

LA TARIFICATION DES TRANSPORTS PUBLICS : QUE DISENT LES ÉCONOMISTES ?

Philippe Gagnepain (PSE) – Marc Ivaldi (TSE)

Le point de vue des économistes

Une politique tarifaire répond à plusieurs objectifs parfois contradictoires

- ❑ Financer le coût de production
- ❑ Générer autant de revenus que possible
- ❑ Rendre compte de la qualité ou de la valeur du service
- ❑ Promouvoir les objectifs d'équité, tels que l'aide au déplacement des usagers aux revenus les plus faibles
- ❑ Encourager les voyageurs à substituer le transport en commun à leur véhicule privé (congestion, économiser l'énergie et réduire la pollution de l'air)
- ❑ Sous-taxation de l'usage des véhicules privés

Une nécessaire tarification différenciée

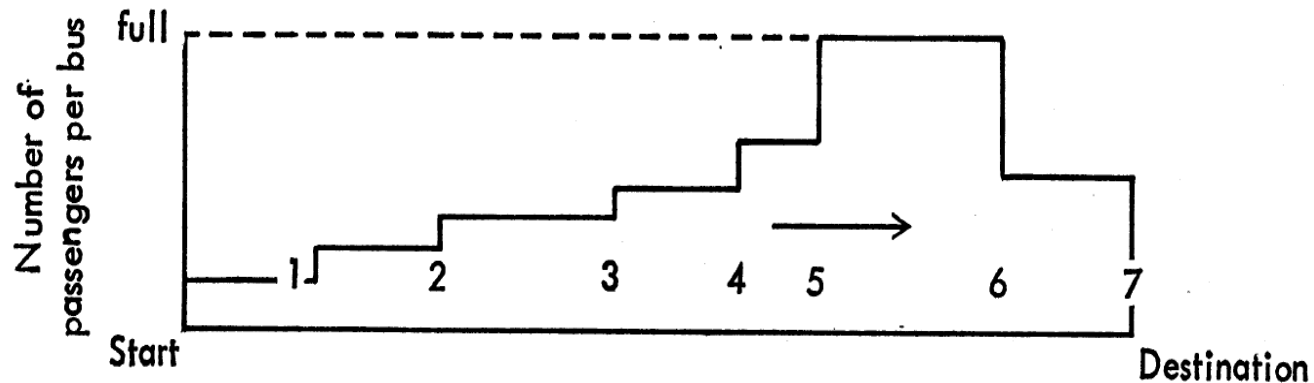
- Prix = coût du service
 - + coût de l'externalité négative supportée par les autres usagers
- Prix distincts pour différents groupes d'utilisateurs (Ramsey)
 - ▣ Revenu, âge
 - ▣ But du déplacement, distance parcourue
 - ▣ Type de service : local ou express, heures de pointe ou heures creuses, bus ou ferroviaire

Le tarif unique

- Simple mais engendre des inégalités importantes
- Usagers aux revenus les plus faibles subventionnent les voyages de ceux disposant de revenus plus élevés
 - ▣ les voyageurs de courte distance
 - ▣ les personnes sans emploi
 - ▣ les familles sans véhicule privé à disposition
 - ▣ les personnes qui voyagent pour des raisons non-professionnelles.

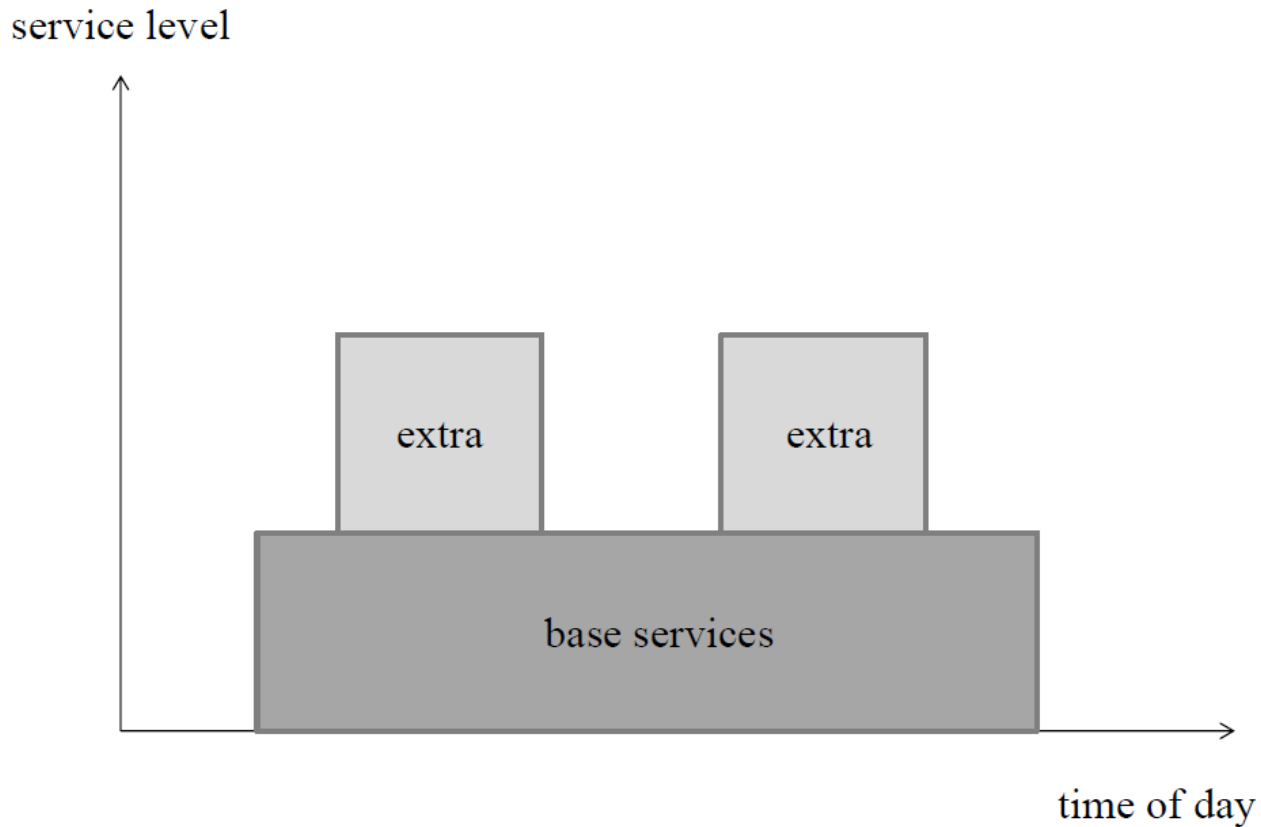
Le tarif par zone

- Lien positif entre prix et distance, mais...
- omet de prendre en compte l'impact de chaque usager sur la consommation des autres usagers
- Le prix payé devrait être d'autant plus élevé que le taux de remplissage des véhicules est élevé : externalité négative totale plus importante



Source: Journal of transport Economics and Policy

Différencier les tarifs heures pleines-heures creuses (Peak-load pricing)



Source : Journal of transport Literature (2014)

Différencier les tarifs heures pleines-heures creuses (Peak-load pricing)

- Les usagers voyageant aux heures de pointes paient des prix plus élevés que ceux voyageant aux heures creuses.
 - ▣ Meilleure solution
 - ▣ Coût plus élevé aux heures de pointe
 - ▣ Déplace les usagers des heures pleines vers les heures creuses → Diminution des coûts

En définitive

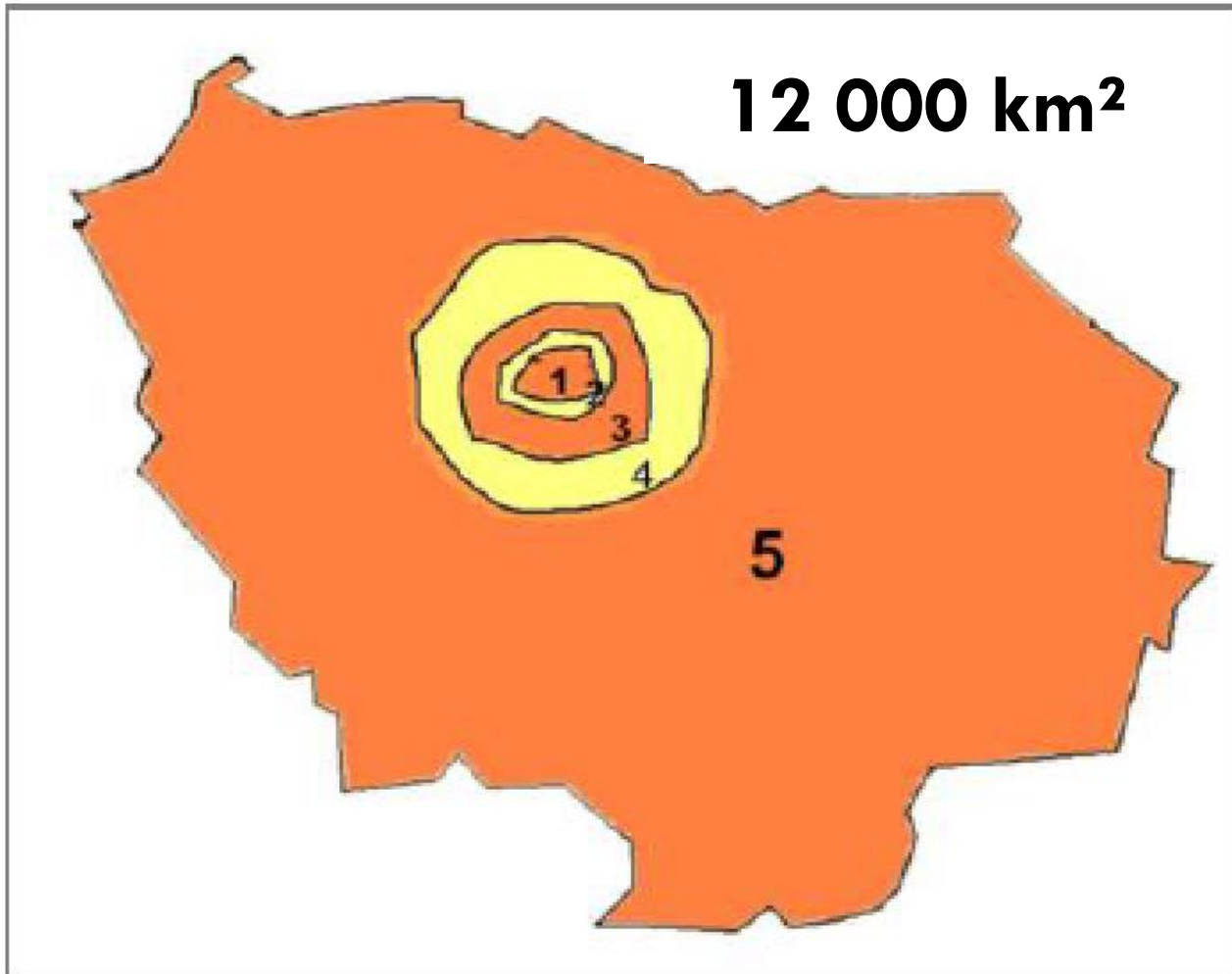
- A chacun doit correspondre un titre de transport
Réflexion globale dans laquelle la question de la taxation des véhicules privés est inévitable
- A moyen terme, la meilleure solution est la différenciation des tarifs en heures pleines/heures creuses (peak load pricing)
- A plus court terme : différenciation des tarifs par zones géographiques
- La pire solution : tarif unique

Le forfait Navigo

UNE BREVE ANALYSE ECONOMIQUE

Avant: cinq zones tarifaires

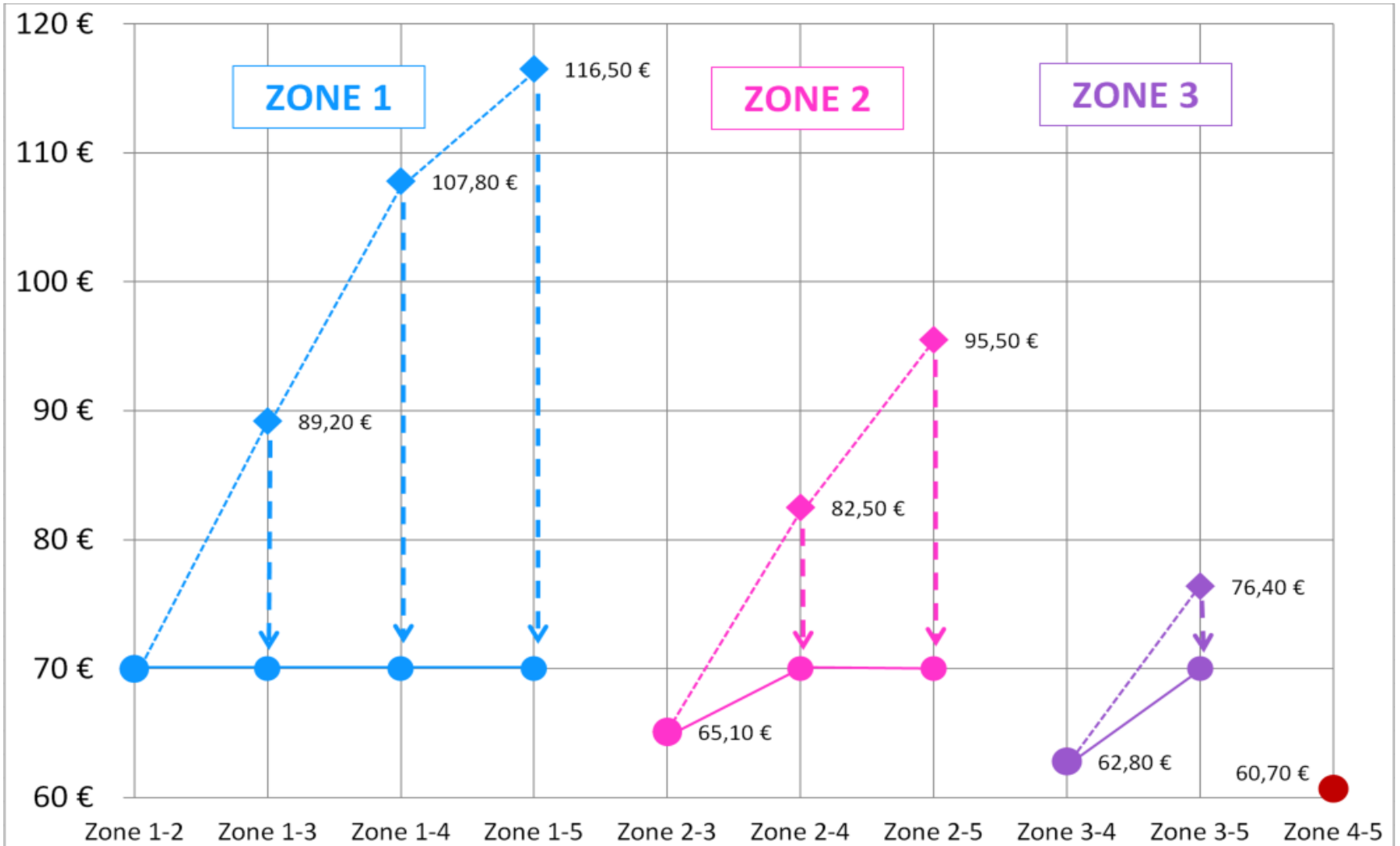
11



Après: une seule zone

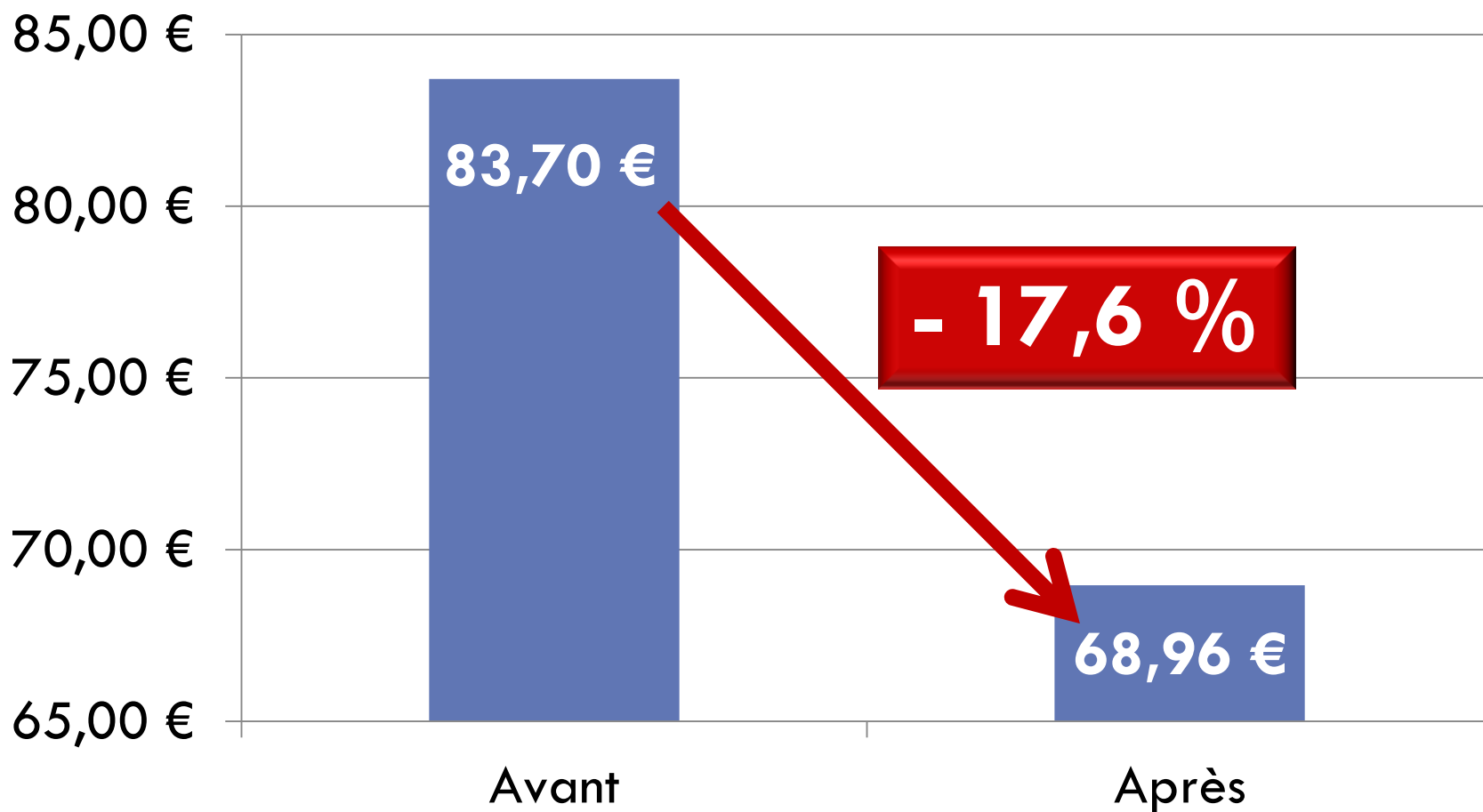
12





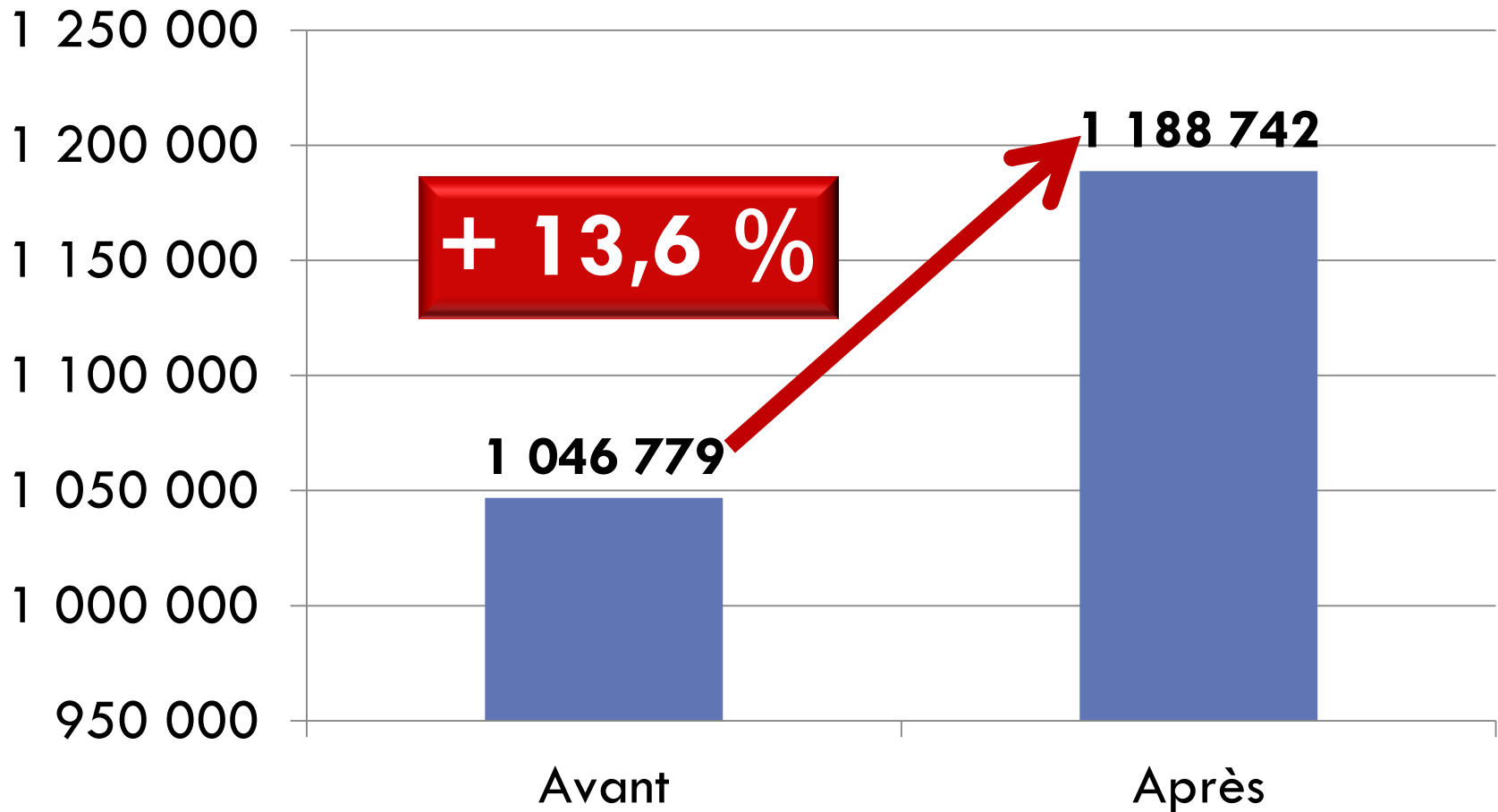
Baisse du prix moyen Navigo mensuel

14



Augmentation des ventes Navigo mensuel

15



Donc baisse du revenu

16

- Baisse du prix - 17,6%
- Augmentation des ventes + 13,6 %
 - ▣ Moins que proportionnelle à la baisse du prix
 - ▣ Demande inélastique = 0,8

Forfait annuel

17

- Baisse du prix - 16,4%
- Augmentation des ventes + 3,7 %
 - ▣ Moins que proportionnelle à la baisse du prix
 - ▣ Demande inélastique = 0,2

Le déficit va-t-il perdurer?

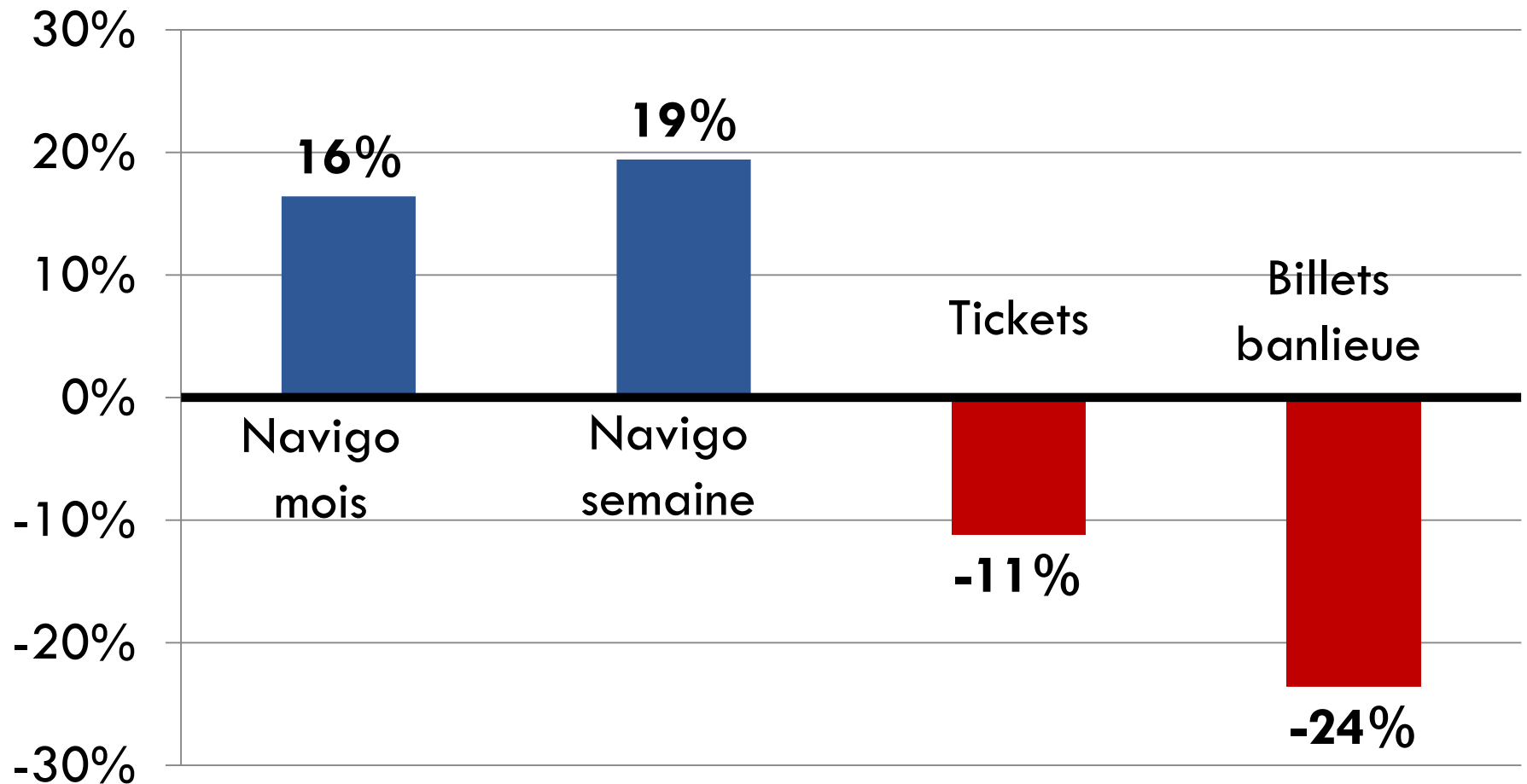
18

- **Si rien n'est fait , la réponse est OUI**
 - ▣ La demande de transport public ne peut pas générer une augmentation plus que proportionnelle à la baisse des prix
 - ▣ Le transport est un bien essentiel pour travailler

Le Navigo cannibalise le ticket

19

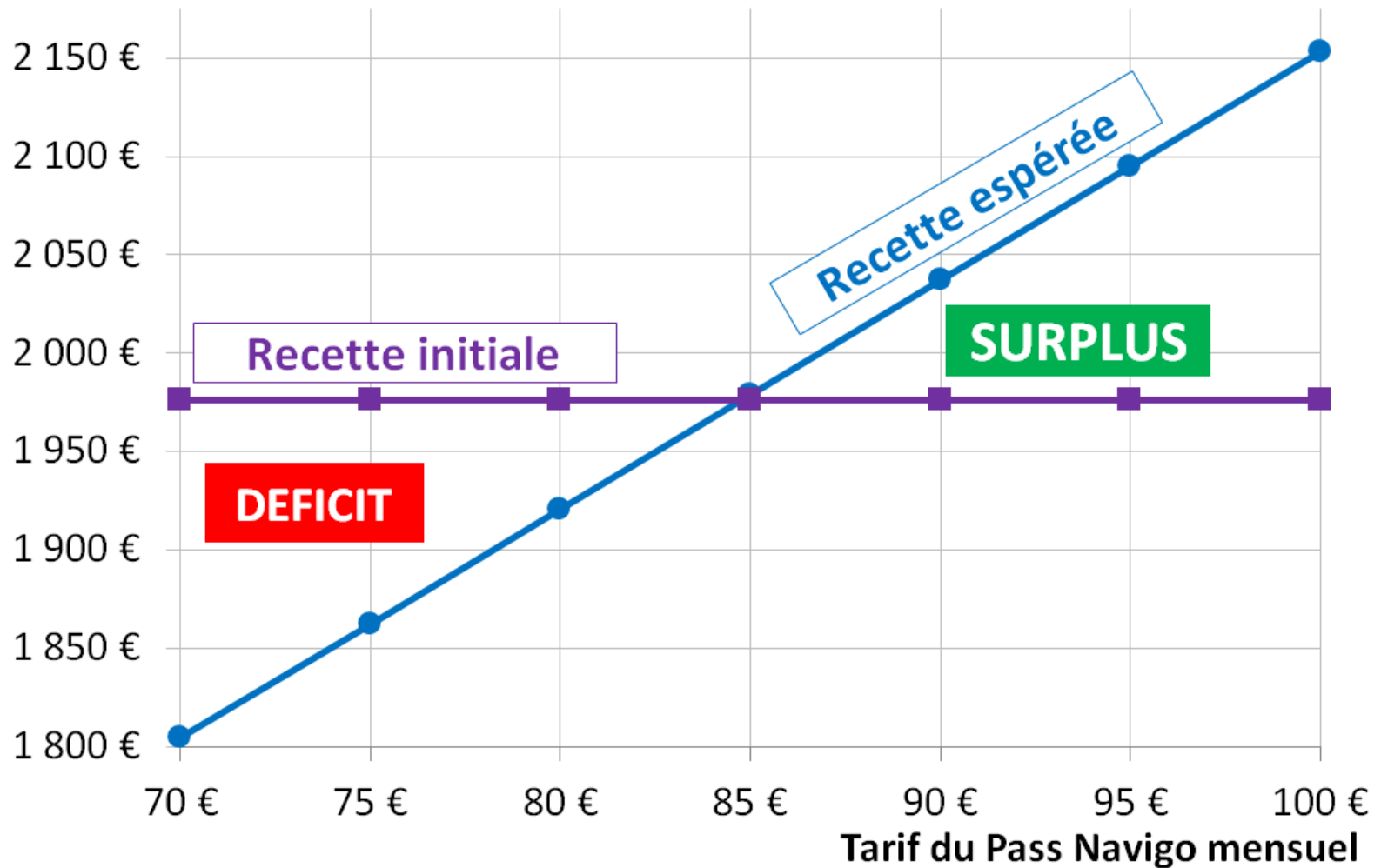
Variation des ventes entre avril 2015 et avril 2016



Que faire à court terme ?

20

Recette en M€



Conclusions

- Un forfait à tarif unique se traduit par un déficit permanent
- Le déficit est dû à deux facteurs
 - La baisse de prix du forfait entraîne une hausse moins que proportionnelle des ventes
 - La baisse des prix du forfait cannibalise les titres de transport à l'unité

Propositions

22

- A court terme, augmenter de 15 € le forfait Navigo
- A moyen terme, utiliser les outils numériques pour mettre en place une tarification qui tiennent compte des caractéristiques de la demande
- A plus long terme, une seule loi économique:

A CHAQUE UTILISATEUR, SON TITRE DE TRANSPORT