Dunkerque. Il connaissait bien Dunkerque, et pour nous c'était important parce que quand même, on arrivait dans un territoire inconnu. Donc... on voulait mobiliser aussi quelqu'un qui était implanté localement et... et je dois dire que ça s'est très bien passé, il a été très vite intégré à l'AGUR. On a vraiment été chouchoutés, par les acteurs de Dunkerque. Mais je ne sais pas aussi si c'est lié à

l'accueil global qu'il y a sur place, c'est-à-dire que tu viens pour aider à travailler, on t'accueille très bien. Et en même temps, on voyait bien aussi que notre position de chercheurs faisait qu'on prenait soin aussi de nous dans l'accompagnement qui pouvait être fait dans cette évaluation et ces études. Et par ailleurs, on avait carte blanche. C'est-à-dire que là où c'était incroyable, c'est que même Patrice Vergriete l'a dit le jour de notre rencontre : si on travaille ensemble, on mettra en place tous les outils méthodologiques que vous souhaitez développer, sachant que c'est un scientifique Patrice Vergriete, il ne faut pas l'oublier. Il a en tête comment on fonctionne, puisqu'il a fait une thèse, réalisée au LATTTS. Donc il a voilà, bon c'est quelqu'un qui sait faire et qui a su nous convaincre et l'AGUR a ouvert toutes ses données, la communauté urbaine a ouvert toutes ses données et nous on a pu travailler. Je dois dire qu'Henri a été très autonome lors de la première étude, parce que nous, on était un peu à distance. Moi j'ai pris mon poste en 2016, c'était un peu compliqué.

[>Julie_Vaslin]: Oui, tu as pris ton poste au moment où lui, il finissait le terrain.

[>Maxime_Huré]: Voilà. Et puis moi, il a même fallu que je monte un peu en puissance au niveau de l'expertise sur la gratuité. Parce que c'est bien beau de dire "il y a très peu de recherches et il y a beaucoup de préjugés sur la question", mais à un moment, il faut aussi maîtriser l'ensemble des données techniques, des historiques, donc tout ça, moi j'ai mis du temps. J'ai mis je sais pas, un an, un an et demi, à monter un peu en puissance sur la biblio, sur la connaissance même des réseaux de transports collectifs, du fonctionnement des financements, et toutes les subtilités. Malgré le fait que j'étais déjà plongé dans la thématique, tu vois. Donc c'est quand même pas évident, de bien comprendre aussi tous les différents acteurs qui prenaient des positions etc. Et voilà.

[>Julie_Vaslin]: Et au moment où vous embauchez Henri, toi t'es encore sur ton postdoc de la Skyline ?

[>Maxime_Huré]: Oui, moi je suis à Lyon et je suis dans l'ANR Skyline ouais.

[>Julie_Vaslin]: Et tu la quittes pour avoir ton poste à Perpignan à ce moment-là ?

[>Maxime_Huré]: Ouais, ouais. Exact. Alors ce qui dans le partenariat... quand je suis parti de Lyon, ça a provoqué un petit coup de mou parce qu'aller à Perpignan, c'est quand même 1000km de Dunkerque, plus même. Donc il y avait aussi cet enjeu de garder le lien avec Dunkerque, tout en étant à Perpignan. Donc Henri l'a très bien fait. Mais après, tu sais, on avait un an sans travaux sur place, donc l'enjeu pour nous c'était de trouver quelqu'un aussi qui souhaitait aller à Dunkerque faire la deuxième enquête, et que moi je sois aussi un peu plus présent. Parce que ça a été une des limites de la grande autonomie d'Henri, c'est que du coup, on était un peu moins présent. Et on avait Claire-Marine (Javary) qui a accepté d'aller à Dunkerque, ça lui plaisait comme challenge.

[>Julie_Vaslin]: Donc Claire-Marine, elle avait déjà travaillé pour VIGS ?

[>Maxime_Huré]: Elle avait travaillé pour VIGS, pour le Forum Vies Mobiles. Donc elle était déjà salariée et le contrat à Dunkerque était une opportunité pour la faire passer en CDI au sein de VIGS, donc elle a été embauchée en CDI et avec le deal, que moi j'intervienne beaucoup plus dans la recherche, l'étude sur l'évaluation de la gratuité totale qu'avec Henri. Il faut dire que Henri avait un niveau quand même de doctorant, et puis très à l'aise. Claire-Marine, elle avait un niveau Master 2, même si elle avait un très bon niveau sur beaucoup de points de vue, voilà, il fallait plus d'accompagnement scientifique. Donc moi je me suis beaucoup plus investi dans la deuxième enquête. Pas forcément sur le terrain, mais dans l'écriture, dans la structuration des argumentaires et du rapport, et dans la méthode, même si on a fait quelques erreurs méthodes, mais qui ne sont pas déterminantes.

[>Julie_Vaslin] : D'accord. Juste, quand tu parles des conventions que vous avez faites avec Dunkerque, c'est avec la CUD ?

[>Maxime_Huré] : Oui, conventions tripartites, avec la CUD pour le financement et l'AGUR pour l'hébergement et l'accompagnement dans le travail scientifique de terrain.

[>Julie_Vaslin] : Et ils avaient déjà fait des choses comme ça ? Enfin la CUD, ils font régulièrement appel à des chercheurs pour faire des études ou c'était la première fois ? Tu sais dans quel cadre ça s'inscrivait ?

[>Maxime_Huré] : ça je ne peux pas trop te répondre. Dans tous les cas, c'est la communauté urbaine qui a les moyens financiers. C'est-à-dire que l'agence d'urbanisme a des moyens limités, donc c'est rarement elle qui finance.. Elle est plus en recherche de financements qu'en financement d'expertise extérieure. Donc c'était un financement de la CUD et ça, ça a été décidé par le Président. C'est-à-dire que dans ce partenariat, se noue un rapport particulier entre nous VIGS d'un côté et Vanessa (Delevoye) au sein de l'AGUR et presque, j'ai envie de dire, entre moi et Patrice Vergriete. Puisque du coup, on a des discussions. On ne s'appelle pas hein, mais quand je viens à Dunkerque, il prend un moment pour me rencontrer à chaque fois, pour me poser des questions, pour me présenter sa vision des choses, parce qu'il sait où il veut aller. Et je dois dire que ça, ça a été très important dans le partenariat. C'est-à-dire que tout est validé politiquement à chaque fois, toutes les demandes qu'on a pu faire. Voilà, on est quand même exigeants, on a demandé à être hébergés à l'AGUR, sur les financements, ça n'a jamais été discuté. Donc quand les conventions ont eu des difficultés à se mettre en place, administrativement, il est monté au créneau, en tout cas son cabinet. Sachant que c'est un dossier très emblématique du mandat, suivi par le cabinet, donc tu vois... c'est... il faut être en mesure aussi, dans ce genre de partenariat, de comprendre un peu les enjeux des différents acteurs qui vont intervenir dans ce projet. Ça aussi, on l'a compris progressivement. Mais là, je dois dire que mon expérience en politique m'aide beaucoup pour comprendre comment fonctionne le politique, les cabinets etc.

[>Julie_Vaslin]: Et là, donc c'est Justine Lenoire qui vous suit au cabinet en particulier ?

[>Maxime_Huré]: Oui. Il y a eu Justine Lenoire, qui est plus sur l'événementiel la com, mais oui. Parfois c'est remonté jusqu'au directeur de cabinet quand il a fallu faire avancer certaines choses. Mais voilà, on a eu globalement carte blanche, c'est-à-dire que ça, c'est quand même très confortable pour des chercheurs. Sachant que nous, on n'était pas spécialistes de l'évaluation des politiques publiques. Et donc le deal, mais là c'était très claire dès le départ parce que Vergriete l'a dit lui-même. Il a dit "moi je ne veux pas forcément des données quanti, moi je veux une analyse qualitative". Parce qu'à travers le quanti, voilà, on ne voit pas tout. Donc je te dis, c'est un chercheur, il a quand même des automatismes qui sont intéressants. Et donc nous, on avait clairement dit "on peut mener une enquête quali, on n'est pas sur du quanti". On a été un peu rattrapés par ça dans la deuxième étude, où là, en fait on a fait une analyse de notre première étude, qui a été jugée très positive mais avec le seul reproche qui a été fait : qu'il n'y avait pas assez de chiffres qui ressortent. Ben oui, évidemment, d'un point de vue politique je parle. Donc il a été décidé dans le deuxième volet de l'étude de satisfaire ce souhait politique, c'est clairement un souhait politique, d'aller... de faire à la fois une évaluation quali mais aussi quanti et c'est là où on a eu un petit peu plus de difficultés méthodo, parce qu'on n'était pas des spécialistes du quanti. Voilà. Mais on assume notre parti pris méthodologique qui a été fait.

[>Julie_Vaslin]: Avec les questionnaires et du coup, là le recrutement de Julie (Vincent) comme stagiaire, pour donner un coup de main sur ce côté-là?

[>Maxime_Huré]: Oui, tout à fait.

[>Julie_Vaslin]: Donc là, en fait ce que vous donne cette convention, c'est des accès aux données, aux lieux, un accompagnement, mais c'est aussi des financements pour embaucher deux chargés de mission, de recherche. Et donc après ça se termine en septembre l'année dernière et là, il y a l'idée de créer un Observatoire ?

[>Maxime_Huré]: Oui, ça se termine et en fait, moi c'est... alors je sais pas comment te dire, parce que c'est compliqué. Pendant toute la période de l'évaluation à Dunkerque, en fait les médias sont constamment là. Et là, ça ne s'arrête plus, là je fais plus d'un journaliste par jour. Là c'est très très compliqué. Même si je donne quelques refus mais après j'ai un autre parti pris. Donc là, c'est une période où à partir du premier septembre 2018... alors nous, dès le début, pour revenir sur l'historique, on souffle à l'agence d'urbanisme le fait que ce serait bien de créer une sorte de laboratoire du bus gratuit, pour avoir vraiment une dimension scientifique et qui dépasse largement Dunkerque et l'enquête à Dunkerque. Ça, c'est une idée qui fait son chemin, d'ailleurs Vanessa nomme son blog "le labo du bus gratuit". Mais ça on en parle à Franck Mérelle, à Vanessa, bon. Et puis s'engagent aussi pendant cette période des voyages d'étude qu'on co-organise, dans le cadre de notre convention. Ce n'était pas forcément écrit au départ, mais on se dit que c'est intéressant d'avoir des regards extérieurs. Et donc on accompagne avec Henri une première fois l'agence d'urbanisme et la communauté urbaine à Tallinn. Moi je n'y vais pas, c'est dommage, mais Henri y va. On organise également deux voyages d'études, un à Niort, là avec Claire-Marine, qui permet de faire connaissance avec Vanessa, elle commence comme ça à mettre un pied dans l'AGUR avant qu'on la salarie. Et un autre à Châteauroux je crois. Donc on organise des voyages d'études et pour nous, c'est super intéressant, de comprendre aussi les autres cas d'études, y compris pour nourrir nos rapports d'évaluation. Et donc à ce moment-là se met en place une autre circulation, qui est une circulation un peu plus politique et qui nous dépasse. Moi qui me dépasse complètement. Et donc la rencontre de Vergriete avec différents maires, à l'international et aussi en France. Et est lancée l'idée de créer un réseau des villes du transport gratuit. En fait, c'est plutôt une redynamisation de ce réseau, qui était déjà un réseau un petit peu militant avant, notamment impulsé par Tallinn à l'échelle internationale et puis par Aubagne au niveau national. Donc Vergriete va impulser le réseau des villes du transport gratuit, qui devra être lancé le jour des premières rencontres des villes du transport gratuit, organisées à Dunkerque en septembre 2018, au moment du lancement de la gratuité. Donc ça, c'est une circulation politique qui nous dépasse un peu, même si nous, on a participé aux circulations un petit peu plus scientifiques, expertes.

[>Julie_Vaslin]: Parce que du coup, à ce moment-là, vous rencontrez aussi des gens qui ont travaillé sur le bus gratuit dans ces différents endroits ?

[>Maxime_Huré]: Oui. Oui oui. On commence à rencontrer, à prendre des contacts, tout à fait. Notamment à Niort, il y a des contacts très intéressants, à Tallinn également. On reste en contact surtout Henri et Claire-Marine, et moi j'avais toujours cette idée en fait de dissocier le réseau un peu politique du réseau scientifique. Avec mon idée de laboratoire au début du bus gratuit, et donc on revient vers nous. Alors je ne sais pas à quel moment... peut-être que ça se joue dès le réseau en fait, dès la création du réseau en septembre 2018, où on se dit "le réseau est lancé politiquement" et là les services se disent "qu'est-ce qu'on en fait de ce réseau ? c'est quoi?" Même l'agence d'urbanisme, ils veulent tous saisir un objet qui est hyper intéressant, mais ils ne savent pas quoi en faire. Donc ils me demandent de faire des notes sur ce qu'est un réseau de villes, parce que moi j'ai travaillé sur les réseaux de villes. Donc je leur explique qu'il y a différentes manières de faire les réseaux, à la fois juridiques et ça engage beaucoup de choses. Et donc est décidé de faire un réseau, de maintenir un réseau politique plutôt souple, dont la présidence est plutôt assurée par Dunkerque, mais les rencontres annuelles tournent d'une ville à une autre. Il y a Châteauroux après Dunkerque et il y aura Calais en septembre prochain. Et de faire un autre réseau de soutien, un peu plus technique et scientifique, à travers la création d'un observatoire des villes du transport gratuit. Et moi, je fais les notes de préfiguration de cet observatoire, pour dire qu'est-ce qu'il faut mettre dedans, pourquoi l'aspect scientifique est important. Cette note est aussi travaillée avec l'AGUR, Vanessa y travaille, Vanessa et Guillaume aussi d'ailleurs. Et quelque part, dans le travail, progressivement, se met en place une dichotomie entre l'AGUR qui va plutôt gérer l'aspect technique et communicationnel de l'observatoire. Et puis moi et VIGS entre guillemets, qui récupérons l'aspect

scientifique. D'où l'idée de créer un comité scientifique pour vraiment aussi délimiter Observatoire des villes du transport gratuit, en tout cas délimiter mon rôle et le rôle de VIGS.

[>Julie_Vaslin]: à la fois par rapport aux aspects techniques de l'AGUR et à la fois, par rapport aux aspects politiques du réseau de villes.

[>Maxime_Huré]: donc il y a trois niveaux si tu veux. Il y a un niveau politique, un niveau technique et un niveau scientifique. Sauf que dans les faits, le niveau technique et le niveau scientifique, on est en constant dialogue en fait. Puisque nous, on est chargés d'apporter du contenu et d'un point de vue technique, il y a la mise en ligne, il y a la communication.

[>Julie_Vaslin]: Oui, et de fait, le poste de Julie (Vincent) est sur les deux.

[>Maxime_Huré]: Et de fait, non. En pratique, normalement c'est l'AGUR qui gère les aspects techniques et normalement, c'est VIGS qui gère l'animation scientifique. Même si l'animation scientifique a des implications sur la gestion opérationnelle de l'Observatoire. Et moi, je veux donner un... j'ai quand même eu envie de donner une véritable dimension à l'aspect scientifique. Donc d'ailleurs, ça se ressent sur le site. Il y a une sorte de bibliographie quand même, on rassemble des travaux de recherche, et surtout donc on va constituer un comité scientifique et c'est moi qui vais le constituer essentiellement, en discussion avec Seb, Marie-Clotilde, les gens qui gravitent autour de VIGS. Comité scientifique qui doit quand même avoir un nombre de chercheurs limités, parce qu'on n'a pas non plus des ressources extensibles. Il faut le faire vivre ce comité scientifique, c'est-à-dire qu'il faut payer les billets de train, il faut payer des hébergements, donc on est contraints par l'enveloppe qui nous est attribuée pour gérer cet aspect scientifique.

[>Julie_Vaslin]: Et ça, c'est financé par la CUD, toujours ?

[>Maxime_Huré]: Toujours financé par la CUD.

[>Julie_Vaslin]: Il n'y a pas d'autre ville du réseau qui sont impliquées, par exemple, dans le financement de l'Observatoire ?

[>Maxime_Huré]: Non. Et c'est un enjeu aujourd'hui. Donc moi si tu veux, je mets pas la charrue avant les bœufs. Le premier enjeu pour moi, c'était d'élargir à un comité scientifique le travail scientifique sur la gratuité. C'est-à-dire qu'il fallait absolument sortir de l'idée que c'était que VIGS, voire même que Maxime Huré qui travaillait sur la gratuité. Ça, c'était pas possible, il fallait absolument constituer un collectif, en plus y'a des personnes qui s'y intéressaient, j'étais pas le seul d'ailleurs. Mais médiatiquement, tu vois, ça a été perçu comme ça parfois donc il y avait la gratuité et puis d'un autre côté, il y avait Maxime Hué qui travaille sur la gratuité. Et j'étais du coup plutôt catégorisé comme un pro-gratuité par certains médias. Et donc l'idée c'était de sortir de ça, et on a un collectif maintenant, que tu pourras éventuellement rejoindre par la suite si ça t'intéresse. En tout cas, moi ce qui a compté dans la... la constitution du comité scientifique, c'est deux choses. C'est d'une part des gens qui ont travaillé sur les réseaux gratuits. D'où Henri, d'où Philippe Poinot, d'où Sébastien. Parce que je ne l'ai pas dit, mais à chaque fois Sébastien a accompagné, sur les deux recherches, sur Dunkerque. Il a même fait des interventions, il est aussi impliqué Seb, mais un peu moins maintenant. Et puis, l'autre dimension, c'était de comment dire... toujours en ayant cet aspect scientifique, d'ouvrir à des structures autres que des scientifiques purs. C'est-à-dire le CEREMA, qui a une structure scientifique aussi, et là on avait des gens au CEREMA qui commençaient à réfléchir à la question, qu'on avait rencontrés, etc. Donc on a demandé à Sophie Hasiak. Le Forum Vies Mobiles, pareil, qui était intéressé par la gratuité, qui m'en avait souvent parlé, voilà. Donc Sylvie Landriève a accepté. Et l'ADEME. Puisque pareil, on avait été contactés. En fait, on a accepté les gens qui nous ont contactés, ou qu'on connaissait et qui travaillaient sur la gratuité. Et j'avais oublié Wociecz Koblowski donc d'un point de vue international. Donc lui il travaille depuis

longtemps sur la gratuité, donc c'était important pour nous. Et tout le monde a accepté. Donc voilà, c'est chouette. Se pose la question de son ouverture maintenant, mais voilà.

[>Julie_Vaslin]: Et Arnaud Passalacqua pour son objet d'étude ?

[>Maxime_Huré]: Alors on n'a pas, non... Arnaud Passalacqua, je l'ai sollicité au nom des structures partenaires comme l'ADEME, le Forum Vies Mobiles. En fait j'ai proposé à l'association P2M d'avoir un représentant dans cet observatoire. Parce que l'idée, P2M depuis le début suivait un peu cette problématique de la gratuité, sans trop non plus approfondir, mais en tout cas avait suivi. Et donc, étant un réseau de chercheurs quand même important, pluridisciplinaire etc., je trouvais ça bien qu'il y ait un représentant de P2M. Il s'est proposé sur la liste pour savoir qui était volontaire pour prendre cette fonction au sein de l'observatoire. Et on avait une historienne qui avait travaillé sur la tarification, mais qui s'est dit que c'était trop contemporain pour elle, ça ne l'intéressait pas. Donc en tant que Président de P2M, c'est Arnaud qui s'est un peu proposé. Donc Arnaud, il est au nom de P2M. Et donc, ça ne t'échappera pas qu'on a pas exclu Yves Crozet ni Frédéric Héran, qui sont des gens qui interviennent régulièrement dans le débat. C'est simplement que ce sont des gens qui n'ont jamais travaillé, mené d'enquête de terrain sur la gratuité. Donc en même temps, de prendre ce critère, ça nous arrangeait aussi. Parce qu'on est ouvert à la discussion, l'ADEME au sein du comité scientifique, et même le CEREMA, ils ont des discours parfois très critiques sur la gratuité, mais on ne voulait pas un truc contre-productif quoi.

[>Julie_Vaslin]: Et donc ce comité scientifique, il est tout neuf en fait, il n'a que quelques mois?

[>Maxime_Huré]: Oui, il a été lancé en juin 2019.

[>Julie_Vaslin]: Donc son rôle, comment tu pourrais le décrire ?

[>Maxime_Huré]: Alors son rôle, pour l'instant on ne s'est réunis qu'une fois et la première réunion, c'était d'ailleurs de se demander quel allait être son rôle. Donc Julie, elle doit avoir le compte-rendu, elle pourra te le donner. Parce que de tête je ne me souviens plus de tout ce qu'on s'est dit. Mais l'idée, c'est d'avoir un rôle le plus neutre possible sur les débats autour de la gratuité et je trouve que les différentes entrées disciplinaires représentées et les différentes institutions, ça nourrit des discussions très constructives et qui vont plutôt dans ce sens.

[>Julie_Vaslin]: Alors il y a trois aspects qui s'articulent dans ton travail, au comité scientifique et à VIGS, c'est à la fois faire de la recherche, à la fois faire de la recherche action, répondre aux commandes, et à la fois faire de la diffusion, voire du conseil politique. Comment s'articulent ces trois actions ? Quel est ton regard sur l'articulation de ces trois choses ? On sent qu'à certains endroits c'est un accélérateur, mais à d'autres, est-ce que c'est un frein, est-ce que c'est une difficulté ?

[>Maxime_Huré]: Eh ben moi je te dirais que déjà, c'est un choix. Clairement assumé. En tant qu'universitaire, moi je pars du principe qu'on a presque un devoir de diffuser déjà nos connaissances premièrement au grand public et deuxièmement, de pouvoir participer au débat de la vie en société, simplement. Et donc pour moi, ça a toujours été le cas. De toute façon, y compris quand j'étais doctorant, je savais les risques que ça pouvait avoir. Je me suis présenté à des élections, enfin tu vois, c'est quand même un risque important. J'ai d'ailleurs pas pris mon poste de conseiller communautaire, parce que j'avais été élu, pour privilégier la carrière universitaire. Donc j'ai arrêté entre guillemets la politique partisane, pour me consacrer à mon métier. Mais mon métier, je le conçois comme un métier où on est engagé. Et de toute façon, ceux qui disent le contraire, on voit bien qu'ils le sont aussi par ailleurs. On peut toujours déconstruire ce discours de l'universitaire qui n'a pas d'engagement politique en fait. Ça, moi je l'assume et d'ailleurs, ça fait partie des principes à assumer. on aimerait bien que ça s'élargisse, mais voilà, la recherche action dans tout ça, c'est plutôt un... la tournure que prend l'ensemble de la

recherche en ce moment, et que nous on a choisi de manière spécifique, de la gérer. Mais du coup, l'articulation se fait de fait, parce que maintenant c'est comme ça qu'on a contractualisé avec Dunkerque. Et pour nous, c'était confortable, parce que ça nous permettait de montrer qu'il y avait un collectif de réflexion. Mais en même temps, Dunkerque aurait certainement été très content qu'on contractualise avec une université.

[>Julie_Vaslin]: Oui, tu penses qu'ils auraient fait la même chose avec un labo ?

[>Maxime_Huré]: Oui. Sauf que nous, ça nous apportait plus de souplesse. Et probablement qu'en fait, eux aussi. Là, encore une fois, tu vois, c'est difficile de reconstruire tout ça. C'est des opportunités qui vont vite. Ça va vite, quand on te propose, quand une collectivité te propose de faire un partenariat et que ça se fait en moins d'un mois, vas-y, va démarcher tes services administratifs qui vont devoir mouliner sur les trucs... enfin tu vois c'est...

[>Julie_Vaslin]: Et est-ce que c'est un frein ou est-ce qu'à un moment donné, c'est une difficulté ? Le fait par exemple, que tu sois beaucoup sollicité médiatiquement, est-ce que dans cette articulation entre la recherche et la diffusion, il y a des difficultés dans la recherche elle-même ?

[>Maxime_Huré]: Oui. Mais après, le problème c'est que de toute façon, les choix qu'on fait, dans la vie de manière générale, ça nous enferme un peu dans un chemin, une dépendance au sentier. Et ça vaut pour tout. Et en fait, de contractualiser avec Dunkerque, ça me met dans une forme de dépendance au sentier qui fait que je suis amené à poursuivre finalement ces recherches sur la gratuité, à vouloir les élargir, de différentes manières. Soit d'un point de vue scientifique. Ce projet ADEME c'est une ouverture scientifique aussi. Soit à travers l'observatoire et aller voir différentes villes et réfléchir avec eux, pourquoi pas plus tard travailler avec elles, ces villes. Et en fait, cette dépendance au sentier, évidemment que le fait que j'ai travaillé sur Dunkerque, ça a peut-être des impacts dans la déconstruction de mon discours par les opposants de la gratuité qui disent qu'en gros, c'est une évaluation financée par Dunkerque, donc c'est normal qu'elle soit favorable à Dunkerque. Le fait d'être un chercheur qui a un contrat, il y a des limites inhérentes à la contractualisation de la recherche. Mais ça, je veux dire, quelque part on peut pas me reprocher ça parce que tout le monde fait ça presque, maintenant. Et j'ai envie de dire, moi je ne contractualise pas avec Total, je contractualise avec de l'argent public, avec des collectivités, voilà. Donc l'important, dans la contractualisation, c'est d'être clean et de prendre des partenariats où on se fait plaisir et où on a plutôt de la liberté. Moi c'est comme ça que je le vois. Après, des contrats qui engagent des acteurs strictement privés avec des grosses contraintes, y compris sur la diffusion des résultats etc., ben déjà moi j'ai jamais fait, ou très peu, il faudrait regarder l'ensemble des activités de VIGS. Et voilà, j'ai pas de choses à me reprocher là-dessus, donc l'important, c'est en fait de ne pas avoir de choses à se reprocher. Après, on nous fera toujours des reproches en fait, et moi je pense que...

[>Julie_Vaslin]: Là tu parles de la critique des opposants en quelque sorte.

[>Maxime_Huré]: Oui, oui oui !

[>Julie_Vaslin]: Mais moi, je voulais dire aussi, et ça je le comprends, mais on peut retrouver le même genre de critique ailleurs. Mais d'un point de vue plus méthodologique, dans les questionnements vers lesquels... enfin, est-ce que t'as un regard sur l'orientation que ça peut créer ou pas dans le travail de VIGS ? Mais là, encore une fois, je te pose la question de manière assez naïve, parce que pour l'instant je ne suis pas encore dedans donc je ne m'en rends pas bien compte.

[>Maxime_Huré]: Oui alors, d'un point de vue plus scientifique, moi j'ai pris conscience des enjeux méthodo très tard, et même j'ai envie de dire, récemment, de cette question de la gratuité. Moi naïvement, je t'ai dit, je me suis plongé là-dedans en disant "il n'y a pas eu de recherche, donc autant y aller". C'est

aussi intéressant d'aller voir ce qui se passe. Et puis on a des préjugés qu'il faut aussi déconstruire. Peut-être que certains seront confirmés, d'autres pas. Mais voilà, un peu naïvement. Mais en fait, je me suis aperçu que cette histoire de gratuité, ça remettait en question beaucoup d'expertises, qui n'est pas que de l'expertise scientifique, stabilisées dans l'action publique depuis vingt à trente ans. Ça remettait en cause, déjà, des expertises financières qui, pour le coup, sont plutôt des orientations financières un peu néo-libérales dans les transports. C'est-à-dire : "on va autonomiser les budgets du transport pour le rendre rentable, pour aller vers une rentabilité des transports urbains". Et donc là, on sort complètement de cette orientation politique, d'une part. ça avait des implications sur l'expertise professionnelle. Mais qui est liée à l'expertise scientifique, parce que c'est là où je suis très critique, c'est que l'expertise professionnelle qui est remise en cause, c'est celle issue de l'économie des transports. C'est une discipline scientifique, mais qui est une discipline scientifique de recherche action en fait. C'est la thèse d'Harold (Mazoyer) , ça a toujours été une discipline au service de l'action publique. Et donc l'idée, c'est quand même, le parti pris méthodo, nous, c'est de dire qu'on sort de l'économie des transports et on apporte un autre regard sur, non seulement la question de la gratuité des transports collectifs, mais on apporte un autre regard sur la question des transports et de la mobilité. Et ça, si tu veux, c'est en plus l'orientation P2M. C'est en plus l'orientation de la plupart des chercheurs en sciences sociales autres que les économistes qui est de dire "il faut sortir de cette logique économique dans les transports, du regard strictement économique". Et donc là, ça remet en jeu des expertises à cheval sur la science et l'action, qui sont en fait... et je m'en rends compte très récemment, qui sont hyper puissantes en France. Hyper puissantes et institutionnellement très structurées, à la fois dans le milieu professionnel, à la fois dans le milieu scientifique. Même si on sent que le laboratoire d'économie des transports est plutôt un laboratoire déclinant, mais on sent quand même qu'on se confronte à... on est un cycliste qui rencontre un poids lourd quoi ! C'est ça, le choc est violent. C'est encore très frais, mais voilà, je suis quand même parti dans quelque chose... pas tout seul hein, mais dans une lecture critique de ce qui se fait en matière de transports urbains depuis vingt trente ans. Et la gratuité a été un levier de cette critique en fait.

[>Julie_Vaslin]: Un révélateur.

[>Maxime_Huré]: Ouais. Et donc voilà, je ... Mais d'où le projet ADEME ! Tu comprends pourquoi je le pensais comme ça.

[>Julie_Vaslin]: Oui, juste un dernier point, d'où vient le projet ADEME et comment vous entrez en contact avec eux et comment vous construisez la réponse ?

[>Maxime_Huré]: Alors franchement, désolé de te le dire très crument, mais déjà on voit passer un appel à projet ADEME sur la transition écologique, avec l'idée, est-ce qu'on répond ou pas ? Donc je l'ai en tête. Et puis, c'est en socio des orgas, en plus on n'est pas très spécialistes, bof. Et puis c'est vrai que là, le projet ADEME, j'y réponds vraiment au dernier moment. C'est-à-dire qu'heureusement que Claire-Marine me donne un coup de main sur la forme. Parce que tu sais, ces réponses-là, elles sont très compliquées. Donc je demande à Claire-Marine, qui est notre salariée, de mettre en formes un document type dont a besoin en fait l'ADEME et c'est moi qui vais rédiger en fait le fond quasiment tout seul en fait. Je le fais relire à Seb et Marie-Clotilde, mais en gros, on balance ça sans avoir aucune idée de savoir si on a des chances de l'obtenir. Et donc, ça part aussi du constat que j'observe que dans cette expertise qui est remise en cause, il y a quand même un changement de comportements qui est flagrant. Alors sur le territoire de Dunkerque c'est très clair : les réticences que j'ai pu apercevoir au début du projet ne sont plus là. À la fois au sein de la communauté urbaine, à la fois chez les opérateurs. Et on voit qu'il y a des acteurs qui s'adoucissent très clairement sur le discours de la gratuité. Parce que moi je participe aussi au débat, sur la place publique, là-dessus. Donc je vois que les acteurs s'adoucissent et donc je propose ce projet de savoir comment se font les changements de comportements et de représentations en matière de mobilité, et on va prendre le cas de la gratuité des transports à Dunkerque. Alors je vais jusqu'au bout.

On balance ça, un peu comme ça. Mais par ailleurs, j'en avertis l'agence d'urbanisme, pour dire qu'on répond à ça. Parce qu'il faut des partenaires. Donc je leur dis, ce serait cool qu'il y ait le partenariat historique Agence d'urbanisme et communauté urbaine. Et puis ce serait même bien qu'il y ait Transdev, parce que ça apporterait du poids au projet. Et là, c'est les réseaux plutôt de la communauté urbaine et de l'agence d'urbanisme qui font qu'on a Transdev avec nous. C'est pas moi qui vais les chercher, ils me donnent les contacts, on envoie un mail, et puis ça se fait facilement. Donc là, tu comprends un peu mieux le consortium comment il se monte. Et puis on se dit, c'est au moment des réflexions sur l'observatoire : "eh bien ça, c'est un premier projet de recherche pour l'Observatoire". Donc ça c'est très fort, parce qu'on veut donner une dimension scientifique à l'observatoire et là on se dit, "ce projet ADEME, si on le gagne, c'est vraiment un enjeu scientifique pour l'Observatoire" et puis finalement tout le monde est content de ça, parce que ça montre que le partenariat qu'on fait avec des chercheurs à Dunkerque, il débouche sur d'autres projets. Et ça, c'est important. Non seulement politiquement, c'est important qu'on soit à Dunkerque, que des gens viennent s'installer, des jeunes, pour eux c'est super, tu vois ? C'est quand même un territoire qui perd des jeunes un peu, donc voilà. Et en plus, ces chercheurs nous aident à construire des projets. Donc nous, on avait quelque part, on leur renvoyait un peu aussi la pareille. Après j'ai su aussi que c'est aussi un moment... on propose le projet à un moment où l'ADEME se pose la question de son positionnement par rapport à la gratuité.

[>Julie_Vaslin]: Oui, c'est ce que dit Elodie Trauchessec au téléphone, c'est qu'ils ont besoin de ça pour se positionner aussi.

[>Maxime_Huré]: Et par ailleurs Mathieu Chassignet qui est dans le comité scientifique de l'observatoire me contacte au même moment, ou trois jours après avoir balancé le projet, il n'est même pas au courant qu'on a répondu, il me dit "l'ADEME s'intéresse à la gratuité à Dunkerque etc." Donc je ne sais pas sur quel critère notre projet a été choisi, ce qui est sûr c'est que pour l'obtenir, on a eu la chance d'avoir le fait que l'ADEME se préoccupe de ces questions à ce moment-là. On a eu la chance d'avoir eu des acteurs territoriaux de poids, qui ont peut-être parlé du projet au plus haut niveau. Et on a enfin eu la chance d'avoir VIGS parce que l'ADEME en gros, nous a dit qu'une des raisons de notre sélection, c'est que "vous avez un petit projet bien calibré, avec une association, ça ne va pas poser de problème, ce sera souple, on va bien réussir à travailler ensemble, on en a marre des gros projets universitaires à 400 000 euros avec trois universités qui n'arrivent pas à se mettre d'accord et à ne pas travailler ensemble". Donc on a eu l'intuition de faire un petit projet, où on se centre en gros sur un post-doc, un stagiaire et puis deux coordinateurs, ce qui est la réalité du projet. Avec des partenaires qui nous soutiennent et puis voilà. Et je pense que ce sont les trois éléments qui ont pesé dans la sélection du projet. Avec une réticence, une interrogation de l'ADEME qui était de dire : "nous, on finance des projets sur la transition écologique, en quoi la gratuité est un projet de transition écologique ?". Alors déjà, nous on répond : "transition écologique et sociale" en fait, et c'est ça l'appel. Donc quand ils nous disent ça, ils oublient la dimension sociale, donc on leur répond ça. Parce qu'il y a des réponses, on doit améliorer notre réponse. Donc d'une part on leur répond ça. Et on leur dit, d'accord, on laisse ouvert le fait qu'on ne sait pas si la gratuité a des bénéfices écologiques, et ça, ça reste une controverse ouverte dans le débat. Et d'où, elle revient à la charge tu vois, Elodie, pour dire "et la question écologique", elle veut qu'on insiste là-dessus. Voilà.

[>Julie_Vaslin]: Oui. Juste un point, sur les contraintes que fait peser la recherche-action sur la méthodo, là dans ce que tu me réponds dans le projet ADEME, il y a bien cette orientation socio des orgas, qui là pour le coup est une commande aussi...

[>Maxime_Huré]: de l'ADEME

[>Julie_Vaslin]: qui peut être lourde d'implications.

[>Maxime_Huré]: Oui, mais pour remporter le projet, ils voient qu'on n'est pas des spécialistes de la socio des orgas, même si en science politique, on est quand même habitués à cette littérature, mais nous on vend dans le projet qu'on recrute un postdoc en socio des orgas.

[>Julie_Vaslin]: Oui, c'est vrai que moi je n'avais pas forcément ça en tête au moment où on a parlé avec elle, mais c'est une implication scientifique quoi.

[>Maxime_Huré]: Oui, et d'un point de vue méthodo, nous on part tout de suite sur plutôt des entretiens, de la méthode quali, qu'on connaît bien, qu'on maîtrise bien. Le croisement action publique, socio des orgas.

[>Julie_Vaslin]: Très bien.

[>Maxime_Huré]: Mais je te le dis avec beaucoup de franchise, le projet je le rédige mais complètement sur une intuition. Et je le balance en me disant "encore un projet dont on n'aura aucune nouvelle, et on me dira au bout de six mois que c'est mort". Mais en fait, après, c'est là que je me rends compte qu'en fait il est intéressant et que ce serait bien qu'on l'obtienne.

[>Julie_Vaslin]: Ben écoute Maxime, je te remercie beaucoup, je t'ai posé toutes les questions que je voulais te poser.

[>Maxime_Huré]: Merci, il faut vraiment que je te laisse. [Fin de l'enregistrement]