CANOPEA

QUELLE TARIFICATION POUR ATTIRER LES AUTOMOBILISTES VERS LES TRANSPORTS EN COMMUN ?

JEAN MANSUY

RÉSUMÉ EXÉCUTIF

Diminuer l'impact environnemental de notre système de mobilité impose de stimuler un report modal de la voiture vers des modes de transport moins polluants, notamment les transports en commun. En théorie, une variation du prix des transports en commun peut servir d'incitant pour cela. Il existe cependant de nombreux types de politiques tarifaires, qui n'auront pas les mêmes effets. Il convient donc d'étudier ces politiques tarifaires plus en détail, et prenant en compte l'ensemble des impacts potentiels. En plus d'un report modal depuis la voiture, une variation de prix tend également à stimuler un report modal depuis les modes actifs (vélo et marche en particulier) et induit une augmentation des déplacements, ce qui peut limiter, voir annuler, les effets positifs pour l'environnement. Outre son impact environnemental, une variation de prix va également avoir de nombreux effets tant économiques que sociaux. D'une manière générale, il convient donc davantage de considérer les mesures tarifaires, et en particulier la gratuité, comme des politiques défendant une certaine conception philosophique autour du rôle des services publics que comme une politique écologique.

Une variation du prix des transports en commun peut en théorie avoir des effets bénéfiques sur l'environnement. Cependant, il existe des leviers plus efficaces pour inciter les automobilistes à utiliser davantage les transports en commun. C'est notamment le cas des mesures améliorant la qualité de service, et en particulier sa fiabilité et sa fréquence. En Belgique, les réseaux de transport fédéraux (trains) et régionaux (métros, trams et bus) sont fortement interdépendants. Plutôt que promouvoir des réductions tarifaires unilatérales risquant de stimuler la compétition entre les opérateurs publics, il serait préférable d'augmenter la complémentarité entre ces opérateurs, au travers notamment d'une meilleure intégration tarifaire et billettique facilitant l'accès aux transports en commun sur tout le territoire national.

TABLE DES MATIÈRES

RÉSUMÉ EXECUTIF 2

INTRODUCTION 5

1 COMMENT SONT DÉFINIS LES TARIFS DES TRANSPORTS EN COMMUN ? 6

1.1 LE PRIX DU BILLET DE TRAIN 6

1.2 LE PRIX DES TRANSPORTS EN COMMUN RÉGIONAUX (MÉTRO, TRAM, BUS) 8

1.3 LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN 9

2 QUEL IMPACT DE LA POLITIQUE TARIFAIRE SUR LE REPORT MODAL 10

2.1 COMMENT CHOISIT-ON SON MODE DE TRANSPORT ? 10

2.2 POLITIQUES TARIFAIRES ET INCITATION À L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN 11

2.2.1 Réduction tarifaire ou gratuité ? 12

2.2.2 Mesure universelle ou restreinte ? 12

2.2.3 Mesure temporaire ou pérenne ? 13

2.3 QUELS IMPACTS DES POLITIQUES TARIFAIRES ? 14

2.3.1 Les impacts environnementaux des politiques tarifaires 15

2.3.2 Les impacts économiques des politiques tarifaires 16

2.3.3 Les impacts sociaux des politiques tarifaires 18

CONCLUSION : LA TARIFICATION DES TRANSPORTS EN COMMUN, PAS JUSTE UNE QUESTION ENVIRONNEMENTALE 20

INTRODUCTION

Si vous avez récemment pris le train, vous n'avez sans doute pas pu y échapper : au 1er février 2022, le prix du billet a fait un bond de près de 9% (8,73% pour les billets standards, 9,73% pour les abonnements)[1]. Cette augmentation divise même au sein des représentants des usagers, et notamment du Conseil consultatif pour les voyageurs ferroviaires (CCVF, dans lequel siège Canopea). Comme le montre l'avis du CCVF 22/05 du 21 octobre 2022[2], deux positions s'opposent : un première pour laquelle l'augmentation est vue comme un mauvais signal envoyé à la population, et une deuxième pour laquelle une augmentation des moyens financiers de la SNCB par les usagers est nécessaire pour compenser l'inflation et ainsi consolider l'offre. Derrière ces positions se cache une question complexe et éminemment politique, mais cruciale en vue de répondre à l'urgence climatique actuelle : quelle politique tarifaire peut permettre de maximiser le report modal de la voiture vers les transports en commun ? Et, in fine, existe-t-il une tarification « écologique » des transports en commun, c'est-à-dire qui tende à minimiser l'empreinte environnementale totale de nos systèmes de mobilité ?

1 SNCB (2022) La SNCB adaptera ses tarifs le 1er février 2023 : une décision difficile à prendre mais nécessaire. https://press.sncb.be/la-sncb-adaptera-ses-tarifs-le-1er-fevrier-2023--une-decision-difficile-a-prendre-mais-necessaire

2 https://mobilit.belgium.be/fr/publications/22-05-avis-ccvf

1 COMMENT SONT DÉFINIS LES TARIFS DES TRANSPORTS EN COMMUN ?

1.1 LE PRIX DU BILLET DE TRAIN

Dans le cadre de sa mission de service public[3], **la SNCB doit proposer certains titres de transports, dits conventionnés**, à la vente. Le tarif de ces titres de transport peut être régulé, c'est-à-dire encadré par des clauses contractuelles, ou non. Parmi les **titres de transport à tarifs régulés**, on retrouve les tickets standard, les abonnements domicile-travail et étudiants, la gratuité pour les enfants de moins de 12 ans accompagnés, ou encore les tickets pour les jeunes de moins de 26 ans, les seniors de plus de 65 ans et les personnes ayant le statut BIM. Dans les **tarifs non-régulés** sont inclus, par exemple, le supplément vélo ou les tarifs de groupe. La SNCB s'est engagée, dans son contrat de service public (signé le 23 décembre 2022), à adapter ces titres conventionnés d'ici fin février 2025.

Dans le cadre de ses titres de transport à tarif régulé, la SNCB a le droit, depuis le 1er janvier 2023, d'indexer leur prix deux fois par an (au lieu d'une seule précédemment). Cette indexation est cependant soumise à certaines contraintes. En effet, elle ne peut pas dépasser l'augmentation de l'indice des prix à la consommation[4]. De plus, les augmentations de tarifs des titres conventionnés doivent être transmises aux représentants des usagers, regroupés au sein du Comité consultatif pour les voyageurs ferroviaires (CCVF).

En plus des titres de transport conventionnés, la SNCB peut proposer des titres non-conventionnés (et donc à tarif non-régulé) qui ne sont soumis à aucun contrôle ni aucune consultation préalable. C'est notamment le cas pour les tickets de 1ère classe.

3 https://mobilit.belgium.be/fr/rail/contrats-de-gestion/contrats

4 Exception faite du cas où la SNCB a réussi à atteindre ses objectifs en termes de ponctualité, de satisfaction client et de taux de suppression durant l'année précédente, auquel cas elle peut augmenter d'un point de pourcentage le prix des abonnements par rapport à l'indice des prix.
Dans le précédent contrat, cette augmentation ne dépendait que d'objectifs en termes de ponctualité, et le plafond d'indexation était calculé suivant l'indice santé plutôt que l'indice des prix.

La **Figure 1** présente l'augmentation du prix des billets de train standard entre 2013 et 2023. Deux faits sont particulièrement notables. Premièrement, **aucun tarif n'a augmenté plus que l'inflation** (ou même que l'indice santé, utilisé pour calculer les indexations salariales), à l'exception de celui pour les voyages de moins de 7 km, dont le tarif correspond au prix minimum d'un trajet simple. Cela signifie que, à l'exception des courts trajets, la « valeur réelle » du billet de train (et donc sa charge sur le budget des ménages) n'a pas réellement augmentée en 10 ans grâce à l'indexation automatique des salaires et des allocations. Deuxièmement, on peut également remarquer sur la Figure 1 que l**es tarifs de 1ère classe ont significativement moins augmenté que ceux de 2ème classe** pour la plupart des distances. Cette réduction relative du prix du billet de 1ère classe, qui vise sans doute à attirer de nouveau client en 1ère (plus rentable pour la SNCB mais largement sous-exploitée), peut néanmoins poser question du point de vue de la justice sociale.

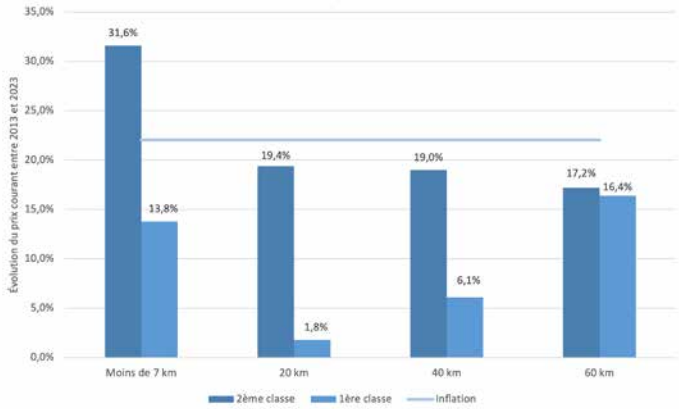

FIGURE 1: ÉVOLUTION DU PRIX D'UN TITRE DE TRANSPORT SNCB ENTRE 2013 ET 2023 (ANALYSE EFFECTUÉE PAR LE JOURNAL L'AVENIR[5])

1.2 LE PRIX DES TRANSPORTS EN COMMUN RÉGIONAUX (MÉTRO, TRAM, BUS)

Pour ce qui est des opérateurs régionaux, la définition des tarifs dépend du contrat de gestion que chaque opérateur a avec chaque Région. En Wallonie, le contrat de gestion 2019-2023[6] stipule que le TEC (nom commercial de l'Opérateur de Transport de Wallonie (OTW)) doit proposer chaque année (en septembre) une structure tarifaire au Gouvernement wallon, entérinée par un Arrêté. Cette structure n'est cependant pas totalement rigide, en témoigne la dernière mise à jour adoptée le 9 juin 2022 et mise en place en septembre de la même année[7]. A côté de ses missions de service public, le TEC est également autorisé à effectuer certaines activités additionnelles. Cependant, celles-ci restent marginales, et soumises à autorisation dans le cas de services réguliers.

La **Figure 2** montre que l'augmentation des titres de transport TEC en version électronique (ce qui inclut la carte MOBIB) a été bien inférieure à l'inflation ces 10 dernières années. **La « valeur réel » d'un titre de transport TEC standard a donc**, dans sa version électronique, **significativement baissé depuis 2013**. Ainsi, le poids du prix du billet TEC sur le budget des ménages wallons a diminué ces dernières années si l'on considère en parallèle l'indexation automatique des salaires et des allocations.

5 Bernard, T. (2023, 1er février). Augmentation des tarifs de la SNCB ce 1er février 2023 : le petit trajet est celui qui a le plus augmenté en 10 ans. L'Avenir. https://www.lavenir.net/actu/societe/mobilite/2023/02/01/augmentation-des-tarifs-de-la-sncb-ce-1er-fevrier-2023-le-petit-trajet-est-celui-a-le-plus-augmente-en-10-ans-EWMBAZQ7K5EFN-FYOJJMKRKHIAM/

6 http://mobilite.wallonie.be/files/eDocsMobilite/politiques%20de%20mobilit%C3%A9/transport%20public/contrat-service-public-otw-2019-2023.pdf

7 https://wallex.wallonie.be/eli/arrete/2022/06/09/2022-015317/2022/09/01

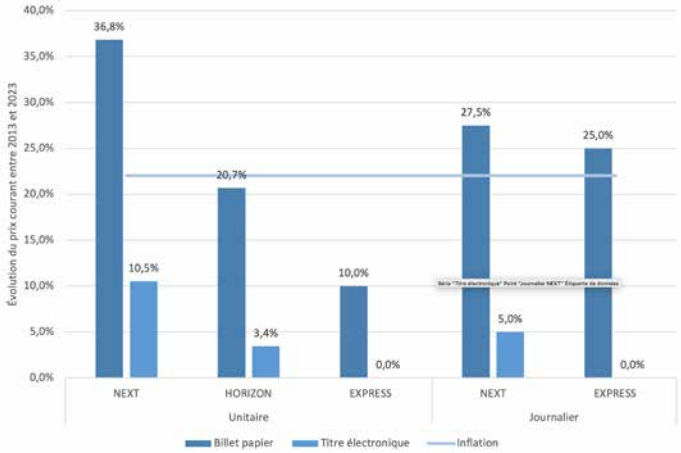

Figure 2: ÉVOLUTION DU PRIX D'UN TITRE DE TRANSPORT TEC ENTRE 2013 ET 2023 (CALCUL PROPRE)

1.3 LE FINANCEMENT DES TRANSPORTS EN COMMUN

Bien que les usagers doivent payer un titre de transport pour voyager en transports en commun, le prix payé par ceux-ci est en réalité dérisoire par rapport au coût réel du service. En effet, les transports en commun sont très fortement subsidiés, ce qui permet de garder des coûts relativement faibles. La **Figure 3** montre clairement que les recettes issues de la vente de titres de transport ne représentent qu'une petite partie des revenus des 4 opérateurs de transports publics du pays. **Sans financement public et externe, les usagers wallons devraient donc payer 4 fois plus pour le train et près de 10 fois plus pour le bus.** Malgré leur prix, on peut donc d'ores et déjà parler de « quasi-gratuité » des transports en commun, en particulier pour le TEC. Dès lors, serait-il utile, comme certains le proposent, de rendre les transports en com-

mun réellement gratuits pour augmenter le report modal vers ceux-ci ?

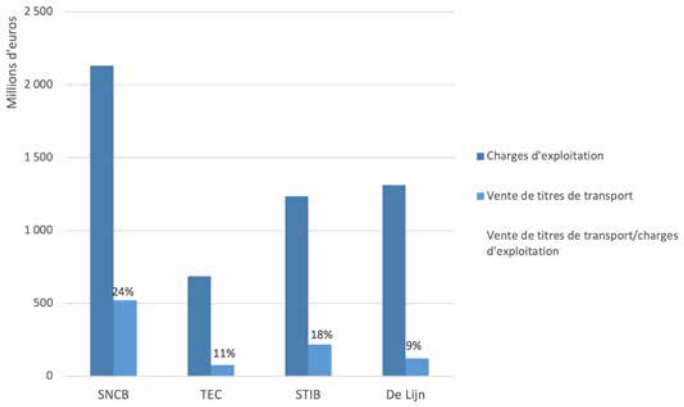

FIGURE 3: PART DES RECETTES LIÉES À LA VENTE DE TITRES DE TRANSPORT DANS LES REVENUS DES OPÉRATEURS DE TRANSPORT EN 2021 (PROPRES CALCULS BASÉS SUR LES RAPPORTS FINANCIERS DES OPÉRATEURS ; LES CHIFFRES DE LA SNCB NE CONCERNENT QUE SES ACTIVITÉS DE SERVICE PUBLIC)

2 QUEL IMPACT DE LA POLITIQUE TARIFAIRE SUR LE REPORT MODAL

2.1 COMMENT CHOISIT-ON SON MODE DE TRANSPORT ?

Alors que la théorie économique néoclassique part du présupposé que le choix modal (c'est à dire d'un mode de transport) est un choix rationnel, basé sur une maximisation de l' « utilité » obtenue en minimisant le temps de trajet et son coût (approche rationaliste), les recherches empiriques suggèrent un processus de choix bien plus complexe et bien moins rationnel. Ces recherches montrent notamment que **des aspects spatiaux** (liés à l'aménagement du territoire), **contextuels** (liés au déplacement) **et socio-psychologiques** (liés à l'individu et à son expérience, ses habitudes, etc.) entrent aussi en ligne de compte dans le choix d'un mode de transport. On peut par exemple citer l'accessibilité à une voiture ou le chaînage des déplacements (*trip chaining*, c'est à dire le fait d'enchaîner plusieurs déplacements, comme en déposant ses enfants à l'école sur le chemin du travail). Ces nuances n'empêchent toutefois pas le prix et le temps de déplacement de rester des facteurs importants du choix modal.

En ce qui concerne le prix, **la grande majorité des Belges suggère de baisser les prix des transports en commun pour en augmenter son utilisation**. Par exemple, une étude du SPF Mobilité et Transport montre que, pour encourager l'usage du train, 25% des Belges proposent comme mesure prioritaire de rendre les trajets en train moins chers, voire gratuits[8]. La popularité de cette mesure est confirmée par un récent sondage publié dans le journal Imagine, en collaboration avec Canopea[9]. **Des mesures tarifaires pourraient-elle donc attirer davantage d'usagers (et en particulier d'automobilistes) dans les trains, les métros, les trams et les bus ?**

8 SPF Mobilité et Transports. (2020). Avantages et inconvénients des modes de transports usuels. https://mobilit.belgium.be/fr/mobilite-durable/enquetes-et-resultats/enquetes-bemob

9 Schoune, C., de Hesselle, L. & Dorzée, H. (2022). Crises climatique et énergétique : les Belges prêts aux changements. Imagine, Demain le monde, 153.

2.2 POLITIQUES TARIFAIRES ET INCITATION À L'USAGE DES TRANSPORTS EN COMMUN

De nombreuses politiques tarifaires sont susceptibles d'induire un report modal vers les transports en commun. Ces politiques diffèrent cependant sur de nombreux aspects, et leur impact dépendra donc de leur conception.

2.2.1 Réduction tarifaire ou gratuité ?

On peut premièrement **différencier les réductions tarifaires des mesures de gratuité**. En effet, dans une économie de marché, le prix d'un produit ou d'un service est censé refléter sa valeur[10]. Ainsi, selon cette logique, nous aurions tendance à moins respecter ce que nous n'avons pas payé. En pratique, on remarque au contraire qu'il existe un effet de gratuité, la gratuité étant davantage valorisée qu'une réduction tarifaire d'un montant égal[11].

Dans le cas des transports gratuits, la gratuité a particulièrement fait craindre une augmentation des incivilités et des dégradations. Cette augmentation n'est, en pratique, généralement pas confirmée, et on remarque même, dans certains cas, que les incivilités ont diminué avec le passage à la gratuité du fait d'un contrôle social renforcé[12].

2.2.2 Mesure universelle ou restreinte ?

Deuxièmement, **les mesures de gratuité ou de réductions tarifaires peuvent être universelles (totales) ou restreintes (partielles)**. Ces restrictions peuvent porter sur certaines catégories sociales, certaines périodes, et/ou certains espaces[13].

Une limitation sociale consiste à accorder la gratuité à certains groupes d'usagers. Cette limitation peut être plus ou moins large, allant d'une tranche d'âge à l'ensemble des habitants (comme c'est le cas de la gratuité appliquée à Tallinn (Estonie)). Ce type de limitation est notamment utilisé en Wallonie avec une gratuité pour les 6-11 ans et les seniors (65+) ayant le statut BIM, et une « quasi-gratuité »[14] pour les 18-24 ans, les seniors sans statut BIM et les bénéficiaires du statut BIM de moins de 65 ans. Au niveau fédéral, la SNCB utilise également ce type de limitation avec, par exemple, les Go Pass pour les moins de 26 ans ou les autres tarifs régulés présentés au point 1.1.

Une limitation temporelle consiste à appliquer une gratuité ou une réduction de manière récurrente mais uniquement sur un nombre limité de tranches horaires. Cela peut notamment être mis en place pendant les heures creuses pour inciter les usagers à adapter leurs déplacements, et ainsi lisser la fréquentation. On peut citer par exemple le cas de Dunkerque qui, avant de généraliser la gratuité en 2018, l'avait testée durant le wee-kend dès 2015. En Belgique, les Weekend Tickets de la SNCB rentrent également dans cette catégorie.

Une limitation spatiale permet, quant à elle, de voyager gratuitement (ou à tarif réduit) sur un nombre limité de lignes du réseau. Cela peut par exemple être un moyen de stimuler l'usage des transports en commun au sein d'une zone (par exemple un centre urbain semi-piétonnier). Cela fut notamment le cas à Mons intramuros entre 1999 et 2016[15].

2.2.3 Mesure temporaire ou pérenne ?

Enfin, **une différenciation peut être faite entre mesures temporaires et mesures pérennes.** Cette différentiation peut s'appliquer tant à la gratuité (comme à la STIB lors des pics de pollution ou pour le nouvel an) qu'aux réductions tarifaires (comme à la SNCB avec le récent Winter Promo Ticket à -50% en semaine, les abonnements test à -50% proposés entre la mi-septembre et fin octobre 2022, ou encore le Duo Ticket).

10 La valeur d'usage étant généralement assimilée à la valeur d'échange.

11 Cools, M., Fabbro, Y. & Bellemans, T. (2016). Free public transport: A socio-cognitive analysis. Transportation Research Part A, 86, 96-107. ; Shampanier, K., Mazar, N. & Ariely, D. (2007). Zero as a Special Price: The True Value of Free Products. Marketing Science, 26(6), 731-902.

12 Huré, M. & Vaslin, J. (2021). Changer les pratiques dans les services urbains de transports en commun. *Étude de la conversion à la gratuité des acteurs et organisations publics et privés à Dunkerque.* ADEME

13 Kębłowski, W. (2020). Why (not) abolish fares? Exploring the global geography of fare-free public transport. Transportation, 47, 2807-2835

14 Abonnement Express à 1 euro par mois.

15 Lago N. (2017) De la gratuité à la tarification des bus intra-muros de Mons. Dérivations, 4, 82-87. https://derivations.be/archives/numero-4/de-la-gratuite-a-la-tarification-des-bus-intra-muros-de-mons.html

Bien que ce type d'offres tende à créer une augmentation significative de la demande, cette augmentation est davantage liée à un « effet rebond » qu'à un réel report modal. Prenons par exemple le cas de l'abonnement à 9 euros par mois mis en place en Allemagne entre juin et août 2022, qui a fait particulièrement parler de lui en menant à une saturation de certains trains, notamment vers les stations balnéaires[16]. Sur l'ensemble des déplacements effectués en Août, près de 2/3 n'auraient pas eu lieu sans cette offre promotionnelle, et « seuls » 1/10 des trajets effectués l'auraient été en voiture[17]. Ainsi, l'augmentation de la demande est principalement due à des usagers réguliers du train qui ont saisi l'opportunité de voyager davantage qu'à des automobilistes ayant abandonné leur voiture.

De plus, l'augmentation de la demande tend à s'estomper avec le temps, n'entraînant qu'un report modal limité sur le long terme[18]. **Une manière d'améliorer l'efficacité des mesures temporaires sur le temps long consiste à proposer une réduction stimulant un changement dans les habitudes de déplacements**, ce qui est par exemple le cas des abonnements domicile-travail à prix réduit. Cette réduction doit durer suffisamment longtemps, une habitude étant intégrée en moyenne au bout de 2 mois[19].

2.3 QUELS IMPACTS DES POLITIQUES TARIFAIRES ?

Ainsi, la gratuité comme les réductions tarifaires cachent une myriade de mesures différentes, dont les effets vont grandement dépendre de l'architecture choisie. Malgré cette pluralité, certaines similarités semblent cependant se détacher en ce qui concerne les avantages et inconvénients de ces mesures.

2.3.1 Les impacts environnementaux des politiques tarifaires

Du côté des avantages, le signal-prix induit par le passage à la gratuité ou des réductions tarifaires significatives amène quasi-systématiquement une augmentation de la fréquentation des transports en commun[20]. **L'impact environnemental des transports en commun étant fonction du nombre de passagers, une augmentation du taux de remplissage des véhicules va donc, en principe, réduire les émissions** (exprimées en passagers-kilomètres) de ceux-ci. **Néanmoins, il importe également de savoir d'où vient le surplus de fréquentation induit par les mesures tarifaires.**

Les mesures de gratuité n'ont souvent qu'un impact limité sur le report modal de la voiture vers les transports en commun[21]. **Pour stimuler un tel report modal, d'autres mesures s'avèrent plus efficaces, comme l'amélioration de la fiabilité du service, la fréquence, l'amplitude horaire, ou encore l'accessibilité**[22]. En parallèle, les piétons et les cyclistes sont également attirés vers les transports en commun lors du passage à la gratuité, souvent davantage que les automobilistes[23], que la possession d'une voiture pousse souvent à l'utilisation de celle-ci quel que soit le déplacement[24]. Ainsi, l'impact environnemental des trajets effectués par ces usagers initialement actifs va, in fine, augmenter et non décroître.

Le lien entre modes actifs et transport en commun est cependant plus complexe qu'un simple report modal.

16 Desbonnets, L., Boussouar, B., Méchaussie, J. (2022, 12 juin) . Allemagne : les billets de trains à 9 euros sèment le chaos dans les gares. https://www.francetvinfo.fr/monde/europe/allemagne/allemagne-les-billets-de-trains-a-9-euros-sement-le-chaos-dans-les-gares_5192902.html

17 VDV. (2022). Bilanz zum 9-Euro-Ticket. https://www.vdv.de/bilanz-9-euro-ticket.aspx

18 Thøgersen, J. (2009). Promoting public transport as a subscription service: Effects of a free month travel card. Transport Policy, 16(6), 335-343 ; Zeiske, N., van der Werff, E., Steg, L. (2021). The effects of a financial incentive on motives and intentions to commute to work with public transport in the short and long term. Journal of Environmental Psychology, 78.

19 Lally, P. et al. (2010). How are habits formed: Modelling habit formation in the real world. European Journal of Social Psychology, 40(6), 998-1009.

20 Fearnley, N. (2013). Free Fares Policies: Impact on Public Transport Mode Share and Other Transport Policy Goals. International Journal of Transportation, 1(1), 75-90.

21 David, Q. (2021). Gratuité des transports en commun et congestion routière : revue de la littérature et implications pour Paris. Sciences Po LIEPP Working Paper n°127.

22 Redman et al. (2013). Quality attributes of public transport that attract car users: A research review. Transport Policy, 25, 119–127. ; Grzelec, K. & Jagiełło, A. (2020). The Effects of the Selective Enlargement of Fare-Free Public Transport. Sustainability, 12.

Ainsi, dans le cas de Dunkerque, une plus grande multimodalité a été remarquée[25] : les usagers utilisent alternativement les modes actifs et les transports en commun. Cela est renforcé par le fait que les avantages des modes actifs (en particulier du vélo) et des transports en commun perçus par les usagers ne sont pas les mêmes. La gratuité peut également pousser des usagers des transports en commun vers les modes actifs, le prix d'un abonnement pouvant soutenir une logique de rentabilisation qui n'incite pas à l'utilisation d'autre modes.

En plus des effets de report modal, les politiques tarifaires peuvent également induire des effets rebonds via une augmentation de la demande en mobilité induite par la tenue de certains déplacements qui n'auraient pas eu lieu sans elles[26].

Ce n'est que dans l'hypothèse d'une compensation de l'impact de (1) l'augmentation de la demande en mobilité et (2) du report modal depuis les modes actifs par (3) le report modal depuis la voiture qu'une mesure de gratuité peut avoir des bénéfices pour l'environnement. Il convient donc, lors de la mise en place d'une mesure de réduction tarifaire, d'évaluer les changements de comportements des usagers (report modal, nouveaux déplacements) et en quoi ceux-ci vont modifier l'impact environnemental du système de mobilité dans son ensemble. Une telle analyse, fortement contextuelle, est cependant très complexe à mener, en particulier *a priori*. Ainsi, **une approche progressive, expérimentale, est à privilégier** en ce qu'elle permet une évaluation de la mesure *a posteriori*.

23 Héran, F. (2020). Gratuité des transports publics et cohérence des politiques de déplacements urbains. Transports Urbains, 136.

24 Kaufmann, V. (2003). Pratiques modales des déplacements de personnes en milieu urbain : des rationalités d'usage à la cohérence de l'action publique. Revue d'Économie Régionale & Urbaine, 1, 39-58

25 Javary, C.-M. (2022). Idée reçue n°6 : « La gratuité des transports collectifs attire les cyclistes ». Dans Observatoire des villes du transport gratuit, La Gratuité des transports : Une idée payante ? Le Bord de l'Eau.

26 Héran, F. (2020). Gratuité des transports publics et cohérence des politiques de déplacements urbains. Transports Urbains, 136.

2.3.2 Les impacts économiques des politiques tarifaires

Les mesures de réductions tarifaires peuvent avoir un impact significatif sur les recettes des opérateurs de transports. Cet impact va en particulier dépendre de l'importance de la réduction ainsi que de la part des revenus provenant des usagers. Pour l'ensemble des opérateurs belges, cela représente près d'1 milliard d'euros par an (Figure 3). Cette baisse des revenus peut être partiellement compensées par les économies réalisées par la suppression des processus de contrôle et des systèmes de vente. Cependant, ces économies ne sont possibles que dans le cas d'une gratuité totale. De plus, de telles économies vont avoir un impact non négligeable sur l'emploi, ce qui peut donner lieu à une hausse de la demande en formation pour requalifier le personnel qui le souhaite.

Si de nouvelles recettes ne sont pas débloquées, les réductions tarifaires (et a fortiori la gratuité) peuvent mener à une baisse de la qualité de service. Or le coût des trajets n'est, en Belgique, que le quatrième obstacle à l'utilisation du train, derrière la ponctualité, la fiabilité, et la gestion des correspondances avec les autres opérateurs de transports en commun[27]. Réduire le coût au détriment de la qualité de service est donc contre-productif. Ainsi, la réduction des tarifs impose de trouver de nouvelles recettes pour conserver, voire augmenter, l'offre au risque de ne pas voir ses bénéfices se réaliser. Cette augmentation de recettes, généralement à travers l'impôt, peut s'avérer complexe à mettre en œuvre, en particulier dans un contexte économique et politique compliqué où certains partis s'opposent à toute hausse d'impôt. Les mesures tarifaires ont donc

27 Schoune, C., de Hesselle, L. & Dorzée, H. (2022). Crises climatique et énergétique : les Belges prêts aux changements. Imagine, Demain le monde, 153.

un impact financier non négligeable. C'est notamment ce coût élevé qui a incité la ville d'Hasselt à supprimer la gratuité totale de ses transports en commun en 2013.

Un autre aspect économique de la gratuité à prendre en compte, particulièrement en Belgique, est celui de la concurrence avec d'autres opérateurs. En effet, la Belgique compte 4 opérateurs de transports publics, chacun dépendant d'une entité distincte (l'état fédéral pour la SNCB, les Régions pour le TEC, la STIB et De Lijn). En théorie, il est tout à fait possible pour l'un de ces opérateurs d'instaurer une baisse de prix, voire la gratuité, sans concertation avec les autres opérateurs. En pratique cependant, les territoires desservis par les opérateurs de transports régionaux et la SNCB sont interconnectés. Une variation de prix sur l'un des réseaux aurait donc des répercussions sur les autres réseaux, comme le montre l'exemple slovaque[28] ou le passage à la (quasi-) gratuité des abonnements Express du TEC, qui a impacté la fréquentation de certaines lignes de la SNCB restées payantes. Limiter ces impacts implique **une concertation entre les différentes Régions et le Fédéral afin de proposer une politique tarifaire intégrée et ainsi de stimuler la complémentarité plutôt que la concurrence entre opérateurs**. Pour ce faire, le développement d'**une vision interfédérale de la mobilité** (et pas uniquement du MaaS) **est nécessaire**.

28 Tomes et al. (2022). Fare discounts and free fares in long-distance public transport in central Europe. Case Studies on Transport Policy, 10, 507-517.

2.3.3 Les impacts sociaux des politiques tarifaires

L'aspect social des mesures de réductions tarifaires est souvent mis en avant, permettant de réduire le budget transport des plus précaires. En particulier, **la gratuité totale permet également d'éviter le non-recours à la tarification sociale ou les écueils des mesures de réductions ciblées négligeant certains publics** (par exemple les jeunes diplômés de plus de 26 ans en recherche d'un premier emploi). Globalement, elle tend à augmenter davantage la mobilité des usagers aux revenus les plus faibles[29].

Cependant, et comme mentionné plus haut, le financement initialement à charge des usagers doit être substitué par un financement à travers l'impôt si l'on veut éviter d'impacter négativement l'offre. Ainsi, le caractère social de la gratuité totale (ou d'une baisse généralisée des tarifs) va davantage dépendre du caractère redistributif du système fiscal : dans un système financé par les usagers et utilisant des réductions ciblées, les personnes qui en ont les moyens payent pour ceux qui ne les ont pas. Dans un système de gratuité totale, la gratuité s'applique aussi aux personnes qui ont les moyens de s'acquitter du prix d'un titre de transport. **C'est donc la progressivité de l'impôt qui va déterminer l'effet redistributif d'une mesure de gratuité totale**. Par exemple, des transports en commun gratuits couplés à un système fiscal basé sur une flat tax (c'est-à-dire un taux d'imposition unique) bénéficiera davantage aux plus aisés.

29 Making public transport irresistible? The introduction of a free public transport ticket for state employees and its effects on mode use. Transport Policy, 106, 249–261. ; Cats, O., Susilo, Y.O. & Reimal, T. (2017). The prospects of fare-free public transport: evidence from Tallinn. Transportation, 44, 1083–1104.

30 Notamment définis dans le cadre de l'ISADF (https://isadf.iweps.be/isadf.php)

CONCLUSION : LA TARIFICATION DES TRANSPORTS EN COMMUN, PAS JUSTE UNE QUESTION ENVIRONNEMENTALE

Pour répondre à la question posée en introduction de cet article, il n'existe malheureusement pas de formule magique permettant de définir une tarification « écologique » des transports en commun. En effet, il existe une myriade de politiques tarifaires possibles, la gratuité totale n'étant qu'une option parmi bien d'autres. L'impact environnemental d'une politique tarifaire va dépendre à la fois de ses caractéristiques et de son contexte socio-territorial, rendant ainsi toute extrapolation de ses résultats incertaine.

Afin de réduire l'impact environnemental associé à notre mobilité, il convient en particulier d'attirer un maximum d'automobilistes vers les transports en commun, tout en minimisant le report modal depuis les modes actifs et l'augmentation de la demande totale en transport. Dans ce but, il apparait que les mesures tarifaires ne sont pas les plus efficaces, une amélioration de l'offre (fiabilité, fréquence, amplitude horaire, accessibilité, etc.) ayant un effet positif plus important à budget égal.

Davantage que l'impact environnemental des transports, c'est avant tout la notion de service public qu'un changement de politique tarifaire questionne. En effet, les transports en commun sont d'ores et déjà très largement financés par l'impôt. Certains plaident donc pour une suppression pure et simple de la part des recettes provenant des usagers, soutenant ainsi le principe d'un accès gratuit aux services publics. Cependant, si l'on veut conserver, voire augmenter, le niveau de service, il

conviendra de compenser les pertes de recette par une hausse des dépenses publics, ce que d'autres refusent du fait de la hausse des prélèvements fiscaux que cela risque d'induire. À recettes fiscales inchangées se pose également la question de la hiérarchisation des dépenses publics et l'impact de cette dernière sur l'accès aux droits fondamentaux[30]. Ainsi, la tarification des transports en commun est une question éminemment philosophique et politique, et réduire celle-ci à sa composante environnementale serait une erreur.

Outre la réflexion sur l'accès aux services publics, il convient également de ne pas considérer les politiques tarifaires de manière isolée, mais davantage comme une composante d'une politique de transport intégrée et cohérente. L'interdépendance des différents réseaux de transports en commun implique la nécessité d'une planification concertée. En particulier, une intégration tant tarifaire et billettique qu'horaire est cruciale pour offrir un service attractif aux usagers, car c'est avant tout en stimulant la qualité de l'offre (qu'importe la provenance des recettes) que l'on pourra attirer plus d'automobilistes vers le train.