

**Titre : *Réflexions pour une refonte du système de tarification sociale ferroviaire : avenir et modalités d'évolution*, thèse en préparation pour le Doctorat de Sciences Economiques, mention Economie des Transports, sous la direction d'Yves Crozet**

Le secteur ferroviaire, en tant que service public en réseau se trouve à l'interface entre les sphères publique et privée, entre le marchand et le non marchand, entre le marché et les institutions qui les régulent. Dans ce secteur, les considérations d'équité et de solidarité viennent contester les seules vues de la rentabilité immédiate.

A ce titre, des tarifs spécifiques ont été créés dès les années 1920 à la demande de l'Etat. Ils s'inscrivaient alors dans le cadre d'une politique nataliste (tarif familles nombreuses) et d'une prise en charge des populations touchées par la Première Guerre Mondiale (tarif invalides de guerre). Ils ont ensuite évolué en faveur des travailleurs, des étudiants, des handicapés civils, etc. Ces tarifs constituent une obligation de service public pour la SNCF qui reçoit une compensation financière de l'Etat pour le service rendu. Ces mesures sont très anciennes et portent en elles une symbolique forte. Elles sont à questionner au regard du droit au transport défini dans la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI, 30 décembre 1982) qui met en évidence la mission sociale du transport et le droit qu'a chaque individu de se déplacer (articles 1 et 2 modifiés par la loi n° 2005-102 du 11 février 2005 article 45 IV).

Ces tarifs sont aujourd'hui soumis à de nombreuses interrogations. Des interrogations apparaissent, en effet, quant au fondement des tarifs sociaux : les évolutions démographiques de la société française rendent certaines mesures tarifaires partiellement caduques (tarif familles nombreuses) ; le temps les rend illégitimes, voire inadaptées. Certaines mesures sont anciennes et n'ont aujourd'hui plus de véritable fondement (tarifs invalides de guerre, permis de visite aux tombes des morts pour la patrie pendant la Première Guerre Mondiale), alors que des catégories de population qui en auraient besoin (précaires financiers, chômeurs) ne sont pas prises en charge. Des questionnements surviennent également quant à la mise en œuvre de cette tarification. Certains de ces tarifs sont aujourd'hui détournés de leur vocation première (familles nombreuses). De plus, les trafics engendrés par l'utilisation de ces tarifs ont faibli de manière importante en raison d'une double concurrence : celle d'autres modes de transports et celle de la gamme tarifaire commerciale qui cannibalise certains tarifs sociaux par la multiplication de prix attractifs pour tous. S'ajoute à ces problèmes la question du financement de ces politiques de tarification sociale. La compensation versée par les pouvoirs publics, qui décroît d'année en année, ne serait pas à la hauteur des coûts engagés par la SNCF pour la fourniture des services. Nous pouvons également mettre en avant un certain immobilisme de la part des pouvoirs publics et de la SNCF, malgré la reconnaissance effective d'un droit au transport aux niveaux régional, national et européen.

Par ailleurs, longtemps placés sous le régime du monopole et de la tutelle exclusive de l'Etat, les secteurs d'activités en réseaux sont entrés, sous l'impulsion des directives européennes depuis deux décennies, dans un univers beaucoup plus concurrentiel. A ce mouvement s'en ajoute un second : la décentralisation et le renforcement du rôle des collectivités territoriales. Ces transformations ont plusieurs conséquences. D'une part, elles viennent bousculer des constructions sociales anciennes et complexes. En effet, elles débouchent sur une transition entre deux âges pour le service public : nous sommes à la sortie d'un âge qui était celui du monopole et à l'aube d'un âge qui n'est pas forcément celui de la privatisation mais qui, du fait de l'ouverture à la concurrence des marchés aux niveaux régional, national et international, conduit à repenser les modalités de l'intervention publique en matière sociale. Ces mouvements amènent à penser différemment les questions de l'équité et de la cohésion sociale, ainsi que de l'organisation des politiques sociales. De cela découlent deux types d'interrogations : des interrogations sur la manière de concilier équité et efficacité et sur la nécessité de l'intervention de l'Etat dans le domaine des tarifs sociaux. Par ailleurs, l'introduction de la concurrence dans les services publics en réseaux modifie profondément la donne : remise en cause des subventions croisées, risque de focalisation des nouveaux opérateurs sur les segments les plus rentables de la clientèle, possibilités d'abus. D'autre part, ces transformations exigent une nouvelle répartition des tâches entre les opérateurs privés et les entreprises publiques mais aussi entre l'Etat, l'Europe et les collectivités locales. Se pose donc la question du niveau optimal de l'intervention. Les régions, devenues autorités organisatrices du transport ferroviaire régional, ont déjà mis en place des mesures tarifaires innovantes, allant au-delà des mesures sociales définies niveau national.

Cette redéfinition de la tarification sociale ne va pas de soi. Elle revêt une dimension opérationnelle qui consiste pour les pouvoirs publics qui doivent participer à la réalisation du droit au transport et tenir compte d'un contexte économique et institutionnel particulier, et la SNCF qui doit arbitrer entre une logique de service public et une logique commerciale. Elle revêt également une dimension normative qui vise à discuter cette refonte de la tarification dans un cadre théorique cohérent. Il s'avère nécessaire de prendre en compte tous ces éléments, et de parvenir à concilier service public ou service universel et rentabilité. Cela supposera de faire des choix entre les tarifs sociaux existants (conservation, abandon, conditionnement), de définir quel est le contenu des services que l'on souhaite conserver ou mettre en place (service commercial, service universel), leur prestataire (Etat, entreprise, collectivité), ainsi que leurs coûts et leurs modalités de financements.