

> L'ANNUAIRE 2011 DE LA TARIFICATION DU TRANSPORT PUBLIC URBAIN

ÉLÉMENTS DE SYNTHÈSE

La tarification des transports publics urbains est un élément stratégique des politiques de déplacements. Elle est décidée par les autorités organisatrices (AOTU) et mise en œuvre par les opérateurs de transport urbain.

*Le septième annuaire de la tarification, réalisé par l'UTP et le GART à partir d'une enquête via Internet, offre un panorama des **pratiques tarifaires au 1^{er} janvier 2011***

***de 172 réseaux urbains** : prix des titres et évolution, organisation tarifaire, structure des recettes et des voyages, circuits de distribution, gamme de titres proposés, réductions et gratuités consenties à la clientèle, critères d'attribution...*

*La synthèse présentée ci-après est **réalisée sur 163 réseaux urbains français** (23 réseaux de plus de 250 000 habitants dont l'Île-de-France, 47 de 100 000 à 250 000 habitants et 93 de moins de 100 000 habitants), y compris 3 réseaux des collectivités d'outre-mer (Cayenne, Saint-Paul de la Réunion, Sud Basse-Terre).*

*En sont exclus les **8 réseaux qui pratiquent la gratuité** ainsi que le réseau de Genève.*

>L'ORGANISATION TARIFAIRE DES RESEAUX DE TRANSPORT PUBLIC URBAIN

LA TARIFICATION UNIQUE LARGEMENT MAJORITAIRE

Après l'abandon de la tarification par section, c'est désormais la tarification zonale qui disparaît progressivement du paysage tarifaire français. Alors que 11 % des réseaux de l'échantillon la pratiquaient en 2003, ils ne sont plus que 3,6 % en 2011. Délaissée à Béziers et à Draguignan l'an passé, la tarification zonale n'est plus appliquée que dans 6 réseaux : Alès, Beaune, Château-Thierry, Mulhouse, Île-de-France et Saint-Etienne.

L'accroissement continu des périmètres de transports urbains (PTU), dont la surface a augmenté de plus de 40 % au cours des 10 dernières années, n'interroge pas sur le principe de la modulation des tarifs en fonction de la longueur des déplacements. Cet état de fait est exacerbé dans les départements, dont 44 d'entre eux pratiquent la tarification unique, au prix moyen de 1,96 € par ticket unitaire. L'expérimentation du voyage à un euro sur une ligne de train régional en Languedoc-Roussillon et la volonté du Conseil Régional d'étendre ce principe à d'autres lignes puis à l'ensemble de la région à l'horizon 2013 laisse supposer qu'un échelon territorial supplémentaire a été franchi.

En corollaire, la gratuité fait de plus en plus d'émules dans le transport urbain : on compte désormais 8 réseaux gratuits dans l'échantillon : après Aubagne, Castres, Châteaudun, Châteauroux, Compiègne, Gap et Neuves-Maisons, c'est Libourne qui offre des transports gratuits depuis août 2010.

DES MODALITÉS DE CORRESPONDANCE RELATIVEMENT HOMOGENES

La correspondance est gratuite dans la quasi-totalité des réseaux, avec une limite horaire appliquée dans 94 % des cas. 85 % la fixent à une heure. Dans les autres, l'amplitude autorisée pour cette correspondance peut aller de 20 minutes à 3 heures.

De plus en plus de réseaux cherchent à dissuader la vente de titres à bord afin d'accroître la vitesse commerciale des bus et soulager les conducteurs d'une partie de la gestion de leur caisse. Ils proposent par conséquent des tickets à prix supérieur au tarif pratiqué dans les autres circuits de distribution et/ou qui ne permettent pas la correspondance.

Enfin, en 2011, 73 réseaux, soit 44 % de l'échantillon, autorisent leurs clients-voyageurs à réaliser un aller-retour avec le même titre de transport.

>LA VENTE ET LA VALIDATION DES TITRES

LA VENTE À BORD TOUJOURS PRÉDOMINANTE

L'une des grandes spécificités de chacune des classes de réseaux de transport urbain est le circuit de distribution des titres. Si les véhicules demeurent le lieu de vente privilégié dans les petits réseaux (parfois même le seul), la part de la vente via les distributeurs automatiques ou les guichets commerciaux augmente avec la taille d'agglomération.

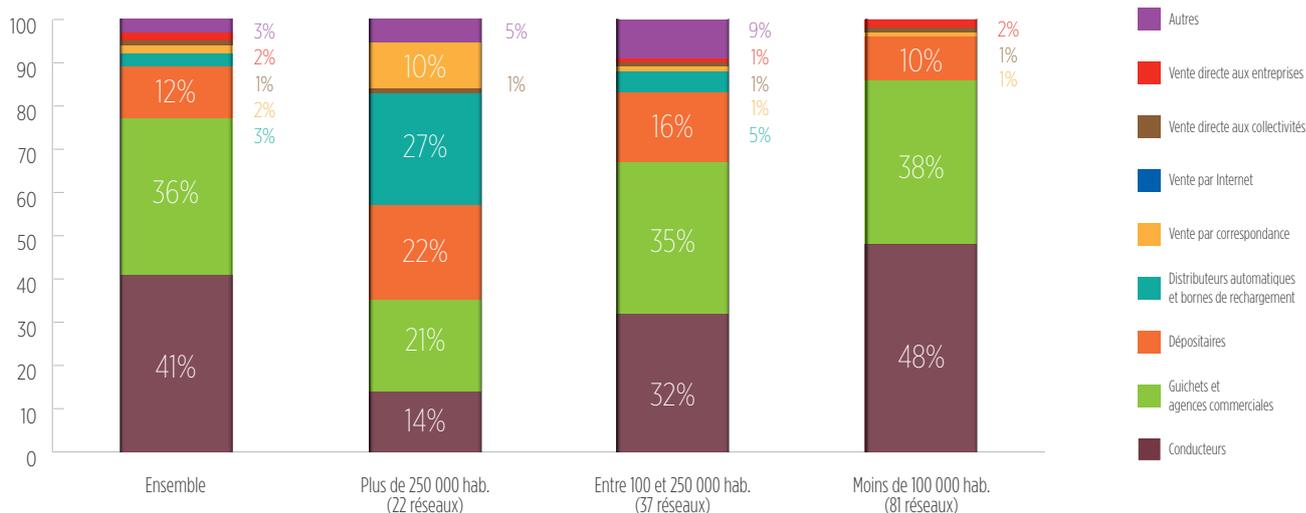
Ainsi, à Paris et à Lyon, les conducteurs ne pratiquent plus que 5 % des encaissements. Certes, la prédominance des voyages réalisés en métro ou en tramway (plus de 60 % du trafic) fait reporter naturellement la distribution des titres hors des véhicules mais la politique qui consiste à proposer un titre vendu à bord des bus à un prix supérieur de 10 centimes à Paris et de 40 centimes à Lyon y contribue également. Au final, la vitesse commerciale, qui est un levier puissant d'accroissement de la qualité de service offerte aux voyageurs, s'en trouve améliorée.

UN ÉQUIPEMENT EN SYSTÈME BILLETTIQUE ENCORE EN DÉVELOPPEMENT

Extrêmement coûteux à mettre en place, les systèmes billettiques ne sont pas encore répandus dans l'ensemble des réseaux de transport urbain. Seuls 69 d'entre eux sont équipés début 2011. Parmi ces réseaux, 30 ont opté pour la carte à puce sans contact, tandis que 30 autres ont maintenu des cartes magnétiques pour certains titres tout en développant le sans contact.

La taille de l'agglomération a naturellement un impact sur l'investissement en billettique, bien que 4 réseaux de plus de 250 000 habitants n'en soient pas dotés. Cet état de fait est amené à changer rapidement, puisque la tendance est résolument à la mise en place de ces systèmes qui favorisent l'intermodalité en offrant des possibilités de déplacement "sans couture", mais aussi d'y intégrer d'autres services que le transport au sens strict (parking, vélo en libre-service, carte multi-services municipaux...).

Réseau de distribution selon la taille des réseaux (140 réseaux)



> LA STRUCTURE TARIFAIRE

Les titres toutes clientèles et les titres à tarif réduit représentent des parts quasiment équivalentes (environ 43 % du total) dans le trafic de l'ensemble des réseaux de transport urbain. Néanmoins, de fortes disparités apparaissent selon les tailles d'agglomération. Dans les grands réseaux, dotés d'une large gamme tarifaire avec, dans la plupart des cas, l'éventail complet des abonnements tous publics (hebdomadaire, mensuel, annuel), les titres toutes clientèles sont utilisés par 49 % des voyageurs. Cette proportion est comparable à celle de ces titres dans les petits réseaux, pour des raisons sensiblement inverses : les réductions tarifaires y sont souvent accordées aux scolaires et réduites aux obligations légales, à savoir pour les précaires financiers. Entre ces deux classes d'agglomération, les réseaux de taille moyenne enregistrent une nette prépondérance des titres réduits dans le trafic (47,8 %).

Poids des titres dans le trafic et les recettes (132 réseaux)

	Voyages	Recettes
Titres toutes clientèles	43,5 %	66,7 %
Ticket unitaire	19,9 %	37,6 %
Carnet de tickets	8,2 %	13,1 %
Ticket journée	0,6 %	0,8 %
Abonnement hebdomadaire	0,5 %	0,4 %
Abonnement mensuel	8,5 %	8,7 %
Abonnement annuel	3,8 %	4,3 %
Autres*	2,0 %	1,8 %
Titres réduits	43,1 %	29,2 %
Enfants et jeunes	11,6 %	8,7 %
Scolaires et apprentis	16,2 %	11,7 %
Etudiants	3,9 %	2,0 %
Demandeurs d'emploi et précaires financiers	5,9 %	2,4 %
Personnes âgées	3,7 %	3,0 %
Invalides et handicapés	0,5 %	0,4 %
Familles (dont familles nombreuses)	0,4 %	0,4 %
Autres**	0,9 %	0,6 %
Titres gratuits	12,5 %	3,3 %
Enfants et jeunes	0,4 %	0,1 %
Scolaires et apprentis	5,8 %	2,1 %
Etudiants	0,1 %	0,0 %
Demandeurs d'emploi et précaires financiers	3,4 %	0,6 %
Personnes âgées	1,8 %	0,4 %
Invalides et handicapés	0,3 %	0,1 %
Autres**	0,7 %	0,0 %
Titres intermodaux	0,9 %	0,8 %

*La catégorie "autres titres toutes clientèles" comprend les cartes à valeur, les groupes, les titres événementiels, TAD, Navettes, P+R et autres.

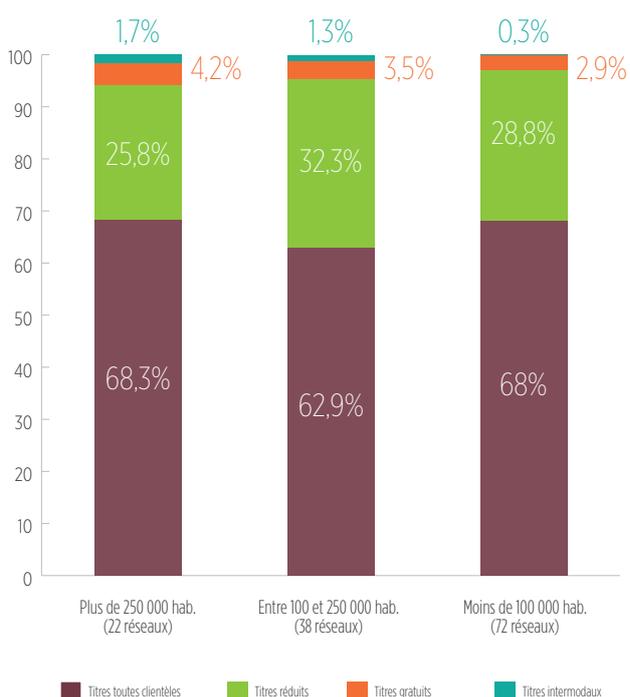
**La catégorie "autres titres réduits/gratuits" comprend les salariés, les militaires, pompiers, policiers, les élus et le personnel de l'AO, le personnel de l'exploitant et autres.

Du côté des recettes, les titres toutes clientèles génèrent naturellement plus des deux tiers des revenus commerciaux des réseaux. Les disparités entre tailles d'agglomération sont atténuées, même si les grands réseaux commencent à voir la part des titres intermodaux dans leurs recettes s'accroître depuis quelques années pour atteindre 1,7 %...

Poids des titres dans le trafic selon les tailles des réseaux (132 réseaux)



Poids des titres dans les recettes selon la taille des réseaux (132 réseaux)



>LA GAMME DE TITRES TOUTES CLIENTÈLES

LA GAMME CLASSIQUE DES TITRES TOUTES CLIENTÈLES

La gamme communément appelée "classique" regroupe 6 grandes familles de titres qui sont proposés dans la plupart des réseaux (ticket unitaire, carnet de tickets, titre journée, abonnements hebdomadaire, mensuel et annuel). Pour autant, cette apparente homogénéité cache de fortes disparités selon les réseaux : un titre mensuel peut être glissant dans une agglomération alors que son homologue dans le réseau voisin ne l'est pas nécessairement, ou un ticket unitaire autorise une correspondance dans un réseau mais le même type de titre mettra le voyageur en situation irrégulière dans une autre agglomération s'il change de mode.... Ces divergences tendent à renforcer les difficultés d'accès aux réseaux de transport et à accroître le temps d'appropriation pour le voyageur du service local de transport.

Le ticket unitaire est présent dans la totalité des réseaux mais son poids dans la structure des recettes est très variable : il s'étend de 10 % à Valenciennes à plus de 90 % dans certains petits réseaux.

Au 1^{er} janvier 2011, dans les 157 réseaux à tarification unique, le prix moyen du ticket à l'unité s'établit à 1,11 €, avec une disparité importante entre les réseaux, le prix pouvant varier de 0,50 € à 1,60 €.

Le carnet de tickets est proposé dans 95,5 % des réseaux. Lorsqu'il n'est pas proposé, il est souvent remplacé par des cartes à valeur ou portemonnaies électroniques, comme c'est le cas à Marseille. Dans la très grande majorité des cas, le carnet

comporte 10 tickets. Mais dans certains réseaux, il peut contenir 3, 5, 12, 15 voire 30 tickets. Quelques réseaux offrent par ailleurs le choix entre des carnets comportant un nombre différent de tickets.

Le prix moyen du ticket issu d'un carnet s'élève à 0,86 € en 2011, ce qui constitue une remise de 22 % par rapport au prix à l'unité, un taux de réduction relativement stable depuis 2003 (23 % en 2006 et 21 % en 2009).

Le titre journée figure dans 46,5 % des grilles tarifaires. Il est valable 24 heures pour un nombre illimité de voyages dans la très grande majorité des cas. Néanmoins, certains réseaux proposent des titres valables 2 ou 3 jours ou bien des titres valables qu'à partir d'une certaine heure et jusqu'à la fin du service (Annemasse par exemple). Une autre déclinaison de ce titre est proposée pour voyager à 2 ou plusieurs personnes dans la journée.

Le prix du titre journée équivaut à un peu plus du prix de 3 tickets unitaires et s'établit en moyenne à 3,41 €. Il répond aux pratiques de mobilité occasionnelle, avec des étapes multiples dans un déplacement.

L'abonnement hebdomadaire est de moins en moins plébiscité dans les réseaux. Proposé dans près de 40 % d'entre eux en 1999, seuls 30 % ont conservé ce titre dans leur gamme tarifaire en 2009 et il n'en reste que dans 28 % des réseaux en 2011.

Son prix moyen est relativement élevé par rapport à celui de l'abonnement mensuel (10,79 € contre 27,90 €, soit 2,6 fois moins cher pour un temps d'utilisation 4 fois plus réduit).

L'abonnement mensuel est un titre de référence pour de nombreux réseaux, d'une part parce qu'il fidélise la clientèle, mais aussi parce qu'il permet aux salariés le remboursement de 50 % de son prix par leurs employeurs grâce au dispositif de la prime transport, mis en place en province depuis 2009.

Il est disponible dans 96,2 % des réseaux et est généralement glissant. Son prix moyen est de 27,90 € soit, en moyenne, 32 tickets carnet.

Représentation des titres de la gamme classique

unité : nombre de réseaux qui proposent les titres cités, sur 157 réseaux à tarification unique (sont exclus les 6 réseaux à tarification zonale).

	Plus de 250 000 hab. (21 réseaux)	Entre 100 000 et 250 000 hab. (46 réseaux)	Moins de 100 000 hab. (90 réseaux)	Ensemble	Part dans les 157 réseaux
Ticket unitaire	21	46	90	157	100,0 %
Carnet de tickets	17	46	87	150	95,5 %
Titre journée	20	28	25	73	46,5 %
Abonnement hebdomadaire	14	20	10	44	28,0 %
Abonnement mensuel	21	42	88	151	96,2 %
Abonnement annuel	18	36	52	106	67,5 %

Prix moyens des titres de la gamme classique en 2011

Moyennes sur 157 réseaux à tarification unique (sont exclus les 6 réseaux à tarification zonale).

	Moyen	Médian	Les plus bas	Les plus élevés
Ticket unitaire	1,11 €	1,10 €	0,50 € (Aubenas, Béziers, Crolles, Honfleur, Yvetot)	1,60 € (Lyon), 1,50 € (Le Havre, Marseille, Nantes, Royan, Saint-Paul de la Réunion, Toulouse, Valenciennes)
Ticket en carnet	0,86 €	0,87 €	0,30 € (Béziers), 0,40 € (Crolles, Yvetot)	1,40 € (Lyon)
Titre journée	3,41 €	3,30 €	2 € (Arlès, Auch, Bayonne, Rochefort)	5 € (Aix-en-Provence, Strasbourg, Toulouse)
Abonnement hebdomadaire	10,79 €	10,90 €	7 € (Etang de Berre, Fougères, Rochefort, Soissons)	16,20 € (Lyon), 15 € (Nice)
Abonnement mensuel	27,90 €	26,50 €	10 € (Béziers, Dôle, Honfleur)	51,20 € (Lyon), 49,90 € (Nantes)
Abonnement annuel	282,91 €	280,00 €	30 € (Dôle), 105 € (Crolles), 110 € (Béziers)	540,10 € (Lyon), 503,80 € (Lille), 480 € (Nantes)

Prix moyens des titres de la gamme classique selon la taille des réseaux

Moyennes sur 157 réseaux à tarification unique (sont exclus les 6 réseaux à tarification zonale).

Nb. de réseaux	Réseaux	Titre unitaire	Ticket en carnet	Titre journée	Abonnement		
					hebdo.	mensuel	annuel
21	Plus de 250 000 hab.	1,34 €	1,09 €	3,90 €	12,66 €	39,68 €	390,22 €
46	De 100 000 à 250 000 hab.	1,16 €	0,93 €	3,33 €	10,45 €	30,55 €	299,32 €
90	Moins de 100 000 hab.	1,02 €	0,78 €	3,09 €	8,88 €	23,70 €	232,33 €
157	Ensemble	1,11 €	0,86 €	3,41 €	10,79 €	27,90 €	282,91 €

L'**abonnement annuel** est le titre dont l'évolution est la plus notable. 67,5 % des réseaux en proposent en 2011, alors qu'ils étaient à peine 15 % en 1999 et encore 59 % en 2009. Bien que plébiscité lui aussi dans le cadre de la prime transport, il ne génère pourtant pas plus de 4 % du trafic. Son prix affiché (282,91 € en moyenne) peut sembler dissuasif pour un achat au comptant, alors que la majorité des réseaux propose le paiement sur 10 ou 11 mois par prélèvement automatique.

LES AUTRES TITRES TOUTES CLIENTÈLES

Les services de **transport à la demande** permettent de compléter l'offre de transport d'une agglomération dans ses zones les moins denses ou à certaines périodes de la journée ou de la semaine quand un service classique n'est pas pertinent. Ce service est proposé dans 43 agglomérations et le prix du ticket unitaire du TAD peut être équivalent à celui du ticket unitaire du réseau classique ou supérieur. La nouveauté pour ce service réside dans l'apparition d'abonnements, notamment mensuels dans les grilles tarifaires des réseaux au cours des dernières années.

Les **parkings relais** à la périphérie des villes permettent de rabattre une partie des automobilistes sur une ligne du réseau de transport public se dirigeant vers le centre de l'agglomération. 26 réseaux disposent ainsi de titres permettant de combiner le stationnement d'une voiture et l'usage d'un service de transport public urbain. Valables le plus souvent pour un aller-retour dans la journée, ces titres sont exclusivement utilisables par le conducteur dans quelques cas, mais la plupart d'entre eux donne accès au réseau à ses accompagnateurs (jusqu'à 7 personnes).

Les titres **Navette** peuvent être répartis en deux catégories : d'une part, les titres qui permettent d'utiliser un service spécial desservant une gare TGV ou un aéroport (dans 11 réseaux), dont le prix est supérieur à celui du ticket unitaire, et d'autre part, les titres réservés à l'usage des navettes de centre-ville (dans 13 réseaux), service souvent réalisé avec des petits véhicules sur un trajet court et dont le prix est inférieur au ticket unitaire. Seuls les réseaux de Saintes et d'Ajaccio proposent une navette qui n'entre pas dans ces catégories : il s'agit, pour l'une, d'un service desservant une discothèque offrant ainsi aux jeunes la garantie d'un retour de soirée sécurisé et, pour l'autre, d'un service de desserte de l'hôpital.

Les **groupes** à partir de 10 personnes (dans la majorité des cas) peuvent accéder à un titre spécifique dans 87 réseaux. Si 8 réseaux proposent des titres valables toute la journée, la grande majorité d'entre eux offre des tickets unitaires, à savoir, soit un titre unique valable pour l'ensemble du groupe, soit des tickets à l'unité pour chaque membre. Les prix des titres varient naturellement en fonction de cette spécificité ou encore ils peuvent être dégressifs selon le nombre de personnes. Par ailleurs, une condition d'utilisation en heures creuses est parfois associée à ces titres.

Outre les titres spécifiques à la Semaine de la Mobilité ou à la Journée du Transport Public en septembre qui sont offerts dans de nombreux réseaux, les **titres événementiels** sont également répandus dans 28 réseaux, en fonction des spécificités locales (carnaval, foire ou braderie, fêtes traditionnelles...)

ou de périodes exceptionnelles (soldes, pics de pollution...). Leur prix n'excède pas 2,50 € (sauf si l'entrée à une exposition ou à une foire y est associée) et permet la circulation sur le réseau pour l'ensemble de la journée.

> LES TARIFICATIONS SOCIALES ET COMMERCIALES

Présentes dans la quasi-totalité des réseaux, les tarifications sociales et commerciales ont connu de fortes évolutions au cours des dernières années. Ce sont désormais les personnes âgées qui sont la cible privilégiée des réseaux en termes d'avantages tarifaires, suivies par les demandeurs d'emploi et précaires financiers puis les scolaires et apprentis.

En effet, les personnes âgées bénéficient de tarifs préférentiels dans 144 réseaux de transport public (soit 88 %). La condition d'âge a néanmoins tendance à s'effacer au bénéfice de la condition de ressources ou d'imposition pour accéder à ces tarifs. La mise en œuvre du droit au transport réaffirmée par l'article 123 de la loi SRU de décembre 2000 place la catégorie des demandeurs d'emplois et précaires financiers en seconde position dans la liste des bénéficiaires des tarifications spécifiques. En effet, les personnes en situation financière précaire disposent de titres à tarif modéré dans 86,5 % des réseaux en 2011. Outre le personnel de l'entreprise, c'est par ailleurs la catégorie de clientèle pour laquelle le plus grand nombre de réseaux proposent la gratuité.

LA TARIFICATION SOCIALE

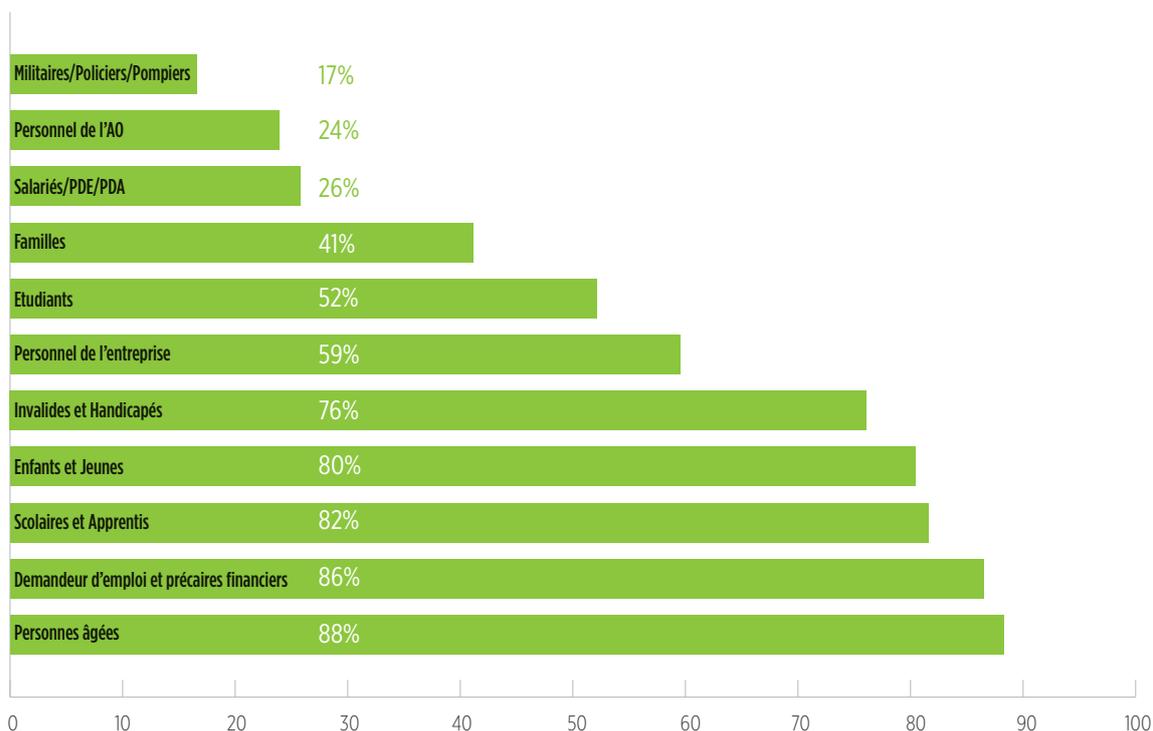
La tarification sociale se définit comme « l'ensemble des réductions offertes aux personnes ayant des revenus modestes, dont l'obtention nécessite la justification d'un certain niveau de revenu ».

Les catégories sociales sont identifiées en fonction de leurs statuts et/ou de leurs revenus. Depuis quelques années, les autorités organisatrices associent de plus en plus un critère de revenus (montant des ressources et notamment les plafonds de CMU, critère d'imposition...) au seul statut des individus (bénéficiaires de minima sociaux, demandeurs d'emploi, personnes âgées, personnes en situation de handicap...).

Cependant, les autorités organisatrices urbaines sont, lorsqu'elles refondent leur tarification sociale, de plus en plus séduites par des tarifications exclusivement basées sur un critère de revenus, principalement le quotient familial, comme préconisé par l'article 13 de la loi RSA entrée en vigueur le 1^{er} juin 2009. Ce type de tarification permet de mieux prendre en compte la réalité économique et sociale des usagers pour plus de solidarité et d'équité entre les clients des réseaux de transport urbain. Précurseurs en la matière, Dunkerque (1994) et Rennes (1996) ont été suivies ces dernières années par Brest (2006), Grenoble (2009), Quimper et Strasbourg (2010).

Hiérarchie des bénéficiaires

unité : en % du nombre des 163 réseaux



Répartition entre réduction et gratuité pour les différentes catégories de bénéficiaires

unité : en % du nombre des 163 réseaux

	Seulement titres réduits	Seulement titres gratuits	Titres réduits ET gratuits	Ni titres réduits, ni titres gratuits
Personnes âgées	54,0 %	16,6 %	17,8 %	11,7 %
Demandeurs d'emploi et précaires financiers	51,5 %	21,5 %	13,5 %	13,5 %
Scolaires et apprentis	51,5 %	14,1 %	16,0 %	18,4 %
Enfants et jeunes	50,3 %	14,1 %	16,0 %	19,6 %
Invalides et handicapés	35,6 %	20,2 %	20,2 %	23,9 %
Personnel de l'entreprise	1,2 %	52,1 %	6,1 %	40,5 %
Etudiants	50,3 %	1,2 %	0,6 %	47,9 %
Familles	41,1 %	0,0 %	0,0 %	58,9 %
Salariés / PDE / PDA	23,9 %	1,8 %	0,0 %	74,2 %
Personnel de l'AO	4,3 %	19,0 %	0,6 %	76,1 %
Militaires/policiers/pompiers	3,1 %	12,3 %	1,2 %	83,4 %

Outre les réductions obligatoires prévues par la loi SRU notamment pour les bénéficiaires de la CMU, les réductions octroyées sur des titres répondant à une logique sociale sont très variables d'une agglomération à une autre. Ainsi, les demandeurs d'emploi et précaires financiers peuvent voyager gratuitement dans un réseau ou s'acquitter d'un tarif dégressif selon leurs revenus dans un autre.

Demandeurs d'emplois et précaires financiers : cette catégorie regroupe à la fois les demandeurs d'emploi inscrits au Pôle Emploi, les personnes percevant les allocations telles que le Revenu de Solidarité Active (RSA) ou bénéficiant de la Couverture Maladie Universelle (CMU) et les bénéficiaires de contrats aidés. Ces personnes représentent moins de 10 % des voyageurs des réseaux de transport urbain.

Personnes âgées : dans certains réseaux, les personnes ayant atteint l'âge de 55 ans peuvent prétendre voyager à tarif réduit, tandis qu'elles doivent atteindre 75 ans pour en bénéficier pleinement dans d'autres (avec toutefois un premier palier à 65 ans). Les personnes voyageant avec un titre spécifique pour les personnes âgées comptent pour 3,7 % du trafic total.

Personnes en situation de handicap : si la plupart des réseaux propose des titres à tarifs réduits aux personnes handicapées quel que soit leur niveau de handicap, la gratuité est réservée aux personnes présentant un taux d'invalité supérieur ou égal à 80 %. Qu'ils soient réduits ou gratuits, les titres pour les personnes en situation de handicap représentent moins de 1 % des recettes et du trafic d'un réseau, quelle que soit sa taille.

LA TARIFICATION COMMERCIALE

La tarification commerciale correspond à une logique marketing : augmenter les recettes par la conquête et la fidélisation de la clientèle. Elle vise plus particulièrement à favoriser certaines catégories de clients. Sont ainsi concernés les enfants et les jeunes, les scolaires et étudiants, les salariés et les familles nombreuses. D'autres titres "sur mesure" sont proposés dans quelques réseaux : clients d'un garage partenaire, correspondants étrangers, curistes sont autant de catégories de clientèles qui font ponctuellement l'objet de tarifs préférentiels.

Très jeunes enfants : ils bénéficient de la gratuité lorsqu'ils voyagent accompagnés d'un adulte muni d'un titre de transport. L'âge maximum pour bénéficier de cet avantage est de 4 ans dans la moitié des réseaux. Mais il peut s'étendre jusqu'à 5 ans (dans 15 réseaux), 6 ans (dans 17 réseaux), voire 7 ans (à Monaco) ou 12 ans (à Crolles). A l'inverse, à Beauvais, Montpellier, Saint-Paul de la Réunion et au Mans, c'est dès 3 ans que les enfants doivent être munis d'un titre de transport.

Enfants et jeunes : les enfants ou jeunes adultes (jusqu'à 18, 20, 26 voire 28 ans) disposent d'une réduction sur les titres de la gamme classique, de titres spécifiques ou de la gratuité dans 80 % des réseaux. Cette catégorie compte pour 8,7 % des recettes et 11,8 % des voyages en moyenne.

Scolaires et apprentis : cette catégorie regroupe naturellement tous les enfants de 6 à 16 ans, voire au-delà sous réserve de présentation d'un certificat de scolarité. Des titres spéciaux tels que l'abonnement trimestriel leur sont réservés. Les abonnements présentent souvent la particularité d'être limités à un aller-retour par jour scolaire, souvent pris en charge par le Conseil général, d'autres titres permettant de les compléter pour les week-ends ou les vacances. Les différences de prix dépendent notamment de la limitation ou non du nombre de voyages, de la considération ou non de la distance entre le domicile de l'élève et son établissement scolaire, ainsi que de la durée de l'abonnement (10 ou 12 mois) ou encore la dégressivité selon le nombre d'enfants scolarisés que compte une famille. Il est souvent nécessaire d'être domicilié et/ou scolarisé dans le PTU pour avoir accès à ces tarifs.

Etudiants : les tarifs réduits sont proposés le plus souvent aux étudiants jusqu'à 26 ans. Néanmoins, la limite peut atteindre 28, voire 30 ans dans certains réseaux. Les titres proposés sont majoritairement des abonnements mensuels et annuels, tandis que quelques réseaux offrent des abonnements semestriels ou courants sur les mois d'été.

Familles / familles nombreuses : le terme de "famille nombreuse" implique un nombre d'enfants minimum (souvent 3) pour ouvrir les droits aux réductions. Néanmoins, certains réseaux proposent des abonnements à tarif dégressif pour les membres d'une même famille, quel que soit le nombre d'enfants qui la composent.

Salariés (notamment dans le cadre de plans de déplacements) : malgré la prime transport qui garantit un remboursement de 50 % du prix de l'abonnement aux salariés par leur employeur public ou privé, les accords entre les entreprises locales et les autorités organisatrices de transport ou les opérateurs de transport sont nombreux. En effet, 42 réseaux ont conclu des accords avec les entreprises locales pour faire bénéficier les salariés de tarifs préférentiels ou offrir des abonnements non nominatifs, donc cessibles entre collaborateurs.

Personnel de l'entreprise ou de l'autorité organisatrice : en 2011, 85 opérateurs de transport offraient, à leurs salariés (voire retraités) et éventuellement à leurs conjoints et enfants scolarisés, la libre circulation sur leur réseau tandis que 2 d'entre eux leur proposaient des titres à tarifs réduits et que 10 autres offraient la gratuité au salarié de l'entreprise et des réductions aux membres de sa famille. Par ailleurs, 39 réseaux offrent des avantages tarifaires (voire la gratuité) au personnel de l'autorité organisatrice ou de ses élus.

Militaires, policiers et pompiers : parmi les représentants des forces de l'ordre, les policiers sont ceux qui bénéficient de réductions ou de la gratuité dans le plus grand nombre de réseaux (dans 22 des 27 réseaux concernés). Viennent ensuite les militaires dans 9 réseaux, puis les pompiers dans 6 agglomérations.

> LA GRATUITE

Devant la dégradation structurelle du taux de couverture des dépenses d'exploitation par les recettes commerciales (R/D), certains réseaux, principalement de petite ou moyenne taille, sont tentés de renoncer à ces recettes de trafic en proposant la gratuité aux usagers du réseau urbain. Cette initiative a l'avantage, d'une part, de séduire les voyageurs au moment de sa mise en place, et d'autre part, de réduire les frais de gestion, de vente et de contrôle des titres. Elle peut aussi avoir des inconvénients, notamment en termes d'accroissement de l'offre qu'elle contraint faute de financement.

> LA TARIFICATION INTERMODALE

Les titres intermodaux sont encore plus ou moins répandus dans les réseaux de transport urbain selon les classes d'agglomération. Ainsi, dans les réseaux de plus de 250 000 habitants, la part des voyages réalisés avec un titre couplant le réseau urbain et un autre réseau atteint 1,4 % en 2011. Cette même part ne dépasse pas 0,2 % dans les petites agglomérations.

Pourtant, 46 réseaux proposent d'ores et déjà une offre couplée offrant la possibilité de voyager indifféremment dans les autobus (et/ou tramways, métros) et les autocars, gérés par les départements. Cette offre est souvent orientée vers les scolaires, mais de nombreux réseaux l'ont étendue à toute la clientèle.

Il est également de plus en plus facile de voyager "sans couture" entre le réseau urbain et les services régionaux, voire de combiner avec un même titre des services urbains, interurbains et régionaux (dans 5 réseaux).

Toutes ces combinaisons illustrent la volonté des élus de proposer des solutions de mobilité alternatives à la voiture particulière sur des bassins de vie de plus en plus élargis.

unité : nombre de réseaux offrant les titres intermodaux sur 163 réseaux

	Nombre de réseaux
Réseaux urbain et interurbain	46
Réseaux urbain et urbain voisin	13
Réseaux urbain et régional dans le PTU	17
Réseaux urbain et régional hors PTU	63
Réseaux urbain, interurbain et régional	5
Réseaux urbain, interurbain et urbain voisin	6
Réseaux urbain, urbain voisin et régional	13
Réseau urbain et vélo	13
Réseau urbain et autopartage	7
Réseaux urbain et transfrontalier	6



UTP

(Union des Transports
Publics et ferroviaires)

5-7, rue d'Aumale - 75009 PARIS
01 48 74 63 51



GART

GROUPEMENT DES AUTORITÉS RESPONSABLES DE TRANSPORT

GART

(Groupement des Autorités
Responsables de Transport)

22, rue de Palestro - 75002 PARIS
01 40 41 18 19

**L'annuaire 2011 de la tarification
du transport public urbain**

CD-ROM disponible au prix
de 150 € HT (179,40 € TTC)
à l'UTP (vtheroux@utp.fr)
ou au GART (gart@gart.org).
Ce CD-ROM comporte l'annuaire
en version pdf ainsi que des
requêtes sous format Excel.