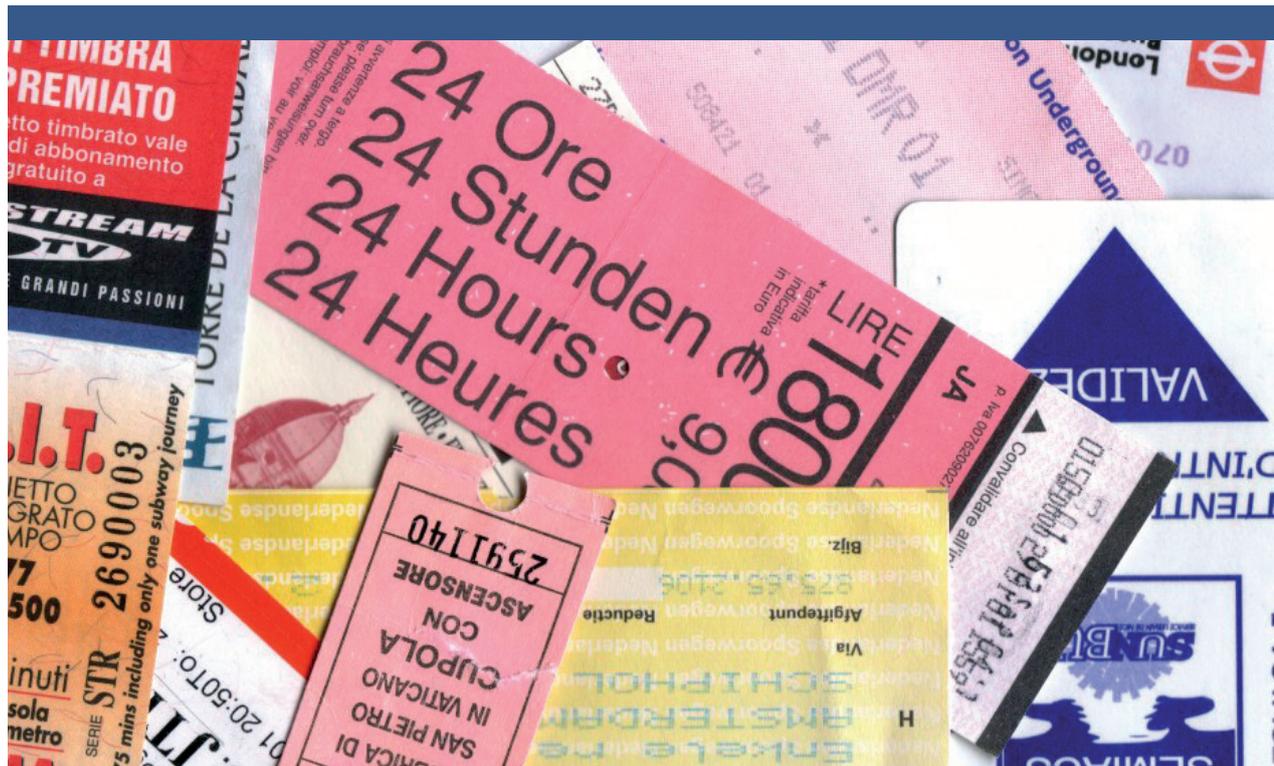




FNAUT

Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

Actes du colloque



Tarification des différents modes de transport et choix modal du consommateur

Colloque organisé par la FNAUT
le 10 janvier 2014
Salle Lamartine à Paris

Sommaire

Ouverture du colloque	5
Jean Sivardière , président de la FNAUT	
Valérie Lainé , collaboratrice de Jean-Paul Chanteguet, député de l'Indre, président de la commission Développement durable et Aménagement du territoire de l'Assemblée Nationale	
Les dépenses supportées par les voyageurs selon les modes de transport	7
Jean-Marie Beauvais , économiste des transports	
Evolution probable des coûts de production et d'usage des différents modes de transport	15
Jacques Pavaux , directeur de JP Conseil, ancien directeur général de l'Institut du Transport Aérien	
Différenciation tarifaire et attractivité des transports publics	20
Catherine Bouteiller , chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports	
Propositions de la FNAUT	26
Jean Sivardière , président de la FNAUT	
Table-ronde : la tarification des transports publics terrestres	28
Animatrice : Marie-Hélène Poingt , rédactrice en chef du magazine Ville, Rail et Transports	
Grand témoin : Bruno Faivre d'Arcier , professeur à l'université Lyon 2, chercheur au LET	
Intervenants :	
• Gérard Schrepfer (administrateur de ConsoFrance)	
• Jean Lenoir (vice-président de la FNAUT)	
• François Saglier (vice-président de l'UTP)	
• Eric Ritter (secrétaire général de la FNTV)	
• Guy Le Bras (directeur général du GART)	
Table-ronde : la tarification de la voiture et de l'avion	40
Animateur : Robert Viennet , rédacteur en chef du magazine Transport Public	
Grand témoin : Guillaume Sainteny , professeur d'économie à l'Ecole Polytechnique	
Intervenants :	
• Lorelei Limousin (chargée de mission au Réseau Action Climat)	
• Gilles Laurent (membre du bureau de la FNAUT)	
• Barbara Dalibard (directrice générale de SNCF-Voyages)	
• Philippe Ayoun (directeur des études statistiques et de la prospective à la DGAC)	
• Stéphane Levesque (directeur de l'Union Routière de France)	
Conclusion du colloque	52
Thierry Guimbaud , directeur des Services de Transport, Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM)	

Actes du colloque organisé par la FNAUT le 10 janvier 2014
Transcription et rédaction : Aude Sécheret, Fabrice Michel, Jean Sivardière
Mise en page : Fabrice Michel
Illustration de couverture : Ivana De Battisti
Crédits photo : Fabrice Michel pour la FNAUT (sauf p.36 : crédit photo FNAB)
Impression : SNCF

Ouverture



Jean Sivardière
président de la FNAUT

Jean Sivardière : Bonjour à tous. Je suis heureux de vous accueillir à ce colloque organisé par notre fédération. Avant d'en venir au vif du sujet, je souhaite remercier toutes celles et tous ceux qui en ont facilité l'organisation, en particulier M. Jean-Paul Chanteguet, député de l'Indre et président de la Commission Développement durable et aménagement du territoire de l'Assemblée Nationale : grâce à lui, nous pouvons disposer de cette salle magnifique. Merci aussi aux journalistes, Marie-Hélène Poingt et Robert Viennet, qui animeront les tables-rondes de cet après-midi, et bien sûr, merci à tous les intervenants.

Vous connaissez le thème du colloque : peut-on jouer sur la tarification pour favoriser l'usage des modes de transport les plus écologiques c'est-à-dire le transport urbain, l'autocar et le train TER pour les déplacements de proximité ; le TGV, le train Intercités et l'autocar pour les déplacements à plus longue distance ?

Les autres paramètres dont dépend le choix modal du consommateur (infrastructures, offre de transport collectif et qualité de service) ne seront pas abordés directement. Le débat sera focalisé sur les coûts d'usage des différents modes de transport et sur leurs bases économiques et fiscales.

Un mot rapide sur le programme de la journée. Ce matin des exposés introductifs vous seront présentés : un résumé de l'étude de Jean-Marie Beauvais, qui constitue le point de départ du colloque, puis les exposés de Jacques Pavaux et Catherine Bouteiller. La matinée se terminera par une présentation des propositions de la FNAUT.

Enfin, après deux tables-rondes portant sur la tarification des transports publics terrestres et sur la tarification de la voiture et de l'avion, l'après-midi se terminera par une intervention de Thierry Guimbaud, directeur des services de transports à la DGITM, qui représentera le ministre des transports Frédéric Cuvillier.

Je n'en dis pas davantage et je donne tout de suite la parole à Madame Valérie Lainé, collaboratrice de M. Chanteguet, qui ne peut malheureusement être présent à l'ouverture de ce colloque.



Valérie Lainé
collaboratrice
de Jean-Paul Chanteguet

Valérie Lainé : Je vous souhaite tout d'abord la bienvenue au nom de Jean-Paul Chanteguet. Il m'a chargée de vous transmettre ses meilleurs vœux pour un déroulé aussi réussi que possible de votre colloque, et de vous adresser quelques mots à propos du sujet que vous allez traiter tout au long de cette journée.

Le changement climatique, comme le 5^{ème} rapport du GIEC nous l'a rappelé, est sans équivoque. Le réchauffement global de l'atmosphère et des océans, la fonte des glaciers, dus aux activités humaines, vont provoquer un changement exceptionnel de l'histoire du climat. Celui-ci affectera de manière considérable la vie sur terre, celle des êtres humains mais aussi celle de toutes les espèces animales et végétales.

La conférence climatique, qui s'est tenue au mois de novembre dernier à Varsovie, a établi une feuille de route et listé les étapes qui doivent conduire la communauté internationale à parvenir à Paris, en décembre 2015, à un accord sur une réduction permettant de limiter le réchauffement à 2°C.

La France, qui accueille cette conférence, se doit d'être exemplaire. Dans notre pays, les transports représentent 27% des émissions de gaz à effet de serre et 32% de la consommation d'énergie finale. Ils sont également à l'origine de 70% des particules fines présentes dans l'air des villes. Repenser la politique des transports est donc essentiel pour lutter efficacement contre le réchauffement climatique, réaliser la transition énergétique et faire régresser la pollution atmosphérique. Pour ce faire, l'évolution des usages, et donc des modes de vie que cela suppose pour les citoyens, doit être accompagnée par les responsables politiques.

Deux priorités s'imposent : renchérir l'usage de la voiture et proposer une offre alternative, en investissant dans les infrastructures de transports collectifs.

Rendre plus chère l'utilisation des véhicules personnels constitue donc le premier volet. Il s'agit d'adresser aux citoyens un signal prix, qui les encourage à changer de comportement pour privilégier l'usage collectif du transport. Le vote, dans la loi de finances 2014, du principe d'une assiette carbone ou d'une contribution climat-énergie va dans le bon sens. Il s'agit de relever de manière progressive les taux des

taxes intérieures sur la consommation d'énergies fossiles. Cette composante carbone, fixée à 7 euros en 2014, devra poursuivre son augmentation, à prélèvement constant pour les contribuables, pour atteindre 14,50 euros en 2015 et 22 euros en 2016. Cela a été voté dans la loi de finances s'appliquant cette année et devra être confirmé par les votes des deux prochaines années. Ce qui permettra d'engager le resserrement des fiscalités, appliquées aujourd'hui de manière différenciée, à l'essence et au diesel. Une partie des moyens financiers ainsi dégagés devra d'ailleurs être utilisée pour encourager le retrait du parc automobile des véhicules diesel les plus polluants.

Le cas des habitants des zones péri-urbaines devra évidemment faire l'objet d'un traitement particulier. Poussés à s'installer en périphérie des grandes agglomérations par l'augmentation du prix du foncier en centre-ville, ces ménages se retrouvent piégés dans des zones qu'il leur faut quitter tant pour travailler que pour étudier, se soigner ou se distraire, tandis que le coût d'usage de l'automobile explose.

Des péages en centre-ville pourront également être mis en place dans les agglomérations de plus de 500 000 habitants. L'exemple de Stockholm est à ce titre particulièrement encourageant. A l'origine très critiquée, la taxe sur la congestion, instaurée en 2006, bénéficie aujourd'hui d'un soutien majoritaire de la part des habitants de la grande couronne de la capitale suédoise concernés par son paiement. Les voitures, dites vertes, sont exemptées du péage, qui s'applique uniquement en semaine. 30 000 heures d'embouteillage ont été économisées. La qualité de l'air a été améliorée. Et le nombre de passagers traversant Stockholm a baissé en 2012 de 20 % alors que la population a augmenté. Enfin la taxe a surtout pénalisé les automobilistes aisés, les plus défavorisés utilisant des transports en commun, qui reviennent moins cher. Il ne s'agit bien sûr pas d'appliquer à l'identique ces mesures en France mais de pouvoir arrêter, en fonction des villes concernées, les objectifs que l'on se fixe : limiter le trafic de véhicules à partir d'une certaine puissance, l'interdire sur certains axes à certaines heures, optimiser le nombre de passagers ou encore faire du report d'un axe sur un autre. Quelques 200 villes en Europe ont suivi l'exemple suédois et restreignent aujourd'hui leur accès aux véhicules polluants, en Belgique, aux Pays-Bas, en Allemagne, en Italie, en Autriche mais aussi à l'est du continent en République tchèque et en Hongrie.

Le deuxième volet de l'action à mener en priorité concerne l'offre alternative de transports collectifs, qu'il faut à la fois enrichir et diversifier. Développer les actuelles infrastructures, qu'il s'agisse des métros, des tramways ou des

trains passe par un budget conséquent, géré par l'AFITF, l'agence de financement des infrastructures de transport de France.

Malheureusement ce budget est, comme vous le savez, menacé par le report dans le temps de l'écotaxe sur les poids lourds, qui devait lui rapporter 760 millions de recettes par an. La mission d'information parlementaire, dont Jean Paul Chanteguet est rapporteur et qui a commencé ses travaux en décembre, s'efforce de remettre à plat ce projet. Il s'agit de faire comprendre aux différents acteurs que, loin d'être un impôt supplémentaire, l'écotaxe constitue un véritable péage pour l'usage des routes par les poids lourds, dispensés jusqu'ici de toute responsabilité financière, laquelle a été de fait reportée sur les contribuables. Loin de constituer une révolution, ce mode de prise en charge du coût d'usage des routes existe depuis des dizaines d'années pour les autoroutes. Le budget de l'AFITF devrait être utilisé en priorité pour financer les chemins de fer et les transports collectifs en site propre.

Enfin rendre plus durable les transports collectifs impose de réfléchir à la diversification des voies empruntées, comme le trafic fluvial pour le transport des marchandises jusqu'au cœur des villes ou l'installation de téléphériques urbains, comme le feront Brest en 2015 et Toulouse en 2017. L'installation d'un câble et de bennes revient dans ces deux cas largement moins cher que la construction d'un tunnel ou d'un pont. Le téléphérique permet de relier ainsi des sites séparés par des obstacles naturels, rivières ou collines, et d'assurer la circulation de 2000 à 7000 personnes par heure en désenclavant certains quartiers, ceci sans aucune émission de gaz carbonique.

Je conclurai mon propos en appelant également à la réflexion sur la façon dont les usagers envisagent leur mobilité. L'étude annuelle de l'observatoire Cetelem, réalisée dans huit pays européens et publiée début décembre 2013, montre que la vision de la voiture, autrefois objet de prestige, est devenue plus prosaïque. La voiture représente de plus en plus un moyen de se déplacer parmi d'autres, un facteur de pollution, un bien coûteux, tandis que se développe l'idée, pour la moitié des personnes interrogées, qu'il s'agira dans l'avenir d'un objet possédé à plusieurs ou même d'un service sur le modèle de l'autopartage. Ces notions qui relèvent aujourd'hui encore d'une certaine marginalité dans les pratiques pourraient donc se développer à l'avenir et aider à de nouveaux arbitrages de la part des utilisateurs qui sont aussi des citoyens.

Dépenses supportées par les voyageurs selon les modes de transport



Jean-Marie Beauvais
économiste des transports

Nous allons examiner ce que dépensent les voyageurs pour leurs déplacements. Tout d'abord, je remercie les organismes qui ont financé l'étude, puis je rappellerai rapidement l'objectif de l'étude et la méthode utilisée afin d'avoir un maximum de temps pour vous présenter les résultats. Ces résultats couvriront deux domaines : celui de la courte distance, et celui de la longue distance. Puis je conclurai.

Cette étude a été réalisée à la demande de la FNAUT qui sait que le prix est l'un des facteurs du choix modal et souhaitait s'y retrouver dans le maquis des statistiques, des données, des réductions, des promotions qu'offrent les différents transporteurs, notamment les compagnies à bas coût.

La FNAUT a obtenu des financements de l'UTP, du GART et de huit transporteurs : la SNCF, la RATP, Veolia Transdev, Keolis, CarPostal, Euro-lines, Réunir et iDBUS. Je les remercie tous. Je remarque cependant que manquent dans la liste des représentants de l'aviation et de l'automobile.

L'objectif de l'étude

Il s'agit d'estimer la dépense unitaire selon les modes de transport en 2011, en distinguant la courte et la longue distance. Je vais revenir sur chacun de ces termes :

- **La dépense** : on se place du point de vue du voyageur et non pas, par opposition dirais-je, du point de vue du coût pour l'exploitant ou la collectivité.
- **L'unité** : les résultats vont être donnés en centimes par voyageur-kilomètre, c'est-à-dire en centimes pour qu'un voyageur parcoure un kilomètre, de façon à pouvoir comparer les modes de transports entre eux.
- **Les modes de transport** : on ne s'est pas limité à faire l'exercice pour les transports ferroviaire, routier et aérien, mais on a segmenté la réalité en dix-huit modes différents. Par exemple, on ne prendra pas la SNCF dans son ensemble, mais on distinguera le TGV, les Intercités et les TER.
- **L'année 2011** : cette étude porte sur les chiffres de 2011. Elle a été mise à jour en 2013 parce que certaines données de 2011 étaient encore provisoires quand le rapport est sorti. Mais toutes les données concernent l'année 2011 et sont définitives.

• **La distance** : j'ai distingué deux cas de figures. On ne peut pas comparer un déplacement à vélo et un déplacement en avion : personne n'est dans une situation où il choisit entre ces deux modes. Il faut donc raisonner par marchés. Il y a le marché des déplacements quotidiens urbains-départementaux-régionaux, et puis au-delà de 80 km, celui des déplacements à longue distance. Ce sont deux problématiques différentes.

Pourquoi 80 km ? Parce que je me suis beaucoup appuyé sur l'enquête nationale « Transports et déplacements » de 2008, qui distingue la courte distance et la longue distance en séparant les déplacements de moins de 80 kilomètres et ceux de plus de 80 km.

J'en profite pour remercier au passage le Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable et de l'Energie, notamment le service de statistiques, d'observation et d'études économiques, qui m'a fait des traitements sur-mesure de cette enquête « Transports et déplacements ».

La méthode

J'ai utilisé deux méthodes :

- Pour les modes de transport individuels qui ne relevaient pas d'un opérateur (la voiture, la moto, le vélo...), j'ai recherché les dépenses des ménages auprès de l'Insee, et j'ai divisé par le nombre de voyageurs que j'ai obtenu par l'enquête « Transports et déplacements » de 2008 dont je viens de parler.
- Pour les autres modes de transports, je me suis adressé aux entreprises, en leur demandant quelles étaient les recettes obtenues en provenance des voyageurs et quels étaient leurs trafics.

Il faut faire très attention à ne pas confondre les recettes en provenance des voyageurs et le chiffre d'affaires de l'entreprise. Dans le chiffre d'affaires, on trouve les subventions et les différentes compensations que l'entreprise reçoit : pour familles nombreuses, pour transport de militaires,... Ce qui m'intéresse, c'est ce que paye le voyageur en tenant compte de toutes les réductions possibles, TVA comprise (au taux de 7 % à l'époque).

La deuxième difficulté c'est que toutes les entreprises n'ont pas des statistiques en voyageurs-kilomètres.

La plupart ont seulement des statistiques en nombre de voyageurs. Il faut par conséquent faire des hypothèses, des recoupements complémentaires ou des sondages, pour avoir des ordres de grandeur des distances moyennes parcourues. Je me suis aussi appuyé sur l'enquête « Transports et déplacements » qui donne des distances moyennes puisqu'elle donne à la fois des voyageurs-kilomètres et des voyageurs.

Je m'arrête là pour ce qui est de la méthode, l'intérêt est surtout de présenter les résultats. Je vous rappelle quand-même que ce que je vais vous présenter sous forme synthétique, en quelques tableaux, c'est la partie visible de l'iceberg, parce que derrière il y a tout un travail de collecte de données, de recoupements, de relances, sur lequel je n'insiste pas mais qui a pris des mois. Pour ceux qui veulent en connaître plus sur la méthode et sur le détail, je les invite à télécharger l'étude complète à partir du site de la FNAUT.

Les résultats pour la courte distance

Dans la première colonne, vous avez les modes de transport :

- le transport collectif urbain ;
- les cars des Conseils généraux ; on a distingué les voyageurs commerciaux départementaux et les voyageurs scolaires départementaux, parce que les sommes que payent ces deux clientèles sont très différentes ;
- le TER, qui dépend des Conseils régionaux ;
- la voiture ;
- les deux-roues, en distinguant la moto et le vélo.

Les deuxième et troisième colonnes indiquent les dépenses des consommateurs en millions d'euros pour l'année 2011, soit au total 118 milliards d'euros. La voiture constitue le poste principal avec 89 % du total.

Les colonnes 4 et 5 indiquent les trafics. On a un total pour la courte distance de 477 milliards de voyageurs-kilomètres. La part de marché de la voiture est de 82 %. Donc la voiture l'emporte largement que ce soit en termes de dépenses ou en termes de trafics.

La dernière colonne nous intéresse particulièrement car elle présente les dépenses en centimes par voyageur-kilomètre.

J'arrondis à 12 centimes pour les transports urbains et suburbains. On peut entrer un peu plus dans le détail en distinguant les transports en Ile de France et les transports dans les agglomérations de province. La dépense en Ile de France est inférieure à la moyenne avec 11 centimes. Les transports urbains en province sont à 13 centimes. Mais il faut faire attention car les distances parcourues ne sont pas du tout les mêmes : en moyenne 3,5 km en province contre 7 km en Ile de France, soit le double.

On trouve ensuite les autocars départementaux : 8 centimes pour les voyageurs commerciaux et 3 centimes pour les scolaires. Le train TER est à 8 centimes, la voiture à 27 centimes et la moto à 33 centimes.

Le résultat le plus étonnant concerne les vélos : 15 centimes. Je ne m'attendais pas à une valeur aussi élevée. Le chiffre est élevé car on divise les dépenses - achats de vélos qu'ils soient neufs ou d'occasion, petites réparations même à faible coût - par un kilométrage très faible. Je prends le cas de mon ménage : 4 vélos pour 3 personnes. Il y a déjà un vélo inutilisé. Mon fils allait au collège : 4 km par jour, 800 km par an maximum. Le vélo était utilisé par les parents le week-end de temps en temps. On tombe très bas en kilométrage par rapport à la voiture qui sert entre 11 à 13 000 km par an. Cela explique le coût kilométrique du vélo, qui est loin d'être négligeable.

En conclusion pour ce tableau, la voiture, avec 27 centimes, est beaucoup plus chère que tous les modes de transports collectifs. On peut alors se demander pourquoi sa part de marché de 80 % est aussi importante.

Pour le transport collectif, nous avons 10 cts/v.km et pour la voiture, 27 cts. Le rapport est donc à peu près de 1 à 3. Il y a plusieurs raisons pour lesquelles la part de marché de la voiture est si importante. Certaines ont été évoquées par Monsieur Sivardière en introduction : le prix n'est pas le seul critère. Encore faut-il que l'offre de transport collectif existe. Encore faut-il que les temps de parcours soient à peu près comparables. Dans cette étude, on se focalise uniquement sur le paramètre « prix ».

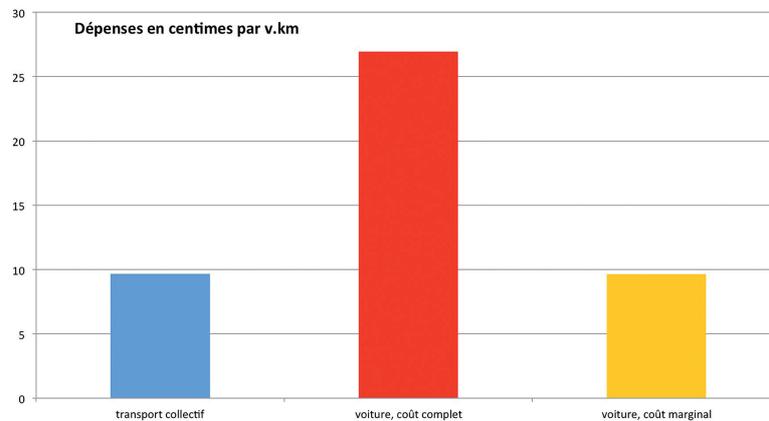
Or si l'automobiliste se pose la question : « est-ce que je prends le TER ou la voiture », il ne va prendre en compte que le carburant, les éventuels péages et les éventuels frais de stationnement. La voiture tombe donc à 10 centimes en coût marginal en courte distance. C'est le même ordre de grandeur que le transport collectif qui apparaît ainsi aussi cher que la voiture particulière.

Mais il y a encore d'autres raisons, notamment le taux d'occupation de la voiture. À gauche, on voit les résultats pour le transport collectif : transport collectif urbain (12 cts), ligne régulière du Conseil général (8 cts) et TER (8 cts). De l'autre côté en rouge apparaît la voiture particulière. Lorsqu'il y a 4 personnes à bord, le chauffeur et 3 personnes, on est à 9 centimes. Avec 2 personnes, on est à 17 cts et avec 1 seule personne, donc en solo, on est à 34 centimes. Le transport collectif est toujours moins cher lorsqu'il y a une ou deux personnes à bord de la voiture, mais ce n'est plus le cas si la voiture est bien remplie. Quand il y a 4 personnes à bord, la voiture est moins chère que le transport collectif urbain.

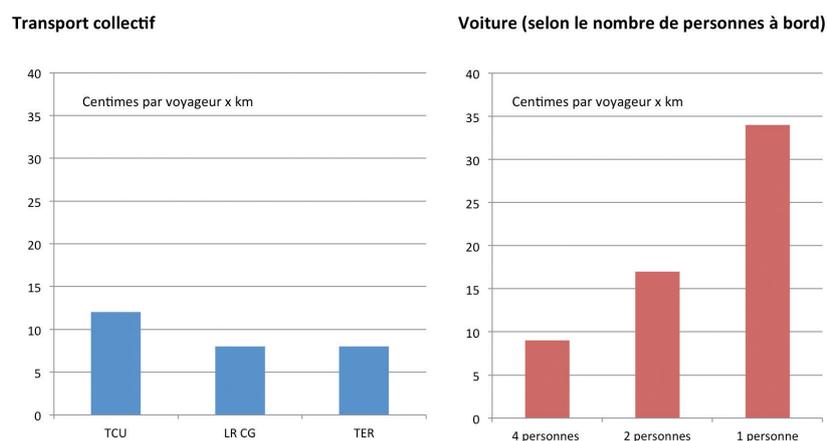
[Graphique] Résultats : cas de la courte distance

Mode de transport	Dépenses		Traffics		Dépense unitaire
	M€	%	M v.km	%	Centimes / v.km
Transports urbains et suburbains	4 356	3,7%	37 046	7,8%	11,76
Voyageurs commerciaux départementaux	79	0,1%	960	0,2%	8,23
Voyageurs scolaires départementaux	297	0,2%	8 746	1,8%	3,40
TER	1 069	0,9%	13 467	2,8%	7,94
Voiture (coût complet)	105 499	89,4%	391 571	82,0%	26,94
Deux roues avec moteur	5 258	4,4%	16 000	3,4%	32,86
Deux roues sans moteur	1 480	1,3%	9 700	2,0%	15,26
TOTAL	118 038	100,0%	477 490	100,0%	24,72
<i>Voiture (coût marginal)</i>	<i>37 735</i>		<i>391 571</i>		<i>9,64</i>

[Graphique] Première comparaison VP / TC (cas de la courte distance)



[Graphique] Seconde comparaison VP / TC (cas de la courte distance)





Résultats pour la longue distance

Dans la première colonne, nous avons les « Autocars, lignes régulières ». Il s'agit par exemple des services Eurolines ou iDBUS. Les « Autocars, transports occasionnels » correspondent plutôt aux circuits touristiques. Pour la SNCF, je distingue les TGV de l'Intercités. Pour le transport aérien, je distingue les compagnies à bas coût des compagnies traditionnelles. Ici encore, la voiture est prise en compte.

Les dépenses totales (colonnes 2 et 3) oscillent entre 43 et 44 milliards d'euros. Ce chiffre n'a d'intérêt que lorsqu'on le compare à autre chose. On peut déjà le comparer à ce qu'on avait en courte distance : 118 milliards. En termes de dépenses, la longue distance ne représente donc qu'un quart du total. La part de marché de la voiture s'élève à 71 % dans les dépenses.

Les trafics (colonnes 4 et 5) affichent un total de 484 milliards de voyageurs-kilomètres, dont 57 % assurés par la voiture. Comme vous pouvez le voir, c'est moins que pour la courte distance, où la voiture représentait 82 % du total.

En dernière colonne, les résultats :

- pour l'autocar, on peut arrondir les deux premières lignes à 7 cts ;
- pour le train, 11 cts pour le TGV, et 9 cts pour l'Intercités ;
- pour l'avion, 6 cts pour les compagnies à bas coût et 15 cts pour les compagnies traditionnelles, un écart très important ;
- enfin 19 cts pour la voiture.

La voiture à 19 cts, c'est très différent de ce qu'on avait pour la courte distance, à savoir 27 cts. Il y a deux raisons. La première, qui est mineure, c'est qu'en courte distance, on consomme plus de carburant à cause des encombrements. Mais surtout, en longue distance, le taux d'occupation est très supérieur à ce qu'il est en courte distance. Là encore, la voiture est plus chère que tous les autres modes, qui sont des modes de transport collectif, et elle a néanmoins une part de marché de 57 %.

Comme tout à l'heure, la question du coût marginal est déterminante. Entre la voiture à 19 cts et le transport collectif à 10 cts, le rapport est à peu près de 1 à 2. Mais si on ne tient compte que du coût marginal, la voiture passe à 6 cts en longue distance. C'est significativement inférieur au prix du transport collectif. Je n'en tire aucune recommandation sur le plan politique puisque c'est la FNAUT qui le fera en fin de matinée.

Je tiens compte maintenant du taux d'occupation des véhicules individuels. À gauche, en bleu, on a l'autocar (7 cts), le TGV (11 cts), l'Intercités (9 cts), l'avion à bas coût (6 cts), et l'avion traditionnel (15 cts) ; et en face, on a pour la voiture, avec 4 personnes, 8 cts, avec 2 personnes, 17 cts, et 1 personne, 33 cts. Par conséquent, avec une ou deux personnes à bord de la voiture, le transport collectif est moins cher. Mais lorsqu'il y a 4 personnes à bord de la voiture, le train est plus cher et seuls le car et l'avion à bas coût rivalisent.

Une remarque anecdotique pour entrer dans le détail : iDBUS propose de faire payer 4 personnes au prix de 3, justement pour être intéressant par rapport à la voiture.

En conclusion, si l'on considère le coût complet de la voiture, le transport collectif est clairement moins cher que la voiture, tant en courte distance, où le rapport est d'environ 1 à 3, qu'en longue distance, où le rapport est de 1 à 2. Mais si l'on ne considère que le coût marginal de la voiture, alors le transport collectif est en moyenne aussi cher que la voiture en courte distance, et plus cher que la voiture en longue distance.

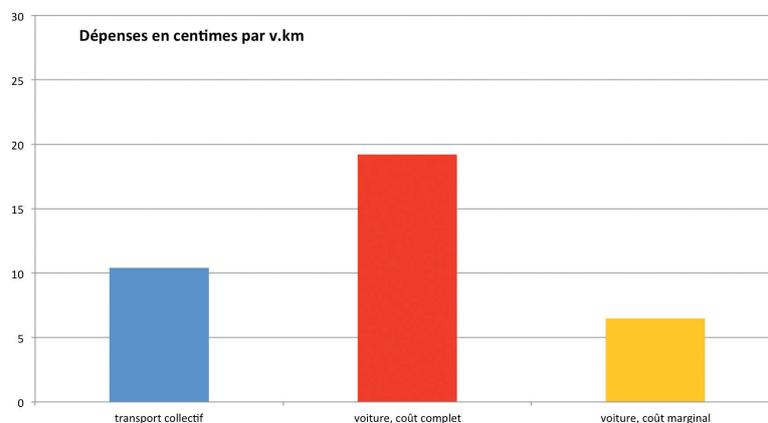
Si maintenant on tient compte du taux d'occupation de la voiture, le transport collectif est moins cher que la voiture s'il y a une seule ou deux personnes à bord de la voiture, mais la voiture avec quatre personnes à bord est moins chère que le transport collectif urbain, et moins chère que le train et l'avion traditionnel en longue distance.

Je vous remercie pour votre attention.

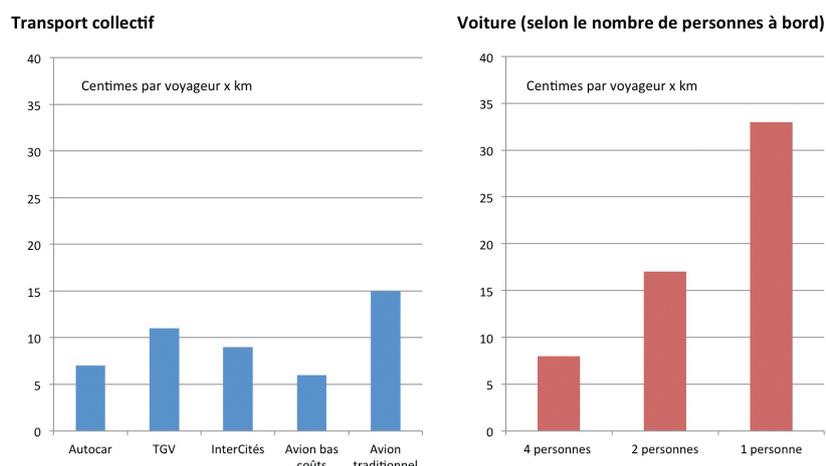
[Graphique] Résultats : cas de la longue distance

Mode de transport	Dépenses		Traffics		Dépense unitaire
	M€	%	M v.km	%	Centimes / v.km
Autocar, lignes régulières	200	0,5%	2 899	1,0%	6,90
Autocar, transport occasionnel	1 686	3,8%	23 515	8,3%	7,17
SNCF, TGV	6 041	13,8%	55 002	19,4%	10,98
SNCF, Intercités	811	1,9%	8 901	3,1%	9,11
Transport aérien, Cie à bas coûts	481	1,1%	8 658	3,0%	5,56
Transport aérien, Cie traditionnelle	3 537	8,1%	23 408	8,2%	15,11
Voiture (coût complet)	31 065	70,9%	161 700	56,9%	19,21
TOTAL	43 821	100,0%	284 083	100,0%	15,43
<i>Voiture (coût marginal)</i>	<i>10 479</i>		<i>161 700</i>		<i>6,48</i>

[Graphique] Première comparaison VP / TC (cas de la longue distance)



[Graphique] Seconde comparaison VP / TC (cas de la longue distance)



Jean Sivardière : Merci à Jean-Marie Beauvais pour son exposé. Comme vous avez pu le constater, l'étude qu'il a réalisée pour la FNAUT est extrêmement minutieuse. Tout d'abord, il a étudié tous les modes de transport, sauf la marche à pied. D'autre part, pour chaque mode de transport, il a examiné les différents cas particuliers. Cela mène à des résultats parfois inattendus. Nous avons été notamment très surpris de constater que le TGV n'est pas beaucoup plus cher que le train Intercités, contrairement à ce qui est généralement dit. Comme Jean-Marie Beauvais l'a précisé, il s'agit de moyennes, étant donné qu'il y a une grande dispersion des tarifs du TGV. Mais en moyenne, le TGV n'est pas beaucoup plus cher que le train Intercités. Je vous propose maintenant de poser des questions à Jean-Marie Beauvais, sur sa méthodologie ou bien sur ses résultats. Vous avez la parole.

Questions n°1 : Juste une petite précision. Dans les déplacements de courte distance, est-ce que vous avez pris en compte pour les transports en commun la participation de l'employeur ? Puisque vous êtes partis des recettes perçues par les transporteurs, pour l'utilisateur, il y a une part qui est payée par l'employeur.

J.-M. Beauvais : C'est une très bonne question qui nous a bien embarrassés. Nous avions le souci de comparer vraiment les modes de transport. Nous avons considéré ce qui sortait de la poche du voyageur au moment où il choisit son moyen de transport, et non pas une fois que l'employeur lui aura remboursé une partie de ses frais. Nous avons les deux chiffres pour le transport collectif urbain. Mais cela nous posait problème pour la voiture, pour laquelle aussi une partie des frais sont remboursés. Nous avons donc appliqué cette règle, un peu arbitraire, de ne pas tenir compte des remboursements de frais par les employeurs.

Question n°2 : Je vois que vous avez fait un beau travail, mais vous n'avez pas intégré dans toutes vos données qui payait les infrastructures. Les infrastructures routières sont payées par tous les citoyens, qu'ils prennent ou non les transports, alors que les infrastructures ferroviaires sont payées uniquement par les usagers. Il y a donc une différence de coût réel pour la société. Vous n'avez parlé que du coût pour les individus usagers. Le problème majeur des transports en France est que justement les transports ferroviaires ne sont pas intégralement payés par l'État. Et puis du fait que vous ne parliez que des chiffres, vous avez oublié d'expliquer qu'il n'y a pas de réseau de transport intégré en France. Il y a plein d'entreprises différentes qui ne sont pas en coordination et il n'y a pas de transport la nuit, obligeant certains à avoir une voiture individuelle, et les autres à rester chez eux.

J.-M. Beauvais : J'ai effectivement bien limité mon sujet, comme vous l'avez souligné, aux dépenses des voyageurs. Je n'ai pas tenu compte, des coûts des exploitants, et, comme vous l'avez aussi ajouté, des coûts d'infrastructure routière. Et je n'ai pas tenu compte non plus, parce qu'on pourrait aller encore plus loin, des coûts sociaux des transports. C'est un thème qui m'est cher car j'ai fait ma thèse de doctorat sur ce thème : le bruit, la pollution, les émissions de carbone,... En effet, le sujet est limité parce que l'on cherche à connaître le comportement du consommateur. Celui-ci ne tient compte que du prix à moins qu'il soit un citoyen hors-pair qui tienne compte de l'ensemble des coûts pour la collectivité. Mais c'est probablement encore l'exception.

La deuxième question concernait les lacunes de notre réseau de transport, en terme de maillage et d'amplitude. Là c'est vrai et il faut le redire : le prix est un paramètre mais l'offre est aussi très importante. Actuellement on parle beaucoup du prix parce que les budgets sont serrés, mais l'offre de transport collectif et sa fréquence restent le paramètre numéro 1. On trouve des villes où les transports urbains sont assurés toute la nuit.

Question n°3 : Une question sur le coût du vélo. Vous intégrez les achats de vélos qui restent totalement inutilisés et ils sont très nombreux. Nous sommes les champions du vélo dans la cave ou dans le garage et qui n'en sort jamais. En intégrant toutes ces dépenses, je comprends que le vélo arrive à un coût de 15 cts au kilomètre. Mais si on ne considère que les vélos utilisés pour se déplacer au quotidien, le coût est vraiment très faible : un vélo ça dure longtemps, ça s'entretient un petit peu, et on ne met pas d'essence.

J.-M. Beauvais : C'est tout à fait vrai. On peut également avoir chez soi une voiture qu'on n'utilise pas, mais c'est beaucoup plus fréquent dans le cas du vélo. Dans l'exemple que je vous citais et qui me concerne, on a 4 vélos et on n'est que 3, donc il y a forcément un vélo inutilisé. Une autre approche consisterait à partir d'un utilisateur moyen. Mais on s'est rendu compte, dans les études sur le vélo, que cet utilisateur moyen n'existait pas. Il y a soit le cycliste qui roule de manière quotidienne, domicile-collège par exemple, soit celui qui roule une fois par semaine, plutôt balade que transport, soit encore le cyclotouriste qui fait 75 km le dimanche, et qui le dimanche d'après essaiera d'en faire 76... Il y a toute une gamme de pratiques. Dans ce cas, est-ce que le terme de « cycliste moyen » a un sens ? Non. L'autre approche serait de garder ce tableau-là et de faire une approche complémentaire sur le vélo utilisé quotidiennement comme mode de transport domicile-travail ou domicile-études, pour voir à quel coût on aboutit. C'est à double tranchant parce qu'on s'appuie sur ces mêmes chiffres pour demander le remboursement des frais de transport.

Question n°4 : Au sujet du coût de la voiture, est-ce que l'on prend en compte le coût du stationnement, et dans ce cas-là, ne serait-il pas intéressant de faire le distinguo entre les déplacements pour le travail et les autres motifs ? Selon la gratuité ou non du stationnement sur le lieu de travail, le comportement des usagers est très différent.

J.-M. Beauvais : Oui, on tient compte des dépenses de stationnement. Vous suggérez ensuite d'entrer plus dans le détail : de ne pas faire une moyenne mais de tenir compte du motif du déplacement, et je partage votre point de vue. Comme tout à l'heure, avec le vélo, ce serait intéressant d'approfondir encore ; et dans le cas de la voiture, on a déjà des moyennes. Il y a cependant des écarts-types importants autour de ces moyennes, qui mériteraient d'être approfondis. Mais je vous mets en garde : la présente étude représente déjà des heures de travail.

Question n°5 : Pourrait-on aussi intégrer dans le calcul le temps de parcours ? Un TGV Paris-Bordeaux met 3 heures alors qu'en voiture il faut plus de 6 heures. Pourrait-on refaire une étude en fonction des temps de parcours ?

J.-M. Beauvais : On est bien conscient que le prix n'est qu'un paramètre et qu'il y en a d'autres. On a précédemment évoqué l'offre, l'amplitude de l'offre, son intensité... Il y a d'autres facteurs, comme pouvoir emporter facilement ses bagages avec soi, toute sa famille... Je serais tout à fait d'accord pour qu'on ajoute des colonnes à ces tableaux sur les temps de parcours, et également sur les émissions de carbone par voyageur-kilomètre. Car les modes les moins chers – je pense à l'avion à bas coût – ne sont pas forcément les plus respectueux de l'environnement.

Question n°6 : Je voudrais apporter un élément qui montre la relativité du prix. Cela va dans le sens de ce qui a été dit sur le vélo. Dans les années 76-77, je me rappelle que Reiser, le dessinateur de Charlie Hebdo, avait calculé que le moyen de transport le plus cher au kilomètre était la planche à voile. Il avait montré qu'à l'époque les gens transportaient leur planche à voile depuis Paris jusqu'à la côte. Il avait donc calculé que ça faisait un surcoût de consommation pas très important mais, comme la planche à voile n'en était qu'à ses balbutiements - on faisait moins de kilomètres que maintenant sur l'eau - on arrivait à un prix au kilomètre faramineux. C'est exactement la même chose que pour le vélo. C'est juste un petit point humoristique au milieu de ce débat.

J.-M. Beauvais : C'est effectivement humoristique mais ça montre un peu les limites de cette étude. Quel autre indicateur que le voyageur-kilomètre pourrait-on prendre, de plus significatif ? Je pense que le voyageur-kilomètre est plus pertinent que le voyage, parce qu'il y a des voyages courts et des voyages longs. Mais nous sommes conscients des limites. J'aurais une autre question à poser, dans la suite de ce que disait Monsieur Sivardière. Comment expliquer le faible écart de coût entre le TGV et l'Intercités, respectivement 11 cts et 9 cts ?

Jean Sivardière : Et même 10 cts seulement pour le TGV circulant sur le territoire français, c'est-à-dire hors Thalys et Eurostar. Donc une différence finalement très faible, ce qui est inattendu.

Question n°7 : Comment avez-vous traité les trajets terminaux ? En voiture, on fait du porte à porte. Si on prend l'avion ou le TGV, on est obligé d'aller à l'aéroport ou à la gare, avez-vous intégré les coûts de ces trajets terminaux ?

J.-M. Beauvais : Ces coûts ne sont pas pris en compte. C'est vraiment de gare à gare, d'aéroport à aéroport, de station à station.

Question n°8 : Il y a un mode qui n'est pas dans les statistiques encore, c'est le covoiturage. Vos travaux montrent que c'est le covoiturage qui est le concurrent direct des modes de transport routier qu'ils soient interurbains ou peut-être demain urbains. Comment appréhender ces coûts ?

J.-M. Beauvais : C'est l'objet des diapositives qui montraient le prix en fonction du nombre d'occupants à bord. C'était une manière de traiter le covoiturage, mais quand l'étude a été faite sur des données 2011, le covoiturage était encore émergent. Aujourd'hui, des entreprises comme BlaBlaCar revendiquent sur certaines origines-destinations des parts de marché qui dépassent le 1 %. C'est donc un thème à creuser dans la prochaine version de cette étude, s'il y en a une.

Jean Sivardière : On a quand même tenu compte du covoiturage dans l'étude. Des résultats précis ont été donnés, aussi bien pour la courte distance que pour la longue distance.

Question n°9 : Je vous remercie pour cette étude particulièrement intéressante. J'ai découvert quelque chose quant à l'utilisation de mon vélo pour aller travailler tous les jours. Comme tout le monde, cela m'a un peu remué. A travers cet exemple-là, on montre que la rationalité économique sur laquelle vous vous appuyez est très loin d'être un facteur de choix du mode de transport. En définitive, le prix que l'on paye pour se déplacer n'est qu'un poudrillon des facteurs de choix. Nous avons eu l'occasion de faire pas mal d'analyses sur l'usage des transports urbains dans nos filiales, et on se rend compte que le niveau de prix n'explique que très faiblement l'usage qui est fait de nos réseaux. Toute votre analyse rend nos propres constatations cohérentes, je vous en remercie.

Question n°10 : Je pense que l'étude de Jean-Marie Beauvais est intéressante parce que c'est un élément de contribution à la transparence et à la vérité des prix. Forcément, comme toute étude de ce genre-là, il faudrait creuser, aller plus loin. Le marché du déplacement, n'est pas un marché unique : il y a plein de sous-segments de marchés différents, et je pense qu'il y a quand même une certaine rationalité économique quelque part. Il suffit de savoir prendre les bons facteurs qui jouent à l'intérieur de ce marché.

Je prendrai un exemple tout bête. On voit dans les chiffres que tu présentes que, grosso modo, pour la courte distance en urbain, la voiture coûte deux fois plus cher que le transport collectif en province. On est dans un rapport de 1 à 2. On a par ailleurs des études qui montrent que lorsque le temps de transport collectif est deux fois plus important que le temps en voiture, on atteint quand même des parts modales de 50% de fréquentation des transports collectifs dans les grandes villes européennes. C'est donc un élément extrêmement intéressant puisque cela donne l'impression qu'il y a une espèce de compensation. Cela renvoie à la notion du coût généralisé qu'il faudrait bien entendu pouvoir analyser, avec toutes les limites de l'approche ce coût. On retrouve quand même des rationalités économiques assez fortes même si l'on sait bien que les gens n'achètent pas que du temps. Ils achètent aussi du confort. Ils achètent d'autres choses... Je me souviens d'un blog du journal Le Monde qui déclarait au mois de juin : « On n'a pas besoin de nouveaux TGV, on préfère avoir des prises électriques dans les trains, comme ça on peut utiliser son ordinateur et valoriser son temps de transport ». Juste une remarque : ce serait intéressant de voir cette étude de manière dynamique ; depuis 10 ans, est-ce que cette échelle de prix a évolué ?

J.-M. Beauvais : Sur l'aspect du coût généralisé, ça revient à ajouter une colonne « temps » à tous ces tableaux-là. Même si ça ne couvre pas la totalité du comportement du consommateur, ça en explique quand même une grande partie. En ce qui concerne l'évolution sur dix ans, le rapport comporte des données. La seule inflexion notable que j'ai notée, c'est pour les transports départementaux. Lorsque, dans les transports départementaux, a été introduite la tarification unique du genre « 1 euro, ou 1,5 euros pour toute l'Indre-et-Loire ou pour toute la Mayenne », on a vu la courbe du tarif moyen baisser. Côté voiture, l'évolution s'est manifestée par un boum remarquable au niveau des réparations et des pièces détachées.

Question n°11 : Une remarque sur la surprise que vous avez de constater que le TGV ne coûte pas beaucoup plus cher que les trains Intercités. La productivité d'un TGV, qui est notamment le résultat de la vitesse, est bien plus importante que celle d'un train Intercités. Un TGV peut parcourir 500 à 520 000 km/an, et je crois que sa production annuelle atteint les 200 millions de voyageurs-kilomètres. C'est sans commune mesure avec les trains Intercités.

J.-M. Beauvais : La rotation du matériel a un fort impact sur le coût de revient, mais le tarif s'est déconnecté du coût de revient. La seule chose que je vois, mais qui n'explique pas tout, c'est que les parcours en Intercités sont plus courts que les parcours en TGV. Donc la partie fixe des coûts est relativement plus importante. Mais il y a sûrement d'autres raisons.

Question n°12 : Pour aller d'Aulnay-sous-Bois à Paris, nous payons 10 euros plein tarif. C'est-à-dire 50 cts le kilomètre. Ce qui nous a été exposé est évidemment intéressant mais il y a deux aspects dans notre débat. D'une part, les transports quotidiens pour aller travailler ou pour aller à l'école, et d'autre part le gars qui prend l'avion pour partir faire son golf je ne sais où. Ce n'est pas comparable et moi ça ne m'intéresse pas vraiment. Ce sont les transports quotidiens qui, pour nous, mériteraient une étude très approfondie, et il y a beaucoup de choses à voir.

J.-M. Beauvais : Je suis tout à fait d'accord avec vous. Ça rejoint d'autres suggestions qui ont été faites, déjà, de distinguer les motifs.

Question n°13 : Je reviens sur la comparaison des coûts TGV/Intercités sur certains parcours. Remplir les TGV à tout prix s'est fait au détriment des Intercités. On les a carrément fait disparaître ou placés à des horaires inadaptés. Si bien que le service Intercités est passé de peu rentable à largement déficitaire. Cela explique le fait qu'ils soient chers en coût de revient comme dans la tarification. Je pense aussi aux avantages commerciaux consentis sur les TGV et pas sur les Intercités.

J.-M. Beauvais : Je n'ai pas de réponse mais la SNCF peut nous dire quel est le lien entre le prix et le coût, s'il y en a un ?

Question n°14 : Une question/remarque à propos des coûts du vélo. Ça peut paraître très élevé mais c'est cohérent avec les résultats qu'a trouvés Francis Papon il y a une dizaine d'années. Cette question du vélo pose une question beaucoup plus importante : celle du critère d'analyse des coûts. Est-ce qu'il faut prendre le voyageur-kilomètre, ou plutôt le voyage, c'est-à-dire le déplacement ? Parce qu'un mode de transport est aussi un mode de vie. Quand on se déplace à vélo, on choisit des lieux de destination plus proches. Il faudrait donc nuancer en travaillant sur le critère déplacement, et pas seulement sur les kilomètres parcourus.

Jean Sivardière : Nous allons arrêter ici la discussion. Jean-Marie Beauvais nous a présenté une photographie très fiable des coûts actuels des différents modes de transport pour le consommateur. Ces coûts dépendent évidemment d'un certain nombre de paramètres techniques et économiques (le prix du pétrole en particulier), et il est naturel de se poser la question suivante : comment ces paramètres vont-ils évoluer à l'avenir de manière spontanée, c'est-à-dire hors intervention de l'État à travers la fiscalité ? Nous avons demandé à Jacques Pavau, ancien directeur général de l'Institut du Transport Aérien, aujourd'hui consultant et qui connaît bien tous les modes de transport, de répondre à cette question difficile.

Evolution probable des coûts de production des différents modes de transport



Jacques Pavaux
directeur de JP Conseil
ancien directeur général de l'Institut du Transport Aérien

Je confirme ce que vient de dire Jean Sivardière, je suis effectivement consultant en transports, tous modes de transports, et j'ai été directeur général de l'Institut du Transport aérien. Donc j'ai beaucoup travaillé sur l'avion, mais également sur le TGV.

Nous allons voir maintenant comment les coûts d'usage des trois modes de transport que sont le TGV, la voiture particulière - sur des distances supérieures à 100 km - et l'avion en court/moyen-courrier, pourraient évoluer d'ici à 2030, en interurbain.

Trois facteurs influenceront les coûts d'usage de ces modes. D'abord le coût de l'énergie, puis le progrès technique, et la réglementation économique, notamment le degré de concurrence qu'elle autorise au sein d'un même mode, l'existence de subventions et la fiscalité.

Le coût de l'énergie

Dans le transport ferroviaire, l'énergie ne représente que 5 % du coût total, ce qui est donc très faible. En revanche, le prix du pétrole sera un facteur déterminant pour l'avion et pour la voiture particulière. Les dépenses de carburant représentent aujourd'hui 25 à 35 % du prix d'un billet d'avion, et 12 à 30 % du coût d'usage de la voiture particulière.

25 à 35 % pour l'avion, cela dépend de la catégorie du transporteur, compagnie à bas coût ou compagnie traditionnelle. Les compagnies à bas coût ont tellement serré leurs dépenses sur tous les postes qu'elles ont un poste de carburant plus important que celui d'une compagnie traditionnelle puisque, bien sûr, elles achètent le kérosène au même prix que les autres.

Quant à la variation observée pour la voiture particulière, elle est liée à la catégorie de la voiture, et au fait qu'elle a été achetée neuve ou d'occasion. Mais, au cours des 15 dernières années, le coût du carburant est le poste de dépense qui a le plus augmenté pour les automobilistes. 4 fois plus que l'inflation, c'est-à-dire beaucoup plus que l'entretien du véhicule, les réparations et les pièces détachées.

Pour estimer le prix futur du pétrole, il faut définir un scénario. Quel pourrait être le scénario énergétique le plus probable d'ici à 2030 ? Aujourd'hui, le prix du pétrole

est proche de 100 dollars le baril. Et on en consomme, à l'échelle mondiale, à peu près 87 millions de barils par jour. Entre parenthèses, 87 millions de barils par jour, cela représente plus de 3 200 milliards de dollars par an, sans compter le raffinage et le coût du transport, c'est-à-dire 5 % du PIB mondial. C'est considérable.

Je pense que d'ici à 2030, le prix du pétrole sera déterminé principalement par l'équilibre entre l'offre et la demande, donc essentiellement par la demande, c'est-à-dire par le volume de la consommation. Au delà de 2030, c'est plutôt l'offre, c'est-à-dire la rareté, qui influencera le prix du baril. C'est pour cette raison qu'après 2030, on risque de voir le prix du pétrole monter plus vite que d'ici à 2030.

Le scénario macro-économique que j'ai retenu est un scénario dans lequel la croissance économique mondiale sera modérée, mais encore plus faible en Europe, et en particulier en France avec des taux moyens pour notre pays compris entre 1,2 et 1,5 % par an au maximum d'ici à 2030. Dans ce scénario, les pays développés feront beaucoup d'efforts pour réaliser des économies d'énergie. Mais, d'ici à 2030, les énergies renouvelables, bien qu'en développement, continueront à jouer un rôle relativement marginal par rapport aux énergies d'origine fossile. Je vois que certains d'entre vous réagissent déjà et qu'ils ne sont sans doute pas d'accord, mais on pourra en reparler tout à l'heure.

De même, le gaz et le pétrole non-conventionnels ne changeront pas vraiment la donne, et ne permettront vraisemblablement pas d'éviter un pic pétrolier avec un niveau de consommation autour de 100, 110 millions de barils par jour, mais après 2025/2030. En fait de pic pétrolier, on assistera plutôt à une sorte de plateau, qui durera un certain nombre d'années, avec une consommation de pétrole dépassant un peu les 100 millions de barils par jour - mais ceci, de toute façon, après 2025/2030.

Voici donc ma prévision pour le prix du pétrole : aujourd'hui, on est à environ 100 dollars le baril. On devrait atteindre à peu près 120 dollars en 2020, et 130 dollars en 2030. Et ensuite, une hausse un peu plus rapide.

Le progrès technique

Passons au deuxième facteur susceptible d'influencer les coûts d'usage des modes de transport : le progrès technique. On constate qu'à vitesse constante, les nouvelles rames TGV consomment moins d'énergie, grâce à une réduction de la masse à capacité constante, en utilisant de nouveaux matériaux, comme l'aluminium et les matériaux composites, et grâce à une amélioration de l'aérodynamisme et de la motorisation. L'aérodynamisme ne concerne pas seulement le nez du TGV, mais aussi les boggies, les zones inter-caisses, etc.

En outre, l'augmentation de la capacité des rames permet aussi d'accroître la productivité du matériel. Mais dans les 17-20 ans qui viennent, les gains, en moyenne, resteront malgré tout assez faibles.

La consommation unitaire de carburant est également en baisse régulière pour la voiture particulière grâce à l'utilisation de nouveaux matériaux, qui permettent de réduire le poids des véhicules. On retrouve ici l'aluminium et les composites, et en particulier l'aluminium, car, vous le savez, la densité de l'aluminium est de 2 700 kg par mètre cube, comparé à 7 800 pour l'acier, donc l'aluminium est trois fois moins lourd que l'acier, et, de plus, c'est un matériau qui s'oxyde, mais son oxydation le protège, et il est parfaitement recyclable. Aujourd'hui, on constate que 75 % des équipements construits en aluminium, à partir de 1880, sont encore en fonction.

Le moteur thermique a lui aussi fait des progrès. Aujourd'hui, les ingénieurs travaillent sur des moteurs qui pourraient permettre de faire rouler une voiture ne consommant que 2 litres aux 100 km. Et il y a même des ingénieurs qui travaillent dans les laboratoires – je les ai rencontrés mais ils n'ont pas voulu me dire ce qu'ils faisaient exactement – et qui pensent qu'on pourrait atteindre 1,5 litre aux 100 km. Par ailleurs, la motorisation hybride se développe et la voiture électrique émerge lentement. Il ne faut pas non plus oublier la voiture à hydrogène : les japonais vont en mettre une sur le marché dans quelques années. Son moteur électrique sera alimenté par une pile à combustible et actuellement, dans les laboratoires, les électrolyseurs, c'est-à-dire les systèmes qui permettent de fabriquer de l'hydrogène à partir de l'électricité, et les piles à combustible, font de grands progrès. Ces nouveaux véhicules pourraient très bien apparaître et même se généraliser peut-être à partir de 2025 ou 2030. Mais d'ici là, de toute façon, le prix du carburant va continuer d'augmenter.

La réglementation économique

La réglementation économique joue aussi un rôle important. Il y a en France très peu de concurrence au sein du marché ferroviaire de passagers. La conséquence est que la productivité est assez faible. En revanche, depuis plus de dix ans, il y a en France et en Europe une très forte concurrence dans le transport aérien qui a eu pour effets une offre de nouveaux services et une baisse très sensible des prix.

Depuis plus de vingt ans, le prix des modes de transport terrestres a assez peu varié, les variations, dans un sens ou dans l'autre, étaient inférieures à 1 ou 2 % par an. Cette tendance va se poursuivre jusqu'en 2030, la hausse des coûts de l'énergie neutralisant les gains de productivité dont je vous ai parlé. Sans concurrence à l'intérieur du mode ferroviaire pour le transport des passagers, les coûts des deux modes terrestres, le TGV et la voiture particulière, évolueront à peu près au même rythme d'ici à 2030.

Mais l'usage de la voiture pourrait évoluer. Compte tenu de la hausse du prix de l'essence, on observe depuis quelques années une préférence pour les petites cylindrées. Par ailleurs, de nouveaux modes de consommation apparaissent, comme le covoiturage et l'autopartage. Madame Lainé en a parlé tout à l'heure. Au delà du simple partage des dépenses, la voiture est en réalité considérée dans ces nouveaux usages comme un service, et non plus comme un bien d'équipement. On assiste en fait à une remise en question du modèle traditionnel de la voiture, qui n'est plus envisagée simplement comme un symbole de réussite sociale, mais surtout comme une solution de mobilité parmi d'autres. Cela explique notamment le succès des voitures à bas coût.

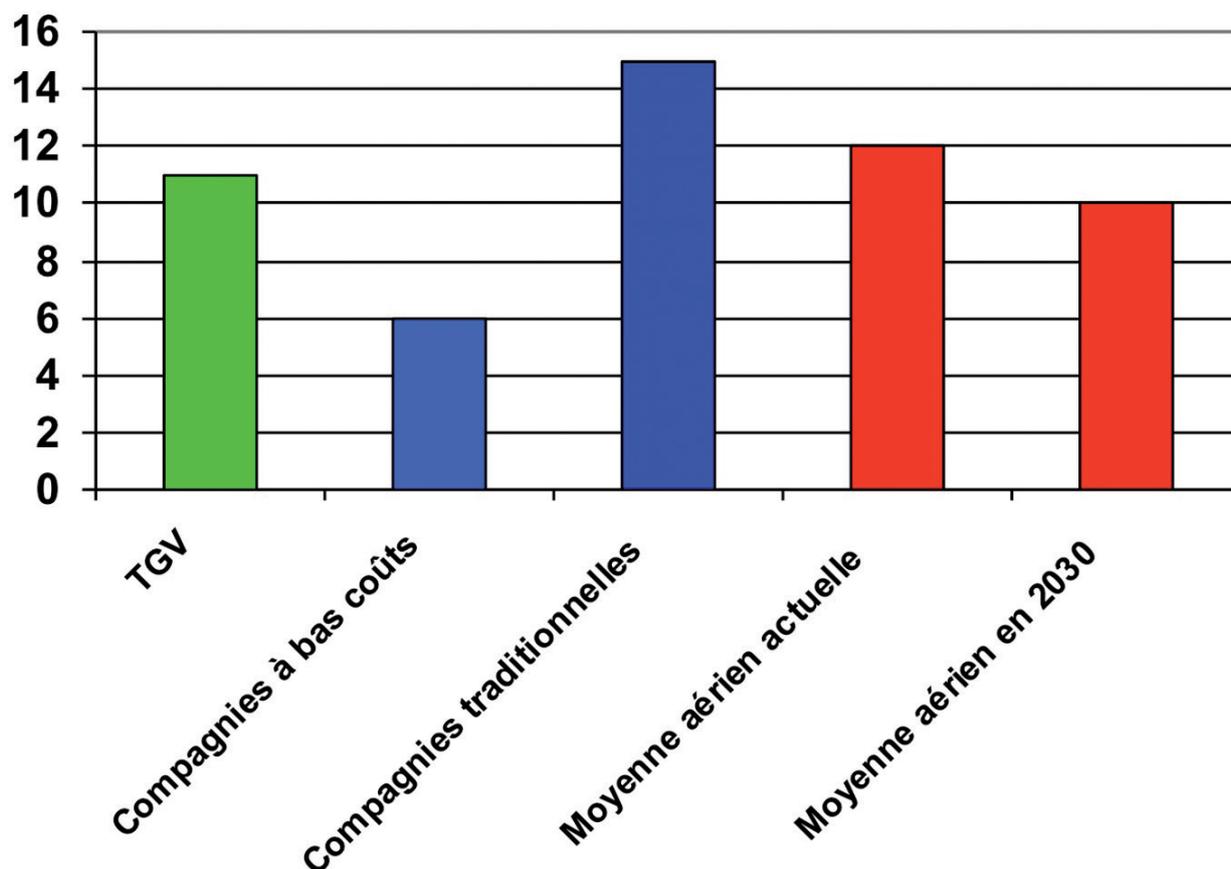
On peut dire, d'une certaine façon, qu'à travers ces nouveaux usages, la voiture particulière devient collective. On estime que le nombre d'autopartageurs en Europe pourrait passer de 700 000 en 2012 à plus de 7 millions en 2020. Ces nouveaux usages de la voiture – les enquêtes le montrent – concernent surtout les jeunes générations. D'ailleurs, moi-même, qui suis resté très jeune, comme vous pouvez le constater, je vais vous faire une confidence, je n'ai plus de voiture depuis 37 ans.

Passons maintenant au transport aérien. Dans le passé, l'avion, contrairement aux modes terrestres, a connu une évolution très différente avec des coûts de production en forte baisse, et des gains de productivité impressionnants. Ce fut d'abord dû aux progrès techniques, puis ensuite, au cours des 20, 30 dernières années, à la déréglementation.

De 1950 à 2000, la consommation de carburant par SKO (Sièges Kilomètres Offerts) a été divisée par 5 dans l'aviation. Entre 1946 et 2004, le prix du billet d'avion entre Londres et New York est passé de 6 500 dollars à 600 dollars. Il a été divisé par 11 en dollars constants : ce sont des dollars de 2004. Enfin, l'arrivée des compagnies à bas coût a encore amplifié cette chute des prix, notamment depuis une dizaine d'années en Europe. Mais, dorénavant, les gains de productivité seront assez faibles.

Toutefois, les compagnies à bas coût vont certainement gagner des parts de marché. Aujourd'hui, on estime qu'en Europe, sur les marchés court-courriers, la part des compagnies à bas coût est de 30 %, contre 70 % pour les compagnies traditionnelles. Dans les années qui viennent, et assez rapidement parce que

[Graphique] Recette unitaire en centimes d'euros par VK



la croissance des compagnies à bas coût est très forte, leur part de marché pourrait passer à 50 %, voire plus. On pourrait peut-être aussi voir arriver sur le marché européen des compagnies ultra-low cost comme on vient de le voir aux États-Unis, qui serrent encore plus tous les niveaux de dépenses que dans les compagnies low cost. Evidemment, la qualité du service se dégrade un peu.

Je vais illustrer ma conclusion à partir d'une comparaison des recettes unitaires (c'est-à-dire du prix moyen) en centimes d'euros par voyageur-kilomètre. J'ai fait tout mon raisonnement en voyageurs-kilomètres pour rester dans la continuité de l'approche de Jean-Marie Beauvais. Aujourd'hui, on constate que le TGV a une recette unitaire moyenne d'à peu près 11 centimes d'euros par voyageur-kilomètre. Les compagnies à bas coût sont à 6 cts et les compagnies traditionnelles sont à 14 cts. Si vous faites la moyenne de ces deux catégories de compagnies aériennes, en tenant compte du partage de marché actuel, vous obtenez la moyenne de la recette unitaire du transport aérien actuellement évaluée à 12 centimes par voyageur-kilomètre, donc un peu plus que la moyenne du TGV. Mais si la part de marché des compagnies à bas coût passe de 30 % à 50 %, la moyenne du coût du transport aérien va descendre à 10 cts. C'est-à-dire que le prix moyen de l'avion, en court-courrier, sera inférieur à celui du TGV.

Jusqu'à maintenant, lorsqu'on mettait en service une nouvelle ligne ferroviaire à grande vitesse, les passagers descendaient de l'avion pour prendre le TGV. Si on veut éviter de les voir remonter dans l'avion, il faudrait que le TGV soit capable d'améliorer sa productivité. C'est le problème principal des chemins de fer. Si on arrivait à introduire de la concurrence sur le marché des passagers, on pourrait améliorer cette productivité et descendre les coûts de production, donc les tarifs moyens, peut-être de 20 ou 30 %. Si on ne le fait pas, il se pourrait que les passagers quittent le TGV pour reprendre l'avion. Ce serait dommage, parce que vous savez que le TGV émet beaucoup moins de gaz à effet de serre que l'avion. L'avion, par voyageur-kilomètre, émet à peu près aujourd'hui 250 g d'équivalent CO₂ par voyageur-kilomètre. Le TGV, c'est 7 g : près de 40 fois moins. Alors je ne saurais trop encourager les chemins de fer à introduire la concurrence et à améliorer leur productivité.

Mais, pour terminer, je citerai une remarque qu'avait faite Giulio Andreotti quand il était président du Conseil des ministres en Italie ; il a d'ailleurs été plusieurs fois chef du gouvernement. Il disait ceci : « Au cours de ma carrière, j'ai rencontré deux sortes de fous : ceux qui se prenaient pour Napoléon, et ceux qui voulaient réformer les chemins de fer ».

Je vous remercie de votre attention.

Question n°1 : Vous auriez pu éventuellement envisager que le kérosène paye ses coûts environnementaux. Qu'est-ce que ça donnerait ?

J. Pavaux : Le système des quotas appliqué à l'aviation ne changerait pas véritablement la donne, notamment en termes de tarifs. En revanche, si on devait taxer le carburant de l'aviation comme on taxe le carburant automobile, cela augmenterait considérablement le prix de l'avion. C'est sans doute pour ça que l'administration ou les gouvernements ou les politiques hésitent à le faire. Par rapport à ce que je viens de vous montrer, le résultat serait certainement très différent. En particulier pour les compagnies à bas coût, dont les dépenses de carburant représentent jusqu'à un tiers de leurs dépenses totales. C'est la raison pour laquelle je pense très sincèrement que cela ne se fera pas, même si vous pensez sans doute que ce serait souhaitable. En tout cas si ça doit se faire, ce sera de manière très progressive et très lente.

Question n°2 : Les différentes études qui ont été présentées devraient conduire à des choix politiques. J'habite dans les Pays de la Loire où l'on a le projet d'aéroport à Notre-Dame-des-Landes. Ce que vous présentez là nous interpelle. Le prix du carburant est très volatile, donc est-ce que les choix d'investissement qui sont programmés sont judicieux alors que l'avenir au niveau des évolutions des prix des carburants est plus qu'incertain ? Est-ce qu'il ne serait pas préférable d'avoir des choix d'investissement plus judicieux, notamment viser ce qui aura le moins d'incidences sur l'environnement ?

J. Pavaux : Si on compare l'avion et le TGV, ce qui a le moins d'incidence sur l'environnement, c'est le TGV. C'est une évidence. On peut toujours conserver l'avion pour faire du long-courrier, pour aller à New York, à Singapour ou à la Coupe du Monde de Football au Qatar... Je ne sais pas si j'ai répondu à votre question...

Question n°3 : Simplement pour préciser : Notre-Dame-des-Landes ne sera jamais un aéroport international. C'est simplement fait pour remplacer l'aéroport existant Nantes-Atlantique qui est un aéroport régional, tout simplement. Et comme un certain nombre d'élus sont accrochés à un nouvel aéroport parce que le premier va être apparemment saturé en 2030, c'est pour cela que je posais cette question. Votre présentation illustre que l'évolution future est très incertaine. Les élus devraient être beaucoup plus réservés, pragmatiques sur leur choix d'investissement, et choisir ce qui est le moins incertain. C'est une observation plutôt qu'une question.

J. Pavaux : Je suis entièrement d'accord avec vous, il ne faut pas s'imaginer qu'il y aura des vols long-courriers au départ de l'aéroport de Nantes ou Notre-Dame-des-

Landes, ce n'est pas réaliste. Les autres aéroports régionaux français qui sont plus développés ont déjà du mal à le faire. Vous avez aussi sans doute remarqué que je fais beaucoup d'efforts pour ne pas répondre à votre question concernant l'intérêt de Notre-Dame-des-Landes.

Question n°4 : Vous avez démontré qu'il y avait une évolution certaine dans la consommation de chaque mode de transport, et des gains de productivité sur le nombre de litres de carburant utilisé par les progrès techniques ou par les comportements. Tout cela va continuer d'évoluer, très certainement. Est-ce que ça ne peut pas entraîner, à terme, si cela se généralise au niveau mondial, une baisse de la demande en carburant, donc du prix du carburant ?

J. Pavaux : Oui, c'est certain. Mais, si le gain de productivité, au plan technique, peut être très important, il y a une grande inertie dans les transports parce que, même si on a aujourd'hui sur le marché des voitures neuves qui consomment très peu et si d'autres progrès techniques arrivent demain, les possesseurs de voiture ne vont pas changer de modèle immédiatement. Dans le transport aérien, c'est la même chose. Il y a 25 000 à 30 000 avions commerciaux qui volent aujourd'hui. Un avion peut voler 30 à 35 ans. Si un nouvel avion, avec une consommation d'énergie beaucoup plus faible, ou avec un carburant différent, arrive sur le marché, il aura très peu d'effet pendant les 30 ans qui viennent parce que les compagnies aériennes ne vont pas remplacer toute leur flotte par ce nouvel appareil. Même si, dans les laboratoires, les gains de productivité sont impressionnants, ils ne seront dans la pratique que très progressifs et très lents. Dans l'aviation, on considère que c'est entre 0,5 et 1 % par an à peu près.

Question n°5 : Vous avez dit au début qu'il y avait trois facteurs, le coût de l'énergie, le progrès technique et la réglementation. Ne pensez-vous pas que l'offre de transport est aussi un facteur très important dans la répartition des usages qui sera faite ? Autant l'automobiliste crée lui-même l'offre dont il a besoin, si l'on peut le dire ainsi, autant l'utilisateur des transports collectifs est entièrement dépendant des opérateurs qui font ce qu'ils veulent, finalement.

J. Pavaux : Oui, vous avez raison d'une certaine façon. Sur certains marchés, ce que vous dites est vrai, effectivement.

Question n°6 : Vous avez parlé de l'ultra-low cost au niveau de l'aviation. Il y a des limites dans l'ultra-low cost, parce qu'après, l'évolution se fait au détriment de la sécurité des passagers. Le prix du carburant allant continuer à augmenter dans les années à venir, après 2030, cet ultra-low cost est à son maximum maintenant. Ou bien pensez-vous qu'il peut y avoir encore plus bas, dans le coût du billet d'avion ?

J. Pavaux : Aujourd'hui, ce qui est bien connu, c'est le low cost. Vous connaissez tous les compagnies telles que Ryanair,... Aux États-Unis, il y a des compagnies équivalentes, comme South West et d'autres. Mais de nouvelles compagnies arrivent sur le marché, qui se définissent elles-mêmes comme des ultra-low cost. Elles trouvent encore des moyens de faire baisser le prix du billet, mais en faisant payer tous les autres services offerts. C'est plus une approche commerciale ou une attitude de marketing qu'autre chose. Ce que j'ai voulu dire, c'est qu'il ne faut pas imaginer que le coût de production, donc le prix du billet offert par les compagnies aériennes low cost va augmenter. Non. Il va rester au niveau auquel il est actuellement. Il ne va pas considérablement baisser non plus. Il faut attendre un peu de voir ce que ces compagnies ultra-low cost vont réussir à faire.

Question n°7 : Tout à l'heure, à propos de la taxation et des coûts environnementaux, vous avez dit « et si on mettait la taxe de kérosène au même niveau que la taxe de l'essence ». Il n'y a aucune raison que ça se fasse, et ça ne se fera jamais ! Pour la bonne raison que la taxe sur l'essence, c'est-à-dire la TICPE, l'ancienne TIPP, sert justement à payer les coûts de la route. L'aviation ne paie pas une taxe qui est dans le kérosène mais elle paye les mêmes coûts par d'autres moyens. Dans le discours sur les transports, il ne faut jamais dire « l'avion ne paye pas de taxes ». Ils payent sous forme de redevances. Sauf le CO2 mais la voiture non plus ! C'est une question qui est réglée théoriquement, par le protocole de Kyoto. Donc en 2015, quand la conférence des parties se tiendra à Paris, il faudra en parler. Il faudra poser la question : « comment faire payer le CO2 par tous les transports ? »

J. Pavaux : Oui, mais j'ai clairement dit tout à l'heure que je ne pense pas que le kérosène sera taxé comme l'est actuellement l'essence consommée par les voitures.

Question n°8 : Il y a une incertitude sur l'évolution du coût du pétrole : ce sont les conflits géopolitiques. Là, on n'a pas de réponse. Et ça peut augmenter très fortement. Rappelons-nous des chocs pétroliers.

J. Pavaux : Vous avez tout à fait raison. C'est un problème très compliqué. Mais ne pensez pas que l'on va assister à une baisse du prix du pétrole. Aujourd'hui, on voit dans la presse certains spécialistes, peut-être pour attirer l'attention sur eux, qui disent que le prix du pétrole va s'effondrer parce que l'Irak va revenir sur le marché. Non. Le prix du pétrole va continuer d'augmenter, et je pense sincèrement que les chiffres que je vous ai donnés correspondent à peu près à ce qu'on va observer d'ici à 2025-2030. Au delà, c'est une autre affaire, il y a beaucoup de paramètres en jeu, et bien malin celui qui pourrait s'aventurer à faire une prévision pour 2040 ou 2050.

Jean Sivardière : Merci Jacques Pavaux. L'exposé qui va suivre est de nature très différente. Il va concerner les transports urbains. Nous allons faire provisoirement l'hypothèse que le niveau moyen de la tarification n'est pas modifié et Catherine Bouteiller, qui est chercheur au Laboratoire d'Économie des Transports de Lyon, va nous montrer qu'une différenciation de cette tarification peut être plus efficace, pour attirer l'automobiliste au transport collectif, qu'une baisse uniforme de la tarification actuelle.

Différenciation tarifaire et attractivité des transports publics



Catherine Bouteiller

chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports

Tout d'abord, merci à Monsieur Sivardière et à la FNAUT de m'accueillir à ce colloque, sur un sujet qui m'est très cher, puisque je suis chercheur en transports urbains et que j'effectue une thèse de doctorat au Laboratoire d'Economie des Transports sur la différenciation tarifaire et son impact sur l'usage des réseaux.

En introduction, je vous invite à observer le petit ticket de métro, qui date de l'après-guerre en région parisienne. Je ne sais pas si vous le voyez, mais tout ce qui a trait à la différenciation tarifaire y est présent. On voit qu'il y avait à l'époque une tarification zonale, avec des tarifs qui pouvaient être aller simple ou aller-retour. Il y avait une deuxième classe, comme il y avait une première classe. Je rappelle que la première classe a été abandonnée en 1991 sur les métros et en 1999 sur le RER. Il y avait aussi un tarif à l'heure de pointe puisqu'on distingue en petits caractères « valable à l'aller avant 9h ».



Ma présentation sera faite en trois parties. En première partie, des éléments de contexte pour vous donner des éléments sur la tarification qui est aujourd'hui pratiquée en France ; dans une deuxième partie on va vraiment rentrer dans le cœur de ce qu'est la différenciation tarifaire ; et en troisième partie, des exemples.

Le contexte

La différenciation tarifaire en France dans l'urbain aujourd'hui : sur les 290 réseaux qu'a analysé le GART, 84 % sont en tarification plate. La tarification plate, c'est un prix unique : que vous fassiez 20 km, 2 km, 500 m entre deux stations, vous payez le même prix.

22 réseaux ont adopté la gratuité. Ces 22 réseaux sont plutôt des villes de moins de 25 000 habitants, à l'exception d'Aubagne et Châteauroux.

La tarification zonale permet de prendre en compte, d'une certaine manière, les distances parcourues. Elle n'est présente, pour le moment, que dans 5 réseaux. Ils étaient encore 6 l'année dernière, mais on en a perdu un. On trouve bien sûr l'Ile de France en tarification zonale. On a aussi Alès, Beaune, Château-Thierry et Mulhouse. Je les cite parce qu'ils sont peu nombreux.

On ne va pas beaucoup parler d'interurbain mais je tenais quand même à le mentionner. Dans l'interurbain, c'est la même tendance : on passe à la tarification plate. La tarification zonale ne représente plus que 51 % des réseaux alors que, compte-tenu des distances parcourues en interurbain, on aurait pu conserver des tarifications kilométriques comme le font les réseaux ferrés, ou zonales. On est en plat à 49 % et en zonal à 51 %. Les publicités sont peut-être alléchantes mais on y reviendra tout de même : « Voyagez pour 1,50 € dans le Cantal », ou « La carte Azur à 1 euro pour traverser la région Paca », « le TER à 1 euro »... Des annonces qui nous questionnent, nous, chercheurs.

Notions de différenciation tarifaire

Nous allons rentrer dans le cœur du sujet avec des tarifs qu'on ne pratique pas pour se faire plaisir. À quoi sert la tarification ? Elle sert d'abord à générer du revenu pour les autorités organisatrices des transports, de manière à développer des services plus adaptés aux consommateurs, et de manière indépendante de la subvention.

La tarification sert aussi à attirer de nouveaux utilisateurs, de nouveaux consommateurs de transports – je dirais de mobilité – et puis à satisfaire des objectifs de politique publique de mobilité. Cette politique vise bien sûr des populations cibles captives et aussi des territoires à désenclaver.

La tarification a donc trois effets que je vais traduire :

- l'effet volume : plus je vends, plus je génère de la recette ;
- l'effet prix : je peux augmenter ma recette en augmentant mes prix ;
- l'effet service/valeur.

Le tarif plat

Détaillons un peu ce qui précède. Si on pratique le tarif plat depuis les années 80, c'est parce qu'il est plébiscité par les clients et favorise l'effet volume. Il a été montré que les consommateurs de services préfèrent généralement les tarifs plats pour trois raisons :

- c'est une sorte d'assurance : on sait que l'on paiera toujours le même prix et c'est plutôt rassurant ;
- la surévaluation de la consommation : l'abonnement avec un tarif plat séduit parce que souvent on pense consommer plus. Finalement on paye un petit peu plus cher avec des abonnements que ce qu'on aurait vraiment consommé en payant à l'unité ;
- le caractère rébarbatif du paiement, c'est plus sympathique que ce soit payé d'avance, à un tarif convenu.

Pour l'opérateur il est plus facile de connaître l'abonné que l'utilisateur occasionnel. L'abonnement lui permet, bien sûr, de suivre ses consommateurs. Enfin plusieurs études tendent à montrer que le passage en tarif plat augmente aussi l'usage.

Regardons trois exemples qui datent des années 1980, puisque c'est au moment où la voiture a commencé à prendre des parts de marché sur les transports urbains que l'on s'est posé des questions et qu'on s'est dit « il faut faire des abonnements. Il faut faire des tarifs multimodaux ». La Travelcard à Londres a été créée en 1982 et dès sa création, on a observé en 10 ans plus de 33 % de voyages-kilomètres de plus. La Hamburg Card : entre 1967 et 2002, les transports urbains perdaient 5 % par an de parts de marché par rapport à la voiture, et la fréquentation augmentait de plus de 19 %. Et chez nous, la Carte Orange a été créée en 1975 quand on était dans une période où on perdait 12 % de parts de marché par an dans les transports publics. Entre 1975 et 1993, on en a gagné plus de 33 %. Je ne vous ai cité que trois exemples mais on peut en citer des dizaines.

La tarification différenciée

Le tarif plat a fait ses preuves, mais aujourd'hui, ce qu'on observe, c'est plutôt une tendance à faire une tarification à l'usage, qui permet d'adapter les prix pour satisfaire plusieurs profils de consommateurs. Je vous ai cité EDF, parce que tout le monde connaît.

Faire payer le consommateur à l'usage présente une utilité si on veut orienter cet usage. Et aujourd'hui, on est plutôt dans certains réseaux sur les phénomènes de congestion, où on veut limiter, par exemple, la consommation en heure de pointe. Faire payer à l'usage, donc faire payer avec un tarif différencié, permet de limiter cette consommation-là.

Rencherir le coût des trajets pour désengorger les centres villes, ça peut être très intéressant. Quand vous avez des centres villes engorgés avec des métros ou des bus bondés, si le prix au kilomètre sur les stations du centre-ville est légèrement supérieur, ça peut

décourager certaines personnes de prendre aussi le métro pour deux ou trois stations au détriment de ceux qui font de la longue distance. Par exemple dans de nombreuses villes en Asie, on a des prix au kilomètre en centre-ville qui sont extrêmement élevés pour limiter la congestion dans les bus ou les métros.

La tarification à l'usage est plutôt jugée comme équitable par les consommateurs qui payent en fonction de leur consommation réelle. Il y a l'exemple de l'Oyster Card, dont on va reparler, qui est la carte londonienne. Comme vous pouvez le voir, les niveaux de tarif sont très élevés à Londres : 4,5 £ c'est un full fare, c'est 5 euros. Pas grand monde ne paye ce prix-là : les usagers utilisent des tarifs heure de pointe/heure creuse (tarif Peak ou Off Peak). Ils ont également des systèmes qui plafonnent le prix que vous allez payer pour ne pas dépasser le prix d'un abonnement. On introduit un certain nombre de garde-fous pour que le consommateur puisse s'y retrouver et juger comme équitable ce type de tarification.

Une bonne différenciation tarifaire nécessite de connaître les pratiques des utilisateurs et leur consentement à payer. Parfois, dans le transport urbain, ce principe peut paraître novateur alors que la différenciation tarifaire est connue depuis très longtemps.

La carte postale est un exemple anecdotique : en 1869, faire un tarif postal moins cher sur le réseau postal spécialement pour la carte postale était une révolution. Pareil pour le livre de poche par rapport à un livre broché. Vous n'avez pas tout à fait le même service mais vous avez le même produit au final.

Dans les bus on est capable de faire la même chose, à condition de connaître ses coûts de production, son prix d'équilibre et les pratiques de consommation des utilisateurs. Le bus que vous voyez à droite est à Singapour : il va avoir exactement la même route qu'un autre bus, sauf qu'il ne va pas être tarifé au même prix puisque, lui, a l'air conditionné. Pour pouvoir faire ce type de produits, encore faut-il connaître ses courbes de demande.

Attention, ce type de différenciation tarifaire, qu'on appelle aussi discrimination tarifaire dans le jargon des chercheurs, peut être mal perçu. Cela doit se faire avec intelligence. Les compagnies aériennes le font largement et depuis longtemps, en différenciant parfois les services sur la date à laquelle vous avez acheté les billets, les conditions de remboursement, de changement de vol,... Cela commence à apparaître dans le domaine du transport urbain mais, pour l'instant, c'est encore anecdotique, en tout cas en Europe.

On ne peut pas se passer d'une petite courbe pour bien comprendre. La tarification unique, la tarification plate, qui est fixée, on l'espère, par rapport à un coût qui permet d'engranger une recette. La courbe rouge, c'est la demande. C'est le prix pour lequel vous êtes prêts à payer, pour une quantité de tickets ou

de déplacements convenus. Pour tous ceux qui sont au-dessus du prix plancher, la demande est satisfaite, puisqu'ils étaient prêts à payer plus. Ceux qui sont en-dessous, c'est ce qu'on appelle la perte sociale, ce sont ceux qui vont payer un prix supérieur par rapport à ce qu'ils étaient prêts à payer.

En tarification différenciée, on part du principe qu'on peut satisfaire plus de clients et maximiser la recette en proposant à chaque profil de consommateur un prix qui lui convient. Vous pouvez payer 2 euros un ticket dans le bus si vous l'achetez à bord ; vous avez la possibilité de l'acheter en carnets, vous avez la possibilité de l'acheter en abonnement. Un public paiera ces deux euros sans problème à bord du bus, et d'autres n'iront jamais payer par ce moyen. Pourquoi se priver de tarifier 2 euros dans le bus ?

C'est ce qui se passe dans ma ville à Lyon, où on fait payer cash un prix différencié à bord du bus. Il y a tout un volet de prix possibles, selon l'imagination des opérateurs et des AOT, pour aller chercher tous les consentements à payer. Au final, la quantité vendue ne change pas, mais la perte sociale est moindre et la recette est maximisée.

J'ajoute que la grande difficulté est de connaître la courbe des consentements à payer. Comme il y a des élasticités différentes, le travail de l'opérateur va être de connaître ses utilisateurs.

Pour renforcer l'attractivité du transport, il faut pouvoir jouer sur toutes les dimensions tarifaires. Celles-ci sont multiples. On connaît tous la tarification sociale, mais la tarification à la distance ou la tarification à l'usage ne doivent pas être laissées de côté.

La tarification à la distance

Quand on voit que toutes les AOT passent au tarif plat et qu'on abandonne les tarifs zonaux ou les tarifs kilométriques, c'est un peu dommage. De nombreux travaux ont été faits pour montrer que la tarification à la distance était liée à la morphologie spatiale du réseau. Quand vous avez des réseaux très mono-centriques où les usagers font des kilomètres radiaux pour aller vers le centre-ville, on devrait normalement fonctionner en tarification kilométrique. Dans certaines villes qui sont multipolaires, avec différents centres, on va vers du zonal. C'est le cas par exemple en Europe du Nord.

La tarification à l'usage

La tarification à l'usage nous parle un peu plus en tant que consommateurs : c'est le fait de payer des prix différents en fonction du temps qu'on achète, du nombre de voyages qu'on achète ou du mode de paiement. Vous payez donc plus cher si vous payez cash. Vous payez moins cher si vous avez une carte. Vous payez encore moins cher si vous êtes abonné.

La tarification multimodale

Dans le multimodal on a beaucoup à faire. Si, en Ile de France, la part des voyages multimodaux est importante - on est habitué à passer du bus au métro, au RER... - les voyages avec des titres multimodaux ne représentent que 0,9 % des voyages qui sont réalisés en France, ce qui est extrêmement faible.

Quelques exemples

Je vais vous donner quelques exemples pour vous montrer ce qu'on peut faire comme tarifications différenciées, et quels sont les bénéfices pour les usagers des transports publics.

Singapour est très différente de notre modèle. Sa carte qui s'appelle EZ-Link est une tarification kilométrique. 5 millions de personnes vivent à Singapour et ils ont quasiment tous leur carte. Une part modale de 63 % dans le transport urbain, sachant qu'on utilise le bus, le light rail - des véhicules légers sur rails - le métro et les taxis.

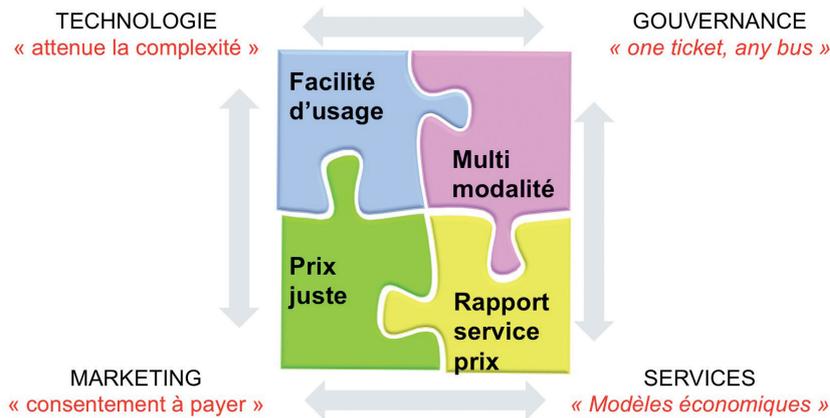
Le ratio recettes / dépenses de Singapour est de 125 %. On dégage du revenu parce que l'outil qui permet d'accéder à la mobilité est multimodal, il est facile d'usage, il permet d'avoir un système de carte de fidélité, et surtout, il permet d'accéder aux commerces. C'est ce qu'ils appellent le retail therapy : c'est vraiment du marketing singapourien. Je ne dis pas qu'il faut aller vers ce modèle. Cette carte est en fait un porte-monnaie électronique qui vous donne accès à 10 000 commerces. C'est comme si avec votre pass Navigo, vous pouviez aller faire vos courses. C'est l'autorité organisatrice qui, alliée à Mastercard, a mis en place le porte-monnaie One Pulse sur une carte EZ-Link. Ces modèles existent couramment en Asie ; chez nous, aujourd'hui, ce n'est pas dans notre approche. Et pourtant, ça permet de dégager du revenu pour investir dans le transport public.

Londres est un cas à part. L'Oyster Card est un support simple pour une tarification sophistiquée. Son slogan : « Save money with Oyster, pay as you go », donc elle joue sur l'équité.

Il y a 29 millions de cartes en circulation pour 8 millions de personnes qui vivent à Londres et entre 11 et 13 millions sur l'aire urbaine. Le R/D à Londres est de 52 %. Il est un peu meilleur que celui de Paris mais pas beaucoup plus. La fréquentation a augmenté de 53 % dans les bus après l'introduction de l'Oyster Card en 2003. Le paiement cash ne représente plus que 1,6 % dans les bus, alors qu'il était encore de 20 % en 2000.

Cette carte est complètement multimodale et facile d'usage. C'est une carte de fidélité où on garantit au client qu'il ne paiera pas plus cher que l'abonnement le plus proche par un système de capping. Par contre il n'y a pas de système de paiement dans les commerces ni d'affiliation avec une banque ou un partenariat.

[Graphique] Différencier service et prix pour permettre l'accès à la mobilité courante



A Nantes, l'innovation du M-Ticket allie technologie et marketing. Son slogan : « Mettez vos tickets dans votre téléphone ». On joue sur la notion de facilité de l'usage. On fait la promotion de tickets supplémentaires gratuits si on achète par ce mode de paiement qui est sur le téléphone portable, et l'AOT a été très surprise de son succès.

En Novembre 2012, on a lancé le produit, et on a réussi à vendre 85 000 tickets par ce mode-là. 95 000 personnes différentes utilisent l'application, soit pour des itinéraires, soit pour de l'achat de tickets. Sur les 200 000 personnes qui vivent à Nantes, on a obtenu en un an un résultat extrêmement surprenant et rapide. On mise donc sur la facilité d'usage et la fidélité.

La carte Optymo à Belfort a pour slogan : « Inventer le présent pour préparer l'avenir ». D'entrée de jeu, on vous montre un bus, des voitures en auto partage, des vélos et des personnes à pied. Pour ces derniers, je ne sais pas pourquoi : ils ne les font pas payer.

La carte Optymo vous permet d'accéder à n'importe quel mode et d'être facturé chez vous a posteriori. Quand les responsables du réseau ont lancé cette carte en 2007, ils ont en même temps rénové la livrée de leurs bus, amélioré considérablement la fréquence, et ils ont observé une hausse de 66 % de la fréquentation. On compte 8 millions de voyageurs en 2011. Belfort est une ville de 50 000 habitants.

Ils jouent complètement sur la multi modalité. Leur offre d'auto partage accessible avec la carte Optymo était prévue en décembre 2012. Je n'ai pas d'éléments à ce jour pour savoir comment s'est passé le lancement. Quand ils ont lancé le vélo en libre-service à l'été dernier, la fréquentation a augmenté tout de suite.

Le mode de facturation est complètement transparent pour le client qui est facturé à la fin du mois sans surprise. Comme à Londres, ils ont un plafond de dépenses qui correspond au prix de leur abonnement, qui est de 31 euros ou 9 euros en tarif réduit. Les clients savent qu'ils ne le dépasseront pas. Les clients

ont donc leur carte dans leur poche et prennent les transports quand ils veulent. Cette facilité d'usage amène les clients à prendre soit le bus, soit le vélo, soit l'auto partage. De plus, ils ont réussi à faire payer dès la première minute de consommation du service, ce qui ne se fait pas, en général, dans les autres réseaux. Vous payez 2 cts pour l'accès au Vélo dès la première minute, alors qu'en général il y a une demi-heure gratuite. Ils peuvent se permettre de varier la tarification parce que l'usage est simple, et pour le client c'est sans surprise.

Je voudrais finir mon exposé en vous disant que différencier les services et les prix, c'est permettre l'accès à la mobilité courante. Le terme n'est pas de moi : il est de Monsieur Ferrieux qui est un élu de l'Oise. Il très connu pour avoir poussé le projet de pass Mobilité du syndicat mixte transports en commun de l'Oise. On aurait pu le citer également en exemple. Accéder à la mobilité courante, c'est justement pouvoir accéder à tous types de modes de manière simple.

Derrière, une gouvernance forte est nécessaire pour que tous puissent s'entendre et se partager les recettes. Il y a différents opérateurs et des caisses de compensation. C'est un gros travail. Au-delà d'une gouvernance forte, il faut des services qui soient pensés avec des modèles économiques et un marketing qui vous amène à un prix juste pour que tous les consentements à payer s'y retrouvent.

Vous avez des personnes captives, qui auront toujours besoin de prendre le transport urbain à un certain prix. Vous en avez d'autres qui le prennent très occasionnellement et qui ont un consentement à payer nettement plus fort pour prendre ces mêmes transports urbains. C'est une question de mobilité urbaine. La facilité d'usage est essentielle : on a la chance de vivre dans un siècle où on n'a plus le poinçon représenté sur ma page d'introduction. Nous avons des outils aujourd'hui qui, à travers les Smart Cards ou nos téléphones, permettent de nous affranchir de la complexité du prix du ticket et de la file d'attente pour pouvoir recharger sa carte ou son abonnement.

Je vous remercie de votre attention.

Question n° 1 : Vous avez parlé de différents systèmes qui existent dans le monde et en France aussi. Ce sont un peu des usines à gaz où c'est l'utilisateur qui va chercher ce qui lui va le moins mal. On pourrait dire que c'est en faveur de l'utilisateur, mais c'est en fait tout un système financier. Ce sont les finances qui font marcher le reste. Vous avez aussi parlé des différents horaires et des différentes tarifications en fonction des horaires. En fait, s'il y avait un nombre de places assises régulier à toute heure du jour et de la nuit, il n'y aurait absolument pas besoin de faire des tarifications différentes. Il y a un manque d'infrastructures de transports en commun, et obligatoirement, les transports sont toujours bondés à quelque heure que ce soit. Par exemple, le soir tard, il pourrait y avoir des places libres mais c'est toujours bondé. Au lieu d'avoir des tarifs différents, ils pourraient être uniques, à toute heure du jour et de la nuit.

C. Bouteiller : On a justement des tarifs uniques à toute heure du jour et de la nuit aujourd'hui. Pour inciter les usagers à se reporter vers des heures où il y a de la place, on cherche à faire preuve d'ingéniosité. Beaucoup de villes ne connaissent pas de problèmes de congestion dans les transports urbains. C'est plutôt l'inverse : on cherche à faire venir des gens sur les lignes : Rennes a décalé d'un quart d'heure les horaires de ses universités. D'autres villes ont choisi de tarifier différemment l'heure de pointe et l'heure creuse comme le faisait Paris dans les années 1950. Les pistes sont variables.

Question n°2 : Savez-vous si ces tarifs à l'usage, donc au plus juste, ont fait baisser le taux de fraude ?

C. Bouteiller : à Belfort, le fait de tarifier en post-paiement a fait très peur au début, puisqu'on se posait la question de savoir si le client n'allait pas monter à bord et puis ne jamais payer sa facture. Dans les faits, le contrôle a été renforcé dès le démarrage du projet en 2007 et le taux de fraude n'a pas augmenté ni baissé. Mais en contrepartie, le contrôle a été renforcé. C'est un problème culturel à instaurer dès le départ.

Question n° 3 : Pensez qu'on pourrait travailler - ou est-ce que vous travaillez déjà - sur des systèmes possibles de tarification unique, quel que soit le mode de déplacement, que ce soit public ou privé, au niveau national ou régional ? Je pense à nos voisins suisses qui ont un système de tarification unique appelé Mobility Pricing. Apparemment, le même système de paiement est utilisé pour l'usage d'une voiture particulière, le train, le bateau, les cartes postales ou le tramway.

Mais ça n'a pas été mené à terme parce que c'est très compliqué. Est-ce que pour vous, ça pourrait être une vision à plus long terme pour harmoniser la tarification et les déplacements en général ou est-ce que c'est trop complexe et on va plutôt continuer avec une diversification extrême pour les usagers ?

C. Bouteiller : Je pense qu'il faut considérer cela avec beaucoup de prudence. Des normes permettent d'uniformiser les outils, mais l'outil ne fait pas tout. L'outil ne peut pas se limiter à juxtaposer un certain nombre de tarifs. Certes, du point de vue de l'utilisateur, ce sera plus simple de passer d'un mode à l'autre, mais ça ne l'empêchera pas de devoir acheter d'un côté son abonnement TER, de l'autre côté son abonnement urbain. Avec un peu de chance, il y aura un tarif combiné entre le vélo et l'urbain. C'est ce qu'on observe déjà aujourd'hui avec la démultiplication des cartes de paiement sans politique tarifaire commune derrière. Je pense qu'on prend le problème à l'envers. Il y a déjà un problème de gouvernance à régler. Que ce soit en Allemagne ou en Suisse, on ne fonctionne pas du tout de la même manière dans l'urbain. Chez nous, les différentes autorités organisatrices se juxtaposent autour des projets mis en œuvre. Si vous avez autour de la table un syndicat mixte, une communauté de communes, la région qui va représenter le rail, l'interurbain est représenté par le département, on atteint très vite les limites sur les projets. Donc, même si les outils sont prêts, un travail doit se faire aussi en parallèle sur la gouvernance.

Question n°4 : Vous avez parlé des transports en commun de Londres. J'ai eu le plaisir d'y être l'année dernière au mois de juillet, et un nouveau transport public qui se développe : le vélo-taxi.

C. Bouteiller : Cela va bien vers ce qu'on disait, il n'y a plus un seul transport mais de la mobilité. On vend un accès à différents modes. C'est ce qui séduira de plus en plus l'utilisateur. Du moment où il a un moyen de transport à disposition à l'endroit où il veut, c'est parfait. Certains auront besoin d'une voiture - en autopartage ou pas - certains auront besoin d'un vélo, d'autres auront besoin d'un bus, d'un métro... C'est l'accès à tous ces modes qui donne de la valeur à ce nouveau service. Il est évident qu'on ne peut pas tous les tarifier de la même manière. Il faut vraiment s'intéresser à différencier les prix, mais aussi à les intégrer dans un outil simple et facile d'usage.

Question n°5 : N'y a-t-il pas une difficulté à concilier l'approche purement économique de la tarification selon l'aménagement urbain avec le fait

que les populations les plus défavorisées se trouvent en banlieue et ont les trajets les plus longs à effectuer ? Cela explique pourquoi les politiques ont le plus souvent choisi les tarifications plates. Toute cette diversification des tarifications ne joue-t-elle pas sur les populations qui sont plus captives des transports publics ? Cela entre en contradiction avec une tarification adaptée à ces populations.

C. Bouteiller : Votre question pose le problème suivant : « qui doit financer le budget social ? ». On peut avoir une tarification donnée et y accrocher un budget social qui va faire en sorte que certaines populations auront un accès à 50 % ou à 30 % parce qu'elles sont plus défavorisées. On peut très bien faire de la différenciation tarifaire, calibrer le prix de vente du service en fonction des coûts, et puis avoir le budget social nécessaire pour permettre à certaines personnes d'y accéder dans des conditions favorables. Il existe des tarifications zonales qui sont travaillées avec minutie pour suivre le profil des territoires traversés. Je pense aux zonages concentriques que l'on trouve dans certaines villes comme Paris. Si vous regardez le zonage de Madrid, il a une forme un peu patateïde parce qu'il évite certains territoires qui sont plus pauvres et sont donc dans un certain type de tarification. Le zonage concentrique peut épouser les contours d'une géographie sociale.

Question n°6 : Aubagne a résolu le problème, les transports en commun sont gratuits, dans la ville et dans l'agglomération. Pourriez-vous expliquer le modèle ?

C. Bouteiller : C'est une ville que je connais très bien. Elle n'a pas complètement résolu le problème. Je ne sais pas si vous le savez, mais la taxe foncière à Aubagne est de 30 %. C'est énorme. Le service de transport est ce qu'il est avec parfois des coupures... On peut faire le maximum pour sa population mais de toute façon il faut inévitablement le payer. On en reparlera sûrement cet après-midi : le versement transport est le premier contributeur au budget. La recette commerciale ne couvre que 20 % du budget d'exploitation en moyenne. À Aubagne, avec 0 %, le versement transport est à son maximum. Suivent les subventions, les impôts et un peu l'Etat. Le jour où on est en crise très forte et que certains budgets se réduisent, comment développe-t-on les services ? Comment maintient-on un haut niveau de service ? La question principale à poser, c'est celle du développement. La gratuité existe en général sur des petits réseaux où l'on n'a absolument pas de problèmes de congestion et où l'on cherche à débiter l'offre de transport. Il faut se poser les questions suivantes : combien coûte le transport, pour quelle population, tout le monde est-il prêt à participer ? Quand vous êtes sur des réseaux de plus de 100 000 habitants comme Aubagne, de mon point de vue, la gratuité est pure folie.

Propositions de la FNAUT



Jean Sivardière
président de la FNAUT

A la suite des trois exposés précédents, et pour terminer cette matinée, je vais vous présenter les propositions de la FNAUT sur le rôle de la tarification dans le choix du mode de transport. L'objectif de la FNAUT est clair : amener l'automobiliste et le passager aérien à utiliser le transport collectif terrestre (transport urbain, autocar et train).

Jacques Pavaux a montré que, pour parvenir à l'objectif recherché, on ne peut pas compter sur l'évolution naturelle du contexte technique et économique car cette évolution aura finalement un impact limité sur les coûts d'usage des différents modes de transport. Que faire dans ces conditions ?

Informer le consommateur

C'est la première chose à faire. Pourquoi ? Jean-Marie Beauvais l'a rappelé, l'automobiliste méconnaît le coût d'usage de son véhicule. Il ne prend généralement en compte que le coût apparent ou marginal, immédiatement perceptible : c'est-à-dire le carburant, le stationnement et les péages. Ce coût est un peu (pour la proximité) ou nettement (pour la longue distance) inférieur au coût moyen du transport collectif. L'automobiliste sous-estime ainsi très largement le coût réel (coût complet) de ses déplacements en voiture, qui est en gros deux à trois fois plus élevé que le coût apparent.

D'autre part l'automobiliste méconnaît le plus souvent les tarifs des transports publics, et en particulier les formules les plus avantageuses (abonnements et réductions commerciales), sans parler de la prime transport des salariés, généralisée en 2008.

Pour ces deux raisons, l'automobiliste méconnaît ou sous-estime largement les économies qu'il peut faire en utilisant le transport collectif, surtout lors des déplacements de proximité. D'où la nécessité d'une meilleure information par l'Etat, les collectivités et les opérateurs de transports de commun.

La question de la tarification

Indépendamment de cet effort nécessaire de pédagogie, il faut se poser la question suivante : faut-il, pour le rendre plus attractif, abaisser le prix du transport collectif terrestre, voire introduire la gratuité généralisée ?

Considérons tout d'abord les déplacements de proximité. Manifestement, si l'automobiliste est réticent à utiliser le transport collectif, ce n'est pas une question de tarification mais d'offre. L'offre est encore très insuffisante, qu'il s'agisse de couverture du territoire, d'amplitude horaire, de fréquence, de vitesse, de confort, d'intermodalité, de billettique, d'information...

Une tarification sociale est nécessaire pour les usagers ayant de faibles revenus, mais ces usagers sont captifs et déjà usagers du transport collectif. Elle n'apportera pas de clientèle supplémentaire. Une tarification attractive pour les déplacements familiaux est nécessaire elle aussi et peut favoriser l'usage du transport collectif.

Mais baisser uniformément les tarifs n'attirerait que marginalement l'automobiliste en solo et cette démarche présenterait de nombreux effets pervers qui seront évoqués par Jean Lenoir, qui représentera la FNAUT dans la première table-ronde de cet après-midi.

Le problème est sensiblement différent pour les déplacements à longue distance : le coût apparent de la voiture est ici nettement inférieur au prix du train, TGV et même Intercités. Il en est de même du prix de l'avion low-cost. Or le prix du train ne peut réellement diminuer car ses coûts fixes sont élevés.

En conclusion, qu'il s'agisse de déplacements à courte ou longue distance, une baisse de la tarification des transports collectifs terrestres est difficile à envisager. Une autre approche est donc nécessaire.

Faire payer les coûts aux modes de transport qui les provoquent

Aujourd'hui, l'automobiliste comme l'utilisateur de l'avion ne paient que très partiellement les coûts externes qu'ils engendrent et qui sont actuellement assumés par la collectivité. Pour la voiture, ces coûts, chiffrés par le CGDD, l'UTP, le parlement européen, ... se chiffrent par dizaines de milliards par an.

Quant aux coûts externes de l'avion, ils sont eux aussi très élevés, en particulier sa contribution à l'effet de serre, qui est double de celle qui est généralement citée en raison des phénomènes observés en haute altitude.

La FNAUT préconise donc qu'on fasse payer ces coûts par ceux qui les provoquent en les internalisant dans la tarification, par exemple en taxant le kérosène consommé par les avions (c'est le seul combustible fossile à ne pas être soumis à la TICPE), en surtaxant le carburant diesel ou encore en introduisant le péage urbain.

Cette démarche est légitime, il ne s'agit pas d'introduire des impôts nouveaux pour remplir les caisses de l'Etat, ou de brimer l'automobiliste et le passager aérien, mais d'appliquer le principe payeur-pollueur et d'établir ainsi des conditions équitables de concurrence entre les modes de transports.

Cette politique provoquerait une hausse du coût d'usage de l'automobile et de l'avion. Elle rendrait donc le transport urbain, l'autocar et le train plus compétitifs financièrement par rapport à la voiture et à l'avion, d'autant que l'affectation au moins partielle

du produit des taxes et péages au transport collectif permettrait d'améliorer l'offre.

En résumé, la FNAUT propose :

- un effort de pédagogie en direction des automobilistes concernant les coûts réels d'usage de la voiture et du transport collectif ;
- une tarification sociale du transport collectif de proximité, mais pas de baisse généralisée des tarifs sauf pour les déplacements familiaux ;
- l'application du principe pollueur-payeur aux automobilistes et aux usagers de l'avion.

Je rappelle enfin que la FNAUT, comme le GART, l'UTP et la FNTV, réclame évidemment une baisse du taux de TVA sur les transports publics de 10 à 5 % : la hausse récente est une absurdité sociale et écologique, d'autant plus choquante que le gouvernement a écarté toute hausse des taxes sur le gazole en 2014 et que la hausse prévue en 2015 et 2016 sera insignifiante.

Table ronde : la tarification des transports publics terrestres



Marie-Hélène Poingt
rédactrice en chef du magazine
Ville, Rail et Transports

Marie-Hélène Poingt : Bonjour. Je vais vous présenter tout de suite nos invités.

Bruno Faivre d'Arcier, professeur à l'université de Lyon 2, au Laboratoire d'Economie des Transports (LET) et grand témoin de cette table ronde. Il nous expliquera, notamment, quelle est la contribution des usagers au financement des transports publics urbains.

Gérard Schrepfer, administrateur de l'association Léo Lagrange des Consommateurs, qui fait partie de ConsoFrance, tout comme la FNAUT.

Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT.

François Saglier, vice-président de l'UTP (Union des Transports publics), président de la commission Economie et Mobilité, et également membre du Comité exécutif de la RATP. L'UTP a beaucoup travaillé avec le GART sur la question de la tarification. François Saglier a fait un tour de France des régions, il a dressé un constat sur la tarification et fait aussi un certain nombre de propositions dont il nous parlera.

Guy Le Bras représente le GART et va nous rappeler quelle est la position des élus qui sont, je le rappelle, décisionnaires en matière de tarification.

Enfin **Eric Ritter** qui a l'habitude de se présenter comme le challenger du secteur des transports publics. Il nous expliquera quelle est la situation particulière du transport par autocar et quel rôle il souhaite jouer à l'avenir.

Je vais faire un tour de table pour que chacun d'entre vous puisse exprimer quelques minutes. Ensuite, place au débat proprement dit. Je me tourne tout de suite vers Bruno Faivre d'Arcier. Quel regard portez-vous sur la situation économique du secteur des transports publics de proximité ?

Bruno Faivre d'Arcier : Bonjour. Je vais rappeler deux ou trois chiffres qui sont connus de tous ici mais qu'il est toujours intéressant de mettre en perspective, pour voir comment on traite de cette question du financement des transports collectifs.



Bruno Faivre d'Arcier
professeur à l'université Lyon 2
chercheur au LET

Le premier graphique est publié régulièrement par le GART. Il nous permet d'avoir une idée de l'évolution du financement des transports collectifs urbains en province. On sait bien que l'Île de France constitue la moitié du transport public mais on va se limiter à la province.

Lorsqu'on regarde les contributeurs, on voit que les usagers des transports collectifs rapportent grosso modo 1,2 milliard d'euros chaque année au financement des réseaux. Le deuxième contributeur, qui est en fait le plus important, c'est le versement transport. Celui-ci a progressé en quelques années de 1 milliard d'euros, en euros constants. C'est une progression très significative liée à l'augmentation du taux et à l'ouverture des premières lignes de TCSP dans certaines villes de province.

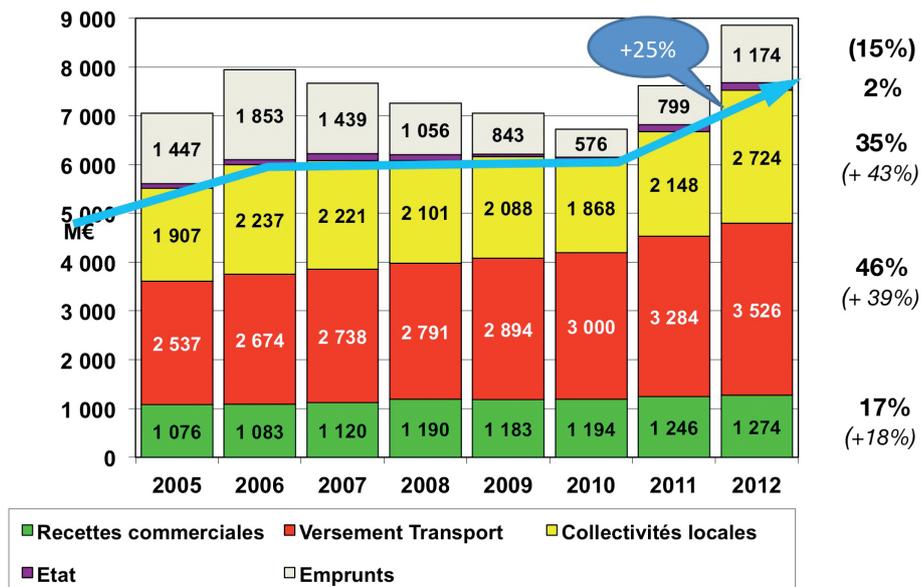
Ensuite, les collectivités territoriales sont quand même obligées de contribuer, et on voit que ces contributions sont relativement importantes. Puis vient l'Etat qui reste un petit partenaire, mais c'est plutôt normal puisque le versement transport est en quelque sorte une décentralisation fiscale. Maintenant que les collectivités ont des moyens financiers, il ne faudrait pas qu'elles demandent encore à l'Etat d'en rajouter. Enfin, il reste l'emprunt dont on voit tout de suite apparaître des variations relativement importantes. Cela signifie que l'on a des périodes où on fait des travaux, où on investit énormément.

La tendance significative est que le versement transport forme quasiment la moitié du financement des transports collectifs. Merci aux entreprises. Nous avons fait au LET il y a quelques années des travaux de prospective qui alertaient déjà sur la dérive du coût total des transports publics, et on s'était arrêté à 2005. Heureusement, à partir de 2006, il y a eu une belle stabilisation pendant quelques années, et puis, peut-être à cause des années préélectorales, c'est reparti. En deux ans, le VT est à + 25 % du coût total des transports publics dans les réseaux de province. C'est légèrement plus fort que l'inflation.

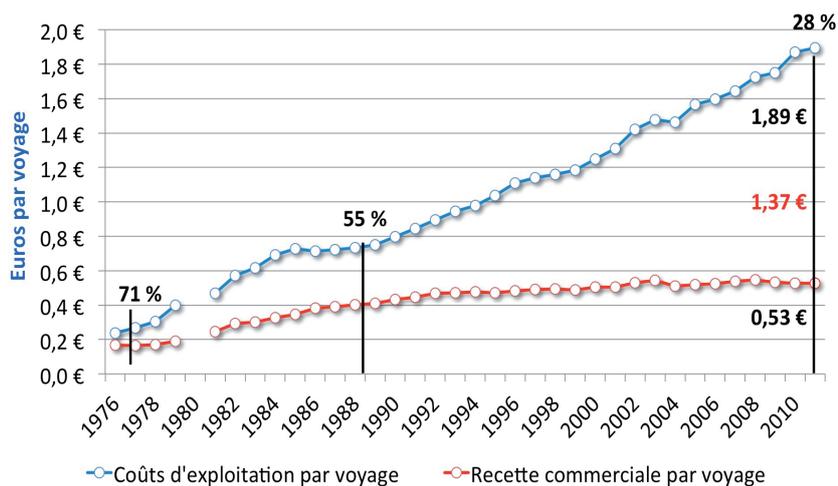
On a donc ici un problème de financement d'origine structurelle. Comment l'expliquer ?

On peut observer l'évolution des coûts d'exploitation avec deux courbes simples. La période couverte est très longue : je suis remonté à 1976 pour rappeler une période où l'automobile n'était pas aussi dominante. Les coûts d'exploitation sont en croissance. On voit qu'en

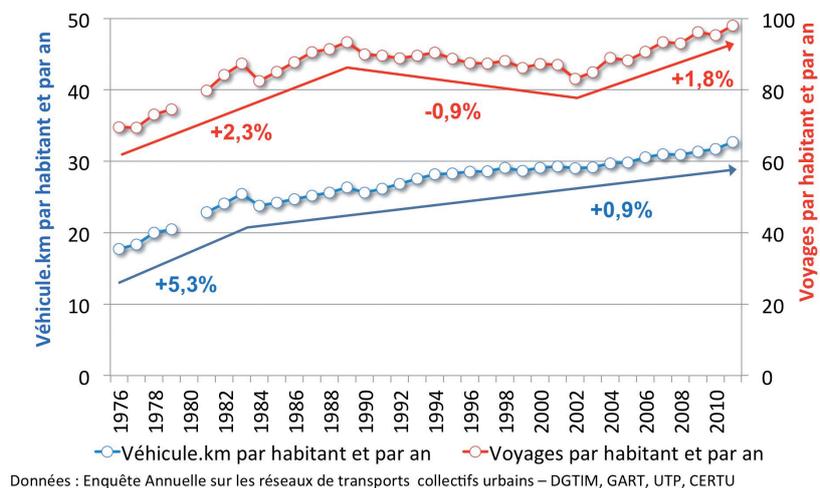
[Graphique] Evolution des ressources de financement des TPU en millions d'euros 2012



[Graphique] Evolution des coûts d'exploitation et des recettes commerciales



[Graphique] Evolution de l'offre et de l'usage des transports collectifs urbains



euros courants, on est passé de 20 centimes à pratiquement 1,90 euro le voyage en coût de production, hors investissements bien entendu.

L'évolution des recettes tarifaires par voyage est beaucoup plus surprenante. On voit tout de suite où est le problème, mais ce n'est pas le seul. Le fameux ratio R/D des Recettes commerciales à la couverture des Dépenses d'exploitation, que l'on cite toujours comme étant un des indicateurs de la contribution de l'utilisateur, a évolué de 71 % dans les années 1976 à 55 % dans les années 1990. Il est tombé aujourd'hui à 28 %. Ça veut dire que sur les 1,90 euro, l'utilisateur paye 53 centimes et que le déficit à couvrir est de 1,40 euro. C'est une tendance sur longue période et qui va se poursuivre.

On peut l'expliquer par plusieurs éléments. Certes, l'excellent rendement du versement transport a permis d'éviter de se poser la question de la tarification et de ne pas augmenter les tarifs. C'est une erreur stratégique de long terme.

Deuxième élément : l'évolution de l'offre et la demande sur la période. Jusqu'en 1983 environ, on a été sur une période de très forte croissance de l'offre, de 5 % par an, surtout les grandes villes de province : Lille, Lyon, Marseille, ... C'est la période où on a démarré les métros dans les villes de province, donc un accroissement de l'offre relativement rapide, en véhicules-kilomètres par habitant et par an. Après 1983, la tendance est de l'ordre de 1 % en moyenne par an.

L'évolution de la fréquentation est assez surprenante. On a d'abord une progression significative de la demande dans les premières années et qui continue au-delà de l'amélioration de l'offre. Pratiquement 2,3 % par an en moyenne, puis pendant toutes les années 1990, on a perdu en moyenne 1 % de fréquentation, malgré l'augmentation de l'offre.

Au début des années 2000, deux phénomènes vont accentuer la crise du financement :

- la mise en place des nouveaux Plans de Déplacements Urbains, dont l'un des objectifs légaux depuis la loi SRU est de réduire l'usage de la voiture en ville ; il y a donc eu des mesures prises par les villes pour pénaliser l'automobile ;

- la sensibilité au prix de l'essence, qui serait le ratio du prix de l'essence sur le revenu brut disponible des ménages. Tout à coup, l'automobile semble coûter plus cher. Toutes les statistiques des Comptes Transport de la Nation indiquent que le trafic automobile en France, exprimé en milliards de voyageurs-kilomètres, n'augmente plus depuis 2002.

Plusieurs éléments nous permettent d'interpréter cette crise de financement.

- La hausse des coûts d'exploitation par voyage en euros courants est de 6 % par an sur la période, donc sensiblement plus que l'inflation. On assiste à une dérive des coûts d'exploitation, liée également à l'introduction des modes lourds au coût d'exploitation plus important.

- La recette par voyage stagne depuis les années 1990. C'est peut-être l'un des effets pervers du versement transport, qui n'a pas sensibilisé suffisamment les élus locaux à l'idée qu'il fallait augmenter les tarifs. Certains réseaux l'ont fait, mais très peu, et la fréquentation n'a pas beaucoup augmenté. L'importance des abonnements est un autre effet pervers puisque l'abonnement, ayant un prix constant, fait diminuer la recette par voyage. Les réflexions de Catherine Bouteiller ce matin sur l'intérêt de revenir à des modes de tarification à l'usage plutôt qu'à des logiques d'abonnement l'ont démontré. On a un problème de réflexion stratégique sur ce que doit être une tarification du transport public.

- L'amélioration de l'offre en kilomètres, en qualité et en quantité. On a des transports en commun qui sont fantastiques comparés à l'étranger. En France, le transport public est presque un produit de luxe.

Depuis 2002, heureusement, la fréquentation repart à la hausse. La tendance est favorable notamment si la hausse des prix du carburant continue. La crise économique est indirectement un facteur favorable à la hausse de fréquentation du transport public. On a donc des éléments qui sont relativement positifs.

Mais globalement, la structure de financement n'est pas pérenne. Le versement transport est à son maximum. Presque toutes les grandes villes l'ont augmenté d'environ 2%. Cette hausse est en grande partie liée à la hausse des taux possibles, à l'implantation des lignes de TCSP et aux fameux amendements de la ville touristique. Quelle ville n'est pas touristique en France ?

Aujourd'hui, les élus locaux en ont très franchement assez de voir leurs transports coûter chaque année plus cher. Vu la contrainte budgétaire, doivent-ils fermer une crèche ou une école pour continuer à financer les réseaux ? On en est arrivé là. Les décisions politiques des autorités organisatrices génèrent des tensions. Pourquoi faut-il que le transport coûte systématiquement plus cher chaque année ?

Les réflexions sur les politiques tarifaires doivent donc être bien posées en termes de politique publique. Ça n'est pas qu'une question financière ou d'équilibre des comptes. On a fait rapidement allusion, ce matin, à la gratuité. La gratuité est un faux problème : c'est simplement accepter que quelqu'un d'autre paye à la place de l'utilisateur.

Peut-on, aujourd'hui, demander à l'utilisateur de payer plus ? D'après les courbes présentées, il le faudrait. La question principale à se poser est : « quel est l'objectif de politique publique ? ». Veut-on augmenter l'usage des transports en commun et, si oui, qui vont être ces nouveaux usagers ?

La plupart des usagers captifs sont déjà dans les transports en commun. Les usagers à capter sont des automobilistes. On l'a vu avec Jean-Marie Beauvais, leur consentement à payer est énorme. Ils dépensent 300-400 euros par mois pour leur voiture. Ce n'est donc pas une baisse de l'abonnement qui va les faire basculer. J'imagine mal le possesseur d'une grosse berline allemande avec climatisation décider soudain de l'abandonner parce qu'on a baissé de 10 % le prix de l'abonnement transport.

Le transport n'est pas une consommation comme les autres. Ce n'est pas parce qu'on baisse les prix qu'on va consommer plus. Les nouveaux usagers qui viennent de la voiture sont sensibles à la qualité et raisonnent en termes de temps de parcours, confort, disponibilité, fréquence... Si on veut les attirer, il faut leur offrir de la qualité. La qualité a un coût, et ces automobilistes sont prêts à le payer.

Faut-il diminuer les coûts ? C'est une autre question fondamentale. Des efforts d'optimisation des réseaux sont nécessaires pour arriver à contrôler les coûts parce qu'ils dérivent significativement chaque année.

Faut-il solliciter davantage le contribuable ? En période préélectorale, c'est une mauvaise question. Si l'on veut assurer un financement pérenne, on va faire ce type de choix. Soit c'est le contribuable, soit c'est l'utilisateur, soit c'est le bénéficiaire indirect qui paye : il n'y a pas d'autres fournisseurs de recettes.

Les bénéficiaires indirects tels que les entreprises financent déjà énormément le transport : entre le versement transport, les remboursements des titres, les plans de déplacement d'entreprises,... les entreprises prennent déjà en charge quasiment la moitié du coût du transport. Pourquoi encore augmenter leur contribution alors qu'on est dans une situation économique difficile où le coût du travail est constamment posé sur la table ?

Il existe d'autres bénéficiaires indirects. On parle notamment de la taxe sur les plus-values foncières. Mais s'il y a un autre bénéficiaire indirect des transports en commun, c'est bien l'automobiliste. Quand les transports en commun se sont développés dans les années 1970, c'était dans le but de réduire la congestion afin qu'on puisse mieux rouler en voiture. Par ailleurs, le principal intérêt du versement transport reste l'avantage économique qu'il apporte aux entreprises en réduisant la congestion. Il est donc normal que les entreprises y contribuent.

Enfin, est-ce qu'il ne faut pas tarifier différemment ? Faut-il tarifier à l'usage ? Tout le monde doit-il payer le même prix ou peut-on faire des tarifications sociales ? Est-ce le rôle des élus transport de faire une politique sociale ? Je vous rappelle qu'en Allemagne il n'y a pas de tarifs sociaux dans les transports en commun. Ce sont les bureaux d'aides sociales qui achètent des abonnements plein tarif et les revendent à des prix plus bas aux personnes qui sont en situation de besoin. Il existe aussi la tarification solidaire, mise en place à Dunkerque ou à Grenoble : une personne qui a un revenu très bas paye son abonnement 2 euros par mois pendant que le cadre supérieur va payer 50 euros. Est-ce que ce n'est pas plus équitable, finalement ? Par contre, accorder la gratuité à toutes les personnes de plus de 60 ans alors que leurs retraites sont plus importantes que les actifs d'aujourd'hui, c'est une solution aberrante. Je vais m'arrêter là pour initier le débat.



Guy Le Bras
directeur général du GART

Marie-Hélène Poingt : Merci d'avoir posé ainsi les termes du débat. Guy Le Bras, voulez-vous bien répondre à toutes ces questions soulevées par Bruno Faivre d'Arcier, puisque vous représentez les élus ? Quelle politique tarifaire en France ? Faut-il faire payer plus les usagers ?

Guy Le Bras : Je représente dans cette table ronde le GART en tant que directeur général. Je ne suis pas élu. Avoir des élus présents à un colloque un vendredi en période préélectorale n'est pas très pratique, mais je vais essayer de répondre à toutes ces questions.

Je voudrais mettre en valeur le travail que nous avons fait en commun avec l'UTP. Ce travail était issu des constatations faites après l'étude de Jean-Marie Beauvais, mais aussi des recherches menées par l'UTP de pistes économiques d'amélioration de l'activité de transport public de voyageurs. François Saglier rentrera sans doute tout à l'heure dans les détails de l'analyse de l'UTP. Nous sommes partis d'un constat de base : dans ce débat, les autorités organisatrices et les opérateurs sont main dans la main et ont une responsabilité partagée.

J'avais l'habitude, lors de notre tour de France, de démarrer par une petite décomposition du fameux rapport R/D (recettes/dépenses), qui est en fait égal à R/V (recette par voyage), que multiplie V/K (nombre de voyages par kilomètre) que multiplie K/D (kilomètres produits par euro dépensé).

Le premier terme de ce facteur est de la responsabilité totale des autorités organisatrices. Le dernier terme est de la responsabilité totale des opérateurs. Le terme intermédiaire est quant à lui un partage des responsabilités entre les opérateurs et les autorités organisatrices. Partant de ce constat, il fallait réfléchir ensemble aux moyens d'améliorer les politiques tarifaires, les politiques commerciales, mais aussi l'efficacité de l'offre technique des opérateurs. Et ceci sans tabou et sans idée préconçue.

Dans notre tour de France, nous montrions deux schémas. Le premier présente l'évolution des prix à la consommation des services publics, tel que le service des eaux, les ordures ménagères,... Tout est à la hausse sauf les transports publics qui, d'un indice 100 en 1999, sont passés à 98,36 en 2011. Il y a donc eu une dégradation de l'évolution des prix à la consommation du transport public de voyageurs.

Il semblerait que la tarification ne soit pas un élément si sensible pour avoir des voyages supplémentaires. Bruno Faivre d'Arcier l'a bien dit tout à l'heure : il s'agit de convaincre des automobilistes d'abandonner leur automobile pour passer dans les transports publics. Même les usagers des transports sont à convaincre : selon un sondage BVA réalisé fin 2010, 49 % des personnes interrogées en province estiment que leur budget en transport collectif n'a pas évolué au cours des dernières années, voire a baissé pour 17 % d'entre elles.

48 % des personnes qui n'utilisent pas les transports collectifs excluent totalement les prix des raisons pour lesquelles elles ne sont pas utilisatrices. 20 % les excluent en partie. Cela confirme par les chiffres ce que disait Bruno tout à l'heure. On a mis très récemment en exergue une incohérence des politiques publiques avec l'augmentation de la TVA. On a mené un combat très fort pour que la TVA sur les transports publics soit au niveau des services de première nécessité, comme c'est le cas dans une demi-douzaine de pays voisins. Je rappelle qu'en Angleterre, la TVA est égale à zéro pour les transports publics. En France, on nous dit : « non, il faut passer de 7 à 10 % », et dans le même temps, le cinéma passe de 7 à 5,5 %...

La comparaison avec l'industrie du cinéma est intéressante. Quand on regarde la fréquentation et l'évolution du prix des places, on constate qu'entre 1992 et 2002, la fréquentation des cinémas a augmenté de 47 %, et dans le même laps de temps, le prix de la place de cinéma a augmenté de 94 %. On n'est pas du tout dans un service de première nécessité, on a quasiment doublé le prix, et pourtant on a encore réussi à trouver près de 50 % de hausse de la fréquentation.

C'est bien évidemment lié à la qualité de l'offre et à l'apparition de nouveaux formats attractifs pour le public, comme la 3D,... Finalement, pour attirer de nouveaux publics dans les transports, il faut impérativement avoir une offre la plus attractive possible et sortir de la logique de paupérisation de cette activité. Le versement transport est dynamique et des appels à projets de TCSP viennent régulièrement abonder les investissements. Pourquoi faudrait-il absolument baisser les prix ?

Dans les dernières journées du transport public, le slogan était : « Les transports publics, le seul moyen de déplacement à 0,77 euro par jour en illimité. Difficile de faire mieux avec un demi litre de carburant. » C'est totalement vrai. Et si on regarde ce slogan en creux, on se rend compte que le transport public n'est absolument pas tarifé à sa juste valeur.

La position du GART sur la gratuité dans les transports publics est forcément modérée. Nous avons un principe fondamental qui est la libre administration des collectivités territoriales. Des collectivités territoriales ont choisi, avec un certain nombre de raisons légitimes, d'assurer la gratuité. Mais d'une manière globale, le GART est défavorable aux politiques de gratuité dans les transports publics. Au contraire, nos concitoyens doivent comprendre qu'ils ne payent qu'une part très faible du transport public et que cette part doit obligatoirement augmenter.

En parallèle, la fiabilité de ces transports, leur régularité, leur confort et l'offre elle-même doivent être améliorés. Aujourd'hui, beaucoup d'efforts ont été faits sur les réseaux des grandes villes de province : BHNS, tramway, métro... Les offres sont vraiment très attractives. Il faut donc sortir de l'idée préconçue que le transport doit obligatoirement être une activité sous-tarifée.

Même si l'on augmentait le transport de manière conséquente, il resterait quand même très attractif par rapport à l'automobile. D'autant plus que des autorités organisatrices sont prêtes à innover. Je voudrais mettre en valeur aujourd'hui l'exemple de Belfort qui vient de sortir l'offre « triple-play » de transport. Vous pouvez, avec un seul et même abonnement, avoir accès aux transports publics mais aussi au vélo en libre service voire à la voiture en autopartage. On a dépassé l'époque où l'on disait : « c'est les transports contre la voiture ».

En décembre, nous avons discuté du vote sur le stationnement décentralisé, en deuxième lecture de la loi sur la décentralisation. Des associations d'automobilistes - Quarante Millions d'Automobilistes, pour les citer très précisément - considèrent qu'il est scandaleux que l'automobile participe au financement des transports publics. Nous ne pensons pas que ce soit scandaleux, bien au contraire. La loi sur la dépénalisation du stationnement crée une nouvelle ressource pour les transports publics. Dans deux ans, les forfaits de post-stationnement qui remplaceront les amendes pour stationnement dépassé ou sans paiement du ticket horaire, seront obligatoirement consacrés à l'amélioration des transports publics.

Pour conclure, le constat, que nous avons partagé avec nos collègues de l'UTP, est effectivement préoccupant. Mais les propositions qui sont faites et les innovations importantes, comme celle de la dépénalisation du stationnement payant de surface, nous permettront de trouver des perspectives pour que l'attractivité du transport public reste supérieure aux autres modes. L'automobile à l'usage individuel et privatif doit, bien évidemment, diminuer dans nos villes.

Marie-Hélène Poingt : Merci beaucoup Guy Le Bras. Alors, François Saglier, quelles sont les propositions de l'UTP pour rééquilibrer la situation économique du secteur ?

François Saglier : Avant de rentrer dans des propositions concrètes, je voudrais souligner un fait un peu nouveau. Aujourd'hui, le diagnostic sur la situation économique des transports publics urbains est assez largement partagé. Cela n'a pas toujours été le cas et mérite d'être signalé parce que c'est important d'avoir une vision partagée des problèmes que ce secteur peut rencontrer s'il veut continuer à se développer.

Il est important de bien comprendre pourquoi les coûts de fonctionnement des transports progressent. Peut-être même trop, mais il y a des raisons. Si on a réussi à inverser la courbe de l'évolution de la fréquentation ces dix dernières années, c'est grâce à un très gros effort

sur l'attractivité et la qualité de service des réseaux de transport. Le développement de l'offre de transport s'est traduit soit par une meilleure couverture géographique, soit par une extension des horaires d'exploitation. Cela a évidemment un coût et le développement de l'offre a été supérieur au développement de la fréquentation. On a donc un différentiel de coût indispensable pour faire évoluer l'offre et relancer la machine du report modal.

Deuxièmement, la qualité des services offerts subit les exigences de plus en plus élevées des voyageurs, notamment en matière d'information avec le développement des nouvelles technologies. Avec la connectivité en temps réel, nos voyageurs veulent être tenus informés immédiatement de ce qui se passe sur leurs réseaux pour être rassurés ou anticiper des situations. Cela aussi a un coût.

Troisième élément qui a pu peser sur l'évolution des coûts, c'est l'exigence tout à fait légitime de pouvoir voyager en sécurité. Les entreprises de transport ont été amenées à investir, par exemple en vidéo-protection, ou à renforcer leur personnel pour assurer une présence garantissant un niveau de sécurité satisfaisant.

Toutes ces raisons très objectives justifient l'augmentation des coûts. Il fallait le faire et il faudra continuer à le faire.

On peut toujours se poser la question : « les transporteurs sont-ils suffisamment productifs, ne peuvent-ils pas réduire leurs coûts de fonctionnement ? ». Ces dernières années, un très gros effort a été fait par les transporteurs, sous la pression des autorités organisatrices dont les finances sont évidemment limitées. Les élus locaux ont mis une pression très forte dans le cadre des mises en concurrence des transporteurs pour les délégations de service public. On a, aujourd'hui encore, énormément de réseaux qui perdent plutôt de l'argent qu'ils n'en gagnent.

Aujourd'hui les trois grands groupes Français (Keolis, TransDev et RATP) se situent dans les cinq plus grands groupes mondiaux du transport urbain. Ils arrivent à vivre parce que les marges à l'étranger sont beaucoup plus importantes qu'en France. La situation du transport en France bénéficie donc du fait que les groupes français ont une implantation importante à l'étranger qui leur permet d'avoir des marges très faibles et de peser le moins possible sur les finances locales en France. Il n'y a donc, en France, pas grand-chose à gagner de plus aujourd'hui sur la productivité du service en lui-même.

Alors quels sont les éléments qui peuvent, aujourd'hui encore, contribuer à baisser ces coûts de production ?

Un élément très important : la vitesse commerciale. Les collectivités y investissent et font beaucoup d'efforts car plus la vitesse commerciale est élevée, moins le coût de production du service est élevé. Cela passe, évidemment, par le développement de sites propres, de couloirs réservés, de priorités aux feux ou dans les carrefours. Certains aménagements urbains peuvent aussi facilit-

François Saglier
vice-président de l'UTP



ter la circulation des bus de même que la structure des réseaux, la distance entre les arrêts, la hiérarchisation de l'offre de transports pour accroître son attractivité et le taux de remplissage des véhicules.

On a assisté à une extension de la couverture géographique, du maillage et des horaires. Là aussi, il faut avoir une définition du service adapté au trafic généré par ces nouvelles dessertes. Ce n'est pas forcément le même type de desserte qu'en centre-ville parce qu'elles coûtent plus cher, avec un nombre de voyageurs plus faible. Il faut donc optimiser cette desserte. D'autres mesures peuvent être importantes. Vendre des titres de transport à bord influe sur la vitesse commerciale car cela ralentit les bus. On a donc intérêt, comme cela se fait de plus en plus, à avoir une tarification supérieure lorsqu'on achète à bord du bus que lorsqu'on achète avant de monter dans le bus.

Ces quelques éléments peuvent intervenir sur la maîtrise ou la baisse des coûts de production. On peut aussi optimiser le coût des matériels roulants par une plus grande standardisation ou par des achats groupés. Un certain nombre de pistes sont explorées pour essayer de répondre à cette question.

Le problème de la tarification a été déjà largement développé. Une hausse de tarifs n'empêcherait pas le report modal. Les publics recherchés sont aujourd'hui moins sensibles aux tarifs que ceux qui sont déjà utilisateurs des transports en commun. Il est évident qu'il ne faut pas augmenter de 10 % d'un coup les tarifs, pour éviter un effet de seuil avec une petite perte de fréquentation. Par contre, une hausse progressive et continue, légèrement supérieure à l'inflation, serait sans aucun impact sur la fréquentation et n'empêcherait pas le report modal.

D'autres moyens existent pour augmenter les recettes. On peut jouer sur la tarification différenciée telle qu'elle a été évoquée ce matin. On peut faire évoluer la tarification sociale car ce n'est pas parce qu'on est une personne âgée qu'on n'a pas les moyens de payer un prix plus élevé. Il faut passer d'une tarification au statut à une tarification solidaire davantage centrée sur les capacités contributives.

Mais on a encore certainement beaucoup à faire en matière d'innovation dans nos systèmes de tarification pour optimiser nos recettes tout en optimisant la fréquentation. Et ce avec une tarification qui reste équitable. C'est toute la responsabilité des collectivités locales d'arriver à faire évoluer cette tarification, pour la rendre plus efficace tout en étant plus équitable.



Eric Ritter
secrétaire général de la FNTV

Marie-Hélène Poingt : Merci beaucoup. Eric Ritter, dressez-vous le même constat dans le transport par autocar ?

Eric Ritter : Lorsqu'on parle transports publics, on parle peu des transports départementaux. Ce que je vais faire maintenant. Il a été évoqué la nécessité de mettre en place une offre attractive. En France, on pratique moins l'intermodalité que dans d'autres pays. C'est pourtant un élément de renforcement d'une offre très attendue par nos concitoyens. À part les accros de la voiture, la plupart de nos concitoyens verraient d'un bon œil une offre routière qui pourrait leur être faite. Les autocars dans ce pays, comme dans la plupart des pays européens, sont extrêmement propres. L'autocar garde une image défavorable dans les transports publics. L'autobus semble d'ailleurs y échapper alors qu'il est pourtant également un élément du transport routier.

Je me contenterai d'évoquer les transports départementaux bien que l'autocar soit également présent de manière assez conséquente, à hauteur de 20 %, dans l'offre kilométrique offerte par les régions. Des lignes express longue distance ont aussi commencé à se développer à travers le cabotage sur des lignes internationales et elles pourraient peut-être se développer dans un avenir proche.

Les politiques départementales dressent une carte qui est très favorable à la tarification unique et à la tarification plate. Plus de 60 % des départements sont engagés sur la voie de la tarification plate. En revanche, on assiste à une légère décline de la gratuité, s'agissant notamment des transports scolaires. Je ne peux pas encore vous dire si cette évolution est vraiment importante.

Les transports départementaux sont effectués à hauteur de 20% à l'intérieur des agglomérations mais en sous-traitance des opérateurs urbains. Depuis l'application de la loi Chevènement, ces périmètres de transport urbain n'ont cessé de s'étendre. L'une des difficultés rencontrées aujourd'hui par les réseaux de transports urbains est que d'urbain parfois ils n'en ont plus que le nom, pour une part de leur territoire. Il y a énormément de territoires peu denses, voire ruraux, qui ont été inclus dans ces fameux PTU. La petite particularité des transports départementaux est qu'ils n'ont pas de recettes affectées. Il n'y a pas de versements transport, hors les dispositions de la loi SRU s'agissant des syndicats mixtes. Il n'y a donc pas de fiscalité dédiée au développement des transports routiers non urbains.

Quatre problématiques permettent de faire le lien avec les débats de cette table ronde.

Le premier élément, c'est le coût. L'autocar est un mode de transport particulièrement économe et écologique. Nous observons tout de même une augmentation des coûts et nous n'avons pas échappé non plus à l'augmentation de TVA. C'est une très mauvaise nouvelle pour les collectivités. Contrairement aux réseaux urbains, nous sommes en majeure partie sous couvert des marchés publics, et automatiquement la collectivité paiera le différentiel de TVA. C'est donc une assez mauvaise nouvelle pour les collectivités si elles voulaient développer le transport routier.

Les transports scolaires n'échappent pas à cette augmentation. Je ne sais pas si le transport des enfants est un transport de première nécessité, mais l'Éducation nationale étant un élément fort de la politique publique, je suis un peu étonné que les transports scolaires n'aient pas échappé à cette augmentation. Nous nous sommes d'ailleurs joints à l'UTP et au GART dans cette démarche.

Deuxième élément : les contraintes budgétaires. Les départements ont en charge les politiques sociales, notamment le RSA. Le développement des politiques de dépendance pèse sur les départements et risque à terme de poser des questions d'arbitrage redoutables. Un débat sur la réforme de l'action publique est sur le point de s'achever. Il y aura une réflexion supplémentaire à mener sur l'optimisation de l'organisation territoriale et la coordination des transports non-urbains.

Troisième volet : la fiscalité qui pèse sur les transports départementaux n'est pas particulièrement favorable. Nous prenons de plein fouet toutes les augmentations qui sont décidées par le gouvernement.

Enfin quatrième élément : l'affirmation du phénomène métropolitain. Les métropoles sont un nouvel outil, mais la réflexion n'est pas encore terminée. Il faut résoudre la problématique de l'extension des PTU, ce qui signifie l'effondrement de leur densité. Le grand Lyon, au terme de deux extensions, raccroche cinq communes. La densité de son périmètre de transport urbain s'est nettement effondrée. L'outil de production mis en place pour répondre à la demande de transport doit donc intégrer une logique qui n'est pas simplement urbaine. Comme je le disais précédemment, les réseaux urbains sous-traitent à peu près à hauteur de 20 % à des opérateurs non-urbains.

S'agissant de l'offre, les départements se sont engagés dans une politique volontariste. C'est l'effet immédiat et positif de la fameuse LOTI qui a été fondue dans le code des transports. L'effet a été bénéfique et c'est un des trésors de notre pays d'avoir une politique de transport public. Parce que lorsqu'on a des réflexions sur le développement de lignes d'autocar à longue distance, la logique économique qui sera mise en place à ce moment-là ne sera pas forcément celle du service public au sens strict. Cela peut être une approche complémentaire et il faut savoir jouer sur les deux registres.

Nous avons une carte extrêmement favorable à la tarification plate. Dans une étude que nous avons menée sur la quasi-totalité des départements, nous sommes à 64 % d'applications de tarifications uniques dans notre pays, avec ensuite une harmonisation partielle ou une absence d'harmonisation. Les tarifs vont de 1 à 3 euros mais se situent, pour le tarif unique, entre 1 et 1,5 euro. Même si nous devons en mesurer les effets à moyen terme, cela entraîne actuellement un rebond de fréquentation et pose le problème de la soutenabilité.

En conséquence, une majorité d'AOT penche pour l'augmentation des tarifs et il n'appartient pas à l'opérateur d'avoir une opinion politique sur ce sujet. On peut l'expliquer par la vocation sociale du transport qui est assez prégnante dans notre pays. Le transport est fréquemment considéré comme un service social, alors que sur le plan juridique il s'agit d'un service public industriel et commercial.

Deuxième conséquence, une division des tarifs par 2 ou par 3 et une mise en correspondance avec les réseaux urbains. Une grande partie de notre population vit à l'extérieur des périmètres de transport urbain. Le coût du logement dans le budget familial a considérablement augmenté. Par un phénomène de gentrification, beaucoup de gens se sont éloignés des centres urbains mais se sont également éloignés de leur lieu de travail. La loi SRU a tenté d'y remédier mais la réflexion mérite d'être reprise.

L'étalement urbain s'est poursuivi, entraînant un défi majeur de desserte pour les transports collectifs. En origine-destination, desservir une zone pavillonnaire, c'est une autre histoire que desservir une zone urbanisée très dense. C'est un défi pour nos sociétés : défi écologique, mais également social.

La tarification unique a eu son utilité pour aller rechercher le voyageur occasionnel mais je rejoins tout à fait les réflexions précédentes sur la qualité de service. L'accès à l'information n'est pas toujours évident. On parle souvent des outils Internet, mais des fractures numériques existent et ne permettent pas forcément l'accès à l'information.

Gérer la hausse de la fréquentation est tout à fait possible en autocar. C'est notre avantage par rapport au TCSP. Je relève le défi. Il y a effectivement une hausse de la fréquentation les deux premières années, puis une stagnation la troisième année, et stabilisation la quatrième année. Ce ne sont pas des politiques de construction à long terme. Nos budgets publics départementaux en transport sont essentiellement des budgets de fonctionnement.

La gratuité dans notre secteur concerne essentiellement les transports scolaires. Notre pays a cette spécificité d'avoir ce que l'on appelle des SATPS, des services qui sont dédiés, à titre principal, aux élèves. Ce qui représente, pour les transporteurs adhérents de la FNTV, 2,5 millions d'élèves et 65 % des services départementaux.



Jean Lenoir
vice-président de la FNAUT

On s'est demandé quelles étaient les évolutions des budgets des départements. En moyenne, 89 % du TRV (transport routier de voyageurs) est pris en charge par le département et 4,4 % du budget des départements est consacré au transport routier de voyageurs. Il s'agit de lignes régulières, de services scolaires et de transport à la demande. Ce pourcentage est relativement stable : entre 4,4 et 4,5 % de 2007 à 2012.

Enfin, les appels d'offres, qui se sont achevés l'année dernière ou qui vont s'engager, démarrent dans des conditions difficiles. La politique actuelle des départements pour répondre au besoin de transport routier hors agglomérations est difficilement soutenable et il y a quelques signes d'inquiétude.

Marie-Hélène Poingt : Merci. Nous donnons maintenant la parole aux représentants des usagers : Jean Lenoir pour la FNAUT. Quelle est votre réaction à tout ce qui vient de se dire ?

Jean Lenoir : Je voudrais raisonner en termes d'enjeux. Qu'attend-on de la tarification dans le domaine du transport routier ?

L'enjeu majeur est d'inciter au report modal sur le transport public. On l'a bien vu ce matin. Ce n'est pas une question de doctrine mais une question de mode plus économique en énergie, en espace et en termes de pollution. Pour arriver à ce report modal, il faut une tarification simple. Mais on est encore très loin de ce schéma-là puisque seulement 0,9 % des voyages se font aujourd'hui en système intermodal. Quand on regarde comment fonctionne l'intermodalité en Suisse, on est convaincu que l'enjeu majeur pour nous en termes de tarification, c'est d'abord cela.

La tarification doit atteindre un deuxième objectif qui correspond à l'attente des usagers. Il ne faut pas inciter à la surconsommation dans le transport. Cela suppose que les petits parcours soient laissés à d'autres modes comme la marche à pied ou le vélo.

La tarification ne doit pas non plus inciter à la dispersion de l'habitat. Ça a été évoqué aussi, notamment en Ile de France. Il y a donc un lien très important à faire entre politique des transports et habitat ; et par conséquent en termes de tarification des transports et de fiscalité de l'habitat.

En Belgique, on ne peut pas construire une zone pavillonnaire sans avoir simultanément un projet de transport public efficace qui desserve cette zone. En



Gérard Schrepfer
administrateur de ConsoFrance

France, toutes les zones pavillonnaires, tout le monde le sait, ont d'abord été construites autour des autoroutes, d'abord vides, puis très rapidement saturées.

Le troisième enjeu nous permet de vous expliquer quelles sont nos attentes en termes de tarification. C'est la notion de durabilité que je vais décomposer en deux parties : vis-à-vis des usagers, et vis-à-vis des AOT.

Concernant les usagers, nous excluons très clairement la gratuité. C'est pour nous une aberration et un symbole très dévalorisant. La gratuité, c'est l'image du transport du pauvre. Il n'y a rien de pire que de donner cette image au transport public. On l'a vécu il y a quelques années avec les TER, qui étaient, il y a encore 20 ans, le transport de l'écolier et de l'ouvrier. Le TER est maintenant devenu un transport moderne et efficace. Ce n'est certainement pas par la gratuité qu'on arrivera à ce schéma-là.

Deuxièmement, les transports ne doivent pas avoir un tarif trop bas puisque, de toute façon, le transport public reste moins cher que la voiture, sauf quand on est 3 ou 4 dans la voiture. Il y a donc des catégories d'usagers qui peuvent largement payer plus cher qu'aujourd'hui. Et simultanément, il ne faut pas oublier qu'il y a d'autres catégories d'usagers qui ne peuvent pas le faire. Une tarification nuancée est donc nécessaire. Dans le secteur marchand, on parle de yield management. S'agissant ici de transport public, il faut parler de quotient familial pour refléter cette notion de droit au transport voulu par la LOTI et par le code des transports maintenant.

La durabilité vis-à-vis des usagers doit donc se moduler en fonction des possibilités de chacun, pour assurer la qualité du service aujourd'hui, demain et après-demain.

Les chiffres présentés ce matin et en début de table-ronde cet après-midi sont éloquentes sur la durabilité au niveau des AOT. Les usagers sont capables d'accepter une augmentation du transport public à condition que la qualité suive et que la tarification soit modulée en fonction des possibilités de chacun. Les petits groupes et les familles sont systématiquement oubliés. Les familles, cela concerne toute la période horaire ; pour les petits groupes, il s'agit de remplir les moyens de transport en heure creuse.

Il faut viser bien sûr l'amélioration des coûts de production du transport public. Il n'y a pas de raison qu'on ne puisse pas le faire. Je citais l'image très posi-

tive du TER tout à l'heure, mais n'oublions pas aussi que le train kilomètre TER coûte entre 20 et 30 % plus cher en France qu'en Allemagne. Il faut absolument redresser ces quotas, pas nécessairement par des réductions de coût, mais autant par des améliorations de qualité et donc de fréquentation. Et cela, on l'oublie systématiquement.

Il faut également régulariser la fiscalité de l'automobile qui ne couvre pas tous ses coûts, notamment ses coûts externes.

Pour conclure, les usagers ont un droit au transport. Les AOT peuvent y contribuer de façon assez significative à condition qu'on module les tarifs en fonction du pouvoir d'achat de chacun. L'objectif final reste quand même des transports publics durables.

Marie-Hélène Poingt : Merci. Gérard Schrepfer, à vous la parole.

Gérard Schrepfer : Je vais présenter ConsoFrance. Le mouvement consumérisme en France comporte de nombreuses associations. Elles sont au nombre de 16 aujourd'hui. Une coordination s'est faite au sein d'une même démarche d'idées entre les associations issues du mouvement syndical (AFOC et INDECOSA), une association (CNAFAL), deux associations spécialisées dans le logement (CGL et CNL), notre association (Léo Lagrange) généraliste et environnementale, et bien entendu la FNAUT, que nous remercions de l'organisation de ce colloque très intéressant sur un sujet qui nous concerne tous en tant qu'usagers.

Ce dont a besoin l'utilisateur dans la tarification, c'est surtout de la transparence, et aussi de la pédagogie. Quand on a un billet à payer, on voudrait bien savoir ce que l'on paye dans le billet. Dans le transport ferroviaire, la tarification de la SNCF est devenue incompréhensible. Nous ne pouvons pas estimer le coût d'un trajet. Acheter un billet relève de la loterie : c'est le sort qui vous fixe le prix. Il n'y a plus de proportionnalité entre la distance et le prix. L'utilisateur subit cette situation de monopole de la SNCF. Seul un acte politique soutenu par la représentation nationale pourrait faire évoluer cet état de fait.

En région parisienne, le financement du billet est peu connu. C'est un financement tripartite entre les usagers, le versement transport patronal et la contribution publique. Le prix est encore supportable si on le compare aux capitales voisines, et en particulier à Londres. Le budget transport impacte de façon importante le budget des familles. On note cependant une évolution tarifaire récente. La réduction du nombre de zones, le dézonage en fin de semaine et la pratique du complément de parcours, sont des mesures qui vont dans le bon sens pour l'utilisateur, mais qu'il faut aussi financer.

Nous regrettons, tout comme la FNAUT et bien d'autres aujourd'hui, l'augmentation de la TVA sur les transports. Nous ne savons pas toujours à quoi correspond le prix d'un billet par rapport aux entreprises de transport. Certains s'interrogent sur l'opportunité de participer au développement à l'étranger des sociétés de transport : l'utilisateur français a-t-il à financer le chemin de fer à grande vitesse italien ? L'utilisateur de la RATP doit-il payer les investissements sur l'autobus à Londres et le tramway au Maroc ?

Les sociétés de transport doivent aussi, par souci pour leurs clients, leur donner toute l'information nécessaire à la compréhension de l'élaboration des tarifs. Je voudrais donc insister sur ces deux points : la transparence et la pédagogie.

Marie-Hélène Poingt : Merci. J'imagine que Barbara Dalibard apportera des éléments de

réponse à votre première question. Sur la seconde, sur la transparence des coûts, François Saglier, souhaitez-vous répondre ?

François Saglier : Je ne parlerai pas des tarifs de la SNCF : on est dans une autre logique de composition des tarifs, qui se rapproche peut-être plus de l'aérien.

Dans l'urbain, la transparence est totale. Je voudrais vous rassurer : l'utilisateur parisien des transports ne finance pas les investissements à l'étranger, pas plus qu'il ne finance le réseau de Bourges ou d'ailleurs. Le Parisien ne finance que Paris. Le STIF veille de très près à ce que le financement qu'il accorde pour Paris ne soit pas utilisé ailleurs. Il y a une séparation totale des coûts pour tous les groupes de transporteurs. Un réseau ne finance pas un autre réseau. Chaque contrat est géré de manière autonome et il n'y a pas d'inquiétude à avoir de ce côté-là.

Débat avec la salle

Marie-Hélène Poingt : Avant de passer la parole à la salle, je souhaiterais poser une question à tous, mais plus particulièrement à Bruno Faivre d'Arcier. N'y a-t-il pas des exemples à l'étranger qui pourraient nous inspirer ? Je pense à l'Allemagne où le taux de couverture était moyen mais s'est considérablement amélioré ces derniers temps.

Bruno Faivre d'Arcier : Les contextes sont très différents et c'est donc parfois très difficile de faire des comparaisons. Prenons une ville comme Tokyo qui est la plus grande agglomération au monde. C'est aussi celle où on a les meilleurs transports publics puisqu'en matière de part modale, 80 % des déplacements à Tokyo se font en transports en commun. C'est aussi l'une où les transports sont les plus chers au monde. La tarification est à la distance et il n'existe pas d'abonnement. Chaque usager paye son coût de transport.

Les tarifs sont aussi très élevés en Angleterre. Londres est un cas particulier. À Oxford, l'autorité organisatrice des transports a été supprimée puisque la règle en Angleterre est : « pas un centime d'argent public pour les transports collectifs ». On a donc d'excellents transports très fréquentés mais très chers.

L'Allemagne a effectivement été dans une situation assez proche de la France mais les Allemands n'ont pas de versement transport, et aujourd'hui, le R/D atteint 80 %. Les usagers payent donc beaucoup plus cher et pourtant la fréquentation est relativement importante. Les États-Unis aussi étaient également dans une situation assez proche de la France dans les années 1980-90, avec des R/D de l'ordre de 50 %.

On a donc des situations contrastées où se mêlent des notions de qualité, des notions de politique de déplacement et des questions institutionnelles. La France est très fière de son versement transport et beaucoup de pays au monde nous l'envient mais nous sommes les seuls à l'avoir. Les autres pays se débrouillent donc autrement et l'utilisateur contribue beaucoup plus.

Marie-Hélène Poingt : Y a-t-il des questions dans la salle ?

Question n°1 : Dans tous les montages financiers des transports en commun, il y a une grosse intervention des collectivités et effectivement l'utilisateur ne paye pas ce qu'il devrait.

On a aussi le fait que les transporteurs, par exemple la RATP et la SNCF, ne sont pas contrôlés par les usagers qui connaissent vraiment les problèmes mais n'ont pas la main sur les technocrates,

Vous avez parlé, tout à l'heure des coûts qui ont augmenté dans les transports en commun. C'est aussi dû à la dégradation pendant plusieurs décennies du service des transports publics. Maintenant, on essaye de rattraper le retard et ça coûte beaucoup d'argent, puisque rien n'a été fait pendant des décennies, comme par exemple pour le RER B.

Le besoin d'information des usagers ne vient pas d'une envie soudaine de service luxueux. C'est parce que les incidents sont tellement nombreux que les gens ont besoin de savoir s'ils vont arriver à temps.

Marie-Hélène Poingt : Merci pour vos remarques, y a-t-il d'autres remarques ou des questions ?

Question n°2 : La part modale des transports est plus faible en France que dans d'autres pays voisins malgré leur tarification plus élevée. Alors qu'est-ce qui permet d'augmenter cette part modale, à part la tarification ? Comment les autres pays ont-ils réussi à augmenter cette part modale ?

Guy Le Bras : Je vais d'abord répondre à cette question mais je reviendrai aussi sur l'intervention précédente. Ce monsieur est peut-être d'une association d'usagers, je n'en sais rien, mais en tout état de cause, il faut quand même réagir.

Pourquoi la part modale à l'étranger, est-elle bien supérieure à nous ? Tout simplement parce qu'il y a une limitation beaucoup plus forte de l'usage citadin de l'automobile privative. Je vais vous donner deux exemples très probants : la Suisse et le Japon.

La Suisse est un pays où chacun est très attaché à la propriété de son automobile, un peu comme en Allemagne. Il est très coûteux de se garer dans les centres villes, comme par exemple à Genève. Et comme l'offre de transports publics est aussi de très haute qualité, il n'y a aucun intérêt pour les usagers de choisir plutôt l'usage privatif de l'automobile que les transports publics.

Au Japon, à l'heure actuelle, pour pouvoir immatriculer une voiture dans les différentes communes qui constituent Tokyo, il faut pouvoir justifier de la propriété d'un parking privé. Ce parking privé est très fortement imposé pour financer les transports publics. Donc évidemment, les gens utilisent le transport public. Sur la tarification elle-même, comme le disait Bruno Faivre d'Arcier, il est très difficile de faire des comparaisons. Au Japon, certes, les tarifs des transports publics sont bien plus élevés que chez nous, mais cela a été toute une révolution il y a quelques années quand il s'est agi de hausser le taux normal de TVA de 3 % à 5 %. Les salaires ne sont pas les mêmes. Le niveau de vie n'est pas le même. Et il n'est pas rare que les Tokyoïtes fassent 100 km pour aller de leur domicile jusqu'à leur lieu de travail. Donc les comparaisons ne sont pas toujours extrêmement productives, parce que les situations sont extrêmement différentes.

Quant à l'intervention de Monsieur, la situation en Ile-de-France est également très différente. Le problème est lié à plusieurs facteurs. On a mis tous les logements à l'Est et tous les emplois à l'Ouest. J'entendais un jour Pierre Mongin déclarer : « Je pourrais faire une ligne A du RER qui n'irait que dans un sens en fonction des heures de la journée ». Les problématiques d'urbanisation des années 1970 ont entraîné une situation complexe en matière de transport public.

Le cas francilien est important : il représente 50 % de la problématique française. Mais dans la quasi-totalité des grandes villes françaises, l'offre de transports est de très haute qualité. Dans des villes comme Nantes, Montpellier, Grenoble ou Lyon, les taux de satisfaction des usagers sur les services apportés sont excellents. C'est aussi le cas dans des villes moyennes et dans des villes de plus petite taille. La situation est très contrastée.

Je voulais aussi dire, par rapport à l'intervention tout à l'heure, que aujourd'hui, quand on a un R/D égal à 1 dans des pays comme l'Angleterre et qu'on a un R/D de l'ordre de 0,35 en France, on peut se poser la question de savoir qui finance le transport public français. Est-ce l'activité internationale de nos entreprises ou leur activité franco-française ? Il faut faire très attention parce qu'effectivement, les situations sont assez complexes.

Question n°3 : Je voudrais évoquer les rencontres de Bordeaux, où le GART et l'UTP étaient présents. J'ai été étonné du pessimisme très fort qui a été donné en conclusion. Si j'ai bien compris, on ne devrait pas continuer sur la lancée actuelle des transports en commun dans les villes en France. Je voudrais avoir quelques précisions qui justifieraient cette conclusion un peu pessimiste.

Marie-Hélène Poingt : Qui répond ? L'UTP ou le GART ?

François Saglier : Je ne crois pas que ce soit du pessimisme. Il y a une réalité dont il faut être conscient : aujourd'hui, le modèle économique du développement du transport urbain pose problème. On a un versement transport des entreprises qu'il paraît difficile d'augmenter au-delà de ce qu'il est, parce que la fiscalité des entreprises est aujourd'hui un vrai problème. La contribution des collectivités locale est elle-même fortement limitée par leur situation financière. Si on veut donc continuer à développer le transport public, ce qui est une nécessité si on veut améliorer notre vie dans les grandes agglomérations, il faut bien qu'on trouve des formes de financement ailleurs. La tarification en est une, mais il peut y en avoir d'autres si on arrive à faire financer les externalités ou les conséquences des autres modes de transport pour financer les transports publics. Il y a toute une innovation financière et fiscale à imaginer pour relancer la machine. Le dernier exemple allait malheureusement à contresens : c'est l'augmentation de la TVA. Il y a donc une alerte lancée plus qu'un pessimisme. Nous disons : « attention, il y a un besoin de développement mais on a des limites de financement, il faut faire quelque chose. »

Guy Le Bras : J'ajoute qu'on reste optimiste face à toutes les perspectives d'innovation, notamment au plan tarifaire, et à tout le travail qui est fait par les autorités organisatrices et par les opérateurs. Ce qui rend pessimiste, c'est que notre état d'esprit de coopération ne s'étende pas à l'intégralité de la popula-



tion et de nos responsables. La suspension de l'éco-taxa est un signal catastrophique envoyé au pays par rapport au financement des transports publics.

Marie-Hélène Poingt : On va s'arrêter là. Un mot de conclusion de notre grand témoin ?

Bruno Faivre d'Arcier : Juste pour rassurer : j'avais l'année dernière une étudiante prise dans le réseau de Turin pour faire son stage de fin d'études. L'objectif de son stage était : « comment réduire l'offre de 17 % pour raisons budgétaires ». En France, on n'en est pas encore là. On est encore dans une situation relativement positive.

Il faut resituer l'outil tarifaire en tant que tel. La tarification a toujours eu plusieurs objectifs. Il y a un objectif de couverture des coûts, parce qu'il y a quand même des coûts à couvrir. Il y a un objectif de redistribution sociale qui est toujours potentielle, sociale ou spatiale. Je ne suis pas sûr que le dézonage en Ile de France soit très équitable, car il va pénaliser tout un tas de populations auxquelles on ne pense pas. Il y a également un objectif d'orientation de la donne : c'est le signal-prix.

Aujourd'hui, en France, on est encore dans des approches extrêmement sectorielles. On a une approche du logement, on a une approche du social, on a une approche de l'environnement, on a une approche de la circulation automobile, on a une approche des piétons, des deux roues... Et le trans-

port public est derrière. On n'a pas de système de prix cohérent qui envoie au consommateur un signal cohérent. Il faut travailler sur un système de prix qui soit cohérent. En ce sens, la dépenalisation des amendes est un bon moyen. Par exemple, le stationnement est partout payant à Lyon, sauf que quand la probabilité de recevoir une contravention est d'une fois par mois. L'amende est de 17 euros alors que j'aurais dû payer 10 euros par jour. On fait tous pareil : on ne paye pas.

Rien que cet exemple vous montre que le signal-prix est incohérent. Il faut justement travailler là-dessus, et se poser la question du prix de la mobilité urbaine. Par ce travail, on peut avoir une approche multimodale, on peut avoir une approche de prix cohérente, on peut réfléchir à taxer, pourquoi pas, d'autres modes de transports.

A titre d'information, nous travaillons actuellement au LET sur l'idée d'une tarification multimodale. Et quand je parle de tarification multimodale - et je termine sur cette provocation - ce n'est pas faire du péage urbain mais obliger tout automobiliste qui rentre en ville, à afficher sur son pare-brise son abonnement transports collectifs.

Jean Sivardière : Merci à Marie-Hélène Poingt pour l'animation de cette table-ronde. Merci aux participants, et, si vous le voulez bien, nous allons passer à la deuxième table-ronde de cet après-midi, qui va être animée par Robert Viennet.

Table ronde : la tarification de la voiture et de l'avion



Robert Viennet
rédacteur en chef du magazine
Transport Public



Guillaume Sainteny
professeur d'économie
à l'École Polytechnique

Robert Viennet : La conclusion du débat précédent introduit très bien le second débat. On ne va pas parler de transports publics mais des autres modes de transport à longue distance : l'avion, l'automobile et le train longue distance, le TGV.

Je vais d'abord présenter les participants à cette table-ronde :

- **Lorelei Limousin**, du Réseau Action Climat,
- **Gilles Laurent** de la FNAUT,
- **Barbara Dalibard**, qui est directrice générale de SNCF-Voyages,
- **Philippe Ayoun**, qui est sous-directeur des études de statistique et de la prospective à la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC),
- **Stéphane Levesque**, qui est directeur de l'Union Routière de France,
- Enfin **Guillaume Sainteny**, qui est économiste et maître de conférence à Polytechnique, chargé de développement durable. Vous allez justement nous parler plus particulièrement de la fiscalité écologique, et notamment du retard pris par la France en la matière.

Guillaume Sainteny : Merci pour votre introduction. Quelques éléments sur la fiscalité environnementale, notamment en matière de transports. Je voudrais juste souligner quelques bullet points.

D'abord, on a maintenant un recul suffisant, de par les expériences tentées dans différents pays, pour montrer que la fiscalité environnementale, si elle est bien calibrée et bien mise en œuvre, a une efficacité à la fois environnementale et économique. Elle permet d'atteindre des objectifs environnementaux, et cela souvent à moindre coût que par une réglementation.

Je prends l'exemple du carburant. Si on augmente les taxes sur le carburant, on obtient une diminution de la consommation à long terme. De même, à l'intérieur des carburants, on voit bien que le taux de taxation différentiel entre les différents types de carburants induit des modifications. Par exemple, les États-Unis, la Grande Bretagne et la Suisse ont un taux de taxation du gazole équivalent à celui du super. Dans ces trois pays la proportion de véhicules diesel dans le parc n'est pas du tout le même que ce qu'elle est en France. La structure de tarification

des carburants influe donc sur la structure du parc automobile. On a connu précédemment la même évolution pour l'essence sans plomb et l'essence avec plomb. On a procédé par la fiscalité et cela a assez bien fonctionné.

Deuxième élément que je voudrais souligner : les transports produisent beaucoup d'externalités qui ne sont pas toutes couvertes. Il y a quelques années, on évaluait au sein de l'Union européenne les externalités produites par les transports (hors congestion, or la congestion est l'une des plus importantes) à 650 milliards d'euros, c'est-à-dire 8 % du PIB de l'Union Européenne. C'est un montant considérable. 80 % de cette somme était due aux externalités de la route.

En France, en 2005, on évaluait les externalités de la route à 77 milliards d'euros en brut. En net, c'est-à-dire déduction faite des contributions de la route pour atténuer ces externalités ou les financer, on reste tout de même à 46 milliards d'euros. Ce qui est donc plus que la moitié du brut.

L'externalité la plus valorisée, c'est le temps. Le gain de temps qui est permis par les moyens de transport est une externalité positive. On lui donne une telle valeur que cela conduit à écraser toutes les autres externalités, et notamment les atteintes à l'environnement. On l'a vu notamment dans les rapports Boiteux. Ce constat est maintenant bien admis et on essaye de revenir là-dessus, mais de façon modérée.

Or, la fiscalité qui existe dans le domaine des transports n'est pas internalisante : elle n'est pas à la hauteur de ce que les externalités produites par les transports supposeraient. Je prends quelques exemples.

La fiscalité des transports est essentiellement une fiscalité de l'offre, et non pas une fiscalité de la demande. On essaye de mettre en place une fiscalité qui cherche à trouver des moyens de financement pour construire de nouvelles infrastructures. On a assez peu utilisé la fiscalité pour essayer de réguler la demande de transport. Lorsque vous circulez en voiture sur les autoroutes, la différenciation tarifaire temporelle des péages, que ce soit horaire ou journalière, pourrait être beaucoup plus utilisée.

Le versement transport est un autre exemple. Il procure un revenu important - 7 milliards d'euros - et il semble normal que les entreprises participent au financement des transports collectifs. Mais le fait que ce versement transport soit assis sur la masse salariale pose une quantité de problèmes. Premièrement, cela ne permet pas d'agir sur la demande de transport. Deuxièmement, cela contribue à renchérir le coût du travail, ce qui contribue à diminuer la compétitivité française. Troisièmement, cela n'a aucun rapport avec les externalités éventuelles. Ce sujet pourrait donc être évoqué dans le débat sur la remise à plat de la fiscalité qui a été annoncé récemment par le Président de la République. Ce financement est bon et utile mais il pourrait être assis sur une assiette différente.

Un autre exemple très frappant, est de voir comment est taxé le CO₂ qui est contenu dans les différents carburants. Si vous prenez les taux de taxation des différents types de carburants et que vous les ramenez à la tonne de CO₂ (en négligeant les autres externalités, hypothèse qui demeure théorique), exercice auquel je me suis livré dans mon dernier ouvrage, vous arrivez aux chiffres suivants. Le super sans plomb est taxé à hauteur de 250 euros la tonne de CO₂. C'est donc une taxation considérable. Le gazole, dont on dit tout le temps qu'il est sous-taxé, l'est à hauteur de 161 euros. C'est également considérable. Evidemment, il est nettement moins taxé que le super qui est son substitut le plus immédiat. Mais il est nettement plus taxé que tous les autres produits énergétiques. Le kérosène est taxé à zéro. Le GPL carburant est taxé à 37 euros. Le fioul lourd est taxé à 6 euros. Le gaz naturel combustible est taxé à zéro pour les ménages, et à 5 euros pour les professionnels. Le fioul domestique est taxé à 21 euros. Enfin, le charbon est taxé à zéro pour les ménages et à 3,5 euros pour les professionnels.

Il y a donc une inégalité extrêmement importante entre différents types de carburants et de combustibles - et encore, certains professionnels sont exonérés - que le contenu en CO₂ ne justifie pas. Les combustibles sont en général moins taxés que les carburants pour des raisons compréhensibles et sur lesquelles je pourrais revenir mais que je ne vais pas développer maintenant.

Par ailleurs, il y a également des soutiens publics aux transports qui sont versés directement par les États. Dans l'Union Européenne - les chiffres datent de quelques années - ces soutiens publics étaient évalués à 300 milliards d'euros par an, et les revenus du secteur des transports étaient évalués à 200 milliards d'euros par an. Il y a donc une subvention nette d'à peu près 100 milliards d'euros.

Il y a également les dépenses fiscales - tax spending en anglais - qui correspondent à un certain nombre d'exonérations ou d'abattements par rapport à des taux normaux sur des transports ou des modes de transport.

En France par exemple, des réductions ont été faites sur la taxe à l'essieu dès 2009. Personnellement, j'étais en situation de responsabilité à cette époque et je n'y étais pas favorable, parce qu'on les a effectués avant la mise en application de la redevance poids lourds. Or, plusieurs études effectuées, notamment au Danemark, montrent que lorsque vous avez diminué un impôt et que vous en augmentez un autre, 5 à 10 ans après, les gens se souviennent peu de la diminution d'impôt qui a précédé et qui, éventuellement a été effectuée à titre de compensation préventive. Donc, lorsque vous diminuez un impôt en remplacement d'un autre que vous comptez augmenter ou que vous comptez créer, il semble préférable que cela soit simultané. L'une des difficultés, parmi d'autres, à mon avis, de la redevance poids lourds, c'est que la diminution de la taxe à l'essieu a précédé de plusieurs années la mise en place de la redevance poids lourds, qui, en outre, a pris du retard. De plus la taxe à l'essieu n'est pas revenue à son niveau initial depuis la suspension de la taxe poids lourds. C'est donc une dépense fiscale puisque la taxe de remplacement n'a pas été mise en œuvre.

Il existe d'autres exonérations pour la taxe sur les véhicules de société, les véhicules de location, les véhicules utilitaires, les taxis, etc. Par exemple, lorsque vous êtes une société et que vous avez un véhicule qui fonctionne au gazole, vous pouvez déduire la TVA sur le gazole mais pas sur le super. Cela explique évidemment le poids très important des véhicules diesel dans le parc professionnel. Vous avez également la prime à la casse et le bonus/malus qui n'ont jamais été équilibrés en France. Ils fonctionnent donc comme une dépense fiscale puisque c'est un coût net pour l'État.

Je termine par deux ou trois remarques additionnelles, pour rappeler qu'un des problèmes du financement des infrastructures en France, c'est que les décisions de faire ces infrastructures prennent insuffisamment en compte la rentabilité prévisionnelle de ces infrastructures. Souvent, les soumissionnaires soumissionnent à des prix bas, et ensuite prétextent d'un certain nombre de complications pour augmenter les prix. On en a un exemple frappant, en ce moment, avec l'élargissement du canal de Panama. On a eu un autre cas de figure, en France pour les autoroutes avec ce qu'on a appelé le régime de l'adossement pour les concessions. Pendant de nombreuses années ce système a permis qu'un certain nombre de sociétés d'autoroute construisent des portions d'autoroutes non rentables comme contrepartie à l'allongement de concessions d'autoroutes. C'est maintenant terminé puisque Bruxelles y a mis le holà.

Et puis le dernier point sur lequel je voulais mentionner, c'est la répartition en France des subventions publiques et des dépenses fiscales relatives aux transports. Les subventions publiques, les dépenses fiscales et les financements dérogatoires favorisent en fait davantage



Lorelei Limousin
chargée de mission
Réseau Action Climat

les modes de transport les plus dommageables à l'environnement et les plus émissifs en CO₂ que les autres. C'est la même chose au sein de l'Union européenne. Je vous ai cité tout à l'heure le chiffre de 300 milliards d'euros, voici comment il se décompose : transport aérien : 40 milliards ; rail : 75 milliards ; fluvial et maritime : 30 milliards ; route : 150 milliards. Donc la moitié pour les routes.

Dans le domaine de l'aérien, par exemple, il n'existe pas de taxation du kérosène, ni en termes de TICPE ni en termes de TVA. Une taxe sur les nuisances sonores aériennes existe mais reste probablement inférieure à ce qu'elle devrait être par rapport aux externalités. On trouve également un abattement d'un tiers sur la valeur locative des aéroports et des subventions très importantes pour les aéroports de province, notamment de la part des Chambres de Commerce et de l'Industrie.

Concernant la route, on retrouve les problèmes du gazole et de la taxe à l'essieu dont j'ai parlé mais aussi ceux du bonus-malus ou de la prime à la casse. Par ailleurs, contrairement à ce qu'on dit, le litre de carburant n'augmente pas en France. Evidemment, tout le monde vous explique que le prix du litre d'essence ne fait qu'augmenter. Mais si vous comptez en euros constants, ce n'est pas exact. Le prix du litre d'essence n'a pas augmenté depuis 1970. En outre, le pouvoir d'achat, lui, a beaucoup augmenté. En termes de pouvoir d'achat, vous avez donc une capacité à acheter des litres de carburant qui est plus importante. De plus, la consommation des véhicules a beaucoup diminué. Dans les années 1970, un véhicule consommait environ 10 l/100 km, alors qu'aujourd'hui, il en consomme près de la moitié. Si vous tenez compte de ces trois facteurs, le prix du kilomètre automobile parcouru a donc beaucoup diminué. On a également oublié que la fiscalité sur l'achat d'un véhicule automobile a beaucoup baissé puisque jusqu'en 1986, l'achat d'un véhicule automobile était taxé à 33 % de TVA. Aujourd'hui, nous sommes au taux normal. C'est donc une baisse importante à ajouter à celle de la taxe à l'essieu et à la disparition de la vignette. Vous voyez donc que contrairement à un certain nombre d'idées reçues, l'automobile coûte moins cher qu'il y a trente ou quarante ans lorsqu'on prend les bons chiffres. Je m'arrête sur cet exemple de façon un peu brutale car je sais que le temps est limité.

Robert Viennet : Très bien, merci pour cette introduction. Je vais passer la parole à Lorelei Limousin qui va nous parler de l'urgence à réagir au réchauffement climatique. Elle va nous parler aussi d'un certain nombre de niches fiscales qui sont visiblement plus largement établies dans le domaine des transports que dans d'autres.

Lorelei Limousin : Un rappel pour commencer : pourquoi ces enjeux sont-ils si importants aujourd'hui ? Le GIEC (Groupe Intergouvernemental des Experts du Climat) a sorti le premier volet de son rapport en septembre dernier. Il nous a rappelé l'urgence à agir contre le changement climatique, au risque d'aller vers une hausse des températures de plus de 4°C d'ici la fin de ce siècle, 4,8°C exactement dans le scénario du pire. Cela signifie une hausse du niveau des mers de 1 mètre dont on peut imaginer les conséquences. C'est ce sur quoi se bat le Réseau Action Climat. Nous sommes un réseau de 18 associations, ONG environnementales, mais aussi association d'usagers des transports comme la FNAUT, et d'autres champs de compétences.

Néanmoins, ce rapport nous rappelle qu'il est encore temps d'inverser la tendance et de maintenir la hausse des températures à 2°C. Il faut une action forte pour réduire les causes du changement climatique, parmi lesquelles les transports figurent à la première place en France. C'est le secteur le plus émetteur de gaz à effet de serre, et parmi les plus gros consommateurs d'énergie. On a d'ailleurs des objectifs français à hauteur de 20 % de réduction des émissions de ce secteur d'ici 2020.

Face à ces constats, le gouvernement a lancé un débat sur la transition énergétique, pour pouvoir changer de mode de consommation et de production, notamment d'énergie. Lors de ce débat auquel le RAC a participé, il a été démontré que la transition énergétique était positive à tous points de vue. Pourtant, le projet de loi sur la transition énergétique qui doit découler de ce débat se fait attendre. On est encore au stade des premières ébauches du projet. Et les transports, malgré leur incidence sur l'environnement, la santé, la pollution de l'air, et tous les coûts externes pour la collectivité, font figure de parent pauvre de ce projet de loi. On espère donc qu'il est encore temps de le changer. Cela comprend des mesures qui concernent à la fois les transports publics et collectifs, le train, les mobilités partagées, les modes actifs,...

Je reviens sur la question des niches fiscales dommageables à l'environnement. C'est ce que nous appelons « les subventions à la pollution ». Nous avons lancé une campagne l'an passé sur ce sujet. Ce sont des avantages fiscaux qui, au final, biaisent complètement le système de tarification des modes de transport. Comme vous l'avez souligné, les transports les plus polluants sont finalement plus subventionnés que les transports moins polluants. C'est donc très incohérent, justement, avec cet objectif de transition énergétique.

Les transports sont le secteur qui concentre la majorité de ces niches. L'Etat se prive de plus de 10 milliards d'euros chaque année en manque à gagner. Le barème fiscal automobile coûte environ 2 milliards d'euros par an. Vous êtes remboursés sur votre déclaration d'impôts sur le revenu en fonction de la puissance du véhicule, ce qui n'est pas non plus une incitation en faveur des véhicules les plus économes en énergie.

La sous-taxation du diesel par rapport à l'essence coûte 6,9 milliards d'euros chaque année. Pourtant il n'y a pas de justification économique, sanitaire ou climatique à cela. Bien au contraire.

Le taux de TVA réduit sur les billets d'avion a fait perdre environ 600 millions d'euros chaque année sur les 5 dernières années. Enfin le kérosène utilisé dans le transport domestique est exonéré à la fois de TVA et de TICPE - l'ancienne TIPP - contrairement à tous les autres carburants. La perte est d'environ 1 milliard d'euros chaque année, rien que sur les vols domestiques. Or, contrairement à ce qu'on entend souvent, c'est une mesure qui est tout à fait permise par le droit européen et le droit international. Le gouvernement français peut décider demain de mettre une taxe sur le carburant utilisé dans l'aviation.

Ces subventions freinent l'essor de secteurs d'avenir, pourtant porteurs d'emploi et non délocalisables, en maintenant un avantage compétitif artificiel aux activités et secteurs les plus polluants. En revanche, on n'a toujours pas de mécanisme incitatif pour l'usage du vélo sur les trajets domicile-travail. Nous avons plaidé pour la mise en place d'un barème fiscal équivalent à celui qui existe sur l'automobile.

La TVA sur les transports publics a doublé en un peu plus de trois ans. On a encore ici des signaux vraiment incohérents. On pourrait pourtant mettre en place des taux de TVA différents selon les modes de transports. En Allemagne, le taux de TVA est très réduit sur les trajets qui font moins de 50 km, ce qui relève en majorité des transports publics ; le taux de TVA est plein, autour de 20 %, sur les trajets de plus de 50 km. On pourrait donc très bien différencier, ici aussi, l'avion et le transport collectif du quotidien.

Face à un système fiscal qui est tout à fait incohérent avec la transition énergétique, nous pensons qu'il est urgent pour le gouvernement de se saisir de la grande réforme fiscale qu'il a promise pour cette année. Le gouvernement doit mettre en place une fiscalité qui soit plus respectueuse de l'environnement. La France est parmi les derniers de la classe au niveau européen en termes de fiscalité écologique sur le total de la fiscalité dans le pays. Les experts sur le changement climatique et sur l'économie du changement climatique estiment que sans taxe sur le CO₂, on n'arrivera pas à atteindre nos objectifs, notamment de division par 4 des émissions de gaz à

effet de serre d'ici 2050. C'est aussi vrai pour le secteur aérien qui le mode de transport le plus polluant par voyageur.kilomètre. Ce transport se développe plus vite que les autres, surtout au niveau domestique, du fait de ses avantages fiscaux. Sans taxe sur ces émissions de CO₂, les experts, notamment Nicholas Sly, qui est un des experts sur l'économie du changement climatique et du transport aérien, nous disent que le secteur ne pourra pas réduire ses émissions, ni atteindre son objectif de croissance neutre, après 2020.

Des négociations se sont tenues en septembre dernier au niveau international pour essayer de mettre en place une tarification sur le CO₂ du secteur de l'aviation. Ces négociations ont été un échec. Et même un échec assez grave parce qu'elles ont remis en cause la législation qui existe au niveau européen.

Depuis 2012, le secteur aérien est inclus dans le marché des quotas européens. C'est un système d'échanges de quotas en tonnes de CO₂ qui concernait à sa mise en place les vols qui partent et qui arrivent en Europe, donc vols intra-européens inclus. Depuis ces dernières négociations au niveau international, sous la pression des lobbys et notamment du gouvernement français, on se dirige vers une version limitée de ce système où seuls les vols intra-européens seraient concernés. Les compagnies aériennes doivent acheter des quotas pour leurs émissions. Cela ne concerne que 15 % seulement de ces émissions. Les 85 % autres sont offerts gracieusement par les Etats. Aujourd'hui, le prix d'une tonne de CO₂ sur le marché des quotas dépasse rarement les 5 euros. C'est insuffisant, à nos yeux, pour agir sur le secteur aérien.

Nous recommandons au niveau français, comme l'a fait la FNAUT, de mettre en place une taxe sur l'énergie, donc sur le carburant kérosène, au même titre que sur les autres carburants. Cette demande nous paraît encore plus justifiée depuis la mise en place de la contribution carbone. Le gouvernement a mis en place dans la loi de finance une « composante carbone » dans les taxes énergétiques. On va un peu plus prendre en compte les émissions de CO₂ dans ces taxes. Or, comme le kérosène est exonéré de taxe énergétique, il va être exonéré de contribution carbone. Cela nous semble injustifié, au vu de son impact sur le climat. Nous recommandons donc une mise en place graduelle de la TICPE sur le kérosène. Parce qu'on comprend bien qu'on ne peut pas taxer du jour au lendemain à taux plein le carburant. Une augmentation sur cinq ans, par exemple, aurait l'effet d'augmenter le prix d'un billet d'avion d'environ 15 euros sur une liaison métropolitaine, et de réduire les émissions de 20 % du secteur. Cette réduction serait importante mais nécessaire pour atteindre nos objectifs 2020 d'une baisse de 20 %. A la fin du mandat du gouvernement, on sera déjà en 2017, et on ne sait pas quel chemin on aura parcouru d'ici là.



Gilles Laurent
membre du bureau
de la FNAUT

Robert Viennet : Merci. Je précise que vous devriez rappeler à notre ministre du budget que l'Allemagne a des taux de TVA différenciés, parce qu'il a affirmé le contraire à l'Assemblée Nationale. Gilles Laurent, pouvez-vous nous dire ce que la FNAUT attend d'une fiscalité environnementale ?

Gilles Laurent : Selon la FNAUT, la fiscalité devrait remplir 4 objectifs. Déjà, au départ, avoir une égalité de traitement pour la fiscalité de base. Par exemple, pour quelle raison la taxe foncière est-elle payée par les réseaux ferroviaires et le réseau fluvial, mais pas par les routes, et est payé à tarif réduit par les aéroports ? Pour quelle raison le kérosène, on l'a déjà dit, est-il le seul carburant exonéré de taxes ? Il y a également plein d'exonérations catégorielles.

La fiscalité doit aussi payer les dépenses nécessaires de chaque système de transport. Il est généralement facile de connaître les dépenses des transports publics. On n'arrête pas de nous en parler en nous disant que c'est toujours trop cher. On connaît aussi les dépenses du réseau ferroviaire. On a par contre beaucoup plus de mal à connaître les dépenses du réseau routier, du fait de la multiplicité des maîtres d'ouvrage et des financeurs. Tout le monde met la main à la poche : les communes, les départements, l'Etat, ... C'est très surprenant. Par exemple, certaines portions de départementales sont des 2x2 voies. On y roule aussi bien que sur des autoroutes. Même l'accès au tunnel international du Mont Blanc a un statut de route départementale dans les derniers kilomètres qui précèdent le tunnel.

Ensuite, il faudrait que la fiscalité serve à payer les coûts externes des différents modes de transport. Cela n'est le cas aujourd'hui pour aucun d'entre eux. A l'exception sans doute de la marche et du vélo. Toutes ces nuisances sont donc supportées par les autres : la pollution, les effets sur la santé, les encombrements, la dégradation des paysages, et aussi, par l'excès d'infrastructure, les accidents et les atteintes à la biodiversité. Chaque fois qu'un hérisson est écrasé sur la route, c'est une atteinte à la biodiversité qui n'est payée par personne.

Au-delà de ces trois critères fondamentaux s'en ajoute un quatrième. L'Etat a le droit d'avoir une politique industrielle et le droit d'avoir une politique des transports. Et donc, au-delà du coût égal de chaque transport, il doit favoriser celui qu'il préférerait privilégier. La France a un déficit du commerce extérieur chaque année et importe massivement son pétrole. Elle a tout intérêt à avoir une politique fiscale incitative vers les modes vertueux qui gaspillent le moins d'énergie et d'espace.

Ces quatre paramètres devraient être pris en compte dans une fiscalité digne de ce nom afin d'égaliser les conditions de concurrence entre les différents modes de transport. C'est loin d'être le cas aujourd'hui. Le principe de pollueur-payeur n'est pas appliqué. Une telle fiscalité modifierait les comportements et apporterait des ressources nouvelles à l'Etat.

On a déjà parlé de l'avion. Si on pouvait taxer le kérosène, ce qui serait tout à fait possible en vols intra-communautaires, son prix doublerait plus ou moins et on aurait des hausses de billet importantes, notamment sur le low cost. On aurait donc un report de clientèle vers le rail. Le prix de l'avion à bas coût serait plus ou moins au niveau du prix du TGV si le kérosène était taxé correctement. Le système aérien bénéficie également d'un tas de financements occultes tel que les subventions publiques aux petits aéroports locaux, généralement de plusieurs dizaines d'euros par passager. Récemment, un conseil général a voulu subventionner une liaison aérienne parallèle à une ligne de TGV qui représentait 200 euros de subventions par passager, alors qu'un TGV faisait la même liaison en parallèle. Même chose pour les investissements et les missions de sécurité/sûreté. On parlait tout à l'heure de la police pour les routes. C'est vrai aussi pour les aéroports : ce genre de mission est assuré par l'Etat.

Prenons maintenant l'exemple de la voiture. Là aussi, le mode routier paye très peu ses coûts externes. Une étude du Conseil général du développement durable a récemment montré qu'en ville la fiscalité routière ne couvre que 12 % des coûts, et 73 % pour l'interurbain. Il y a donc un décalage important parce que les coûts sont beaucoup plus importants en ville. Les amendes sont peu appliquées et sont très rarement payées. De plus, le tarif français est nettement inférieur à la moyenne de l'Union européenne. On est passé de 11 euros à 17 euros, mais la moyenne de l'UE est de 24 euros. Donc, si on voulait bien mettre toutes les amendes qui sont méritées, et les faire payer au juste tarif, on aurait, là aussi, une ressource fiscale intéressante.

On l'a dit tout à l'heure, l'usage de la voiture n'est pas si cher qu'on veut bien le dire, puisqu'effectivement, des études montrent que, compte tenu de la hausse du pouvoir d'achat, la voiture coûte, en gros, deux fois et demi moins cher aujourd'hui qu'en 1970. C'est du à la fois à la hausse des salaires et à la baisse de consommation, et la relative baisse de prix du carburant, quoi qu'on en dise. Les médias nous disent toujours quand l'essence augmente mais jamais quand elle baisse. Aujourd'hui, l'essence est moins chère qu'en 2008 mais les médias ne l'ont jamais dit. Depuis 1999, la fiscalité sur les carburants a baissé. Elle était de l'ordre de 80 % en 1999 et elle est aujourd'hui à 60 ou à 50 %, selon qu'on parle d'essence ou de gazole.

La voiture a aussi bénéficié de nombreuses subventions publiques : la suppression de la vignette, le bonus/malus et la baisse momentanée des carburants

fin 2012. On a eu droit pendant 3 mois, fin 2012, à un super-bonus de réduction sur l'essence qui a coûté 500 millions d'euros à l'Etat, pour rien.

Enfin, on a souvent l'idée reçue que le budget voiture grève de plus en plus le budget des ménages. Entre 1989 et 2009, en l'espace de 20 ans, les dépenses de voiture, aussi bien de carburant que de budget automobile dans leur ensemble, ont diminué. Ils sont passés en gros de 14 % à 10 % sur le budget automobile des ménages entre 1989 et 2009.

Robert Viennet : Merci Gilles Laurent. Maintenant, Barbara Dalibard, vous allez nous parler de deux choses : la complémentarité entre l'avion et le TGV, mais aussi entre les autres modes de transport et le TGV. On peut parler de l'autocar aussi, et de la sensibilité des voyageurs au prix du billet. Enfin vous pourrez peut-être nous dire si vos tarifs sont si opaques qu'on l'a dit à la précédente table ronde.

Barbara Dalibard : Le contexte a été décrit avec beaucoup d'éléments tout à fait pertinents. L'objectif que nous nous fixons à la SNCF, est de faire venir l'ensemble des usagers des transports vers le transport collectif. Le train en particulier pour des raisons écologiques sur lesquelles je vais revenir, mais plus largement le transport collectif. Y compris le transport routier qui, d'un point de vue écologique, est certainement plus efficace que l'utilisation, par une personne seule, de sa voiture.

On connaît effectivement la part du transport dans les émissions de CO₂. Le transport ferroviaire, qui représente à peu près 11 % des transports de personnes, ne représente que 1,4 % des émissions de CO₂. Cet avantage écologique que nous avons doit être valorisé par tous les moyens possibles.

Je ne reviendrai pas sur les aspects de fiscalité, sauf peut-être en sous-jacent. Le problème est évident et la SNCF se doit d'informer ses clients sur l'avantage de l'utilisation du train en termes de bilan carbone. La SNCF essaie de le faire sur internet avec les éco-comparateurs comme celui que voyages-sncf.com a lancé : Mytripset. Elle indique également le bilan carbone sur les billets, en particulier sur internet, pour être capable de donner à nos clients la bonne information.

Cela ne veut pas dire que l'on n'a pas aussi des efforts à faire sur le plan écologique. Même si on consomme peu, on consomme quand même. L'un de mes objectifs fondamentaux est d'arriver à diminuer la consommation du TGV, pour lequel le coût de l'énergie est tout de même important.

Plusieurs actions ont été menées dans ce domaine. Par exemple, j'ai décidé de faire équiper toute la flotte de TGV de compteurs énergétiques, qui permettent d'avoir une conduite éco-mobilité de la part de nos conducteurs, à l'instar de ce qu'on peut avoir dans le domaine de la voiture. Cela permet de réduire les consommations d'énergie de 20 à 30 %.



Barbara Dalibard
directrice générale
de SNCF-Voyages

Nous travaillons également avec Alstom sur un TGV du futur qui pourrait être plus écologique, en améliorant notamment la climatisation. On a souvent des clients – la FNAUT nous le dit aussi – qui se plaignent d'avoir trop froid/trop chaud dans les TGV. Comment arriver à réguler toutes ces températures demandées alors que c'est le domaine où l'on œuvre le plus pour être plus écologique.

J'aimerais aussi revenir sur un point qu'il faut souligner. Le bilan carbone n'est pas tout à fait valorisé dans les constructions d'infrastructures. On parle beaucoup des coûts d'infrastructure de TGV et des nouvelles lignes à grande vitesse qui, d'un point de vue économique ont des problèmes de rentabilité. Du point de vue écologique, qui est insuffisamment pris en compte, il est vertueux de faire ces investissements pour les générations futures, pour limiter à 2°C les augmentations de température. La LGV Rhin/Rhône a un bilan écologique positif au bout de 12 ans. Or les investissements correspondants sont de plusieurs milliards. Si l'on était capable de valoriser ces économies de carbone, on regarderait différemment le coût des lignes à grande vitesse qui fait tant parler.

Sur l'aspect multimodal, notre objectif est de faire venir les gens vers le train. Quand vous regardez la consommation carbone d'un utilisateur du TGV, la moitié de cette consommation se fait à l'arrivée en gare. On voit donc bien l'intérêt de développer « la SNCF porte-à-porte » qui permet d'avoir un transport sans couture. Le niveau de qualité doit être équivalent à celui de la voiture. On ne le dit jamais assez : les gens aiment leur voiture surtout parce qu'elle part de chez eux et qu'elle arrive à l'endroit où ils veulent aller. On se doit d'apporter ce type de service. Notre travail autour du covoiturage ou du bus plus train plus navette, qui permettent d'aller au ski sans prendre sa voiture, contribue à l'amélioration de l'expérience du client, mais aussi du bilan carbone.

Je vais prendre l'exemple de l'aérien. Chacun sa zone de pertinence : il est clair qu'on ne va pas aller à Singapour en train. On a cependant beaucoup travaillé avec les compagnies aériennes pour développer l'offre TGV Air, qui a une croissance forte de plus de 20 %, même 40 % en 2012. Elle permet aux compagnies aériennes d'utiliser les hubs et de faire effectuer par TGV les derniers kilomètres sans couture. C'est à la fois pertinent pour l'économie de ces compagnies aériennes, pertinent sur le bilan de CO₂ et cela apporte de la valeur à l'ensemble des acteurs.



Philippe Ayoun
directeur des études statistiques
et prospective à la DGAC

Je reviens sur le coût de l'infrastructure qui impacte le modèle économique de TGV et sa tarification qui fait tellement parler. Moi, l'infrastructure, je la paye au kilomètre : plus je vais loin, plus je paye. Dans le domaine aérien, je paye les infrastructures des aéroports, mais le ciel, sauf si vous me dites le contraire, est à peu près gratuit. Les transporteurs ferroviaires ont un désavantage majeur dès lors qu'ils opèrent sur de la longue distance. La tarification de l'infrastructure impacte nos prix de façon extrêmement importante.

J'aborde très rapidement la question de la billettique. Les nouvelles technologies facilitent la vie des consommateurs et sont positives sur un plan écologique en évitant de consommer du papier sur la politique de prix.

Je reviens sur un certain nombre de critiques qui ont été formulées. Globalement, il y a de la redistribution sociale dans le train, y compris dans le TGV. Les éléments qui ont été cités par l'expert de la table-ronde précédente sont absolument vrais pour nous. L'abonné du quotidien en TGV va payer 6 centimes d'euros le kilomètre alors que la moyenne observée les études présentées par la FNAUT est deux fois plus élevée. Aujourd'hui, les tarifs famille nombreuse, les tarifs congés payés,... contribuent à faire jouer à la SNCF le rôle social qu'elle doit jouer.

On travaille beaucoup sur l'orientation de la demande. Ce n'est pas de la fiscalité, c'est du yield management, sans doute décrié par un certain nombre de nos consommateurs. Par exemple, le yield management le vendredi soir pousse les clients à se répartir entre 15h et 19h plutôt que tous réserver à 17h. Ce système permet de faire circuler le plus de trains possible, améliore l'utilisation du ferroviaire et de l'infrastructure, et globalement, permet de descendre les prix. Donc quand on parle de transparence des prix, il faut intégrer ces éléments qui permettent de descendre fortement les paniers moyens, avec des politiques incitatives qui permettent une meilleure utilisation de l'infrastructure.

Dernier point, on dit que la SNCF ne tient pas compte de la distance. Je rappelle que nos prix sont strictement croissants et vus chaque année par le ministre en fonction de la distance. Cela ne veut pas dire qu'ils sont proportionnels à la distance. Et pour cause, nous sommes en concurrence avec le low cost aérien dont la structure de coûts présente des avantages qui ont été précités. Mon tarif Paris-Brest est déterminé par Easyjet ou d'autres compagnies qui proposent la même relation. Je dois donc prendre en compte dans un modèle concurrentiel ces éléments-là.

Robert Viennet : Merci Barbara Dalibard. On va passer au mauvais élève de la classe environnementale ? Monsieur Ayoun, parlez-nous du transport aérien et des commentaires sur le kérosène qui n'est pas taxé.

Philippe Ayoun : Oh non, je ne me considère pas du tout comme le mauvais élève. Il n'y a plus du tout de notion aujourd'hui de guerre entre les transports. J'ai été pendant huit ans Chef Economiste de Réseau Ferré de France (RFF). Je suis depuis 6 ans Chef Economiste de la DGAC, et je me suis également occupé de questions environnementales. Je suis parfaitement à l'aise et je vais vous expliquer pourquoi il n'y a pas, à mon avis, de problème particulier.

Première chose, comme l'a souligné Barbara Dalibard, aujourd'hui chaque mode de transport est dans son domaine de pertinence. Ce n'était peut-être pas le cas il y a 20 ou 30 ans. Le transport aérien intérieur diminue en valeur absolue. On est à moins d'un million de voyageurs aujourd'hui. Il diminue considérablement en valeur relative, c'était 40 % du nombre de passagers en 1986. Aujourd'hui on est autour de 15 à 16 % de la proportion du nombre de passagers.

Que s'est-il passé ? Tout simplement, le TGV a pris sa place de façon tout à fait naturelle, sur Paris-Londres, Bordeaux,... Sans qu'il soit besoin de politique de taxation ou autre.

Aujourd'hui, il n'y a plus de notion de très forte concurrence frontale, sauf peut-être sur quelques liaisons en marge. L'essentiel des transports aériens concerne le transport international et le TGV a pris sa place dans son domaine de pertinence.

Deuxièmement, le transport aérien paye la totalité de ses coûts. Je tiens à le dire parce que j'ai entendu des choses qui m'ont un peu étonné. Et c'est peut-être le seul mode de transport qui paye la totalité de ses coûts directs. Ce n'est pas le cas de la route, par exemple. Effectivement, il y a quelques subventions comme la continuité territoriale vers la Corse ou quelques petits aéroports. Si on fait la somme de toutes les aides publiques, on est autour de la centaine de millions d'euros. Dans les modes ferroviaire ou routier, on est sur des ordres de grandeur très différents. Je ne le conteste pas et ces subventions sont justifiées, mais je rappelle simplement que le transport aérien dispose de très peu de concours public. Enfin cette année, le rapport d'évaluation de la Commission des comptes des transports de la Nation montre que le transport aérien couvre ses coûts externes, à quasiment 100 %.

Certes il y a des coûts, il y a des coûts CO2, il y a des coûts de bruit, mais en face il y a des prélèvements. Deux rapports de la Commission des comptes des transports de la Nation, un il y a 3 ans, un autre cette année, montrent que les coûts de bruit sont intégralement couverts par la TNSA. On pourra en parler. Ce n'est pas la peine de hocher la tête, regardez simplement le rapport. Le transport aérien subit également

un grand nombre de fiscalités et un grand nombre de taxes. Quelqu'un a dit que la police était gratuite pour le transport aérien, alors que les coûts de sûreté sont intégralement payés par les usagers au travers de la taxe des aéroports. Ce qui n'est pas le cas dans beaucoup d'autres activités humaines ou économiques.

Les coûts du bruit sont couverts par le transport aérien, alors que ce n'est pas le cas de la route ou du ferroviaire, sauf si on me dit le contraire. Par ailleurs, le transport aérien subit des prélèvements qui n'ont absolument rien à voir avec son objet, comme la taxe de solidarité qui finance des programmes de santé en Afrique. On est très contents d'y contribuer mais pourquoi ne sollicite-t-on que les passagers aériens ? Les passagers du ferroviaire ou d'autres activités économiques pourraient aussi contribuer à cette taxe de solidarité.

Contrairement à ce qui a été dit, il y a bien TVA sur les billets d'avion pour le domestique. On subit comme tous les autres modes de transport l'augmentation du taux et on la regrette comme vous tous.

Je n'éluide pas la question de la taxe sur le kérosène qui est une question classique posée depuis très longtemps. Les règles internationales de la Convention de Chicago interdisent de taxer le kérosène sur le transport international sauf accord mutuel des deux pays de départ et d'arrivée. Ce serait donc possible s'il y avait un accord mutuel mais aujourd'hui ce n'est pas réaliste. Même au niveau européen il faudrait un accord de tous les pays, donc c'est peu probable.

On pourrait se dire qu'on pourrait le faire unilatéralement. Nous, nous pensons – vous ne serez pas surpris – que ce serait une mauvaise idée. Je vais essayer de vous convaincre qu'il ne faut pas le faire.

D'abord, pour une raison économique générale. On est déjà dans un mode qui couvre ses coûts, beaucoup plus que les autres modes de transport. On accroîtrait donc encore le déséquilibre et on aurait là des problèmes de compétitivité. Le transport aérien est dans un monde complètement concurrentiel.

L'un des premiers effets pervers serait l'accès du hub. Un Toulousain qui veut aller à New York ou à Tokyo n'a pas de ligne directe aujourd'hui. Il doit donc passer par ce qu'on appelle une plateforme de correspondance, un hub. Certains d'entre eux passent par Paris, d'autres par Francfort, Londres,... Si un signal prix défavorise le transport aérien vers Paris mais encourage les clients à prendre un transport aérien non taxé vers Francfort, vous auriez tout autant de CO₂, voire plus, mais vous feriez moins travailler l'industrie française. Vous risquez la perte de beaucoup d'emplois et le résultat serait complètement nul, ou plutôt négatif à tous points de vue.

Un autre effet pervers. Les compagnies low cost sont souvent basées dans d'autres pays que la France : l'Angleterre, l'Allemagne,... Elles disposent d'un bon

réseau et pourraient tout simplement faire du tankering. Cela consiste à charger du carburant à l'étranger et traverser la France sans y prendre de carburant, par un trajet triangulaire, pour éviter de payer des taxes de transport intérieur.

Une telle taxe sur le kérosène aurait pour effet principal de rendre la France extrêmement anti-compétitive par rapport au pavillon étranger. Nous pensons donc que pour toutes ces raisons, c'est une mauvaise idée.

Ce que Madame Dalibard a dit sur le transport ferroviaire est très intéressant. Elle a parlé des efforts d'économies d'énergie. Le transport aérien n'a pas besoin de taxes pour faire des efforts. Aujourd'hui, le carburant représente 30 à 40 % des coûts et la priorité des priorités de toutes les compagnies aériennes est de moderniser les flottes pour optimiser la consommation d'énergie. Nous faisons également un calculateur de CO₂ pour évaluer très précisément les émissions de CO₂ de l'aviation. On réduit de presque 2 % par an la consommation énergétique par passager.kilomètre. Pour donner un ordre de grandeur, aujourd'hui les avions modernes consomment à peu près 3 litres pour 100 passagers-kilomètres. Il y a des efforts de productivité tout à fait importants parce que c'est l'intérêt économique évident du secteur.

En conclusion, si vous voulez optimiser les transports et faire en sorte que les transports du quotidien fonctionnent mieux, ce n'est probablement pas en taxant plus l'avion que vous arrangerez les choses. Cela apporterait plus d'inconvénients que d'avantages. En revanche, il peut y avoir des recherches de solutions qui bénéficient à tous.

Madame Dalibard a parlé de complémentarité modale. C'est un phénomène qu'on suit également en étroite liaison avec la SNCF. On fait des enquêtes tous les trois ans et on va en refaire une cette année sur le nombre de passagers multimodaux. L'enquête de 2011 en liaison avec la SNCF sur Saint Exupéry et surtout CDG Roissy a montré que pas moins de 3 millions de passagers faisaient des trajets multimodaux TGV-avion. Le chiffre 2014 risque d'être encore plus élevé. Le potentiel de développement est considérable car la plupart des passagers qui font du TGV-avion sont des passagers français. Les passagers étrangers n'ont probablement pas la bonne connaissance de l'outil. Donc tout ce qui va dans le sens de l'intégration tarifaire pourrait probablement augmenter ces chiffres.

Enfin, l'amélioration du transport du quotidien concerne aussi l'accès aux aéroports. Le transport aérien s'est démocratisé. Plus de 60 % de la population aujourd'hui a déjà pris l'avion, donc est concernée par l'accès aux aéroports. Les touristes qui viennent en France sont aussi intéressés par un bon accès aux aéroports. Il est donc urgent d'améliorer ce maillon faible de la chaîne de transports multimodale. Cela bénéficierait à la fois aux usagers du quotidien et aux passagers aériens.



Stéphane Levesque
directeur de l'Union Routière
de France

Robert Viennet : Merci Philippe Ayoun. La parole est à Stéphane Levesque. Tout à l'heure, je parlais de « mauvais élève ». Je ne sais pas si la voiture est le mauvais élève, mais en tout cas c'est le mode de transport le plus utilisé. Nous sommes donc tous des mauvais élèves dans ce cas-là. Parlez-nous un peu, justement, de la fiscalité automobile et dites-nous si la voiture paye ses coûts.

Stéphane Levesque : Je représente l'Union Routière de France, qui représente elle-même l'ensemble des acteurs de la filière route. C'est-à-dire à la fois ceux qui construisent, conçoivent et entretiennent les infrastructures du secteur privé, le monde de l'automobile (construction, entretien, réparations), également les services de transport, les entreprises d'autocar mais également de camions, et enfin les usagers au travers de certaines associations comme l'Automobile Club.

La route en trois chiffres. La route en France, c'est de 2 300 000 emplois, soit près de 10 % de l'emploi en France. C'est également 14 % du PIB et 13,5 % de la consommation des ménages. C'est donc un domaine très important.

Notre union rassemble du transport routier, à la fois marchandises et voyageurs, mais également du transport individuel. Je n'opposerais donc pas les modes et encore moins la voiture individuelle. Le transport routier de voyageurs, aujourd'hui, représente 33 % des transports terrestres : de l'autobus à l'autocar. Cela a été rappelé au cours de la première table ronde. La route a donc déjà une contribution importante au transport collectif.

De toute façon, le propos n'est pas d'améliorer les parts de marché de la route. On est plutôt dans les recherches de complémentarité et en tenant compte de l'évolution des usages et du comportement vis-à-vis de l'automobile.

Pour répondre à la question : « est-ce que la voiture paye ses coûts ? », c'est un vaste débat. Des données publiques existent. L'Union routière publie chaque année depuis 1962 un document qui s'appelle « Faits et Chiffres ». Ce document a bien évolué au cours du temps. Au début, il était uniquement routier, maintenant il embrasse l'ensemble des modes de transport et se veut être un document de référence. Ce ne sont pas les chiffres du lobby routier : c'est la reprise de données publiques, au niveau français comme au niveau communautaire, notamment en matière de fiscalité, puisque c'était

le sens de votre question. Aujourd'hui le produit de la fiscalité spécifique automobile et routière, c'est 37 milliards d'euros.

Ce sont principalement des recettes liées à l'usage de l'automobile, et très peu à la possession. Sur ce chiffre, 75 % de ces recettes proviennent essentiellement des accises sur le carburant : la TICPE, ex-TIPP, plus la TVA correspondante.

Cela pose un problème car une nomenclature a été définie au niveau communautaire, mais les accises sur les carburants ne figurent pas au titre de la fiscalité écologique et environnementale. Il y a 3 ou 4 ans, la Cour des Comptes avait fait un comparatif sur la fiscalité France-Allemagne. Elle s'est notamment intéressée à la fiscalité écologique et environnementale et a mis en avant certaines incohérences. Le versement transport apparaît dans la fiscalité écologique et environnementale alors qu'il n'y a pas l'équivalent en Allemagne. Par contre la fiscalité des accises sur le carburant n'y figure pas parce qu'il y a une nomenclature européenne.

Il faut donc prendre les chiffres et les analyser en ayant les bonnes grilles d'analyse. Les 37 milliards d'euros de recette fiscale, liés à la fiscalité spécifique routière automobile, doivent être mis en regard avec les dépenses de 18 milliards d'euros des administrations centrales et locales pour la route. Ce sont des chiffres de 2012 qui sont publics. On retrouve toutes ces données à la direction générale des finances publiques et au Ministère du Développement Durable, notamment au travers de l'excellent Rapport des comptes transport de la Nation. On ne peut donc pas dire que la route ne paye rien ; après, on peut débattre.

Effectivement, il y a un problème de cohérence sur la fiscalité. Les pouvoirs publics, quelles que soient les majorités politiques, ont envoyé des messages contradictoires au consommateur. Le bonus/malus en fait partie puisqu'on a encouragé l'acquisition de véhicules diesel. Aujourd'hui, la problématique est surtout orientée sur le CO2 alors que les normes environnementales, les normes euro, que ce soit pour les voitures ou pour les poids lourds, s'orientent sur les polluants locaux, c'est-à-dire à la sortie du pot d'échappement : les NOx, les particules, les hydrocarbures par exemple. L'industrie automobile européenne a donc répondu à ces normes et a développé des standards.

Je vais peut-être choquer, mais le CO2 n'est pas un gaz polluant au sens strict, c'est un gaz naturel indispensable à la vie, mais l'excès de CO2 est problématique. Il y a 7 ans, EDF avait lancé une campagne de communication intitulée « pour un monde sans CO2 ». Au bout d'une semaine, ils l'ont modifié, puisqu'un certain nombre de professeurs d'université avaient alerté EDF sur le caractère vital du CO2. Le CO2 est strictement proportionnel à la consommation.



Selon les chiffres 2012 de l'INSEE, le budget de l'automobile représente 142 milliards d'euros dont 95 milliards sont consacrés à l'utilisation du véhicule : les carburants et l'entretien.

On peut raisonner également en termes de dépenses des ménages. Toujours dans les données de l'INSEE, le poste transport global, individuel ou collectif, représente 15 % de la consommation finale des ménages. Ce chiffre est assez stable sur les 12 à 15 dernières années. Si on regarde plus en détails, le transport individuel, représente de l'ordre de 5 200 euros par ménage. Le transport collectif est à 900 euros.

On retrouve ces données d'une manière cohérente dans les publications de l'Automobile Club, qui sort chaque année le budget de l'automobiliste, en faisant des distinctions selon le type de motorisation des véhicules, et avec des hypothèses de distance. Ils sont sur des montants légèrement supérieurs mais on retrouve le même ordre de grandeur.

Il y a trois piliers dans la fiscalité automobile et routière, qui est définie au niveau communautaire. En premier, l'acquisition et/ou de la détention du véhicule ; en deuxième, les carburants ; et en troisième, l'usage des infrastructures. Selon les pays européens, ces leviers fiscaux ont été utilisés de différentes façons.

Je rejoins la représentante du Réseau Action Climat. L'URF s'est étonnée que, dans le cadre du débat national sur la transition énergétique, les thématiques de mobilité soient quasiment absentes. Deux réunions d'un groupe technique ont été consacrées à ces questions. La mobilité est certainement un levier de la transition énergétique, donc le transport et la mobilité doivent être traités dans le cadre de ces problématiques.

Le débat est ouvert sur la fiscalité du diesel. Au niveau communautaire, le texte qui définit

les principes de fiscalité sur les produits énergétiques définit les accises a minima. La Commission a fait une proposition qui fait l'unanimité. Les accises carburant doivent répondre à deux critères : la puissance énergétique du produit, et le facteur d'émission de CO₂ de chacun des produits. Ce projet de directive est aujourd'hui bloqué à Bruxelles par le Conseil des Ministres. Il finira peut-être par sortir. Déjà sur le principe, cela nous paraît plutôt intelligent d'avoir défini ces critères.

En conclusion, il faut chercher à trouver les bonnes articulations puisque les constructeurs, qu'ils soient français, européens ou internationaux, peuvent apporter des réponses avec des véhicules consommant moins. L'impact va être fort puisque le poste carburant est un des plus importants dans l'usage du véhicule. On voit d'ailleurs que les comportements évoluent avec l'éco-conduite, le développement du covoiturage et les différentes formes d'autopartage.

Pour nous, l'enjeu est plutôt dans la recherche d'une meilleure complémentarité avec les différents modes de transport, notamment sur des pôles d'échange qui puissent accueillir les véhicules individuels et les véhicules de transport collectif routier. En zone périurbaine, des infrastructures existent pour permettre le rabattement des lignes d'autocar sur des grands pôles. Le coût des aménagements pour la puissance publique est relativement faible. De plus, si cela ne marche pas, on peut revenir en arrière, et les conséquences en termes budgétaires sont également réduites.

Donc la route a des éléments de réponse en termes de progrès sur les véhicules et en termes de pratiques et d'usages, en harmonisation avec les autres modes.

Robert Viennet : Merci Monsieur Levesque. A présent, quelques minutes pour les questions de la salle.

Question n°1 : Je voudrais demander une précision à Monsieur Ayoun. Vous avez évoqué les subventions aux transports aériens avec un chiffre relativement faible. Incluez-vous dans ce chiffre les subventions que versent les collectivités aux compagnies low cost ? Je pense notamment aux départements.

Philippe Ayoun : C'est un sujet très sensible en ce moment. Il y a un débat sur les aides d'Etat aux compagnies et aux aéroports, donc c'est des sujets que nous regardons de près. La Commission européenne souhaite la suppression des aides à l'exploitation et une réduction des aides à l'investissement. J'ai posé la question à mon collègue en charge des aéroports pour avoir l'ordre de grandeur. Il semblerait que l'ordre de grandeur serait de quelques dizaines de millions d'euros par an pour toute la France. Il y a aussi des contrats d'aide marketing dont on n'a pas forcément tous les détails.

Ça peut paraître beaucoup mais il faut les comparer avec la subvention pour le TGV Est ou je-ne-sais-quoi d'autre. On parle de la totalité des aides qui bénéficient aux aéroports et aux compagnies. Il faut les rendre plus transparentes et on s'en préoccupe. Il y a aussi des aides aux lignes aériennes elles-mêmes qui sont parfaitement encadrées et réglementées. C'est ce que l'on appelle les OSP.

A l'intérieur du continent, le budget se régule de plus en plus, pour d'excellentes raisons de coûts comparés qui ont été déjà données. On est plutôt sur de l'ordre de 15 millions d'euros. Enfin le gros paquet concerne les liaisons avec la Corse où on est sur quelques dizaines de millions d'euros. Ces subventions sont payées par la collectivité Corse. Je crois qu'en disant cela, j'ai été à peu près transparent sur le sujet.

Question n°2 : Une autre précision demandée à Monsieur Ayoun. Vous avez cité le chiffre de 17 % pour qualifier le transport aérien intérieur par rapport à l'ensemble. Cela veut donc dire que les atterrissages ou les décollages à partir d'aéroports français sont pour 17 % des vols intérieurs ?

Philippe Ayoun : Ils sont comptés une fois. Je parle en flux, simplement en nombre de passagers qui partent ou qui arrivent en France. C'est à peu près 140 millions de passagers. Et dans les 140 millions de passagers, il y en a un petit peu moins de 20 millions pour le transport domestique.

Question n°3 : Une remarque concernant Madame Dalibard. Je trouve particulièrement symptomatique qu'elle n'ait pas parlé des trains Intercités parce qu'il y a du boulot pour ramener la clientèle.

Barbara Dalibard : Il se trouve que les trains Intercités ne font pas partie de mes responsabilités directes. Ce que j'ai dit sur le TGV est aussi vrai sur Intercités, en particulier en termes de politique commerciale. On est tout à fait cohérent entre les deux modes, mais les trains Intercités font l'objet d'un contrat avec l'Etat.

Question n°4 : Je voulais revenir sur le diesel. On a l'air de dire que c'est un mauvais élève. Si le diesel bénéficie d'une fiscalité inférieure, c'est qu'il y a une raison. Le diesel contribue moins à l'effet de serre. Donc si vous défendez le climat, il faudrait défendre le diesel. Par exemple, si toute la flotte de l'Angleterre était au diesel, ils consommeraient moins de carburant et donc ils émettraient moins. Le diesel moins taxé se justifie, et donc faire payer moins cher les accises est un bonus au même titre que de faire payer moins cher certaines voitures. Les particules fines, c'est autre chose. Le diesel moderne, depuis 2011, n'en produit plus. Peut-être que l'Union routière de France pourra le dire. Personne ne l'a contesté parce qu'il n'y a pas de chiffres disant que le diesel émet encore des particules fines. Tous les constructeurs, tous les fabricants de filtres à particules disent que leurs filtres sont à presque 100 %. Personne ne le conteste ! (cris de protestation). Donnez-moi les chiffres !

Lorelei Limousin : Le diesel émet en effet émet moins de CO2 par kilomètre parcouru. En revanche, les accises énergétiques sont basées sur les litres de carburant. Un litre de carburant diesel contient plus d'énergie donc plus de CO2 qu'un litre d'essence. A ce titre-là, ça ne me paraît pas injustifié de dire que l'on doit taxer plus le diesel que l'essence, étant donné qu'on taxe au litre. De plus, en termes de grammage CO2 par kilomètre, les véhicules essence sont de plus en plus performants et se rapprochent des véhicules diesel. On a des normes européennes assez fortes et donc l'avantage du véhicule diesel se perd un peu avec le temps. Après, les particules fines, c'est un autre débat.

Guillaume Sainteny : Ce qui me frappe dans ce débat depuis le début, c'est qu'on est très axé sur le CO2. Plusieurs intervenants se sont positionnés par rapport à l'environnement et à chaque fois ils n'ont parlé que du CO2. Evidemment, le RAC représente ici les ONG et fait un très bon travail sur ce sujet. Mais il y a aussi les impacts sur la biodiversité, sur l'eau, sur la santé, sur les autres polluants de l'air,...

Aucun mode de transport n'est parfait : chaque mode a des avantages et des inconvénients par rapport à l'environnement. La SNCF a de très gros avantages en matière de CO2, mais a des inconvénients évidents en matière de paysages et de biodiversité. L'aé-

rien, c'est exactement l'inverse. Il cause des problèmes importants en matière de CO2 mais en revanche il a une surface au sol qui est faible. L'aérien n'a pas d'impact majeur sur la biodiversité, à moins de s'implanter dans des endroits sensibles. En ce moment, deux aéroports en construction en France sont dans des endroits sensibles. Parfois ce sont des extensions d'aéroport qui se font de manière problématique. La route cumule les deux types d'inconvénients : à la fois le CO2 et la biodiversité et le paysage. Dans le calcul d'externalités, il faut bien regarder quelles sont celles qui sont prises en compte.

Pourquoi est-ce qu'on parle tellement du CO2 aujourd'hui ? C'est parce qu'on sait le mesurer. Mais il y a beaucoup plus de gens qui meurent chaque année en France des particules fines que du CO2. Il y a zéro personnes qui meurent du CO2, et il y en a 35 000 qui meurent des particules fines.

Question n°5 : Dans la facture qui est présentée par les opérateurs ferroviaires – j'ai bien dit « les » – aux Conseils Régionaux, auxquels nous participons par le biais des Comités de lignes ou de toute autre instance, il y a une forme de racket dont personne n'a parlé ici. Il nous est en permanence proposé, voire imposé, et il met en péril les conventions à un point tel que nous, dans notre région, nous avons boycotté l'opération de signature cette année. Ce racket, c'est le toucher de gare, la mise à quai, et la politique d'arrêt. C'est complètement inconvenant. Les régions, les associations d'usagers régionales,

partisanes du TER et des TET, ne supportent plus cette façon de faire, ce racket qui nous est imposé par les deux opérateurs ferroviaires uniques : SNCF et RFF (applaudissements).

Barbara Dalibard : « Gares et Connexions » est une activité régulée. C'est une activité d'infrastructures comme celle des aéroports. Les tarifs de toucher de gare sont proposés par « Gares et Connexions », validés par l'autorité de régularisation, l'ARAF, après maintes discussions avec nos Ministres de tutelle. Moi même, pour le TGV, j'ai une croissance importante de ce que j'appelle les péages de gare, c'est-à-dire des touchers de gare. Les collectivités locales sont demandeuses, car ils permettent de financer le renouvellement d'une gare, d'investir pour avoir des vraies plateformes multimodales.

Alors on peut effectivement avoir des avis différents. Si je prends la ligne TGV Rhin-Rhône, quelquefois je m'interroge sur la taille de certaines gares et donc le coût de ces gares par rapport au trafic qu'elles supportent. Il faut qu'on soit tous raisonnables pour adapter les infrastructures au trafic et non les surdimensionner. Néanmoins, cela rappelle une réalité économique : la gare a naturellement un coût qui est facturé au transporteur, TGV, TER, TET, quel qu'il soit. C'est exactement l'équivalent de l'aéroport.

Robert Viennet : Merci. Nous allons nous arrêter là. Monsieur Guimbaud va conclure cette journée.

Conclusion du colloque



Thierry Guimbaud
directeur des Services de Transport
à la DGITM

Monsieur le Président, Mesdames et Messieurs les élus, Mesdames, Messieurs,

Le ministre ne pouvait malheureusement pas se rendre disponible aujourd'hui pour clore vos travaux en raison des contraintes de son agenda. Il m'a demandé de le représenter personnellement pour vous témoigner de tout l'intérêt qu'il porte – lui et naturellement, à travers moi, l'ensemble de ses services – aux réflexions engagées par la FNAUT dans le cadre du colloque qui vous a réunis, tout au long de la journée.

La nouvelle année me donne tout d'abord l'occasion de vous transmettre les meilleurs vœux du ministre pour 2014. Vœux d'un succès partagé, c'est le sens des souhaits que nous pouvons collectivement formuler alors que plus que jamais, les transports sont au cœur de notre vie économique, ce rouage indispensable au redressement de notre pays. Mais plus fondamentalement, les transports sont au cœur de nos vies tout court.

Dans ce difficile exercice de conception et de mise en œuvre d'une politique des transports adaptée aux enjeux de nos concitoyens, nous avons la chance, Monsieur le Président Jean Sivardière, de pouvoir compter sur le concours de la société civile, toutes ces associations d'usagers regroupées au sein de votre fédération, pour apporter le point de vue d'un acteur incontournable, le client, l'utilisateur des transports publics.

En un temps de formidables défis, où les enjeux de mobilité n'ont jamais été aussi importants, où il est plus que jamais nécessaire d'orienter au mieux les moyens publics, en un temps où il est beaucoup demandé à nos concitoyens, la FNAUT peut porter cette voix éclairée.

Le colloque que vous avez organisé, aujourd'hui, en est une traduction parmi bien d'autres. Par les études que vous réalisez, par les rencontres que vous organisez, par les contributions que vous défendez aux niveaux local comme national, votre fédération sait exprimer plus qu'une opinion, une conviction nourrie à la fois du terrain et de la réflexion.

Pour ne prendre qu'un exemple, récent, j'ai réuni le 3 décembre dernier, à la demande du ministre, le comité de suivi de la convention d'exploitation des trains d'équilibre du territoire (TET), dans le prolongement des réunions qui s'étaient déjà tenues chaque année en 2011 et 2012. La FNAUT y est un partenaire essentiel pour y représenter les intérêts des voyageurs.

En tant qu'autorité organisatrice, l'Etat peut ainsi utilement s'appuyer sur la contribution de la FNAUT pour veiller, notamment, vis-à-vis de l'exploitant à la qualité du service offert aux voyageurs, que ce soit le respect des exigences de régularité ou de confort posées dans la convention ou, par exemple, la réalisation effective de l'offre.

C'est dans cet esprit que les usagers, représentés par leurs associations, ont également toute leur place dans la future gouvernance du groupe public ferroviaire, que le Gouvernement prévoit de créer dans le cadre du projet de loi qui sera prochainement examiné par le Parlement. Si des inquiétudes s'étaient faites jour à ce sujet, autant les dissiper clairement et confirmer la représentation des usagers, à laquelle le Gouvernement est profondément attachée.

J'en viens maintenant plus précisément à l'objet de vos travaux du jour. La tarification des transports est toujours l'objet de vifs débats. Elle est d'une acuité encore plus importante dans le contexte économique et budgétaire actuel.

Ceux qui, comme moi, ont assisté aux rencontres nationales du transport public organisées par le GART et l'UTP à Bordeaux, à la fin du mois de novembre dernier, se souviennent encore des échanges sur la question de la gratuité dans les transports publics.

D'un côté, certaines autorités organisatrices qui voient dans la gratuité le moyen de fortement développer les trafics. De l'autre, des acteurs concernés par l'érosion des taux de couverture des dépenses par les recettes tirées des voyageurs et qui souhaitent inverser la tendance, faute de quoi on risquerait de mettre en péril la soutenabilité de l'exploitation des réseaux.

N'attendez pas de moi une prise de position officielle du Gouvernement dans ce débat, sur une question qui met en jeu la seule responsabilité des autorités organisatrices de transport. L'Etat se veut respectueux du libre exercice des compétences qui sont reconnues aux régions, départements et autorités organisatrices des transports urbains. Il n'a aucunement vocation à s'ingérer dans des choix qui relèvent d'une décision politique, qui s'inscrit nécessairement dans un contexte local.

Si décentralisation il y a eu, c'est bien pour permettre des choix adaptés à chacune situation rencontrée sur le terrain. De ce point de vue, la tarification des transports ne recouvre pas la simple facturation d'un service, comme il pourrait l'être d'un service commercialement rentable, qui ajusterait le prix au coût de production. C'est également un instrument d'une politique publique qui dépasse même le seul domaine des transports, pour embrasser, le cas échéant, d'autres objectifs comme un objectif d'aménagement urbain, de cohésion sociale ou encore de protection de l'environnement.

Chaque collectivité publique doit donc rester libre du choix de sa politique. Libre d'arbitrer, en fonction de ses priorités et de sa situation financière, différemment entre l'effort demandé à l'utilisateur et au contribuable local.

Ce débat sur le prix du transport public ne doit pas faire oublier la question, en amont, du coût de l'offre mise en place. Pour maîtriser l'évolution des dépenses d'exploitation, différentes stratégies peuvent être mises en place. Des recherches financées par le ministère identifient des pistes d'action, qui rejoignent, d'ailleurs, les idées évoquées à Bordeaux : l'optimisation et la hiérarchisation des réseaux, l'amélioration de la productivité des opérateurs, l'amélioration de la fréquentation par une meilleure adaptation à la demande, l'encouragement de l'intermodalité, en particulier dans le cadre de la création des futures autorités organisatrices de la mobilité prévue dans le projet de loi de décentralisation qui vient d'être adopté... Les pistes ne manquent pas.

A ce stade de mon propos, j'aimerais rappeler l'effort financier important que l'Etat consacre à l'accompagnement des politiques de mobilité durable mises en œuvre par les autorités organisatrices de transport (AOT). En contribuant au financement des investissements portés par les AOT, l'Etat ôte un peu du poids de ces projets, qui peuvent peser particulièrement lourd dans leurs budgets et, par conséquent, limiter leurs marges pour financer une offre au service des usagers. Je le souligne devant vous car l'engagement de l'Etat n'a rien d'évident, alors que tout l'esprit de la décentralisation conduirait, au contraire, à ce que les AOT fassent avec leurs seuls moyens. De surcroît dans un contexte où l'Etat est appelé à faire des efforts sans précédent pour rétablir l'équilibre des comptes publics.

Je me limiterai à deux exemples tirés de l'actualité de 2013, en guise de bilan de l'année écoulée, mais qui sont chacun emblématiques.

Le premier est le lancement, en mai dernier, de l'appel à projets « transports collectifs et mobilité durable », doté d'une enveloppe de 450 millions d'euros pour soutenir le développement des infrastructures de transport collectif urbain en province. Près de 120 projets ont été présentés par les AOT. Nous pouvons tous nous féliciter de ce succès, qui démontre la forte attente des collectivités locales. A ce jour, le ministre dispose de l'analyse technique de l'ensemble des dossiers pour pouvoir prendre prochainement une décision.

Mon deuxième exemple en est un peu le symétrique en Ile-de-France, avec la présentation en mars dernier, par le Premier ministre, du « Nouveau Grand Paris ». Avec ce plan désormais cohérent, réaliste et financé, qui regroupe le réseau de transport du Grand Paris Express et le plan de mobilisation porté par la région, le Gouvernement a décidé de s'engager avec les collectivités locales, pour mettre fin à la saturation du réseau, désenclaver les territoires et, en définitive, offrir une offre de transport renouvelée aux Franciliens. Ce sont ainsi 7 milliards d'euros qui seront conjointement mobilisés, dont 3 par l'Etat à travers ses établissements publics, pour améliorer les transports du quotidien sur la période 2013-2017, soit près du triple de la période précédente.

J'en reviens maintenant à une autre idée évoquée dans vos travaux, celle de l'augmentation du coût d'usage de la voiture, pour inciter au report vers les transports collectifs. Je connais, en particulier, le soutien de votre fédération à l'introduction de péages urbains.

Le recours à la fiscalité, comme outil de report modal, s'avère extrêmement sensible. Aucun péage urbain, aucun projet même en perspective, compte tenu des fortes oppositions qui se manifestent. L'augmentation de la fiscalité des carburants, notamment l'alignement du prix du gazole sur celui de l'essence, est également toujours âprement débattue. Dans ce contexte difficile, il faut collectivement se féliciter du progrès que représentent le vote de la « contribution climat énergie » dans le budget 2014 et sa montée en charge progressive prévue dans les années à venir.

Pour autant, il faut bien mesurer tout le travail de pédagogie qui reste encore à faire, ne serait-ce qu'au vu des débats qui entourent la mise en place de l'écotaxe pour les poids lourds. Cette mesure, simple dans son principe, vise à faire contribuer davantage le transport routier à la couverture de ses coûts, en particulier des coûts d'entretien du réseau qu'il utilise. La suspension de l'écotaxe révèle le défaut d'acceptabilité d'une taxe, qui n'a pas été comprise. C'est donc tout l'objet des travaux de la mission d'information parlementaire, dont la présidence vient d'être confiée à M. Jean-Paul Chanteguet, que vous avez entendu ce matin. Il s'agit de refonder, de reconstruire l'écotaxe, en lui redonnant tout son sens.

Je voudrais, à ce propos, insister sur l'idée qu'il convient de se garder de « diaboliser » la voiture et, plus généralement, le transport routier. La vérité nous oblige à devoir nuancer les affirmations et à ne pas rejeter en bloc un mode de transport, qui a toute sa pertinence selon ses modalités d'utilisation ou sa localisation. Il faut passer des vieilles politiques uniquement orientées sur des modes de transport à une politique qui les intègre tous, sans exclusion de principe, de manière cohérente, en fonction des usages et des besoins de déplacement.

C'est toute la philosophie qui a guidé la réflexion de la commission Mobilité 21, présidée par M. Philippe Duron, qui à la suite d'un long travail d'analyse, a rendu son rapport en juin dernier. Une route « à sa juste place ». Oui, la priorité doit aller aux modes de déplacement et de transport alternatifs à la route mais la route est souvent la seule réponse pratique pour la desserte des territoires en milieu peu dense, pour les trajets de courte distance et les trajets terminaux.

Le développement de nouvelles formes de mobilité collective peut, d'ailleurs, aider à mieux inscrire la route dans un fonctionnement optimal du système de transport, par exemple avec les bus ou les autocars à haut niveau de service, le covoiturage, l'autopartage, dont l'essor montre qu'il est tout à fait possible de développer avec succès des services mutualisés à moindre coût pour la collectivité et les utilisateurs.

J'aimerais conclure en remettant en perspective l'enjeu de la tarification dans le choix du transport. Le débat a tendance à se focaliser sur le seul prix alors qu'il n'est au mieux que l'un des déterminants de la décision des usagers.

Il peut y avoir un confort, une souplesse d'usage de la voiture qui, même si elle venait à coûter plus cher ou si, à l'inverse, le prix du transport public était rendu encore plus attractif, au-delà même de l'effort financier déjà consenti par les collectivités publiques, ne dissuaderait pas les automobilistes de renoncer à leur voiture pour gagner les transports collectifs.

De ce point de vue, le transport public souffre, le plus souvent, cruellement d'un manque de fiabilité, qui le pénalise gravement, indépendamment de la comparaison, aussi éclairée soit-elle, des prix entre

modes de transport. L'enjeu est transversal mais il est particulièrement critique en Ile-de-France et dans le transport ferroviaire.

Dans le prolongement des recommandations de la commission Mobilité 21, le Gouvernement a ainsi renversé l'ordre des priorités, en mettant l'accent, pour sa politique d'investissement, sur la remise à niveau et la modernisation des réseaux de transport existants. Priorité à la remise en état des voies ferrées avec une amplification de l'effort de régénération. Priorité à la résorption des grands points noirs du réseau ferroviaire. Priorité aussi au renouvellement du matériel roulant des trains d'équilibre du territoire (TET). La signature d'une première convention de financement pour 510 millions d'euros, assortie d'une option de 100 millions supplémentaires, en est une traduction récente. Ces nouveaux matériels permettront d'offrir au quotidien plus de confort, plus de fiabilité, en un mot, un meilleur service aux voyageurs. C'est la condition première d'un vrai report modal.

L'amélioration du fonctionnement du système ferroviaire est également au cœur de la réforme ferroviaire, dont le projet de loi a été déposé en octobre dernier au Parlement. L'organisation actuelle du système ferroviaire, où les fonctions de gestion de l'infrastructure se trouvent éclatées entre RFF, SNCF Infra et la DCF, se traduit par des dysfonctionnements opérationnels qui nuisent à la qualité de service. Avec la création d'un gestionnaire d'infrastructure de plein exercice, au sein d'un nouveau groupe public ferroviaire, le Gouvernement a l'objectif de construire un service public ferroviaire modernisé, qui fonctionne mieux, qui soit moins coûteux, plus efficace, au profit de tous les usagers.

Les décisions individuelles sur le choix du mode de transport sont parfois même extérieures au seul secteur des transports. L'usage de la voiture, en particulier en zone périurbaine ou rurale, peut relever d'une décision qui répond à une autre priorité, notamment le besoin d'un logement plus grand ou financièrement plus abordable, quitte à s'exposer au risque d'une forte augmentation des prix des carburants, comme on a pu le constater ces dernières années.

Je vous remercie de votre attention en vous renouvelant, avant de vous quitter, tous mes vœux pour 2014.



Actes

A la demande de la FNAUT, Jean-Marie Beauvais, économiste des transports, a déterminé le coût, pour le consommateur, des différents modes de transport de voyageurs, pour les déplacements de proximité et pour les déplacements à plus longue distance.

Dans la perspective de la transition énergétique et écologique, cette étude soulève de nombreuses questions :

- l'automobiliste connaît-il le coût d'usage de son véhicule et celui des transports collectifs ?
- faut-il, pour le rendre plus attractif pour l'automobiliste et le passager aérien, abaisser le prix du transport collectif terrestre, ou étoffer l'offre et améliorer sa qualité ?
- faut-il au contraire chercher à augmenter le coût d'usage de l'automobile et de l'avion en jouant sur la fiscalité pour intégrer les coûts externes à la tarification ?

Ces questions ont été examinées lors de ce colloque qui réunissait des responsables politiques, des professionnels des transports, des économistes et des usagers.