

Tarifification des transports régionaux TER : phase 2 de l'harmonisation des tarifs et activation de la liberté tarifaire

Séance plénière du 6 avril 2017

Le CESER approuve la priorité donnée à l'harmonisation tarifaire des transports régionaux. S'il note avec intérêt la création de nouveaux tarifs à destination des jeunes, il s'interroge toutefois sur le modèle économique et financier qui les sous-tend. Il sera également attentif aux conditions de l'harmonisation, annoncée, des abonnements proposés aux voyageurs réguliers.

Le CESER émet de fortes réserves sur l'activation de la liberté tarifaire régionale, qu'il analyse comme une atteinte à l'unité et à la cohérence du système ferroviaire. Ce choix n'est éclairé, dans le projet de délibération, par aucune stratégie explicite. Le CESER rappelle par ailleurs que si la politique tarifaire est un élément essentiel de la mobilité, d'autres leviers, liés à la qualité de service, sont tout autant importants, voire prioritaires. En conséquence, il demande à la Région de ne pas abandonner la référence au cadre tarifaire national, garant d'un minimum de cohérence, de lisibilité et d'égalité entre les territoires. Il l'invite en revanche à explorer l'ensemble des possibilités tarifaires existantes, de nature à rendre plus attractive son offre de transport.

Une deuxième étape de l'harmonisation des tarifs TER : de nouveaux tarifs pour les jeunes

Le Conseil Régional a engagé, dès le mois de juin 2016, une première phase d'harmonisation des tarifs des TER, en se concentrant sur les tarifs saisonniers (PassOcéan), événementiels (Fest'ter) et occasionnels (Tribu et carte de réduction tout public). Il entend poursuivre la démarche en 2017, à travers une harmonisation des tarifs à destination :

- des jeunes de moins de 28 ans voyageant occasionnellement : accessible sans carte de réduction, le « billet jeunes Nouvelle-Aquitaine » est construit autour de prix ronds, compris entre 4 et 19 €, définis selon des paliers kilométriques ;
- des groupes scolaires : destiné à faire découvrir les transports régionaux lors de sorties scolaires, ce tarif préférentiel est proposé à un euro par personne et par palier de 100 kilomètres.

Le CESER approuve la priorité donnée à l'harmonisation des tarifs des transports régionaux. La création de nouveaux tarifs participe en effet à la visibilité de l'offre de transport proposée par la nouvelle Région. Au-delà, la politique tarifaire constitue un déterminant important de l'attractivité des transports régionaux au regard des autres modes.

S'il note avec intérêt la création de ces nouveaux tarifs à destination des jeunes, le CESER s'interroge toutefois sur le modèle économique et financier qui les sous-tend. Il souhaiterait ainsi des précisions sur les projections d'augmentation de trafic et de recettes mises en avant par la Région.

Au terme de cette deuxième phase, l'harmonisation des tarifs ferroviaires régionaux restera incomplète. Les nouveaux tarifs proposés jusqu'à présent ont été principalement conçus pour des voyages occasionnels. Le CESER sera ainsi attentif à la troisième phase, annoncée pour fin 2017 – début 2018, de l'harmonisation, qui devrait porter sur les abonnements pour les voyageurs réguliers (scolaires, apprentis, étudiants, salariés...), ainsi que sur les tarifications sociales. Il s'agit d'un enjeu important dans la perspective du report d'une partie de la population vers l'offre de transports collectifs.

La liberté tarifaire, une atteinte à l'unité du système ferroviaire

Aujourd'hui, les tarifs des réseaux TER organisés et financés par les Régions sont basés sur un barème kilométrique national. Les Régions disposent toutefois d'une certaine marge de manœuvre pour proposer leurs propres offres, dès lors qu'elles sont complémentaires aux offres commerciales et sociales nationales.

La Région envisage de s'émanciper de ce cadre tarifaire national, comme l'y autorisent la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire et le décret du 17 mars 2016. Elle voit notamment dans la reconnaissance de la liberté tarifaire :

- la possibilité, à court terme, de maîtriser l'évolution de son barème kilométrique indépendamment du barème national, ainsi que de réaliser une économie de TVA sur les compensations liées aux tarifs sociaux régionaux. La Région serait également libre d'appliquer ou non la gamme commerciale de la SNCF ;
- l'opportunité, à moyen terme, de concevoir un nouveau système tarifaire régional (zonal, par paliers kilométriques...), s'affranchissant de la référence kilométrique.

La Région n'explicite toutefois pas la stratégie tarifaire qu'elle envisage (quelles priorités pour quels objectifs ?). Ainsi, les évolutions tarifaires possibles à court terme devront-elles s'appuyer sur un modèle économique et financier défini, intégrant les conséquences et les limites de l'économie de TVA estimée. De même, si revisiter le système tarifaire régional peut constituer une opportunité pour la Région, aucune orientation n'est véritablement esquissée.

De plus, le CESER rappelle que si la politique tarifaire régionale est un élément essentiel de la mobilité de nos concitoyens, d'autres leviers, liés à la qualité de service, sont importants voire prioritaires : ponctualité, sécurité, confort, niveau de service, intermodalité...

L'abandon de la référence tarifaire nationale suscite de fortes réserves du CESER, à différents titres. La liberté tarifaire régionale :

- induit d'abord, par nature, l'application de tarifs différenciés selon les régions, et donc une inégalité de traitement entre les usagers. Elle constitue une nouvelle étape de la régionalisation des transports régionaux de voyageurs, au détriment de la cohérence nationale (égalité d'accès, péréquation entre les territoires les plus « riches » et ceux qui le sont moins...);
- fait courir le risque d'une mise en concurrence des territoires les uns vis-à-vis des autres ;
- contribue également au manque de lisibilité, pour l'usager, de la tarification : quel tarif applicable sur un déplacement combinant service national (TGV par exemple) et régional (TER), ou encore sur un déplacement interrégional ? Quelle application des réductions commerciales ou sociales SNCF aux tarifs régionaux ? ...
- pourrait fragiliser les relations contractuelles entre la Région et l'opérateur ferroviaire, à l'aube d'une nouvelle convention TER : la liberté tarifaire pourrait en effet se « retourner » contre la collectivité régionale, lorsqu'elle sollicitera des efforts supplémentaires (par exemple de qualité de service) de la part de l'exploitant.

Au regard de ces enjeux, le CESER demande à la Région de ne pas abandonner la référence au cadre tarifaire national. Il invite la collectivité régionale :

- à explorer l'ensemble des possibilités tarifaires existantes, comme en témoignent les formules tarifaires imaginées depuis 2016 ;
- à sauvegarder le minimum indispensable de cohérence garantie par la référence tarifaire nationale, et notamment les tarifs sociaux nationaux.



Proposition de la commission 2 « Mobilité »
Président : Gilles LEFRERE ; Rapporteur : Nicolas RENAUDIN

Avec les contributions des commissions :

3 « Développement des territoires »
Président : Stéphane MONCHAMBERT ; Rapporteur : Bernard GIRET

5 « Economie »
Président : Patrick de STAMPA ; Rapporteur : Daniel MARTEAU



Vote sur l'avis du CESER
« Tarification des transports régionaux TER : phase 2 de l'harmonisation des tarifs et activation de la liberté tarifaire »

201 votants
187 pour
4 contre
10 abstentions
Adopté à la majorité

Jean-Pierre LIMOUSIN
Président du CESER de Nouvelle-Aquitaine