



Recette au voyage en repli : la pérennité de l'offre menacée

Indicateur clé du transport public urbain, la recette par voyage ne cesse de se dégrader. Sur la décennie passée, elle s'est contractée de 1,5 % par an en moyenne, passant de 54 centimes d'euros en 2004 à 47 centimes d'euros en 2014.

Dans le même temps, les voyageurs se voyaient offrir des prestations en constante progression, que ce soit quantitativement ou qualitativement. L'amélioration de la qualité de service par l'accroissement des fréquences et des amplitudes horaires, la mise en place de transports en site propre ou le déploiement de l'information voyageurs ne s'est, en effet, pas traduite dans le redressement de ce ratio.

Un recul structurel ...

La dégradation de la recette par voyage est continue depuis le début des années 2000. Elle incombe à un rythme de progression des recettes systématiquement inférieur à celui du trafic (1). Quels que soient la taille des agglomérations et le niveau de service proposé aux voyageurs, aucune classe de réseaux ne parvient à redresser ce ratio (2).

En ce sens, les transports publics se distinguent des autres services publics marchands (3), dont les prix ont tous, sans exception, augmenté dans de fortes proportions au cours des dix dernières années (entre + 21 % et + 60 %). Le fait que les prix des transports publics soient visibles et connus de tous et que chacun puisse évaluer très précisément la prestation qui s'y rattache, contrairement au mètre-cube d'eau, au kilowattheure d'électricité ou encore à la taxe sur les ordures ménagères, rend naturellement plus délicate et peu populaire leur réévaluation, ne serait-ce qu'au niveau de l'inflation annuelle.



**Augmentation
des prix des autres
services publics de
+ 21 à + 60 %**



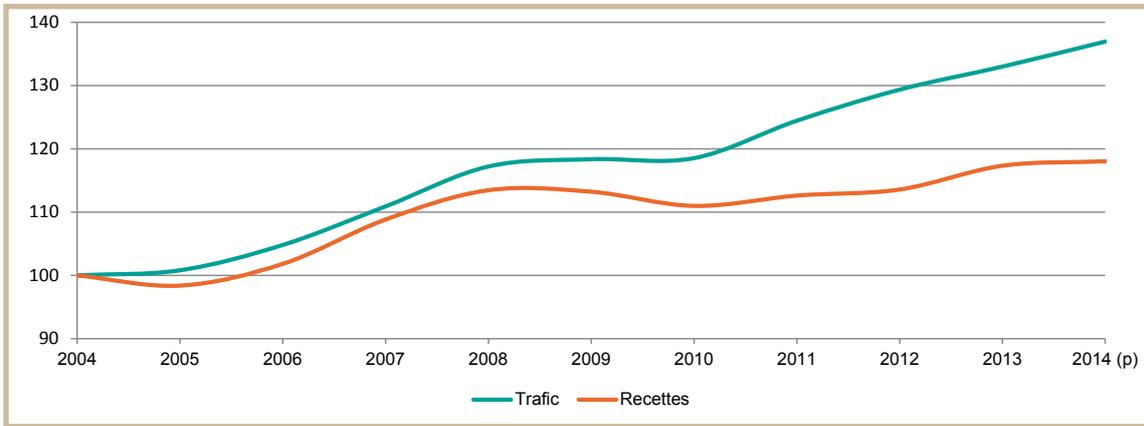
**Trois catégories de
titres composent la
grille tarifaire**

L'analyse de la structure des gammes tarifaires peut, elle aussi, apporter quelques éléments d'explication à cette situation.

Une grille tarifaire se compose de trois grandes catégories de titres (hors titres intermodaux) :

- les titres proposés à tous les publics sans condition (la gamme "toutes clientèles" ou plein tarif) ;
- les titres "commerciaux" à tarifs préférentiels, destinés à des populations que l'autorité organisatrice des transports, en lien avec son opérateur, cherche à orienter vers le transport public et à fidéliser (la gamme commerciale) ;
- les titres qui répondent à un objectif de solidarité entre les générations et/ou entre les catégories sociales, soumis à condition de statut et/ou de revenu, et dont les tarifs sont réduits, voire gratuits (la gamme sociale).

Evolution 2004-2014 du trafic et des recettes commerciales (en euros 2014) (1)

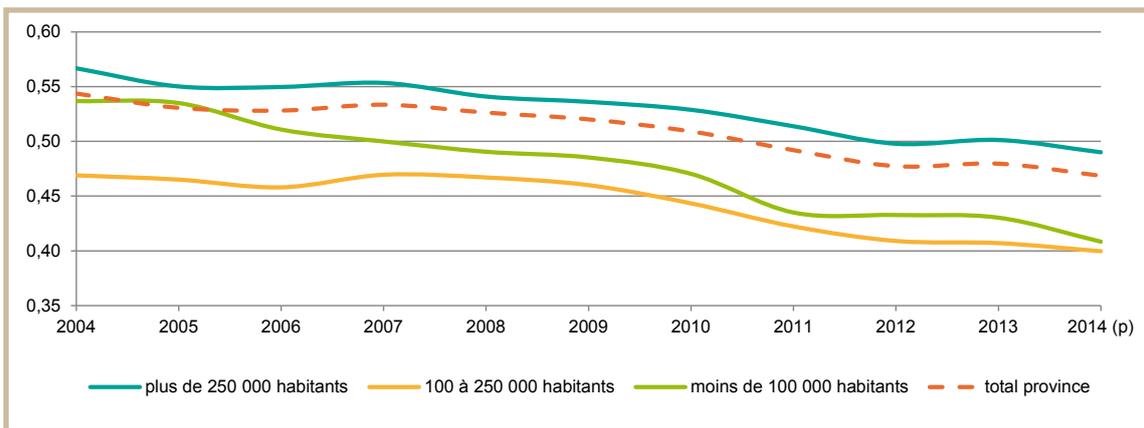


Unité : indice base 100 en 2004 sur un échantillon constant de 96 réseaux de province

(p) données provisoires

Source : Base TCU DGITM-CEREMA-GART-UTP, traitement UTP

Evolution 2004-2014 de la recette par voyage (en euros 2014) (2)

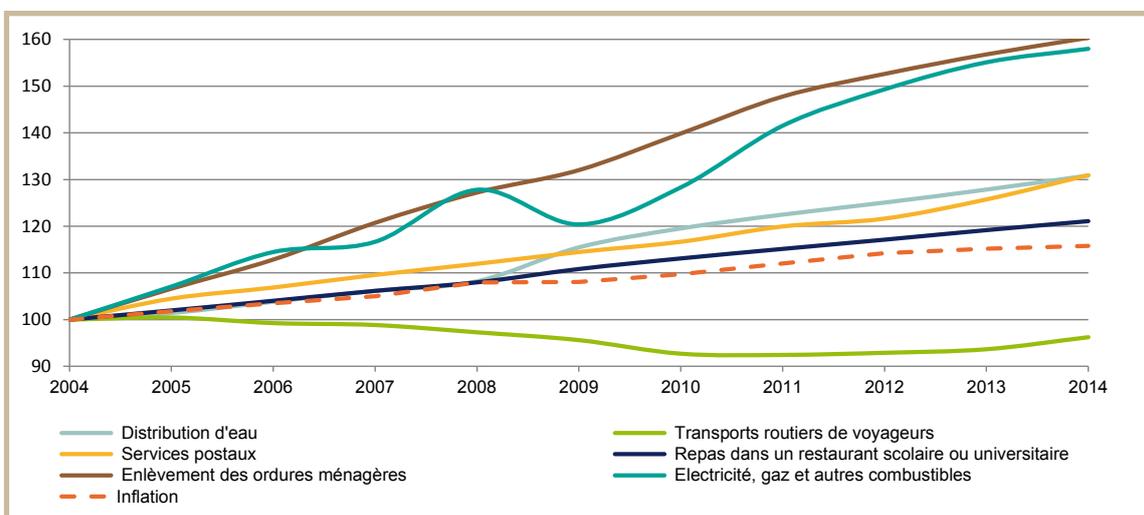


Unité : recette par voyage en euros 2014

(p) données provisoires

Source : Base TCU DGITM-CEREMA-GART-UTP, traitement UTP

Indice des prix à la consommation des services publics marchands (3)



Unité : indice des prix à la consommation base 100 en 2004

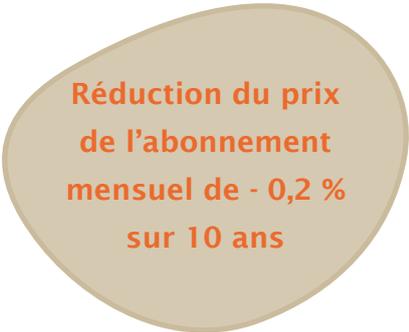
Source : INSEE, Indice des prix à la consommation, séries annuelles

Un premier constat s'impose à la lecture de la répartition des voyages par type de titres (4) : ce sont bien les tarifs des titres payants (plein tarif ou réduit) qui ont tiré la recette par voyage vers le bas au cours de la dernière décennie et non une politique orientée vers davantage de gratuité. Celle-ci ne bénéficie en effet plus qu'à 12,6 % des voyageurs contre 16,1 % en 2004. Ensuite, la part des titres toutes clientèles dans le trafic des réseaux a baissé au cours de la période, passant de 40,5 % en 2004 à 37,8 % en 2014.

Outre le fait que les titres à plein tarif représentent une partie de plus en plus réduite des voyages en transport public, leurs prix ont tendance à stagner, voire à baisser. Ceci amplifie la perte de revenu qui leur est liée.



Réduction du prix du titre unitaire de - 0,4 % entre 2004 et 2014



Réduction du prix de l'abonnement mensuel de - 0,2 % sur 10 ans

Ainsi, le prix moyen du titre unitaire, qui est le plus plébiscité dans les réseaux, est passé de 1,05 € en 2004 à 1,22 € en 2014. Ce qui, corrigé de l'inflation, représente une réduction de 0,4 %. Il en va de même pour l'abonnement mensuel, pourtant remboursé à 50 % par les employeurs depuis 2008, et dont le prix s'est replié de 0,2 % en moyenne sur 10 ans (5 et 6).

Les titres soumis à réduction commerciale ou sociale représentent aujourd'hui près de la moitié du trafic. L'évolution des modes de vie ont en effet exigé d'apporter des solutions de mobilité à ceux dont la situation financière rend difficile l'achat d'un titre à plein tarif. La difficulté à entrer sur le marché du travail pour les jeunes générations a, par exemple, conduit à la raréfaction des tarifications pour les étudiants au profit des tarifications pour les jeunes, celles-ci allant jusqu'à 26, voire 28 ans afin de couvrir au mieux leurs besoins.

Répartition des voyages par type de titre de 2004 à 2014 (4)

	2004			2009			2014 (p)		
	Voyages avec titre plein tarif	Voyages avec titre à prix réduit	Voyages avec titre gratuit	Voyages avec titre plein tarif	Voyages avec titre à prix réduit	Voyages avec titre gratuit	Voyages avec titre plein tarif	Voyages avec titre à prix réduit	Voyages avec titre gratuit
plus de 250 000 hab.	42,3%	42,3%	15,4%	40,9%	45,8%	13,3%	38,7%	48,9%	12,4%
100 à 250 000 hab.	35,4%	45,8%	18,9%	33,7%	49,6%	16,7%	34,8%	52,3%	12,9%
moins de 100 000 hab.	37,4%	49,2%	13,4%	33,9%	49,0%	17,2%	35,2%	50,0%	14,7%
Ensemble	40,5%	43,4%	16,1%	39,2%	46,6%	14,1%	37,8%	49,6%	12,6%

Unité : part en % des voyages sur un échantillon constant de 96 réseaux de province

(p) données provisoires

Source : Base TCU DGITM-CEREMA-GART-UTP, traitement UTP

Prix du ticket unitaire toutes clientèles (5)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 (p)	Evolution 2014/2004 corrigée de l'inflation
plus de 250 000 hab.	1,22	1,23	1,26	1,27	1,29	1,32	1,33	1,37	1,39	1,43	1,48	5,4%
100 à 250 000 hab.	1,09	1,10	1,13	1,17	1,17	1,17	1,19	1,19	1,21	1,25	1,27	0,3%
moins de 100 000 hab.	0,99	1,01	1,02	1,02	1,03	1,04	1,05	1,05	1,07	1,09	1,11	-3,2%
Réseaux à TCSP Lourds en 2014	1,20	1,22	1,26	1,27	1,29	1,32	1,34	1,38	1,41	1,45	1,50	8,6%
Ensemble	1,06	1,07	1,09	1,11	1,11	1,13	1,14	1,15	1,17	1,19	1,22	-0,4%

Unité : euros

(p) données provisoires

Source : Base TCU DGITM-CEREMA-GART-UTP, traitement UTP

Prix de l'abonnement annuel toutes clientèles (6)

	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014 (p)	Evolution 2014/2004 corrigée de l'inflation
plus de 250 000 hab.	35,12	35,29	36,05	36,64	37,22	38,38	39,25	40,25	41,42	42,19	43,30	6,5%
100 à 250 000 hab.	28,27	28,77	29,10	29,80	29,89	30,64	30,97	31,16	32,11	32,67	33,34	1,9%
moins de 100 000 hab.	22,73	22,94	23,41	23,74	23,79	24,06	23,92	24,30	24,62	24,83	25,04	-4,8%
Ensemble	26,46	26,75	27,22	27,70	27,86	28,42	28,59	29,02	29,67	30,08	30,57	-0,2%

Unité : euros

(p) données provisoires

Source : Base TCU DGITM-CEREMA-GART-UTP, traitement UTP

Ces évolutions logiques n'ont pourtant que rarement remis en cause les avantages existants. Il en résulte une juxtaposition de tarifications spécifiques dans de nombreux réseaux. Ainsi, la loi Solidarité et Renouvellement Urbains de 2000, qui a rendu obligatoire la mise à disposition de titres à moitié prix pour les personnes en situation de précarité, en a généré de nouvelles.

Dans le même temps, alors que les études montrent qu'une part non négligeable des seniors disposent désormais d'un pouvoir d'achat supérieur à certains actifs (Hervé Le Bras, *Atlas des inégalités, Les Français face à la crise*, sept.2014, Ed. Autrement), peu de réseaux ont remis en question les avantages dont les personnes âgées bénéficient, et ce, quels que soient leurs revenus.

Observatoire de la mobilité UTP - Synthèse 2014 (7)

Observatoire
de la Mobilité
consultable sur
le site www.utp.fr



... qui s'est amplifié en 2014

La conjoncture de 2014 a accéléré le mouvement de repli structurel de la recette par voyage.

En premier lieu, les échéances électorales sont rarement propices aux évolutions tarifaires. Le scrutin municipal de mars a donc mis en sommeil les ajustements prévus. Il aura fallu attendre que les nouvelles équipes se mettent en place pour acter, ou pas, les révisions des prix des titres, a minima au niveau de l'évolution générale des prix.

En second lieu, la persistance de la crise économique a orienté une partie de la clientèle vers les tarifications sociales spécifiques auxquelles elles ne pouvaient pas prétendre jusqu'alors.

Les voyageurs qui ne bénéficient pas d'avantages liés à leur statut ou à leur revenu se sont, quant à eux, reportés vers les abonnements, annuels notamment. Ceux-ci ont fait l'objet d'un réel engouement ces dernières années. D'abord ils sont proposés dans un nombre croissant de grilles tarifaires. Ensuite, ils offrent des réductions substantielles (souvent 10 mois payés pour 12 mois d'utilisation). De plus, les efforts des réseaux pour en faciliter l'achat, avec le prélèvement automatique ou la reconduction tacite, ont renforcé ces avantages.

Enfin, l'année 2014 a été marquée par une nouvelle hausse du taux de TVA sur les titres de transport, après celle déjà subie en 2012. En quelques années, la taxation sur la valeur ajoutée est passée de 5,5 % à 10 %, sans que cette progression ne soit pour autant répercutée sur les tarifs dans la plupart des réseaux.

Cette tendance à la baisse de la contribution des voyageurs dans le fonctionnement des réseaux de transport public urbain ne peut pas se poursuivre.

Alors que les recettes commerciales couvrent à ce jour moins de 31 % des coûts d'exploitation (soit plus de 10 points de moins en 10 ans), c'est la fiscalité locale, via les impôts locaux et le versement transport, qui est mise à contribution pour assurer une offre de plus en plus large (géographiquement comme qualitativement).

Or, les budgets des collectivités locales sont de plus en plus contraints tandis que l'urgence environnementale, la congestion des villes et donc le report modal attendu de la voiture particulière vers les modes alternatifs imposent une montée en puissance des services de transport public.

Il a été démontré que la fréquence de passage des véhicules et l'information voyageurs sont des leviers d'attractivité du transport public bien plus puissants que des tarifs bas. Les enquêtes d'opinion auprès des citoyens, utilisateurs ou non des transports publics, vont également dans ce sens (7). La montée en gamme des services, quand elle correspond aux attentes des clientèles, leur fait admettre une hausse des prix. D'autant que les grilles tarifaires telles qu'elles sont proposées actuellement offrent à tout un chacun la possibilité de voyager selon ses besoins et ses moyens.



17, rue d'Anjou
75008 PARIS
Tél. : +33 (0)1 48 74 63 51
www.utp.fr



Production et analyse des données
Stéphanie Lopes d'Azevedo
Département des Affaires Economiques et Techniques
+ 33 (1) 48 74 73 31

Conception graphique
Véronique Theroux

Impression
GL Associés Activ'
 

Septembre 2015