

COLLOQUE DU 10 JANVIER 2014 :

**TARIFICATIONS DES DIFFERENTS MODES DE
TRANSPORT DE VOYAGEURS**

Introduction

Intervention de 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

Le colloque vise à contribuer au débat sur le coût d'usage des différents modes de transports dans la perspective d'une évolution de la tarification pour favoriser le transport écologique.

Le débat portera sur le coût d'usage des différents modes de transport, ainsi que sur le choix modal du voyageur. En effet ce choix varie en fonction de la qualité des infrastructures, de la qualité et de la quantité de l'offre, et de la tarification donc de la fiscalité.

Dans ce contexte, la France accueillera en 2015 une conférence visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre pour lutter contre le réchauffement climatique, notamment en proposant une offre alternative à la voiture et en investissant dans les transports publics.

Les propositions suivantes pourront être avancées : mise en place de péages dans les agglomérations de plus de 50 000 habitants et exonération des voitures peu émettrices de gaz à effet de serre. Ainsi, l'objectif serait de diminuer le trafic automobile et d'optimiser le nombre de passagers.

De même le développement de l'offre alternative des transports publics (à travers le développement des infrastructures et de la diversification des choix modaux) permettra aux usagers de réfléchir à la façon dont ils envisagent leur mobilité.

ETUDE SUR LES DEPENSES SUPPORTEES PAR LES VOYAGEURS SELON LES MODES DE TRANSPORT

Jean-Marie Beauvais, économiste des transports

Cette étude a été réalisée à la demande de la FNAUT et financée notamment par le GART, l'UTP, la SNCF, VEOLIA, KEOLIS). Elle détermine les dépenses réalisées par les voyageurs pour leurs déplacements, alors que le prix n'est qu'un des éléments du choix modal.

L'objectif de l'étude est d'estimer la dépense unitaire selon les modes de transports en 2011, en distinguant la longue et la courte distance. Le coût est estimé du point de vue du voyageur/consommateur et non de l'exploitant, du contribuable ou du citoyen.

Les résultats sont donnés en centimes par voyageur par kilomètre afin de comparer les modes de transport entre eux, l'étude ne se limitant pas aux transports publics. Les données sont définitives en ce qui concerne l'année 2011.

L'étude raisonne par marchés : celui des déplacements quotidiens (urbains, départementaux et régionaux) et celui des déplacements de longue distance (supérieurs à 80 kilomètres).

Pour les modes de transport individuels (ne relevant pas d'un opérateur), les dépenses des ménages sont divisées par le parcours effectué.

Pour les entreprises de transport, les recettes de trafic sont divisées par le parcours effectué par le client. La difficulté en s'adressant aux entreprises est que les statistiques de voyageurs x kilomètres ne sont pas disponibles, il faut alors faire des hypothèses. Il s'agit d'une approche micro-économique.

Les résultats en matière de déplacement individuel de courte distance (moins de 80 kilomètres) montrent que la voiture (stationnement compris) est plus chère que les modes de transport collectifs. La question de sa part de marché toujours aussi importante (57%) doit être posée.

Concernant le coût complet, les résultats en matière de déplacement individuel de longue distance (plus de 80 kilomètres), montrent que le rapport de prix entre les transports collectifs et l'automobile est de 1 à 3 pour une personne seule. En effet, ce rapport diminue si plusieurs personnes montent à bord de l'automobile. Le déplacement en automobile ne devient plus avantageux en train qu'à partir de 4 personnes à bord.

En conclusion, si on considère le coût complet, le transport collectif est moins cher que la voiture. Il n'en est pas de même si l'on considère le coût marginal.

EVOLUTION PROBABLE DES COÛTS DE PRODUCTION ET D'USAGE DES DIFFERENTS MODES DE TRANSPORT

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

Cette étude détermine le coût d'usage de l'avion, du TGV et de la voiture et son évolution d'ici à 2030, selon trois paramètres principaux : le coût de l'énergie, le progrès technique et la réglementation économique.

- En matière d'énergie, le coût du pétrole est déterminant pour l'avion et la voiture particulière, alors qu'en transport ferroviaire l'énergie ne représente que 5% du coût total. Pour estimer le prix futur du pétrole, il faut poser l'hypothèse qu'il sera déterminé par l'équilibre entre l'offre et la demande et par le volume de consommation. Le scénario imaginé prévoit 1,2 à 1,5 % de croissance économique mondiale, dans un monde où les énergies renouvelables continueront à jouer un rôle marginal par rapport aux énergies traditionnelles.
En 15 ans, le coût du carburant a augmenté pour les automobilistes mais l'entretien de la voiture encore davantage.
- En matière de progrès technique, le TGV bénéficie d'une dynamique d'innovation qui permet aux nouvelles rames de consommer moins d'énergie. La baisse est tendancielle à vitesse constante. De même l'augmentation de la capacité des rames permet d'accroître la productivité de l'activité.
La consommation unitaire de carburant est aussi en baisse régulière pour la voiture particulière, notamment depuis le développement de la motorisation hybride. Toutefois, le prix du carburant va probablement augmenter dans les années à venir.
- En matière de réglementation économique, la concurrence est très forte dans le transport aérien, très faible dans le marché ferroviaire.

L'usage de la voiture pourrait évoluer. Le prix de l'essence augmentant, la préférence des usagers va peu à peu vers les autres modes de transport tels que le covoiturage ou l'autopartage. De même la voiture tend à devenir un service plus qu'un bien d'équipement individuel, alors que le prestige lié à la possession d'une voiture tend à disparaître. Cela explique le succès des voitures low-cost. La voiture, à travers son usage, tend à devenir collective.

Le transport aérien a connu une évolution avec des coûts de production en forte baisse grâce au progrès technique, ensuite grâce à la déréglementation : l'arrivée du low-cost a amplifié la chute des prix du marché.

En effet, on estime que la part de ces compagnies est de 30% et pourrait passer à 50% dans les années qui viennent. De même, l'apparition des compagnies ultra low cost, notamment aux Etats-Unis vient confirmer cette tendance, et parallèlement risque de mettre en péril la sécurité des passagers, tant tous les postes de dépense sont réduits.

Il subsiste une incertitude sur l'évolution du prix du pétrole, qui dépend beaucoup de considérations géopolitiques. Il semble qu'il s'oriente à la hausse dans toutes les hypothèses.

DIFFERENTIATION TARIFAIRE ET ATTRACTIVITE DES TRANSPORTS PUBLICS

Catherine Bouteiller, chercheur au Laboratoire d'Economie des Transports

L'objectif de l'étude est de contribuer à augmenter la fréquentation des transports urbains en différenciant la tarification.

Cette pratique permet aux autorités organisatrices des transports de générer des revenus supplémentaires et subsidiairement d'aider le consommateur. C'est un levier d'optimisation de la recette.

En ce qui concerne le réseau urbain, une tarification sur des critères différents (la zone géographique, la classe, les horaires de circulation) n'est pas proposée en France. C'est le tarif plat qui est en général préféré, il est pratiqué à 84% en France. De même, pour l'opérateur, il est plus facile de connaître l'abonné que l'utilisateur à la demande. Enfin il est démontré que le passage en tarif plat augmente l'usage.

Pour le réseau interurbain départemental, la tarification zonale est préférée pour 51% des réseaux, contre 49 % à la tarification plate.

Aujourd'hui la tendance est vers un retour à la tarification à l'usage, pour mieux orienter cet usage et répondre aux besoins du consommateur. Ce mode de tarification est aussi jugé plus équitable par les consommateurs, qui payent selon leur consommation réelle.

Dans tous les cas, pour opérer une différenciation tarifaire, il faut connaître les pratiques des consommateurs et leur consentement à payer, par la maîtrise des courbes tarifaires qui permet de maximiser les recettes.

La difficulté pour l'opérateur est alors de connaître l'utilisateur. Pour cela, il doit pratiquer la tarification multiple : tarification à la distance (liée à l'utilisation spatiale du réseau), tarification à l'usage, tarification sociale.

Par exemple à Singapour, la carte Ez-Link permet depuis 2002 une forme de multimodalité, et des avantages tels que la possibilité de payer dans les commerces, de faire office de carte de fidélité, ... Le succès de cette carte se chiffre à 5 millions d'exemplaires, pour une part modale de 63%.

De même à Londres, la carte Oyster introduite en 2003 a été distribuée à 29 millions d'usagers et présente aussi des caractéristiques de multimodalité et de carte de fidélité.

Enfin à Belfort, la carte Optymo permet d'accéder à n'importe quel mode et de payer a posteriori. Son succès est tel que la fréquentation a augmenté de plus de 66% depuis 2007.

En conclusion, diversifier les prix permet l'accès à la « mobilité courante » et à tous les modes de manière facile. Il faut pour cela une gouvernance forte pour s'entendre sur la répartition des recettes, ainsi que des services élaborés à partir de modèles économiques amenant à un prix juste.

PROPOSITIONS DE LA FNAUT

Jean Sivardière, président de la FNAUT

Première proposition

La première proposition est de nature pédagogique, l'automobiliste sous-estimant le coût d'usage de son véhicule. En effet, il a souvent à l'esprit le seul prix du carburant et perçoit difficilement l'usure de son véhicule. Il faut expliquer que l'automobiliste dépense plus qu'il ne l'imagine lorsqu'il utilise sa voiture.

De plus, le coût d'usage du transport collectif est régulièrement surestimé et le grand public connaît peu les tarifs réduits dans les transports collectifs, les abonnements avantageux,...

Deuxième proposition

La question de la baisse du coût du transport collectif terrestre pour attirer des usagers doit être posée. En particulier pour le transport de proximité, la tarification sociale et le droit au transport doivent être envisagés.

De même, les tarifs actuels sont trop élevés pour les voyages en famille.

Néanmoins, une baisse uniforme des tarifs des transports de proximité serait une erreur pour deux raisons. En premier lieu cela provoquerait une baisse des recettes des transporteurs, ce qui risque de nuire au développement des infrastructures de transports, et favoriserait un allongement des distances parcourues. De plus, ce n'est pas le souci premier de l'automobiliste, qui souhaite un meilleur maillage des territoires par les transports collectifs, avant de réclamer une baisse des tarifs.

La hausse des tarifs doit être envisagée avec précaution, car elle peut avoir pour effet de décourager les voyageurs à utiliser les transports publics.

Troisième proposition

Il faut augmenter le coût d'usage de l'avion et de l'automobile, en incorporant les coûts externes dans la tarification.

La proposition est de taxer le kérosène et de surtaxer le gazole, c'est-à-dire d'appliquer le principe pollueur-payeur pour favoriser une concurrence plus équitable entre les opérateurs, ce qui aura pour effet d'inciter le consommateur à utiliser le mode de transport le plus écologique.

TABLE-RONDE SUR LA TARIFICATION DES TRANSPORTS PUBLICS TERRESTRES

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 (ConsoFrance), Jean Lenoir (FNAUT), François Saglier (UTP), Eric Ritter (secrétaire général de la FNTV), Guy Le Bras (directeur général du GART)

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

L'objectif est ici de montrer l'évolution des financements des transports urbains. En effet, les collectivités territoriales contribuent de manière relativement importante, l'État restant un petit partenaire. L'emprunt est aussi un mode de financement, notamment lors des périodes de travaux où l'on investit énormément.

Mais il subsiste un problème structurel de financement du transport urbain.

Deux explications : Le ratio R/D a évolué de 71% à 55% dans les années 1990, pour tomber à 28%. Le déficit à couvrir est de 1,40 euros par voyage.

Comment ont évolué l'offre et la demande sur la période ? Historiquement, il y a eu un accroissement de l'offre assez rapide. L'évolution de la fréquentation est plus surprenante. Du côté de l'offre, on assiste à une forte croissance jusqu'en 1983, jusqu'à 5% par an. Néanmoins dans les années 1990 cette tendance s'inverse pour aboutir à une perte de 10% de fréquentation.

Tout d'un coup, l'automobile apparaît coûter plus cher. Sur l'ensemble de la France, le trafic automobile n'évolue plus en voyageurs/kilomètres depuis 10 ans.

De plus, l'augmentation de la pratique des abonnements diminue les recettes des opérateurs de transport public.

Depuis 2002, en dépit de nombreux indicateurs positifs, la structure de financement n'est pas pérenne. Faut-il plus solliciter le contribuable ? Pour assurer un financement à long terme, il faut mettre à contribution soit le contribuable, soit l'usager, soit les bénéficiaires indirects.

En effet nous sommes dans un système où selon les élus locaux, le coût des transports augmente chaque année, ce qui entraîne des tensions autour des décisions politiques.

Mais la question n'est pas seulement financière. Il faut aussi poser la question de l'objectif des politiques publiques. Qui seront les nouveaux usagers que l'on veut attirer ? Il semble que l'on s'adresse aux automobilistes, dont le consentement à payer est déjà important avec la voiture.

Faut-il adopter une logique de diminution des coûts du transport public ? Faut-il envisager des méthodes de tarification à l'usage ou sociale ?

Guy Le Bras (directeur général du GART)

L'objectif est de mettre en valeur le travail fait en commun avec l'UTP (issu des constatations faites après le rapport de J.M Beauvais) et les leviers pour améliorer les termes économiques de l'activité de transport public de voyageurs.

Le constat de base est le suivant : les autorités organisatrices et les opérateurs sont main dans la main et ont des responsabilités partagées.

Il faut réfléchir sans idée préconçue. L'évolution des prix à la consommation des services publics est à la hausse, sauf pour les transports publics de voyageurs. Or il semblerait que la tarification ne soit pas un élément si sensible pour la fréquentation. Il s'agit surtout de convaincre les usagers de l'automobile de l'abandonner pour utiliser les transports collectifs.

Dans les transports publics, l'important pour attirer un nouveau public est de créer l'offre la plus attractive possible et sortir de cette logique de paupérisation. Il ne faut pas absolument baisser les prix du transport public. Le transport public n'est absolument pas tarifié à sa juste valeur.

Le principe fondamental du GART est la libre administration des collectivités territoriales. D'une manière globale, le GART est défavorable aux politiques de gratuité dans les transports publics. Il faut que les citoyens comprennent qu'ils ne payent qu'une petite partie du coût du transport public, et que cette part doit augmenter. De même, la qualité des transports publics doit augmenter. Le transport public ne doit plus être une activité sous-tarifée.

Par exemple à Belfort, avec l'offre « triple Play » de transport, on a accès aux transports publics, aux vélos en libre-service et à l'auto-partage. 40 Millions d'automobilistes considère qu'il est scandaleux que l'automobile participe au financement des transports publics.

Le constat de la sous-tarification de transports publics est préoccupant, mais le GART propose des solutions, pour que l'usage de l'automobile individuelle baisse face au transport public.

François Saglier (UTP)

L'objectif est de comprendre pourquoi les coûts de fonctionnement des transports augmentent autant.

Si on a réussi à inverser la courbe de l'évolution de la fréquentation ces dernières années, c'est qu'il y a eu un effort sur la qualité de service des réseaux de transport, par une meilleure couverture géographique et par une extension des plages horaires d'exploitation. Ce développement de l'offre a néanmoins été supérieur à l'augmentation de la fréquentation.

De plus, la qualité est aussi la qualité des services. Les exigences des clients sont de plus en plus élevées, en matière de confort, de sécurité. Ce sont les raisons objectives de l'augmentation du coût des transports.

La question est la suivante : « Les transporteurs peuvent-ils réduire leurs coûts de fonctionnement ? » En la matière il faut garder à l'esprit que les marges à l'étranger sont beaucoup plus importantes qu'en France.

Quels sont donc les éléments qui peuvent contribuer à baisser les coûts de production ?

- Le problème de la vitesse commerciale : plus elle est élevée, moins le coût de production du service est élevé. Cela passe par le développement des sites propres, l'accroissement de la distance entre les arrêts, la limitation de la vente à bord (facteur de ralentissement de la vitesse commerciale, notamment dans le bus).
- Les investissements : optimiser le coût des matériels roulants, par une standardisation, par exemple.

Une hausse des tarifs n'empêcherait pas le report modal. Il y a encore beaucoup à faire pour optimiser les recettes et la fréquentation, par une tarification qui serait équitable, sous la responsabilité des collectivités territoriales.

Eric Ritter (secrétaire général de la FNTV)

En France l'intermodalité est moins bien pratiquée que dans les autres pays d'Europe. Or elle peut constituer un renforcement d'attractivité. À part les passionnés de l'automobile, la plupart des citoyens verraient d'un bon œil une meilleure offre routière. De plus, les autocars subissent une image négative (sauté, insécurité, etc.).

Quatre problématiques concernent le développement du mode routier.

- Raisons de coût : l'autocar est particulièrement économe. Pour les collectivités, l'augmentation de la TVA est une très mauvaise nouvelle. La collectivité locale paiera le différentiel de TVA. Les transports scolaires n'échappent pas à cette augmentation.
- Les contraintes budgétaires qui pèsent sur les départements risquent à terme de leur poser des questions d'arbitrage redoutables. Un débat sur la réforme de l'action publique a été mené, il devrait porter sur plus d'optimisation en matière de coordination dans les transports non urbains.
- Enfin l'évolution du cadre institutionnel (problématique des métropoles).

En France, le transport routier des réseaux départementaux est soumis à 64% à un régime de tarification unique. À court terme, cela entraîne un rebond de fréquentation, mais il y a une difficulté pour soutenir cette logique à long terme.

Cette tarification unique a notamment pour but de rechercher le voyageur occasionnel. En province il n'est pas toujours facile d'accéder aux informations, car la fracture numérique est sous-estimée.

Quelle est l'évolution des budgets des départements ? Ils sont en hausse, avec 4,4% des budgets consacrés au transport au sens large du terme. Ce pourcentage est stable.

Gérard Schrepfer (ConsoFrance),

La tarification de la SNCF est incompréhensible, car il n'y a plus de proportionnalité entre le kilomètre parcouru et le prix. Le budget transport concerne les familles. Conso France regrette l'augmentation de la TVA sur les transports.

Il faut insister sur la transparence des tarifs et la pédagogie des coûts du système des transports.

Jean Lenoir, vice-président de la FNAUT

Une bonne tarification de transports de proximité doit satisfaire quatre principes (FNAUT Infos n°182) :

- elle doit inciter au report de la voiture sur le transport collectif, donc être simple, forfaitaire, multimodale, diversifiée et adaptée aux petits groupes (familles) ;
- elle doit éviter une consommation inutile de transport (les trajets courts relèvent de la marche et du vélo) ;
- elle ne doit pas inciter à l'éparpillement de l'habitat urbain ;
- enfin, dès lors qu'une tarification sociale garantit le droit au transport des usagers à faibles revenus, elle doit contribuer au financement des réseaux.

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

La tarification répond à deux objectifs principaux :

- la redistribution sociale.
- l'orientation de la demande, car en France les approches sectorielles sont encore privilégiées.

Quel est le prix de la mobilité urbaine ? En se penchant sur ce problème, on pose la question de la tarification multimodale.

TABLE-RONDE SUR LA TARIFICATION DE LA VOITURE ET DE L'AVION

Animateur : Robert Viennet, rédacteur en chef du magazine Transport Public

Grand témoin : Guillaume Sainteny, professeur d'économie à l'Ecole Polytechnique

Intervenants :

Lorelei Limousin (Réseau Action Climat),

Gilles Laurent (FNAUT),

Barbara Dalibard (directrice générale de SNCF-Voyages),

Philippe Ayoun (directeur des études statistiques et de la prospective, Direction Générale de l'Aviation Civile),

Stéphane Levesque (directeur de l'Union Routière de France)

Guillaume Sainteny, professeur d'économie à l'Ecole Polytechnique

Les transports produisent beaucoup d'externalités, qui ne sont pas toutes financées par les transports. L'année dernière, on les évaluait à 650 milliards d'euros, soit 8% du budget de l'UE. 80% de cette somme sont liées aux externalités de la route. En France, elles sont de 77 milliards en brut et 46 milliards d'euros en net (contributions de la route).

L'externalité la plus valorisée est le temps, auquel on donne une grande valeur, qui écrase les impératifs de protection de l'environnement. La fiscalité n'est pas à la hauteur de ces montants. En effet, la fiscalité des transports est essentiellement une fiscalité de l'offre et non une fiscalité de la demande.

Un autre problème est celui du versement transport. Dans le débat sur la remise à plat de la fiscalité, ce sujet pourrait être évoqué.

De plus, en matière d'environnement, il semble que le CO2 rejeté par les différents types de carburant ne soit pas suffisamment imposé.

Le super sans plomb est considérablement taxé. Le gazole est aussi très taxé, mais moins que le super. Le kérosène est taxé à 0, les fiouls lourds (polluants très importants) sont taxés à 6, le fioul domestique à 21. Il y a une inégalité très importante entre différents les types de carburants et de combustibles, que le contenu en CO2 ne justifie pas.

De même la question des soutiens publics donnés par les États aux transports doit être posée. En effet, l'un des problèmes du financement des infrastructures en France est que ces décisions prennent rarement en compte la rentabilité prévisionnelle des infrastructures, car les soumissionnaires soumettent des prix bas, et augmentent les prix par la suite en y ajoutant des dépenses.

Enfin la répartition des dépenses publiques en matière de transport favorise davantage les modes de transport les plus nuisibles pour l'environnement. Par exemple pour l'UE : les 300 milliards sont consacrés pour moitié au secteur routier, et la fiscalité sur l'achat des véhicules automobiles a baissé.

Lorelei Limousin (Réseau Action Climat),

Le dernier rapport du GIEC a été rendu public en septembre 2013. Il rappelle qu'il faut une action forte pour diminuer les émissions de gaz à effet de serre du secteur du transport (qui est le secteur le plus émetteur).

Le gouvernement a lancé un débat sur la transition énergétique, dans lequel il a été démontré qu'elle était souhaitable à tous points de vue. Mais on est encore aux premières ébauches du projet de loi du gouvernement.

L'État se prive de 10 milliards d'euros en niches fiscales, chaque année, sans justification économique, climatique ou sanitaire.

Le kérosène est exonéré de TVA et de TICE, ce qui coûte 1 milliard d'euros chaque année sur les vols domestiques. Or le taxer est autorisé par le droit européen.

Ces « subventions » accordent un avantage injustifié aux modes de déplacement les plus polluants.

Face à ce système fiscal incohérent avec l'objectif de transition énergétique, le gouvernement doit prendre des mesures, car la France fait partie des mauvais élèves en Europe en matière de fiscalité écologique.

Gilles Laurent (FNAUT),

Selon la FNAUT, la question de la fiscalité des transports soulève trois questions:

- La fiscalité n'est pas la même selon les modes de transport.
- La fiscalité doit servir à financer les coûts externes des modes de transport, c'est à dire toutes les nuisances subies par les autres (atteintes à la biodiversité, pollution, santé publique).
- Il faut taxer les modes de transport les plus polluants. Par exemple si le kérosène était taxé à un niveau acceptable, le billet d'avion low cost coûterait le même prix que le billet de TGV pour un déplacement interne. Depuis 1999, la fiscalité des carburants a baissé (de 80% à environ 50 ou 60%).

Barbara Dalibard (directrice générale de SNCF Voyages),

L'objectif à la SNCF est de faire venir l'ensemble des usagers vers le transport collectif, y compris sur route (moins néfaste pour l'environnement que la voiture individuelle).

Le transport ferroviaire représente 1,4% des émissions de CO2, pour 11% du transport en France. Il constitue donc un mode de transport très peu polluant. En effet la moitié du dégagement de CO2 lors d'un voyage en TGV se fait en sortant du train (les derniers kilomètres après la gare).

Dans ses activités la SNCF cherche à faciliter l'achat du billet, notamment via les nouvelles technologies. Elle cherche aussi à orienter la demande, par des politiques incitatives qui permettent une meilleure utilisation des infrastructures.

La SNCF est en concurrence avec le low-cost aérien, dont la structure de coûts présente certains avantages. Ces éléments doivent aussi être pris en compte dans un contexte concurrentiel.

Philippe Ayoun (directeur des études statistiques et de la prospective, Direction Générale de l'Aviation Civile),

Dans le contexte actuel, il n'y a plus de « guerre » entre les différents modes de transport. La concurrence entre le transport aérien et le transport ferroviaire n'est plus frontale. Le transport aérien se situe plutôt sur le déplacement international. Le transport intérieur diminue en nombre de voyageurs, maintenant 15% des voyages intérieurs se font par avion, contre 45% il y a 20 ou 30 ans, car le TGV a pris sa place.

Le transport aérien est peut-être le seul moyen de transport qui paye la quasi-totalité de ses coûts directs. Il y a quelques subventions, mais elles ne dépassent pas la centaine de millions d'euros.

De même, pour la contribution aux coûts externes. Il y a des coûts de bruit, de pollution, mais de l'autre côté il y a des prélèvements. Les coûts du bruit sont intégralement couverts.

Le transport aérien subit aussi un grand nombre de taxes. Les coûts de sûreté sont intégralement payés par les usagers, au travers de la taxe d'aéroport.

Le secteur contribue aussi à des programmes qui n'ont rien à voir avec son objet, comme la taxe de solidarité, dite « taxe Chirac ». Pour la taxe sur le kérosène, les règles internationales (Convention de Chicago) interdisent de taxer le kérosène, sauf accord mutuel des deux pays.

Pour la question du vol domestique, il y a bien la TVA pour le transport aérien. Sur le kérosène, il n'y en a pas. Le transport aérien est dans un monde entièrement concurrentiel, et taxer le kérosène affecterait l'accès au hub, car de nombreuses liaisons aériennes ne sont pas directes.

En matière d'économie d'énergie, le transport aérien fait beaucoup d'efforts, car le carburant représente 30 à 40% du coût du vol. Il y a une réduction de 2% par an par passager kilométrique. Il y a des efforts de productivité très importants, car c'est l'intérêt économique du secteur.

Que faire pour optimiser le secteur du transport ? Certainement pas augmenter le poids des taxes sur le secteur aérien.

En revanche, certaines solutions telles que la complémentarité modale peuvent bénéficier à tous.

Stéphane Levesque (directeur de l'Union Routière de France)

La route représente en France 2 à 3 millions d'emplois, 14% du PIB, 13,5% de la consommation des ménages.

Le secteur automobile est un secteur qui paie tous ses coûts. Le produit de la fiscalité spécifique automobile et routière est de 37 milliards d'euros, très liés à l'usage de l'automobile, très peu à la possession. La fiscalité est alimentée principalement par les accises sur les carburants et la TVA correspondante. Néanmoins il y a un problème de cohérence sur la fiscalité routière.

Le budget automobile est de 142 milliards d'euros (92 milliards pour le carburant et l'entretien). Pour les ménages, le poste transports est 15% de la consommation finale des ménages. Il faut trouver les bonnes articulations, car le poste carburant est très important lors de l'usage du véhicule.

Pour l'évolution de la tarification, en matière de fiscalité, les accises doivent répondre à deux critères selon l'URF (puissance énergétique et émissions polluantes des produits).

Les usages évoluent aussi en matière routière (covoiturage, auto-partage).

CONCLUSION DU COLLOQUE

Thierry Guimbaud, directeur des Services de Transport, Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM)

Le ministre souhaite adresser ses meilleurs vœux à la FNAUT pour la nouvelle année.

Le ministre relève la grande complexité du domaine des transports. Les associations d'usagers telles que la FNAUT sont indispensables pour le ministère.

La tarification a toujours été une préoccupation de l'Administration. C'est un élément fondamental du choix de l'usager, mais ce n'est pas le seul et il n'est pas toujours majoritaire. Il ne faut pas se focaliser, en termes de choix modal, uniquement sur la tarification.

Le deuxième aspect fondamental est celui de la qualité, de la régularité, de la fiabilité, peut-être plus important que la tarification elle-même. C'est la priorité pour l'État.