

TITRE  
TRANSPORT



Une décennie  
de **tarification**  
dans les réseaux  
de transport urbain

édité le 06/06/2012



**GART**

GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT

# Sommaire ///

<b>Liste des réseaux</b> .....	<b>4</b>
<b>Éléments de contexte</b> .....	<b>6</b>
<b>Le cadre tarifaire français</b> .....	<b>10</b>
- Évolution des principes tarifaires	
- Distribution des titres	
- Structure tarifaire	
<b>Évolution des gammes tarifaires</b> .....	<b>12</b>
- Description d'une gamme tarifaire	
- La gamme toutes clientèles	
- La tarification commerciale	
- La tarification sociale	
- La tarification intermodale	
<b>Éclairage tarifaire européen</b> .....	<b>22</b>

**S**i le Grenelle de l'Environnement a permis de souligner l'impérieuse nécessité de poursuivre les politiques en matière de report modal, cet impératif se heurte aujourd'hui aux contraintes budgétaires fortes qui pèsent sur les collectivités territoriales. Dans un système de financement des transports publics structurellement déficitaire, les entreprises et administrations de plus de 9 salariés (via le versement transport) contribuent à près de 50% au coût global du service, les collectivités locales en couvrant 30% tandis que les recettes tarifaires n'y participent qu'à hauteur de 20%.

Sur la période 1999-2011, existe-t-il donc une sorte de paradoxe à constater, dans les réseaux de province, une baisse de 4% du prix du ticket et de 7% pour celui des abonnements ? Dans le même temps, les acteurs du transport public n'ont cessé

d'améliorer l'offre de transport afin de répondre aux enjeux de report modal et à la demande des usagers. Malgré les gains de productivité recherchés, le système est à bout de souffle. À la lumière de ces éléments et dans le contexte économique actuel, n'est-il donc pas nécessaire et urgent de s'interroger sur les pratiques tarifaires en vigueur et réfléchir à la possibilité d'un rééquilibrage du poids des différents contributeurs des transports publics ?

Fruit d'un travail collaboratif de longue date entre le GART et l'UTP, c'est là toute l'ambition de ce document. Nous espérons par conséquent que ce bilan, examinant minutieusement les évolutions tarifaires sur cette dernière décennie, vous donnera un éclairage pertinent et novateur sur ce sujet aussi déterminant que sensible pour l'avenir du transport public.

**Roland RIES**

*Président du GART*

**P**eut-on admettre que le secteur des transports publics urbains ait de plus en plus recours à la fiscalité locale pour équilibrer son budget alors que le nombre de voyageurs a progressé de plus de 30% en 12 ans ? Doit-on se féliciter qu'ils soient les seuls services publics marchands dont les prix aient baissé au cours de la dernière décennie ? Quel autre secteur public a, à son actif, un accroissement comparable de son offre (+25%) et de sa qualité de service au cours de cette période ?

Dans un contexte de crise économique, de raréfaction des ressources énergétiques, de bouleversements environnementaux et d'inflation de la congestion dans les villes, le transport public est le seul mode capable de répondre aux besoins quotidiens de mobilité des Français. Les défis que le secteur relève actuellement sont d'une ampleur

jamais égalée : augmentation rapide de l'offre tant du point de vue géographique qu'en termes de fréquence et d'amplitude horaire, accroissement continu des services aux voyageurs, recrutements nombreux et pérennes dans des emplois non délocalisables. Pourtant, les ressources issues des clients n'ont jamais aussi peu couvert les charges de fonctionnement. Selon les chiffres de l'UTP, les revenus du trafic atteignent désormais à peine 35% des coûts, soit un recul de plus de 10 points en 10 ans.

L'étude présentée ici permettra, je le souhaite, de rompre avec l'image erronée du transport public destiné exclusivement aux plus démunis et de mettre en lumière les marges de manœuvre qui existent pour accroître les recettes émanant des voyageurs, notamment des clientèles solvables.

**Michel BLEITRACH**

*Président de l'UTP*

# Liste des réseaux ///

L'analyse présentée ici retrace l'évolution des pratiques tarifaires d'un échantillon constant de 122 réseaux payants de province soit plus de 90% de la population desservie. Ces réseaux ont répondu aux enquêtes sur la tarification de l'UTP et du GART pour les années 1999, 2003, 2006, 2009 et 2011, complétées, le cas échéant, par certaines données issues de l'enquête annuelle sur les transports urbains (DGITM/CERTU, GART, UTP).

Sont représentés :

- 20 réseaux équipés de TCSP (transports collectifs en site propre) lourd au 1<sup>er</sup> janvier 2011
- 12 réseaux de plus de 200 000 habitants desservis sans TCSP lourd au 1<sup>er</sup> janvier 2011
- 31 réseaux de 100 000 à 200 000 habitants desservis
- 42 réseaux entre 50 000 et 100 000 habitants desservis
- 17 réseaux de moins de 50 000 habitants desservis.



### Réseaux équipés de TCSP lourd au 1<sup>er</sup> janvier 2011

- Bordeaux
- Caen
- Clermont-Ferrand
- Grenoble
- Lille
- Lyon
- Mans (Le)
- Marseille
- Montpellier
- Mulhouse
- Nancy
- Nantes
- Nice
- Orléans
- Rennes
- Rouen
- Saint-Étienne
- Strasbourg
- Toulouse
- Valenciennes

### Réseaux de plus de 200 000 habitants, sans TCSP lourd au 1<sup>er</sup> janvier 2011

- Angers
- Brest
- Dijon
- Dunkerque
- Havre (Le)
- Lens
- Metz
- Nîmes
- Perpignan
- Reims
- Toulon
- Tours

### Réseaux de 100 000 à 200 000 habitants

- Amiens
- Angoulême
- Annecy
- Avignon
- Bayonne
- Belfort
- Besançon

- Béziers
- Boulogne-sur-Mer
- Bourges
- Calais
- Cannes
- Châlon-sur-Saône
- Chambéry
- Colmar
- Douai
- Étang-de-Berre (L')
- Limoges
- Lorient
- Martignes
- Maubeuge
- Montbéliard
- Pau
- Poitiers
- Rochelle (La)
- Saint-Brieuc
- Saint-Nazaire
- Thionville
- Troyes
- Valence
- Vannes

### Réseaux de 50 000 à 100 000 habitants

- Agen
- Aix-les-Bains
- Alençon
- Arras
- Aurillac
- Auxerre
- Beauvais
- Blois
- Bourg-en-Bresse
- Châlons-en-Champagne
- Charleville-Mézières
- Chartres
- Châtellerauld
- Cherbourg
- Cholet
- Creil
- Creusot (Le)
- Dôle

- Évreux
- Forbach
- Isle-d'Abeau (L')
- Laval
- Mâcon
- Montargis
- Montluçon
- Nevers
- Niort
- Périgueux
- Puy-en-Velay (Le)
- Quimper
- Roanne
- Roche-sur-Yon (La)
- Rodez
- Saint-Malo
- Sarreguemines
- Saumur
- Sète
- Soissons
- Tarbes
- Thonon-les-Bains
- Vienne
- Villefranche-sur-Saône

### Réseaux de moins de 50 000 habitants

- Abbeville
- Annonay
- Bar-le-Duc
- Cahors
- Concarneau
- Dax
- Dieppe
- Épernay
- Fiers
- Montélimar
- Morlaix
- Saint-Avold
- Saint-Claude
- Saintes
- Saint-Lô
- Sens
- Vierzon

La tarification des transports publics urbains est un élément stratégique des politiques de déplacements. Elle est décidée par les autorités organisatrices et mise en œuvre par les opérateurs de transport urbain. Depuis de nombreuses années, l'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) et le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) mènent une enquête auprès de leurs adhérents respectifs (opérateurs et autorités organisatrices de transport urbain) afin de recenser leurs pratiques tarifaires publiées dans l'*Annuaire de la tarification du transport public urbain*.

L'analyse des cinq dernières enquêtes, menées entre 1999 et 2011, permet d'identifier, à partir d'un échantillon constant de 122 réseaux, les grandes tendances en matière de tarification dans les réseaux de province. La principale observation est la baisse en euros constants du prix des principaux titres sur la période.

À titre illustratif, lorsque l'on compare l'évolution des indices des prix à la consommation des principaux services publics, la relative stabilité des prix des transports routiers de voyageurs entre 1999 et 2011 se démarque de la hausse continue des prix des autres services publics. Ce constat s'observe également dans l'analyse des prix à la consommation du transport.

Les douze dernières années (1999-2011) furent le théâtre de profondes mutations dans les réseaux de transport public urbain qui ont naturellement eu un impact structurant sur leur organisation tarifaire.

#### > L'évolution du cadre législatif et réglementaire de la tarification urbaine

L'article 123 de la loi Solidarité et renouvellement urbains, dite « SRU » du 13 décembre 2000 (codifié

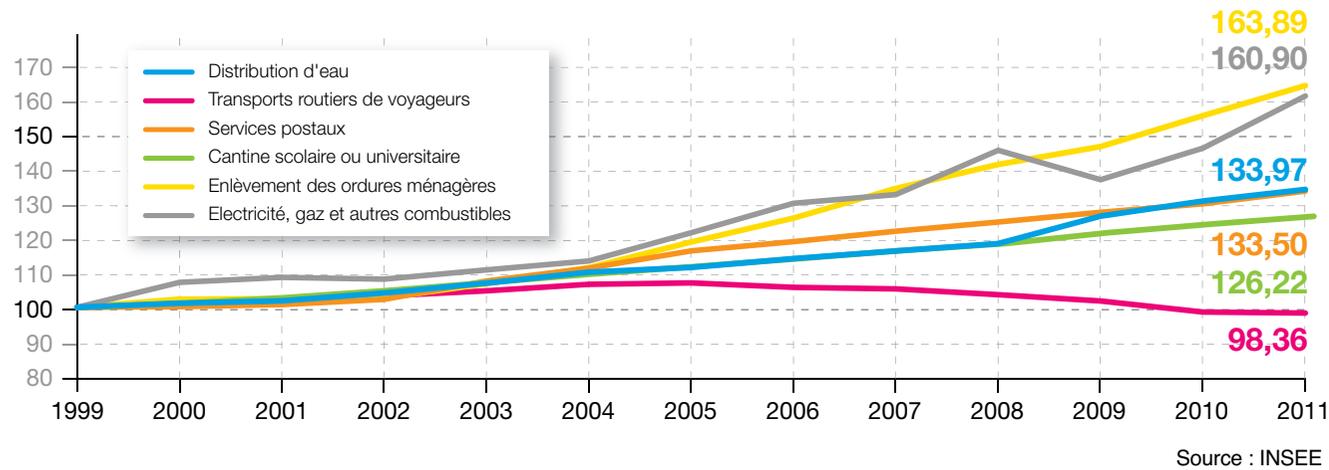
à l'article L1113-1 du Code des Transports), le désencadrement des tarifs des titres toutes clientèles en 2005 ou plus récemment la loi du 1<sup>er</sup> décembre 2008 généralisant le Revenu de Solidarité Active (RSA) ont fait évoluer les pratiques tarifaires des réseaux urbains.

#### > Un fort accroissement de l'offre de transport

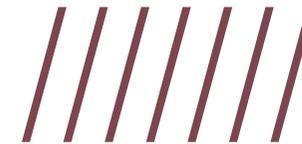
Les réseaux de transport urbain ont amélioré l'offre offerte sur leur territoire tant d'un point de vue quantitatif que qualitatif. La croissance du nombre de kilomètres parcourus par les véhicules de transport urbain fut très importante en réponse à l'augmentation de la demande (en volume et sur des plages horaires étendues) mais aussi compte tenu de l'extension des périmètres de transport urbain (PTU). Ainsi, le nombre de kilomètres offerts a progressé de plus de 30% dans les grandes et les petites agglomérations, et de près de 20% dans les moyennes.

La montée en gamme de l'offre est également une caractéristique forte de la décennie passée. Elle se traduit par la mise en service de transports collectifs en site propre (TCSP), de lignes cadencées, de services de transport à la demande ou encore de l'information voyageurs.

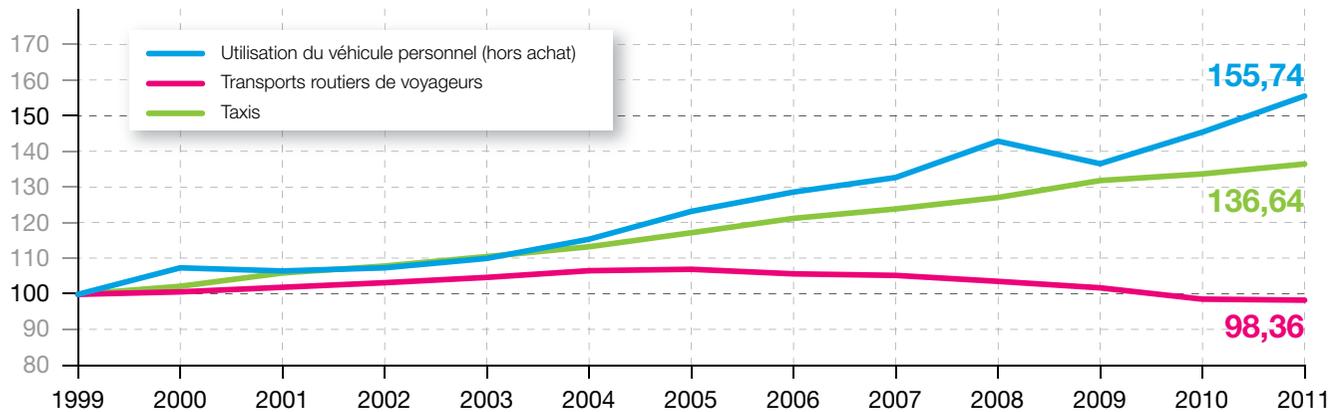
### Les prix à la consommation des services publics



La relative stabilité des prix des transports routiers de voyageurs entre 1999 et 2011 se démarque de la hausse continue des prix des autres services publics



### Les prix à la consommation du transport



L'indice des prix à la consommation, construit et calculé par l'INSEE, est un échantillon composé de 200 000 biens et services dont les prix sont suivis mensuellement.

Source : INSEE

# Éléments de contexte ///

Les recettes ne progressent pas au même rythme que la fréquentation



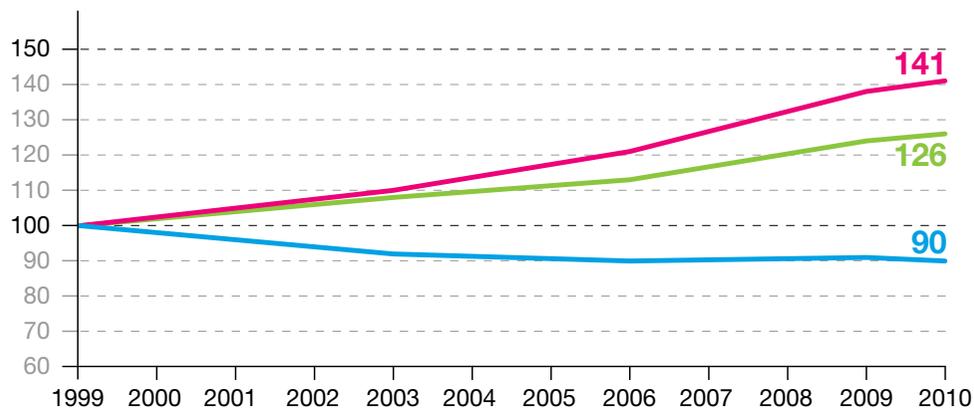
> Une croissance de la fréquentation plus modérée, une baisse structurelle des recettes tarifaires

En dehors des réseaux à TCSP, le nombre de voyages a cru moins vite que l'offre kilométrique. Conjugée à une moindre évolution - voire une baisse en monnaie constante - des tarifs, les recettes ne progressent pas au même rythme que la fréquentation et encore moins à celui des coûts d'exploitation.

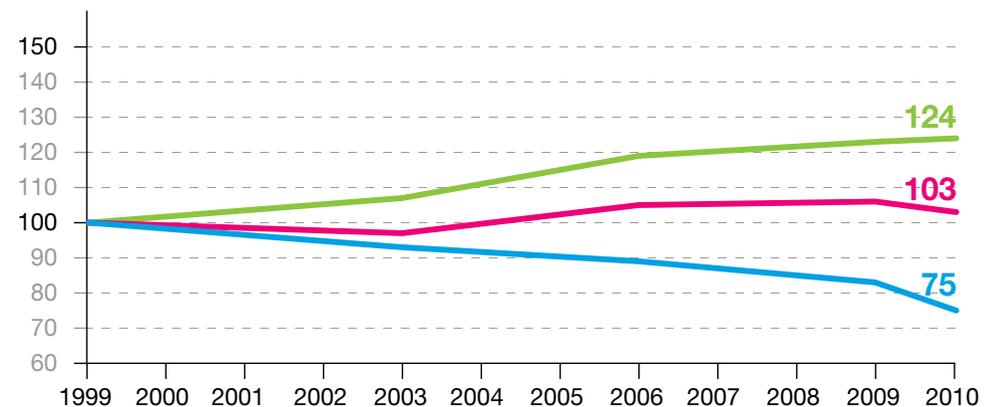
> Une dégradation continue du R/D

L'équilibre économique du transport public urbain est gravement mis à mal depuis plus de 10 ans. Quelle que soit la taille des réseaux, le ratio recettes commerciales / dépenses d'exploitation (R/D) se contracte inéluctablement. En moyenne, il se situe à 35%.

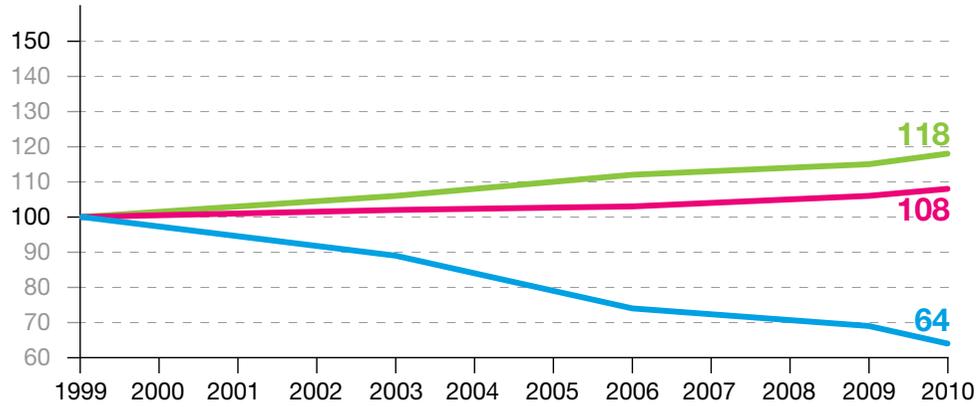
Réseaux à TCSP lourd (20)



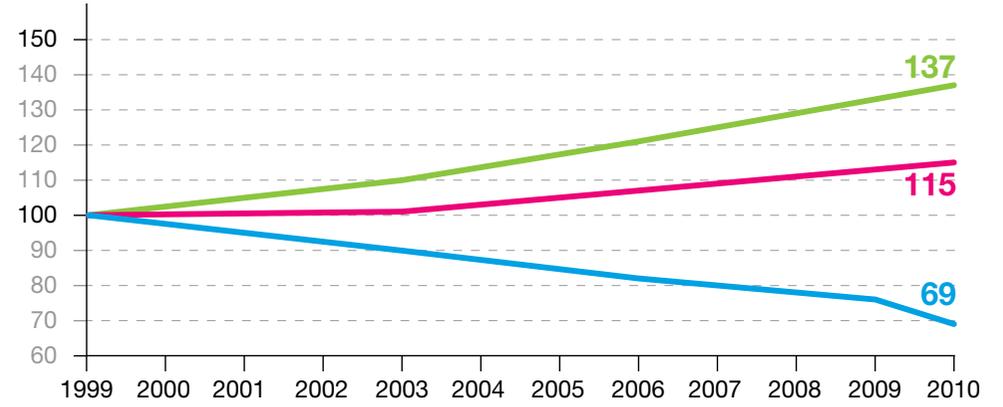
Réseaux de plus de 200 000 habitants sans TCSP lourd (11)



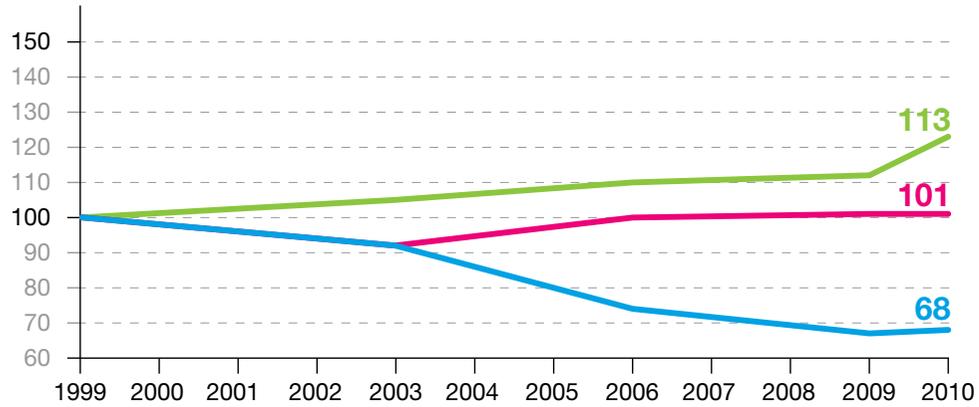
Réseaux de 100 000 à 200 000 habitants (30)



Réseaux de 50 000 à 100 000 habitants (36)



Réseaux de moins de 50 000 habitants (15)



Source : GART/UTP d'après les enquêtes annuelles sur les transports urbains (DGITM/CERTU - GART - UTP)

## Évolution des principes tarifaires

**M**algré l'extension continue des PTU (leur surface a plus que doublé depuis 1999) et contrairement à leurs voisins européens, les réseaux français ont fait majoritairement le choix de la tarification unique au détriment de la tarification à la distance.

L'abandon de la tarification par sections et la quasi disparition de la tarification zonale sont les points clés de ces dernières années. D'une proportion de 12% des réseaux sur l'ensemble du territoire français métropolitain qui pratiquaient une tarification à la distance en 1999, ce sont désormais moins de 5% des agglomérations, soit 6 au total, qui l'ont maintenue jusqu'en 2011. Ces agglomérations présentent de fortes disparités : 3 d'entre-elles (Alès, Beaune, Château-Thierry) concentrent moins

de 100 000 habitants, tandis que les 3 autres figurent parmi les plus grands réseaux de France dotés de systèmes TCSP lourds (Île-de-France, Mulhouse, Saint-Étienne). Aucun réseau de taille intermédiaire ne figure plus dans cet ensemble.

Quant à la modulation tarifaire selon les heures de pointe et les heures creuses, parfois considérée comme une restriction à la liberté de déplacement, elle tend elle aussi à disparaître des gammes. Cette disparition fait écho au lissage des périodes de déplacement sur la journée, la durée de l'« heure de pointe » s'allongeant de plus en plus, pour atteindre 3 heures le matin et davantage le soir. Pour autant, cette modulation peut résoudre des problèmes de congestion dans les transports en incitant les voyageurs qui ont le choix du moment de leur déplacement à le différer (les personnes

## Les circuits de distribution dans l'ensemble des réseaux (86 réseaux)

	Conducteurs	Guichets, Agences	Dépositaires	DAT	Autres
1999	30,8%	34,2%	27,3%	3,0%	4,7%
2003	32,4%	34,0%	22,5%	4,3%	6,8%
2006	33,7%	32,3 %	20,9%	5,2%	7,9%
2009	32,1%	34,4%	17,8%	7,7%	8,0%
2011	32,4%	35,3%	14,9%	7,6%	9,7%

âgées ou sans contraintes notamment). Ainsi, dans les quelques réseaux qui la pratiquent encore, elle concerne surtout les porte-monnaie électroniques ou cartes à valeur, les tarifs sociaux ou de groupe. Mais les avancées de la billettique pourraient faire évoluer ces pratiques.

## Distribution des titres

Les circuits de distribution des titres de transport ont nettement évolué au cours des 12 dernières années, tant du point de vue des circuits traditionnels que de l'émergence de nouveaux canaux.

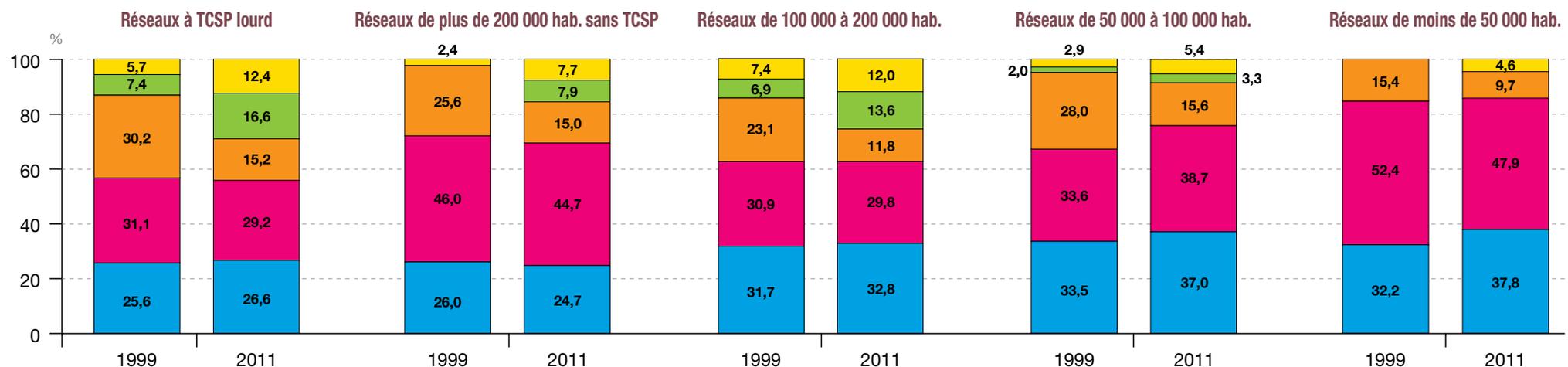
La vente par les conducteurs constitue encore le deuxième canal de distribution des titres dans les agglomérations de plus de 200 000 habitants bien qu'elle pénalise la vitesse commerciale. C'est pourquoi certains réseaux cherchent à réduire cette proportion en offrant, comme à Lyon, des tickets unitaires vendus à bord, à prix plus élevé que dans les autres points de vente.

Rien d'étonnant, donc, à ce que la part des distributeurs automatiques (DAT) ait très fortement progressé dans les réseaux de plus de 100 000 habitants, notamment du fait de la mise en place de distributeurs aux arrêts de TCSP. L'effondrement de la vente de titres par les dépositaires est en revanche un élément observable dans l'ensemble

des classes d'agglomérations, notamment au profit de nouveaux canaux de distribution (par Internet ou prélèvements automatiques).

## Structure tarifaire

La répartition des titres dans les recettes commerciales et le trafic a peu évolué au cours des 12 dernières années. Seule la part des voyages réalisés avec des titres gratuits a nettement régressé sur la période (-5 points). Cela illustre donc le fait que les réseaux de transports urbains sont revenus sur certaines pratiques de gratuité et offrent ainsi davantage de titres réduits aux usagers.



Unité : part en % dans la distribution des titres

Conducteurs Guichets, Agences Dépositaires Distributeurs Automatiques de Titres Autres

# Évolution des gammes tarifaires ///

## Description d'une gamme tarifaire

Les gammes tarifaires que proposent les réseaux de transports publics sont segmentées en quatre catégories :

- > **les titres toutes clientèles**, pour lesquels aucun justificatif d'âge, de statut ou de revenu n'est exigé. Cet ensemble se décline des titres occasionnels (ticket unitaire ou en carnet notamment) aux abonnements de durées plus ou moins longues (hebdomadaire à annuelle) ;
- > **les titres commerciaux**, destinés à certaines catégories de voyageurs (les jeunes, les étudiants, les familles, les salariés...) qui correspondent à une logique de marketing afin de conquérir et fidéliser de nouvelles clientèles par des tarifs préférentiels ;
- > **les titres sociaux**, pouvant être réduits ou gratuits, qui répondent à un besoin de solidarité entre les générations (personnes âgées) ou les catégories sociales (personnes en situation de précarité, demandeurs d'emploi, bénéficiaires de minimas sociaux...). Ils sont de plus en plus souvent octroyés sous conditions de ressources en complément de la justification d'un statut ;

> **les titres intermodaux**, qui permettent d'utiliser, successivement ou pas, plusieurs modes de transport publics. Ils peuvent être ciblés sur certaines

catégories de voyageurs et donc, à ce titre, relever de la tarification toutes clientèles ou commerciale (voire sociale).

## Part des titres dans le trafic (80 réseaux)

	Titres toutes clientèles	Titres réduits	Titres gratuits
1999	38,2%	45,1%	16,7%
2003	35,8%	48,5%	15,7%
2006	38,7%	47,8%	13,4%
2009	41,1%	46,8%	12,1%
2011	40,9%	47,7%	11,4%

*Faute de segmentation antérieure à 2009, les titres intermodaux sont répartis dans les catégories "toutes clientèles " et "réduits" (0,9% des voyages en 2011).*

## Part des titres dans les recettes commerciales (80 réseaux)

	Titres toutes clientèles	Titres réduits	Titres gratuits
1999	63,0%	31,5%	5,5%
2003	62,4%	31,5%	6,0%
2006	63,1%	31,9%	5,0%
2009	63,5%	31,2%	5,3%
2011	63,9%	31,6%	4,5%

*Faute de segmentation antérieure à 2009, les titres intermodaux sont répartis dans les catégories "toutes clientèles " et "réduits" (0,8% des recettes en 2011).*

Conquérir et fidéliser  
de nouvelles clientèles  
par des tarifs préférentiels



## La gamme toutes clientèles

### Évolution des tarifs toutes clientèles 1999-2011

Les transports urbains ont été, pendant longtemps, l'un des rares services publics à être soumis à un encadrement de leurs tarifs par l'État. La fin de ce dispositif, à compter de 2003<sup>1</sup>, n'a pas donné lieu à une revalorisation exponentielle des tarifs, loin s'en faut. Ainsi, sur la période 1999-2011, le prix du ticket unitaire en euros 2011 s'est replié de 4% tandis que le tarif de l'abonnement mensuel baissait de 7,2%. Seul le ticket issu du carnet a été revalorisé (+0,3%) alors, qu'au cours de la même période, l'indice des prix à la consommation global en France progressait de 23%.

### Prix moyen des principaux titres de la gamme toutes clientèles entre 1999 et 2011, en euros constants 2011 (122 réseaux)

	1999	2003	2006	2009	2011	Évolution 1999/2011
Ticket unitaire	1,21	1,18	1,18	1,20	1,17	- 4,0%
Ticket issu du carnet	0,92	0,90	0,91	0,94	0,92	+ 0,3%
Abonnement mensuel	32,17	30,53	30,19	30,73	29,86	- 7,2%

1. Décret n°2005-917 du 29 juillet 2005

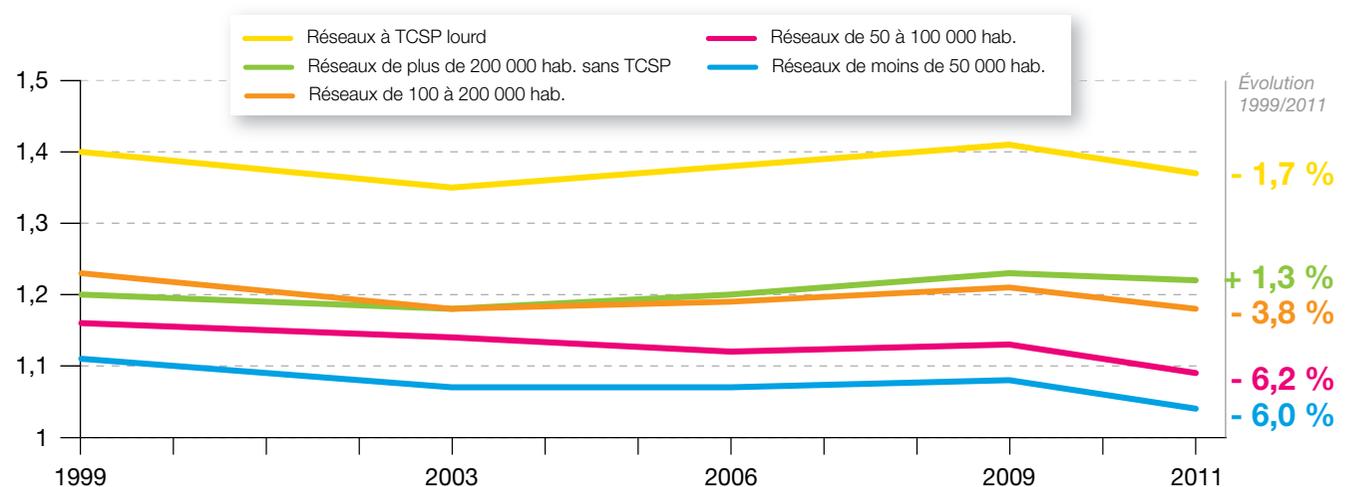
# Évolution des gammes tarifaires ///

À 1,17 euro en moyenne en 2011, le prix du ticket unitaire masque de grandes disparités selon les tailles d'agglomérations : s'il ne dépasse pas 1,04 euro dans les réseaux de moins de 50 000 habitants, il atteint 1,37 euro dans les grands réseaux à TCSP. Forts des investissements lourds qu'ils peuvent faire valoir, ceux-ci se démarquent nettement, y compris vis-à-vis des autres grands réseaux non dotés de TCSP. Le prix du titre unitaire s'établit à 1,22 euro en moyenne dans ces derniers, un niveau comparable à celui des réseaux de 100 000 à 200 000 habitants (1,18 euro).

Le passage à l'euro a été, pour de nombreux réseaux, l'occasion de proposer des tickets unitaires à un prix facilement mémorisable. Ainsi, en 2003, 49 réseaux proposaient le ticket unitaire à 1 euro. Pour 3 d'entre eux, cela a impliqué une baisse du prix de ce titre, initialement supérieur à 6,55 francs.

Par ailleurs, derrière l'apparente praticité d'un tarif aisément mémorisable se cache une réticence à accroître ce prix emblématique. Ainsi, sur les 49 réseaux avec un ticket unitaire à 1 euro en 2003, 26 avaient gardé ce tarif en 2006, 11 en 2009 et 9 n'avaient pas encore bougé en 2011.

Prix moyen du ticket unitaire entre 1999 et 2011, en euros constants 2011 (122 réseaux)

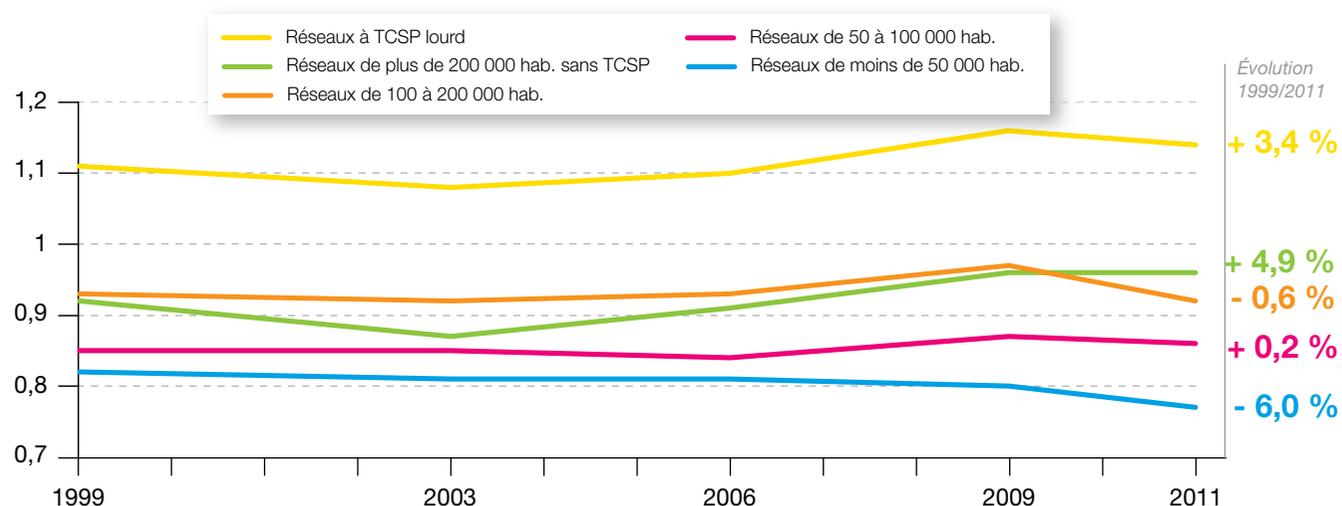


Le prix du titre en carnet apparaît comme la seule marge de manœuvre que se soient accordés les réseaux au cours des 12 dernières années. Celle-ci est toute relative puisqu'elle a abouti à une hausse de 0,3% sur la période. Elle se traduit également dans le rapport au prix du titre unitaire, qui s'est en revanche sensiblement réduit, passant de 24,5% à 21,1% entre 1999 et 2011. Là encore, les disparités sont fortes selon les tailles d'agglomérations, avec des taux de réductions de 16,7% (-4 points en 12 ans) dans les réseaux à TCSP tandis qu'ils atteignent 25,5% dans les petits réseaux (réduction inchangée depuis 1999).

Les disparités  
sont fortes selon les tailles  
d'agglomérations



### Prix moyen du ticket issu du carnet entre 1999 et 2011, en euros constants 2011 (122 réseaux)



### Réduction moyenne consentie entre le ticket unitaire et le ticket issu du carnet (121 réseaux)

	Ensemble	Réseaux de moins de 50 000 hab.	Réseaux entre 50 et 100 000 hab.	Réseaux entre 100 et 200 000 hab.	Réseaux de plus de 200 000 hab. sans TCSP	Réseaux à TCSP lourd
<b>1999</b>	- 24,5%	- 25,6%	- 26,5%	- 24,3%	- 23,9%	- 20,8%
<b>2003</b>	- 23,6%	- 24,4%	- 25,8%	- 21,8%	- 25,7%	- 20,5%
<b>2006</b>	- 23,0%	- 24,1%	- 24,9%	- 21,4%	- 24,4%	- 20,4%
<b>2009</b>	- 21,4%	- 25,9%	- 23,1%	- 19,8%	- 22,2%	- 17,3%
<b>2011</b>	- 21,1%	- 25,5%	- 21,5%	- 21,8%	- 21,2%	- 16,7%

Unité : réduction accordée sur le prix du ticket issu du carnet par rapport au prix du ticket unitaire

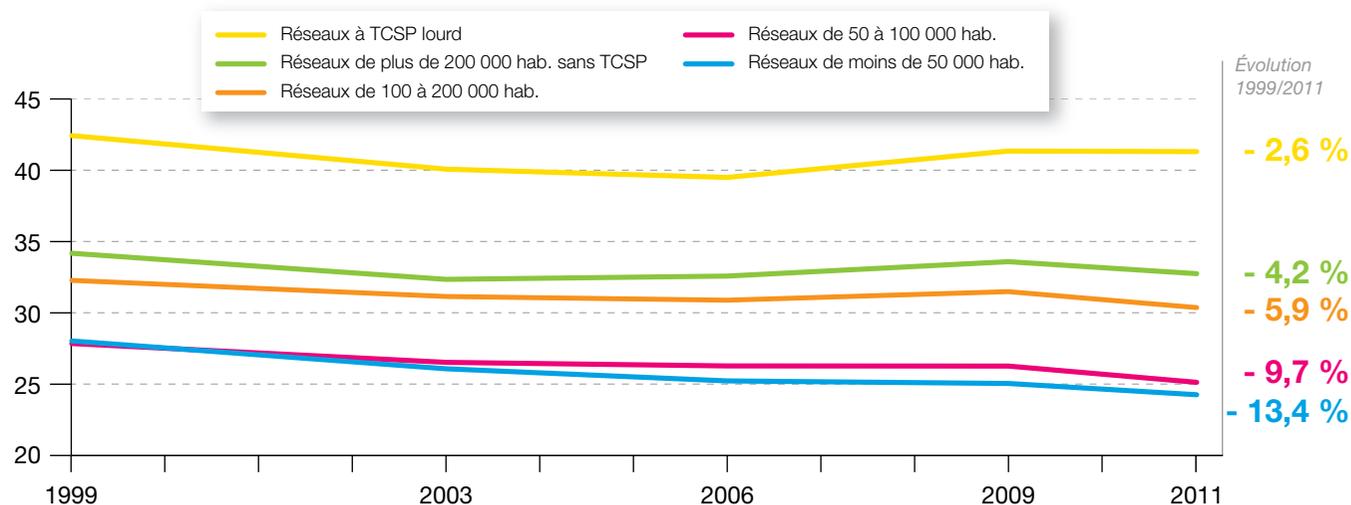
# Évolution des gammes tarifaires ///

Proposé dans la quasi-totalité des réseaux de transport urbain français, l'abonnement mensuel est devenu, avec le ticket unitaire (présent partout), le titre phare de la gamme destiné aux voyageurs réguliers tels que les salariés (les étudiants, les scolaires ou les jeunes bénéficiant, dans la majorité des réseaux, de titres spécifiques à tarif préférentiel). Le remboursement de la moitié de son prix par les employeurs, dans le cadre de la prime transport instaurée en janvier 2009, n'a pas ouvert de brèche pour en augmenter le prix. Ce dernier a même baissé de 2,8% en moyenne entre 2009 et 2011.

La gamme des titres toutes clientèles se compose donc des 3 principaux titres précédents : le ticket unitaire, le carnet de tickets comportant le plus souvent 10 tickets, et l'abonnement mensuel dont le prix correspondait à celui de 32 tickets issus de carnets en 2011.

Si ces titres sont historiquement proposés dans la quasi-totalité des réseaux urbains, d'autres viennent compléter la gamme toutes clientèles, comme le titre valable pour une journée ou l'abonnement annuel, dont les prix ont respectivement baissé de 10,8% et 18,1% en moyenne en 12 ans (en euros constants). En revanche, l'abonnement hebdomadaire est de moins en moins plébiscité par les réseaux tandis que son prix moyen a progressé de 10,9%.

## Prix moyen de l'abonnement mensuel entre 1999 et 2011, en euros constants 2011 (121 réseaux)



## Autres titres de la gamme classique

	1999		2011		Évolution du prix 1999/2011
	Nombre de réseaux	Prix	Nombre de réseaux	Prix	
<b>Jour</b>	39	3,8	64	3,4	- 10,8%
<b>Hebdo</b>	50	10,1	40	11,2	+ 10,9%
<b>Annuel</b>	17	368,3	88	301,6	- 18,1%

Unité : nombre de réseaux proposant le titre (sur 122) et prix en euros 2011

## La tarification commerciale

La tarification commerciale est celle qui offre le plus vaste échantillon de titres divers et variés selon les réseaux. Pendant longtemps, elle a cherché à répondre aux besoins spécifiques des voyageurs en leur offrant des tarifs avantageux selon leur statut. Aujourd'hui, les réseaux sont davantage dans une logique de simplification des gammes tarifaires et abandonnent progressivement les critères de statut.

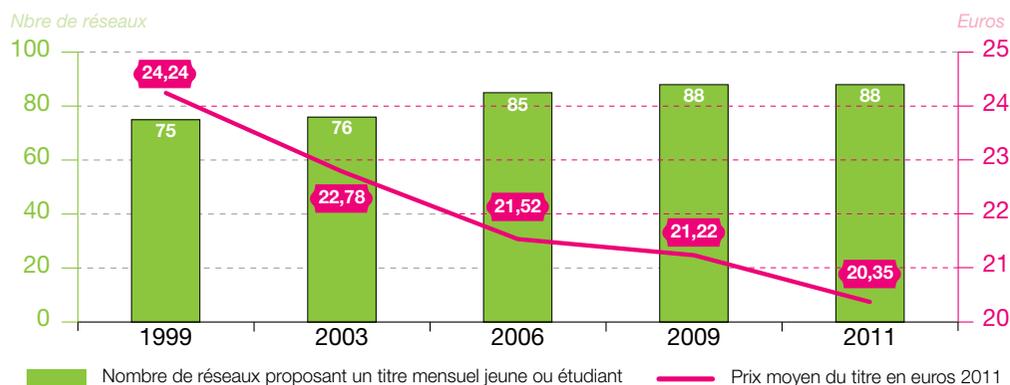
Cette évolution est particulièrement marquante pour les scolaires et les étudiants, cibles privilégiées de la tarification commerciale. Au cours des 12 dernières années, ceux-ci se voient offrir des avantages tarifaires selon leur âge et non plus selon leur niveau de scolarité.

Pour preuve, en 1999, l'intégralité des 75 réseaux qui disposaient d'un abonnement mensuel pour les jeunes adultes le réservaient aux étudiants. En 2011, en revanche, sur les 88 réseaux de l'échantillon qui proposaient un titre pour les jeunes, seuls 59 le soumettaient à une condition de statut, tandis que les 29 autres l'offraient aux jeunes, en général de moins de 25 ans. Cette tendance a l'avantage de faciliter la lisibilité des gammes en supprimant des conditions. Elle se retrouve également dans les titres auparavant réservés aux scolaires (jusqu'au lycée) qui bénéficient désormais des titres jeunes ou de titres spécifiques jeunes de moins de 18 ans. Les scolaires étaient limités, en effet, à un aller/retour par jour pour se rendre dans leurs établissements et ont désormais évolué vers des titres en libre circulation. Ils sont parfois proposés

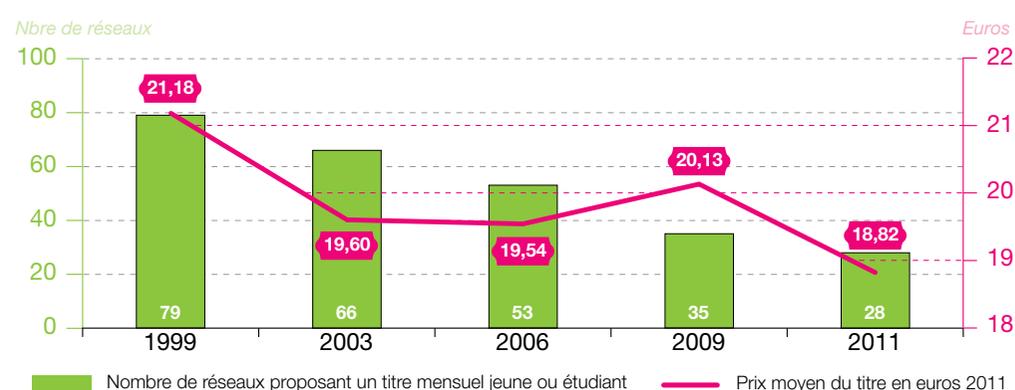
sous forme d'abonnements annuels sur 10 mois, ce qui reste la seule référence à la scolarité, pouvant être complétés par des abonnements estivaux. La dégressivité des tarifs selon le nombre d'enfants, scolarisés ou non, est également un élément récurrent des gammes tarifaires, rendu plus lisible par la suppression de la condition de scolarité dans la majeure partie des cas.

Comme pour les principaux titres toutes clientèles, les prix des tarifs commerciaux tendent également à régresser au cours des 12 dernières années. À titre d'exemple, on peut noter la baisse du prix du titre mensuel destiné aux jeunes adultes (ou aux étudiants), qui s'établit à -16% en euros constants sur la période 1999-2011, ou celle du titre mensuel scolaire, à -11%.

### Titre mensuel étudiant (ou jeune)



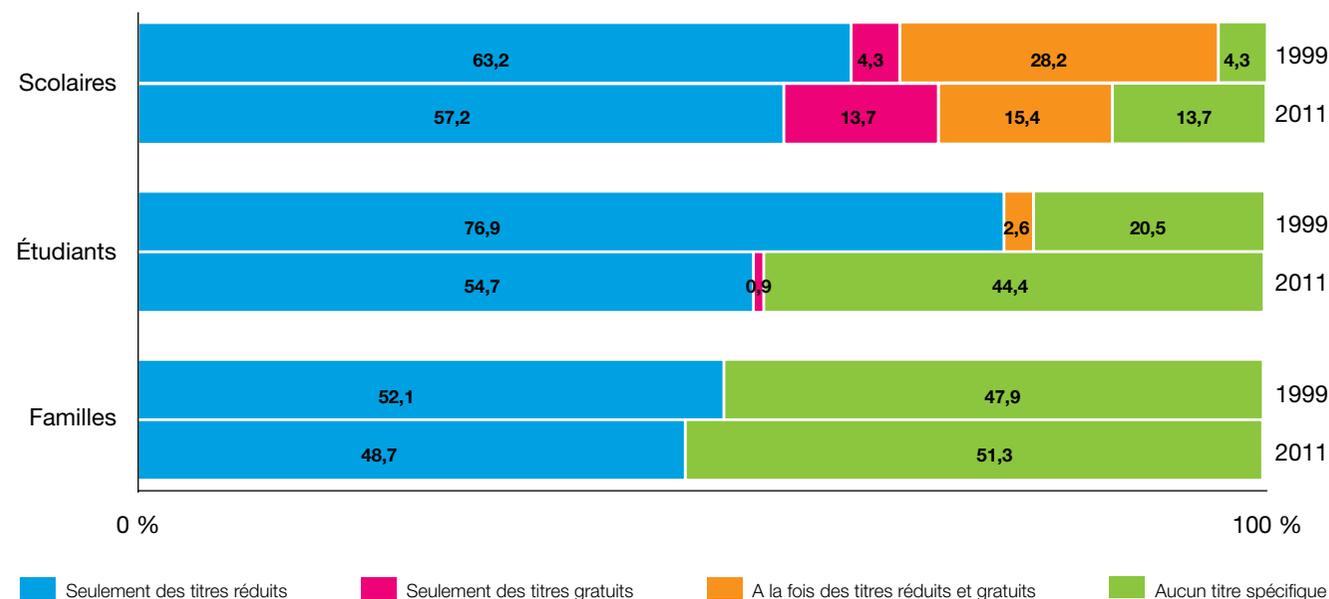
### Titre mensuel scolaire



# Évolution des gammes tarifaires ///

Malgré de profondes mutations des titres destinés aux enfants et aux jeunes, la politique commerciale à destination des familles n'a que très peu évolué au cours de la décennie. Seuls 56 réseaux sur un échantillon constant de 117 proposaient des titres spécifiques en 2011, et, parmi eux, 12 ont modifié leurs pratiques vis-à-vis de cette clientèle depuis 1999, introduisant un titre qui n'existait pas jusqu'alors, un titre utilisable à la journée pour plusieurs membres d'une famille.

## Hiérarchie des ayants droit aux titres commerciaux (117 réseaux)



## La tarification sociale

Comme la tarification commerciale, la tarification sociale a fortement évolué au cours de ces 12 dernières années. Rappelons qu'elle se définit comme « l'ensemble des réductions offertes aux personnes ayant des revenus modestes, dont l'obtention nécessite la justification d'un certain niveau de revenus ».

La tarification sociale a, tout d'abord, vu son cadre juridique bouleverser par la loi Solidarité et Renouvellement Urbains en 2000 et la loi généralisant le Revenu de Solidarité Active en 2008.

La première a réaffirmé, dans son article 123, le droit au transport en imposant la mise en œuvre d'une réduction d'au moins 50% pour toutes les personnes dont les ressources sont inférieures ou égales au seuil d'obtention de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire (CMUC). Aujourd'hui, cette mesure est toujours plus ou moins bien appliquée par les réseaux de transports car la population visée n'est pas la cible habituelle des tarifications sociales urbaines.

La seconde loi est venue impacter la tarification sociale par deux aspects. D'une part, elle a remis en question les pratiques des AOTU en supprimant le statut de bénéficiaires du Revenu Minimum d'Insertion (RMI) et

de l'Allocation Parent Isolé (API). Les réseaux ont donc dû adapter leurs critères d'obtention des avantages sociaux. D'autre part, son article 13 invite les collectivités territoriales à considérer les ressources rapportées à la composition du foyer pour attribuer les aides aux personnes bénéficiaires.

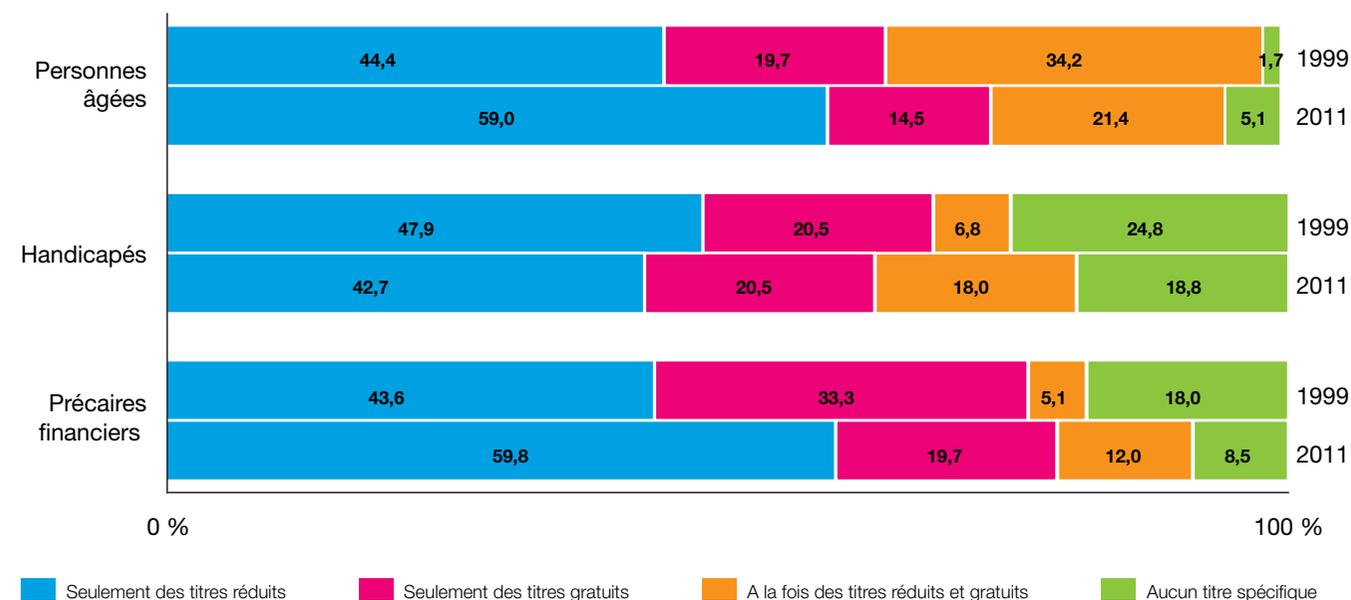
Nombre de réseaux ont réintroduit progressivement une condition de revenus juxtaposée à la justification d'un statut dans l'octroi de leurs avantages sociaux, mais celle-ci concernait souvent les revenus du bénéficiaire, la notion de foyer n'était que peu prise en compte.

C'est justement sur cette dernière notion que se fondent les évolutions récentes en matière de tarification sociale. Les AOTU sont de plus en plus séduites par des tarifications exclusivement basées sur un critère de revenus pour l'ensemble du foyer, s'affranchissant de tout justificatif de statut, principalement le quotient familial. Précurseur en la matière, Dunkerque (1994) et Rennes (1996) ont été suivies ces dernières années par Brest (2006), Grenoble (2009), Quimper et Strasbourg (2010). Nombre d'AOTU, de toutes tailles, les rejoindront prochainement. De tarification sociale, on parle, dans ce cadre, de tarification solidaire qui, afin de favoriser une meilleure redistribution entre les usagers, permet une meilleure prise en compte de la capacité contributive des foyers.

Les AOTU sont de plus en plus séduites par des tarifications exclusivement basées sur un critère de revenus



### Hierarchie des ayants droit aux titres sociaux (117 réseaux)

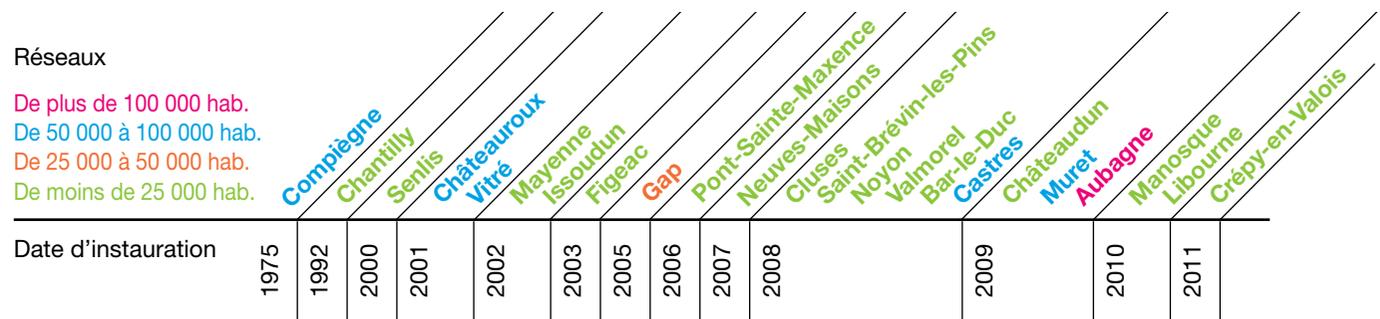


# Évolution des gammes tarifaires ///

Une autre évolution en matière de tarification sociale est la suppression de certaines pratiques de gratuité au profit de titres réduits au cours de la décennie. Cette tendance est notable pour les catégories des précaires financiers et des personnes âgées.

L'application du principe du « droit au transport pour tous », qui oriente les gammes tarifaires vers des réductions pour les populations les plus fragiles, trouve son expression la plus extrême dans la mise en place de la gratuité totale. Même si elle demeure pourtant un épiphénomène, la gratuité totale a fait couler beaucoup d'encre au cours des dernières années. Elle ne concerne, en effet, que 22 réseaux urbains, soit 2,5% de la population des PTU français (hors Île-de-France) dont les trois quart comptent moins de 25 000 habitants (16 sur 22).

La gratuité totale ne concerne que 2,5% de la population des PTU



## La tarification intermodale

La physionomie de la tarification intermodale en France a peu évolué au cours des 12 dernières années. Et cette évolution est moins un approfondissement des liens entre les périmètres, qu'un élargissement de la diversité des modes combinés.

Ainsi, le nombre de réseaux qui proposent les titres phares de l'intermodalité, à savoir des titres liant le réseau urbain et le réseau interurbain ou le réseau urbain et le réseau régional, n'a pas radicalement changé. Sur 117 réseaux du panel qui ont répondu à l'enquête sur la tarification en 1999 comme en 2011, 37 proposaient des titres permettant d'emprunter successivement les réseaux urbain et départemental en 1999, ils n'étaient plus que 29 en 2011. Pour ce qui concerne l'utilisation du réseau urbain et du réseau régional, 50 réseaux du panel l'autorisaient en 1999 et 56 en 2011.

À cette évolution relativement modeste se juxtapose néanmoins un élargissement des clientèles visées, puisqu'en 1999, la plupart des titres intermodaux étaient destinés aux scolaires ou aux salariés, tandis qu'en 2011, les titres « tous publics » étaient majoritaires.

Par ailleurs, la mutation de la tarification intermodale s'opère davantage dans l'éventail des services proposés : si le classique ticket urbain combiné au parking relais n'est pas une nouveauté, l'apparition des titres alliant le réseau urbain aux vélos en libre-service (dans 5 réseaux en 2011) ou aux voitures en autopartage (3 réseaux en 2011) est l'un des éléments marquants des dernières années.

Les titres alliant le réseau urbain aux vélos en libre-service ou aux voitures en autopartage est l'un des éléments marquants des dernières années



Avec 0,9% des voyages en 2011 alors que les bassins de vie ne cessent de s'étendre, l'intermodalité constitue incontestablement le challenge des prochaines années. Le passage de la tarification combinée, valable pour une seule origine/destination, à la tarification intégrée, valable en libre circulation sur l'ensemble des réseaux, est loin d'être effectif (exception faite de l'Île-de-France,

et dans une moindre mesure, des Alpes Maritimes). Pourtant, en moyenne, 40% des voyageurs en trains régionaux sont en correspondance avec un mode de transport urbain (50% en Île-de-France).

Les contraintes à la fois institutionnelles, techniques, financières, voire contractuelles, mettent incontestablement un frein à la transformation des grilles tarifaires qu'appellent de leurs vœux les voyageurs, désireux d'un déplacement « sans couture ».

Une forte volonté politique conjuguée à l'évolution de la billettique permettront très probablement d'accélérer l'essor de l'intermodalité dans les prochaines années. Pour le moment, les outils techniques sont encore peu mis à contribution. Si le nombre de réseaux équipés en système billettique a plus que doublé en 12 ans, il atteint à peine 53 agglomérations sur un panel de 117 en 2011.

### L'intermodalité et la billettique (117 réseaux)

	1999	2011
Titres réseaux urbain et interurbain	37	29
Titres réseaux urbain et régional	50	56
Équipement en billettique	24	53

# Éclairage tarifaire européen ///

- Tarification zonale
- Tarification unique

Tarifs au 15/05/2012 en euros

	Ticket unitaire	Abonnement mensuel
Glasgow	1,5	77,2
Cork	1,7	62
Londres	5,4	140,4
Paris	1,7	62,9
Munich	2,5	44,9
Lyon	1,6	55
Toulouse	1,6	43,8
Porto	1	29

Amsterdam	2,75	81
Bruxelles	1,8	46,5
Lille	1,4	48,7
Birmingham	1,56	55

Cologne	2,2	59,5
Hambourg	1,4	37,4
Oslo	3,3	68,6

Lisbonne	1,25	29
Madrid	1,5	51,3
Barcelone	2	50
Marseille	1,5	43

Milan	1,5	30
Turin	1,5	38

Source : sites Internet des différents réseaux.

<b>Stockholm</b>	<b>4</b>	<b>87,3</b>
<b>Helsinki</b>	<b>2,2</b>	<b>45,3</b>
<b>Copenhague</b>	<b>3,2</b>	<b>43</b>
<b>Berlin</b>	<b>2, 3</b>	<b>74</b>
<b>Varsovie</b>	<b>1,2</b>	<b>20,8</b>
<b>Prague</b>	<b>1,3</b>	<b>21,6</b>
<b>Vienne</b>	<b>2</b>	<b>45</b>
<b>Budapest</b>	<b>1,1</b>	<b>33,6</b>
<b>Bucarest</b>	<b>0,3</b>	<b>11,3</b>
<b>Sofia</b>	<b>0,5</b>	<b>25,6</b>
<b>Athènes</b>	<b>1,4</b>	<b>45</b>
<b>Rome</b>	<b>1</b>	<b>30</b>

**Production et analyse des données :**

Stéphanie Lopes d'Azevedo,  
Département Clientèles Exploitation et Recherche de l'UTP

Florence Dujardin et Céline Sabatier,  
Pôle Observatoire des réseaux de transports et Statistiques du GART

**Sous la direction de :**

Bruno Gazeau,  
Délégué général de l'UTP

Guy Le Bras,  
Directeur général du GART



Conception et réalisation : C.A.G., Paris  
Impression : Imprimerie de Pithiviers - N° BVQI : PEFC/10-31-1086.  
Imprimé sur du papier issu de forêts gérées durablement.  
Édité en juin 2012



5-7, rue d'Aumale  
75009 PARIS  
Tél. : +33 (0)1 48 74 63 51  
[www.utp.fr](http://www.utp.fr)



22, rue Joubert  
75009 PARIS  
Tél. : +33 (0)1 40 41 18 19  
[www.gart.org](http://www.gart.org)