

Sait-on mesurer les effets de la gratuité des transports en commun ?

Félicien Boiron

La gratuité totale des transports en commun convainc peu les spécialistes du sujet. Selon Félicien Boiron, centrer l'évaluation sur des critères d'« efficacité » de la mesure légitime certaines normes dans la fabrique des politiques publiques de transport.

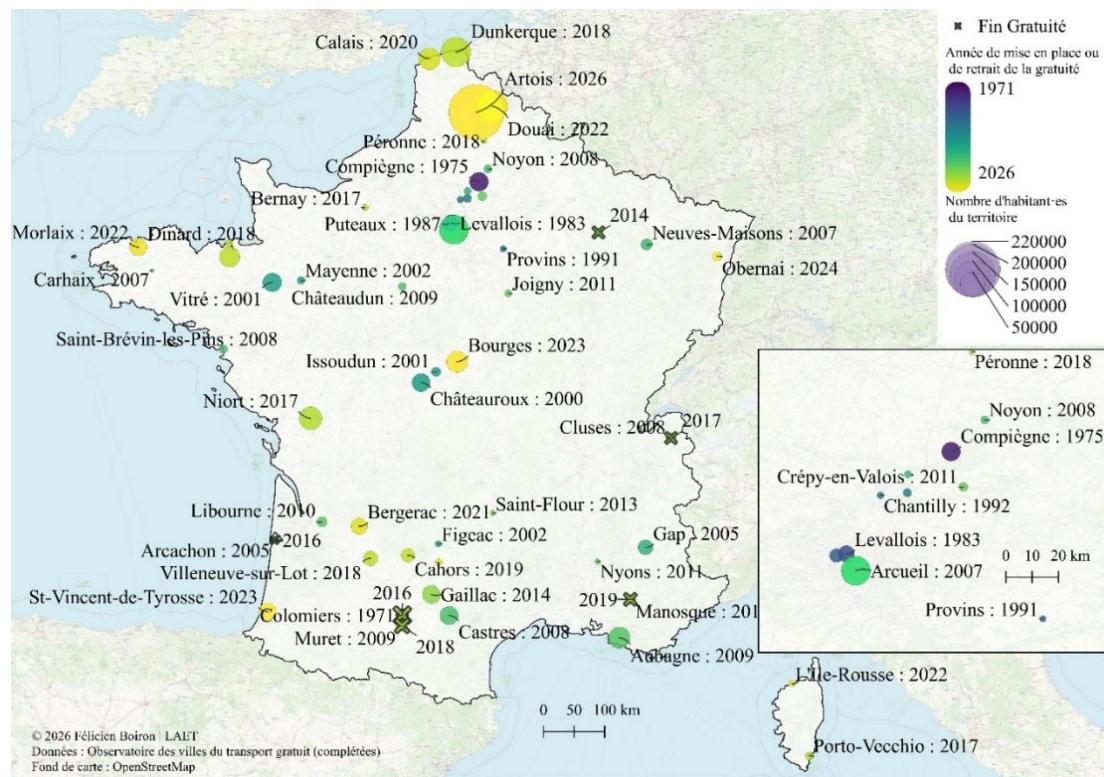
Depuis longtemps décriée par la communauté experte du transport, la gratuité totale des transports en commun urbains s'est fait un nouvel ennemi, la Cour des comptes (2025), avec la récente publication d'un rapport qu'elle consacre à « la contribution des usagers au financement des transports collectifs urbains ». Il s'ajoute aux oppositions d'un pan important des acteurs et actrices du secteur du transport (collectivités locales (GART 2019a), transporteurs (UTP 2020) et chercheurs et chercheuses (Crozet 2017a ; Héran 2020)) qui rejettent la mesure dans les grands réseaux. Localement, plusieurs rapports soutiennent ce rejet, comme à Paris et en Île-de-France (David *et al.* 2018 ; Rapoport *et al.* 2018), à Lyon (Crozet *et al.* 2019), à Grenoble (MBC MBO 2019), à Marseille (PMP Beyond Consulting 2019) ou encore à Narbonne (Trans missions *et al.* 2023). Des expertes et experts ayant étudié la mesure à Dunkerque et soutenant la gratuité en viennent à critiquer une « opposition idéologique de principe du secteur des transports à la mise en gratuité » des transports (Briche et VIGS 2017, p. 29).

Malgré ce contexte institutionnel et sectoriel largement défavorable, la gratuité totale des transports se développe (figure 1). Longtemps limitée à quelques petites villes, elle s'étend depuis les années 2000 vers les territoires les plus urbanisés, qui sont ceux où l'opposition à la mesure est la plus manifeste. Après Aubagne en 2009 (100 000 habitant·es) et Dunkerque en 2018 (200 000), les transports en commun deviennent gratuits pour les résident·es de la Métropole de Montpellier en 2023, ce qui en fait le premier réseau français gratuit comprenant plusieurs lignes de tram. Début 2026, le syndicat de l'Artois est devenu à son tour gratuit sur un territoire de plus de 650 000 habitant·es.

La polysémie de la gratuité des transports

Les élu·es qui décident de la gratuité des transports le font au nom d'une grande variété d'objectifs. À Aubagne, c'est la recherche de liberté et d'accessibilité sociale accrue aux transports qui sont mises en avant (Kębłowski 2018). À Dunkerque, on y voit un instrument d'aménagement urbain pour redynamiser le centre-ville (Huré 2020). À Montpellier, la mesure est présentée comme un instrument de gouvernance territoriale, pour améliorer le pouvoir d'achat des classes moyennes et populaires (Poinsot 2022). À Calais, on souhaite répondre au mouvement des gilets jaunes et au coût des déplacements (Hasiak 2022). À Nantes, la gratuité le week-end est associée à des objectifs sociaux et de réduction de l'autosolisme (Passalacqua 2022a).

Figure 1. Carte du développement de la gratuité totale des transports en commun en France



Montpellier n'est pas sur la carte, car la gratuité est réservée aux habitant·es de la Métropole.

La variété des finalités attribuées à la gratuité des transports en commun met en évidence sa polysémie. Dépourvue de sens intrinsèque, ce sont les acteurs et actrices qui, au gré de leurs discours, lui attribuent des significations.

Une partie des effets espérés semble échapper à l'évaluation. « Aucune étude ne permet de démontrer que la gratuité apporte des réponses à des problématiques sociales, telles que l'isolement de certaines catégories de population, ou encore, l'insuffisance de mixité sociale », affirme ainsi un cabinet d'études (Trans missions *et al.* 2023, p. 9). Même lorsqu'un expert du Cerema¹, centre d'études sous tutelle ministérielle, avance « l'hypothèse que la gratuité totale facilite l'accès pour tous », il reconnaît que « toutefois, aucune étude spécifique n'a encore pu étudier ce phénomène plus finement et de façon quantitative » (Pitout *et al.* 2024, p. 16-17). C'est que les évaluations existantes portent surtout sur un objectif spécifique.

Une évaluation de l'efficacité de la gratuité concentrée sur le report modal

Les évaluations de l'efficacité de la gratuité totale des transports en commun se concentrent sur le report modal, c'est-à-dire sur le fait de délaisser un mode de déplacement pour un autre. Un report modal jugé bon correspond à l'abandon de la voiture au profit d'un mode moins polluant. Le rapport de la Cour des comptes (2025) pose certes des questions de soutenabilité financière, en particulier pour pouvoir suffisamment investir dans l'entretien du réseau. Mais il juge essentiellement l'« efficacité » de la mesure par ses effets en termes de report modal.

¹ Formé notamment à partir du CERTU (Centre d'études sur les réseaux, les transports, l'urbanisme et les constructions publiques) en 2014.

Différentes méthodes sont utilisées pour évaluer l'impact de la gratuité sur le report modal. La Cour des comptes (2025) s'appuie sur un sondage. D'autres rapports (parmi les plus emblématiques : Crozet *et al.* 2019 ; David *et al.* 2018 ; Rapoport *et al.* 2018) mobilisent des simulations du comportement, jugé rationnel, des individus. Ces personnes maximiseraient leur utilité (*i.e.* leur intérêt) en choisissant le mode de transport le moins cher et le plus rapide. L'hypothèse de rationalité économique est centrale dans l'évaluation des politiques publiques. Elle s'oppose à d'autres modèles explicatifs, par exemple celui d'une pratique du vélo guidée par des convictions personnelles. Plus rarement, les rapports exploitent des comptages *a posteriori* (CERTU *et al.* 2011). L'ensemble de ces rapports montre que la gratuité renforce la fréquentation des transports en commun, mais davantage au détriment des modes actifs (marche et vélo) que de la voiture. Ils concluent ainsi à son inefficacité.

Ce surcroît de fréquentation est vu comme profitant principalement aux personnes disposant déjà d'un bon accès au réseau de transports en commun. La Cour des comptes (2025, p. 76) explique que la mesure est « davantage plébiscitée par ceux [...] ayant un accès privilégié au réseau (dans le centre-ville) » et non par celles et ceux en périphérie, souvent moins aisés, qui « attendent avant tout une amélioration de l'offre pour modifier leurs choix ». Dans leur rapport portant sur Lyon, Crozet *et al.* (2019, p. 50) évoquent un effet d'aubaine : « une personne qui se déplace à pied, voit passer le bus et le prend pour faire un ou deux arrêts, ce qu'elle ne ferait pas si elle devait payer ce déplacement court ». Ces effets différenciés nourrissent le débat. Ainsi, pour ses détracteurs, la gratuité bénéficie davantage à un public déjà bien connecté et doit être remplacée par des tarifications ciblées, jugées plus équitables. Pour ses défenseurs, elle élimine le non-recours et élargit l'accès au service public.

En centrant leurs évaluations sur le report modal, les rapports réduisent la gratuité à cet objectif, dont ils concluent qu'il n'est pas atteint. Ce constat se diffuse en dehors de la sphère experte : l'opérateur Keolis (2025, p. 2) s'appuie sur le rapport lyonnais et affirme que « la gratuité attire ainsi davantage les piétons ou cyclistes ». Les structures représentant les collectivités locales, les transporteurs, les usagères et usagers relaient ces conclusions (GART 2019b ; UTP et FNAUT 2014).

Paradoxalement, alors même que les défenseur·euses de la gratuité totale mobilisent des méthodes et indicateurs variés – parmi lesquels le report modal, sans doute pour se conformer aux normes du secteur –, les éléments sur le report modal sont ceux les plus largement repris, perpétuant le cadre d'analyse qui tend à disqualifier la mesure. La maire de Paris, Anne Hidalgo, demande à ses adjoints « d'étudier l'intérêt d'une telle mesure [...] en estim[ant] ses effets sur la mobilité (accès au territoire, fréquentation des réseaux de transport en commun, report modal) » (Grégoire *et al.* 2019, p. 6). À Dunkerque, l'évaluation mobilise des critères variés (par exemple Huré et Javary 2019), mais la partie sur le report modal est celle qui est principalement reprise (Cour des comptes 2025, p. 83). La Cour des comptes (p. 85-89) reproduit l'évaluation par sondage de la Métropole de Montpellier liant efficacité de la mesure et report modal.

Figure 2. Tramway à Montpellier



Photo : Frédéric Damerdji – Montpellier Méditerranée Métropole et Ville de Montpellier.

La gratuité : une aberration pour les transports en commun, une évidence pour la route ?

Le débat politico-médiatique sur la gratuité totale des transports en commun est souvent réduit à quelques maximes. Il est régulier d'entendre chez des représentant·es du secteur : « la gratuité n'existe pas » (UTP et FNAUT 2014, p. 1), « aucun service n'est réellement gratuit » (FNAUT 2025, p. 1), propos relayés par de nombreux acteurs et actrices du transport.

Pour autant, si la gratuité totale des transports en commun suscite une opposition si marquante (Boiron 2025), notre représentation du principe de gratuité varie selon les domaines. Certains services publics, comme l'école, sont gratuits, quand certains, comme la sécurité, le sont sans même que l'on s'en aperçoive (Passalacqua 2022b).

La spécificité du regard porté sur ce type de gratuité est évidente lorsqu'on la compare à celle des infrastructures routières. La quasi-gratuité de l'usage des routes en France² constitue une norme. Pourtant, comme pour les transports en commun, le coût de la route (entretien des chaussées, signalisations ou forces de l'ordre dédiées à la circulation) est largement financé par les impôts et les collectivités territoriales³. Hormis les tronçons autoroutiers payants, et même si une tarification dédiée aux poids lourds refait régulièrement surface, l'usage de la route est gratuit pour l'usagère et l'usager particulier, sans débat ni remise en question en dehors du champ scientifique.

Les routes ont pourtant longtemps été financées par des recettes liées à leur usage. Les péages routiers apparaissent sous la Gaule romaine (Raux 2007). Ils jouent encore un rôle majeur dans le système financier de l'Ancien Régime (Bezançon 1995). Ce n'est qu'à la fin du XVIII^e siècle qu'ils sont progressivement abolis, car perçus comme des entraves au commerce (Raux 2007).

² La part du réseau routier français payant est estimée à moins de 1 % en divisant la longueur du réseau autoroutier concédé et des ouvrages à péage (AFSA 2025) par la longueur totale du réseau routier (SDES 2025). En véhicules-kilomètres, les autoroutes concédées représentent environ 17 % du trafic (SDES 2024).

³ En 2015, l'État et les collectivités territoriales financent 80 % des coûts de fonctionnement et d'investissement des routes, notamment via une partie des recettes de la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques) (Crozet 2017b).

Les rois et ministres successifs entament alors « un processus de liquidation progressive de tous les péages », dont le nombre chute de 5 688 en 1724 (Raux 2007, p. 11) à 1 104 à la veille de la Révolution (Conchon 2013). « L’État fait donc le choix de faire supporter prioritairement les coûts aux contribuables plutôt qu’aux usagers des infrastructures » (Conchon et Szulman 2018, paragr. 25). Ce choix a été intégré en 1989 dans la loi relative au code de la voirie routière⁴, actant le principe de gratuité de l’usage des routes :

Art. L. 122-4. – L’usage des autoroutes est en principe gratuit⁵.

Art. L. 153-1. – L’usage des ouvrages d’art est en principe gratuit⁶.

Cette norme de la gratuité de la route va pourtant à l’encontre des positions de la communauté scientifique. La plupart des économistes sont favorables à une tarification de la route (Bonnafous 2019 ; Crozet et Marlot 2001 ; Guillemin 1976). « Une tarification systématique de la route ne doit pas choquer » (Crozet 2017b, p. 20).

Ce que le rejet de la gratuité des transports révèle

La gratuité n’est pas intrinsèquement « inefficace » : elle l’est selon le cadre et les outils qui la jugent telle. Ces dispositifs évaluatifs disqualifient les politiques publiques qui échappent à leurs propres normes. En fixant le report modal comme critère principal de réussite, les évaluations naturalisent *de facto* l’inefficacité de la mesure. Ce n’est pas tant ici la gratuité qui est politique, mais sa visibilité. La gratuité totale des transports dérange parce qu’elle se voit, quand celle de la route s’impose parce qu’elle est devenue invisible. Ainsi, plus qu’évaluer, l’expertise hiérarchise ce qui est débattu ou non, et participe à reproduire les normes d’évaluation dans l’espace politique.

Ingénieur des Travaux publics de l’État, **Félicien Boiron** est doctorant en science politique au Laboratoire Aménagement Économie des Transports de l’École nationale des travaux publics de l’État. Il termine une thèse sur la gratuité des transports en commun, dans laquelle il met en évidence le rôle structurant de l’expertise technico-économique dans la fabrique des politiques publiques. Son travail analyse les ressorts de l’opposition à la gratuité totale, puis s’appuie sur l’étude de deux trajectoires locales complémentaires, entre rejet (Paris et Île-de-France) et mise en œuvre (Montpellier).

Page web : <https://laet.science/boiron-felicien/>.

Bibliographie

- AFSA 2025. « Les chiffres clés 2025 », *Le site portail des sociétés d’autoroutes*, URL : https://www.autoroutes.fr/FCKeditor/UserFiles/File/ASFA_CHIFFRES_CLES_autoroutes_ouvrages_concedes_Edition_2025.pdf.
- Bezançon, X. 1995. *Les services publics en France, du Moyen Âge à la Révolution*, Paris : Presses de l’École nationale des ponts et chaussées.
- Boiron, F. 2025. « Quantifier, comparer, budgéter : l’expertise pour légitimer une politique controversée », *Métropoles*, n° 36. URL : <https://journals.openedition.org/metropoles/12553>.

⁴ Loi n° 89-413 du 22 juin 1989 relative au code de la voirie routière (partie législative).

⁵ Code de la voirie routière, Article L1222-4.

⁶ Code de la voirie routière, Article L153-1.

- Bonafous, A. 2019. « Péages économiquement efficaces, sens des mots, effets gilets jaunes », *Transports, Infrastructures & Mobilité*, n° 513, p. 44-48. URL : https://shs.hal.science/halshs-02141117/file/TIM_2019_N513_Bonafous.pdf.
- Briche, H. et VIGS. 2017. *Dunkerque, « laboratoire » de la gratuité des transports en commun. Retour sur les effets de la gratuité partielle*, Rapport de l'Observatoire des villes du transport gratuit. URL : https://www.wizodo.fr/photos_contenu/doc-bf958ecee20596568a5e324f284ebffc.pdf.
- CERTU, Vanco, F., Varnaison-Revolle, P., Guilloux, T. et Le Ruyet, A. 2011. *Les réseaux de transports collectifs urbains gratuits. Retours d'expérience et paroles d'acteurs*, Fiche du CERTU. URL : <https://doc.cerema.fr/doc/SYRACUSE/17001/mobilites-et-transports-le-point-sur-série-de-fiches-fiche-n-21-les-reseaux-de-transports-collectifs>.
- Conchon, A. 2013. *Le péage en France au XVII^e siècle : les priviléges à l'épreuve de la réforme*, Vincennes : Institut de la gestion publique et du développement économique.
- Conchon, A. et Szulman, É. 2018. « Le coût d'une politique d'équipement : le financement des infrastructures de transport au XVII^e siècle », in A. Conchon, D. Plouviez et É. Szulman (dir.), *Le financement des infrastructures de transport, XVII^e-début XIX^e siècle*, Vincennes : Institut de la gestion publique et du développement économique, p. 189-207.
- Cour des comptes. 2025. *La contribution des usagers au financement des transports collectifs urbains*, Rapport d'initiative citoyenne de la Cour des comptes. URL : <https://www.ccomptes.fr/fr/publications/la-contribution-des-usagers-au-financement-des-transports-collectifs-urbains>.
- Crozet, Y. 2017a. « Transports collectifs : les charmes vénéneux de la gratuité », *Transports, Infrastructures & Mobilité*, p. 13. URL : <https://shs.hal.science/halshs-01793447v1/document>.
- Crozet, Y. 2017b. *Le financement des infrastructures routières, contraintes, opportunités et ambitions nouvelles !*, Rapport de recherche pour l'Union routière de France. URL : <https://hal-lara.archives-ouvertes.fr/halshs-01696950/>.
- Crozet, Y., Faivre d'Arcier, B., Mercier, A., Monchambert, G. et Péguy, P.-Y. 2019. *Réflexions sur les enjeux de la gratuité pour le réseau TCL*, Rapport commandé par la Métropole de Lyon, URL : <https://shs.hal.science/halshs-02191358v1>.
- Crozet, Y. et Marlot, G. 2001. « Péage urbain et ville “soutenable” : figures de la tarification et avatars de la raison économique », *Les Cahiers scientifiques du transport/Scientific Papers in Transportation*, vol. 40, p. 79. URL : <https://shs.hal.science/halshs-01356830v1/document>.
- David, Q., del Fabbro, M. et Vertier, P. 2018. *Étude sur la « gratuité » des transports en commun à Paris*, Laboratoire interdisciplinaire d'évaluation des politiques publiques, Rapport commandé par la Ville de Paris, URL : <https://sciencespo.hal.science/hal-02186708v1/document>.
- FNAUT. 2025. *Éléments de réflexion sur la gratuité et le financement des transports collectifs urbains*, Rapport de la FNAUT, URL : <https://www.fnaut.fr/uploads/2025/02/Reflexion-gratuite.pdf>.
- GART. 2019a. *Recueil de positions relatives à la gratuité totale des transports publics*, Recueil de position élaboré à l'occasion d'un rapport du GART sur la gratuité. URL : https://www.gart.org/wp-content/uploads/2020/02/Recueil-de-positions %C3%89tude-Gratuit%C3%A9_Octobre-2019.pdf.
- GART. 2019b. *Gratuité(s) des transports publics pour les usagers : une étude du GART pour objectiver le débat*, Annexe d'un rapport du GART sur la gratuité. URL : https://www.gart.org/wp-content/uploads/2019/10/Annexes-du-rapport_Etude-GART-sur-la-gratuit%C3%A9-des-transports-publics_02102019.pdf.
- Grégoire, E., Missika, J.-L. et Nadjdovski, C. 2019. *Pour un big bang de la tarification des transports dans le Grand Paris*, Rapport commandé par la Ville de Paris, URL : https://www.gisti.org/IMG/pdf/2019_0_pour-un-big-bang-de-la-tarification-des-transports-dans-le-grand-paris.pdf.
- Guillemin, C. 1976. *Le prix de la route. Essai sur la tarification publique*, Paris : Economica.
- Hasiak, S. 2022. *La politique de mobilités sur le territoire du Calaisis : focus depuis la mise en place de la gratuité sur le réseau de transport urbain*, Rapport de l'Observatoire des villes du transport gratuit pour l'Ademe. URL : <http://www.obs-transport-gratuit.fr/travaux-164/etudes-de-l->

- [observatoire-175/calais-focus-depuis-la-mise-en-place-de-la-gratuite-sur-le-reseau-de-transport-urbain-billet-6670.html](http://www.obs-transport-gratuit.fr/travaux-164/etudes-de-l-observatoire-175/dunkerque-effets-de-la-gratuite-totale-septembre-2019-billet-281.html).
- Héran, F. 2020. « Gratuité des transports publics et cohérence des politiques de déplacements urbains », *Transports urbains*, n° 136, p. 28-34. URL : <https://stm.cairn.info/revue-transports-urbains-2020-1-page-28?lang=fr&tab=texte-integral>.
- Huré, M. 2020. « La gratuité des transports ou le retour du politique dans le pilotage de l'action publique. L'exemple de Dunkerque », *Transports urbains*, n° 136, p. 18-22. URL : <https://stm.cairn.info/revue-transports-urbains-2020-1-page-18?lang=fr&tab=texte-integral>.
- Huré, M. et Javary, C.-M. 2019. *Le nouveau réseau de transport gratuit à Dunkerque de la transformation des mobilités aux mutations du territoire*, Rapport de l'Observatoire des villes du transport gratuit. URL : <http://www.obs-transport-gratuit.fr/travaux-164/etudes-de-l-observatoire-175/dunkerque-effets-de-la-gratuite-totale-septembre-2019-billet-281.html>.
- Kębłowski, W. 2018. « Fare-free public transport in France: a “new may 1968” in Aubagne? », in J. Prince et J. Dellheim (dir.), *Free Public Transport And Why We Don't Pay To Ride Elevators*, Montréal-New-York-Londres : Black Rose Books, p. 102-109.
- Keolis. 2025. *Derrière les apparences : débats au bout de la gratuité*, Rapport de Keolis. URL : https://www.datocms-assets.com/46688/1755869839-dla7_dif.pdf.
- MBC MBO. 2019. *Étude de la faisabilité de la gratuité sur le réseau de transport en commun de l'agglomération grenobloise – Synthèse complète*, Grenoble : SMMAG.
- Passalacqua, A. 2022a. *Nantes : la gratuité, une mesure parmi d'autres pour réduire l'autosolisme*, Rapport de l'Observatoire des villes du transport gratuit pour l'Ademe. URL : <http://www.obs-transport-gratuit.fr/travaux-164/etudes-de-l-observatoire-175/nantes-la-gratuite-une-mesure-parmi-d-autres-pour-reduire-l-autosolisme-billet-6660.html>.
- Passalacqua, A. 2022b. « Rien n'est jamais gratuit », in V. Delevoye, S. Hasiak, M. Huré, C-M. Javary, A. Passalacqua, P. Poinsot et J. Vaslin, *La gratuité des transports : une idée payante ?*, Lormont : Le Bord de l'eau, p. 21-29.
- Pitout, N., Hasiak, S. et Grangeon, D. 2024. *Gratuité des transports publics. Gratuité partielle ou totale : quels enjeux pour les réseaux de transport ?*, Rapport du Cerema. URL : <https://doc.cerema.fr/Default/doc/SYRACUSE/601090/gratuite-des-transports-publics-gratuite-partielle-ou-totale-quels-enjeux-pour-les-reseaux-de-transp?lg=fr-FR>.
- PMP Beyond Consulting. 2019. *Étude sur la gratuité des transports en commun pour la Métropole Aix Marseille Provence*, Rapport commandé par la Métropole d'Aix Marseille Provence.
- Poinsot, P. 2022. *La gratuité des transports collectifs : le « totem » d'une nouvelle politique de mobilité dans la Métropole de Montpellier*, Rapport de l'Observatoire des villes du transport gratuit pour l'Ademe. URL : https://www.wizodo.fr/photos_contenu/doc-1707b569b924ffd6690cbfd4bdaa2ab3.pdf.
- Rapoport, J., Carrez, G., Savary, G., Quinet, A., Pélissier, M., Crozet, Y., Leurent, F., Mirabel, F., Marlot, G. et Gostner, C. 2018. *Rapport du Comité sur la faisabilité de la gratuité des transports en commun en Île-de-France, leur financement et la politique de tarification*, Rapport commandé par Île-de-France Mobilité. URL : https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/1ce9ca7e-cad8-4d87-a40e-ae9cb4626c84_Rapport-Comit%C3%A9-sur-la-faisabilit%C3%A9-de-la-gratuit%C3%A9-des-transports-en-commun-en-%C3%8Ele-de-France-leur-financement-et-la-politique-de-tarification.pdf.
- Raux, C. 2007. *Le péage urbain*, Paris : Documentation française.
- SDES. 2025. « Chiffres clés des transports – Édition 2025 », *Données et études statistiques pour le changement climatique, l'énergie, l'environnement, le logement et les transports*, URL : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/chiffres-cles-des-transports-edition-2025-0>.
- SDES. 2024. « Bilan de la circulation en 2023 », *Données et études statistiques pour le changement climatique, l'énergie, l'environnement, le logement et les transports*, URL : <https://www.statistiques.developpement-durable.gouv.fr/bilan-de-la-circulation-en-2023>.

Trans missions, Calia Conseil et Cabanes Avocats. 2023. *Étude de la gratuité du réseau*, Rapport commandé par Le Grand Narbonne.

UTP. 2020. *La gratuité totale : une réponse inadéquate aux objectifs de développement durable affichés*, Communiqué de l'UTP. URL : <https://www.utpf-mobilites.fr/newsletter/lutp-publie-une-note-economique-la-gratuite-totale-une-reponse-inadequate-aux-objectifs#:~:text=La%20gratuit%C3%A9%20totale%20ne%20permet,sur%20la%20soci%C3%A9t%C3%A9%2C%20en%20g%C3%A9n%C3%A9ral>.

UTP et FNAUT. 2014. *Pour un développement durable du service de transport public, non à la gratuité totale*, Communiqué de l'UTP et de la FNAUT. URL : https://www.utpf-mobilites.fr/system/files/2023-03/position_gratuite_utp-fnaut_pourbag.pdf.

Pour citer cet article :

Félicien Boiron, « Sait-on mesurer les effets de la gratuité des transports en commun ? », *Méropolitiques*, 29 janvier 2026.

URL : <https://metropolitiques.eu/Sait-on-mesurer-les-effets-de-la-gratuite-des-transports-en-commun.html>.

DOI : <https://doi.org/10.56698/metropolitiques.2142>.