

# Avantages et coûts des tarifications sociales dans les transports collectifs

*urbains et régionaux (hors Ile de France)*

**Les mesures de tarification sociale des transports collectifs appliquées en France visent des publics distincts selon les réseaux concernés, urbains ou interurbains. Elles concernent principalement les personnes aux revenus modestes ainsi que les familles et les personnes âgées. Globalement, sur les réseaux de transports collectifs urbains et de trains express régionaux, hors Ile de France, sur lesquels a porté l'étude, la tarification sociale atteint bien ses objectifs en bénéficiant aux publics auxquels elle est destinée et en facilitant l'accès aux transports des publics les plus défavorisés. L'estimation monétarisée de ses avantages fait ressortir un montant largement supérieur aux coûts, avec notamment un bénéfice important lié à la réduction de l'exclusion sociale.**

En réduisant le coût du transport pour les personnes ayant des revenus modestes, le plus souvent sans emploi, la tarification sociale des transports collectifs a pour objectif d'accroître leur mobilité et d'atténuer le frein à l'emploi que constituent les difficultés d'accès au transport. Plus largement, elle participe à limiter les phénomènes d'exclusion en permettant un accès au plus grand nombre d'emplois potentiels, de liens sociaux, de loisirs, et de culture.

## Différentes définitions de la tarification sociale

Une tarification sociale est appliquée dans l'ensemble des transports collectifs de voyageurs terrestres, mais sa définition n'est pas la même suivant le type de réseau. Ainsi, pour les transports urbains, la tarification sociale établie par le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) et l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP), se réfère à la législation (code des transports et loi relative au revenu de solidarité active), tout en étant segmentée par catégories d'usagers. Sur l'interurbain, la SNCF définit huit catégories de bénéficiaires d'une tarification sociale qui s'applique aussi bien sur le réseau Grandes Lignes que celui des Trains Express Régionaux (TER), le Transilien faisant l'objet d'une politique sociale propre au Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF).

Ainsi, au moins trois définitions d'une tarification sociale coexistent :

- celle du code des transports, qui s'applique aux transports urbains ;
- celle retenue par le GART et l'UTP pour le transport public urbain ;
- celles de la SNCF pour le transport interurbain.

## Dans les transports collectifs urbains

L'article L 1113-1 du code des transports (issu de la loi de Solidarité Renouvellement Urbain de 2000) prévoit que, dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transports urbains, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article L. 861-1 du code de la sécurité sociale (retenu pour l'attribution de la couverture maladie universelle complémentaire), bénéficient sur leur titres de transport d'une réduction tarifaire d'au moins 50 % et jusqu'à la gratuité.

En application de cette définition, la tarification sociale est, pour le GART et l'UTP, « l'ensemble des réductions offertes aux personnes ayant des revenus modestes, dont l'obtention nécessite la justification d'un certain niveau de revenu ». En pratique, elle concerne diverses catégories de bénéficiaires : les

demandeurs d'emplois et précaires financiers, les personnes âgées et les personnes en situation de handicap, et touche ainsi une population plus large que celle visée par le code des transports.

#### *Dans les transports ferroviaires interurbains*

Pour les transports ferroviaires, des tarifs sociaux ont été créés à partir de 1921 à la demande de l'Etat (tarifs pour les familles nombreuses, le billet de congé payé, les abonnements de travail, les abonnements pour les élèves, étudiants, apprentis ...). A la suite de la décentralisation des TER, les Régions ont introduit la catégorie des demandeurs d'emplois. Ces tarifs constituent une obligation de service public pour la SNCF qui reçoit une compensation financière de l'Etat et des Régions pour le service rendu.

#### **De nombreux avantages pour les bénéficiaires ...**

La tarification sociale visant les personnes aux revenus modestes correspond à leur besoin de mobilité et est constitutive de leur droit aux transports.

En effet, plus les revenus sont faibles et plus le recours à d'autres modes de transport que la voiture particulière est nécessaire. La proportion des ménages ne disposant d'aucun véhicule particulier est très fortement corrélée au revenu par unité de consommation : elle passe progressivement de 45 % et 35 % pour les ménages modestes des premier et deuxième déciles de revenus à 8 % pour les ménages aisés du dernier décile.

La tarification sociale apporte donc une aide à ceux qui ont peu ou pas les moyens de se déplacer pour des raisons financières (encadré 1). Elle concerne 14 % des voyages dans les transports collectifs urbains (TCU) de province (encadré 2).

Dans les transports interurbains, les catégories de la tarification sociale de la SNCF, historiquement tournée vers les travailleurs et leur famille, répondent aussi à d'autres objectifs : participation de l'Etat aux déplacements domicile-travail, équité horizontale (c'est-à-dire entre ménages sans enfant et avec enfants).

#### **... et pour la collectivité**

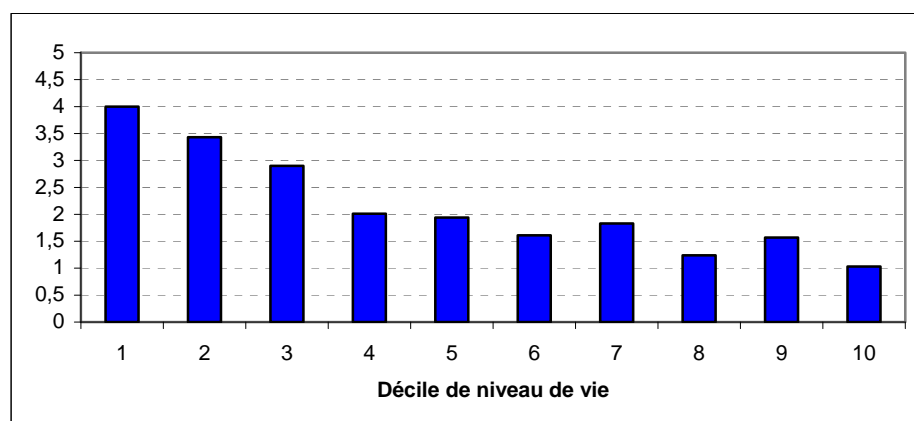
Les avantages des transports collectifs ont été soulignés à maintes reprises, notamment lors du Grenelle de l'environnement, en matière de décongestion, d'efficacité énergétique, de moindres émissions de CO<sub>2</sub> (voir référence [1]), de sécurité, de dépollution et de bruit, de démultiplication de l'accessibilité d'aménités de toute sorte (notamment emplois, formation, santé, loisirs).

D'un point de vue général, l'amélioration des déplacements dans une agglomération, ou à une échelle plus large, tend à favoriser le dynamisme économique. L'accès aux transports collectifs pour le plus grand nombre permet une plus grande densité des services publics et privés, ce qui tend à en diminuer les coûts unitaires.

### **Encadré 1 : les cartes de gratuité bénéficient davantage aux publics modestes**

L'analyse de la détention d'une carte de gratuité permet de vérifier que la tarification sociale bénéficie particulièrement aux publics aux revenus modestes qu'elle vise, par approximation, les données détaillées n'étant pas disponibles pour les cartes de réduction. En effet, les personnes les plus modestes ont plus souvent une carte de gratuité que celles ayant des revenus plus élevés (4 %, des individus du premier décile de niveau de vie en ont une, soit 200 000 personnes, contre 1 % dans le dernier décile, 60 000 personnes, figure 1).

**Figure 1 : Part des personnes possédant une carte de gratuité pour les transports, selon le niveau de vie (pourcentage en ordonnée)**



Source : Enquête nationale transports et déplacements 2008 [2]

## Monétarisation des avantages économiques et sociaux

Les avantages de la tarification sociale pour les bénéficiaires ainsi que pour la collectivité ont été additionnés après avoir été estimés sur la base de la même unité monétaire. Ils ont ensuite été mis en regard des coûts, notamment des subventions publiques. Cette comparaison a porté sur une situation actuelle, avec la tarification sociale, en regard d'une situation fictive dans laquelle il n'y aurait pas de tarification sociale (situation « sans »).

En utilisant les transports en commun, alors qu'ils ne les utiliseraient pas en l'absence de tarification sociale, les bénéficiaires des tarifications sociales réalisent des déplacements supplémentaires qui sont à l'origine d'un surplus économique à leur bénéfice. Ce montant s'élève pour les TCU à 36 M€ (28 et 8 M€) et pour les TER à 57 M€ (37 et 20 M€) (cf. *avantages « reportés » et « induits » dans le tableau 1*). Il convient d'y ajouter le surplus des usagers qui se déplaceraient même en l'absence de tarification sociale (situation « sans »). Ce surplus des « voyageurs en place » s'élève respectivement à 51 et 251 M€.

Les effets sociaux sont les premiers avantages des TCU, principalement par la réduction de l'exclusion sociale, estimée dans une fourchette de 615 à 2 020 M€. Ces effets sont ici estimés sur la base d'une référence étrangère faute de références françaises (encadré 3).

### Effets « report modal »

La tarification sociale est à l'origine d'un report vers les transports collectifs, de voyageurs qui utiliseraient la voiture en l'absence de cette tarification (situation « sans »). La baisse de l'utilisation de la voiture entraîne donc une baisse des externalités négatives de ce mode. Les avantages environnementaux (pollution,...) et d'autres externalités positives (sécurité, décongestion) se chiffrent à 47 M€ pour les TCU de province et à 95 M€ pour les TER.

Les externalités négatives associées aux déplacements des usagers des TCU et des TER qui n'utiliseraient pas les transports publics en l'absence de tarification sociale (situation « sans ») sont chiffrées respectivement à 8,4 et 2,3 M€. Est aussi prise en compte la perte de TIPP sur le carburant non consommé associée aux déplacements en voiture évités du fait de la tarification sociale (respectivement 3,6 et 9,4 M€).

### Estimation des coûts publics

Le coût global pour les finances publiques (Etat et/ou collectivités territoriales) de la tarification sociale a deux composantes :

- la compensation tarifaire proprement dite (i.e. la différence entre le tarif normal et le tarif social) ;
- la contribution d'exploitation acquittée pour les déplacements en transport collectif qui n'auraient pas eu lieu en l'absence de tarification sociale.

Le chiffrage de cette seconde composante repose sur des hypothèses d'élasticité prix de la demande de transport collectif et de coût marginal de fourniture du service de transport, différentes pour le TER et les TCU (et explicitées dans le rapport de la Commission des comptes transports de la Nation).

Ce coût global pour les finances publiques est estimé à 114 M€/an pour les TCU (hors IDF) et à 501 M€/an pour les TER (hors IDF).

Ces subventions apportées aux transports publics constituent des fonds mobilisés par la puissance publique qui auraient pu être utilisés à d'autres fins. Le coût qui en résulte est traditionnellement évalué à 30 % des fonds engagés (coûts d'opportunité des fonds publics), soit respectivement 35 et 153 M€.

### Un bilan coûts-avantages positif

Moyennant les hypothèses retenues, le bilan coûts-avantages de la tarification sociale de ces deux réseaux (hors Ile de France) est largement positif au global et principalement pour les TCU de province. Ce résultat s'explique par la forte valorisation des effets sociaux, réalisée sur la base d'une étude australienne dont la transposition à la situation française doit être considérée avec la plus grande prudence.

**Tableau 1 : coûts et avantages socioéconomiques de la tarification sociale pour les TCU et TER (hors IDF)**

*En millions d'euros*

	TCU (hors IDF)	TER (hors IDF)
<b>Avantages</b>		
<i>Surplus économique</i>		
des voyageurs en place	51	251
des voyageurs reportés	8	20
des voyageurs induits	28	37
<i>Valorisation des effets sociaux</i>		
réduction de l'exclusion sociale	[615 ; 2 020]	[184 ; 332]
effets redistributifs	14	50
<i>Externalités négatives de la route évitées</i>		
	47	95
<b>Coûts</b>		
<i>Subventions</i>		
pour les voyageurs reportés et induits	-63	-250
pour les voyageurs en place	-51	-251
<i>Recettes de TIPP non encaissées</i>	-4	-9
<i>Coûts d'opportunité des fonds publics sur les subventions et sur les recettes de TIPP non encaissées</i>		
	-35	-153
<i>Externalités négatives produites par le transport collectif supplémentaire</i>		
	-8	-2
<b>Bilan</b>	<b>[601 ; 2 006]</b>	<b>[-29 ; 119]</b>

Source : CCTN

**Encadré 2 : Répartition des tarifs des transports collectifs urbains de province**

Les tarifications sociales du GART/UTP (en bleu dans le tableau 2) représentent 14 % des voyages face à 41 % pour les tarifications commerciales (en jaune dans le tableau). La proportion est inverse pour les recettes et une péréquation peut ainsi être opérée entre les différentes tarifications.

Les tarifications commerciales, correspondent à une logique marketing d'augmenter les recettes par la conquête et la fidélisation de la clientèle, et vise d'autres catégories de bénéficiaires : les enfants et les jeunes, les scolaires et étudiants, les salariés, les personnes âgées et les familles.

**Tableau 2 : Répartition des voyages et des recettes, selon le titre de transport utilisé**

Source : enquête Gart, UTP 2009 [5]  
(sur 145 réseaux urbains de province)

\* les recettes pour les titres gratuits correspondent à des achats par les services sociaux qui les redistribuent gratuitement aux usagers remplissant les conditions d'obtention.

	Voyages	Recettes
<b>Titres Toutes clientèles</b>	<b>44,6%</b>	<b>64,2%</b>
Ticket unitaire	19,7%	34,6%
Carnet de tickets	9,9%	14,8%
Ticket journée	0,5%	0,9%
Abonnement hebdomadaire	0,5%	0,5%
Abonnement mensuel	4,3%	9,4%
Abonnement annuel	9,7%	2,1%
<b>Titres réduits</b>	<b>42,9%</b>	<b>29,5%</b>
<i>Enfants</i>	10,7%	7,8%
<i>Scolaires et apprentis</i>	20,4%	14,0%
<i>Etudiants</i>	2,7%	1,9%
Demandeurs d'emplois et précaires financiers	4,2%	2,0%
Personnes âgées	3,2%	2,5%
Invalides et handicapés	0,3%	0,3%
<i>Familles (dont familles nombreuses)</i>	0,5%	0,4%
<i>Autres</i>	0,9%	0,6%
<b>Titres gratuits *</b>	<b>11,7%</b>	<b>5,6%</b>
<i>Scolaires</i>	3,2%	2,7%
Demandeurs d'emplois	3,0%	1,0%
Personnes âgées	3,2%	1,7%
<i>Autres</i>	2,3%	0,2%

**Encadré 3 : Modes de calcul****Calcul sur les effets redistributifs**

Les effets redistributifs des transferts en faveur des ménages modestes sont pris en compte en appliquant une pondération aux gains de surplus dont bénéficient les classes d'agents regroupés selon leur niveau de revenu. Ils sont quantifiés sur la base de l'approche du « livre vert » britannique (« The Green Book », HM treasury, 2003) qui retient une fonction d'utilité logarithmique. Cette approche conduit à multiplier les surplus des bénéficiaires de la tarification sociale estimés classiquement par un coefficient de pondération  $k = 1,16$  obtenu à partir des revenus moyens des quintiles de revenus et de la répartition des possesseurs de titres sociaux selon ces quintiles pour France Entière hors IDF.

**Calcul sur la valorisation de la réduction de l'exclusion sociale**

La valorisation de la réduction du risque d'exclusion a été réalisée sur la base des résultats d'une étude australienne [4], appliqués aux voyages induits par la tarification sociale. Deux approches ont été utilisées : la première est directement fondée sur la valeur monétaire par voyage citée dans l'étude (19 \$AU) ; la seconde s'appuie sur une autre conclusion de l'étude selon laquelle la valorisation de la réduction du risque d'exclusion est égal au double du coût généralisé de transport (prix du billet et valeur du temps). Les deux valeurs de la fourchette de résultats correspondent à ces deux approches.

**Pour en savoir plus :**

Cette étude a été réalisée par **Didier Rouchaud** - tél. 01 40 81 14 07

Le dossier complet d'évaluation des tarifications sociales des transports collectifs terrestres réalisé dans le cadre de la Commission des Comptes des Transports de la Nation est disponible sur le site :

[www.developpement-durable.gouv.fr/](http://www.developpement-durable.gouv.fr/) Développement durable, Publications

[1] « Un habitant de pôle urbain émet deux fois moins de CO2 que la moyenne pour se rendre à son lieu de travail ou d'études », INSEE première N°1 357, juin 2011.

[2] « La mobilité des Français, panorama issu de l'enquête nationale transports et déplacements 2008 », La Revue du CGDD, SOEs, décembre 2010.

[3] « Révision du taux d'actualisation des investissements publics », rapport Lebègue, Commissariat général du Plan, La documentation française, 2005.

[4] « Social Exclusion and the Value of Mobility », John Stanley et al., Université de Sydney, mai 2011.

[5] « Annuaire de la tarification du transport public urbain », GART, UTP, tarifs au 1er septembre 2009.

le  
point sur

**Commissariat général  
au développement  
durable**

**Service de l'économie,  
de l'évaluation et de  
l'intégration du  
développement durable**  
Tour Voltaire  
92055 La Défense cedex  
Tel. : 01.40.81.21.22

**Directeur de la  
publication**  
Xavier Bonnet

**Rédactrice en chef**  
Laurence Demeulenaere

**ISSN**  
2100-1634

**Dépôt légal**  
Août 2012