

FOCUS

PRISE DE POSITION DE L'UITP

Le développement du transport public dans les zones à faible densité de population grâce à un système de tarification approprié

Le transport public régional couvre tous les services de transport collectif de passagers sauf le transport interurbain de longue distance et le transport public dans les villes elles-mêmes ou les centres urbains.

Plusieurs interprétations sont possibles. Néanmoins les frontières sont flexibles et dépendent des diverses situations préalables dans chaque pays. Par exemple, dans un petit pays à forte densité, le transport régional peut se confondre avec le transport interurbain ou suburbain. Dans les grandes agglomérations, les services de transport régional finissent en général par être entremêlés avec le trafic urbain, surtout dans le cas de services ferroviaires. En outre, il arrive souvent que 50% et plus des usagers des transports dans les zones urbaines soient issus de la région. Ceci signifie qu'il existe un lien étroit entre les problèmes de circulation dans les agglomérations et ceux observés dans la région.

Ce document couvre le transport public dans les zones rurales et à faible densité qui représentent une partie importante du transport public régional. Il vise à formuler des recommandations vis-à-vis de l'établissement des prix et de la tarification afin d'assurer un transport public viable dans les zones à faible densité.

La spécificité du transport public dans les zones à faible densité



Le transport public régional est en général exploité dans les zones rurales et celles où la densité de population est faible. Il est souvent caractérisé par une demande plus faible et plus hétérogène et par une fréquentation de pointe le matin et le soir ; il dessert moins de personnes et celles-ci sont dispersées sur un plus grand territoire. L'exploitation du transport public régional dans beaucoup de pays se concentre surtout sur le transport scolaire et est assez irrégulier. Il tend de plus en plus à se définir comme un transport à la demande. Au sein du transport public régional, différents niveaux du réseau de transport peuvent être identifiés : liaison entre une ville principale et les plus petites villes dans la région, via des lignes directes ; liaison entre les villages et les plus petites villes ; liaison entre le centre d'une municipalité et ses faubourgs et villages dans les alentours.

Ceci est une prise de position de l'UITP, l'Union Internationale des Transports Publics. L'UITP comprend 2 000 membres appartenant à 80 pays du monde et représente les intérêts des principaux acteurs du secteur des transports publics. Ses membres sont des entreprises de transport collectif, publiques ou privées, des autorités organisatrices de transport et des fournisseurs de matériel roulant et d'équipement. L'UITP s'intéresse à tous les aspects du transport public, économiques, techniques, organisationnels et managériaux, ainsi qu'aux politiques de mobilité dans le monde entier.



Si le financement n'est pas facile pour le transport public, il représente un problème aigu pour le transport public régional et plus spécifiquement dans les zones de faible densité. Vu que le marché disponible est rare et que la demande est faible, il est peu probable qu'il soit possible de fournir un transport public sans une forte intervention et un soutien financier des autorités organisatrices. Le nombre limité de passagers et la nécessité de maintenir des tarifs abordables empêchent le marché de fournir un service rentable ou même d'assurer un degré élevé de couverture des coûts. Cela signifie non seulement qu'une rémunération ou une compensation des autorités organisatrices est nécessaire mais aussi un soutien financier conséquent.

Le transport public est un service public ; il représente donc l'un des secteurs où l'intervention publique existe selon une réglementation. Cette intervention vise d'abord à définir le rôle des acteurs et à garantir des obligations de services publics, qu'il s'agisse d'un marché ouvert ou non. Dans ce contexte, la fixation et le contrôle des niveaux de prix dans le transport représentent un outil permettant à l'administration publique de poursuivre ses objectifs sociaux et politiques.

L'établissement des prix dans le transport public dans les zones à faible densité

La définition des niveaux de prix reflète plusieurs considérations importantes ainsi que les objectifs de la politique économique : une allocation efficace des ressources ; la maîtrise des dépenses publiques ; la préservation d'un équilibre régional et le soutien de certaines activités économiques. Le plus grand défi pour l'administration publique consiste à déterminer une structure tarifaire qui réconcilie les besoins des utilisateurs d'un service public à un prix abordable avec les intérêts commerciaux des exploitants.



Afin de mieux connaître les pratiques dans le domaine de la tarification et d'élaborer des recommandations, le groupe de travail de l'UITP sur la tarification dans le transport régional a mené une enquête visant à rassembler des informations et des données pertinentes. Le questionnaire portait sur un grand nombre de sujets tels que les objectifs et les caractéristiques de la tarification ainsi que la politique de révision des niveaux de prix et la politique des tarifs préférentiels. Les résultats de l'enquête ont été rédigés dans un rapport¹ séparé, dont voici les conclusions principales.

La répartition des responsabilités entre les autorités et les exploitants par rapport à la tarification varie en fonction des pays et, dans certains cas, des régions desservies, du mode de transport ou du type de service. De manière générale, il existe trois situations différentes :

1. Décision de l'autorité : l'autorité décide, l'exploitant n'a aucun rôle formel ou peut juste être consulté.
2. Proposition de l'exploitant : les tarifs sont adoptés selon une proposition de l'exploitant. Cette proposition nécessite l'accord de l'autorité.
3. Décision de l'exploitant : l'exploitant décide, l'autorité n'a aucun rôle formel. Cette situation s'observe souvent sur les marchés ouverts.

L'analyse de la proportion des recettes provenant des ventes par rapport à l'ensemble des revenus montre qu'en général les coûts d'exploitation ne sont pas entièrement couverts par les recettes tarifaires. La différence dans les recettes est couverte par une compensation liée aux tarifs préférentiels, d'autres recettes commerciales (par exemple la publicité), d'une rémunération accordée par l'autorité publique pour permettre un certain niveau de service et de tiers (par exemple les employeurs). L'enquête montre que lorsque la tarification relève de la responsabilité des exploitants, la couverture des dépenses d'exploitation par les recettes tarifaires est plus grande. Néanmoins, l'enquête ne donne pas d'information sur la fréquentation du transport public dans les cas cités.

¹ Rapport de l'UITP "Pricing in regional public transport", Mai 2005

Différents systèmes tarifaires sont utilisés. Cependant, le système tarifaire zonal est le plus utilisé, suivi par le système de tarif unique. Plusieurs raisons justifient le choix de tels systèmes mais la plupart des réseaux de transport public soulignent la simplicité d'utilisation pour l'utilisateur et l'exploitant de même que des raisons historiques. Néanmoins, il n'existe aucun lien clair entre les objectifs qu'un système de transport public désire atteindre et le système tarifaire utilisé.

L'on admet souvent que le fait que les recettes augmentent ou diminuent suite à une augmentation des tarifs dépend de la relation fonctionnelle entre les tarifs et la fréquentation telle que représentée par la courbe de la demande. En général, ceci s'exprime à l'aide du concept de l'élasticité des prix, définie comme le quotient du changement de la demande en % et de la modification du prix en %.

La valeur "standard" de l'élasticité tarifaire du transport public est de 0,3. Il faut préciser que les valeurs d'élasticité sont souvent plus grandes dans les zones rurales que dans les zones métropolitaines, ce qui montre les niveaux plus bas de captivité pour le transport public et la plus grande possibilité d'utiliser le transport privé comme alternative. Cependant, une augmentation des coûts ne mène pas nécessairement à une diminution de la demande mais peut susciter un changement de comportement du passager de par l'optimisation de l'utilisation des différents tarifs ; ceci s'est observé dans la région de Copenhague. Il s'agit de l'élasticité croisée des prix.



Recommandations

Les citoyens vivant dans des zones régionales ont le même droit à la mobilité que les citadins. Vu leur faible densité, ces zones sont caractérisées par une plus grande efficacité des modes de transport privés et par une valeur de l'espace routier moins importante que dans les zones urbaines. L'on y observe plus de propriétaires de voitures ; les voyageurs sont donc moins captifs du transport public. C'est pourquoi le transport public régional doit faire face à une forte concurrence provenant des modes individuels de transport. Tous ces paramètres influencent la tarification. Dans ce contexte, l'UITP formule les recommandations suivantes :

1. Le transport public régional contribue au maintien des populations dans les zones rurales et à empêcher l'exode rural qui favorise l'expansion urbaine. Dans ce sens, l'UITP conseille aux autorités compétentes d'adopter une approche qui intègre le développement du transport dans la politique de planification des villes et régions.
2. Il existe différents systèmes tarifaires susceptibles d'être appliqués dans le transport public régional. Quel que soit le système adopté, il doit réconcilier les objectifs des services publics définis par les autorités publiques avec les intérêts commerciaux des exploitants de transport.
3. Le transport public régional a un rôle important à jouer pour éviter l'exclusion sociale et l'isolation des zones rurales et éloignées. Dans ce but, la politique tarifaire devrait refléter le rôle social du transport public régional en offrant des tarifs réduits à certains groupes de passagers, à l'instar des zones urbaines.
4. Lorsque les tarifs sont définis par l'Autorité, les entreprises de transport doivent bénéficier de compensations adéquates pour pouvoir transporter des groupes spécifiques de passagers à des tarifs réduits.
5. Le voyage rural représente souvent la première partie d'un trajet et joue donc un rôle de nourrisseur pour l'ensemble du réseau de transport public. Dès lors, l'UITP recommande de développer des solutions de transport intégrées offrant des systèmes tarifaires et de billetterie porte-à-porte.

6. Lorsque les systèmes de transports publics conventionnels ne sont pas économiquement justifiés, l'UITP recommande le développement de services à la demande² ou de trouver des synergies avec les modes individuels de transport et les taxis. Dans ce cas, les systèmes tarifaires doivent intégrer l'ensemble de la chaîne de mobilité, y compris les coûts de parking.
7. En plus des services de base définis par l'Autorité, les exploitants de transport public dans les zones à faible densité sont encouragés à développer des services spéciaux pour lesquels les tarifs sont fixés sur une base commerciale.
8. Afin de mieux maîtriser les dépenses publiques, l'UITP recommande de considérer des sources de financement supplémentaires, en particulier en faisant payer ceux qui bénéficient d'un service ("Principe du bénéficiaire payeur")³. Dans ce sens, les lignes de transport public desservant des centres commerciaux ou touristiques/de loisirs dans des zones éloignées devraient être soutenues financièrement par les initiateurs. De même, une contribution pourrait être demandée aux promoteurs immobiliers qui voient la valeur de leurs propriétés augmenter lorsqu'elles sont desservies par le transport public.

En conclusion, l'UITP insiste sur la nécessité de maintenir et développer le transport public dans les zones à faible densité de population. Elle demande aux autorités organisatrices de le soutenir financièrement afin d'assurer une mobilité durable.

2 Voir le Core Brief de l'UITP intitulé « Pourquoi est-il essentiel de développer le transport public à faible demande ? », novembre 2004

3 Voir le Focus Paper de l'UITP « Le financement de l'exploitation du transport public », Avril 2003



Ce Focus Paper a été préparé par le Groupe de travail sur la tarification dans le transport régional”.