

TARIFICATION DES TRANSPORTS PUBLICS : CHANGEONS D'APPROCHE

par Nicolas FAUCHER – 18 décembre 2012

L'ESSENTIEL

Régulièrement, la question de la tarification des services publics refait surface, notamment à l'occasion des hausses traditionnelles du 1^{er} juillet du prix du ticket de métro, du tarif du gaz ou de l'électricité, voire de façon plus insidieuse lors de discussions relatives aux frais d'inscription dans les établissements d'enseignement.

Le plus souvent, on apporte à ces questions une réponse « mécanique », irréfléchie, sous forme de sentences définitives : « c'est à l'utilisateur à payer » - « plus on consomme, plus on doit payer » - « il faut responsabiliser l'utilisateur » - ... Le secteur des transports urbains n'échappe pas à cette règle.

Le rapport publié le mois dernier par l'Institut Montaigne sur le transport de voyageurs (« Transport de voyageurs : comment réformer un modèle à bout de souffle ? ») s'inscrit dans cette perspective trop simplificatrice, voire simpliste, du problème.

Elargir le champ de la réflexion sur la tarification des services publics est indispensable pour aboutir enfin à des propositions plus efficaces économiquement, plus justes socialement, et plus vertueuses écologiquement. Les transports urbains sont en tout premier lieu concernés.

Notre contribution vise à considérer le transport public comme un droit fondamental, au même titre que la santé ou l'éducation, et non comme un service « consommable » facultatif, optionnel, pour lequel le tarif devrait être effectivement considéré comme un droit d'usage et représenter la part majoritaire de son financement.

Dès lors, la fixation du tarif à son « juste » niveau relève d'un arbitrage entre une vision élargie de la Collectivité, qui bénéficie dans son ensemble d'un usage maximisé de son réseau de transport, et une vision restreinte aux seuls usagers, qui seraient doublement pénalisés par une hausse du ticket.

En contrepoint des recommandations formulées par l'Institut Montaigne, nous défendons donc la mise en œuvre de trois propositions relatives à la tarification du transport urbain :

Proposition 1 : Communiquer auprès des usagers, des contribuables et des élus, sur le coût réel de l'ensemble des modes de transport, intégrant les externalités.

Proposition 2 : Transférer la compétence stationnement à l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains, de manière à intégrer les recettes à son compte-transport.

Proposition 3 : Engager, dans chaque agglomération, une étude de l'impact économique, environnemental et social du passage à la gratuité des transports publics, sans préjugé idéologique.

cartes_{sur}TABLE

des idées pour la gauche

Régulièrement, la question de la tarification des services publics refait surface, notamment à l'occasion des hausses traditionnelles du 1^{er} juillet du prix du ticket de métro, du tarif du gaz ou de l'électricité, voire de façon plus insidieuse lors de discussions relatives aux frais d'inscription dans les établissements d'enseignement (universitaires pour l'instant, mais bientôt sans doute pour les établissements secondaires, voire primaires, par le biais des cantines scolaires).

Le plus souvent, on apporte à ces questions une réponse « mécanique », irréfléchie, sous forme de sentences définitives : « c'est à l'utilisateur à payer » - « plus on consomme, plus on doit payer » - « il faut responsabiliser l'utilisateur » - ... Le secteur des transports urbains n'échappe pas à cette règle.

Le rapport publié le mois dernier par l'Institut Montaigne sur le transport de voyageurs (« Transport de voyageurs : comment réformer un modèle à bout de souffle ? », Institut Montaigne, 20 novembre 2012) s'inscrit dans cette perspective trop simplificatrice, voire simpliste, du problème.

Elargir le champ de la réflexion sur la tarification des services publics est indispensable pour aboutir enfin à des propositions plus efficaces économiquement, plus justes socialement, et plus vertueuses écologiquement.

Les transports urbains sont en tout premier lieu concernés.

Dans son rapport « [Transport de voyageurs : comment réformer un modèle à bout de souffle ?](#) », l'Institut Montaigne formule une vingtaine de pistes destinées à réformer en profondeur le système actuel d'organisation du transport public. Parmi ces propositions, deux ont retenu plus particulièrement notre attention :

- **Proposition 16** : communiquer auprès des usagers, des contribuables et des élus sur le coût réel du transport public
- **Proposition 17** : accroître la contribution des usagers tout en veillant à l'acceptabilité des prix

Ces propositions révèlent une vision trop simplificatrice, voire simpliste, du problème car elles traduisent un point de vue fermé sur la question.

En premier lieu, il apparaît clairement que la proposition 16 ne poursuit qu'un but : diviser la population en deux catégories (les « usagers » et les « contribuables », comme si les premiers n'étaient pas aussi des seconds), et les opposer en une vision très empruntée aux récents débats des campagnes électorales de 2012 :

- d'un côté les « profiteurs », ceux qui bénéficient d'un service public sans en payer, ni même connaître, le coût – en gros, les pauvres, les habitants des banlieues et des cités, les étrangers, bref les « assistés »,
- d'un autre côté, la classe des contribuables (particuliers comme entreprises), qui paient régulièrement l'impôt, et dont une meilleure connaissance de l'utilisation de ceux-ci leur montrerait qu'ils paient pour un service – le transport – qu'ils n'utilisent même pas !

cartes_{sur}TABLE

des idées pour la gauche

Cette vision manichéenne de la société ne saurait conduire à une quelconque résolution opérationnelle du problème posé, d'autant qu'elle ne prend en compte que la partie budgétaire du sujet et omet sciemment de poser la question du vrai coût social des différents modes de transport. En effet, la question du financement du ticket ou de l'abonnement ne constitue qu'une partie du problème, dont la nature profonde réside plus tôt dans la prise en compte des coûts environnementaux et sociaux.

L'Agence De l'Environnement et de la Maîtrise de l'Energie (ADEME) a mis au point un « éco-calculateur » qui permet de comparer les différents modes de transport pour un trajet déterminé du point de vue du budget, de l'impact sur l'effet de serre et de la consommation énergétique. Nous avons choisi l'exemple d'un « navetteur » qui effectue un trajet quotidien domicile-travail de 20 km :

	coût (€/an)	effet de serre (kg éq. CO ₂)	énergie (l éq. pétrole)
voiture	4 140,00	2 592,40	1 013,00
covoiturage	2 070,00	1 296,20	506,60
bus	312,00	668,00	250,40
train	422,40	292,40	185,20

Par ailleurs, l'instruction ministérielle de mai 2007 relative aux méthodes d'évaluation économique des grands projets d'infrastructures de transport a officialisé les valeurs des coûts externes établies par le rapport « Boiteux II » (du nom d'un ingénieur général des Ponts & Chaussées, peu suspect d'idées révolutionnaires, donc). Ces valeurs ne couvrent pas tous les effets externes, mais elles concernent notamment la pollution locale de l'air sur la base de ses effets sanitaires. Ainsi, l'instruction fournit, pour chaque type de trafic – poids lourds, véhicules particuliers, véhicules utilitaires légers – et pour quelques grands types d'occupation humaine (urbain dense, urbain diffus, rural), une valeur de l'impact, principalement sanitaire, de la pollution atmosphérique.

En ce qui se rapporte à l'estimation des coûts liés aux nuisances dues à la pollution atmosphérique, les valeurs de l'instruction de mai 2007 sont les suivantes :

	Urbain dense	Urbain diffus	Rase campagne
Voiture légère	2,90	1,00	0,10
Poids lourd	28,20	9,90	0,60

Coûts unitaires de la pollution atmosphérique générée par le transport routier en 2000 (en € / 100 véh.km)

Tarifcation des transports publics : changeons d'approche

www.cartes-sur-table.fr

cartes_{sur}TABLE

des idées pour la gauche

En ce qui concerne l'effet de serre, sa valorisation se base sur le coût d'évitement de l'émission d'une tonne de carbone. Ce coût, constant jusqu'en 2010, croît de 3 % par an au-delà. Il est de 100 euros pour la période allant de 2000 à 2010 par tonne de carbone, soit 27,3 € par tonne d'équivalent CO₂.

Ainsi, chaque automobiliste parcourant 40 km par jour (20 km à l'aller et autant au retour) environ 250 jours par an coûte à la collectivité 290 € du fait de la pollution qu'il génère et 71 € pour sa contribution à l'effet de serre (valeurs 2000), soit 361 €. Sans compter le budget d'entretien, de grosses réparations et de renouvellement des infrastructures routières.

Il apparaît donc clairement que l'utilisateur des transports collectifs, outre qu'il dépense moins qu'un automobiliste, « coûte » beaucoup moins cher à la collectivité en termes de production de gaz à effet de serre, de pollution atmosphérique et de consommation énergétique. Plutôt que de le pénaliser en augmentant le coût du transport public, il conviendrait donc plutôt d'encourager le transfert modal des modes les plus polluants (la voiture, la moto) vers les modes les moins producteurs de nuisances (les modes doux – marche, vélo – pour les petits déplacements, les transports collectifs – bus, métro, tramway, train – pour les trajets plus longs).

→ Une vision macroéconomique, intégrant les externalités qui, dans le domaine des transports, pèsent beaucoup, montre donc que l'avantage collectif pousse à privilégier l'usage des transports collectifs plutôt que des modes individuels.

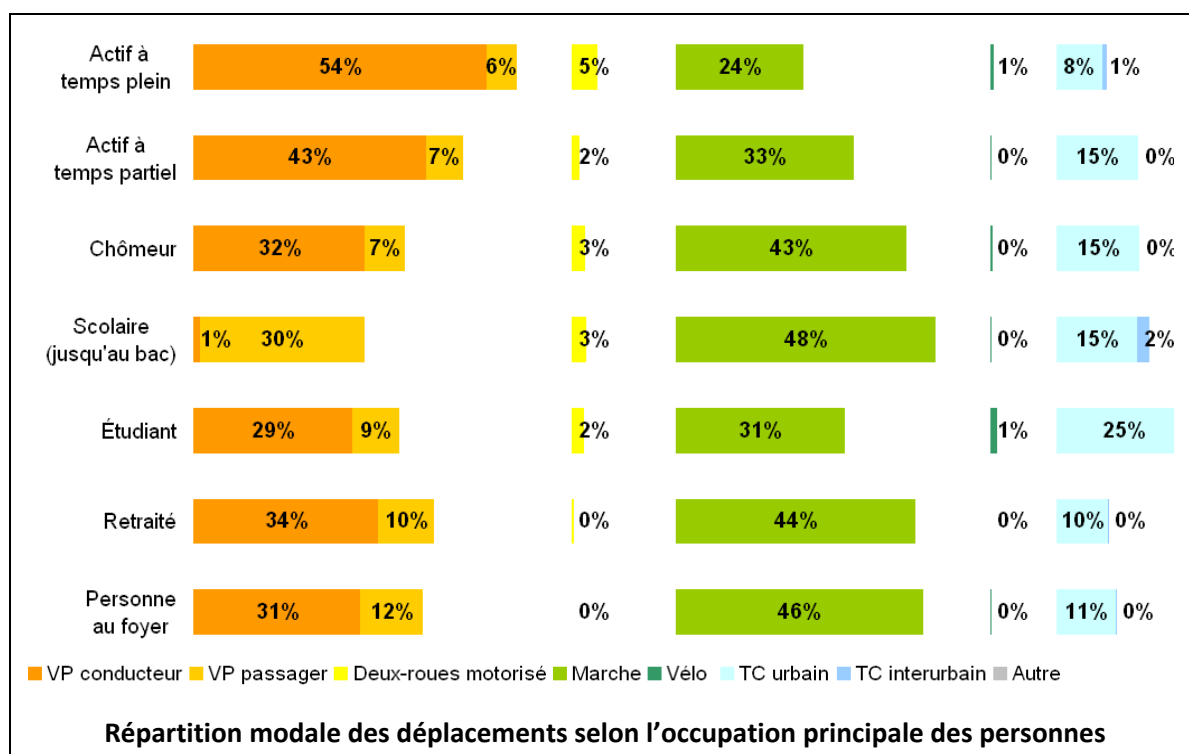
En deuxième lieu, il convient d'observer la réalité sociale des comportements en matière de mobilité. Des outils existent, les Enquêtes Ménages-Déplacements (EMD), qui fournissent quantité de données sur la mobilité dans les grandes agglomérations. Plutôt que de nous focaliser sur l'Île-de-France, qui constitue un cas atypique, nous proposons de prendre quelques données de cadrage issues de la dernière EMD réalisée sur l'agglomération marseillaise.

Ces résultats montrent que :

- ce sont les ménages à revenus modestes qui utilisent le plus les transports collectifs : les chômeurs, actifs à temps partiel et étudiants utilisent 2 à 3 fois plus les transports collectifs que les actifs à temps plein,
- les habitants des quartiers nord de Marseille utilisent jusqu'à 5 à 6 fois plus les transports collectifs que les résidents des quartiers sud.

cartes sur TABLE

des idées pour la gauche



Ces observations témoignent clairement de la forte corrélation inverse entre le niveau de revenus des ménages et l'usage des transports collectifs ; par ailleurs, l'analyse des budgets des ménages montre la grande vulnérabilité des plus précaires à toute élévation des niveaux de prix en la matière.

En effet, l'analyse de la structure de la consommation des ménages montre que les dépenses de transport pèsent environ 15,7% des dépenses totales, juste derrière les dépenses liées au logement (16,2%) mais devant le poste alimentation (15,5%) ; mais, pour les 20% des ménages ayant les plus bas revenus, le transport ne représente plus que 11,1%, loin derrière l'alimentation (17,7%) et plus encore le logement (24,2%).

Dès lors, un accroissement de la dépense liée au transport pénaliserait les ménages utilisant le plus fréquemment les transports collectifs, donc les moins aisés, qui devraient donc « rogner » sur les dépenses déjà indispensables du logement et de l'alimentation.

→ **Une augmentation du prix du transport public serait donc inique sur le plan social.**

cartes_{sur}TABLE

des idées pour la gauche

En dernier lieu, examinons la question du financement du transport public, en reprenant l'exemple de l'agglomération marseillaise.

Le budget de la Régie des Transports de Marseille – soit 300 M€ environ (l'équivalent de 300 € par habitant) – est approximativement financé par les usagers, à hauteur de 27%, par le Versement-Transport (payé par les entreprises), à hauteur de 46% et par les collectivités, à hauteur de 27%.

C'est-à-dire que chaque habitant ne paie que 81 € pour le financement du réseau de transport, à comparer aux 361 € (et plus, comme nous l'avons montré) qu'il paie pour les impacts environnementaux de l'usage de la voiture.

Si l'on suivait les recommandations de l'Institut Montaigne, et qu'on les pousse à la limite du raisonnement, le financement intégral par le tarif reviendrait donc à multiplier par 4 celui-ci, soit un ticket à 6 € ! Cela est évidemment inacceptable et de plus, comme on l'a vu, une telle mesure ne serait pas justifiée d'un point de vue écologique et serait socialement injuste.

Alors, quelles autres ressources mobiliser pour financer le transport public ?

Plusieurs pistes, plus responsables et équitables que l'augmentation de la contribution des usagers, sont envisageables :

- **s'attaquer directement à la « concurrence », en l'occurrence à l'automobile**, plus néfaste d'un point de vue environnemental et urbain (la place consommée par l'automobile, en circulation comme en stationnement, est autant d'espace de sociabilité en moins dans les centres-villes),
- **accroître le coût du stationnement**, dont les recettes pourraient – devraient – alimenter le compte-transport de la collectivité (des démarches nombreuses ont été entreprises dans ce sens, jusqu'ici sans succès),
- **instaurer un péage urbain, dont les recettes financeraient le réseau de transport public**,
- **réinstaurer la vignette automobile**, ce qui permettrait en outre de pénaliser davantage les grosses cylindrées, plus néfastes d'un point de vue environnemental,
- **accroître la part financée par les collectivités**, par une augmentation de la fiscalité qui pèserait, de manière plus juste, sur les ménages les plus aisés (→ solidarité) et les plus « pollueurs » (→ éco-efficacité).

Certaines collectivités ont tellement bien compris que le transport est devenu un bien de première nécessité (et un droit universel) qu'elles ont instauré la gratuité sur leur réseau. Outre des résultats spectaculaires en matière de fréquentation, les sociologues qui se sont penchés sur ces expériences ont relevé un accroissement sensible du « taux de bien-être » de la population, et de la naissance d'espaces de sociabilité dans les bus, chacun devenant non plus le consommateur d'un service, mais l'utilisateur d'un espace partagé.

Tarifification des transports publics : changeons d'approche

www.cartes-sur-table.fr

cartes_{sur}TABLE

des idées pour la gauche

Reprenons une fois encore l'exemple marseillais. La gratuité des transports, dont le bénéfice environnemental, social et économique serait partagé par l'ensemble des acteurs du territoire, pourrait être instaurée grâce :

- à l'accroissement de 80 M€ des recettes fiscales prélevées sur les ménages, soit une augmentation de moins de 10%,
- ou à une augmentation de moins de 1€ de l'heure du prix du stationnement des 35 000 places payantes en centre-ville.

Notre contribution vise donc à considérer le transport public comme un droit fondamental, au même titre que la santé ou l'éducation, et non comme un service « consommable » facultatif, optionnel, pour lequel le tarif devrait être effectivement considéré comme un droit d'usage et représenter la part majoritaire de son financement.

Dès lors, la fixation du tarif à son « juste » niveau relève d'un arbitrage entre une vision élargie de la Collectivité, qui bénéficie dans son ensemble d'un usage maximisé de son réseau de transport, et une vision restreinte aux seuls usagers, qui seraient doublement pénalisés par une hausse du ticket : une première fois parce que ce sont ceux qui, du fait d'une certaine précarité financière, sont « captifs » du transport public ; une seconde fois par un niveau trop élevé du prix du ticket qui remettrait en cause de manière inacceptable leur droit au transport.

En contrepoint des recommandations formulées par l'Institut Montaigne, nous défendons donc la mise en œuvre de trois propositions relatives à la tarification du transport urbain :

Proposition 1 : Communiquer auprès des usagers, des contribuables et des élus, sur le coût réel de l'ensemble des modes de transport, intégrant les externalités.

Proposition 2 : Transférer la compétence stationnement à l'Autorité Organisatrice des Transports Urbains, de manière à intégrer les recettes à son compte-transport.

Proposition 3 : Engager, dans chaque agglomération, une étude de l'impact économique, environnemental et social du passage à la gratuité des transports publics, sans préjugé idéologique.