



**Titre à 49 €, pass rail pour les jeunes, gratuité des transports publics,
péages routiers, TICPE et taxe carbone, ... :
Quelle tarification des mobilités pour les décarboner ?**

Avril 2024

Introduction par Jean Coldefy,

Les enjeux

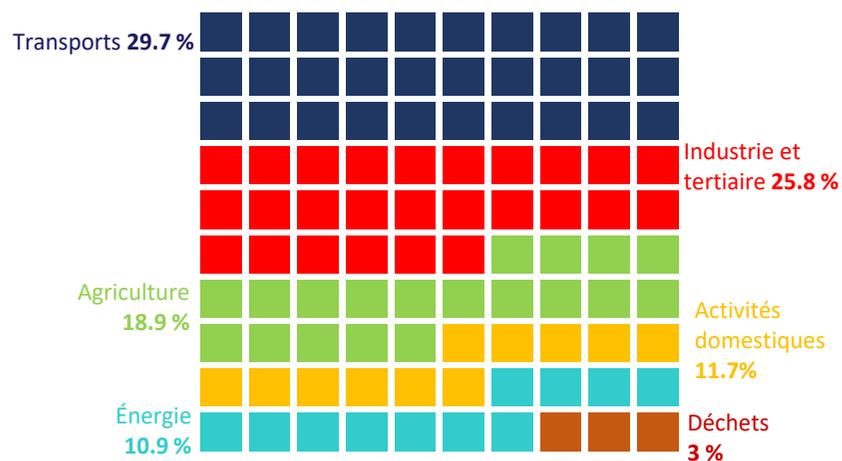
La géographie des émissions des mobilités

L'offre de transport public et la demande

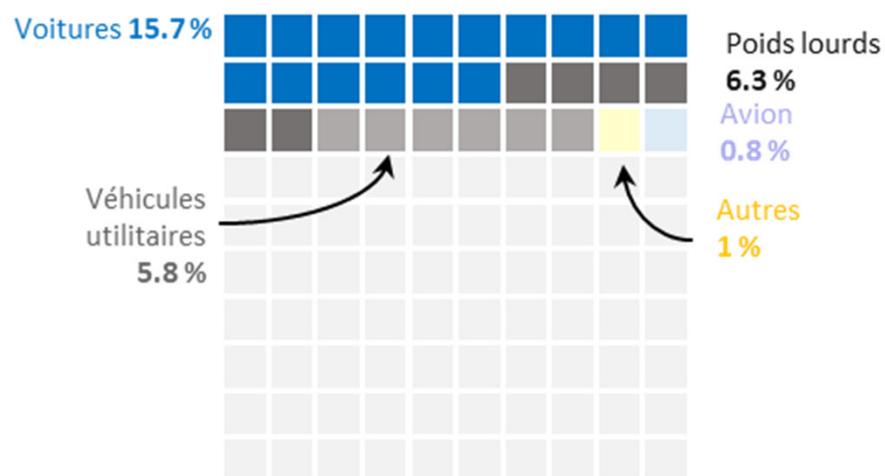
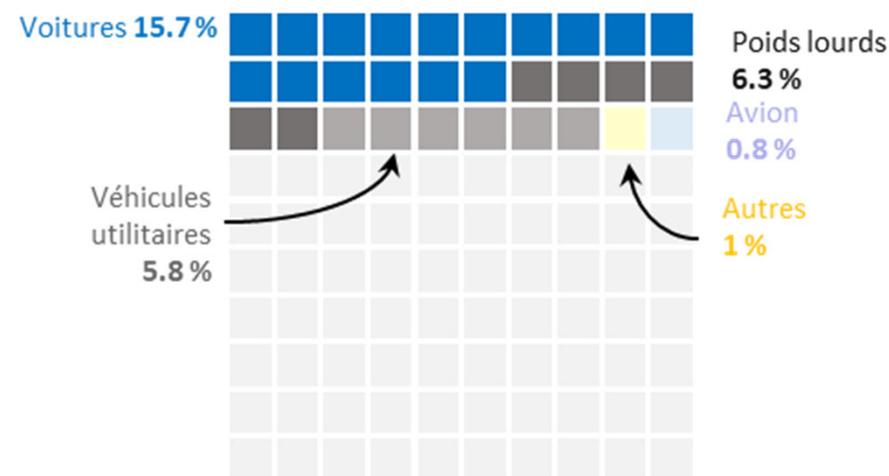
Les couts globaux du train, du car, de la voiture et leurs émissions

L'enjeux financier public du report modal

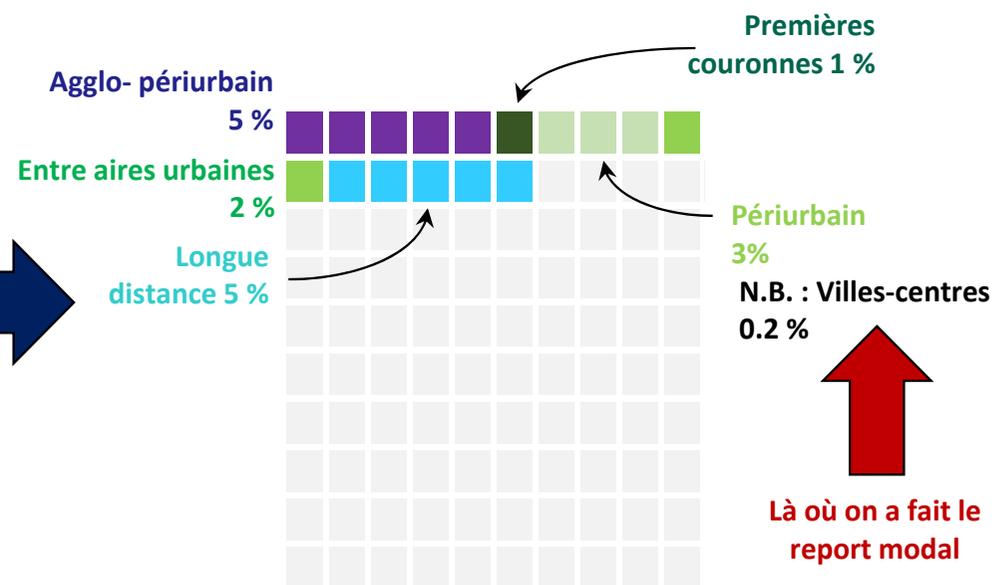
Géographie des émissions de la mobilité



Source CITEPA 2019

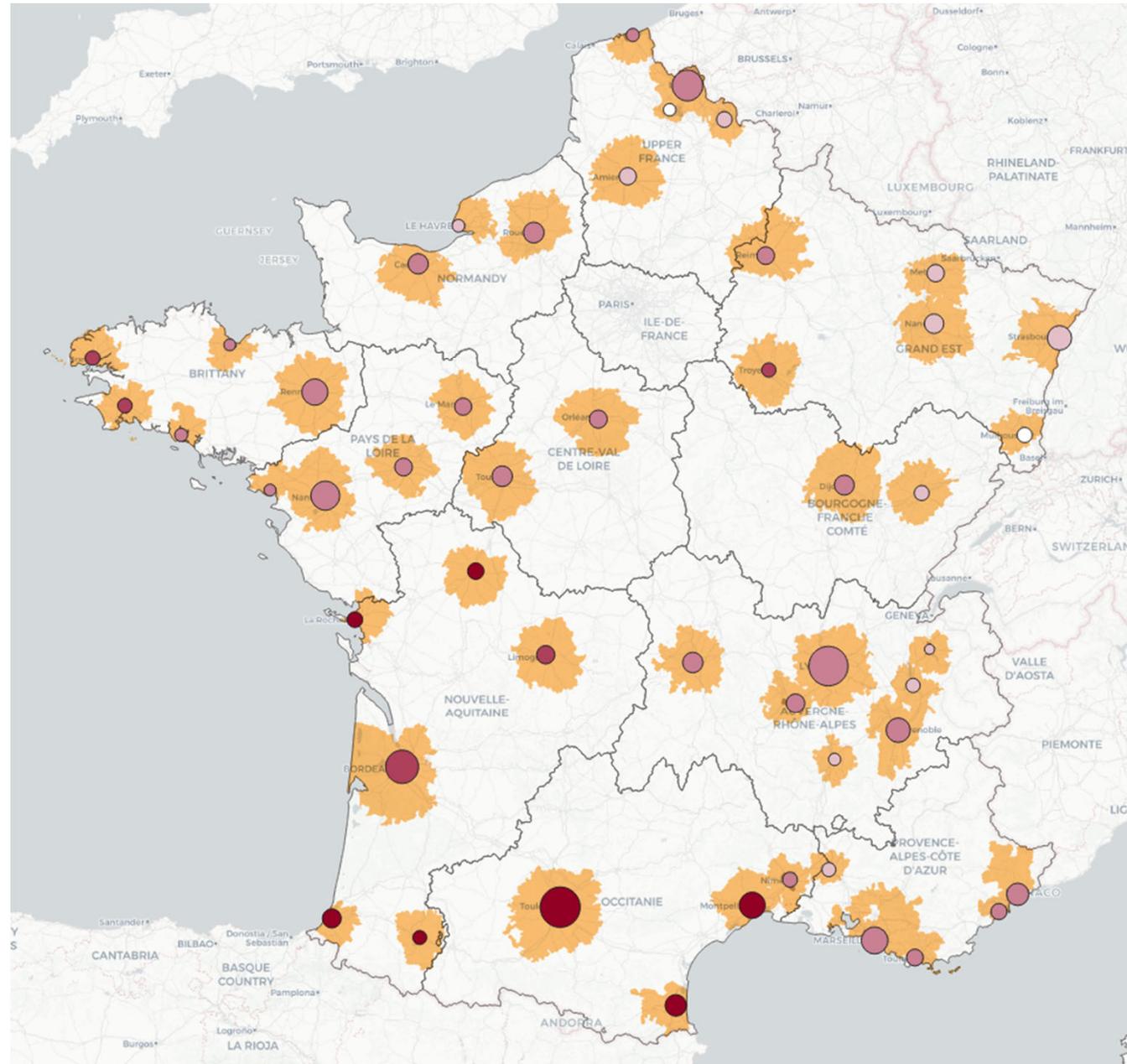


Source CITEPA 2019 + ENTD + Thèse B Conti, , J Coldefy



**Ratio Demande depuis le périurbain
/Offre
vers les 53 plus grandes agglos**

1 place TER pour 5 trajets en moyenne



Couts et émissions des différents modes

Dépenses d'exploitation en € / passager.km			
2019	Voiture	TCU y compris transilien	TER
Total	0.26	0.38	0.39
Administrations publiques	0.02	0.09	0.31
Ménages	0.22	0.11	0.07
Entreprises	0.02	0.18	0.01

Dépenses d'exploitation en € / passager.km						
2019	Voiture D/T	Voiture semaine	RER Paris	RER PC	Métro	Cars express, Tram
Total	0.38	0.31	0.08	0.16	0.19	0.15

(Source : CTN, ART, GART-UTP, opérateurs)

Couts	Cout des veh.km en €
Voiture	0.35
Car diesel	3.5
TER SNCF diésel	35
TER AOM diésel	22

Nombre de passagers minimum où le transport public devient plus avantageux que la voiture	en émissions de CO2
Car diesel	7
Car électrique	2
TER diesel SNCF	39
TER électrique SNCF	5

Q1 / Yves Crozet

Quelles évolutions de la tarification de la mobilité en France ?

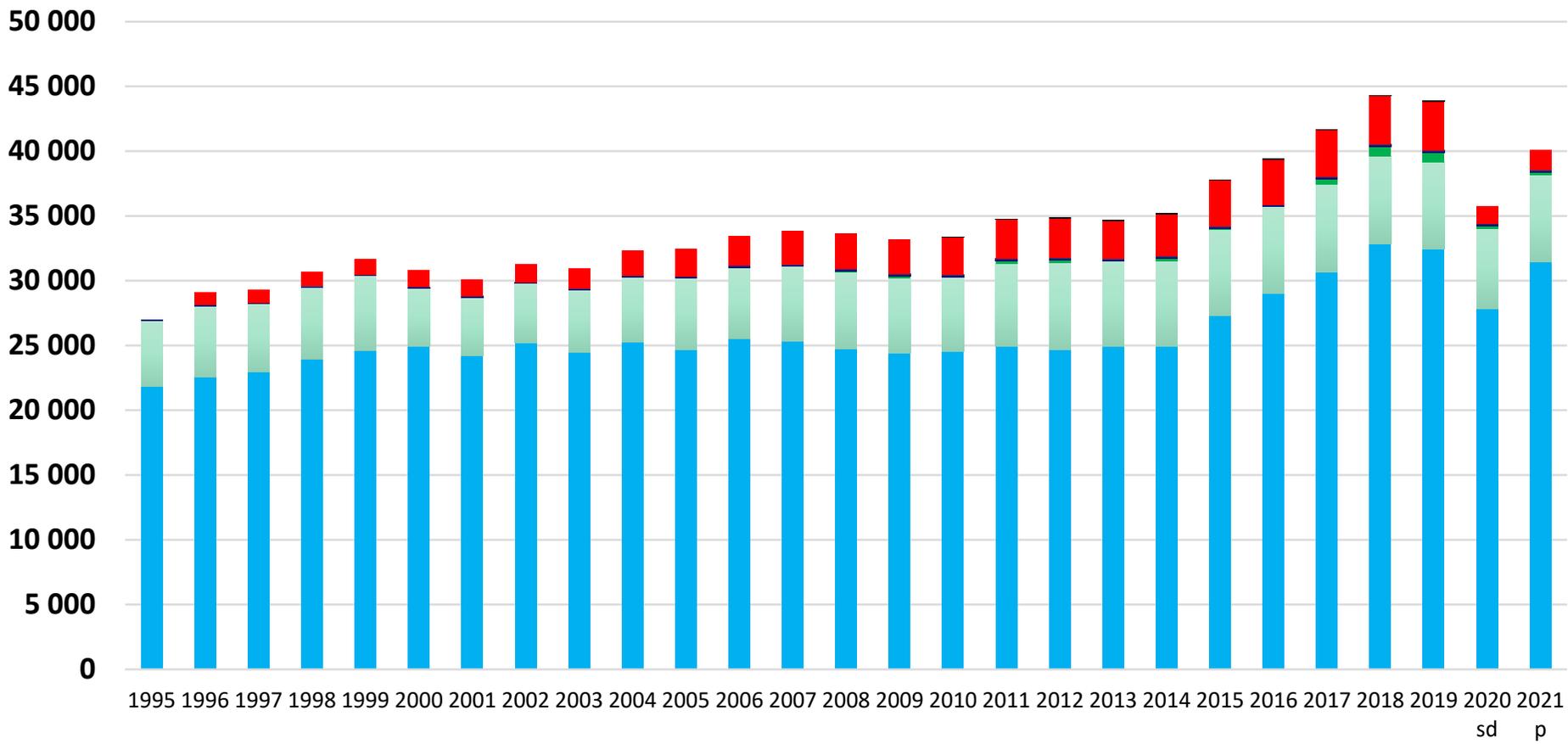
Comment font nos voisins ?

Quelles réflexions cela vous inspire-t-il compte tenu des enjeux de décarbonation ?

Tarification et financement : le grand écart !

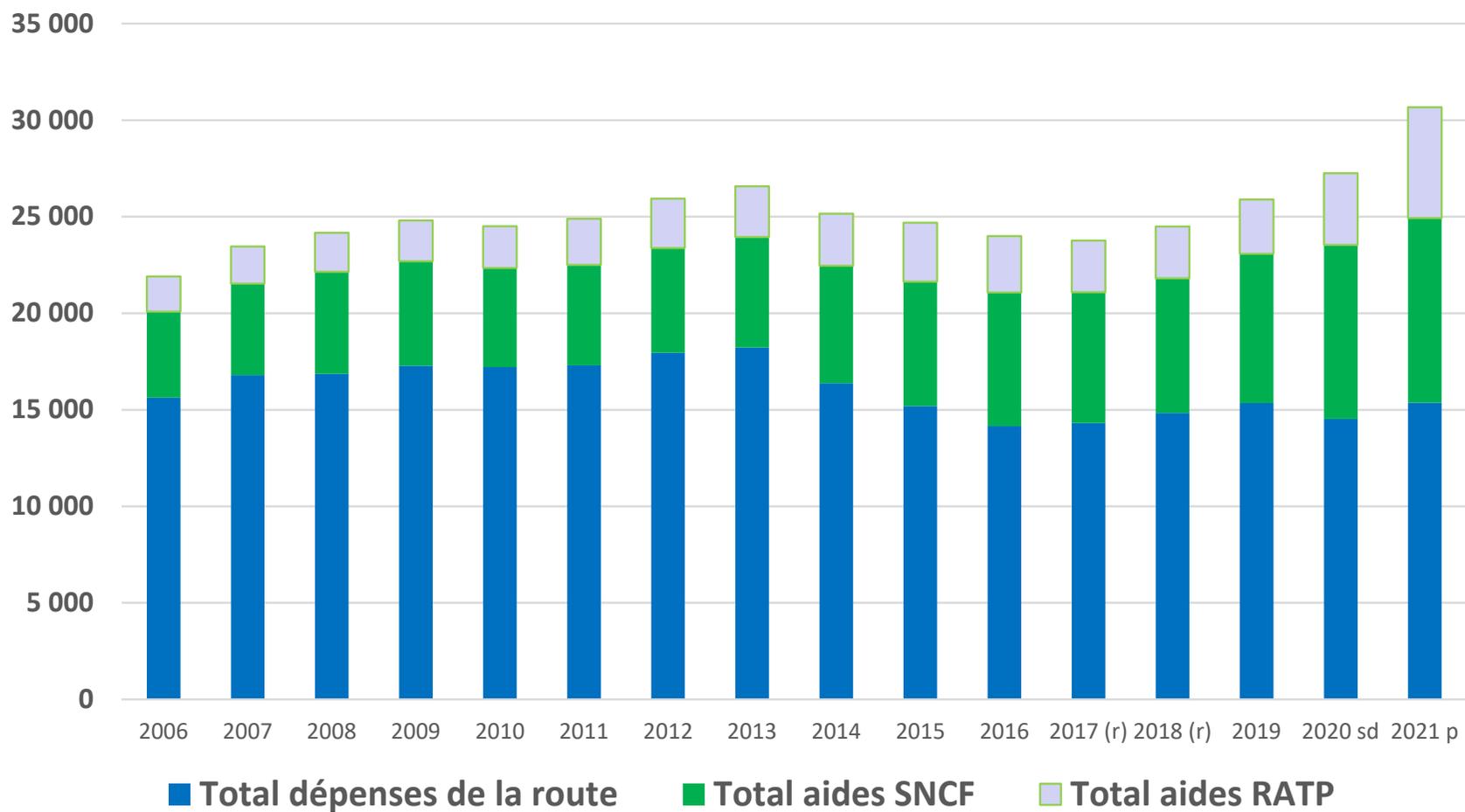
- **La route est une vache à lait fiscale pour l'Etat, mais aussi les régions, les départements, l'AFIT..**
- **Mais les recettes de la route ne sont pas affectées au secteur des transports, sauf financement AFITF.**
- **Les TER et TET sont très largement subventionnés, comme les transports collectifs urbains (TCU)**

LES RECETTES PUBLIQUES EN PROVENANCE DES TRANSPORTS (Mi €)



TICPE Route hors TICPE Fer (dividendes) Voies navigables Aérien Grands ports

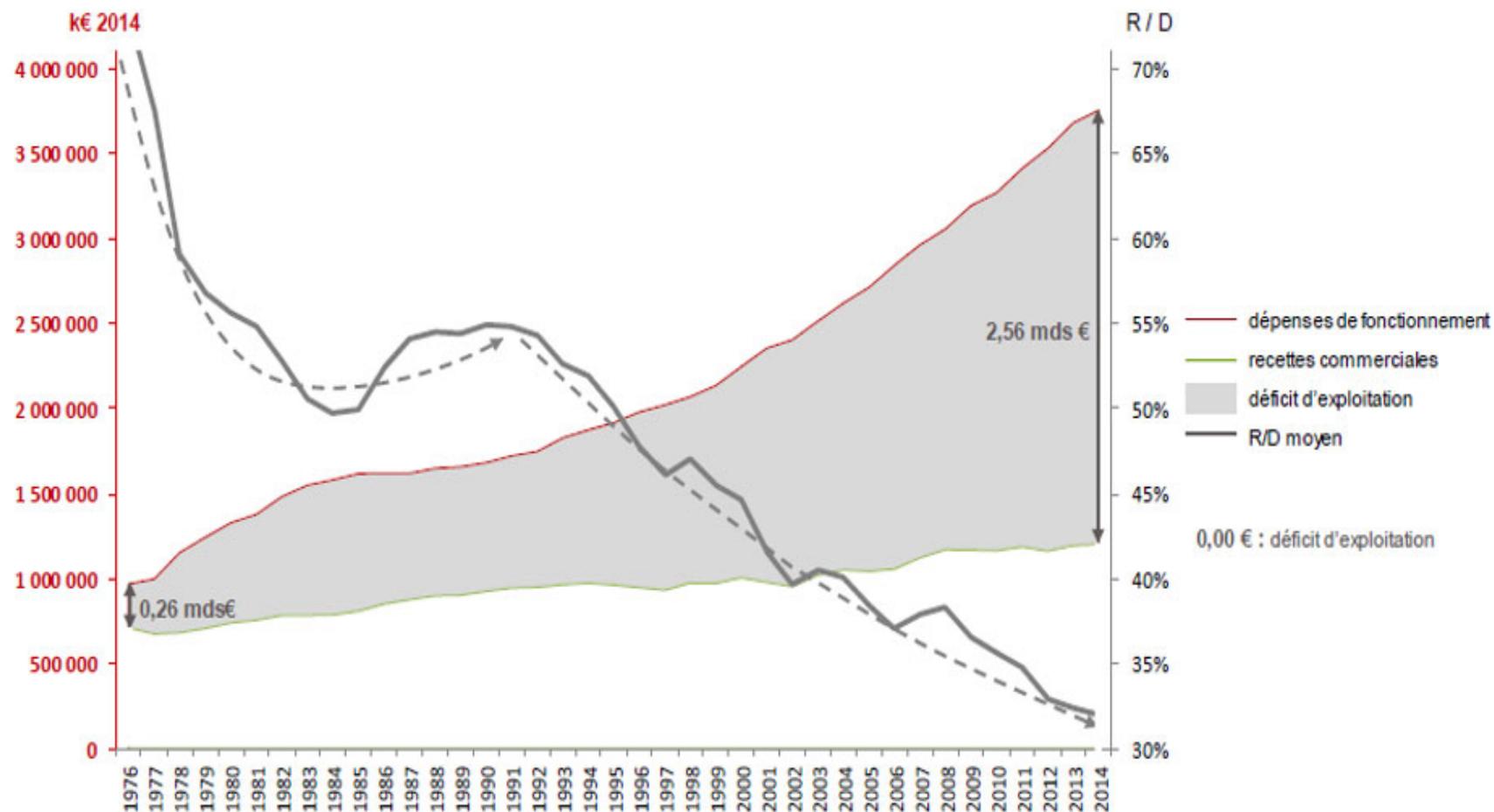
LES DÉPENSES PUBLIQUES POUR LES TRANSPORTS (M€)



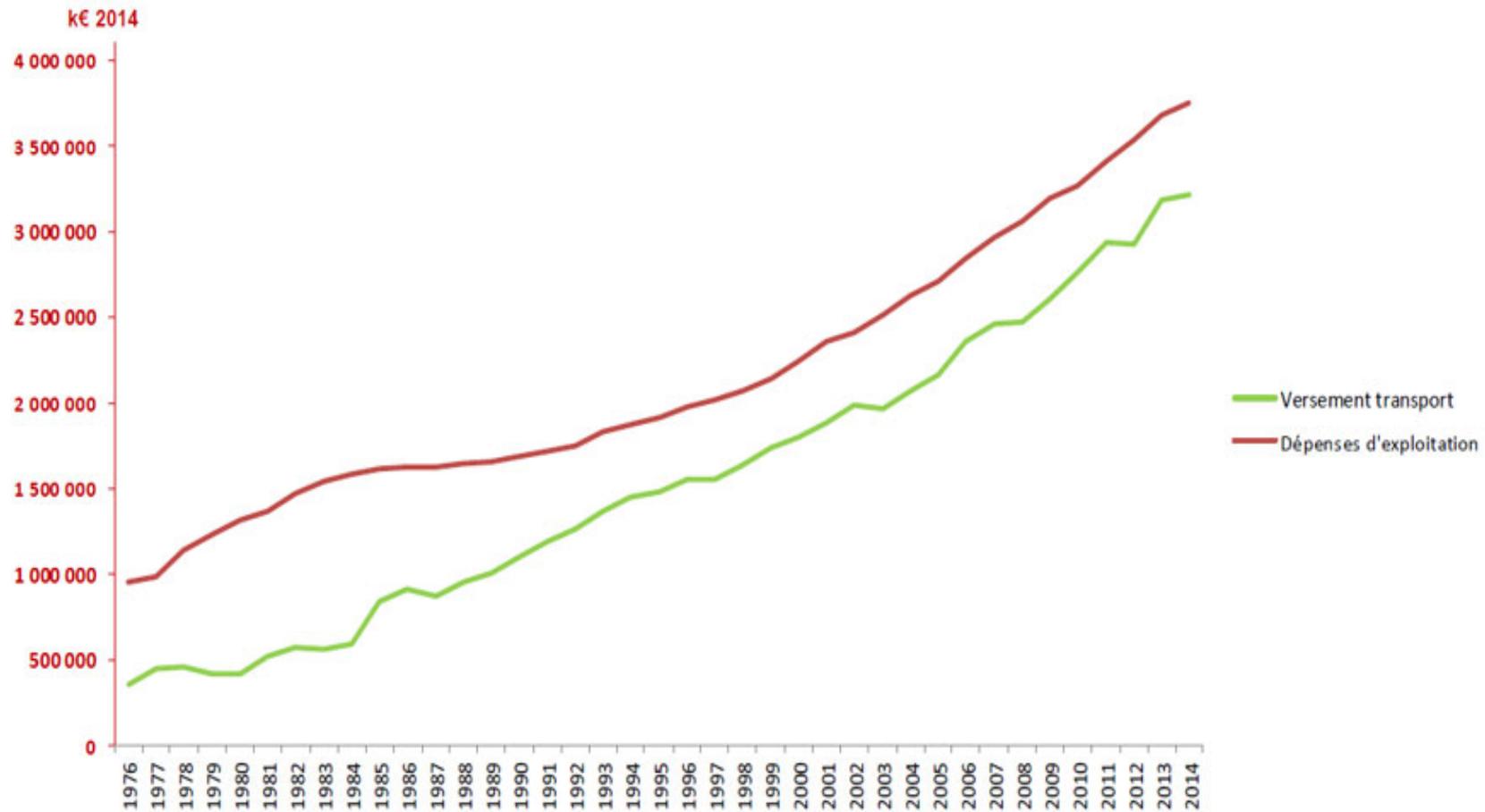
TCU : en marche vers la gratuité ?

- **Pour les TCU, baisse tendancielle du ratio R/D (recette d'exploitation sur dépenses d'exploitation) et logique de « marche vers la gratuité »**
- **Règle générale officieuse de « translation fiscale », trouver un tiers payeur qui ne soit ni le client ni le décideur public (Versement Mobilité, taxes nouvelles...).**

TCU : évolution du ratio Recettes des ventes / Dépenses d'exploitation en France R/D

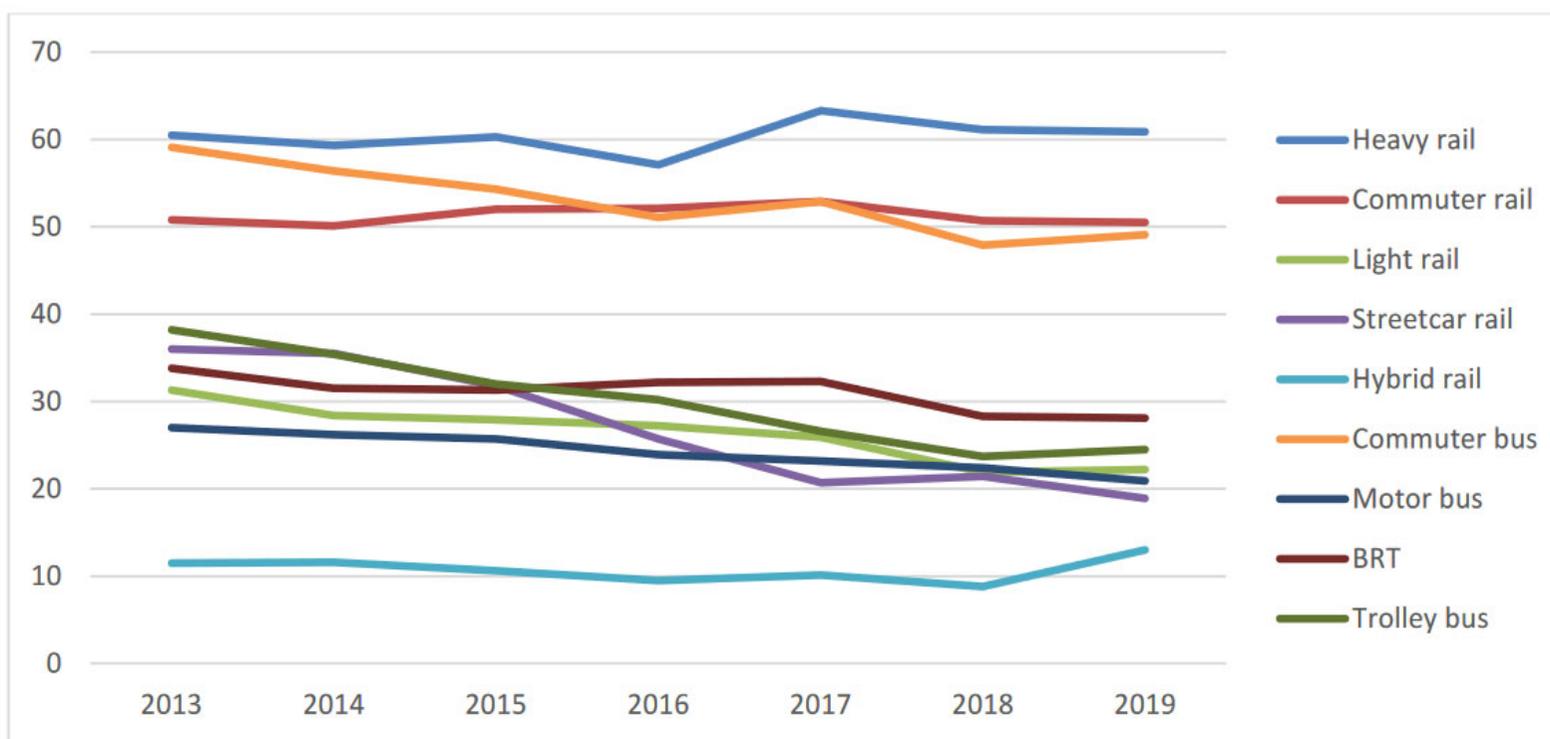


Le rôle du Versement Transport



Le R/D aux Etats-Unis

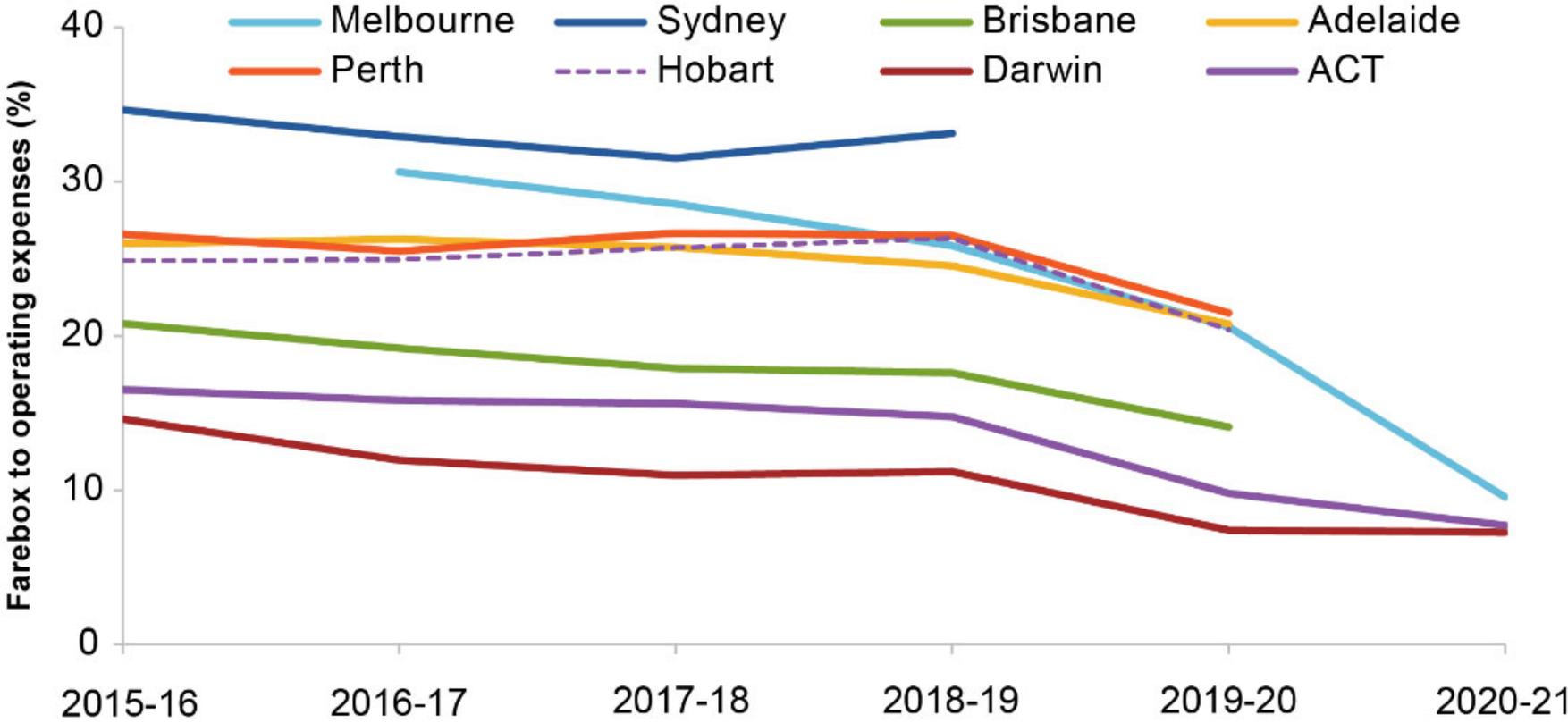
Figure 7. Revenue/operating cost ratio trends, United States, 2013-19



Source: Federal Transit Administration (2022).

Le R/D en Australie

Figure 9. Revenue/operating cost ratios, Australian capital cities, 2015-21



Source: Productivity Commission (2021).

Le casse-tête de la décarbonation

- **Le report modal est souvent présenté comme « la » solution à privilégier pour la décarbonation**
- **Mais cette « solution » est problématique pour deux raisons principales :**
 - Pour une majorité des déplacements, les TC ne sont pas un substitut pertinent.
 - Plus de TC, c'est beaucoup plus de financements publics avec des rendements décroissants
- **Pour cette raison, l'UE (Green Deal) insiste sur la nécessité de décarboner tous les modes de transport**
- **Les TER et TET sont très largement subventionnés, comme les transports collectifs urbains (TCU)**

Ce que prévoit le SGPE

<https://e.infogram.com/95444dec-4126-496a-85ce-6a017217c0a4?src=embed>

- Pour réduire de 28 Mt (-39%) les émissions de CO2 du transport de voyageurs, de 2022 à 2030, La priorité est désormais donnée au transport par autocar...
 - Transport ferroviaire : + 17% (+ 13,4% de 2012 à 2022)
 - Transport collectif routier : + 52% (-15,5% de 2012 à 2022)
 - Automobile : - 10% (+ 2% de 2012 à 2022)
- Est-ce possible ? Est-ce suffisant ?

Q2 / François Poupard

Quels sont les enjeux pour une région comme la Nouvelle Aquitaine ?

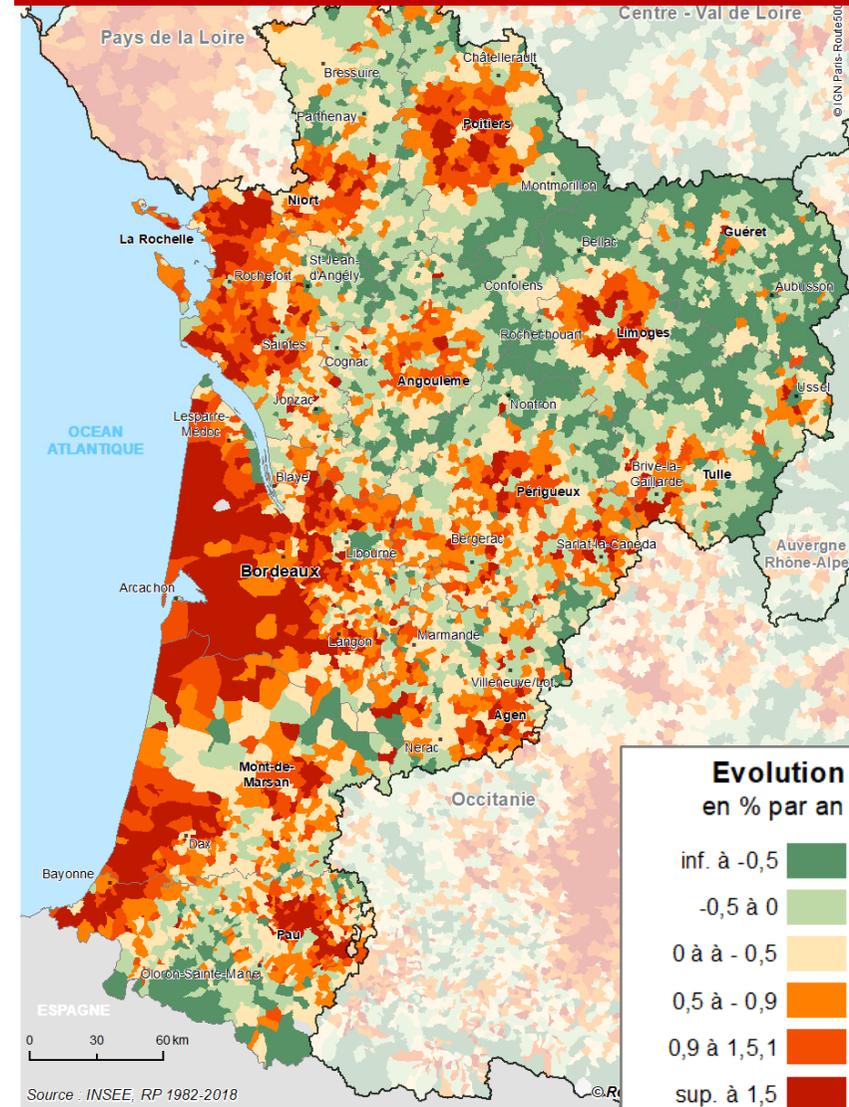
En Nouvelle Aquitaine comment est assuré aujourd'hui le financement des TER ?

Quelles évolutions passées ?

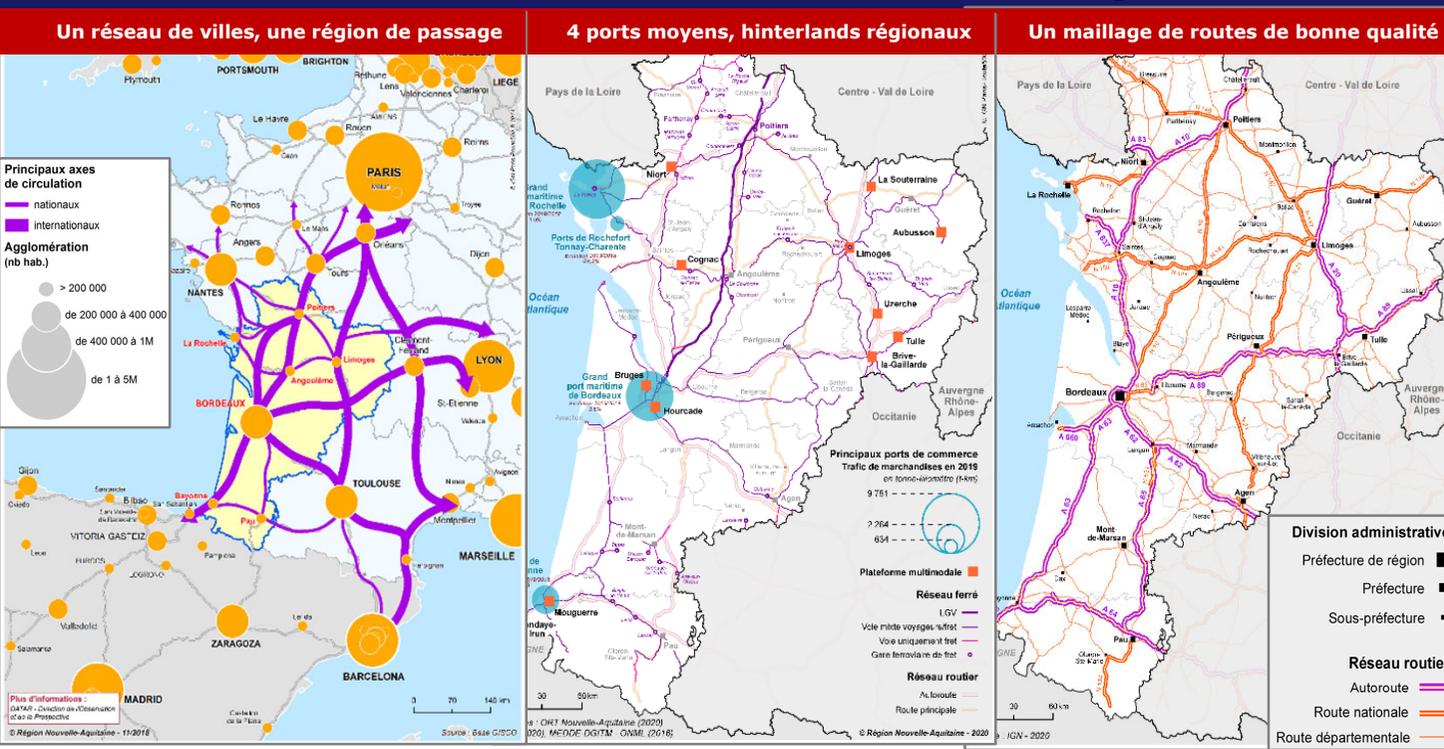
Une région duale

- Côte atlantique v/s « territoires de l'intérieur », croissance / décroissance
- Local v/s transit dans un territoire de passage
- Urbain + péri-urbain v/s rural v/s polycentrisme (villes moyennes)
- Pendulaire v/s occasionnel (télétravail), allongement des distances
- Plaine v/s montagne

Evolution de la population 1982 et 2012



La faiblesse patente du rail



- Un réseau ferroviaire maillant des villes moyennes, au trafic important, menaçant fermeture (étoile de Saintes, de Limoges...)
- Peu de caténaires, même autour de Bordeaux, signalisation des années 60

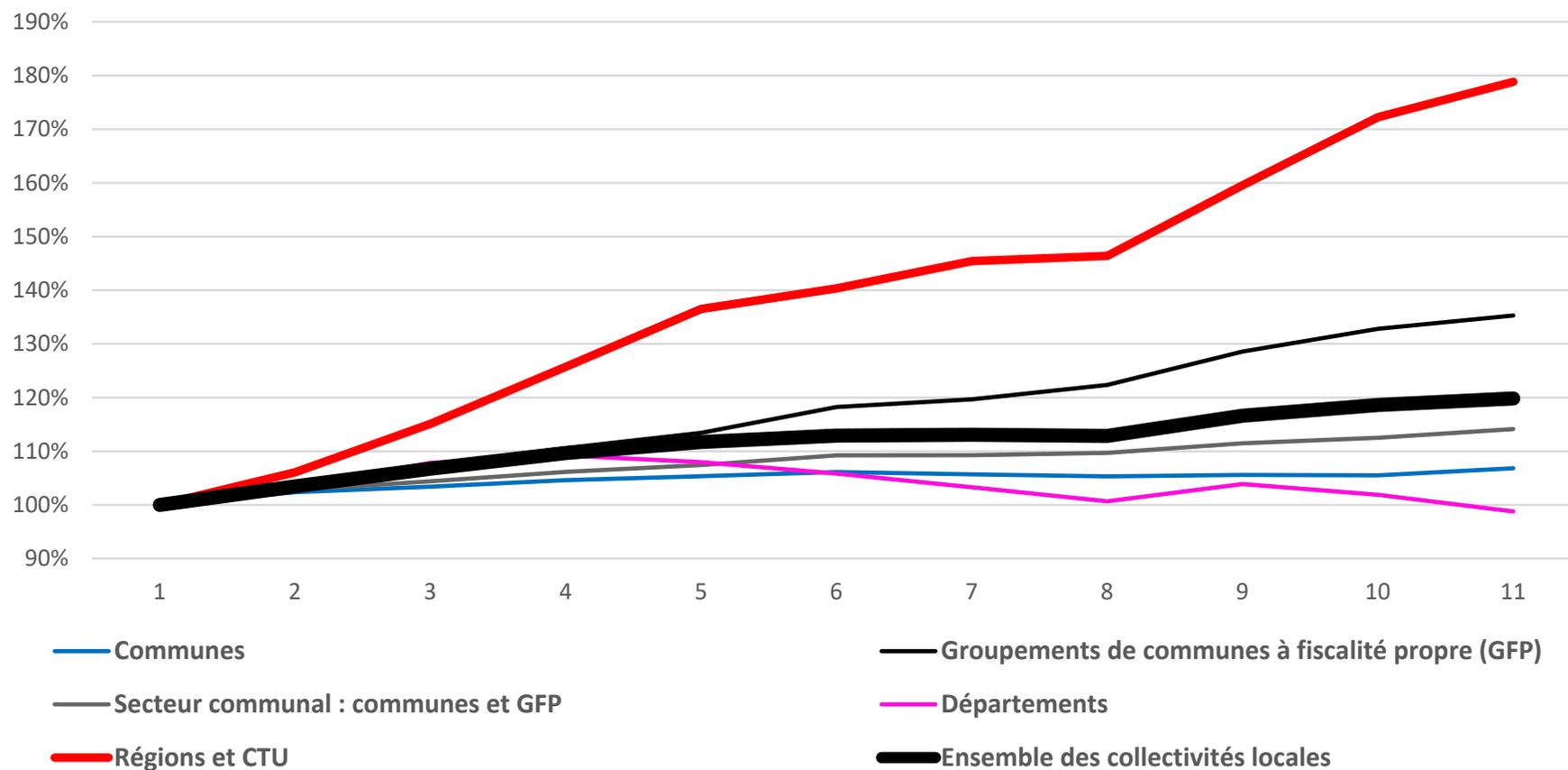
Un agenda énorme, très ferroviaire

- **Mobilité**
 - LOM, contrats opérationnels de mobilité, VMa, services de proximité, NAM, Modalis, billettique unique
- **Les trains**
 - Ouverture à la concurrence, prise en propriété du matériel roulant et SPIIT, très gros programme d'acquisition de rames
 - GPSO, LDFT / réseau régional, CPER régénération
 - Métropoles, accords tarifaires, bus express
 - Les péages, la convention TER
- **Les rails**
 - CPER : LDFT, GPSO, Pau-Canfranc, SERM

Région	Budget transports	Budget ferroviaire	Commentaire	Cofinancements
Fonctionnement 2 400	Transports 600	TER 340	<i>Forte augmentation +10 à +15% par an (énergie, péages ferroviaires...)</i>	<i>Bordeaux Métropole, autres métropoles Accords tarifaires (portés par les EPCI), rames et déficit des RERM</i>
Investissement 800	Transports 250	Rails 200	<i>Très forte augmentation +100% par an (obsolescence, CPER, GPSO)</i>	<i>Autres collectivités CPER (Région 40%), pôles de transport (Région 25%)</i>

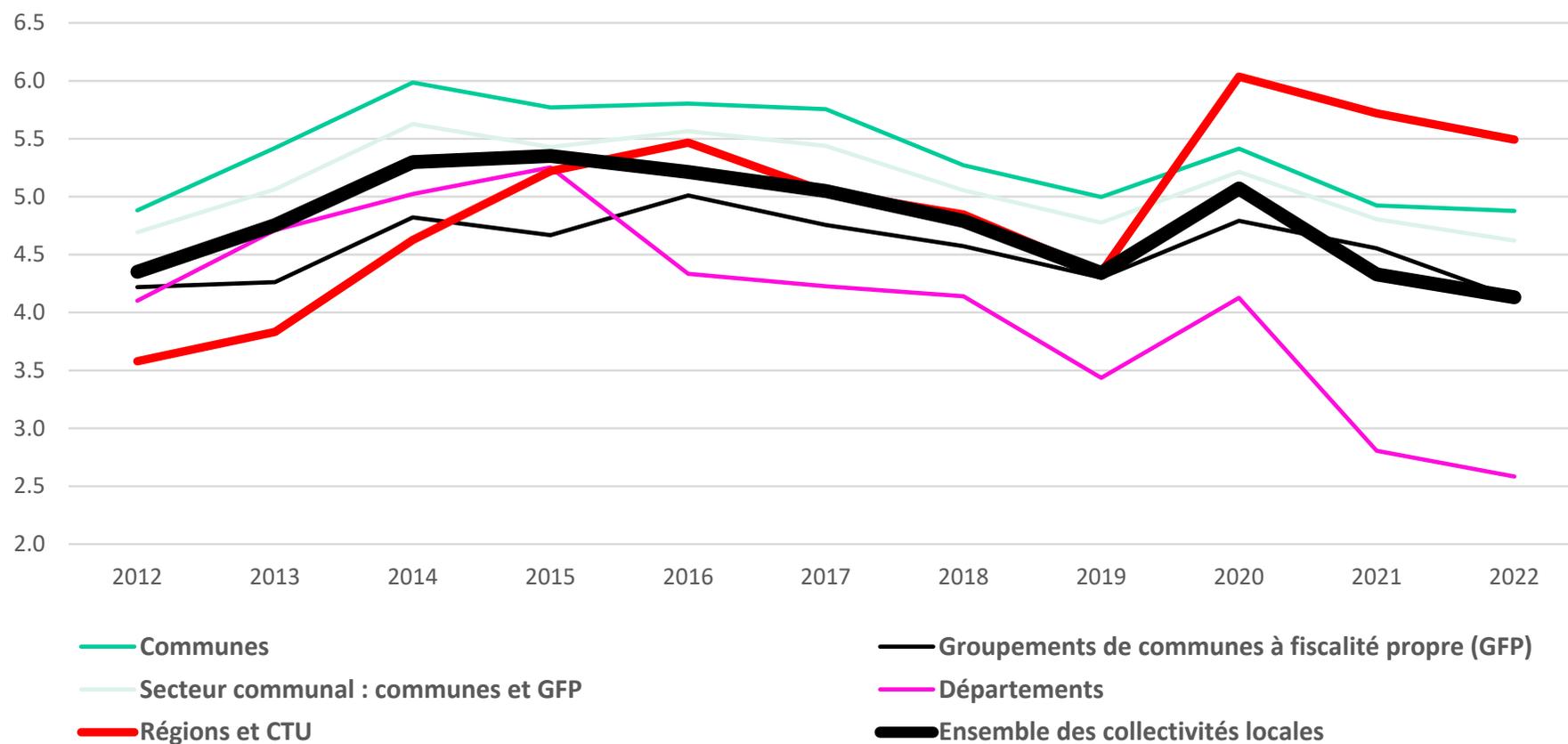
Une explosion de la dette régionale

Evolution de la dette (base 100 en 2012)



... et du nombre d'années de désendettement = capacité d'emprunt

Nombre d'années de désendettement



Evolution majeure : un problème de modèle

- Sur les politiques

- Cadencement, OPTIM'TER, SERM : acquisitions de rames, déficit d'exploitation
- NAM, SPIIT, AO2

- Sur les montants

- Explosion des coûts de fonctionnement (énergie, péages)
- Mur d'investissement (obsolescence, réalisation en 5 ans de 25 ans de retard)
- GPSO : LGV de longue mais aussi de moyenne distance
- Fret

- Cofinancements et freinage budgétaire

- Très faibles : accords tarifaires, offre nouvelle à 50 / 50, tours de tables d'investissement
- Pas de levier fiscal ni ressources spécifiques « mobilités » à date
- Contexte national, déficit budgétaire
- Endettement des Régions devenu inquiétant

Pistes

- **Agir sur les charges courantes**
 - Ouverture à la concurrence des opérateurs
 - SPL matériel roulant et charges de maintenance
 - Ingénierie énergétique, instruments de couverture, verdissement et électrification
 - Augmentation des tarifs (49 €...)
- **Agir sur les investissements**
 - Ingénierie financière : sociétés de financement, bases fiscales spécifiques, capacité d'emprunt
 - Ingénierie financière : SPL matériel roulant – Etalement 'investissements (rythmes du ferroviaire, déconsolidation)
 - Limiter le ferroviaire à son domaine de pertinence (villes moyenne ou grandes, métropoles), développer les bus express
 - Développer l'expertise de gestion d'actifs ferroviaires
- **Refonder le partage de financement**
 - Investissement : impôts v/s taxes affectées (ex : SGP)
 - Exploitation : usagers / entreprises / contribuables

Q3 / Charlotte Millot

Quelles sont les attentes des Français en matière de transports publics ?

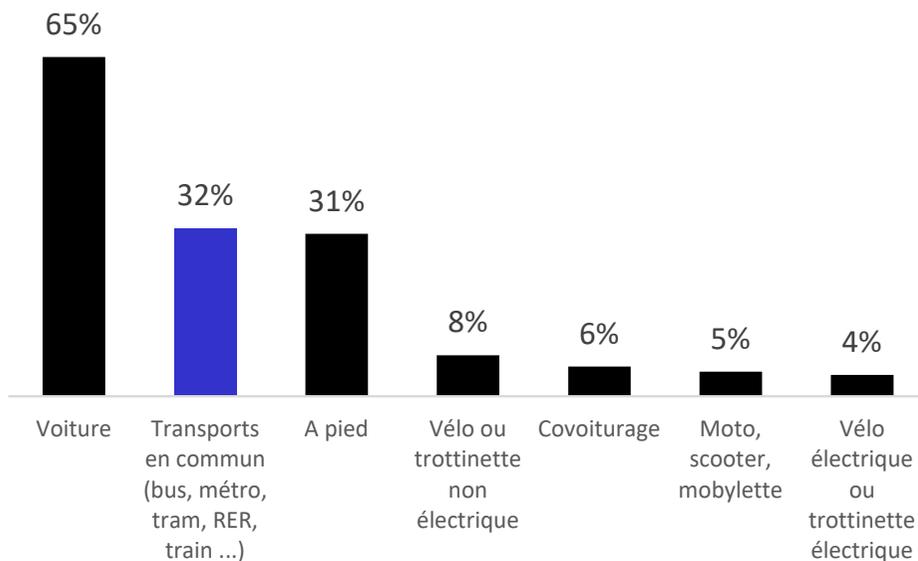
Pourquoi ne prennent-ils pas plus les transports publics ?

Quelle est la propension à payer plus pour les transports publics ?

Un tiers des actifs usagers des transports publics

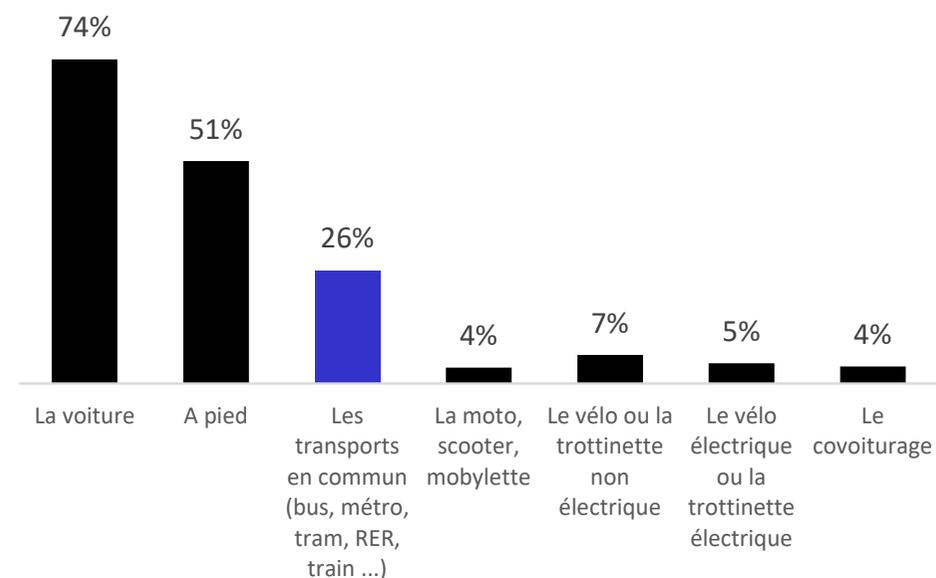
Trajets domicile travail

*Deux modes de déplacement principaux
Champ : actifs ou étudiants*



Autres trajets

*Deux modes de déplacement principaux
Champ : tous*



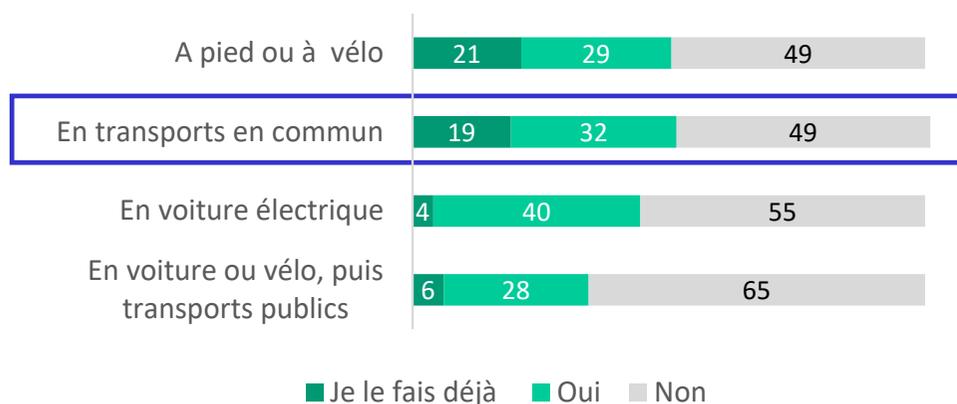
Source : Crédoc pour Transdev, Enquête Conditions de vie et aspirations, octobre 2023

Un automobiliste sur deux tenté par les transports publics

Prêts à utiliser un mode de transport alternatif à la voiture pour les trajets domicile – travail ou études

En %

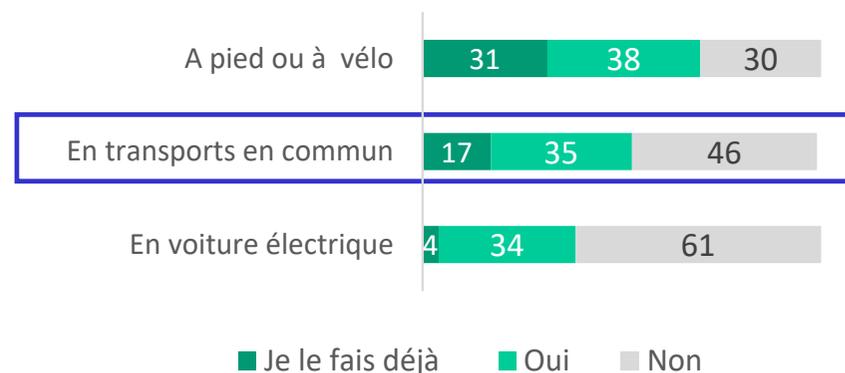
Champ : actifs ou étudiants utilisant la voiture pour se rendre au travail ou sur leur lieu d'étude



Prêts à utiliser un mode de transport alternatif à la voiture pour les autres trajets (courses, loisirs, école et activités des enfants...)

En %

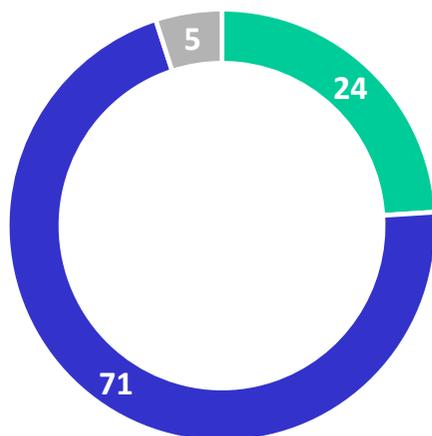
Champ : individus utilisant la voiture pour leurs autres trajets



Source : Crédoc pour Transdev, Enquête Conditions de vie et aspirations, octobre 2023

Un attrait pour le car dans le cas où celui-ci permet une plus grande fréquence que le train

Préférence entre...

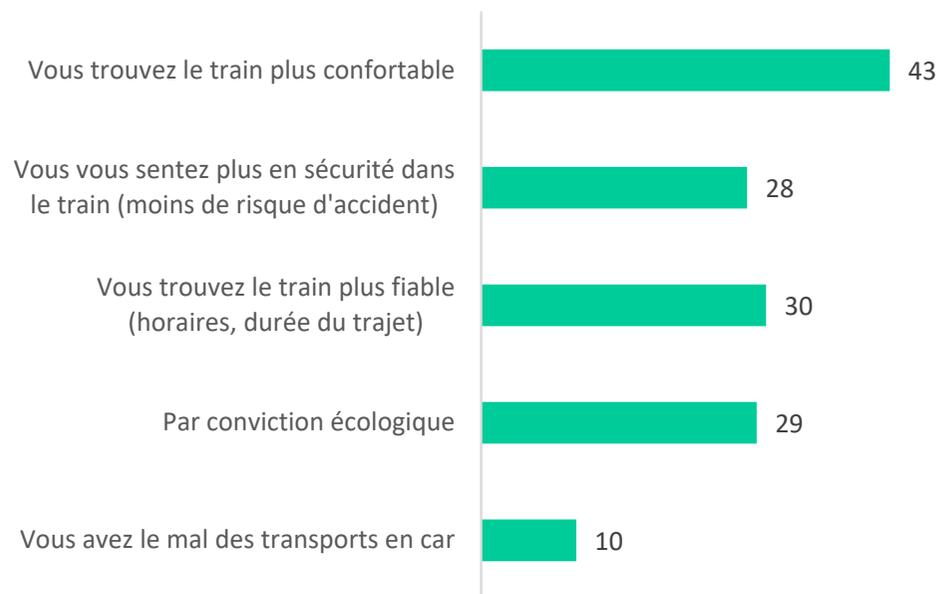


- Un train qui passe toutes les 30 minutes aux heures de pointe et toutes les heures en heures creuses
- Un car qui passe toutes les 15 minutes aux heures de pointe et toutes les 30 minutes en heures creuses
- NR

Raisons de la préférence pour le train

En %

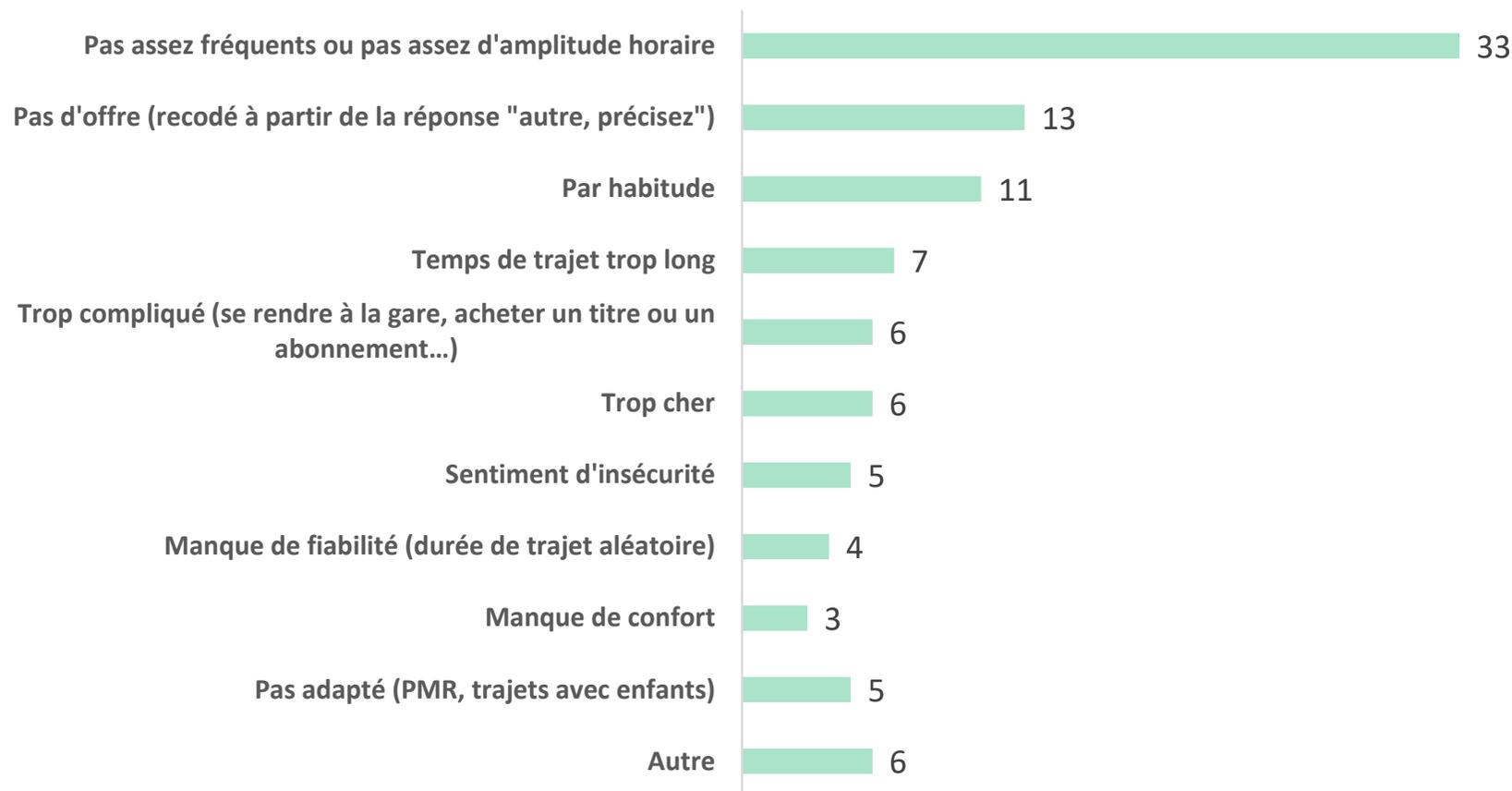
Champ : personne préférant un train moins fréquent à un car



Source : Crédoc pour Transdev, Enquête Conditions de vie et aspirations, octobre 2023

La fréquence est le premier frein à l'usage des transports publics

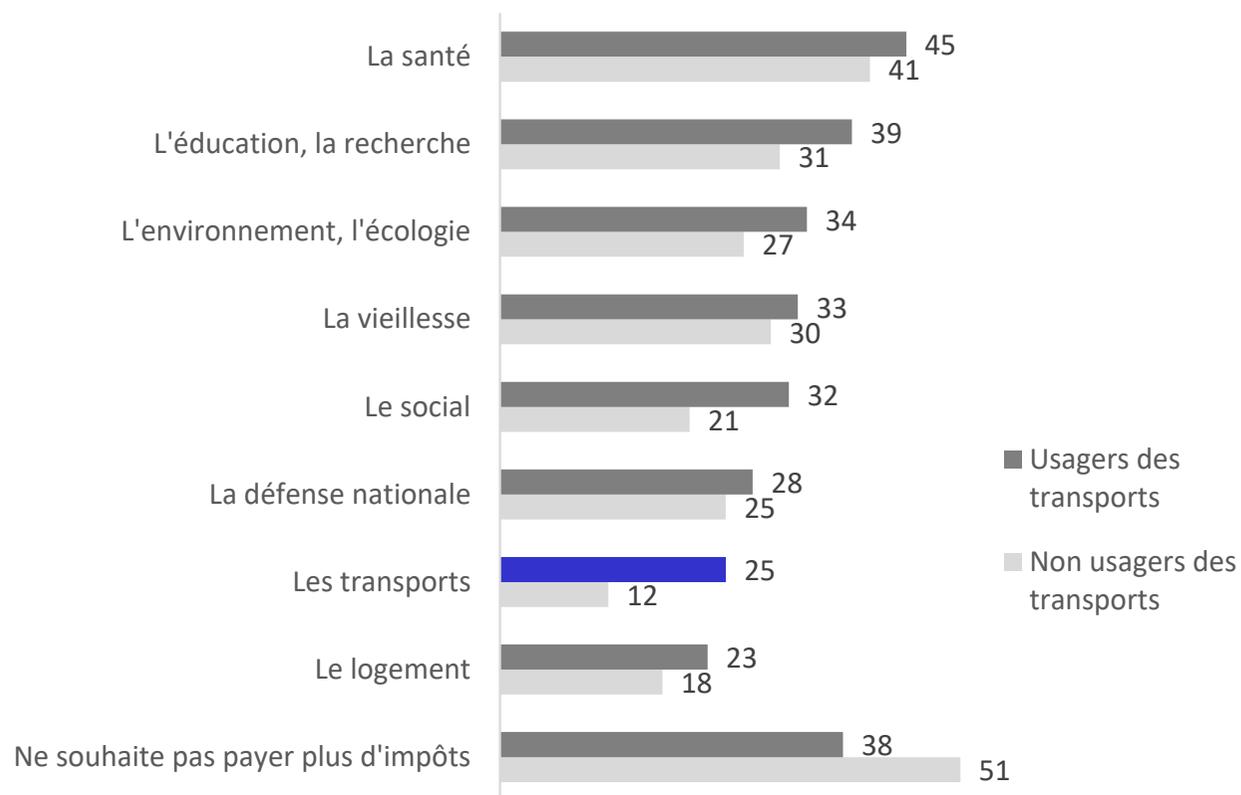
Pour quelle raison principale n'utilisez-vous pas les transports en commun ?



Source : Crédoc pour Transdev, Enquête Conditions de vie et aspirations, octobre 2023

Financement : des hausses d'impôts peu prioritaires, mais qui seraient davantage acceptées par les usagers

Pour quelles politiques publiques ou domaines d'action seriez-vous prêt à payer plus d'impôts ?

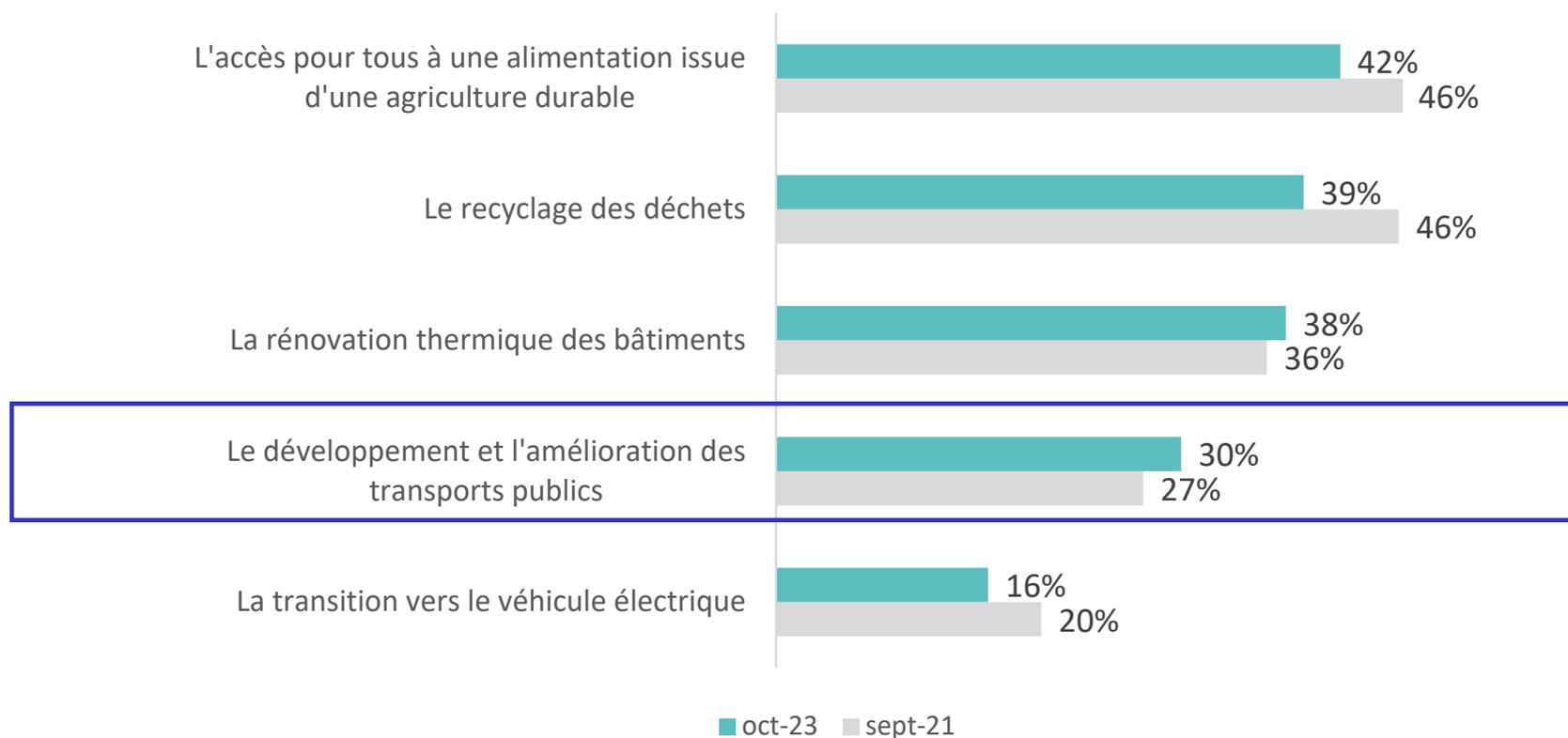


Source : Crédoc pour Transdev, Enquête Conditions de vie et aspirations, octobre 2023

La progression de la thématique « transport » parmi les domaines d'action environnementale prioritaires

Pour quelles politiques publiques liées à l'environnement seriez-vous prêt à payer plus d'impôts ?

Champ : individus se déclarant prêts à payer plus d'impôts pour certains domaines



Source : Crédoc pour Transdev, Enquête Conditions de vie et aspirations, octobre 2023

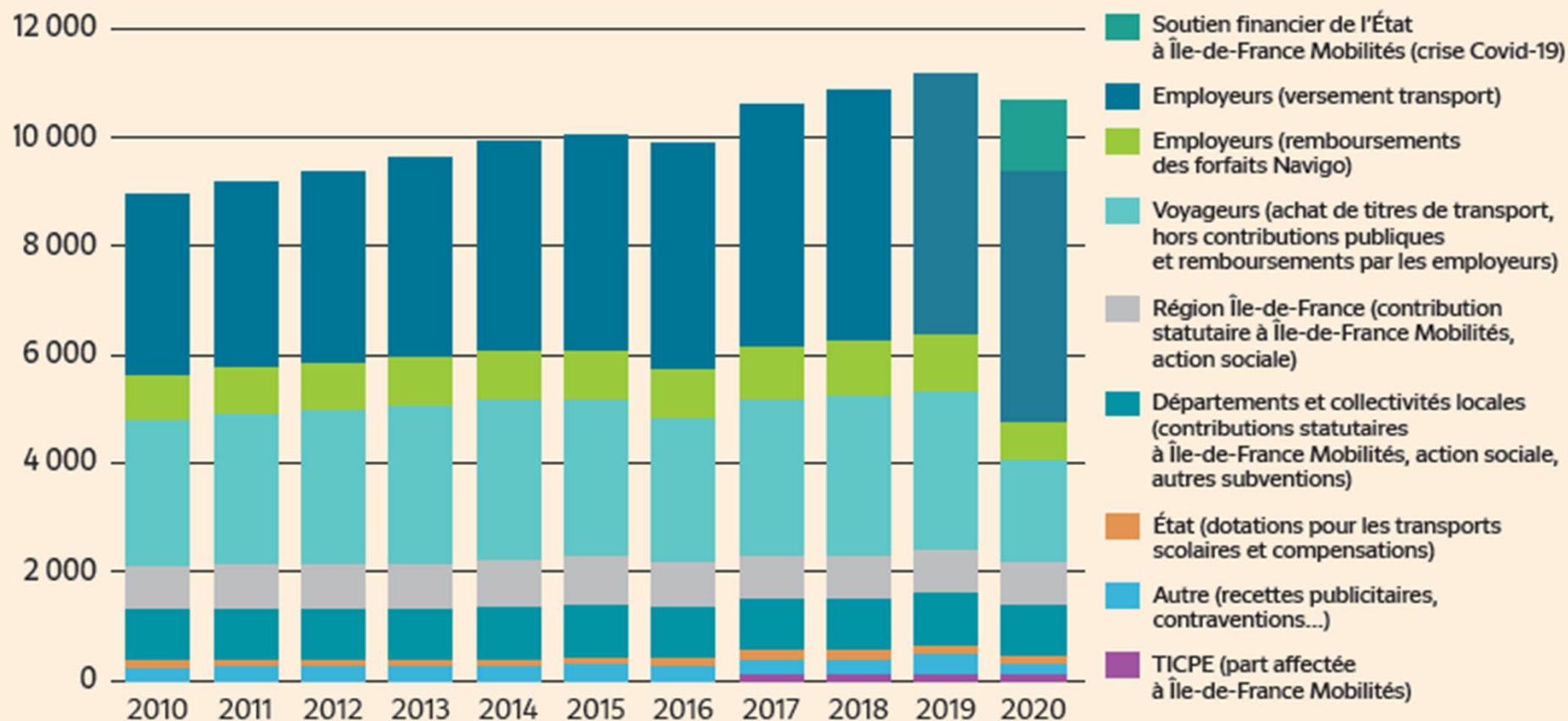
Q4 / Yves Crozet

Face à ce constat quelles sont les solutions qui s'offrent aux AOMs et à l'Etat ?

Quelle tarification des transports publics serait-il souhaitable selon vous de déployer ?

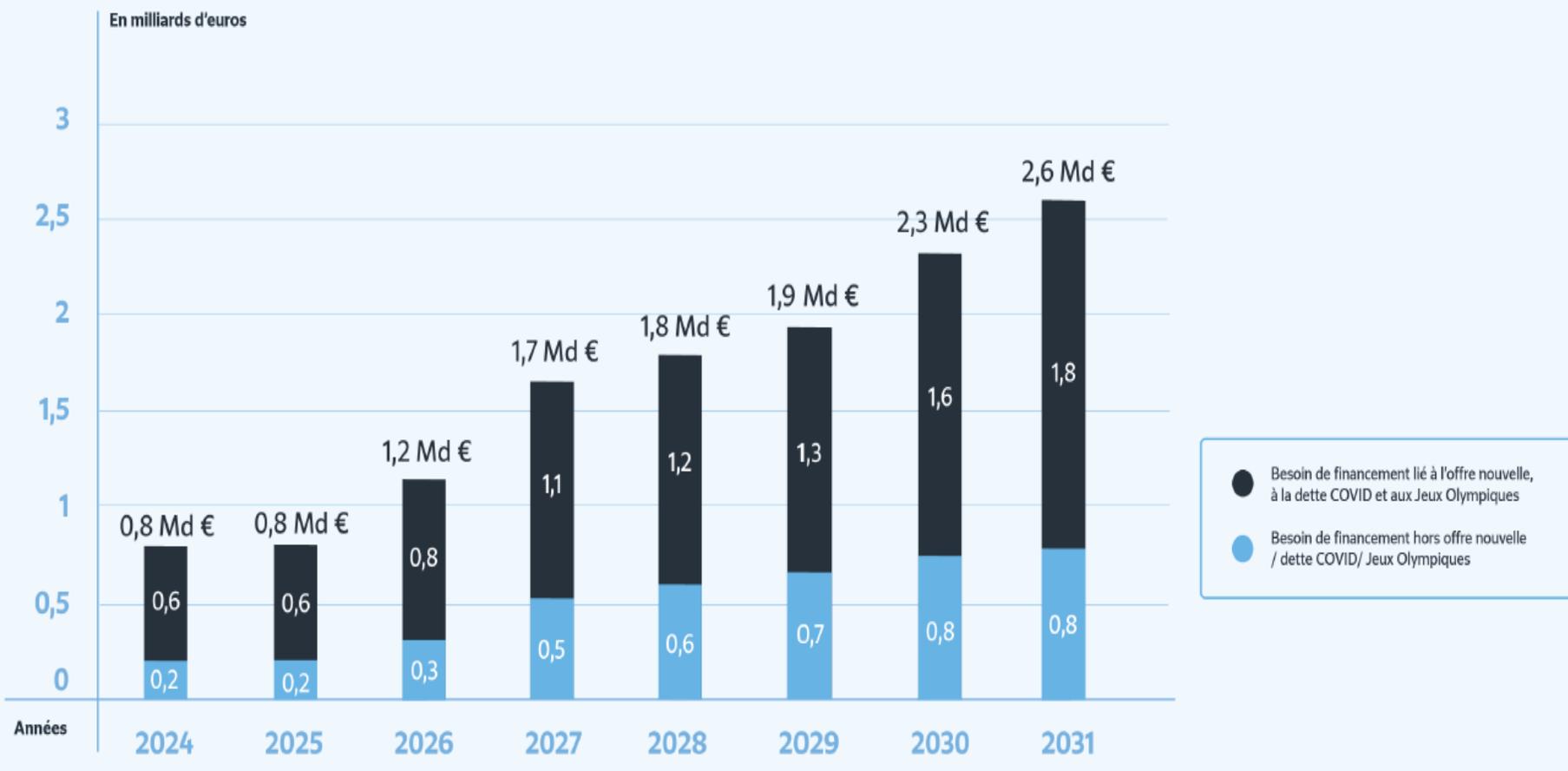
LES IMPASSES FINANCIÈRES : LE CAS DE L'ÎLE-DE-FRANCE (1/2)

Évolution des recettes tarifaires, des concours publics pour le fonctionnement et des taxes affectées à Île-de-France Mobilités pour les transports collectifs d'Île-de-France (en millions d'euros constants 2020)



LES IMPASSES FINANCIÈRES : LE CAS DE L'ÎLE-DE-FRANCE (2/2)

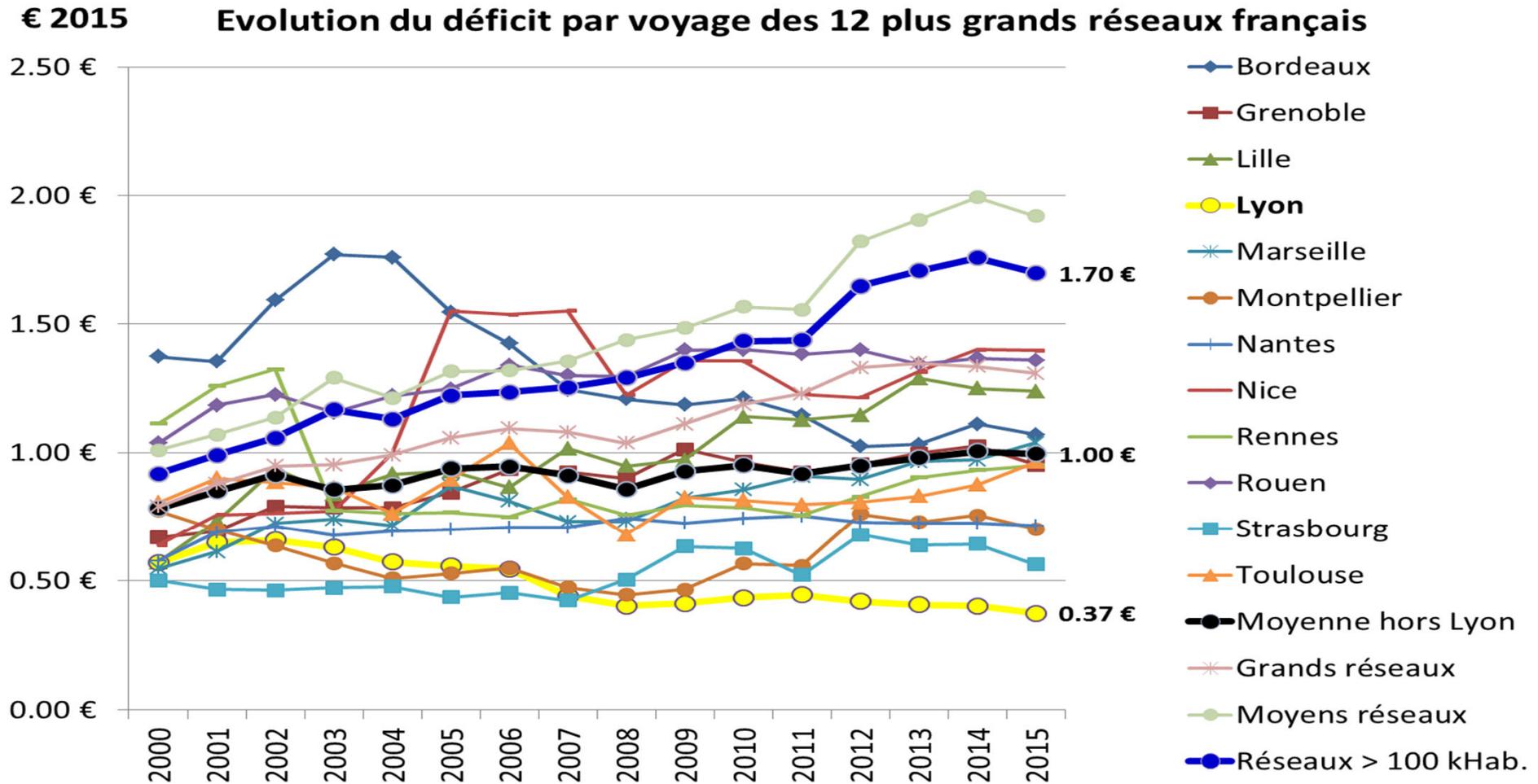
Besoin de financement d'Île-de-France Mobilités



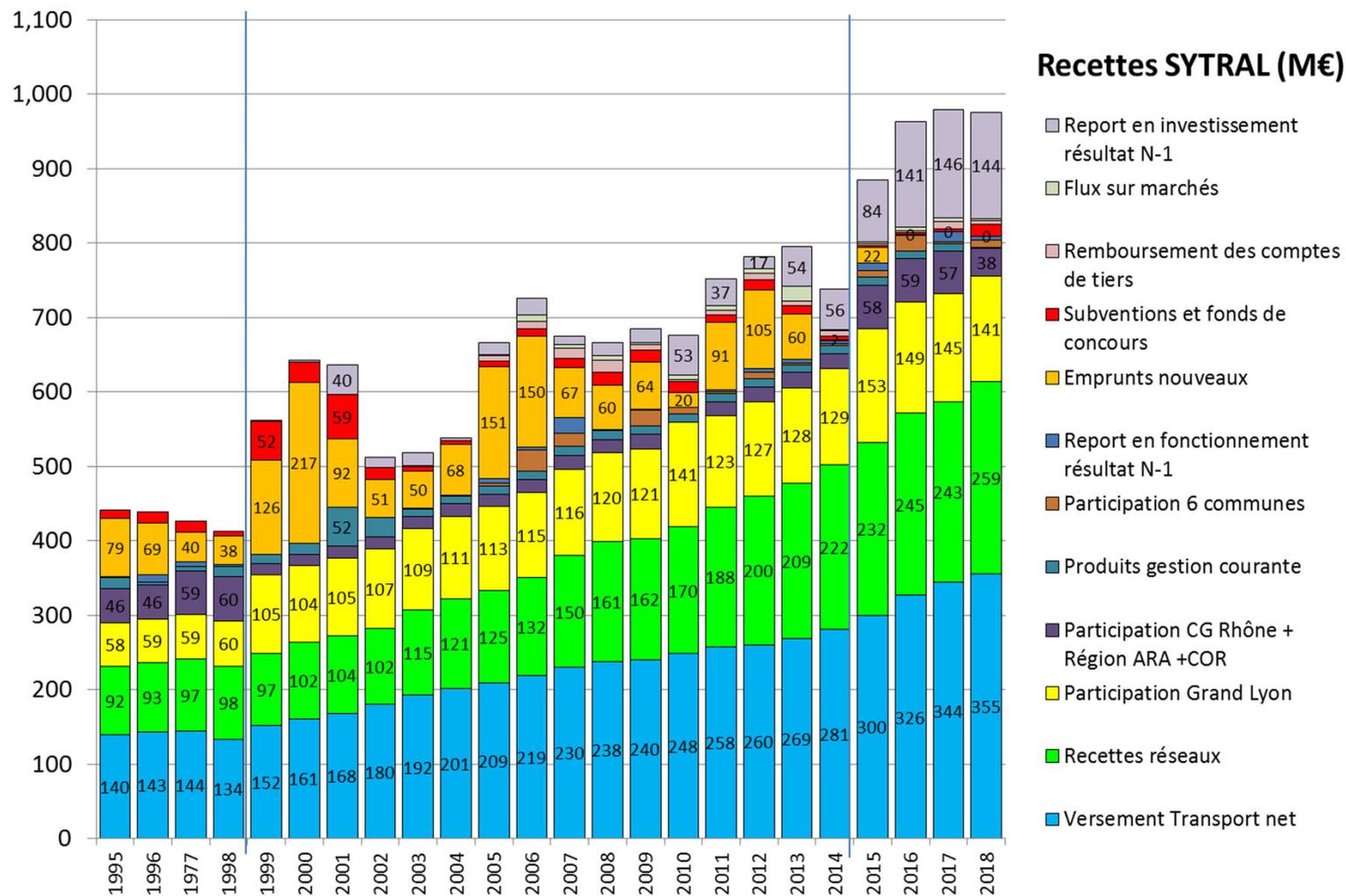
Des recettes aux dépenses

- **Les transports collectifs sont devant un double « mur de financement », pour l'exploitation comme pour l'investissement**
- **Est-il possible d'accroître les recettes ?**
 - **Les usagers ?**
 - **Le contribuable ? Lequel ?**
- **Est-il possible de réduire les dépenses ou d'améliorer le service pour le même coût ?**

Améliorer le R/D ? Le cas lyonnais



Ne pas oublier les recettes commerciales



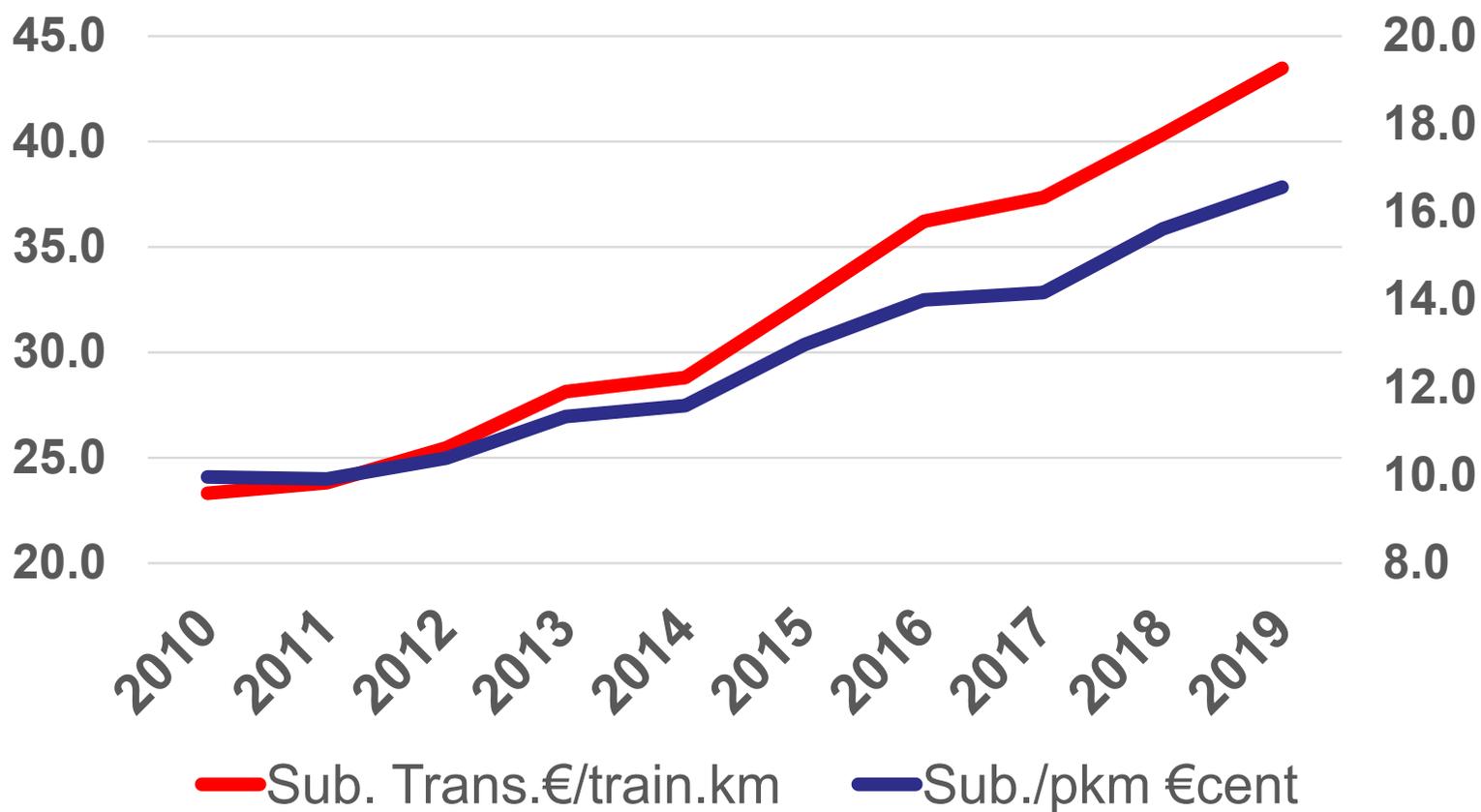
Tarification solidaire : prix unique = prix inique

- A Strasbourg, le prix de l'abonnement mensuel est de 56 € pour les adultes de 26 à 65 ans (demi-tarif si – ou +).
- Il existe aussi un abonnement solidaire avec trois niveaux de tarif mensuel : 5,80 €, 13,40 € et 25,70 € en fonction du quotient familial (QF).
- La gratuité à Strasbourg signifierait un gain de 5,8€ pour les plus modestes et de 56 € pour les plus aisés.
- Avec la gratuité, le prix unique nul est aussi un prix inique

Vers de nouvelles recettes affectées ?

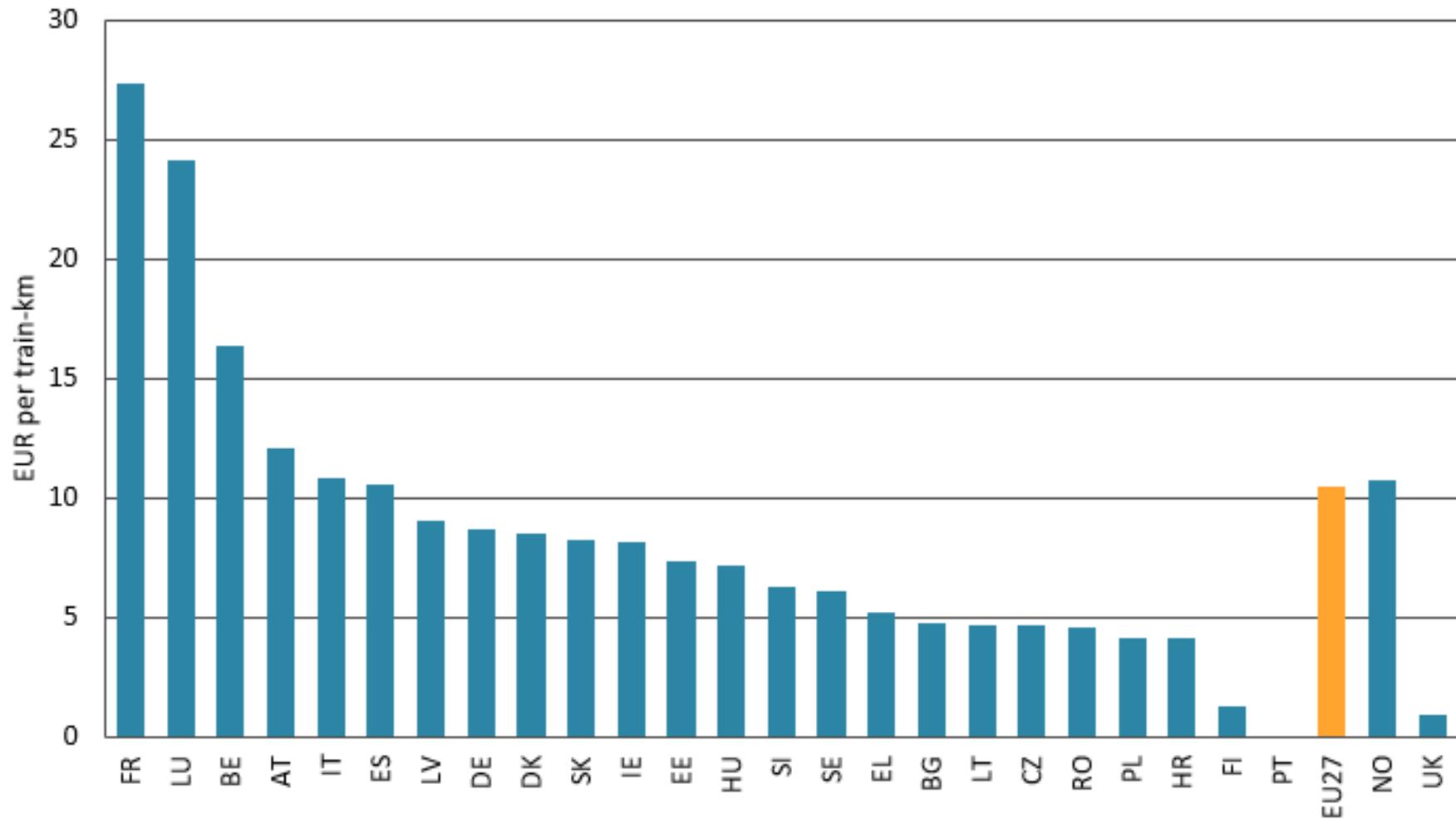
- Accroître le Versement Mobilité (VM) et l'étendre
- Créer de nouvelles taxes, par exemple sur les livraisons et le commerce en ligne (Cf Rapport Duron).
<https://www.ecologie.gouv.fr/sites/default/files/RAPPORT%20DURON.pdf>
- Affecter des taxes existantes : TVA ? TICPE ? Taxes foncières ?
- Récupérer la plus-value foncière des propriétés qui bénéficient des transports collectifs ?
- Accroître les contributions des collectivités territoriales !

Les rendements décroissants de la dépense publique : Le cas du Transilien (fonctionnement)



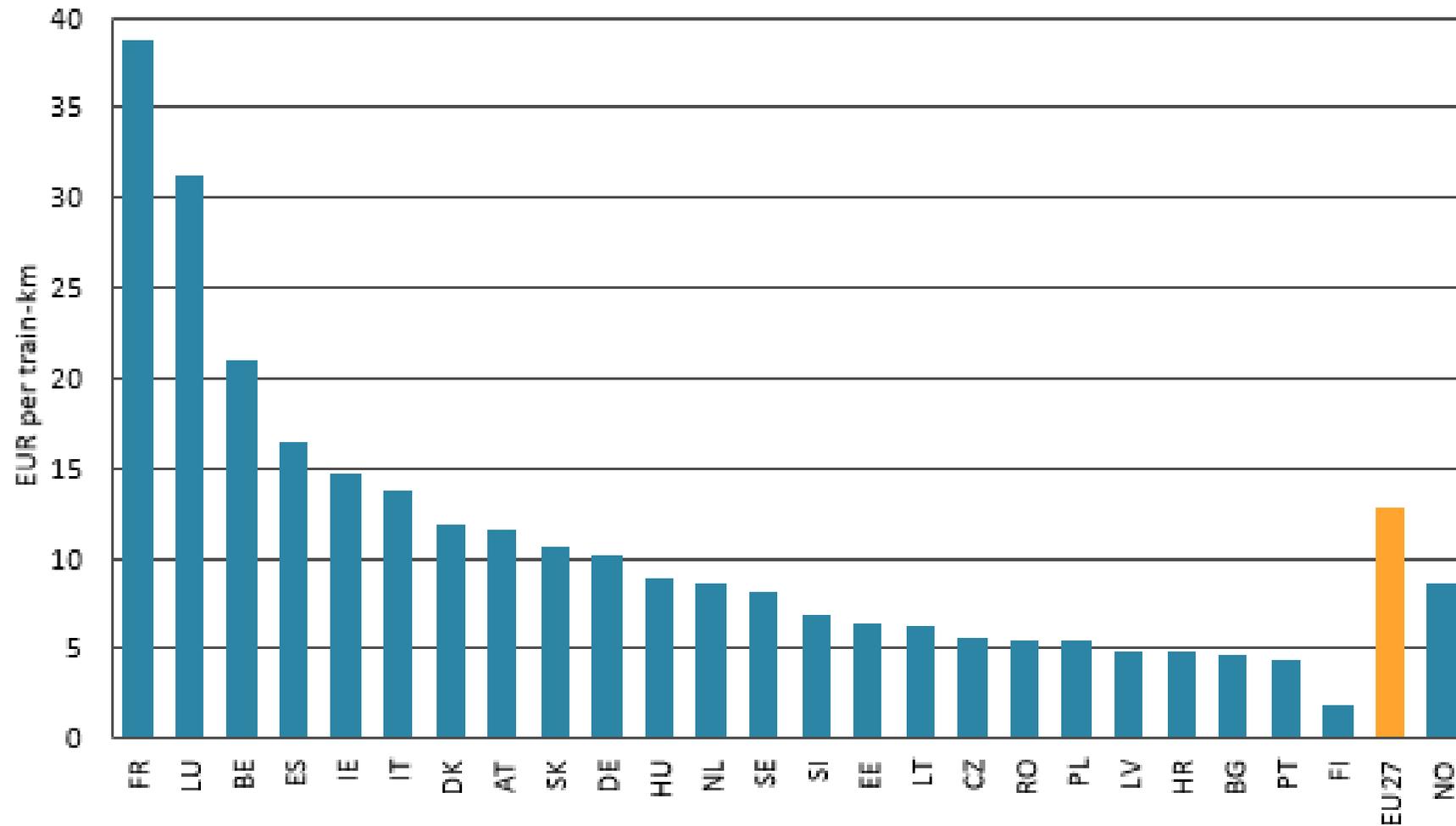
Le coût public des trains régionaux, UE 2018

Ouverture à la concurrence ?



Le coût public des trains régionaux, UE 2020

Covid et inflation



Q5 / François Poupard

Quelle analyse du ticket à 49 € en Allemagne et son application en France ?

Quelle est la part des usagers, des abonnés et des occasionnels, comment évolue-t-elle ?

Quels sont vos réflexions voire vos projets en la matière ?

Titre à 49 € : analyse de la Région NA

- **Pass à 49 €**
 - Le problème est-il l'offre ou la demande ? C'est l'offre !
 - En Allemagne : quais bondés...
 - Congestion dans les rames (acquisition de rames nouvelles) et sur les rails (refonte du réseau, caténares, signalisation...)
 - Les occasionnels d'été : $\frac{1}{4}$ de la recette annuelle, qui compense ?
- **Discussions Etat / Régions**
 - Et le TGV ? TGV atlantique, hausse des tarifs et offre malthusienne (moins de trains, même nombre de sièges qu'avant 2019, hausse de la fréquentation de 30%...)
 - La décentralisation des TER a permis l'adaptation des tarifs aux usagers locaux : tensions sociales, capacité contributive, tarifs sociaux
 - Quel est le sens d'une nationalisation consistant à baisser les tarifs uniformément ? Après le coup de com', quel contribuable compense la baisse du tarif ? Aggravation de l'impasse du modèle...

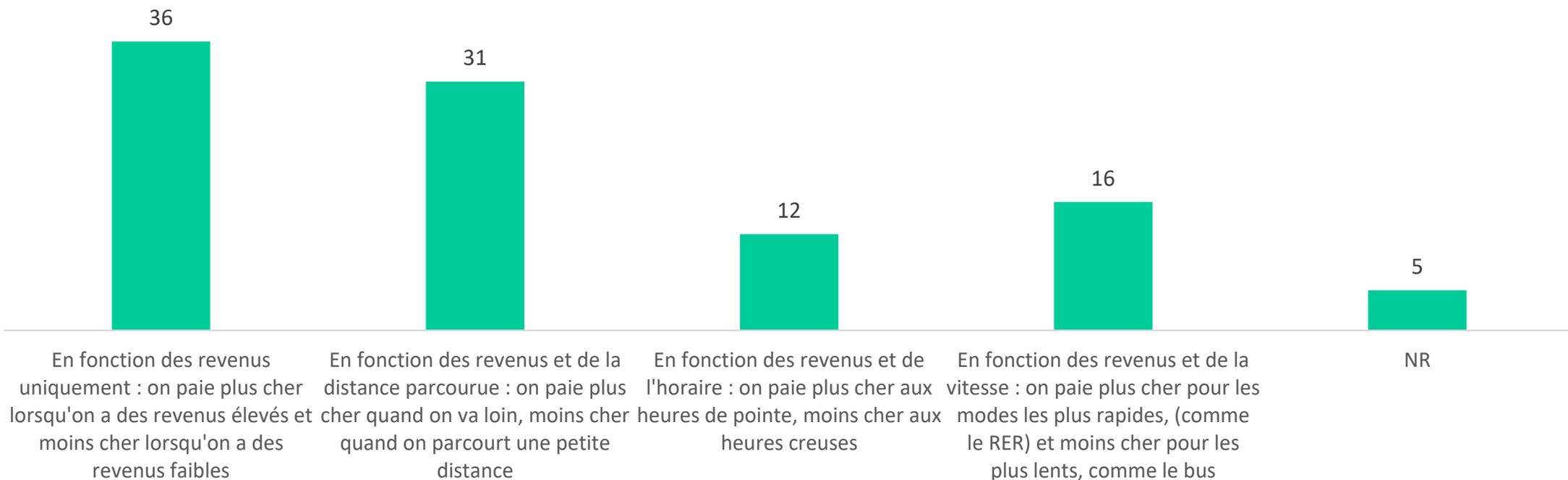
Q6 / Charlotte Millot

Vous avez testé plusieurs modèles de tarification des transports publics auprès des Français : quels résultats ?

En matière de tarification de la voiture, quelles sont les positions des Français ?

Une tarification dépendant des revenus, ou des revenus et de la distance parcourue est privilégiée

Pour financer ces mesures, notamment améliorer et développer les transports en commun, quelle serait votre préférence entre les différentes propositions suivantes de modulations des tarifs de transport en commun urbains (bus, tramway, métro, RER) ?

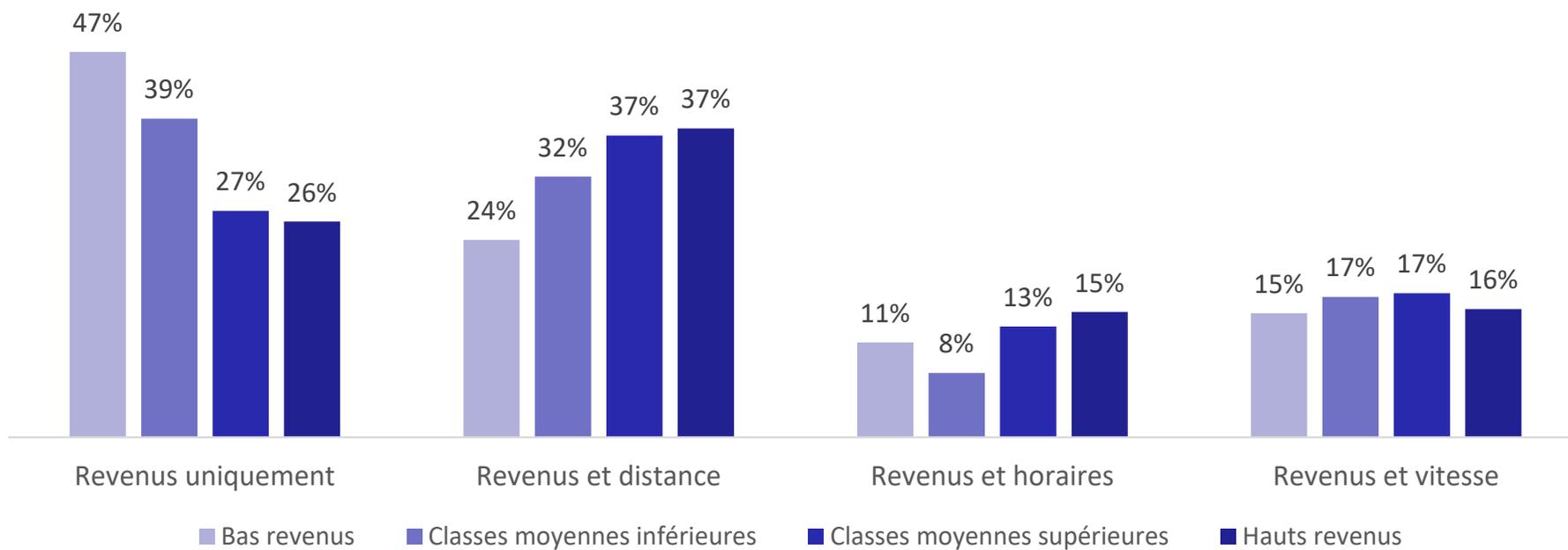


Source : Crédoc pour Transdev, Enquête Conditions de vie et aspirations, octobre 2023

Des préférences qui varient selon le niveau de revenu

Préférence entre différentes modulations tarifaires pour les transports urbains

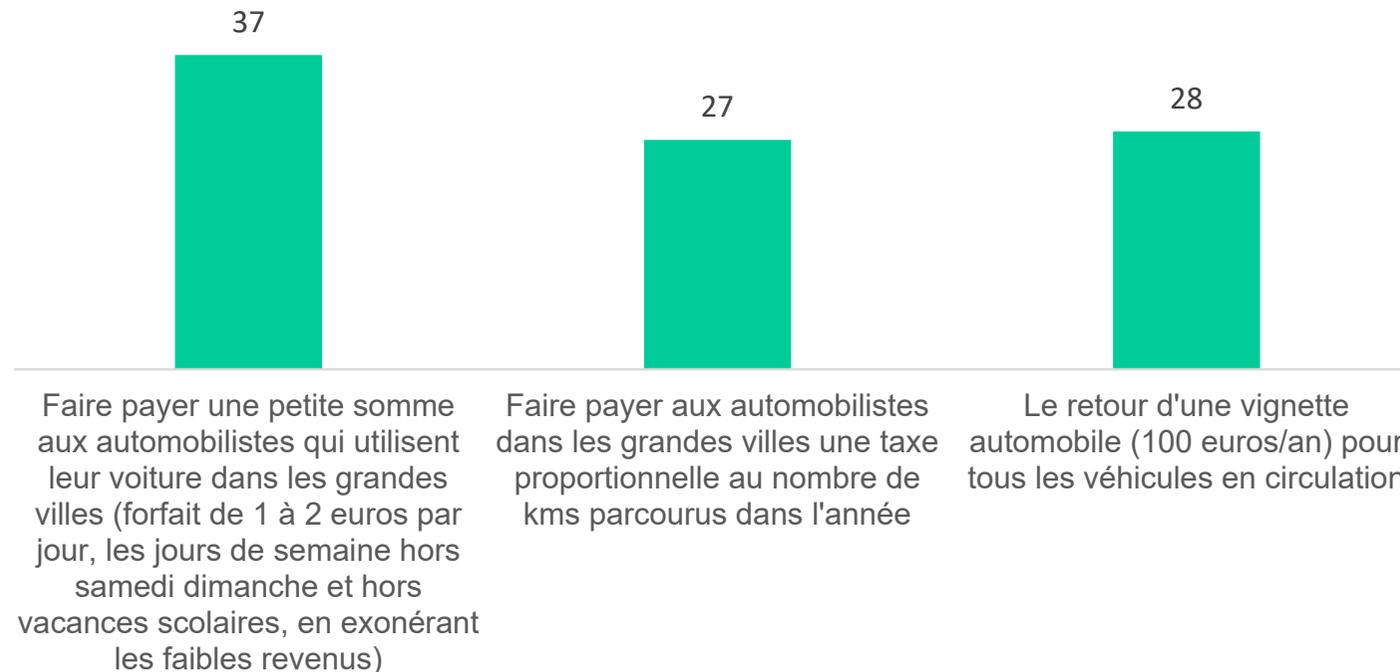
Selon le niveau de revenu, En %



Source : Crédoc pour Transdev, Enquête Conditions de vie et aspirations, octobre 2023

Pour financer les infrastructures routières, le péage urbain est l'option la plus souvent choisie

Pour financer les infrastructures routières (entretien des routes, voies de contournement pour fluidifier le trafic...) et les transports en commun, quelle serait votre préférence entre... ?



Source : Crédoc pour Transdev, Enquête Conditions de vie et aspirations, octobre 2023

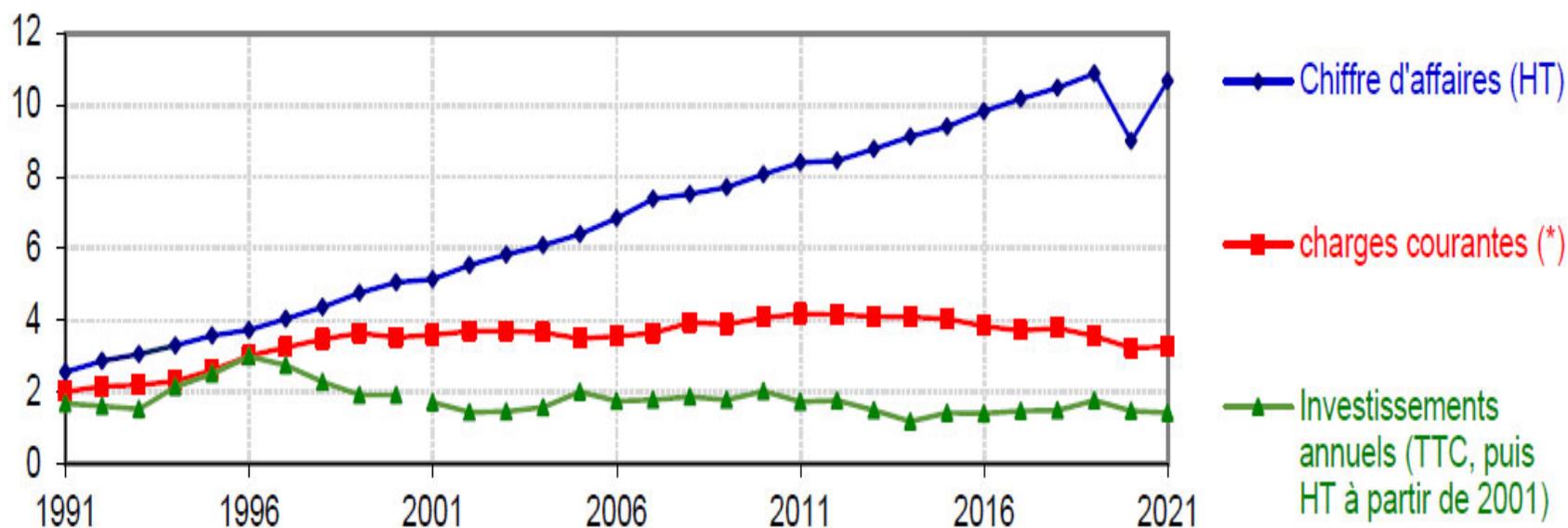
Q7 / Yves Crozet

les collectivités et l'Etat envisagent de plus en plus de récupérer les recettes des autoroutes pour financer les transports publics. Et si le salut venait des autoroutes ?

Quelle est votre analyse ?

UN CHIFFRE D'AFFAIRES TRÈS SUPÉRIEUR AUX CHARGES COURANTES

► Sociétés concessionnaires d'autoroutes : paramètres économiques (milliards d'euros courants)

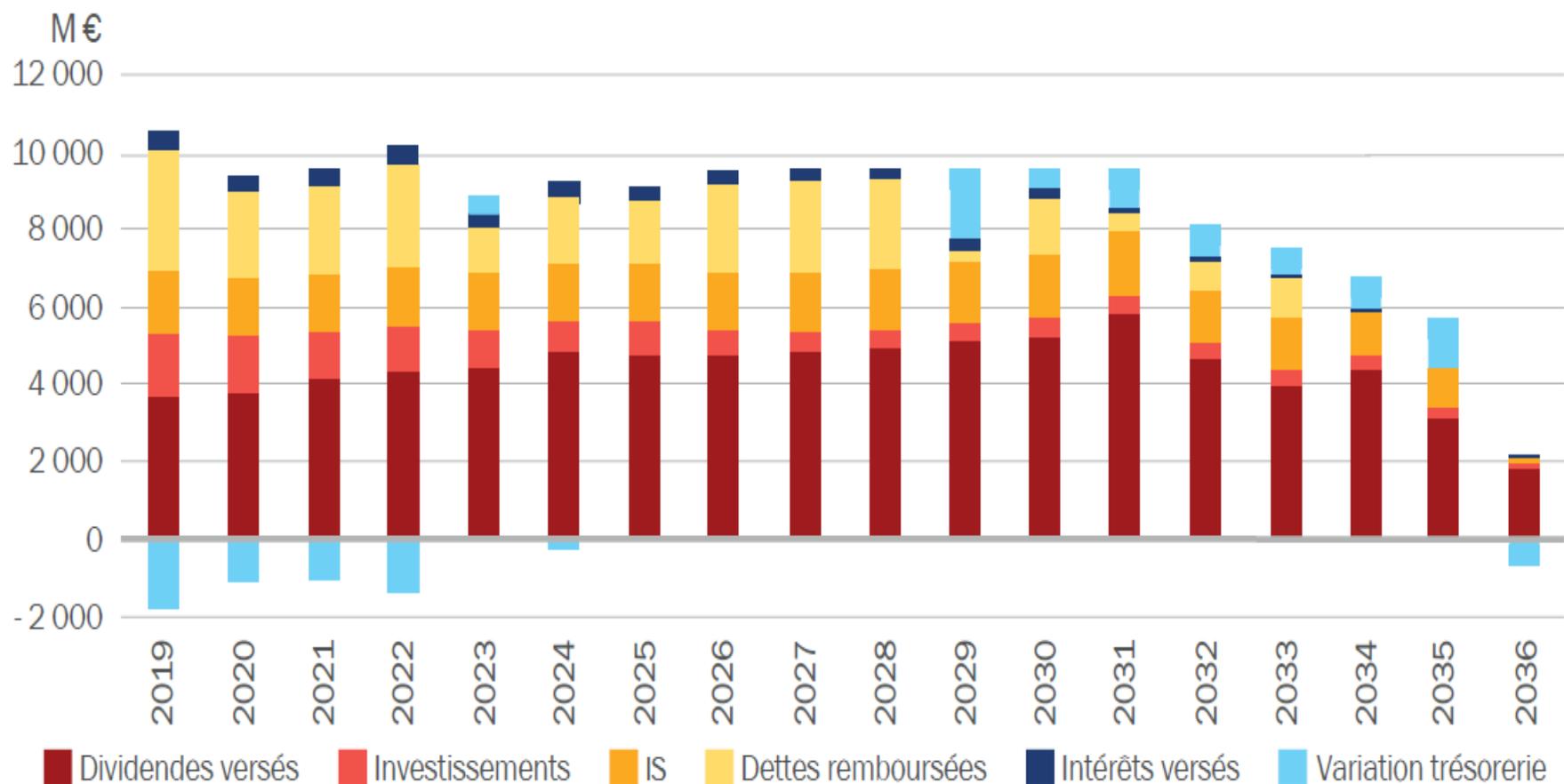


(*)Y compris TAT.

Changement de règles comptables à partir de 2000

Source : ASFA

SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES (SCA) : DES BÉNÉFICES CONVOITÉS



La convoitise est mauvaise conseillère

- Les concessions autoroutières se sont transformées en rente pour l'Etat (40% du CA) principalement, et les exploitants, dont il ne faut pas oublier qu'ils ont versé 22 mds à l'Etat.
- A l'issue des concessions (2031 et au-delà) le système ne pourra pas être reproduit, notamment à cause de la directive eurovignette qui limite le montant des péages
- Plusieurs scénarios sont possibles, mais dans le cas où les revenus seraient supérieurs aux coûts, il n'est pas évident d'en faire profiter les transports collectifs.

Q8 / François Poupard

Idem, quelle est votre position ?

Questions / Réponses