



Transports en commun : et si on parlait gratuité ?

Octobre 2015

T transports en commun : et si on parlait gratuité ?

Afin de s'affranchir des considérations idéologiques ou de certaines idées reçues, LAHGGLO a cherché, sans prendre parti, à approfondir le sujet, s'efforçant d'examiner les conditions et impacts potentiels de la mise en place de la gratuité des Transports en Communs (TC). Ces réflexions font l'objet de ce petit mémento dans un but d'information et en vue d'alimenter un débat éventuel.

Résumé

Des voix se font actuellement entendre, avec des motivations essentiellement sociales, en faveur de la gratuité des transports en commun dans l'agglomération grenobloise. Environ 25 villes françaises ont déjà fait ce choix, mais elles sont beaucoup plus petites que Grenoble (seule ville de taille comparable, Tallinn est en Estonie, dans un contexte très différent) et leurs expériences très spécifiques peuvent difficilement être extrapolées.

Les motivations sont généralement sociales (« le transport pour tous ») ou en faveur de l'activité économique ; la motivation environnementale est souvent citée, mais jamais comme raison première. La « tarification solidaire » pratiquée à Grenoble répond en partie à ces objectifs. Une gratuité totale supprimerait en outre toute démarche d'accès aux billets, parfois compliquée ou humiliante. La gratuité des TC peut aussi être présentée comme une solution aux embouteillages dont souffre Grenoble.

Les variables sur lesquelles on peut jouer sont celles de l'extension géographique et des conditions de la gratuité : sur toutes les lignes ? à toutes heures, malgré des risques de saturation ? à tous les voyageurs, même non résidents ?

La fréquentation a toujours été accrue par la gratuité dans les cas étudiés, mais cela à partir de niveaux très faibles et en parallèle avec des améliorations de l'offre de transport, ce qui rend aléatoire toute prévision. L'incitation aux déplacements non contraints améliorerait la fréquentation aux heures creuses, mais serait particulièrement coûteuse, voire ingérable, en période de pointe.

La hausse de fréquentation semble venir de personnes déjà utilisatrices des TC. Elle ne provient guère de celles dont la profession nécessite l'utilisation fréquente de la voiture, de celles qui donnent la priorité au confort et évidemment de celles pour qui le réseau des TC est très insatisfaisant. Elle est significative chez les cyclistes et les piétons, surtout pour les petits trajets, mais non recherchée par la mise en place de la gratuité.

Le financement du manque à gagner serait proportionnellement moins important à Grenoble que dans de petites villes, qui ont forcément un coût de billettique disproportionné ; il est évalué à environ 26M€, à offre inchangée : recettes commerciales de 31M€ moins 5M€ de billettique, pour un coût total du service de 189 M€ en 2013. Il pourrait être couvert soit par l'impôt local, soit par une augmentation du Versement Transport (actuellement au maximum de ce qu'autorise la loi), soit par les automobilistes (péage urbain ou stationnement, par exemple) ; chacune de ces options pose la question de l'impact social et de l'équité économique entre payeurs et bénéficiaires et nécessitera des choix politiques délicats.

Conclusion. A côté d'avantages sociaux assez tentants, la gratuité présente des aspects imprévisibles (reports d'un mode à l'autre, gestion de l'offre de transport, etc.) et exigera de très difficiles affectations de priorités au sein des citoyens et des acteurs économiques.

Introduction

En 1971, Colomiers près de Toulouse fut la 1^{ère} ville de France à instaurer la gratuité de ses transports en commun. Depuis, 25 villes environ en France ont enchaîné avec une gratuité totale ou partielle de leurs transports publics. Des villes étrangères s'y sont mises également, dont Tallinn, capitale de l'Estonie, avec ses 435 000 habitants.

Dans l'agglomération grenobloise, un "Collectif pour la Gratuité des transports en commun" s'est créé. En Février 2015, il organisait une réunion publique sur le sujet, invitant Magali Giovannangeli, ex-présidente de la communauté d'agglomération d'Aubagne qui a instauré la gratuité en 2009, au nom du "droit au transport pour tous".

Au sein de LAHGGLO, si les avis divergeaient sur la pertinence ou non de cette disposition, il existait un consensus quant à la méconnaissance des tenants et aboutissants de la gratuité. Un groupe de travail s'est donc constitué pour répondre à la question :

Quelles seraient les raisons d'instaurer la gratuité des transports en commun dans notre région ? Quelles en seraient les conditions de mise en place, quels impacts et quels effets ?

Ce mémento est le fruit de ce travail.

NOTA : Certaines données de ce mémento proviennent d'études réalisées sur le thème de la gratuité, en particulier :

- "La gratuité des TC urbains : effets sur la fréquentation et intérêts" - Etude ADEME 2007
- "Empirical Evidence from a Fare-Free Scheme in Tallinn, Estonia" – Etude réalisée par le Royal Institute of Technology de Stockholm (Suède) sur Tallinn (En Anglais) - Janvier 2014

1. Aperçu de l'existant de la gratuité des TC en France et à l'étranger

En France

Environ 25 villes ont instauré la gratuité partielle ou totale (de l'usage) de leurs transports publics. En général il s'agit de petites villes, de quelques dizaines de milliers d'habitants, jusqu'à 100 000 habitants pour la communauté d'agglomération d'Aubagne.

A l'étranger

Des expériences de gratuité totale ou partielle ont été faites en Europe, au Brésil ainsi qu'aux Etats-Unis, mais peu de la même ampleur qu'en France. Certaines de ces expériences ont été arrêtées : ainsi Hasselt en Belgique (75 000 habitants), qui avait instauré la gratuité en 1997, est revenu aux TC payants en 2013 pour des raisons financières. Une grande ville à noter, Tallinn, qui a mis en place la gratuité en 2013 uniquement pour les habitants de la commune.

Une liste des villes françaises ayant instauré la gratuité est en annexe.

2. Quels enseignements tirer de ces expériences ?

L'analyse de ces expériences de gratuité montre que chaque cas est spécifique en ce qui concerne les motivations, la répartition des parts modales, les situations géographique, économique, sociale, etc., et que toute extrapolation à la région grenobloise serait hasardeuse. C'est d'autant plus vrai que les villes ou agglomérations françaises concernées sont bien plus petites que Grenoble, et qu'à l'étranger seule Tallinn est de taille comparable à notre cité.

Toutefois, il peut être intéressant de connaître et comprendre les contextes, raisons, conditions et effets des mises en place de la gratuité pour guider la réflexion, et en particulier enterrer certaines idées reçues, et approfondir les relations de cause à effet, la mise en application potentielle dans la région grenobloise restant le fil rouge de cette réflexion.

Les questions portent notamment sur :

- Les motivations conduisant à la gratuité ;
- Les périmètres à considérer ;
- L'impact sur la fréquentation ;
- Les reports modaux, depuis la voiture et depuis les modes actifs ;
- Les moyens de financement des pertes de recettes.

Dans un premier temps, nous procéderons à un tour d'horizon de ces différents sujets, puis nous effectuerons un zoom sur la situation des transports de la région grenobloise.

3. Les motivations

Les motivations qui ont conduit à la gratuité des TC sont extrêmement variées. Elles sont principalement de nature sociale ("le transport pour tous") ou économique. La motivation environnementale est souvent citée, mais jamais avancée comme raison première pour l'instauration de la gratuité. Elle est davantage présentée comme une conséquence, d'autant qu'il s'agit d'une préoccupation relativement récente dans le grand public.

A Tallinn, plusieurs aspects sont affichés :

- Sur le plan social, il s'agit de développer la mobilité pour tous,
- Sur un plan économique, la ville voulait stimuler l'économie
- Motivation fiscale : seuls les habitants payant des impôts à Tallinn bénéficient de la gratuité, ce qui a contribué à une augmentation importante du nombre de domiciliés fiscaux.

Les défenseurs d'une motivation sociale mettent en avant les arguments suivants :

- Développer le transport pour tous ;
- Faciliter l'emploi par la mobilité, développer le lien social, réduire l'isolement des personnes âgées ;
- Créer un effet levier sur l'économie, la mobilité incitant à la consommation

On peut y voir un moyen de lutter contre la fracture sociale, ou d'égalité entre les territoires.

A contrario, on peut estimer que ce qui ne coûte rien n'a pas de valeur, que payer son titre de transport est un moyen de se rendre compte de la valeur du service rendu qui, lui, a un coût, et que participer aux charges de la société est un acte civique.

La "**tarification solidaire**" instituée à Grenoble depuis 2010 répond en partie à ces arguments.

La gratuité totale apporterait les avantages supplémentaires suivants :

- Plus besoin de prouver qu'on est pauvre pour bénéficier des transports ;
- Simplification : s'affranchir de la difficulté de lecture du tarif ;
- Faciliter l'accès aux titres de transport, lequel constitue un obstacle majeur pour les non initiés.

4. Les périmètres à considérer :

La mise en place de la gratuité peut se faire sur des périmètres différents selon les lieux :

- **Le périmètre géographique** : Il s'agit de la commune, de la ville, de la communauté d'agglomération, ou d'un périmètre encore plus large, celui du département ou du Schéma de Cohérence Territoriale (SCoT) par exemple, comprenant donc des zones denses, peu denses et rurales. Le périmètre géographique ne peut être réfléchi indépendamment des autres critères (motivations, coûts, financement, ...). La mobilité croissante d'un périmètre à l'autre se heurte aussi à celle de la compétence transport qui varie entre les autorités gouvernant ces différents périmètres. On peut aussi se poser la question de savoir si la gratuité favorise l'étalement urbain ou non.
- **La gratuité est totale ou partielle** : La gratuité peut être limitée à certaines lignes et/ou à certaines heures afin d'éviter le phénomène de saturation.
- **Les bénéficiaires** peuvent être limités ou non à certains habitants. Ainsi à Tallinn, seuls les habitants de la ville bénéficient de la gratuité.

5. L'impact sur la fréquentation

La gratuité totale dope la fréquentation.

Les villes ou communautés d'agglomération ayant instauré la gratuité des TC et qui communiquent sur le sujet affichent une augmentation significative de fréquentation des TC.

Châteauroux	+81% dès la 1 ^{ère} année pleine	+208% en 10 ans
Aubagne	+170% au bout de 3 ans	
Castres	+76%	
Vitré	47 000 voyages en 2000	424 000 en 2014 (75% sont des scolaires)

Si ces performances, exprimées en pourcentage, sont séduisantes, il paraît utile de mettre en perspective d'autres données telles que la fréquentation initiale (avant gratuité), la comparaison avec d'autres villes de même taille et qui n'ont pas mis en place la gratuité, et la variation de l'offre transport, en général concomitante à la gratuité.

Selon l'ADEME, la mise en place de la gratuité génère une augmentation nette de la fréquentation (jusqu'à + 50 %). Mais cette augmentation ne place pas forcément ces villes au-dessus des villes de taille voisine ayant des transports payants (*Etude ADEME 2007*). Ainsi Aubagne affiche 4.7 millions de voyages en 2013 contre 1.9 en 2008. Mais Chambéry, de taille similaire, annonce 13.2 millions de voyages. Si Châteauroux revendique 61 voyages/habitant/an en 2010, contre 21 en 2001, à Aubagne, de taille supérieure, c'est 44 voyages/habitant/an seulement en 2011.

Dans la quasi-totalité des cas, les gratuités ont été accompagnées d'une amélioration significative de l'offre transport. Difficile donc de distinguer ce qui a principalement conduit les usagers à prendre les TC : gratuité ou amélioration de l'offre ? L'étude du *Royal Institute of Technology* sur la ville de Tallinn semble conclure à un impact beaucoup plus important de l'amélioration de l'offre par rapport à la gratuité.

La gratuité est aussi une incitation aux déplacements non contraints.

En heure creuse, la hausse de la fréquentation permet d'améliorer le remplissage des TC. En revanche, en heure de pointe, elle nécessite un renforcement de l'offre et donc un surcoût pour le réseau ; un dispositif particulièrement coûteux en période de pointe, alors que les finances publiques et les contraintes environnementales exigeraient plutôt la sobriété. Néanmoins, on peut aussi penser que l'inconfort des heures de pointe amènerait les déplacements "moins urgents" à se reporter vers les heures creuses.

6. Les reports modaux

Selon l'ADEME, aucun réseau ne dispose de données fiables sur l'origine des gains de fréquentation, notamment en termes de report modal depuis la voiture. La plupart estime toutefois qu'une part importante de la hausse de la fréquentation résulte d'une augmentation de la mobilité de personnes qui prenaient déjà les TC.

A Vitré, beaucoup d'écoles sont situées dans le centre-ville, ainsi que le collège et le lycée. La gratuité a bénéficié principalement aux scolaires qui représentent les $\frac{3}{4}$ des utilisateurs des TC, alors que l'impact sur les salariés a été très faible.

Le report modal depuis la voiture :

Parmi les "captifs" de la voiture, on peut citer les personnes :

- dont la profession nécessite l'utilisation fréquente de la voiture, tels que les artisans,
- pour qui le réseau des TC n'est pas satisfaisant du fait de parcours nécessitant trop de correspondances ou du manque de desserte des zones faiblement peuplées,
- dont le confort – incluant le temps de parcours, le temps d'attente, la tolérance aux autres voyageurs – est un critère prioritaire dans les déplacements,
- qui pensent que le coût (pour l'utilisateur) du TC est similaire, voire supérieur à celui de leur voiture personnelle. Dans son "Compte déplacements", le SMTC faisait état de l'écart entre le coût "perçu" et le coût réel pour l'utilisateur du TC et de la voiture : quand le rapport est de 1 pour 1 en ce qui concerne les TC, il est de 1 à 7 pour la voiture.

Seule cette dernière catégorie pourrait être sensible à la gratuité.

Dans les autres cas, selon l'étude du Royal Institute of Technology, l'amélioration de l'offre serait plus incitative, parfois déterminante. Bien souvent, seules des mesures dissuasives (voire coercitives) de la voiture inversant les niveaux de confort entre TC et voiture permettraient l'abandon de la voiture au profit d'autres modes.

La même question se pose à propos du transfert modal visé par la mise en place de la gratuité ou de tarifs réduits les jours de pic de pollution : pour être efficace, la gratuité ne doit-elle pas être accompagnée d'autres mesures sur le trafic automobile, telle que la circulation alternée ?

On peut citer également un exemple illustratif : la navette gratuite entre la Carronnerie et le Stade des Alpes, fonctionnant les jours de match de football ou de rugby, est très utilisée. L'objectif était de limiter le nombre de voitures aux abords du Stade des Alpes les soirs de match. La combinaison d'une contrainte (possibilité de stationnement réduite près du stade), d'une offre pertinente et de la gratuité a permis d'atteindre cet objectif, mais sans permettre de savoir lequel de ces critères est le plus déterminant.

Le report modal depuis les modes actifs (vélos –piétons) :

En cas de gratuité, les cyclistes et piétons utilisent davantage les TC, notamment pour les petits trajets. Ce report est moins vertueux à double titre :

- Les intéressés se privent d'une occasion d'exercice physique bénéfique à leur santé
- Il contribue à une augmentation non recherchée de la fréquentation des TC.

7. Les possibilités de financement des pertes de recettes

Le coût de la gratuité ou du manque à gagner correspond grosso modo aux recettes de billetterie diminuées des coûts de la billetterie : émission de billets, appareils pour compostage, personnels de vente et de contrôle des billets. Il est très variable d'une ville à l'autre. Toutefois, les villes de petite taille, dont la fréquentation des TC est faible, voient souvent un "taux de couverture" (rapport entre recettes de billetterie et coût des TC) relativement faible, et un coût important de la billetterie. Ainsi à Châteauroux, en 2000, les dépenses de billetterie se montaient à 180 000 € pour 375 000€ de recettes, soit près de 50% des recettes.

Tallinn

La différence de contexte rend la comparaison difficile, mais pour donner des ordres de grandeur, le coût total en 2012 du système de transport, y compris investissement, était de 53 M€. Les recettes de billetterie étaient de 17 M€, dont 12 de la part des habitants de Tallinn. La gratuité, en place depuis le 1/1/2013, ne s'appliquant qu'aux habitants de Tallinn, la perte de recettes est d'environ 12M€.

Les possibilités de compensation :

Dans les villes d'Aubagne, Châteauroux ou Compiègne, la compensation s'est faite principalement par l'instauration ou l'augmentation du Versement Transport. A Vitré, c'est le budget de la ville qui a pris en charge la différence. Cela était d'autant plus facile dans ces villes que les recettes initiales de billetterie étaient relativement faibles.

D'une manière générale, le manque à gagner peut être couvert par :

- L'impôt local,
- L'augmentation du Versement Transport,
- Les automobilistes : péage urbain, stationnement.

Chacune de ces options présente un impact social à comparer à celui généré par la gratuité. En outre, se pose le problème de la différence entre le périmètre des payeurs (contribuables, entreprises ou automobilistes), et celui des utilisateurs des TC. Cette question se pose déjà dans la situation actuelle dans la mesure où l'utilisateur ne paie qu'une part limitée du coût des transports, la gratuité ne faisant qu'amplifier la question. Chacun pourra se faire son opinion quant à l'option présentant la meilleure équité, qu'elle soit sociale ou économique.

Cette question de la prise en charge du coût des transports publics par les collectivités, employeurs, usagers, ou autre, est une question éminemment politique pour laquelle il n'existe pas de solution idéale. Les péréquations sont nécessairement le résultat de compromis dépendant de la sensibilité politique des décideurs.

8. La situation à Grenoble

Les motivations

Le Collectif pour la gratuité des TC motive sa démarche en la voyant d'abord comme une mesure sociale, ensuite comme une mesure sanitaire et écologique.

Pour beaucoup de citoyens de notre agglomération, la gratuité des TC serait un moyen de lutter contre les encombrements et contre la pollution de l'air. Pour que cette mesure soit efficace sur un plan environnemental, cela suppose que la gratuité induise effectivement un report modal de la voiture vers les TC.

Le périmètre

Sur un plan géographique, plusieurs options sont possibles : La ville centre, la métropole, le département. La question se pose aussi de savoir s'il faut inclure les TER. L'option la plus simple pour l'étude est de considérer le périmètre de la Métropole, géré par une seule Autorité Organisatrice des Transports, le SMTC, même si ce périmètre limité ne répond pas d'une manière satisfaisante aux questions d'équité des territoires et des populations.

Actuellement, seules les personnes de plus de 75 ans bénéficient de la gratuité des TC, et un projet vers les jeunes est à l'étude. On peut aussi imaginer d'autres formes de gratuité partielle, par exemple pendant le mois de septembre pour inciter les usagers à tester de nouvelles habitudes de déplacement à la rentrée.

La fréquentation

Le nombre de voyages relevés par le SMTC était de 81.3 Millions en 2014. Comme partout ailleurs, il y aurait sans doute une augmentation significative de la fréquentation mais, pour les raisons évoquées plus haut, il serait hasardeux de se risquer à la chiffrer.

Par contre, cette augmentation serait brutale et difficile à absorber rapidement par le réseau : aux heures de pointe la totalité des véhicules est mobilisée et les réserves de capacité sont souvent limitées voire inexistantes – le tronç commun des lignes de tram A et B par exemple.

Les aspects financiers

Les recettes commerciales étaient de 31.3 Millions d'euros en 2013. Ce qui représente environ 16.5% du coût total annuel des TC (189 M€ en 2013), et 26% des coûts de fonctionnement. L'amortissement des équipements de billetterie et les coûts salariaux de 90 personnes (personnels de vente, de gestion de la billetterie et de contrôle) sont estimés à environ 5 M€/an.

La mise en place d'une gratuité totale générerait donc un manque à gagner de l'ordre de 26 M€/an, ainsi que la perte de 90 emplois. A ce manque à gagner il faut ajouter le coût de développement des infrastructures inhérent à l'augmentation de fréquentation.

Le Versement Transport (VT)

Pour le SMTC, il représente une recette de 101 M€ en 2014. Le taux en application est au maximum légal de 2% de la masse salariale, pour toute entreprise de plus de 9 salariés. Une augmentation du VT nécessite donc au préalable un accord du législateur, comme ce fut le cas pour la région Ile de France, alors que le gouvernement envisage de faire passer le seuil des entreprises concernées par le VT de 9 à 11 salariés. En outre se pose la question de l'égalité

des territoires : dans la communauté de communes du Grésivaudan, le versement transport n'est que de 0.8%. Comment gérer et justifier ces différences ?

Il est vrai qu'en cas de gratuité, les entreprises seraient libérées de la prise en charge de la moitié du coût de l'abonnement de ses employés. Cette prise en charge, serait de l'ordre de 10% du VT, soit environ 10M€. Si cette valeur était confirmée, elle représenterait une part significative des 26M€ de manque à gagner.

Fraude estimée à Grenoble

Avec l'évasion de recette, elle est évaluée à 8.7 % en 2013, 12% en 2014. L'augmentation se trouve particulièrement chez les jeunes (peut-être cherchent-ils à mettre en œuvre par anticipation une promesse de campagne ?...). Le non-compostage des billets (sans évasion de recette) est évalué à 15.3%.

Quelques chiffres du SMTC (en millions d'€)

	2010	2013	2014
<i>Nombre de voyages</i>	73.2	77.6	81.3
<i>Nombre de km</i>	15.4	16.8	17.1
<i>Dépenses totales (M€)</i>		189	191
<i>Dépenses de fonctionnement</i>		118.7	123
<i>Recettes commerciales</i>	27	31.3	31.5
<i>Versement Transport</i>	79	91.8	101
<i>CG38</i>	35	36.7	36.7
<i>Métro</i>	35	36.7	36.7
<i>Coût TC par habitant et par an</i>	651€	<i>(La moyenne française étant de 260€)</i>	

9. Conclusion

La gratuité des TC présente des avantages sociaux indéniables. Les reports modaux ne sont pas toujours vertueux et en tout cas difficilement chiffrables. De par son volet social, la gratuité est d'abord un choix éminemment politique, celui de favoriser la catégorie de personnes qui utilise les TC, un choix de priorité par rapport à d'autres services qui pourraient être considérés comme biens communs donc prioritaires (logement, accès à l'eau par exemple).

La question du financement de son manque à gagner pose des questions d'équité de population et de territoire, et la réponse est là encore politique. Sans compter qu'elle favorise ceux qui ont déjà la possibilité d'utiliser les TC, et qui peuvent donc, du moins pour certains, choisir leur mode de transport. Quid de ceux qui ne sont pas desservis par les TC, et qui n'ont pas ce choix ?

Focus sur gratuité des TC et grandes surfaces

Les responsables des deux CASINO (Saint-Martin d'Hères et Fontaine) et de LECLERC (Comboires) n'ont pas de statistiques précises des modes d'accès à leur magasin. La centrale des Casino mène de temps en temps une enquête sur le code postal des clients, mais localement les responsables ne se sont pas intéressés aux résultats. Ce qui ne signifie pas du tout qu'ils pensent que tous leurs clients viennent en auto : une proportion non négligeable (entre 1/4 et 1/3 estimation SMH, 20% estimation Fontaine) vient avec les TC. Les Casino attachent beaucoup d'importance au fait d'avoir tram et bus à leur porte et Leclerc, les bus. Ils voient la différence à l'entrée : les clients en auto utilisent le chariot du magasin, les autres viennent avec leur propre caddie. Très peu de clients piétons, les supermarchés étant dans de vastes zones réservées au commerce, sauf Casino Fontaine qui dit avoir un lotissement juste à côté.

La gratuité des TC n'était pas dans leur champ de vision et encore moins de réflexion, mais une fois la question posée ils la prennent au sérieux. 1) Impossible sans une analyse plus fine de dire si la gratuité leur attirerait de nouveaux clients (estimation Fontaine) ou si elle permettrait à des clients actuels d'aller ailleurs, ils vont donc y réfléchir (Leclerc va même demander à leur union commerciale, AVENIR COMBOIRES, de s'en préoccuper) ; 2) La dimension financière apparaît vite : qui paiera pour cette gratuité ?

Dans notre problématique, cette enquête permet d'attirer l'attention sur les points suivants :

- **La clientèle de plus de 65 ans** a déjà la gratuité aux heures où elle va normalement faire ses courses ; les étudiants (clients du Casino SMH proche du campus) ont pour la plupart une carte de transport TAG et n'ont donc pas de dépense supplémentaire pour aller faire des courses ou consommer à la cafeteria. Par conséquent, il n'y aurait guère de changement de ce côté. Il serait utile de savoir quelle est la proportion des 'déjà gratuits' dans tous les commerces, centraux ou ex-périphériques, de la métropole et si cela a influencé leur comportement.
- **Si les TC publics** n'étaient pas fortement subventionnés et n'offraient pas des déplacements très au-dessous du coût, les grandes surfaces perdraient sans doute une part importante des non-automobilistes : beaucoup font des petites courses fréquentes et seraient dissuadés par le coût réel d'un ticket, qui grèverait lourdement le coût de petits achats ; impossible pour eux de grouper ces achats pour diminuer le nombre de déplacements, car ce serait trop lourd et trop volumineux dans un TC. Sans cette grosse subvention ou l'actuelle gratuité, cette clientèle irait probablement vers des petits commerces de proximité, qui existent déjà ou seraient alors créés pour faire face à cette demande.
- **Les responsables des grandes surfaces** périphériques se demandent si le prix actuel du ticket de TC, pourtant subventionné, n'est pas déjà supérieur à ce que leur coûterait un ramassage de leur clientèle par eux-mêmes, un ramassage qui pourrait correspondre plus finement aux besoins de celle-ci.

ANNEXE : Villes françaises ayant instauré la gratuité

Ville	Dépt	Population	Mise en place	Forme juridique	Motivation
Boulogne-Billancourt	92	116 220	1992	Commune	
Aubagne	31	100 000	2009	Comm. d'agglo	Offrir à tous la possibilité de se déplacer librement
Castres	81	82 850	2008	Comm. d'agglo	
Châteauroux	36	76 455	2001	Comm. d'agglo	Redynamiser le centre ville – Droit au transport pour tous
Compiègne	60	74 064	1975	Comm. d'agglo	Relancer le marché de l'emploi
Muret	31	71 869	2009	Comm. d'agglo	
Vitré	35	64 859	2001	Comm. d'agglo	Désengorger le centre ville
Gap	05	40 475	2005	Commune	
Colomiers	31	35 784	1971	Commune	
Libourne	33	24 395	2010	Commune	
Neuves-Maisons	02	23 382	2007	Comm de comm	
Issoudun	36	22 983	1989	Comm de comm	
Manosque	04	22 918	2010	Commune	
Bar-le-Duc	55	19 415	2008	Comm. d'agglo	
Cluses	74	18 423	2009	Commune	
Senlis	60	16 950	2000	Commune	
Mayenne	53	14 279	2002	Commune	
Noyon	60	14 174	2008	Commune	
Crépy-en-Valois	60	14 091	2011	Commune	
Gaillac	81	13 629	2014	Commune	
Châteaudun	28	13 216	2008	Commune	
Saint-Brévin-les-Pins	44	12 570	2008	Commune	
Provins	77	12 206		Commune	
Pont-Sainte-Maxence	60	12 059	2006	Commune	
Graulhet	81	11 890	2013	Commune	
Chantilly	60	11 193	1992	Commune	
Figeac	46	10 727	2003	Commune	

Principale source : Wikipédia