

idées & débats

LE POINT DE VUE

de **Marc Ivaldi**

Le tour de passe-passe Navigo

Le futur passe Navigo au tarif unique de 70 euros entrera en vigueur courant 2015. Or quelle est la finalité réelle de cette décision ? Améliorer l'efficacité du système de transport ou – ce qui n'est pas sa vocation – redistribuer des revenus ?



Avec la mise en œuvre d'un passe à tarif unique, on peut s'attendre à une augmentation du nombre de déplacements en transport en commun, peut-être à une diminution de l'usage de la voiture. Mais, surtout, cela favorisera l'étalement urbain et l'augmentation du prix du foncier dans la grande couronne. Photo Gilles Rollet/REA

Quel est l'intérêt économique d'un abonnement mensuel au transport public à tarif unique, quels que soient la distance, l'heure ou le jour des déplacements dans les zones urbaines et suburbaines ? Je fais bien sûr référence au futur passe Navigo à 70 euros, qui verra le jour à l'automne 2015 en Ile-de-France.

Ce choix de tarification est plus habituel dans les pays qui misent sur la voiture (Etats-Unis, Amérique du Sud) et dont les investissements sont tournés vers la route. Ici, le choix du forfait pour l'accès aux transports publics s'explique par son coût de gestion faible. Mais ce type de titre de transport crée du déficit. D'ailleurs, c'est bien parce qu'il faudra renflouer le STIF pour les pertes que ce nouveau passe va entraîner que le Parlement vient de voter une hausse de 210 millions d'euros de la taxe transport pour les entreprises de 10 salariés et plus localisées dans l'aire urbaine de Paris. En contrepartie, les entreprises impactées par cette hausse auront à cœur de réclamer des moyens de transport capables d'amener leurs collaborateurs à l'heure, tous les jours ouvrables et dans les meilleures conditions pour éviter stress et fatigue ! Ce n'est pas gagné et, à court terme, cela se traduira surtout par une augmentation des coûts de production pour les entreprises qui auraient le tort d'être mal localisées. Au lieu d'augmenter la taxe transport, on devrait inciter les chefs d'entreprise à compenser directement les collaborateurs pour lesquels le budget transport est le plus élevé et, pour cela, on devrait revigorer le chèque transport.

Mais comme l'augmentation de la taxe transport ne sera pas suffisante pour combler le déficit dû au nouveau passe Navigo (proche des 500 millions d'euros), le Conseil régional d'Ile-de-France devra aug-



Les points à retenir

- Ce nouveau dispositif va entraîner une hausse de la taxe transport pour les entreprises et des impôts pour les usagers.
- L'économie réalisée pour les voyageurs n'est pas suffisamment décisive pour qu'ils se détournent de la voiture.
- Il faudrait réfléchir à une tarification plus fine, qui tienne compte des distances et du moment de la journée.

menter sa contribution au STIF. Et donc, à la fin, il faudra augmenter les impôts.

Que le système de transport public soit subventionné, ce n'est pas économiquement étonnant. En dehors des compensations nécessaires liées aux tarifs sociaux, deux raisons justifient le financement public. D'une part, il est difficile de couvrir les lourds coûts fixes de construction et de maintenance d'un système de transport urbain par les seules ventes aux usagers. D'autre part, les tarifs du transport public sont aussi utilisés pour décourager l'utilisation de la voiture, qui crée de la congestion – donc de la pollution –, du bruit et des accidents. Mais est-il raisonnable de subventionner encore plus un système de transport dont le financement est déjà assuré à 60 % par l'impôt et les taxes sur les entreprises ?

D'un point de vue économique (ou écologique), ces subventions supplémentaires ne devraient avoir comme objectif que de réduire l'usage de la voiture dans les transports quotidiens. Or, là non plus, ce n'est pas gagné. Le principe du forfait est qu'il n'affecte pas directement l'intensité d'utilisation du mode de transport public. Puisqu'il n'y a pas de coût par déplacement en plus du coût fixe du forfait, l'utilisateur a intérêt à effectuer le maximum de déplacements compte tenu de ses besoins. Autrement dit, avec la mise en œuvre d'un tel passe Navigo, on pourrait s'attendre à une augmentation du nombre de déplacements de la part de ceux qui utilisent ce titre de transport de manière régulière.

En revanche, de par sa nature, l'abonnement au transport public peut affecter le choix du mode de transport. Dans le choix entre « voiture » ou « transport en commun », l'utilisateur compare les différents coûts d'accès à ces modes de

transport. Sans entrer dans les détails de la comparaison de ces coûts, remarquons que faire passer le passe Navigo zones 1-5 annuel de 1.170,40 euros à 840 euros (sur la base d'un forfait à 70 euros) fait réaliser à l'usager une économie de 330,40 euros annuellement, soit 27,53 euros par mois. C'est substantiel, mais on peut douter que ce soit suffisant pour faire basculer vers les transports en commun ceux qui ont déjà payé pour l'amortissement, l'assurance ou les réparations de leurs véhicules. Certes, cela pourrait inciter des nouveaux banlieusards à préférer le RER, mais l'effet sera minime et prendra du temps pour se matérialiser. En tout cas, cela favorisera l'étalement urbain et l'augmentation du prix du foncier dans la grande couronne, pas tout à fait ce qui est souhaitable.

Avec le développement des équipements électroniques – d'un côté, des bornes intelligentes aux entrées et sorties du réseau de transport public et, de l'autre, les smartphones des usagers des transports –, il est dommage de ne pas en profiter pour réfléchir à une tarification qui tienne compte de la distance, du moment de la journée et/ou du nombre de déplacements effectués par période. Certes, complexifier une tarification peut entraîner des coûts. Mais, sans perdre de sa lisibilité, il y a longtemps que les économistes et les ingénieurs savent que la tarification des transports a intérêt à s'appuyer sur une différenciation des titres de transport pour améliorer les conditions de la mobilité des usagers tout en préservant les équilibres financiers.

La finalité d'un titre de transport est d'améliorer l'efficacité du système de transport, pas de redistribuer les revenus.

Marc Ivaldi est chercheur à la Toulouse School of Economics.