

Panorama des tarifications TER

avant application de la loi de
réforme ferroviaire

Juillet 2016

Version corrigée – Avril 2017

Remerciements

Ce rapport d'étude a été élaboré à partir du travail de stage réalisé par Augustin Chardon, étudiant en Master 1 Géographie et aménagement à Lyon III, entre avril et août 2016 au Cerema Territoires et ville.

Ce travail a bénéficié des apports et remarques de différents services tarifications au sein des régions françaises étudiées. Le Cerema remercie vivement toutes les personnes qui ont collaboré à ce travail, en particulier :

- *Simon Thouzeau et Julie Vincendeau de la région Pays de la Loire ;*
- *Laurie Caron de la région Grand Est ;*
- *Delphine Debray de la région Bretagne*
- *Simon Girardeau de la région Aquitaine*

ainsi que l'ensemble des responsables tarification au sein des régions françaises qui ont bien voulu relire ce document.

Avertissement

La tarification est un objet (très) évolutif. Ce travail a pour ambition d'effectuer un panorama des gammes tarifaires des différentes ex-régions avant que celles-ci n'intègrent les apports de la loi de réforme ferroviaire d'août 2014 sur la liberté tarifaire des régions et l'évolution de leurs périmètres et compétences actée par la loi nouvelle organisation territoriale de la République.

Le travail s'est principalement basé sur le recensement des gammes tarifaires telles qu'elles étaient proposées par les régions au travers de leurs différents sites Internet entre mai et juillet 2016.

Si ce travail de recensement s'est voulu le plus complet possible, il ne saurait néanmoins prétendre à l'exhaustivité.

Sommaire

Résumé	7
1. Introduction : pourquoi un panorama des tarifications TER ?	11
2. Méthodologie des études de cas régionales	17
2.1 Des données difficilement accessibles	17
2.2 Structuration des fiches régionales et titres pris en compte dans l'analyse	18
2.3 Périmètre du panorama	21
3. Analyse des études de cas	23
3.1 L'application du barème kilométrique national et les titres unitaires régionaux	24
3.2 Les abonnements	32
3.3 Les titres qualifiés de « sociaux » au sein des tarifications régionales	54
3.4 Une structure des sites TER qui peut conditionner l'appropriation de la tarification par l'utilisateur	59
4. Bibliographie	63
5. Table des matières	64

Résumé

La loi de réforme ferroviaire d'août 2014 a, entre autres, consacré la liberté tarifaire des régions en leur permettant de s'affranchir des principes du système tarifaire national lors de l'élaboration de leurs gammes tarifaires. Cette évolution prend place alors même que ces régions évoluent tant en périmètre géographique qu'en compétences. Ces évolutions lourdes nécessiteront probablement une refonte de ces gammes tarifaires dans un futur proche.

C'est dans ce contexte d'évolution imminente des gammes tarifaires régionales que s'inscrit le travail conduit par le Cerema. Il s'agit d'établir un panorama des tarifications régionales courant 2016, période où les impacts des différentes lois de réformes restent encore très limités. Ce panorama, au-delà de sa vocation de recensement, poursuit deux objectifs :

- quantifier et qualifier la diversité des pratiques régionales en matière d'appropriation de l'outil tarification des services de transport ferroviaire avant la loi de réforme ferroviaire. Il s'agit ainsi d'évaluer le degré d'homogénéité de ces gammes tarifaires d'une région et de disposer d'une vision du paysage tarifaire dans lequel la réforme va être mise en œuvre ;
- estimer le poids que représente actuellement, pour les gammes tarifaires régionales, le barème kilométrique national et les tarifs sociaux nationaux. La loi de réforme ferroviaire d'août 2014 maintient en effet pour les régions l'obligation d'inclure ces tarifications sociales nationales au sein de leurs gammes tarifaires.

Cette obligation doit cependant être revue suite aux accords pris, en juin 2016, par l'Etat et les régions, dans le cadre du volet transports et mobilité de la plateforme Etat-Régions. Cet accord prévoit en effet que « *l'Etat s'engage à confier aux régions la compétence tarifaire sur les abonnements de travail et les abonnements d'élèves, étudiants et apprentis pour les TER* »¹.

Ce travail a donné lieu à l'élaboration de fiches par région (hors Corse et Ile-de-France) recensant, à la fois, les différentes tarifications proposées (tant sous forme de titres unitaires que d'abonnements) et leurs tarifs.

Il ressort de ce premier travail exploratoire que la nécessité historique, pour les régions, de respecter les principes du barème kilométrique national (BKM national) n'a pas empêché le développement de systèmes tarifaires innovants. Le panorama effectué permet en effet de recenser des exemples de tarification qui se démarquent de la tarification kilométrique imposée par le BKM (tarifications plates, zonales ou encore à la section).

Ces tarifications restent cependant rares à l'échelle de la France (8 exemples collectés dans ce travail en dehors des tarifications multimodales). Par ailleurs, ces systèmes tarifaires « innovants » sont souvent mis en œuvre au travers de dispositifs complexes où deux tarifications cohabitent (TER à 1€ en région Languedoc, politique de Prix-ronds de la région Bretagne...).

¹ Extrait du volet transports et mobilité de la plateforme Etat-Régions disponible sur le site internet de Régions de France [<http://regions-france.org/publications/communiqués/zoom-volet-transports-mobilite-de-plateforme-etat-regions/>]

Outre les questions de lisibilité, la coexistence de tarifs kilométriques et de tarifications à la section (ou zonales) limite la viabilité financière de ces systèmes : l'usager ne choisit en effet le tarif innovant que lorsque ce dernier est plus avantageux, se rabattant sur la tarification issue du BKM dans les autres cas.

L'analyse des abonnements proposés aux salariés et aux étudiants est également source d'enseignements. Tout d'abord, le panorama permet de constater l'importance que revêtent ces deux tarifications pour les régions. En effet, bien que ces deux clientèles soient déjà couvertes par des tarifs sociaux nationaux, toutes les régions étudiées ont systématiquement mis en place des offres soit en complément, soit directement en substitution. L'analyse de ces « ajouts » à la tarification sociale nationale permet d'en percevoir les limites pour les régions.

On constate par exemple que 13 régions ont fait le choix d'élargir l'abonnement national de travail à une population plus large. Ces régions proposent alors soit un abonnement tout public, soit un abonnement ouvert aux +26 ans lequel correspond, sur la plage 0/75 km, à l'abonnement national salarié. La prépondérance de la clientèle salariée amène donc ces régions à faire de l'abonnement national de travail l'étalon de leur politique d'abonnement.

Par ailleurs, en termes de prix, cet abonnement semble correspondre à un minimum indépassable. Ainsi, à quelques exceptions près, aucun abonnement salarié/tout public/+ 26 ans disponible sur la plage 0/75 km ne propose des tarifs inférieurs à ceux de l'abonnement national de travail.

Toutes les régions complètent cependant cet abonnement national d'un abonnement régional accessible *a minima* aux salariés effectuant des distances domicile/travail supérieures à 75 km. Les façons de prolonger ce tarif social national sont en revanche différentes d'une région à l'autre. Alors que 10 des régions étudiées optent, probablement sur les conseils de SNCF Mobilités, pour un prolongement dans la continuité en termes de tarifs, de l'abonnement national salarié, on note, dans 9 régions, la mise en œuvre de « sauts » tarifaires entre le 75^{ème} et le 76^{ème} km. Ces régions rehaussent donc les tarifs de l'abonnement de travail dès qu'elles obtiennent la main sur sa tarification. Si l'importance de ces sauts varie d'une région à l'autre (de 12,20€ à 42€), leur existence peut en revanche systématiquement être interprétée comme la preuve que ces régions considèrent le tarif de l'abonnement national de travail comme anormalement faible.

Concernant les politiques tarifaires en faveur des étudiants, il ressort de l'analyse que leur mise en œuvre par les régions reste moins systématique que dans le cas des salariés. En effet, 5 des 19 régions étudiées n'ont mis en place aucune tarification étudiante spécifique en dehors de l'abonnement social national élèves, étudiants et apprentis (AEEA).

Cette situation entraîne, sur la plage 0/44 km (plage sur laquelle les tarifs de l'AEEA dépassent ceux de l'abonnement de travail national), une inégalité entre les usagers étudiants et les usagers salariés. Cette inégalité est même renforcée dans certaines régions où l'AEEA est proposé sans adaptation alors qu'un abonnement salarié régional est mis en place à un tarif plus avantageux que l'abonnement de travail national.

Dans le cas des autres régions, les abonnements étudiants régionaux visent justement à proposer des tarifs inférieurs ou égaux à ceux de l'abonnement de travail sur la plage 0/44 km.

Parmi les régions étudiées, 7 d'entre elles proposent alors un abonnement étudiant basé en partie sur l'abonnement national de travail et qui consiste à proposer, sur la plage de distance problématique, l'abonnement étudiant aux tarifs de l'abonnement de travail. On peut cependant noter que si ce mode de résolution limite l'inégalité entre étudiants et salariés, il n'intègre cependant pas le remboursement employeur dans son raisonnement. Cette prise en compte existe cependant dans 3 régions.

On note également, qu'à la différence de l'abonnement national de travail, les tarifs de l'AEEA ne sont pas nécessairement perçus par les régions comme des tarifs minimums. En effet, 6 régions proposent un abonnement étudiant à un tarif plus faible que l'AEEA, ces tarifications étudiantes peuvent aller jusqu'à offrir la gratuité aux étudiants dans deux régions.

L'analyse des tarifications régionales permet également de mettre en évidence l'existence de tarifications sociales régionales qui visent à compléter les tarifications sociales nationales. Ces tarifications, bien que différentes d'une région à l'autre, ciblent principalement les usagers sans emploi, non pris en compte par la tarification sociale nationale.

On constate que ces tarifications sociales régionales se limitent, dans de nombreux cas, aux usages occasionnels. Ainsi, 8 régions ne proposent des tarifications sociales que sous forme de titres unitaires ou de carnets de titres. Seules 2 régions ont mis en place des abonnements ciblant des populations à faibles revenus, 10 régions proposent des cartes de réduction à cette catégorie d'usagers. Cette dernière solution permet d'effectuer le nombre déplacements souhaité, elle n'offre cependant pas la dissociation nombre de voyages effectués/prix payé que permet l'abonnement.

Ces tarifications visent donc le plus souvent à permettre un certain type de déplacements (les déplacements dans le cadre d'un entretien d'embauche ou d'une formation) et non à garantir l'accès aux TER de manière générale.

Les taux de réduction, vis-à-vis du BKM, de ces tarifications sont systématiquement très élevés (de 75% à la gratuité) mais restent différents d'une région à l'autre ce qui peut interroger sur l'intérêt d'une harmonisation à l'échelle nationale.

Enfin, la réalisation de ce panorama s'est appuyée sur la consultation, entre avril et août 2016, des différents sites Internet régionaux TER SNCF. L'utilisation régulière de ces sites a permis de mettre en évidence leurs similitudes d'une région à l'autre ainsi que de souligner, au-delà de leurs défaillances ponctuelles, les limites de leurs architectures.

Les tarifications régionales sont en effet données à voir de manière très fragmentée sur ces sites Internet, ce qui suppose de l'utilisateur une bonne connaissance *a priori* du titre recherché.

Les gammes tarifaires actuelles sont cependant souvent complexes (existence de tarifs sociaux nationaux et régionaux d'intitulés très proches, existence d'offres plus avantageuses pour certains paliers de distances et pas pour d'autres...). Cette complexité, ajoutée au manque de visibilité générale de l'utilisateur sur la gamme tarifaire, peut l'amener à ne pas retenir l'offre la plus avantageuse pour lui.

Par ailleurs, ces sites Internet ne proposent le plus souvent à la vente que les titres limités au réseau ferré régional. Ainsi, alors qu'au sein de nombreuses régions des offres intermodales ont été développées (avec les réseaux urbains mais aussi, dans certains cas, avec les réseaux départementaux), l'achat de ces titres (ainsi que le calcul de leur prix) n'est pas proposé à l'utilisateur sur ces sites.

Dans l'optique de favoriser l'intermodalité au sein des régions, il semble important de s'interroger sur l'intérêt pour les régions de développer aujourd'hui des sites Internet moins spécifiques.

1. Introduction : pourquoi un panorama des tarifications TER ?

La loi n°2014-872 du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a profondément fait évoluer l'organisation du système ferroviaire français dans l'objectif d'en optimiser le fonctionnement. Outre la constitution du groupe public ferroviaire sous la forme de trois EPIC, cette loi contenait également plusieurs mesures susceptibles d'impacter le rôle des régions dans la gestion de leurs réseaux de transport.

Parmi ces mesures, la liberté tarifaire des régions est essentielle. La loi modifie en effet l'article L. 2121-3 du code des transports tel que le résume le tableau ci-dessous (en gras la partie de l'article supprimée par la loi de réforme ferroviaire) :

Article L. 2121-3 du code des transports jusqu'au 1^{er} janvier 2015 :

« [...] **La région exerce ses compétences en matière de tarifications dans le respect des principes du système tarifaire national.** Les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de personnes. [...] »

Article L. 2121-3 du code des transports à partir du 1^{er} janvier 2015 :

« [...] La région définit la politique tarifaire des services d'intérêt régional en vue d'obtenir la meilleure utilisation sur le plan économique et social du système de transport. Les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de personnes. [...] »

Depuis la décentralisation des compétences de transport public régional en 2002, les régions sont en effet libres de définir leurs tarifications. Dans un souci d'homogénéité de ces tarifications à l'échelle nationale, le législateur avait cependant jugé nécessaire d'assujettir cette liberté tarifaire à deux conditions :

- les tarifs mis en place par les régions devaient respecter les principes du « système tarifaire national » (voir Encart 1 pour plus de précisions) ;
- les régions devaient appliquer, au sein de leurs gammes tarifaires, les tarifs sociaux nationaux, ces tarifs donnant droit à compensation financière de la part de l'Etat (voir Encart 2 pour plus de précisions).

La loi d'août 2014 revient donc sur une de ces conditions : les régions peuvent désormais, lors de la détermination de leurs grilles tarifaires, s'affranchir du barème kilométrique national (BKM national) – et ainsi définir des tarifications n'étant plus basées sur un principe kilométrique. Les tarifications régionales doivent cependant toujours contenir, pour les bénéficiaires des tarifs sociaux nationaux, une tarification au moins aussi avantageuse que celle imposée par l'Etat.

Le volet transports et mobilité de la plateforme Etat-régions, tel qu'il a été arrêté lors de la réunion du 27 juin 2016, prévoit cependant d'élargir la notion de liberté tarifaire en confiant également aux régions la compétence tarifaire pour les TER sur les abonnements de travail et l'AEEA.

Le système tarifaire national

Le système tarifaire national correspond au mode de calcul du plein tarif utilisé par SNCF Mobilités et systématiquement qualifié de tarif « normal »². Il repose sur une fonction affine entre le tarif et le kilométrage parcouru de type :

$$P (\text{prix « tarif normal »}) = a + d (\text{distance}) \times b$$

où les valeurs de a et de b varient en fonction de la section kilométrique à laquelle appartient la distance d, tel qu'exposé dans le Tableau 1.

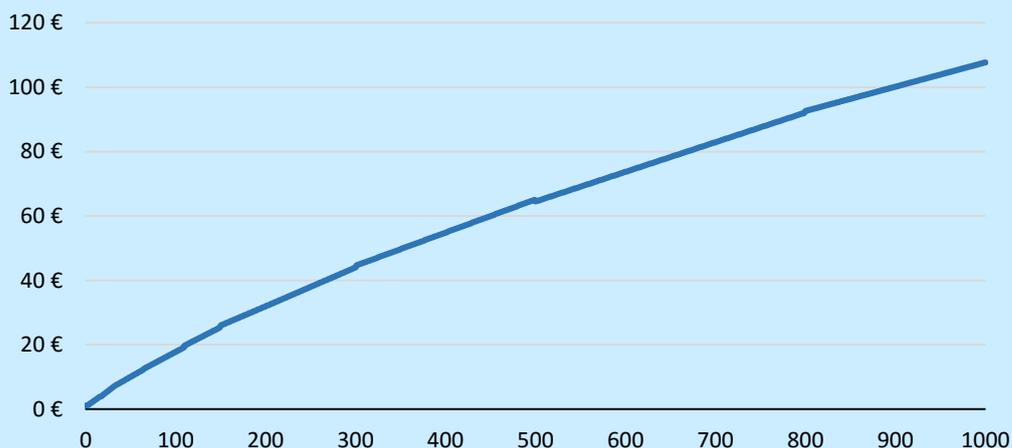
Distance (km)		Valeurs	
de	à	Constante (a)	Prix kilométrique (b)
1	16	0,7781	0,1944
17	32	0,2503	0,2165
33	64	2,0706	0,1597
65	109	2,8891	0,1489
110	149	4,0864	0,1425
150	199	8,0871	0,1193
200	300	7,7577	0,1209
301	499	13,6514	0,103
500	799	18,4449	0,0921
800	9999	32,2041	0,0755

Tableau 1: Extrait des dispositions générales de vente – SNCF Mobilités janvier 2016

Ce tableau présente les valeurs pour le prix de base en seconde classe. Pour la première classe, il faut appliquer à l'ensemble de l'équation un coefficient de majoration de 1,5. Le montant obtenu est arrondi au décime d'euro supérieur.

Cette équation ne prend pas en compte le montant minimum que SNCF Mobilités doit percevoir. Ces minima sont de 1,20 € pour la seconde classe et de 1,80 € pour la première classe.

Prix de base de la seconde classe en fonction de la distance parcourue



Encart 1: Le système tarifaire national

² L'appellation «tarif normal » est systématiquement utilisée tant par SNCF Mobilités que par les régions pour désigner les tarifs calculés à partir du barème kilométrique national (BKM) sans prise en compte de réductions. Dans la suite du document, nous parlerons indifféremment de « tarif normal » ou de « plein tarif ».

Ce renforcement de compétences des régions dans l'exercice de leurs missions d'autorité organisatrice de transport s'inscrit également dans une refonte institutionnelle plus générale dont les deux principaux éléments sont :

- **l'évolution du périmètre géographique des régions** suite à la loi n° 2015-29 du 16 janvier 2015 relative à la délimitation des régions, aux élections régionales et départementales et modifiant le calendrier électoral. Cette loi a fait passer le nombre de régions françaises de 22 régions à 13 par le regroupement de 16 ex-régions en 7 nouvelles régions.



Figure 1: Périmètres et noms des 13 nouvelles régions françaises³

- **le transfert des compétences transport des départements aux régions** (hors transport scolaire des enfants handicapés) conformément à la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

Ces deux évolutions institutionnelles vont en effet amener les « nouvelles » régions à faire évoluer leurs tarifications dans un objectif d'homogénéité au sein de leur territoire ou, *a minima*, pour limiter les incohérences entre les anciennes gammes tarifaires. Il est très probable que, lors de la refonte de ces gammes tarifaires, une partie des nouvelles régions mettront à profit les apports de la loi portant réforme ferroviaire.

³ Source : <https://leblogdesinstitutionnels.fr/2016/06/29/decouvrez-la-nouvelle-carte-de-france-des-13-regions-et-leur-13-noms/>

La tarification sociale nationale

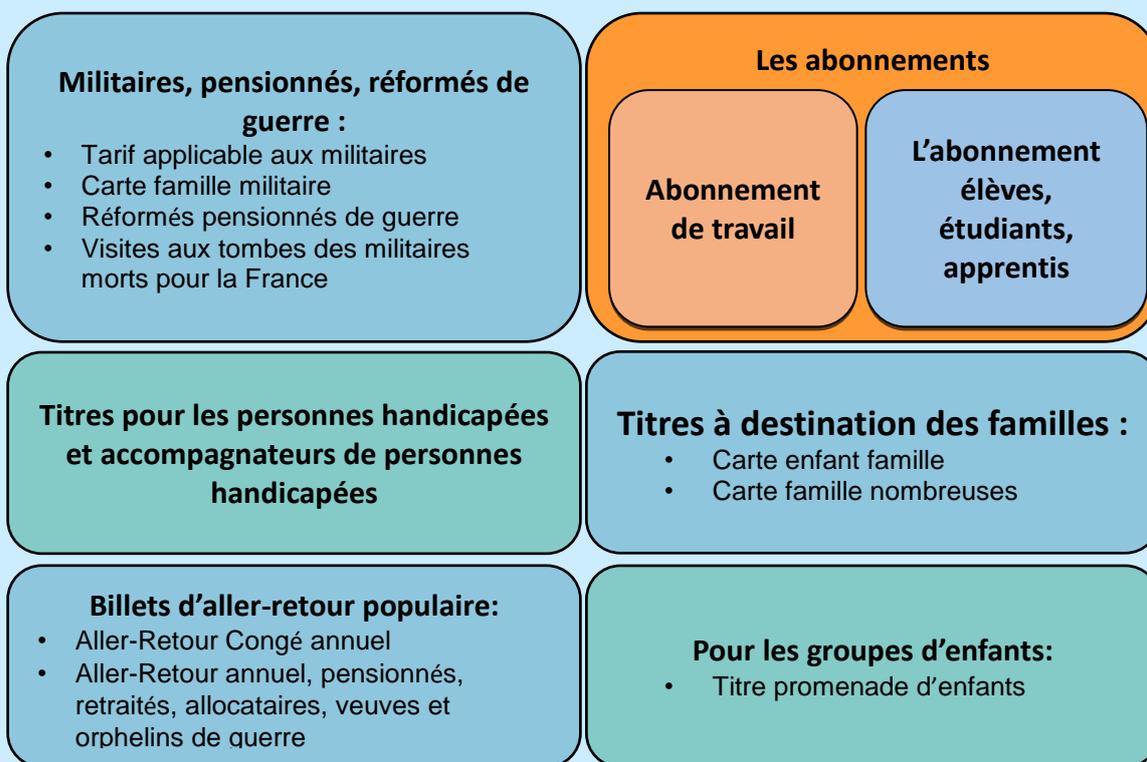
Les tarifs sociaux nationaux sont constitués par des réductions (calculées à partir du tarif « normal » lui-même déterminé à l'aide du barème kilométrique) pour une catégorie spécifique d'usagers et mis en œuvre par SNCF Mobilités à la demande de l'État (par le truchement des régions dans le cas des titres TER), et donnant lieu à une compensation financière versée de sa part.

Ces tarifications avantageuses ont été conçues et ont évolué au fil du temps. De manière synthétique, on peut considérer que cette tarification a connu trois périodes⁴ :

- Une période de conception entre 1921 et 1955 ;
- Une période d'élargissement entre 1955 et le début des années 1980 ;
- Une période de stabilisation entre 1980 et aujourd'hui.

Il s'agit donc de tarifications anciennes n'ayant pas fait l'objet de réajustements significatifs sur la période récente. Cette tarification contient 8 différents types de titres instaurés par des textes de niveaux différents vis-à-vis de la réglementation française :

- les tarifications pour les militaires réformés de guerre, les titres de visites aux tombes et l'Aller-Retour annuel de pensionnés, retraités, allocataires, veuves et orphelins de guerre sont définis par une loi ;
- les tarifs familles nombreuses et l'abonnement de travail sont, eux, définis par décret ;
- les autres tarifs sociaux (abonnements élèves, étudiants et apprentis, promenade d'enfants, accompagnateurs de personnes handicapés, le billet d'aller-retour de congé annuel, la carte enfant-famille) ont, eux, été établis par décision ministérielle ou par courrier du ministre des transports à la SNCF.



Encart 2: La tarification sociale nationale

4 CHEVAL Marie, SELIGMANN, Bernard. *Rapport sur les tarifs sociaux décidés et compensés par l'État*, Rapport au ministre de l'Économie, des Finances et de l'Industrie et au ministre de l'Équipement des Transports et du Logement, Avril 2001.

Le travail actuel vise, dans cette dynamique d'évolution réglementaire, à constituer un « état 0 » de ces tarifications avant application de la loi de réforme, lequel permettra d'apprécier, le cas échéant, dans quelques années les apports de cette loi sur l'évolution des tarifications.

Il s'agit donc de recenser au travers d'une grille la plus fixe possible d'une région à l'autre la diversité des titres proposés par les régions.

Plusieurs questionnements ont guidé ce travail et ont conditionné sa forme.

Tout d'abord, « état 0 » ne signifie en aucun cas « point de départ ». Il serait réducteur de considérer qu'entre la décentralisation des compétences du transport ferroviaire en 2002 et la loi de réforme d'août 2014, les régions ne se sont pas emparées de l'outil tarification dans la mise en œuvre de leurs politiques de transport. On a vu que, dans le cadre du transfert de compétence, les régions disposaient déjà de la capacité de fixer leurs propres tarifs dans le respect du système tarifaire national et des tarifs sociaux nationaux. Dès lors, il est intéressant d'analyser comment les régions ont utilisé cette compétence entre 2002 et 2014.

Les tarifications actuellement mises en œuvre par les régions sont-elles proches les unes des autres ou, au contraire, présentent-elles des spécificités ?

Les gammes tarifaires régionales qui ont été étudiées n'ont pas encore intégré les apports de la loi de réforme. Ces gammes prennent donc en compte à la fois le barème kilométrique national et les tarifs sociaux nationaux. A travers les 19 régions étudiées, il nous est donc possible d'analyser **quelle perception ont les régions de ce « socle » national.**

Ces enseignements pourront notamment permettre d'anticiper l'impact de la loi de réforme ferroviaire notamment au regard du choix fait de maintenir l'application des tarifs sociaux en libérant les régions du barème kilométrique.

La tarification sociale peut en effet jouer un rôle plus ou moins fort dans la détermination des gammes tarifaires. Dans le cas des régions, deux titres sont susceptibles d'être particulièrement « normateurs » des gammes tarifaires :

- l'abonnement salarié : cet abonnement est destiné aux salariés affiliés à la Sécurité sociale ou à des régimes spéciaux d'assurances sociales et aux apprentis rémunérés des professions manuelles. Il s'applique aux trajets entre le lieu de résidence et le lieu de travail **dans la mesure où ceux-ci sont d'une distance inférieure ou égale à 75 km ;**
- l'abonnement, élèves, étudiant, apprentis (AEEA) : cet abonnement est à destination des élèves de moins de 21 ans, des étudiants de moins de 26 ans et des apprentis de moins de 23 ans pour un trajet domicile/étude. A la différence de l'abonnement salarié, il n'est pas soumis à des conditions de distances.

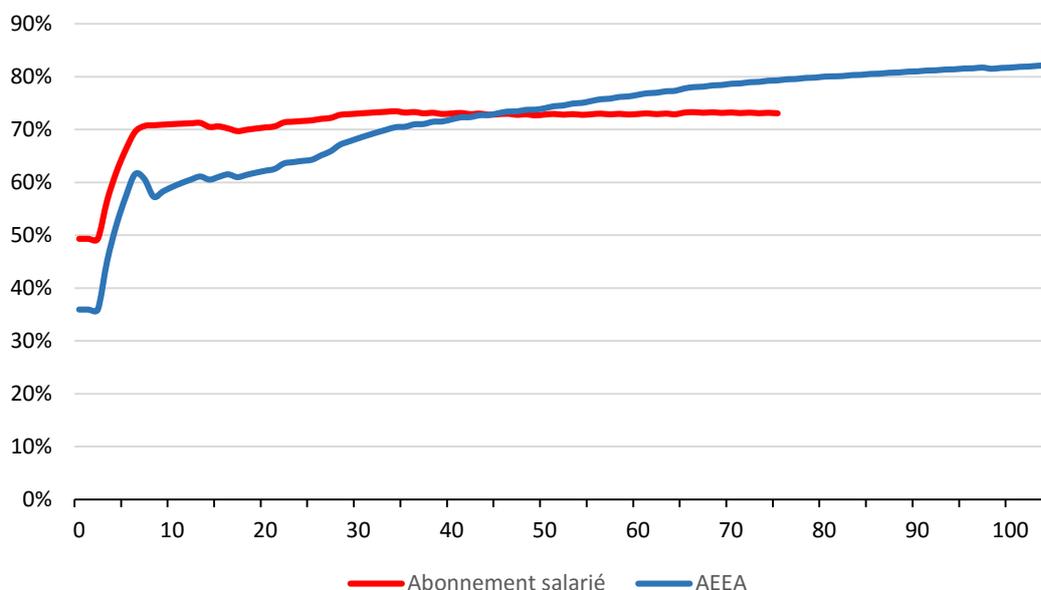
Ces deux abonnements constituent en effet une part importante des usagers du TER et une part encore plus importante des kilométrages parcourus⁵. Les tarifs de ces abonnements vont donc être utilisés par une grande partie des régions comme un étalon sur la base duquel sont déclinés l'ensemble des autres tarifs. Cette

⁵ L'abonnement salarié représente par exemple environ 39% du trafic en 2014 dans le cas de la région Pays de la Loire.

déclinaison doit cependant maintenir une cohérence entre service offert et prix payé, ce qui nécessite de prendre en considération deux caractéristiques de ces abonnements :

- d'une part, l'abonnement salarié est limité en distance. Cela suppose donc, qu'en l'absence de mesures compensatoires mises en œuvre par les régions, un salarié ayant une origine/destination de 75km bénéficiera d'un taux de réduction de 73%⁶ quand un salarié effectuant une origine/destination de 76km n'aura droit à aucune réduction ;
- d'autre part, l'AEEA, tel qu'il est défini par la loi, offre un taux de réduction plus faible que l'abonnement salarié sur la plage 0-44km. Cela suppose donc, qu'en l'absence de mesures compensatoires mises en œuvre par les régions, un étudiant aura à payer plus dans l'absolu qu'un salarié lequel, outre sa rémunération, bénéficie d'un remboursement de 50% de son abonnement transport par son employeur.

Taux de réduction accordé par les abonnements sociaux nationaux par rapport à 37,3 trajets par mois



Il est donc intéressant de voir comment les régions parviennent, tout en appliquant la réglementation (c'est-à-dire en proposant ces abonnements), à résoudre ou atténuer ces caractéristiques et plus largement à proposer une tarification cohérente qui intègre ces contraintes.

Plus largement, la tarification sociale nationale est une tarification au statut qui ne cible que marginalement les populations défavorisées lesquelles doivent constituer la clientèle des tarifications sociales⁷ (sans emploi, ménages en dessous d'un certain revenu...). Le panorama veillera donc à recenser les tarifications « sociales » qui seraient développées par les régions en parallèle de la tarification nationale.

⁶ Taux de réduction calculé sur la base de 37,3 trajets en TER par mois (voir plus loin pour plus de détails sur le calcul de ce chiffre).

⁷ Article 123 de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au Renouvellement Urbains codifié à l'article L1113-1 du Code des transports.

2. Méthodologie des études de cas régionales

2.1 Des données difficilement accessibles

Les tarifications appliquées sur les réseaux TER sont difficilement accessibles dans leur ensemble. Les sites TER développés par SNCF Mobilités pour chaque région⁸ renseignent en effet de manière générale sur l'existence de titres et sur leurs conditions d'utilisation (onglet « Découvrir nos offres ») mais renvoient dès qu'il s'agit de calcul de prix à un onglet spécifique (onglet « Calculer un prix ») lequel nécessite de renseigner une gare de départ et une gare d'arrivée.

A l'inverse de l'usager des transports urbains qui dispose le plus souvent de fascicules présentant de manière exhaustive les différents titres ainsi que leurs tarifs (ou les principes de calcul de ces tarifs), l'usager des transports régionaux n'a qu'une vision parcellaire de la gamme tarifaire, limitée le plus souvent au titre qu'il utilise sur l'Origine/Destination qu'il effectue.

En outre, les documents recensant les tarifications régionales sont rares. La seule tentative de ce travail dont nous avons connaissance est l'annuaire sur la tarification régionale réalisé par le GART⁹ en 2007.

Cet annuaire liste les titres mis en place dans chaque région à cette date et met ainsi en évidence la grande diversité de titres développés par les régions entre 2002 et 2007. Il ne fournit cependant pas d'informations sur les tarifs de ces titres ni sur la structuration des gammes tarifaires. Par ailleurs, sa relative ancienneté – 2007 – ne nous permet pas de l'utiliser comme base de travail dans l'élaboration de ce panorama.

Dès lors, l'accès à la donnée constitue le principal obstacle à la réalisation de ce travail. Deux options sont envisageables pour obtenir des informations sur les tarifications régionales :

- obtenir auprès des régions les conventions d'exploitation conclues avec SNCF Mobilités ;
- analyser directement les informations mises à disposition de l'usager.

L'obtention des conventions d'exploitation permet de connaître avec exactitude les tarifs pratiqués dans chaque région mais également les accords tarifaires entre les régions et SNCF Mobilités qui rendent possibles ces différents tarifs. Leur obtention est cependant mal aisée dans la mesure où les informations contenues dans les conventions sont souvent considérées comme sensibles par les régions, lesquelles encadrent fermement leur diffusion.

Par ailleurs, la convention renseigne de manière théorique sur les gammes tarifaires proposées aux usagers. Le fait qu'un titre existe dans la convention ne signifie pas nécessairement qu'il soit mis en avant dans la pratique – voir même, comme nous le verrons dans la partie Analyse, qu'il soit disponible.

A l'inverse, la « reconstruction » des gammes tarifaires par agrégation des données mises à disposition sur les différents sites internet permet de voir les gammes tarifaires « au concret », c'est-à-dire au travers des yeux des usagers. Cette méthode ne nécessite pas de droit particulier quant à l'accès aux données. Elle ne

⁸ Sites dont l'adresse est de la forme : [http://www.ter.sncf.com/\[nom de la région\]](http://www.ter.sncf.com/[nom de la région]).

⁹ GART, *Annuaire de la tarification des transports publics régionaux*, 2007, 47 pages. Disponible sur <http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/document.xsp?id=Temis-0061599>

permet en revanche pas d’apprécier les mécanismes financiers qui sous-tendent ces tarifications.

Le panorama a été réalisé au moyen de la seconde méthode, c'est-à-dire en se basant sur les données tarifaires que tout usager peut obtenir.

2.2 Structuration des fiches régionales et titres pris en compte dans l’analyse

Les informations nécessaires à la réalisation de ce panorama ont dans un premier temps été collectées sur les sites TER de chaque région mis en place par SNCF Mobilités. Sur ces sites, chaque offre tarifaire régionale est détaillée. L’usager peut obtenir des informations sur les titres disponibles ainsi que sur le tarif de ces titres pour un trajet précis. Une première analyse nous a permis de vérifier que la plupart des tarifications TER relevaient de systèmes tarifaires kilométriques. Ces tarifications ne peuvent donc être connues dans le détail qu’en les testant sur des Origines/Destinations différentes.

La méthode suivante a donc été mise en œuvre sur chacune des régions étudiées :

- recensement des différents types de titres proposés par la région à partir des informations disponibles sur les sites Internet TER SNCF et, le cas échéant, de la région. Si nécessaire, ces informations ont été complétées à l’aide d’échanges directs avec les services tarification des régions ;
- constitution d’une liste d’Origines/Destinations régionales permettant de balayer, de la façon la plus fine possible, l’ensemble des distances pouvant être parcourues par l’usager au sein de la région étudiées. Dans la majeure partie des cas, des matrices d’Origines/Destinations d’une précision de 1 km ont pu être constituées ;
- test de ces matrices pour les différentes tarifications kilométriques proposées par la région afin d’obtenir les variations des tarifs en fonction de la distance les plus précises possibles et ainsi repérer les caractéristiques de ces courbes (variations de pentes, sauts...)

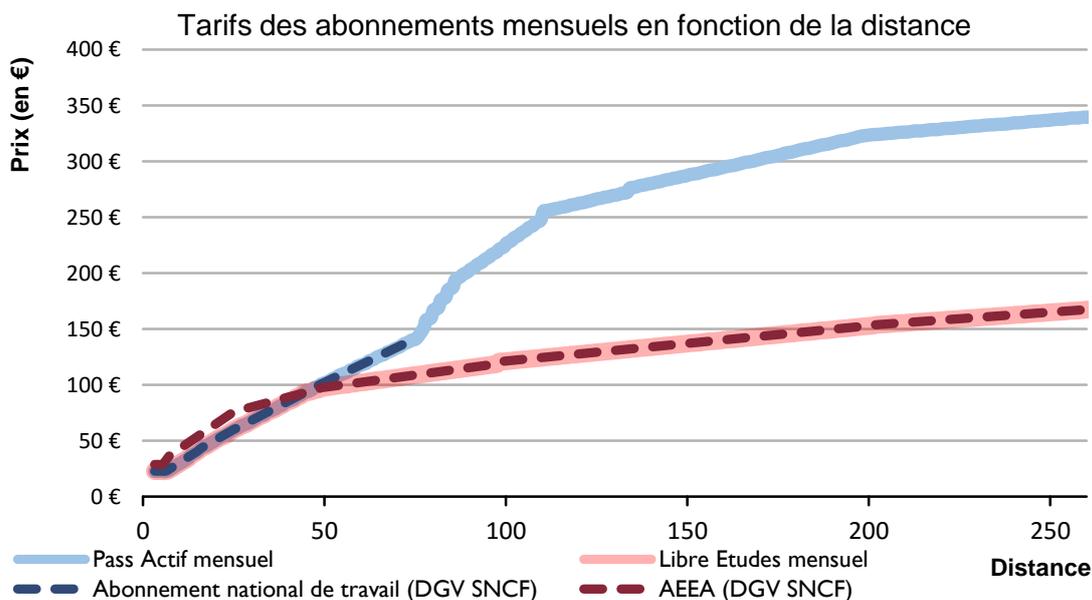


Figure 2: Exemple de graphique obtenu (ici dans le cas de la région Champagne-Ardenne)

- élaboration d'une fiche régionale présentant les différents types de titres et les tarifs associés. Afin de faciliter le travail de synthèse, les fiches régionales ont été construites sur un modèle commun :

1. Les titres unitaires
 - 1.1. Le tarif normal
 - 1.2. Les titres unitaires régionaux (dont titres unitaires sociaux)
2. Les abonnements
 - 2.1. Les abonnements sans conditions d'accès
 - 2.2. Les abonnements salariés
 - 2.3. Les abonnements élèves, étudiants et apprentis
 - 2.4. Les abonnements solidaires
3. Dispositions spécifiques

Suite à une première analyse des différentes gammes tarifaires régionales, il a été choisi de concentrer ce panorama sur les titres d'usage « courant », pour lesquels il est envisageable de rechercher des équivalents d'une région à l'autre. Pour ne pas surcharger l'analyse, les titres ayant des vocations trop spécifiques ont donc été écartés :

- les titres mis en place dans le cadre d'un évènement ponctuel (festival, concert, exposition, évènement sportif...)
- les titres à vocation touristique (titres combinés avec le billet d'entrée d'un site touristique, titres valables uniquement sur des lignes touristiques comme le train jaune dans l'ex-région Languedoc-Roussillon...)

Par ailleurs, nous avons été amenés à exclure de notre analyse un certain nombre de titres relevant de la politique commerciale de SNCF Mobilités et ne dépendant pas, à proprement parler, d'un choix des autorités organisatrices. Ont ainsi été retirés de l'analyse :

- les titres obtenus grâce à une carte de réduction commerciale de SNCF Mobilités (Carte Jeunes, Carte Week-end, Carte Senior +...);
- les titres proposés aux groupes par SNCF Mobilités.

Cette segmentation titres régionaux/titres commerciaux n'a bien sûr de sens que dans le cadre de cette analyse. Dans la réalité, les frontières sont ténues et les usagers des réseaux TER peuvent se tourner vers la tarification commerciale de SNCF Mobilités plutôt que vers les titres mis en œuvre par les régions lorsque ces derniers sont plus avantageux ou simplement mieux connus.

Plus largement, il n'a pas été pris en compte les titres obtenus grâce à une carte de réduction régionale¹⁰ dans la mesure où l'application de ces cartes de réduction varie souvent en fonction des caractéristiques du déplacement¹¹.

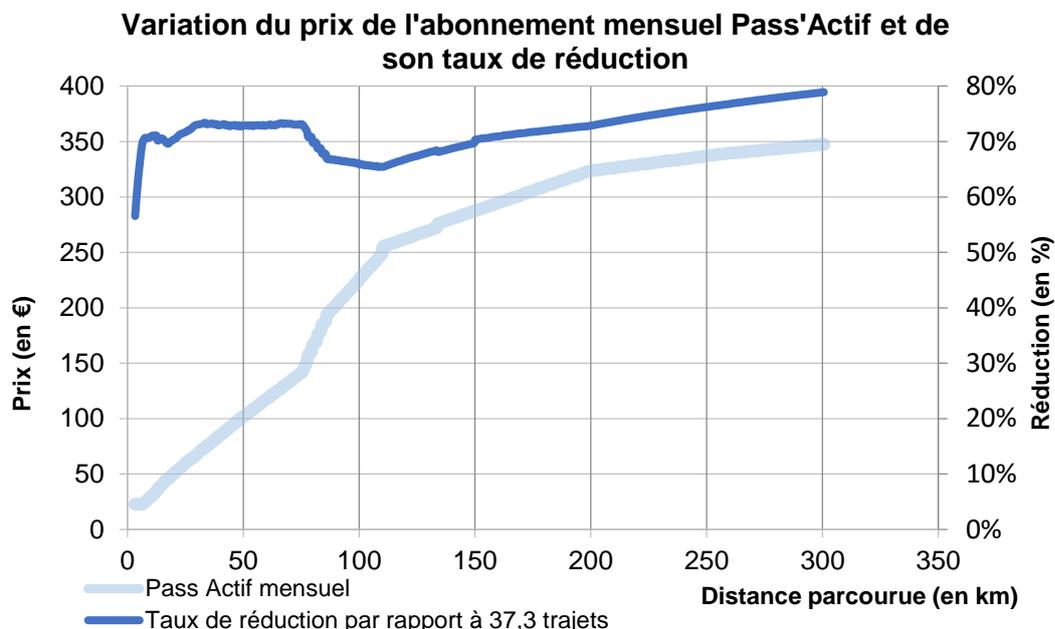
Enfin, les titres internationaux mis en place par les régions dans le cadre de déplacements transfrontaliers et une partie des titres intermodaux n'ont pas été pris en compte. La prise en compte des titres transfrontaliers aurait en effet nécessité, pour conduire les tests, de mettre au point des matrices transrégionales ce qui aurait considérablement rallongé les temps de calculs. Dans le cas de la tarification intermodale, ces offres ont été prises en compte autant que possible. Il est cependant difficile d'effectuer des calculs à partir de tarifications combinées dans la

¹⁰ Par exemple, la Carte « Illico Liberté » proposée par la région Rhône-Alpes.

¹¹ Dans le cas de la carte « Illico Liberté », la réduction appliquée est de 25 % en semaine et de 50 % les week-ends et jours fériés.

mesure où les possibilités sont souvent très grandes, sinon infinies. C'est la possibilité d'effectuer des calculs généraux de tarifs qui a conditionné leur prise en compte dans l'analyse.

Pour les différents titres, le panorama s'intéressera aux taux de réduction consentis (par la région ou par l'Etat dans le cas des tarifs sociaux nationaux). Afin que ces taux de réduction restent comparables d'une fiche à l'autre, ils seront systématiquement calculés par rapport au plein tarif appliqué par SNCF Mobilités.



Dans le cas des abonnements mensuels, les réductions seront calculées par rapport au prix payé par un usager qui effectuerait 37,3 fois le même déplacement pendant le mois.

Calcul du taux de réduction des abonnements mensuels

La réduction consentie à un abonné mensuel doit être calculée par rapport au prix payé par un usager qui effectuerait le même nombre de déplacements au plein tarif. Ce nombre est difficile à estimer de manière générale, on peut cependant formuler une estimation dans le cas d'un salarié qui utilise son abonnement pour se rendre tous les matins à son travail et pour en revenir le soir¹².

Dans ce cas, le nombre de trajets est calculé à partir du nombre de jours par an (365 jours). On sait que, sur une semaine de 7 jours, seulement 5 jours sont travaillés. On multiplie alors le nombre de jours par an par 5/7, nombre auquel on soustrait le nombre moyen annuel de jours de congés (37 jours/an¹³). On obtient alors le nombre de jours travaillés par an (nombre de jours « ouverts »). On divise ce nombre par 12 afin d'obtenir le nombre de jours travaillés par mois et on le multiplie par 2 (nombre de trajets domicile-travail par jour).

Au final, on estime qu'un salarié effectue en moyenne 37,3 trajets domicile-travail par mois. Ce chiffre sera utilisé comme indicateur de référence pour l'ensemble des abonnements mensuels (salariés, étudiants, tout public...).

Encart 3: Mode de calcul du nombre mensuel de déplacements domicile/travail d'un salarié

¹² Cette approximation ne prend compte ni les absences du salarié (congé maladie, garde d'enfant malade...), ni l'utilisation de différents modes de transport dans les déplacements domicile/travail. Le nombre de 37,3 utilisé dans le document tendrait donc à être plutôt surestimé.

¹³ Insee, enquête Emploi en continu sur l'année 2010.

2.3 Périmètre du panorama

Dans le cadre de ce panorama, il a été choisi d'analyser les différents tarifs uniquement dans le cas de déplacements réalisés **en seconde classe**. En effet, le calcul du prix d'un titre de première classe par rapport au prix d'un titre de seconde classe se fait souvent par application d'un coefficient multiplicateur de 1,5, ce qui apporte en soit assez peu d'informations. Par ailleurs, dans de nombreuses régions, il n'est possible d'effectuer des déplacements qu'en seconde classe.

Ont fait l'objet d'une analyse **l'ensemble des régions qui disposent d'un réseau TER**, c'est-à-dire l'ensemble des régions de France métropolitaine à l'exception de la Corse et de l'Île-de-France. Il n'a pas été réalisé de fiches pour ces deux régions car les services de transports régionaux proposés sont soumis à une réglementation spécifique :

- les services de transports en Corse sont effectués sur un réseau isolé du réseau ferré national et ne sont pas exploités par SNCF Mobilités ;
- en Île-de-France, l'autorité organisatrice des transports est le STIF¹⁴ lequel dispose de compétences spécifiques. Le réseau ferroviaire francilien, le « Transilien », n'est d'ailleurs pas totalement comparable au réseau TER des autres régions dans la mesure où son niveau d'imbrication avec le réseau urbain est particulièrement fort.

L'échelle utilisée pour l'étude est celle des régions avant la réforme territoriale puisque les réseaux TER n'ont fusionné que partiellement, les tarifications régionales étant encore définies, à la date de l'étude, sur le périmètre des « anciennes » régions.

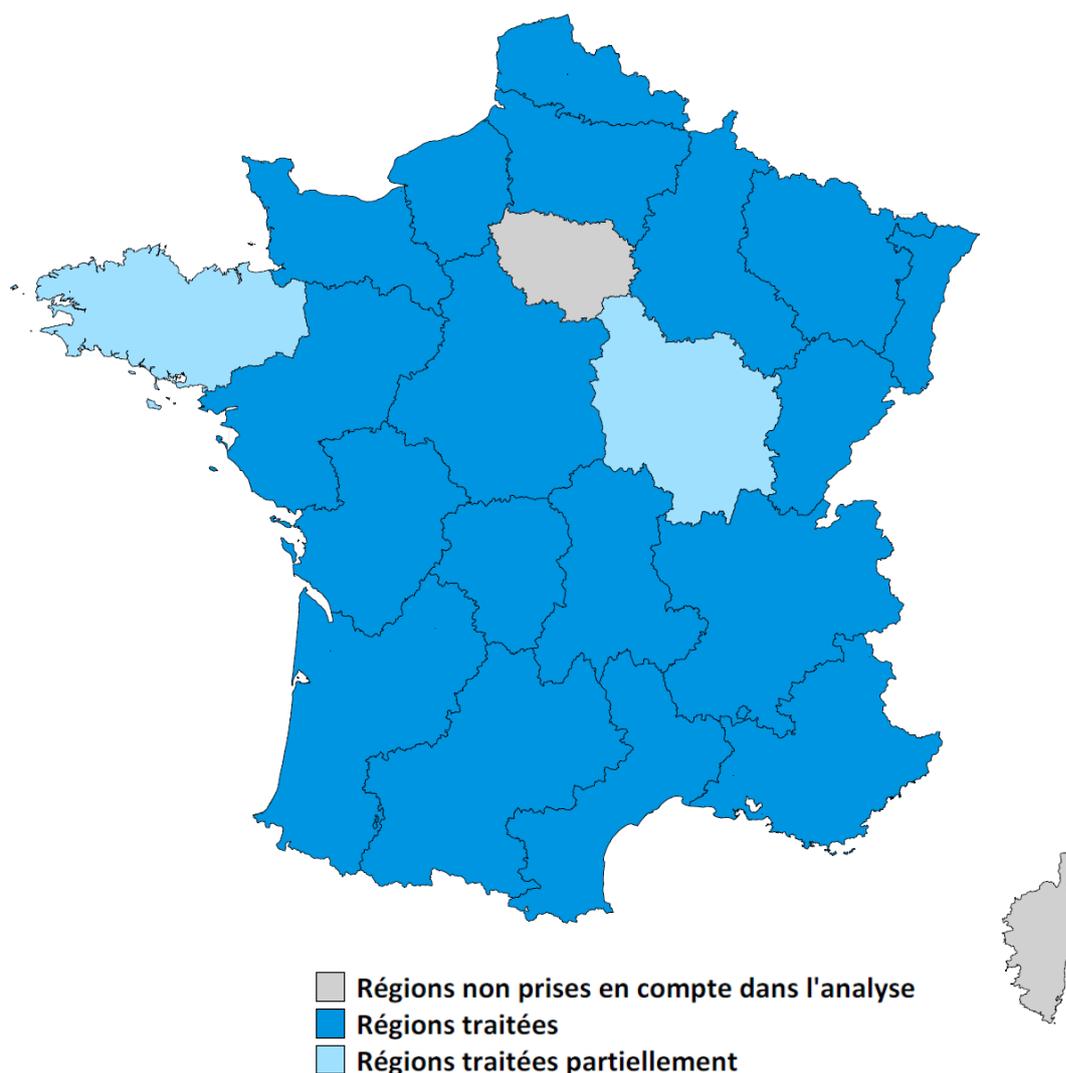
Nous avons obtenu des informations sur les conditions d'utilisations des titres proposés par l'ensemble des régions étudiées. En revanche, il n'a pas été possible d'obtenir d'informations sur la variation des tarifs pour les régions Bourgogne et Bretagne. Les sites internet TER SNCF de ces deux régions sont en effet différents de ceux des autres régions, ce qui n'a pas permis d'automatiser la collecte de données. Nous avons cependant pu obtenir des informations sur l'évolution des tarifs en Bretagne suite à un entretien avec les services techniques de la région.

Les régions étudiées dans le cadre de ce panorama sont donc :

- | | |
|--------------------------------|------------------------------|
| - l'Alsace | - le Languedoc-Roussillon |
| - l'Aquitaine | - le Limousin |
| - l'Auvergne | - la Lorraine |
| - la Basse-Normandie | - le Midi-Pyrénées |
| - la Bourgogne (partiellement) | - le Nord-Pas de Calais |
| - la Bretagne (partiellement) | - Provence-Alpes-Côte d'Azur |
| - le Centre | - Pays de la Loire |
| - la Champagne-Ardenne | - Poitou-Charentes |
| - la Franche-Comté | - Rhône-Alpes |
| - la Haute-Normandie | |

¹⁴ Syndicat des Transports d'Île-de-France

Figure 3: Carte des régions prises en compte dans l'analyse



Précision de lecture

La suite du document est constituée de l'analyse réalisée à partir des différentes fiches régionales. Cette analyse a été rédigée pour pouvoir être lue sans prendre connaissance, au préalable, de l'ensemble des fiches. Ces dernières sont cependant présentées en annexe de ce rapport. Le lecteur désirant de plus amples informations sur la tarification TER d'une région ou sur un titre spécifique évoqué dans cette analyse pourra donc s'y reporter.

3. Analyse des études de cas

L'étude vise à analyser comment les différentes régions se sont emparées de l'outil tarification avant mise en œuvre du décret consacrant leur liberté tarifaire¹⁵. Il s'agit de mettre en évidence l'appropriation par les régions de cet outil tarification au travers de leurs titres unitaires et de leurs abonnements. Ce travail permet en outre d'analyser, en creux, la perception qu'ont aujourd'hui les régions de la tarification sociale nationale.

Cette étude s'inscrit dans un contexte de réforme territoriale (Loi NOTRe d'août 2015) amenant à l'évolution du périmètre géographique de la majorité des régions françaises. Avec cette réforme, les tarifs des titres de transports ferroviaires devraient s'uniformiser sur l'ensemble du périmètre des nouvelles régions. Dans cette étude, nous n'étudierons pas comment peuvent être uniformisés les tarifs. Cependant, en mettant en parallèle les tarifications des différentes « anciennes » régions, nous constaterons les différences ou les convergences qui existent entre les gammes tarifaires des régions amenées à fusionner. A ce titre, on notera que certaines régions comme la « Nouvelle Aquitaine¹⁶ » proposent déjà un titre valable sur l'intégralité de leur périmètre.

Cette synthèse s'appuie sur les éléments qui ont été répertoriés lors de la réalisation des différentes fiches régionales.

Suite à la rédaction de ces fiches, il convient désormais de répondre aux questions posées en introduction :

- Comment les régions se sont-elles emparées de l'outil de tarification ?
- Comment les régions se sont-elles approprié les tarifs sociaux nationaux ?
- En quoi ces politiques tarifaires « régionales » peuvent-elles nous renseigner sur la perception qu'ont les régions de la tarification sociale nationale ?

Cette synthèse se veut donc moins être une mise « bout-à-bout » des différentes fiches régionales qu'une première analyse sur une série de points permettant d'éclairer ces questionnements. Elle vise, à la fois, à mettre en évidence les comportements généraux rencontrés dans l'ensemble (ou au moins une majorité) des régions et à souligner les éléments spécifiques à quelques régions qui témoignent de leur appropriation personnelle de l'outil tarification.

Dans cette synthèse, nous montrerons :

- quels sont les produits proposés par les régions (titres et abonnements) notamment en matière de tarification sociale ;
- quelles sont les stratégies tarifaires mises en place par les régions pour leurs abonnements régionaux ;
- quelles sont les innovations tarifaires proposées par les régions (tarification à la section, abonnement forfaitaire...).

¹⁵ Décret n° 2016-327 du 17 mars 2016 relatif à l'organisation du transport ferroviaire de voyageurs et portant diverses dispositions relatives à la gestion financière et comptable de SNCF Mobilités

¹⁶ Région Aquitaine-Limousin-Poitou-Charentes

3.1 L'application du barème kilométrique national et les titres unitaires régionaux

Depuis la décentralisation des services de transport ferroviaire régionaux en 2002, les régions, en tant qu'autorité organisatrice des transports ferroviaires disposent de la compétence tarification.

Avant la loi portant réforme ferroviaire, les régions devaient respecter les principes tarifaires nationaux : elles devaient donc proposer le tarif dit « normal » dans leurs gammes tarifaires ou proposer des tarifs inférieurs à ce dernier.

L'objectif de cette partie est d'analyser la mise en place de ce tarif « normal » (qui correspond dans les faits au plein tarif) et de présenter des tarifications régionales recensées et qui ne sont pas basées sur ce barème kilométrique.

3.1.1 Le tarif « normal »

Nous avons pu vérifier que toutes les régions étudiées proposent le « tarif normal » dans leurs gammes tarifaires¹⁷.

Ce « tarif normal » permet en effet de déterminer les taux de réduction liés à une offre commerciale ou des tarifs sociaux nationaux. Il permet ainsi de déterminer le prix du titre commercial « Découverte 12-25 » ou encore le tarif obtenu grâce à une carte « Familles Nombreuses ».

Le « tarif normal » est également toujours proposé car il permet de déterminer le prix d'un billet comprenant des correspondances entre les services ferroviaires nationaux dit « Grandes Lignes » et les services ferroviaires régionaux. Ce tarif est proposé à l'achat par les agences de voyages qui vendent des billets de trains tel que « Voyages-SNCF » ou encore « Captain Train » alors que ces agences ne proposent pas l'achat de titres régionaux.

La présence du « tarif normal » dans la gamme tarifaire des régions leur permet de respecter les principes tarifaires nationaux tels que cela leur était imposé par l'article L.2121-3 du code des transports dans sa version avant réforme.

Ce tarif normal constitue le prix de référence à partir duquel les régions calculent le niveau de réduction appliquée à certains de leurs tarifs. On constate en effet que toutes les régions étudiées ont mis en place des titres unitaires régionaux spécifiques. Ces titres proposent dans la majorité des cas (sauf dans certains cas pour des tarifications à la section) un tarif plus avantageux que le « tarif normal ».

3.1.2 Rendre le train attractif : les titres régionaux

La décentralisation des services de transport TER a permis de faire émerger des gammes tarifaires « innovantes » dans le secteur des transports ferroviaire. Certaines gammes tarifaires régionales ne sont pas calquées sur le barème kilométrique utilisé lors du calcul des tarifs dit « normaux ».

Nous évoquerons dans un premier temps les différents types de tarifications mis en place par les régions et nous nous intéresserons, dans un second temps, à la population ciblée par ces titres unitaires.

¹⁷ Rappelons que notre échantillon ne contient ni l'Île-de-France ni la Corse. Il repose sur une analyse plus sommaire dans le cas des régions Bretagne et Bourgogne.

3.1.2.1 Des systèmes de calcul des différents tarifs du système tarifaire national

Les régions se sont inspirées de systèmes de tarification mis en place dans les réseaux de transport urbain et interurbains tels que la tarification plate, la tarification zonale ou encore la tarification à la section. On retrouve en effet ces différents systèmes de tarification dans certaines des régions étudiées :

- **La tarification plate :**

La tarification plate consiste à proposer un tarif unique sur l'ensemble des lignes ou du périmètre sur lequel il est disponible. Le prix acquitté par l'utilisateur ne dépend dès lors plus du kilométrage qu'il effectue. On retrouve cette tarification en région Languedoc-Roussillon avec l'offre « train à 1 € », en Franche-Comté avec l'offre « bons plans TERrible » et également avec l'ensemble des titres proposés à la journée ou pour deux jours.

le « Train à 1€ » de la région Languedoc-Roussillon

La région Languedoc-Roussillon propose un tarif « TER à 1 € ». Cette offre est valable pour tout déplacement dans les trains TER dans les limites de cette région (ainsi que vers les gares d'Avignon et de Tarascon), à l'exception du Train Jaune (train touristique). Cette offre est proposée à un tarif unique : 1€.

Ces titres sont vendus :

- pour les titres contingentés : exclusivement sur le site mis en place par la région Languedoc-Roussillon « Train à 1 € ». Ils sont disponibles en quantité limitée et ne sont pas échangeables ni remboursables.
- pour les titres non-contingentés : le titre à 1 € est disponible aux distributeurs automatiques régionaux ou, en l'absence de distributeurs, en guichet ou auprès des contrôleurs. Cela est valable pour les lignes :
 - Perpignan – Villefranche Vernet-les-Bains ;
 - Carcassonne – Limoux – Quillan ;
 - Béziers – Ceilhes Roquerodonde ;
 - Marvejols – Mende – La Bastide St Laurent ;
 - Nîmes – Le Grau du Roi.

Encart 4: l'offre TER à 1€ en région Languedoc-Roussillon

- **La tarification zonale :**

La tarification zonale consiste à faire varier le prix du titre en fonction du nombre de zones traversées, ces zones étant construites sur un principe géographique. On retrouve ce type de tarifications notamment en région Poitou-Charentes, dans le cadre du titre « TER + Bus La Rochelle – Rochefort » et en région Pays de la Loire, avec le titre « Métrocéane » valable sur le département de Loire-Atlantique.

Deux exemples de tarifications zonales

• Le titre Métrocéane

L'abonnement « Métrocéane » est un **abonnement multimodal zonal** qui a été mis en place par la région Pays de la Loire, le conseil départemental de Loire-Atlantique, Nantes Métropole et la communauté d'agglomération de Saint-Nazaire pour toute personne désirant effectuer des déplacements dans le département de la Loire-Atlantique sur les réseaux de transports urbains, départementaux et régionaux.

Le tarif proposé dépend du nombre de zones « Métrocéane » traversées. La carte indique les différentes zones « Métrocéane ». Une zone desservie par un réseau de transport urbain compte double (soit 2 zones au lieu d'une seule).

Nombre de zones	2 zones ¹⁸	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones	7 zones	8 zones et +
Prix	68,00 €	86,70 €	105,40 €	124,10 €	142,80 €	161,50 €	189,60 €

Tableau 2: Prix de l'abonnement mensuel « Métrocéane »

• Le titre « TER + Bus La Rochelle – Rochefort »

La région Poitou-Charentes a mis en place un titre multimodal entre La Rochelle et Rochefort. Ce titre est valable sur la ligne TER entre les gares de La Rochelle Porte Dauphine et Tonnay – Charente et sur les réseaux de transports urbains de La Rochelle et de Rochefort. Les titres proposés sont valables soit pour un trajet, soit pour la journée. Le prix varie en fonction de la zone dans laquelle s'effectue le déplacement :

- Zone La Rochelle : gares de La Rochelle Porte Dauphine, La Rochelle Ville, Aytré-plage, Angoulins sur Mer et Châtelailon
- Zone Rochefort : gares de Rochefort, St Laurent de la Prée/Fouras et Tonnay-Charente.
- Zone La Rochelle et zone Rochefort : Zone La Rochelle + Zone Rochefort

Durée du titre	Zone La Rochelle ou Zone Rochefort	Zone La Rochelle/Rochefort
1 trajet	3,60 €	7,50 €
Journée	7,20 €	15,00 €

Tableau 3 : Prix des titres TER + BUS La Rochelle – Rochefort

• La tarification à la section :

La tarification à la section amène également à faire varier le prix en fonction de zones. Ces zones ne sont cependant pas définies géographiquement mais en fonction de paliers de distance¹⁹. Les exemples de ce type de tarification observés sont la gamme tarifaire « Métrolor » en région Lorraine (voir Encart 7), le titre « Top Jeunes » en région Limousin (voir Encart 6), les tarifs « Prix-Ronds » de la région Bretagne (voir Encart 5) ou encore le titre « Tikémouv » en région Midi-Pyrénées.

¹⁸ Hors réseaux urbains de Nantes et Saint-Nazaire.

¹⁹ Un palier est un intervalle entre deux distances. Pour une tarification à la section, le tarif est constant sur cet intervalle.

Les « Prix Ronds » de la région Bretagne

La région Bretagne propose une tarification « Prix Ronds » valable pour un aller simple tous les jours sur l'ensemble du réseau TER Bretagne. Le samedi et les jours fériés, la région Bretagne propose en outre une réduction de 50% (un usager effectuant un aller-retour dans la journée aux tarifs prix-ronds ne paye que le prix de l'aller simple).

Cette tarification fonctionne sur un principe de tarification à la section. Pour les titres « tout-public », il existe en tout 4 paliers de distance pour lesquels le prix payé par l'utilisateur est constant.

Distance Parcourue	0 – 29 km	30 – 69 km	70 - 149 km	150 km et +
Prix	5,00 €	10,00 €	18,00 €	28,00 €

Vis-à-vis de la tarification kilométrique appliquée aux tarifs « normaux », ce type de tarification ne permet pas d'appliquer un taux de réduction constant.

On constate que le prix de chaque palier n'a pas été défini sur la base du tarif kilométrique le plus faible au sein du palier. Ainsi, un usager achetant un titre « Prix Rond » pour une origine/destination de 40km paiera en réalité 1,54€ de plus qu'avec un tarif « Normal » (hors offre 50% du Samedi).

Ecart entre le plein tarif et le tarif "Prix-Ronds"

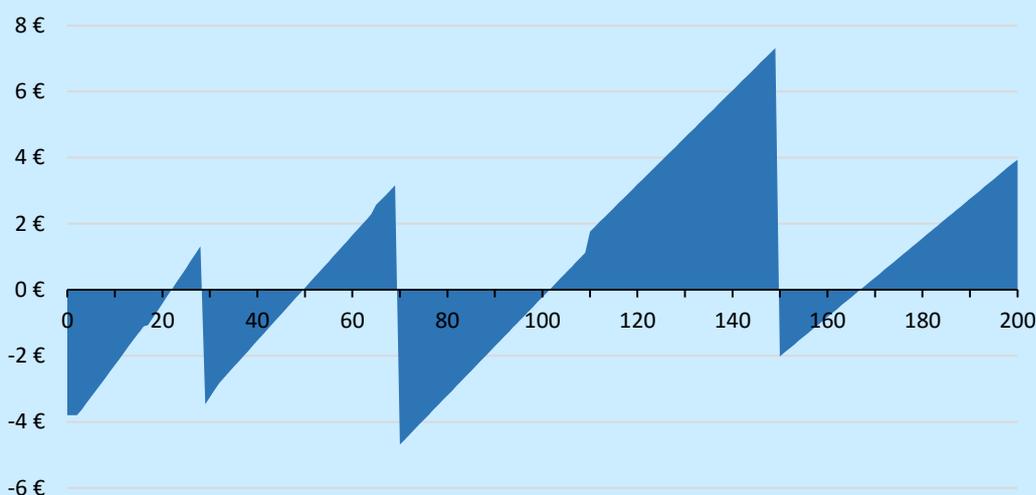


Figure 4: Ecart entre plein tarif et tarif "Prix-Ronds"

Cette tarification, mise en place en avril 2015 (soit avant la mise en application de la loi de réforme ferroviaire suite au décret de mars 2016) peut sembler ne pas être conforme au principe de respect du système tarifaire national. La région Bretagne justifie néanmoins sa décision par la dimension marketing de cette politique tarifaire: il s'agit en fait d'attirer les potentiels usagers jusqu'aux guichets de SNCF Mobilités en leur faisant prendre conscience des prix attractifs proposés. L'utilisateur souhaitant par la suite acquérir un titre peut alors, de son propre chef ou sur les conseils du préposé à la vente de titres, s'orienter vers le tarif normal quand ce dernier reste plus avantageux.

Par ailleurs, le site Internet SNCF TER de la région Bretagne affiche toujours en parallèle les deux tarifs laissant la possibilité à l'utilisateur de retenir le plus avantageux.

Par ailleurs, le principe des « prix-ronds » avait déjà été testé par la région Bretagne pour les usagers de moins de 26 ans. Cette tarification jeune, toujours valable, comprend seulement deux paliers : 8€ pour les trajets de moins de 150km, 15€ au-delà de 150km, offre toujours valable.

Cette offre est mise en place sans compensation tarifaire de la région Bretagne à SNCF Mobilités.

Encart 5: La tarification "Prix-Ronds" de la région Bretagne

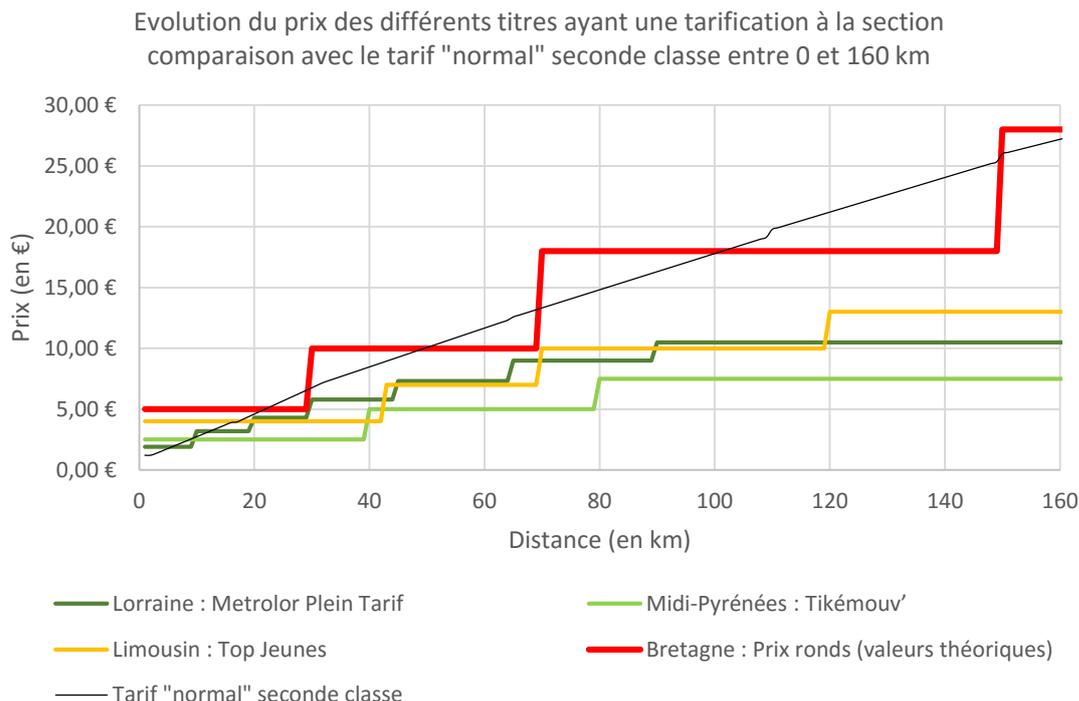


Figure 5: Prix des titres ayant "une tarification à la section" mis en place par les régions

On constate sur le graphique de la Figure 5 que les tarifications à la section mises en place en France sont, à une exception près, plus avantageuses que le tarif « normal ». Une exception existe cependant : « les Prix Ronds » mis en place en région Bretagne (voir Encart 5).

On constate donc que si le barème kilométrique n'a pas empêché l'existence de systèmes tarifaires innovants, ces systèmes restent cependant rares (8 exemples recensés sur toute la France). La tarification des titres unité TER est donc fortement contrainte par le barème kilométrique à la fois :

- sur le principe de tarification (kilométrique versus les autres principes tarifaires) ;
- sur le prix des titres (borné par les valeurs du BKM national) même lorsque des offres plus onéreuses sont mises en place comme dans le cas de la tarification Prix-Ronds en région Bretagne.

Seule la région Bretagne avec son offre « prix ronds » a dérogé à ces deux principes.

Outre ces tarifications innovantes en matière de principe de tarification, il est également intéressant de constater que les régions ont développé des titres à destination de clientèles spécifiques pour rendre le TER plus attractif que certains autres moyens de transport (notamment la voiture particulière).

3.1.2.2 Quelques titres régionaux ciblant une clientèle spécifique sont fréquemment rencontrés lors des études de cas

Les titres régionaux proposés sont principalement des titres tout public. On note cependant l'existence de titres ciblant de manière récurrente des clientèles spécifiques. Ainsi :

- 10 régions proposent dans leur gamme tarifaire **des titres à destination des groupes**. Ces titres visent principalement les petits groupes constitués dans la majorité des cas de moins de 5 personnes.

Région	Nom du titre	Prix / Réduction	Validité
Aquitaine	Tribu	Réduction en fonction du nombre de voyageurs	Billet unitaire pour 2 à 5 personnes valable en région « Nouvelle Aquitaine »
Limousin			
Poitou-Charentes			
Champagne-Ardenne	MousqueTER	Réduction en fonction du nombre de voyageurs	Billet unitaire pour 2 à 4 personnes
Lorraine	Métrolor loisirs	Prix basé sur Métrolor (à partir de 2) : 1 € par pers. Sup	Billet unitaire pour 3 à 5 personnes les week-ends et les vacances scolaires
Pays de la Loire	Tribu	45,00 €	2 jours pour 1 à 5 personnes du 01/04 au 31/09 et pendant les vacances
Picardie	Mini Groupe	50%	Billet unitaire de 5 à 9 personnes
Poitou-Charentes	Pass Loisirs TER Poitou-Charentes	35,00 €	2 jours pour 1 à 5 personnes
Provence-Alpes-Côte d'Azur	Pass Isabelle Famille	35,00 €	1 jour pour 2 adultes, 2 enfants dans le département des Alpes-Maritimes
Rhône-Alpes	Illico Promo Été	40%	Billet unitaire pour 2 à 5 personnes valable du 1/07 au 31/08

Tableau 4: Les titres unitaires proposés aux groupes en France

- 2 régions (Aquitaine et Limousin) proposent également des titres unitaires **pour les jeunes** (voir Encart 6).
- La région Provence-Alpes-Côte d'Azur propose, elle, un titre unitaire **pour les familles constituées de 2 adultes et de deux enfants** : le « Pass Isabelle Famille » (voir Tableau 4). Il s'agit alors de proposer un titre aux familles qui ne bénéficient pas de la remise liée à la possession d'une carte « Familles nombreuses ».

Les régions proposent donc des tarifications ciblant les groupes, les jeunes et les familles. La population ciblée est une population pour laquelle les tarifs des transports publics peuvent constituer un frein à leur usage. Les régions ont donc choisi de leur proposer des offres qui leur sont destinées pour les inciter à utiliser le train comme moyen de transport.

Le tarif « Top Jeunes » en région Limousin

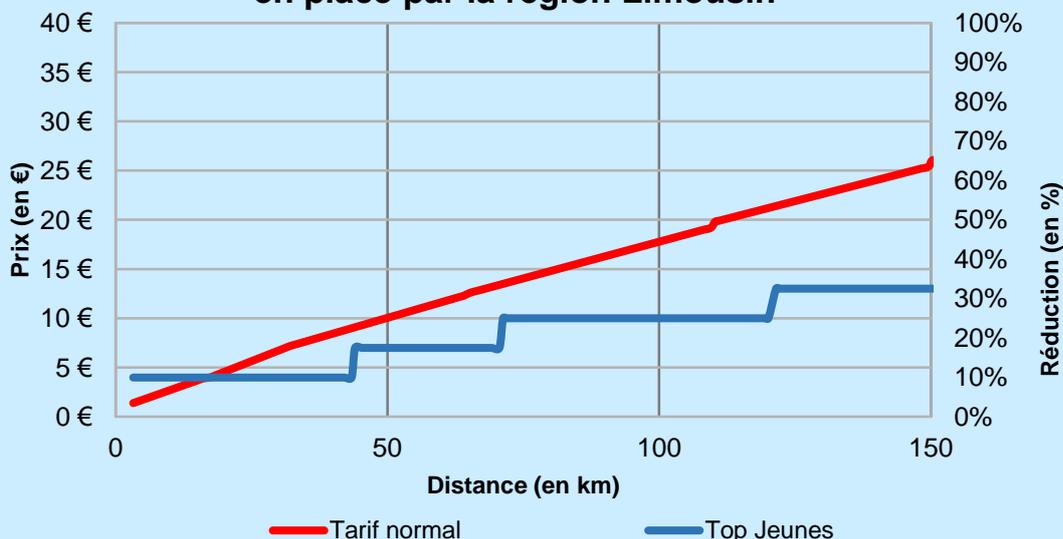
La région Limousin propose un titre unitaire aux jeunes de moins de 26 ans pour se déplacer en région Limousin. Ce titre est valable sur l'ensemble du réseau TER Limousin mais également vers les régions limitrophes.

La tarification appliquée est une tarification à la section. Ainsi, dans le cas d'un trajet effectué en région Limousin (étendu aux gares de Poitiers, Angoulême, Périgueux et Montluçon), les tarifs sont :

Distance parcourue (en km)	0 – 43	44 – 70	71 – 120	121 – 226
Prix	4,00 €	7,00 €	10,00 €	13,00 €

Tableau 5: Prix des titres TOP Jeunes

Prix et taux de réduction des titres unitaires mis en place par la région Limousin



Là encore, on constate qu'il existe des plages où le tarif « TOP Jeunes » est plus cher que le tarif normal (trajets dont la distance parcourue est inférieure à 17 km).

Pour tout trajet vers une région limitrophe, il faut ajouter aux paliers de prix précédent, la moitié du tarif normal correspondant au trajet effectué dans la région limitrophe.

Brive-la-Gaillarde	Ussel	Clermont-Ferrand
Top Jeunes : 19,30 €		
Top Jeunes : 10,00 €	Tarif normal : 18,60 €	

$$\text{Top Jeunes Brive-la-Gaillarde – Clermont-Ferrand} = 10,00 \text{ €} + (18,60 \text{ €} / 2) = 19,30 \text{ €}$$

Encart 6: Le tarif « Top Jeunes » en région Limousin

On constate que le « tarif normal » est toujours proposé dans les gammes tarifaires régionales au côté de tarifs régionaux dont les principes tarifaires ne dépendent pas du barème kilométrique. La présence de titres unitaires régionaux dans les gammes

tarifaires des régions nous montre comment les régions mobilisent leur compétence tarifaire.

Les principaux titres unitaire de la gamme tarifaire Métrolor

La région Lorraine propose une gamme tarifaire « Métrolor » comportant notamment 3 titres unitaires spécifiques : le titre normal, le titre réduit et le titre à destination des groupes.

- **Le titre « Métrolor »**

Ce titre est valable tous les jours sur l'ensemble du réseau TER Lorraine et dans les autocars METROLOR. Sa tarification est une tarification à la section comme le montre le Tableau 6.

Distance parcourue	0 – 10	11 – 20	21 – 30	31 – 45	46 – 65	66 – 90	91 -246
Prix	1,90 €	3,20 €	4,30 €	5,80 €	7,30 €	9,00 €	10,50 €

Tableau 6: Prix du billet « Métrolor »

Vis-à-vis de la tarification kilométrique appliquée aux tarifs « normaux », ce type de tarification ne permet pas de calculer un taux de réduction constant. Par ailleurs, le tarif proposé pour des trajets dont la distance parcourue est inférieure à 6 kilomètres est supérieur au tarif normal.

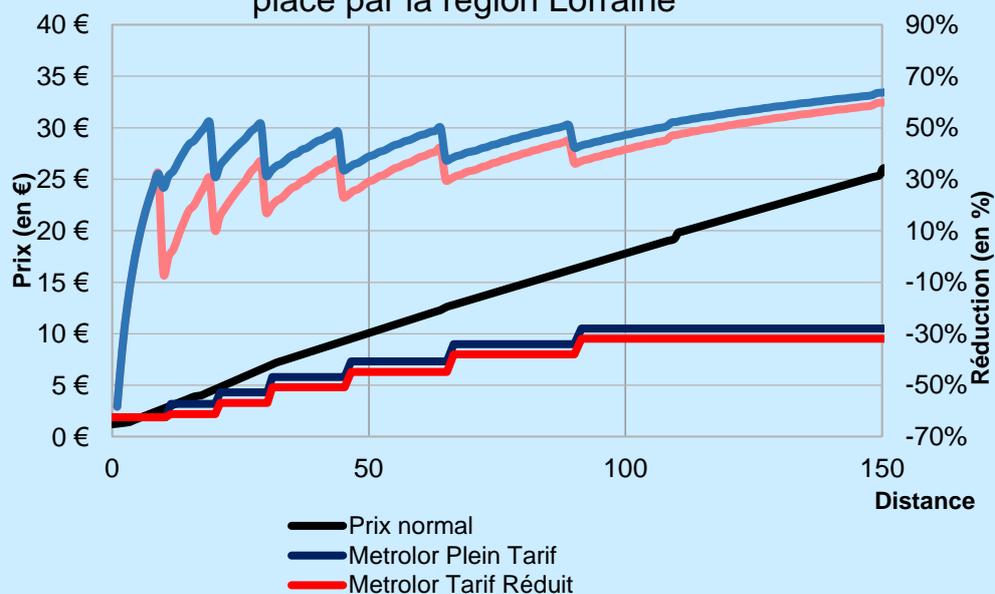
- **Le billet « Métrolor Réduit »**

Ce titre est à destination des moins de 12 ans et aux détenteurs d'une carte de réduction. Il permet d'obtenir une réduction de 1,00€ par rapport au billet « Métrolor » pour des déplacements supérieurs à 10 km.

- **Le billet « Métrolor Loisirs »**

Ce titre est destiné aux groupes de 3 à 5 personnes. Il est valable les week-ends et durant les périodes scolaires. Ce titre est basé sur la tarification du billet « Métrolor » pour deux personnes. À partir de 3 personnes, il faut ajouter un supplément de 1 € par personne supplémentaire.

Prix et taux de réduction des titres unitaires mis en place par la région Lorraine



Encart 7: Présentation de la gamme Métrolor

Dans certaines régions comme par exemple en région Nord-Pas de Calais, il existe peu de titres régionaux (titres accessibles sans carte de réduction hors tarifs sociaux régionaux) mis en place par la région. A l'inverse, certaines régions comme les régions Bretagne (avec sa gamme tarifaire « Prix Ronds ») ou Lorraine (avec sa gamme tarifaire « Métrolor ») ont mis en place des gammes tarifaires régionales qui leurs sont propres et qui contiennent une assez grande diversité de titres régionaux.

3.2 Les abonnements

L'impact de la loi de réforme ferroviaire sur la liberté tarifaire des régions dépend principalement du niveau de contrainte que constitue l'obligation pour les régions de prendre en compte les tarifs sociaux nationaux. Au sein de cette tarification sociale nationale, nous avons vu que les deux abonnements (salariés et AEEA) constituaient les titres les plus représentés au sein des trafics TER.

Ces deux abonnements s'imposent aux régions qui doivent les inclure dans leurs grilles tarifaires ou proposer des offres plus avantageuses à leurs usagers. Il est donc nécessaire de s'interroger sur :

- la présence de ces deux abonnements sociaux nationaux au sein des gammes tarifaires des différentes régions ;
- les tarifications régionales ciblant spécifiquement les salariés ou les étudiants ou pouvant leur convenir et qui constituent, pour l'utilisateur, des adaptations vis-à-vis de la tarification sociale nationale.

Nous allons donc observer, dans un premier temps, si les abonnements sociaux nationaux sont directement proposés aux usagers des différentes régions. Dans un second temps, nous analyserons les offres complémentaires ou de substitution qu'ont pu mettre en place les différentes régions.

Nous verrons notamment comment les régions s'adaptent aux deux limites que nous avons identifiées vis-à-vis de ces abonnements, à savoir :

- la possibilité pour un salarié d'avoir accès à une tarification préférentielle lorsque ses déplacements domicile/travail excèdent 75 km ;
- la nécessité pour un étudiant/apprenti/élève de supporter un coût d'abonnement supérieur à celui d'un salarié lorsque ses déplacements domicile/études sont inférieurs à 44km.

3.2.1 Présence des abonnements sociaux nationaux au sein des gammes tarifaires régionales

Si les régions doivent nécessairement proposer les tarifs sociaux nationaux ou des tarifs plus avantageux, elles disposent cependant de plusieurs possibilités quant à la manière d'appliquer cette tarification sociale nationale.

Dans le cas des deux abonnements, il existe 3 configurations possibles que nous allons présenter succinctement. Le détail de ces configurations en fonction du type d'abonnements sera lui explicité dans les parties suivantes qui portent spécifiquement sur les abonnements « salariés » et sur les abonnements « étudiants ».

- La première possibilité offerte aux régions consiste à **proposer directement l'abonnement social national sans le compléter par une tarification propre à la région**. Nous avons constaté que cette possibilité n'était, dans la pratique, pas utilisée dans le cas des abonnements salariés. En effet,

l'impossibilité pour un salarié de bénéficier de cette tarification au-delà de 75km a amené toutes les régions à mettre en place un abonnement régional adapté aux salariés au-delà de 75 km.

A l'inverse, l'abonnement AEEA est proposé comme unique abonnement « étudiant » par 6 régions²⁰.

- La deuxième possibilité offerte aux régions consiste à **proposer, à la fois, l'abonnement social national et un abonnement régional**. 8 régions étudiées utilisent cette possibilité :
 - 2 régions (Alsace et Limousin) proposent un abonnement salarié régional en complément de l'abonnement salarié national ;
 - 2 régions (Champagne-Ardenne et Provence-Alpes-Côte d'Azur) proposent un abonnement régional adapté aux étudiants/apprentis en complément de l'abonnement AEEA ;
 - 4 régions (Bourgogne, Centre, Picardie et Rhône-Alpes) proposent deux abonnements régionaux destinés aux salariés et aux étudiants en complément des deux abonnements sociaux nationaux.

La présence, à la fois d'un abonnement social et d'un abonnement régional dans la gamme tarifaire des régions peut entraîner des problèmes de lisibilité des tarifs. Nous reviendrons sur ce point dans la partie sur les abonnements « salariés » (voir notamment l'Encart 9 page 39 sur ce sujet).

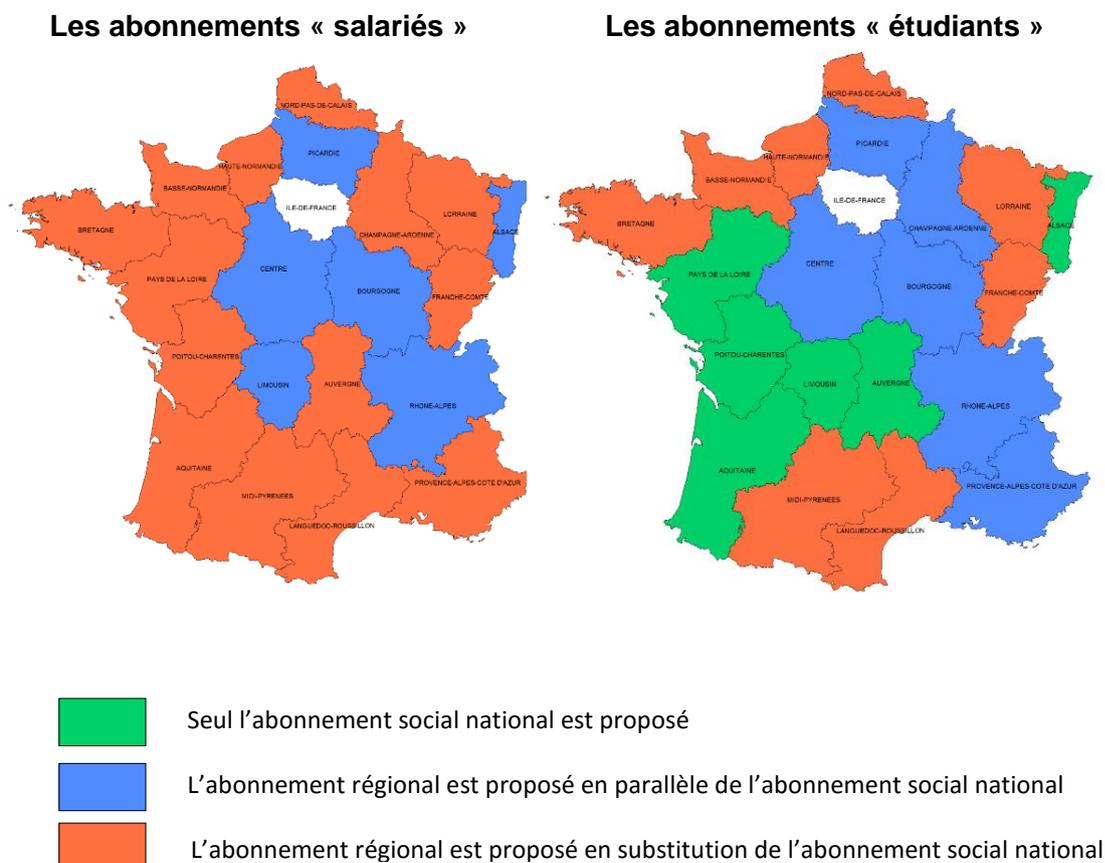
- Enfin, la dernière possibilité consiste, pour les régions, à **proposer uniquement des abonnements régionaux, ces abonnements se substituant, de fait, aux abonnements sociaux nationaux**. L'abonnement social national n'apparaît alors pas dans les possibilités de choix pour usager. Les tarifs de ces abonnements régionaux sont soit directement calqués sur les tarifs des abonnements sociaux nationaux, soit proposés à un tarif plus avantageux que ces derniers. Ainsi :
 - en matière d'offre tarifaire accessible aux salariés : 14 régions²¹ proposent uniquement un abonnement régional à destination des salariés (cet abonnement pouvant dans certains cas être tout public);
 - en matière d'offre tarifaire accessible aux étudiants : 8 régions²² proposent uniquement des abonnements régionaux pour les étudiants (cet abonnement pouvant dans certains cas être accessible aux moins de 26 ans).

²⁰ Les régions Alsace, Aquitaine, Auvergne, Limousin, Pays de la Loire et Poitou-Charentes

²¹ Les régions Aquitaine, Auvergne, Basse-Normandie, Bretagne, Champagne-Ardenne, Franche-Comté, Haute-Normandie, Languedoc-Roussillon, Lorraine, Midi-Pyrénées, Nord-Pas de Calais, Pays de la Loire, Poitou-Charentes et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

²² Les régions Basse-Normandie, Bretagne, Franche-Comté, Haute-Normandie, Languedoc-Roussillon, Lorraine, Midi-Pyrénées et Nord-Pas de Calais.

Figure 6: Cartes des différentes stratégies proposées par les régions pour les abonnements



Dans le cas des deux dernières possibilités (les régions proposent un abonnement régional en complément ou en substitution de l'abonnement social national), ces abonnements régionaux peuvent :

- cibler les mêmes usagers que les tarifs sociaux nationaux : il existe alors un tarif « salarié » régional et/ou un tarif « étudiant » régional ;
- ouvrir ces titres à une partie plus large de la population : certaines régions remplacent ainsi l'abonnement salarié par un abonnement « plus de 26 ans » et l'AEEA par un abonnement « - 26 ans ».

On constate ainsi que 8 régions²³ ont choisi de proposer, dans leur gamme tarifaire, des abonnements tout public. Ces abonnements sont proposés dans 6 régions²⁴ comme unique abonnement à destination des salariés. Dans les deux autres

²³ Les régions Aquitaine, Bourgogne, Languedoc-Roussillon, Limousin, Lorraine, Nord-Pas de Calais, Poitou-Charentes et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

²⁴ Les régions Aquitaine, Bourgogne, Limousin, Lorraine, Nord-Pas de Calais et Provence-Alpes-Côte d'Azur.

régions (Languedoc-Roussillon²⁵ et Poitou-Charentes²⁶), un abonnement salarié est également proposé.

7 régions²⁷ proposent, elles, des abonnements en fonction de l'âge du bénéficiaire (systématiquement moins de 26 ans / plus de 26 ans). Ces régions ne proposent pas d'abonnement régional salarié ni d'abonnement régional pour les étudiants et les apprentis dans leur gamme tarifaire.

Nom de la région	Abonnements sociaux nationaux		Tarification régionale au statut		Tarification régionale en fonction de l'âge		Tarification régionale tout Public
	Salarié	AEEA	Etudiant	Salarié	Moins de 26 ans	Plus de 26 ans	
Alsace	■	■		■			
Aquitaine		■					■
Auvergne		■		■			
Basse-Normandie					■	■	
Bourgogne	■	■			■		■
Bretagne					■	■	
Centre	■	■	■	■			
Champagne-Ardenne		■	■	■			
Franche-Comté					■	■	
Haute-Normandie					■	■	
Languedoc-Roussillon			■	■			■
Limousin	■	■					■
Lorraine			■				■
Midi-Pyrénées					■	■	
Nord-Pas-de-Calais			■				■
Pays de la Loire		■		■			
Picardie	■	■	■	■			
Poitou-Charentes		■		■			■
PACA		■	■				■
Rhône-Alpes ²⁸	■	■			■		■

Tableau 7 : Les différents types d'abonnements disponibles sur les sites Internet TER SNCF des différentes régions

²⁵ L'abonnement IllimiTER Pro, en dépit de son intitulé, est un abonnement tout public forfaitaire de 80€/mois. Il s'ajoute à l'abonnement salarié « Via Pro » conçu sur un principe kilométrique. Ce second abonnement cesse d'être rentable à partir de 37 km.

²⁶ L'abonnement TER Poitou-Charentes mensuel est un abonnement tout public reposant sur une tarification kilométrique basé sur l'abonnement salarié social national. Il est complété par une offre pour les salariés plus avantageuse à partir de 37 km car forfaitaire à 80€.

²⁷ Les régions Basse-Normandie, Bourgogne (uniquement pour les moins de 26 ans), Bretagne, Franche-Comté, Haute-Normandie, Midi-Pyrénées et Rhône-Alpes.

²⁸ Dans le cas de la région Rhône-Alpes, l'abonnement Illico mensuel Jeunes n'est accessible qu'aux 18-26 ans et aux moins de 18 ans étudiants ou apprentis.

Les abonnements « tout public » et « moins de 26 ans / plus de 26 ans » sont principalement destinés aux salariés et aux étudiants. Or ces abonnements, n'étant plus liés au statut du bénéficiaire, ils permettent à d'autres voyageurs réguliers d'y souscrire et donc de disposer d'un tarif plus avantageux que l'achat quotidien d'un billet à l'unité.

Cela permet également aux régions d'éviter de créer de nouveaux abonnements pour certains bénéficiaires (et donc de disposer d'une gamme tarifaire complexe) ou d'établir des longues listes définissant les personnes pouvant bénéficier de cet abonnement.

On constate donc que la visibilité donnée à ces deux abonnements sociaux nationaux varie en fonction des régions. Nous allons à présent présenter plus en détail les stratégies mises en place par les régions pour chacun de ces abonnements.

3.2.2 Les abonnements salariés

Comme nous l'avons dit plus haut, **toutes les régions étudiées ont mis en place des abonnements régionaux adaptés aux salariés en complément de l'abonnement national.** Ces abonnements régionaux visent, *a minima*, à donner droit à un tarif préférentiel aux salariés réalisant des trajets domicile/travail en TER d'une distance supérieure à 75 km. Pour une partie d'entre-elles, ces tarifications régionales sont cependant également valables sur la plage 0/75 km. Nous allons donc dans un premier temps analyser les caractéristiques de ces tarifications régionales sur la plage kilométrique 0/75 km, plage pour laquelle le tarif social constitue un plafond. Nous verrons, dans un second temps, comment ces tarifications sont prolongées par les régions au-delà du seuil de 75 kilomètres.

3.2.2.1 Les abonnements salariés régionaux pour les distances de moins de 75 km

- **Des abonnements salariés « régionaux » massivement calés sur les tarifs sociaux nationaux pour les distances de moins de 75 km**

A l'exception des régions Picardie, Alsace et Centre, toutes les régions étudiées proposent un abonnement régional valable pour des trajets de moins de 75 km.

Il est intéressant de constater que les tarifs de ces abonnements sont, à trois exceptions près, **identiques à ceux de l'abonnement social national.** Les régions ne font finalement que reprendre cet abonnement pour éviter la coexistence de deux abonnements ciblant la même clientèle mais ne différant que par leur nom. On note cependant l'existence de trois tarifications proposant des tarifs différents sur tout ou partie de la plage 0/75 km :

- l'abonnement « IllimiTER Pro » proposé par la région Languedoc-Roussillon (présenté dans l'Encart 8) ;
- le « Pass Mobilité » proposé par la région Poitou-Charentes (présenté dans l'Encart 8) ;
- le tarif Illico Mensuel mis en place par la région Rhône-Alpes (présenté dans l'Encart 9).

Deux abonnements forfaitaires : l'abonnement salarié « IllimiTER Pro » et le "Pass Mobilité"

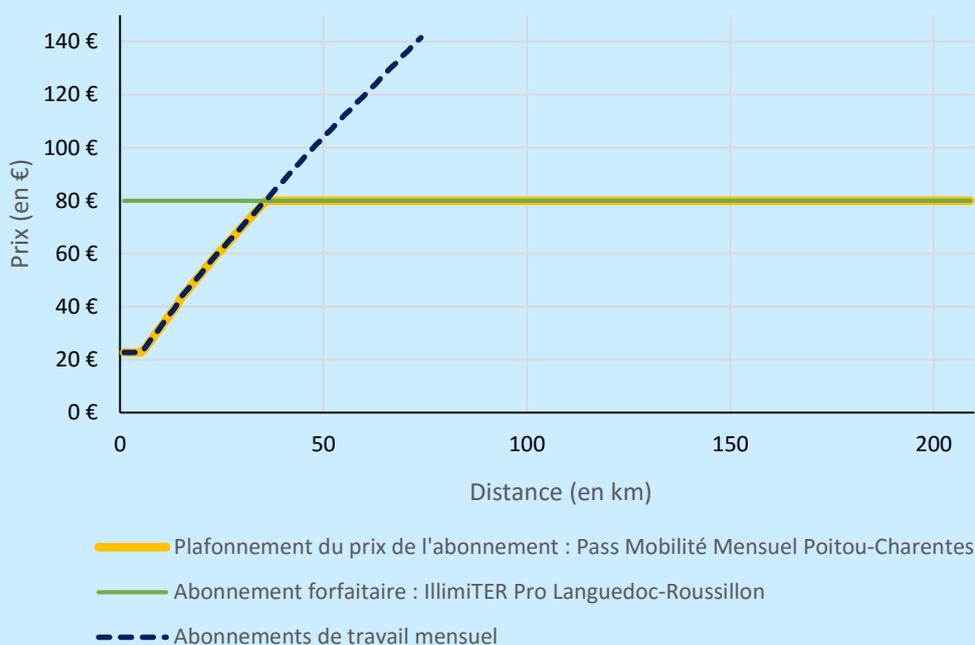
- Une tarification tout public forfaitaire : l'abonnement « IllimiTER Pro »

L'abonnement « IllimiTER Pro » a été créé par la région Languedoc-Roussillon. **C'est un abonnement tout public sans condition d'accès dont le tarif est de 80 €.** Il permet des déplacements illimités (son prix ne varie pas en fonction de la distance parcourue) sur le réseau TER Languedoc-Roussillon.

- Une tarification plafonnée au-delà d'un certain kilométrage : le « Pass Mobilité » de la région Poitou-Charentes

La région Poitou-Charentes propose un abonnement salarié régional original : cet abonnement est basé sur l'abonnement national de travail et son prix est plafonné à 80 € (prix atteint pour un abonnement de 37 km). Pour tout trajet supérieur à 37 km, le salarié ne paie donc que 80 €.

Les abonnements Pass Mobilité et IllimiTER



Si ces abonnements s'inscrivent dans une logique de tarification forfaitaire (l'utilisateur payant un tarif identique pour des distances parcourues différentes), leur logique est en revanche très différente. Le Pass Mobilité donne droit à un tarif préférentiel pour un déplacement spécifique : le déplacement domicile/travail. En cela, il constitue une tarification réduite de l'abonnement national de travail.

A l'inverse, l'abonnement IllimiTER est une tarification plate, c'est-à-dire qu'elle donne accès à l'ensemble du réseau TER pour l'ensemble des déplacements de l'abonné.

Encart 8: Les abonnements salariés basés sur une tarification plate - l'exemple de "l'IllimiTER Pro" et du "Pass Mobilité"

- **L'abonnement social national existe en parallèle d'un abonnement régional :**

6 régions proposent l'abonnement national de travail dans leur gamme tarifaire. Cet abonnement est donc affiché sur le site TER SNCF de ces régions. On constate deux cas de figure :

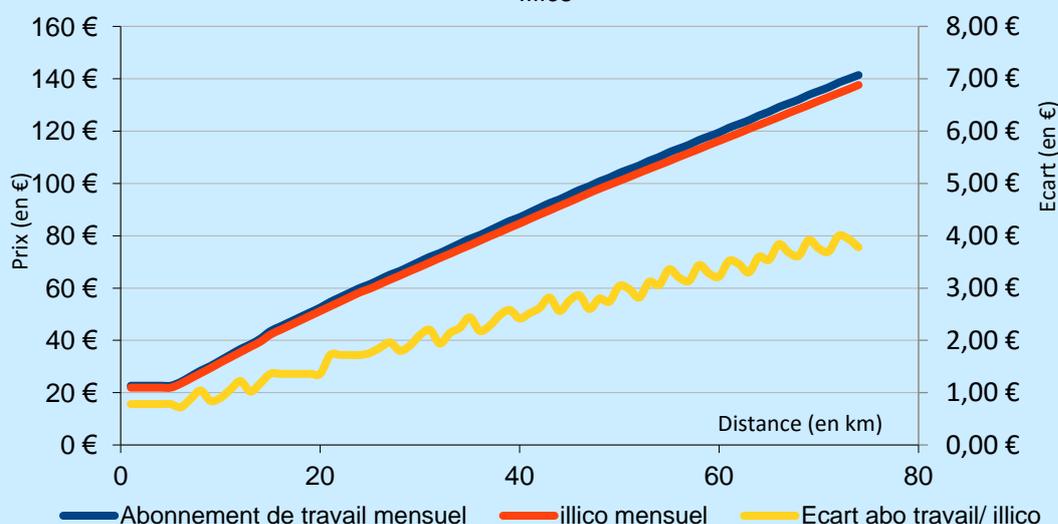
- L'abonnement régional n'est accessible que pour des déplacements de plus de 75 km (cas des régions Alsace, Centre et Picardie), l'utilisateur voulant obtenir un abonnement pour une distance qui ne correspond pas (moins de 75 km pour l'abonnement régional, plus de 75 km pour l'abonnement national) se verra donc retourner un message d'erreur par le site internet. Il devra alors, de lui-même, choisir de basculer sur l'abonnement complémentaire ;
- L'abonnement national est maintenu alors même que l'abonnement régional est valable pour des distances de moins de 75 km (cas des régions Limousin, PACA et Rhône-Alpes).

Dans la mesure où les régions ont systématiquement mis en place une offre adaptée aux déplacements de plus de 75 km, on peut se demander les raisons qui les amènent à ne pas inclure le tarif national dans cette offre. **La présence dans le moteur de recherche de deux tarifications proches peut en effet réduire la lisibilité de la gamme tarifaire voir entraîner dans certains cas un surcoût pour l'utilisateur mal renseigné comme l'illustre le cas de la région Rhône-Alpes.**

Problème de lisibilité due à la présence de l'abonnement de travail et l'abonnement régional : le cas de la région Rhône-Alpes

La région Rhône-Alpes propose, au sein de sa gamme tarifaire, l'abonnement national de travail et l'abonnement « Illico Mensuel » qui est un abonnement régional tout public. Un salarié de plus de 26 ans a donc la possibilité de souscrire à ces deux abonnements. Il peut cependant s'orienter de préférence vers l'abonnement de travail en raison de son statut. Or cet abonnement est systématiquement proposé à un tarif moins avantageux que l'abonnement « Illico Mensuel » même si cet écart est faible²⁹.

Ecart de prix entre l'abonnement national de travail et l'abonnement "Illico"



Encart 9: Problème de lisibilité due à la présence de l'abonnement de travail et l'abonnement régional : le cas de la région Rhône-Alpes

Un élément de réponse à cette question peut venir du fait que, dans certaines régions (la région Centre notamment), on constate que l'abonnement de travail régional n'est valable que pour les salariés qui effectuent leur déplacement domicile/travail au sein de la région. Cette région est donc dans l'obligation de maintenir, en parallèle, le tarif social national au minimum pour des salariés effectuant un déplacement alternatif interrégional de moins de 75 km.

3.2.2.2 Au-delà de 75 km, quelle stratégie pour les régions ?

Nous avons vu, dans la partie précédente, que même si les régions disposaient de différentes possibilités pour appliquer le tarif social national salarié, les tarifications régionales existantes sur la plage 0/75 km étaient principalement calquées sur le tarif national.

²⁹ Cet écart s'explique par le choix fait par la région Rhône-Alpes, en janvier 2014, de ne pas répercuter la hausse de la TVA de 7 à 10 % dans les transports publics sur les abonnements régionaux. Avant cette date, l'abonnement Illico Mensuel était proposé au même prix que l'abonnement national de travail.

En revanche, au-delà de 75 km, cet encadrement des tarifs par la tarification sociale nationale n'existe plus. Les régions sont donc libres de fixer les tarifs de leurs abonnements salariés. Dès lors, il est intéressant d'étudier comment les régions font évoluer ces tarifs à partir du 76^{ième} kilomètre.

Les études de cas ont permis de mettre en évidence différentes stratégies mises en œuvre par les régions au-delà de 75 km. En tout, on peut distinguer 4 manières de prolonger l'abonnement salarié national (ou ses équivalents régionaux) au-delà de 75 km comme illustré sur le graphique ci-dessous :

- la continuité ;
- le « saut » tarifaire ;
- l'augmentation progressive ;
- l'abonnement forfaitaire.

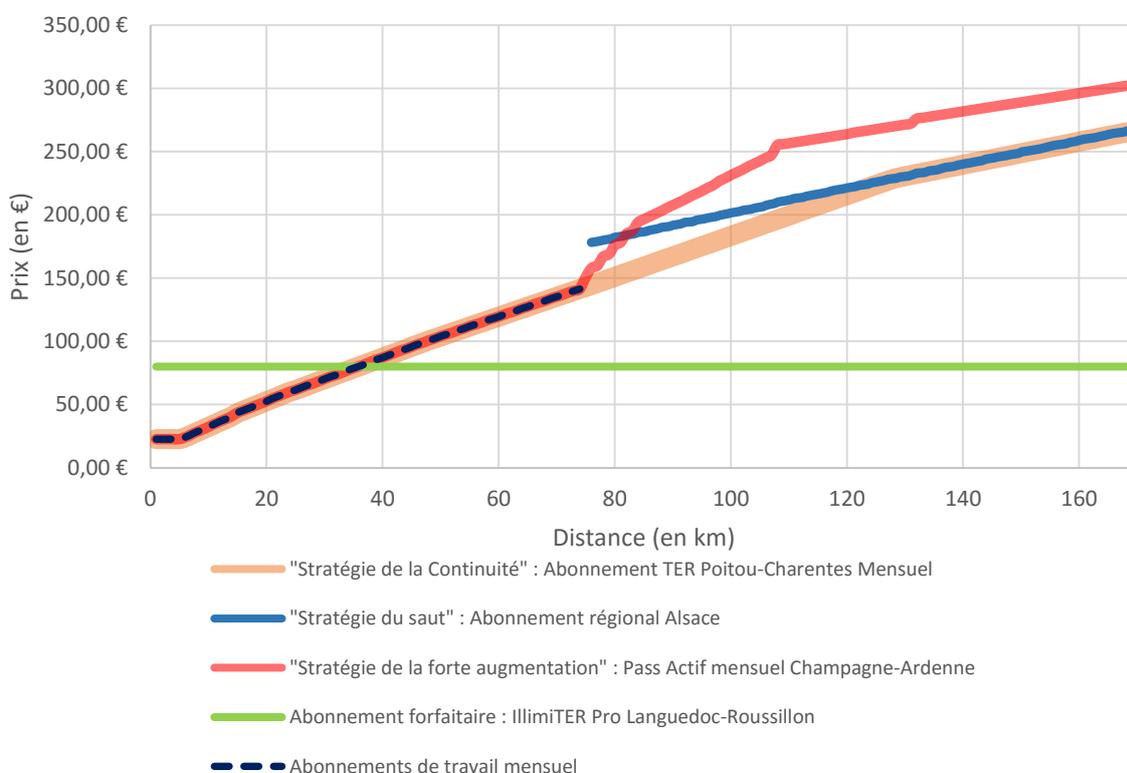


Figure 7: Les différentes stratégies pour les abonnements régionaux de travail et tout public

• **La « stratégie de la continuité »**

Dans cette stratégie, la région propose un abonnement dont le prix au-delà de 75 km est continu avec les tarifs de l'abonnement national de travail valable jusqu'à 75 km (courbe noire sur la Figure 8).

10 régions³⁰ appliquent cette stratégie et proposent des abonnements régionaux à des tarifs au-delà de 75 km dans la continuité du tarif de l'abonnement national de travail. On n'observe donc pas de saut dans la tarification entre le 75^{ième} et le 76^{ième} kilomètre.

³⁰ Les régions Franche-Comté, Languedoc-Roussillon, Auvergne, Bretagne, Centre, Poitou-Charentes, Nord-Pas de Calais, Limousin, Provence-Alpes-Côte d'Azur et Rhône-Alpes (cette dernière propose un tarif légèrement plus avantageux).

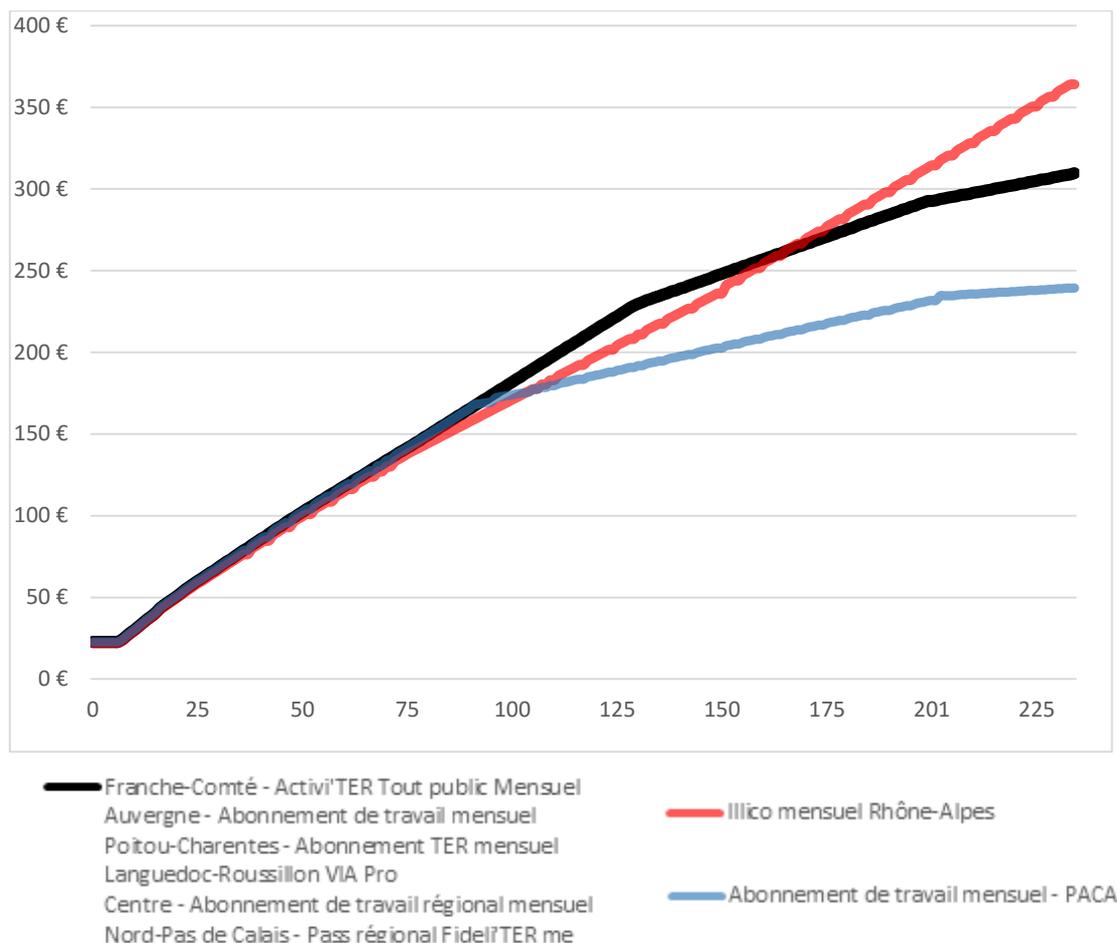


Figure 8: La stratégie de la continuité - Prix des abonnements

La superposition des abonnements salariés régionaux pour ces 10 régions (Figure 8) permet de constater que la tarification appliquée au-delà de 75 km est identique pour 8 d'entre-elles. Ces tarifications régionales sont bâties de la façon suivante :

- Un prolongement des tarifs au-delà de 75 km jusqu'à 130 km (prix kilométrique de 1,57€/km) ;
- Un prolongement des tarifs au-delà de 130 km jusqu'à 200 km (prix kilométrique de 0,89€/km) ;
- Un prolongement des tarifs au-delà de 200 km (prix kilométrique de 0,49€/km).

Cet abonnement correspond en réalité au prolongement du tarif salarié national au-delà de 75 km qui est proposé aux régions par SNCF Mobilités. Cette dernière dispose en effet, au-delà de 75 km, d'un tarif salarié « interrégional » défini par aucun texte réglementaire mais qui permet d'assurer une homogénéité entre les abonnements salariés des différentes régions. Les 8 régions précédemment listées ont donc accepté cette tarification proposée par SNCF Mobilités ce qui explique leur similarité.

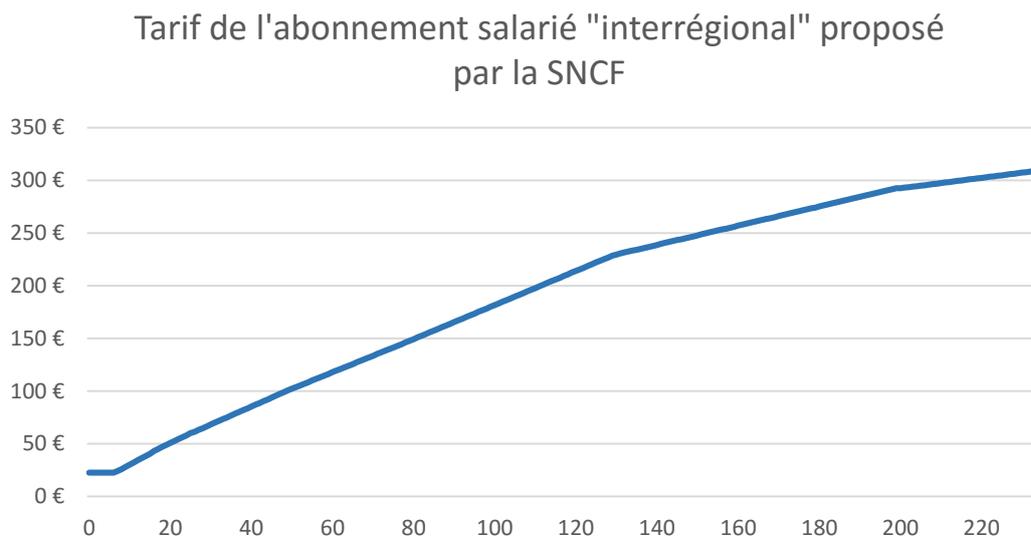


Figure 9: Tarif de l'abonnement mensuel salarié interrégional proposé par SNCF Mobilités et mis en œuvre par 8 régions

Ces régions se basent donc sur le tarif social national pour déterminer les tarifs de leurs abonnements salariés au-delà de 75 km. Elles limitent cependant ces tarifs pour les trajets de grande distance en appliquant des prix kilométriques qui décroissent progressivement.

L'évolution de ce tarif peut être comparée avec l'évolution du « tarif normal ». Le prix kilométrique appliqué dans le calcul du tarif normal diminue en effet également lorsque la distance augmente. Cependant, les variations de pentes sont plus nombreuses et positionnées différemment (au 110^{ième} km, 150^{ième} km, 200^{ième} km...). Ainsi, comparé à ce tarif « normal », ces abonnements de travail régionaux offrent des taux de réduction variables (voir Figure 10).

Si l'on étudie la courbe du taux de réduction de ces abonnements sur la plage 130/200 km par rapport à 37,3 trajets au tarif « normal », on remarque que lorsque le taux de réduction augmente fortement, cela correspond à une évolution du prix kilométrique du tarif normal (aux 110^{ième} et 150^{ième} km). Entre ces points, le taux de réduction évolue faiblement.

Taux de réduction de l'abonnement salarié "interrégional" par rapport à 37,3 trajets au plein tarif

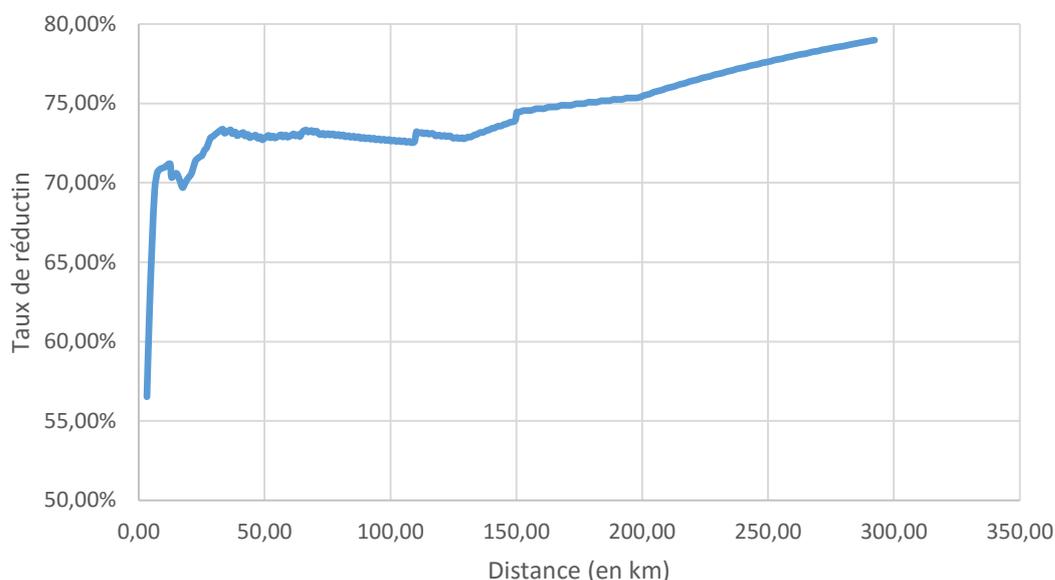


Figure 10: Taux de réduction de l'abonnement mensuel salarié interrégional par rapport à 37,3 trajets effectués au tarif normal

Deux régions appliquent cependant cette stratégie de continuité sans pour autant utiliser le tarif interrégional (voir Figure 8), les régions Rhône-Alpes et Provence-Alpes-Côte d'Azur :

- La région Provence-Alpes-Côte d'Azur a choisi de faire évoluer le prix kilométrique de son abonnement salarié à partir du 91^{ème} km. Le prix kilométrique est alors de 0,58€ entre 91 et 200 km puis passe à 0,16 € au-delà de 200 km. Les tarifs proposés par cet abonnement sont alors nettement inférieurs aux tarifs des abonnements cités précédemment (voir la courbe bleue de la Figure 8).
- L'abonnement mis en place par la région Rhône-Alpes est proposé à un tarif légèrement plus attractif que l'abonnement national de travail entre 0 et 75 km (voir encadré 3). On constate des écarts de prix de l'ordre de quelques dizaines de centimes d'euros, pour un abonnement dont la distance parcourue est inférieure à 7 km, à 4 € au 73^{ème} km. Au-delà de 75 km, le tarif de cet abonnement suit une évolution continue sans sauts ni variations de pente avec un prix kilométrique d'environ 1,5€/km. Dès lors, le taux de réduction consentit par cette région ne suit pas une évolution constante : au-delà du 150^{ème} km, ce taux de réduction baisse passant de 75,51 % pour 150km à 71,76 % pour 300km.

Dans 9 régions, on constate à l'inverse **que le passage du 75^{ème} km au 76^{ème} km se traduit par une forte augmentation du tarif salarié régional vis-à-vis du tarif social national.**

Cette augmentation peut être appliquée de deux manières :

- **Par une hausse brusque :**

On retrouve cette première stratégie dans 8 régions³¹. Elle consiste à faire augmenter le prix de l'abonnement entre le 75^{ème} et le 76^{ème} kilomètre par un saut tarifaire. On observe en effet un écart important des tarifs de ces abonnements entre ces deux distances lorsque l'on trace la courbe présentant l'évolution du tarif de l'abonnement en fonction de la distance parcourue. L'importance de ce saut est, elle, variable d'une région à l'autre: de 12,20 € pour la région Pays de la Loire, jusqu'à 42,00 € pour la région Basse-Normandie.

Région	Ecart de prix entre 75 et 76 km	Variation du taux de réduction entre le 75 ^{ème} et 76 ^{ème} km
Alsace	36,70 €	7 points
Aquitaine	15,70 €	3 points
Basse-Normandie	42,00 €	8 points
Haute-Normandie	39,80 €	7 points
Lorraine	36,60 €	7 points
Midi-Pyrénées	20,90 €	4 points (saut entre le 77 ^{ème} et le 78 ^{ème} km)
Pays de la Loire	12,20 €	2 points
Picardie	16,20 €	3 points

Tableau 8 : Valeurs des écarts de prix entre le 75^{ème} et le 76^{ème} kilomètre

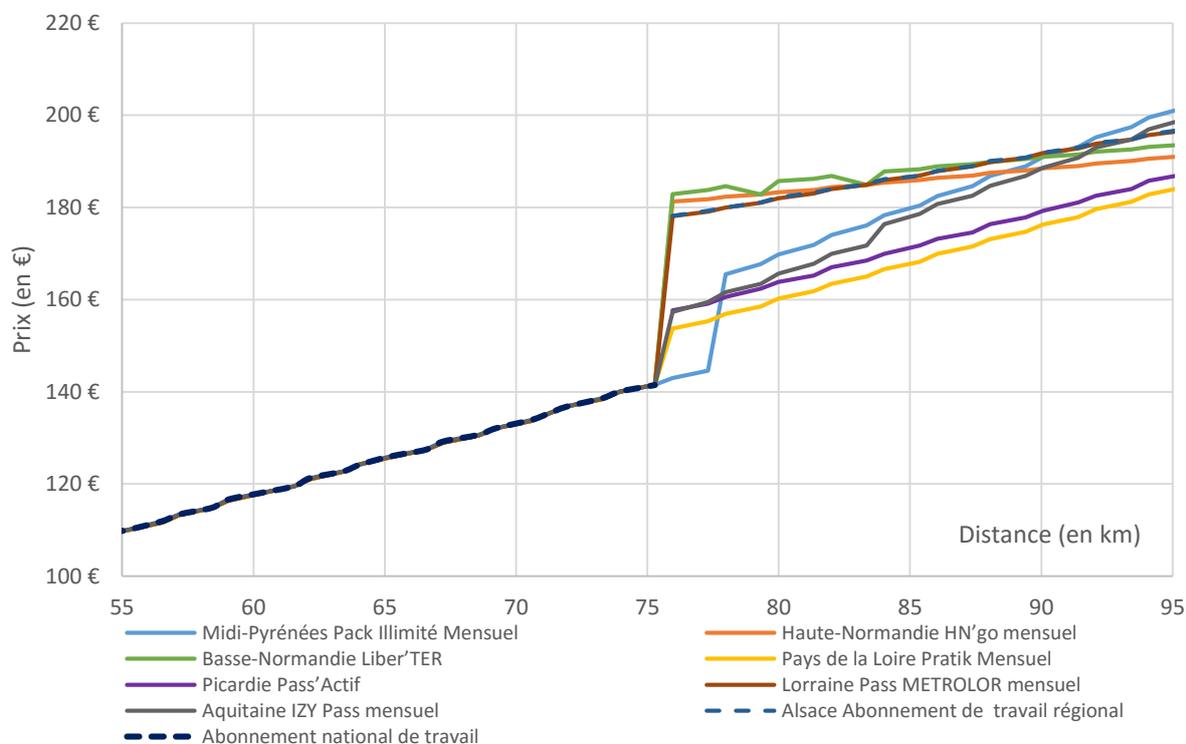


Figure 11: Courbes tarifaires des régions ayant mis en œuvre un saut tarifaire

³¹ Les régions Alsace, Aquitaine, Basse-Normandie, Haute-Normandie, Lorraine, Midi-Pyrénées, Pays de la Loire, Picardie.

- **Par augmentation progressive :**

Ce second type de stratégie est uniquement observé dans le cas de la région Champagne-Ardenne. **Cette région a choisi de faire augmenter les prix au-delà de 76 km tout en conservant une continuité des tarifs.** Lorsque l'on trace la courbe représentant le prix de l'abonnement en fonction de la distance, on observe en effet de fortes augmentations de pentes à partir du 76^{ième} km et ce jusqu'au 110^{ième} km.

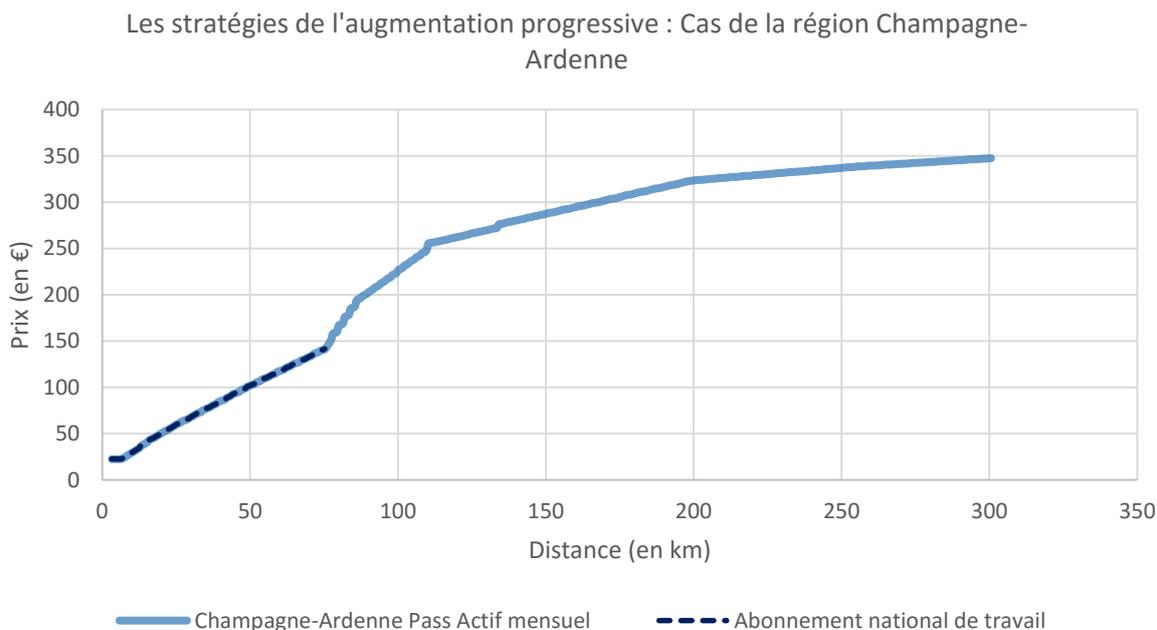


Figure 12: Courbe tarifaire de l'abonnement salarié de la région Champagne-Ardenne

Indépendamment de la stratégie adoptée (saut ou augmentation progressive), **la présence de ces hausses de prix à partir de 76 km met en évidence que ces régions considèrent les tarifs de l'abonnement national de travail comme insuffisamment élevés.** Dans la mesure où les principes tarifaires des régions ne sont jamais affichés dans l'absolu mais pour une origine/destination donnée, cette augmentation n'est cependant pas visible directement par l'utilisateur.

3.2.3 Les abonnements « étudiants »

Après avoir analysé les différentes stratégies que les régions ont mis en place pour proposer un abonnement salarié au-delà de 75 km, nous allons voir quelles sont leurs stratégies vis-à-vis de l'abonnement AEEA. On cherchera notamment à savoir si les régions ont adapté ces abonnements afin que, sur la plage de distances 0/44 km, l'étudiant n'ait pas à s'acquitter d'un montant d'abonnement supérieur à celui payé par le salarié.

3.2.3.1 5 régions proposent uniquement un abonnement AEEA

A la différence de l'abonnement salarié qui fait systématiquement l'objet d'une déclinaison régionale, **5 régions³² proposent uniquement l'abonnement AEEA dans leur gamme tarifaire sans avoir mis en place d'abonnement régional complémentaire pour les étudiants ou pour les jeunes.** Ce choix a cependant un impact différent en fonction de l'ensemble de la grille tarifaire de ces 5 régions.

Dans le premier cas de figure, l'écart entre tarifs étudiants et salariés constatée entre 0-44 km **est simplement maintenue.** C'est notamment le cas des régions Alsace³³ et Auvergne où l'AEEA est proposé à un tarif moins avantageux que l'abonnement national de travail (ou l'abonnement salarié régional) pour des déplacements de moins de 44 km.

Dans le cas des régions Limousin et Aquitaine, si le seul abonnement spécifiquement proposé aux étudiants est bien l'AEEA, **ces régions proposent en parallèle un abonnement tout public.** C'est cet abonnement tout public, accessible par définition aux étudiants, qui en se basant sur l'abonnement national de travail entre 0 et 75 km. Il permet donc aux étudiants de profiter des mêmes tarifs que les salariés pour des déplacements inférieurs à 44 km.

L'utilisation de cet abonnement repose cependant sur une bonne information de ces usagers lesquels doivent acheter :

- un tarif tout public pour un abonnement sur une distance entre 0 et 44 km ;
- un tarif étudiant au-delà de 44 km.

Le troisième cas est lui relativement surprenant : il se traduit par **un maintien voir un creusement de l'écart entre AEEA et abonnement salarié.** Dans ce cas, l'abonnement salarié est proposé à un tarif plus avantageux que le tarif de l'abonnement national de travail, notamment entre 0 et 44 km, alors que

³² Alsace, Auvergne, Limousin, Aquitaine et Poitou-Charentes.

³³ Dans le cas de la région Alsace, il existe cependant une offre abonnement multimodale « Alsa+Campus » accessible aux étudiants. Le prix de cet abonnement reste basé sur l'AEEA national auquel il est ajouté un supplément permettant l'accès à un réseau urbain ou départemental. Par exemple, le supplément pour l'accès au réseau urbain de Strasbourg est de 16,50€. Un étudiant utilisant un tarif Alsa+Campus combiné au réseau urbain de Strasbourg bénéficiera donc systématiquement d'un tarif plus avantageux que l'Alsa+Job (offre similaire proposée aux salariés) car l'écart entre les prix des suppléments « Alsa+ Campus » et « Alsa+ Job » pour l'accès au réseau de Strasbourg (22,60€) est supérieur à l'écart maximum entre l'abonnement national de travail et l'abonnement AEEA entre 0 et 44 km (15,86€). Cette caractéristique ne peut cependant pas être généralisée à toutes les combinaisons d'abonnements « Alsa+ Campus ».

l'abonnement étudiant proposé reste l'AEEA. C'est le cas de trois régions dont les régions Poitou-Charentes avec le « Pass Mobilité » (décrit en Encart 8) et la région Pays-de-la-Loire avec la mise en place de l'aide aux salariés (voir Encart 10).

**Une aide financière pour les salariés :
« Trajets à 1€ » en région Pays de la Loire**

La région Pays de la Loire a mis en place une aide au transport pour les salariés. Cette aide consiste à diminuer le prix de leurs abonnements à 45 € par mois après déduction de la prime de transport. Ce prix de 45€ a été fixé par la région pour correspondre à 1€ par trajet à la charge du salarié (1€ par trajet sur la base de 22,5 allers-retours par mois). Cette aide est réservée aux salariés domiciliés en région Pays de la Loire et est valable dans l'ensemble des trains TER, INTERCITES (uniquement en région Pays de la Loire) et autocars régionaux en région Pays de la Loire ou à destination des régions limitrophes.

Encart 10: Le trajet à 1€ de la région Pays de la Loire

Les autres régions étudiées ne proposent pas l'abonnement élèves étudiants apprentis comme unique abonnement étudiant. Elles ont mis en place un abonnement régional dont le tarif est basé sur cet abonnement ou propose un tarif plus attractif.

3.2.3.2 15 régions proposent un abonnement régional étudiant

Sur les 19 régions étudiées, les trois quarts ont donc mis en place des abonnements régionaux à destination des étudiants ou des jeunes. Ces abonnements sont en partie basés sur l'abonnement élèves, étudiants, apprentis (AEEA). Leurs tarifs restent néanmoins inférieurs ou égaux aux tarifs de l'abonnement salarié national sur la plage 0/44 km.

Dans le cas de ces régions, on distingue deux types de stratégies :

- une stratégie qui consiste à proposer un abonnement régional étudiant à un tarif identique à celui de l'abonnement national de travail pour des déplacements inférieurs à 44 km ;
- une stratégie qui consiste à créer de toutes pièces un tarif « étudiants » en visant à le rendre plus avantageux que les deux abonnements sociaux nationaux.

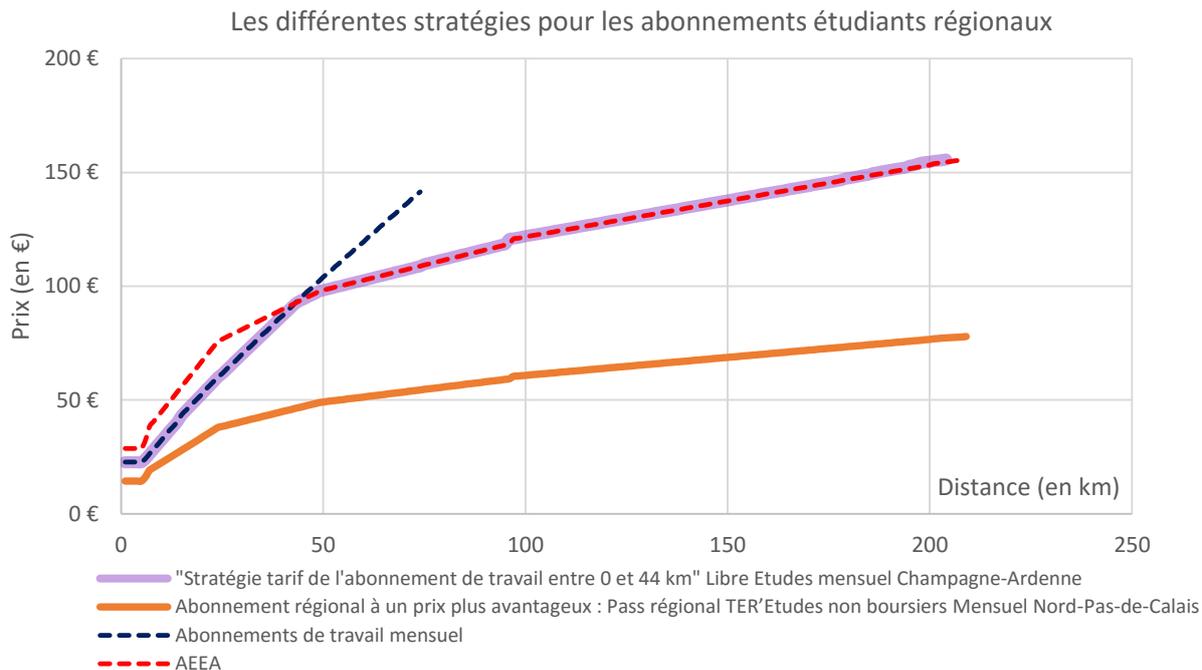


Figure 14: Les deux stratégies permettant de proposer des tarifs d'abonnement étudiants systématiquement inférieurs aux tarifs des abonnements salariés

- **Stratégie 1 : proposer un tarif identique à l'abonnement de travail**

5 régions ont choisi la manière la plus simple pour mettre en cohérence abonnements salariés et abonnements étudiants en proposant un abonnement régional étudiants ou jeunes basé sur le tarif de l'abonnement de travail entre 0 et 44 km et sur l'abonnement AEEA au-delà de 44 km. Il s'agit des régions Champagne-Ardenne, Bretagne, Midi-Pyrénées, Haute-Normandie et Franche-Comté.

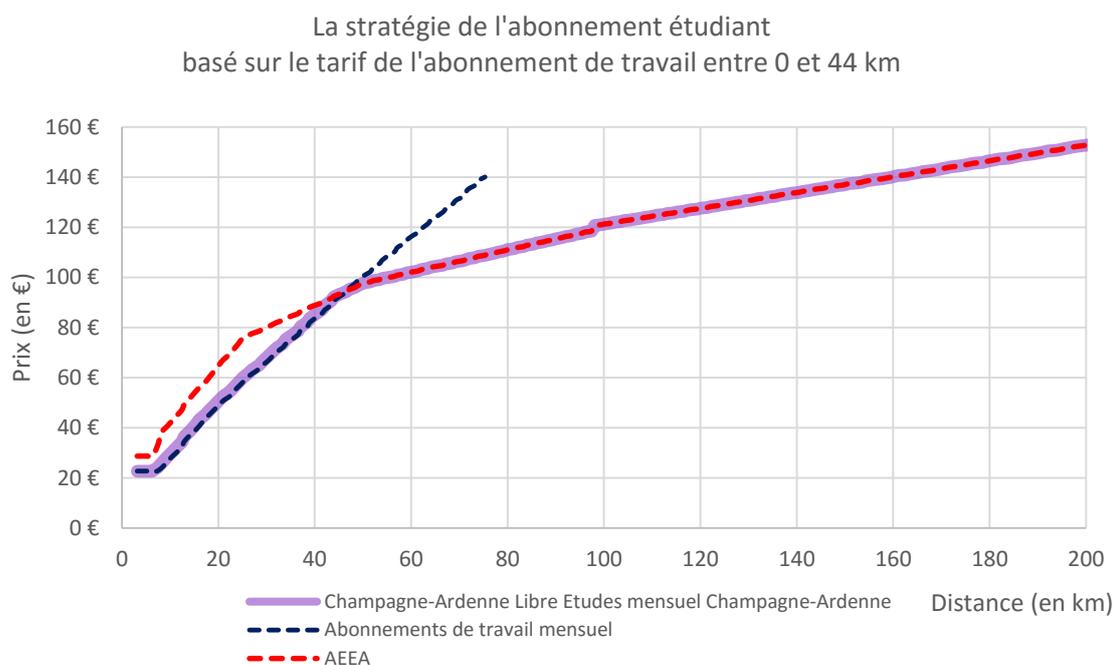


Figure 15: Stratégie 1 : caler l'abonnement étudiant sur l'abonnement de travail national

Cette stratégie constitue la manière la plus simple mettre en cohérence les deux abonnements sociaux nationaux. Elle ne prend cependant pas en compte le fait que pour la très grande majorité des salariés, le prix réellement payé ne correspond qu'à 50% du tarif de l'abonnement salarié.

- **Stratégie 2 : proposer un abonnement régional à un prix plus avantageux que l'abonnement national salarié entre 0 et 44 km**

Nous avons vu dans la partie précédente que les régions ne proposaient qu'assez rarement des tarifs salariés différentes de l'abonnement national de travail sur la plage 0/75 km, l'abonnement national de travail étant considéré pour ces régions comme un tarif « plancher ». Dans le cas des abonnements étudiants, on recense au contraire, à l'échelle de la France, un nombre significatif de régions ayant directement fait **le choix d'un abonnement étudiant qui s'affranchit totalement des deux abonnements sociaux nationaux**. 8 régions appartiennent à cette catégorie même si les abonnements proposés sont plus au moins novateurs vis-à-vis de ces deux références.

Dans certains cas, si l'abonnement étudiant « régional » ne se superpose pas avec les courbes tarifaires de l'AEEA et de l'abonnement salarié, il en reste très proche tout en étant proposé à un prix légèrement plus avantageux.

La région propose alors un abonnement à un tarif légèrement inférieur à l'abonnement de travail et à l'abonnement AEEA. Les régions Basse-Normandie et Rhône-Alpes proposent ce type d'abonnements.

Les abonnements proposés à un tarif plus avantageux

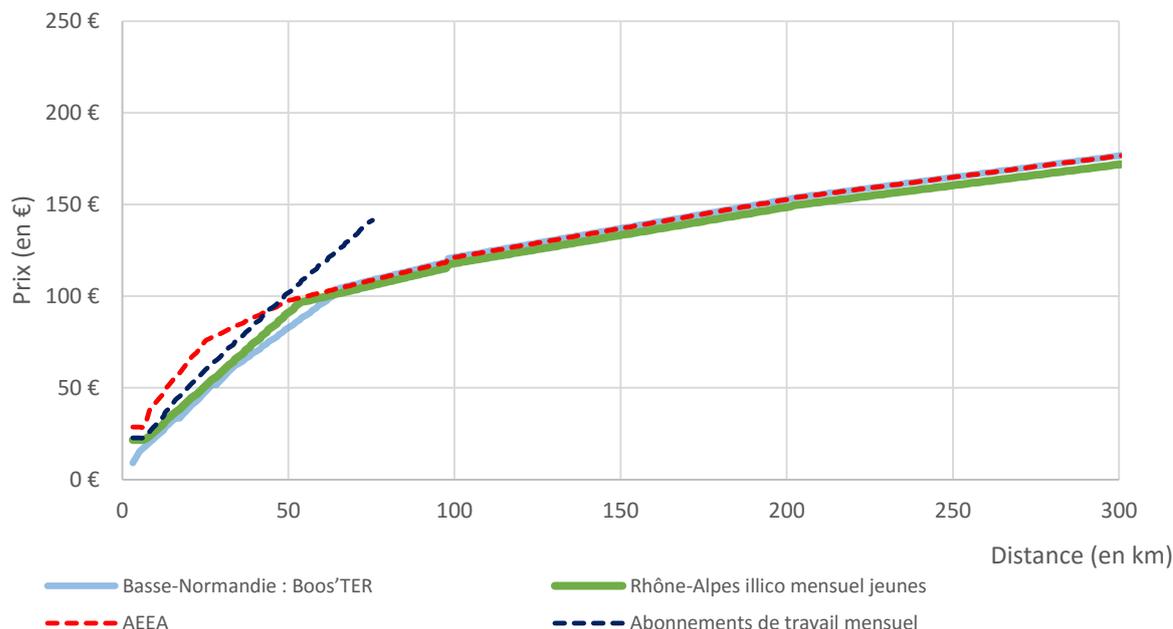


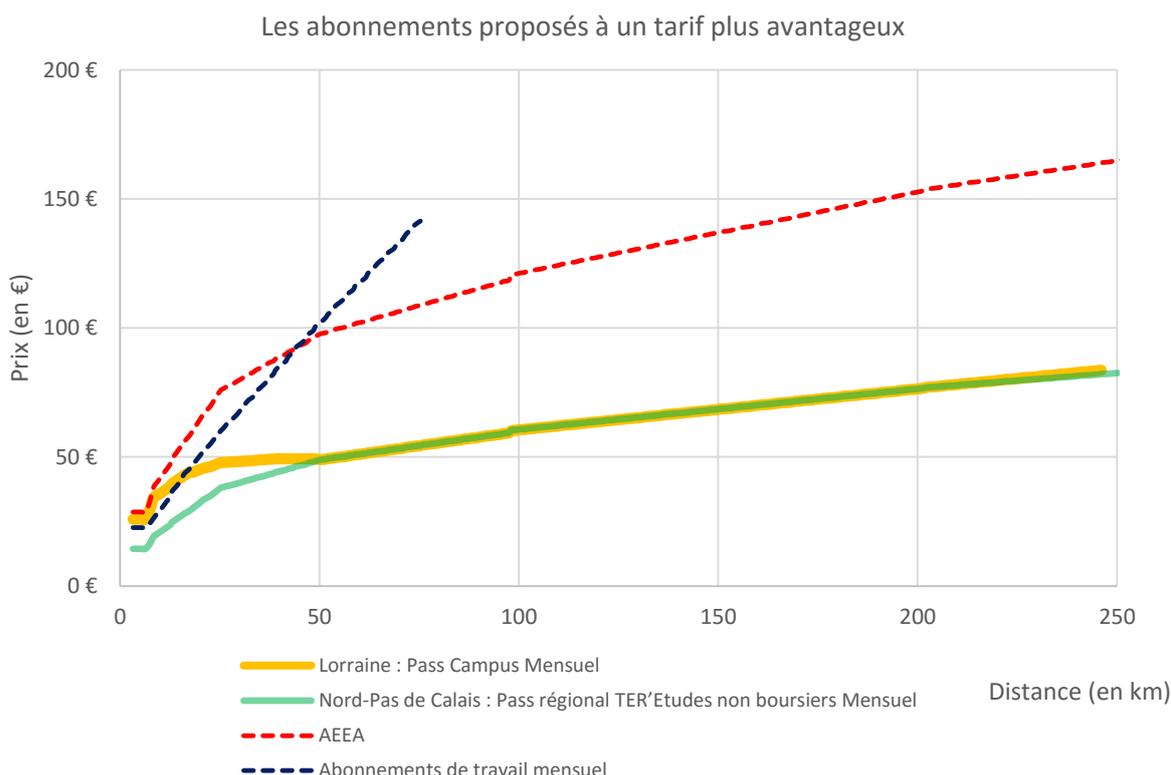
Figure 16: proposer un abonnement régional à un tarif plus avantageux que l'abonnement national salarié entre 0 et 44 km

Dans les autres cas, en revanche, les régions créent un abonnement régional étudiant spécifique à leur territoire. Les tarifs de ces abonnements peuvent être :

- **forfaitaires ou plafonnés** comme dans le cas de la région Languedoc-Roussillon (abonnement forfaitaire) ou Centre-Val de Loire (abonnement

plafonné à 75€). Dans la mesure où les tarifs de l'abonnement salarié excèdent ceux de l'AEEA entre 0 et 44 km, la mise en place d'une tarification plate ne peut que partiellement revenir sur cette caractéristique. Ainsi, dans le cas de la région Languedoc-Roussillon, le prix de l'abonnement « IllimiTER Etudes » est fixé à 60€/mois, cet abonnement est alors inférieur ou égal à l'abonnement de travail national uniquement à partir de 17 km (voir Encart 11) ;

- **égaux à la moitié du prix de l'abonnement AEEA** comme dans le cas des régions Picardie, Lorraine³⁴ et Nord-Pas de Calais qui proposent ce type de réduction qui permet de mettre les étudiants sur un pied d'égalité vis-à-vis de la prime de transport proposée aux salariés ;
- **gratuits** comme dans le cas des régions Provence-Alpes-Côte d'Azur³⁵, Nord-Pas de Calais et Picardie. Ces régions prennent en effet totalement en charge l'abonnement régional étudiant. Ce dernier est donc gratuit pour l'ensemble des étudiants dans le cas de la région PACA, uniquement pour les étudiants boursiers dans le cas des deux régions constituant aujourd'hui la région Nord de France.



³⁴ Dans le cas de la région Lorraine, le tarif proposé par l'abonnement régional étudiant entre 0 et 16 km reste toujours supérieur au tarif de l'abonnement de travail : les étudiants doivent alors souscrire à l'abonnement tout public « Pass Métrolor » pour bénéficier d'un tarif identique à celui de l'abonnement de travail.

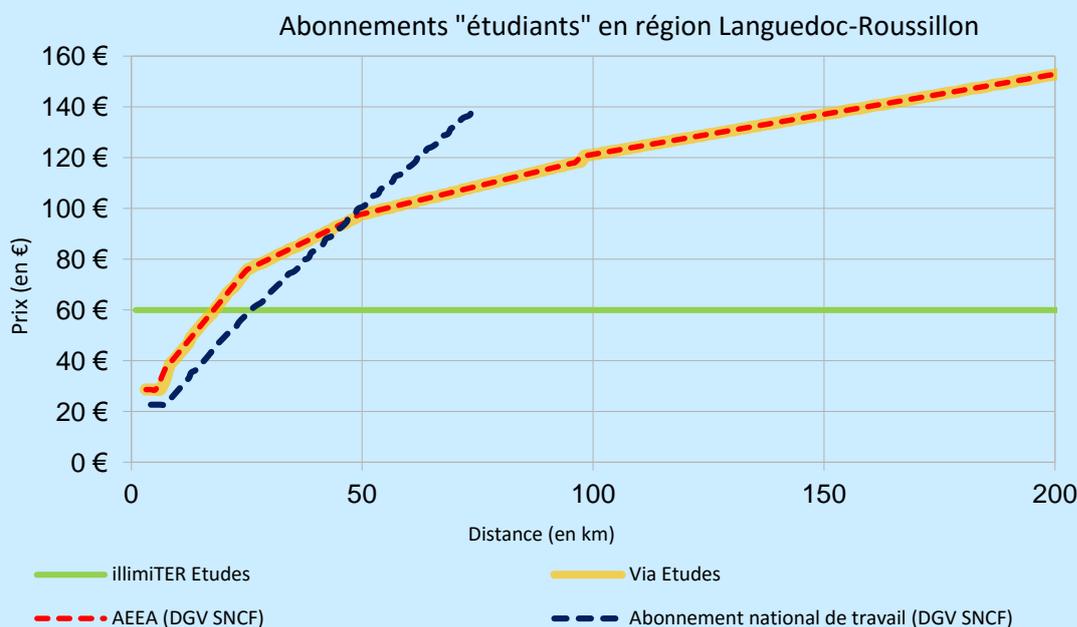
³⁵ Les étudiant doivent seulement payer 15 €/an de frais de dossier

Deux tarifications « étudiants » spécifiques qui ne mettent que partiellement en cohérence les abonnements étudiants et les abonnements salariés

• **Juxtaposer l’abonnement AEEA et une tarification forfaitaire : le cas de la région Languedoc-Roussillon**

La région Languedoc-Roussillon propose un abonnement AEEA sous une appellation régionale. Les tarifs de cet abonnement régional restent donc supérieurs à ceux de l’abonnement salarié sur la plage 0/44 km.

Cependant, cette même région propose un abonnement forfaitaire innovant, « l’illimiTER Etudes » à destination des collégiens, des lycéens, des étudiants et des apprentis de moins de 26 ans à un tarif unique de 60 €. Cet abonnement permet de réaliser des déplacements illimités en région Languedoc-Roussillon. Dans la mesure où son tarif correspond au tarif de l’abonnement salarié national pour une distance de 17 km, le titre « IllimiTER » est donc proposé à un tarif inférieur à l’abonnement salarié pour des distances supérieures à 17 km.



• **Proposer une tarification plafonnée à un certain prix : le cas de la région Centre**

La région Centre propose un abonnement régional original : cet abonnement est basé sur l’AEEA et son prix est plafonné à 75 €. Pour tout trajet supérieur à 24 km, l’étudiant ne payera donc que 75 €. Le tarif de cet abonnement est donc inférieur au tarif de l’abonnement de travail pour des distances supérieures à 24 km.

Encart 11: Exemples de mise en cohérence partielle des tarifs salariés et AEEA

Les régions ont donc mis en place une assez grande diversité de stratégies pour leurs abonnements « étudiants ». Il faut retenir que sur les 19 régions étudiées :

- 5 régions maintiennent un abonnement AEEA plus cher que l’abonnement de travail entre 0 et 44 km;
- 5 régions ont mis en cohérence ces deux types d’abonnement de manière simple en calant l’AEEA sur les tarifs de l’abonnement salarié sur la plage 0/44 km.

3.3 Les titres qualifiés de « sociaux » au sein des tarifications régionales

Les stratégies adoptées par les régions peuvent donc se révéler assez contrastées lorsqu'elles sont étudiées dans le détail. Les régions partagent cependant un point de vue commun sur certaines caractéristiques de la tarification sociale nationale notamment concernant l'absence, dans cette tarification « sociale », de titres à destination des demandeurs d'emploi et des personnes à faibles ressources.

On constate en effet que **toutes les régions étudiées proposent une tarification sociale régionale que l'on retrouve sous l'intitulé « tarification solidaire ».**

On exposera, tout d'abord, les différents bénéficiaires de ces tarifications sociales régionales. Ensuite, nous présenterons les différentes formes prises par ces tarifications et rencontrées lors des études de cas. Pour finir, on s'intéressera aux taux de réduction que ces tarifications proposent.

3.3.1 La tarification « sociale » régionale : une tarification à destination des chômeurs et des personnes à faibles ressources principalement liée au statut du bénéficiaire

Les tarifs sociaux régionaux sont principalement à destination des demandeurs d'emplois et des personnes à faibles revenus :

- bénéficiaires du RSA ;
- bénéficiaires de minima sociaux (allocation vieillesse, pension d'invalidité) ;
- bénéficiaires de l'allocation adulte handicapé.

Ces tarifications sont principalement des tarifications au statut, c'est à dire accordées en fonction du statut du demandeur, ce statut devant être justifié par un document fourni par l'organisme attributaire de l'allocation (chômage, vieillesse, adulte handicapé...).

Dans les régions Basse-Normandie et Champagne-Ardenne, ces titres sont cependant attribués en fonction des revenus du demandeur ramenés à la composition de son ménage sur le modèle des tarifications solidaires mises en place sur une partie des réseaux de transport urbains. Ainsi, en région Champagne-Ardenne, le titre « Pass'solidaire » est destiné aux habitants dont le quotient familial ne dépasse pas les 72 % du SMIC, soit 9814,85 €.

3.3.2 Une tarification principalement constituée de titres unitaires

Les titres sociaux régionaux sont principalement des titres unitaires. Seulement 2 régions sur les 20 régions étudiées proposent une tarification sociale comprenant des abonnements.

On distingue ainsi 4 types de titres sociaux régionaux :

- les abonnements ;
- les titres valables pour un trajet précis ;
- les carnets de titres ;
- les cartes permettant de bénéficier d'une réduction par rapport au « tarif normal ».

• **Les abonnements basés sur une tarification sociale solidaire**

L'Alsace et la Basse Normandie sont les seules régions qui proposent une tarification sociale sous forme d'abonnements au sein de leurs gammes tarifaires. Ces abonnements sont proposés dans le cadre de formations pour des demandeurs d'emploi (en région Alsace) ou des personnes en formation professionnelle sous financement public (en région Basse-Normandie). La durée de ces deux abonnements est en lien avec la durée de la formation :

- abonnement hebdomadaire : pour des formations courtes liées à une recherche d'emploi ou dans le cadre d'un projet d'insertion ;
- abonnement mensuel : pour des formations longues par exemple, une formation en apprentissage.

• **Les titres valables pour un trajet précis :**

Sur les 20 régions étudiées, 9 régions proposent des titres aller-retours. Ces titres sont principalement des titres gratuits attribués aux demandeurs d'emploi dans le cadre d'un déplacement pour un entretien d'embauche ou pour une formation professionnelle.

Région	Nom du titre	Prix / Réduction	Bénéficiaires principaux
Alsace	Pass Emploi	Prix : 1,20€/trajet	Demandeurs d'emploi
Auvergne	Billet E	Gratuité	Demandeurs d'emploi
Basse-Normandie	Solidari'TER Emploi	Gratuité	Demandeurs d'emploi
Bretagne	Billet Actuel Emploi	Gratuité	Demandeurs d'emploi
Champagne-Ardenne	Pass'Emploi	Gratuité	Demandeurs d'emploi
Franche-Comté	Solidari'TER	75%	Personnes à faibles ressources
Lorraine	Ticket Emploi +	Gratuité	Demandeurs d'emploi
Picardie	Picardie Pass Emploi	Gratuité	Demandeurs d'emploi
Rhône-Alpes	Bons plans Illico TER ³⁶	Gratuité	Personnes en recherche d'emploi ou en insertion détenteurs de la carte Illico Solidaire.

Tableau 9: Régions proposant des tarifications sociales sous forme de titres unités

36 La région Rhône-Alpes propose une carte Illico Solidaire (voir plus bas) aux personnes en recherche d'emploi ou en insertion. Cette carte donne droit à 75% de réduction sur l'ensemble des trajets effectués en TER. Elle peut cependant donner droit à la gratuité totale dans le cas de trajets spécifiques (entretien d'embauche et entretien préalable à une formation).

- **Les carnets de titres solidaires :**

Les carnets de titres solidaires sont proposés par 7 régions. Ils permettent d'effectuer un nombre limité de déplacements sur une période donnée. Contrairement aux titres aller-retours présentés au paragraphe précédent, le bénéficiaire d'un carnet de titres ne doit pas, dans la majorité des cas, justifier le motif de son déplacement.

Région	Nom du titre	Nombre de trajets et période de validité	Réduction	Bénéficiaires principaux
Alsace	Pass Mobilité	40 trajets par an	80%	Personnes à faibles ressources
Aquitaine	Sésame	24 trajets	Gratuité	Demandeurs d'emploi
Basse-Normandie	Passeport Solidari'TER	12 trajets par an	80%	Personnes à faibles ressources
Bourgogne	Chéquier Bourgogne Emploi	4 trajets pour 4 mois	80 %	Demandeurs d'emploi
Centre	Chéquier régional vers l'emploi	20 trajets par an	Gratuité	Demandeurs d'emploi
Haute-Normandie	Région-Transports Solidarité	12 trajets	Gratuité	Demandeurs d'emploi
Midi-Pyrénées		60 trajets pour 6 mois	Gratuité	Demandeurs d'emploi

Tableau 10: Régions proposant des tarifications sociales sous forme de carnets de titres

- **Les cartes permettant de bénéficier d'une réduction par rapport au tarif normal :**

11 régions proposent une carte de réduction « solidaire ». Grâce à cette carte, son bénéficiaire peut acheter des titres de transport à prix réduit et sans être limité quant au nombre de déplacements effectués. Ces cartes possèdent cependant une période de validité, laquelle varie entre 3 et 12 mois.

Région	Nom du titre	Validité	Réduction	Bénéficiaires principaux
Auvergne	Billet S	1 an	75%	Personnes à faibles ressources
Bretagne	Carte Actuel	1 an	75%	Demandeurs d'emploi
Champagne-Ardenne	Pass'Solidaire	1 an	80%	Personnes à faibles ressources
Languedoc-Roussillon	Via Plus	6 mois	75%	Demandeurs d'emploi
Limousin	Tremplin	1 an	80%	Demandeurs d'emploi

Lorraine	Métrolor Plus	1 an	A/R au prix d'un billet « Métrolor » ³⁷ Entre 40% et 90%	Demandeurs d'emploi
Nord-Pas-de-Calais	Pass régional Solidaire TER	6 mois	75%	Demandeurs d'emploi
Pays de la Loire	Acti	1 an	75%	Demandeurs d'emploi
Poitou-Charentes	Avantage emploi	3 mois	75%	Demandeurs d'emploi
Provence-Alpes-Côte d'Azur	Zou ! Solidaire	1 an	90%	Demandeurs d'emploi
Rhône-Alpes	TER "Illico Solidaire"	1 an	90%	Demandeurs d'emploi et personnes à faibles ressources

Tableau 11: Régions proposant des tarifications sociales sous forme de cartes de réduction

3.3.3 Un taux de réduction qui varie en fonction des régions

Ces tarifications sociales mises en place par les régions proposent des titres à un prix réduit dont la réduction varie entre 75 % et 90 % par rapport au « tarif normal » (à titre de comparaison, la réduction consentie dans le cadre de l'abonnement de national de travail varie entre 60% et 80%). Les titres vendus ne doivent cependant pas être proposés en deçà du montant minimum perçu par SNCF Mobilités et qui est fixé à 1,20 €. Ainsi, lorsque la réduction appliquée aboutit à un tarif inférieur à 1,20 €, le tarif plancher est appliqué ce qui a pour conséquence de faire que pour les trajets de « courtes » distances, le taux de réduction réel appliqué est souvent en deçà de la réduction affichée. Le tableau ci-dessous présente la valeur kilométrique minimum à parcourir pour pouvoir obtenir le taux de réduction affiché en première ligne :

Taux de réduction	75 %	80 %	90 %
Valeur kilométrique ³⁸	21 km	26 km	62 km

Un très grand nombre de titres solidaires permettent à leur bénéficiaire de se déplacer gratuitement. Les titres attribuant des déplacements gratuits sont des titres principalement obtenus à l'unité ou sous la forme d'un carnet de titres alors que les titres à prix réduit sont dans la majorité des cas accessibles aux détenteurs d'une carte de réduction « solidaire ».

³⁷ Tarification régionale mise en place en Lorraine (voir le graphique sur la tarification à la section)

³⁸ Indication de lecture : dans le cas d'un titre affiché à 75% vis-à-vis du tarif normal, l'application d'un tarif minimum de 1,20€ implique qu'il est nécessaire de parcourir plus de 21 km pour bénéficier de ce taux de réduction.

3.4 Une structure des sites TER qui peut conditionner l'appropriation de la tarification par l'utilisateur

Lors de notre étude, nous avons abordé les tarifications TER au travers des sites SNCF propres à chaque région, complétés autant que de besoin par des sites régionaux ou directement par des échanges avec les services techniques des régions. Ce choix était autant contraint (disponibilité des données) que voulu (souhait de voir les tarifications TER à travers les yeux des usagers).

L'objectif était donc de comprendre ces tarifications à la manière d'un usager à la recherche du titre correspondant le mieux à son besoin sans passer par un guichet ni contacter un interlocuteur à SNCF Mobilités.

Au regard de cet angle d'approche, il semble important de mentionner les éléments absents ou les dysfonctionnements constatés sur ces sites internet.

La lisibilité des gammes tarifaires dépend en effet principalement de ces sites internet, lesquels permettent, ou non, à l'utilisateur de comprendre de manière claire le système qu'il utilise.

3.4.1 Un mode de fonctionnement des sites Internet qui limite la lisibilité de l'utilisateur sur la gamme tarifaire

La lisibilité de la tarification TER repose donc principalement sur l'architecture du moteur de recherche mis au point par SNCF Mobilités. Toutes les régions (à l'exception des régions Bourgogne et Bretagne) disposent en effet de la même architecture de site Internet. Le moteur de recherche permettant de calculer le prix d'un titre TER est consultable à partir de la rubrique « Tarifs & Achats » et sous l'onglet « Calculer un prix ».

Sur cette page, l'utilisateur doit alors successivement renseigner :

- sa gare de départ ;
- sa gare d'arrivée ;
- le titre dont il souhaite obtenir le tarif et la classe empruntée.

Cette configuration implique donc que, dès le départ, l'utilisateur soit informé du tarif qu'il souhaite utiliser ou qu'il soit disposé à effectuer plusieurs simulations pour déterminer le titre le mieux adapté et le plus intéressant financièrement³⁹. Pour connaître les caractéristiques du titre (ses conditions d'utilisation), l'utilisateur doit alors consulter les différents onglets de cette même rubrique. En comparaison, les sites internet renseignant sur la tarification dans les réseaux urbains fonctionnent souvent sur la logique inverse. L'utilisateur a accès :

- soit à une description complète de la gamme tarifaire et de ses tarifs ;
- soit à un moteur de recherche interactif qui, en fonction de son profil et de ses pratiques de déplacement, l'oriente vers une série de titres adaptés⁴⁰.

Cette lisibilité/visibilité restreinte de l'utilisateur peut dans certains cas faciliter les stratégies tarifaires des régions, ces dernières étant difficilement repérables par

³⁹ Le site TER Bourgogne présente une architecture différente mais reposant sur le même principe : l'utilisateur précise le titre qu'il souhaite et le site le renseigne sur son prix.

⁴⁰ Voir, par exemple, le site internet du réseau urbain de Nancy (http://www.reseau-stan.com/tarif/?rub_code=7) ou le site TER de la région Bretagne.

l'utilisateur (notamment dans le cas de « sauts » tarifaires). La complexité des gammes tarifaires (existence de tarifs sociaux nationaux et régionaux d'intitulés très proches, existence d'offres plus avantageuses pour certains paliers de distances et pas pour d'autres...) ainsi que le manque de visibilité générale de l'utilisateur peut cependant l'amener à ne pas systématiquement retenir l'offre la plus avantageuse.

Un moteur de recherche innovant : le cas de la région Bretagne

Dans le cas de la région Bretagne, l'utilisateur n'a pas besoin de connaître au préalable les conditions d'utilisations des différents titres. Pour connaître les tarifs qui lui sont proposés, l'utilisateur doit renseigner sa gare de départ, sa gare d'arrivée, son profil (âge, demandeur d'emploi ou membre d'un groupe de voyageurs), la fréquence de son trajet et la classe empruntée (1^{ère} ou 2^{nde} classe).

Par la suite, le moteur de recherche indique à l'utilisateur en fonction des différents critères qu'il a renseignés, les différents tarifs qui sont susceptibles de lui convenir.

De plus, chaque tarif est accompagné d'une petite description de celui-ci. Lorsque l'abonnement permet l'accès aux TGV ou à un réseau de transport urbain, le tarif du supplément est automatiquement affiché sous le prix de l'abonnement.

VOTRE RÉCAPITULATIF

Trajet : PLOUHARNEL
CARNAC-VANNES
Classe : 2^{nde} Profil : -26 ans

RÉSULTATS DE VOTRE RECHERCHE

<p>CARNET JEUNES X10 37.00 € Soit 3.70€ le voyage</p> <p style="text-align: center;">+</p>	<p>FORMULE ALLER-RETOUR JEUNES 7.40 € Soit 3.70€ le voyage - option 1^{ère} classe + 3.80 €</p> <p style="text-align: center;">+</p>
<p>CARNET JEUNES X6 22.20 € Soit 3.70€ le voyage</p> <p style="text-align: center;">+</p>	<p>PETIT PRIX ROND 10.00 € Offre Aller-Retour valable sur certains trains uniquement Soit 5.00€ le voyage</p> <p style="text-align: center;">+</p>
<p>TARIF TER -26 ANS 8.00 €</p> <p style="text-align: center;">+</p>	<p>ABONNEMENT LIZUÉL JEUNES MENSUEL 73.50 € - option 1^{ère} classe + 38.20 € - option TGV + 9.50 € - option urbain (KICEO) + 13.25 €</p> <p style="text-align: center;">+</p>
<p>TARIF NORMAL 7.40 €</p>	<p>75% de réduction sur vos voyages en train et en car TER, en Bretagne sur un trajet choisi. Valable du 1^{er} au dernier jour du mois. Option TGV Jeunes: accès illimité TGV sans réservation sauf les vendredi et dimanche de 15h à 20h (uniquement en 2^{ème} classe). Option urbain: accès illimité sur le réseau urbain de la ville de départ et/ou d'arrivée.</p> <p style="text-align: center;">✖</p>

Figure 19: Capture d'écran du moteur de recherche du site "TER Bretagne"

Encart 12: un moteur de recherche innovant : Le cas de la région Bretagne

3.4.2 Des tarifs pas nécessairement tous consultables sur le site Internet

Dans le menu « Sélectionner votre produit » des sites TER SNCF des régions, tous les titres ne sont pas systématiquement consultables. Deux cas de figure existent : soit le titre n'est simplement pas affiché dans la sélection proposée, soit, lorsqu'il est

affiché, le moteur de recherche ne parvient pas à en calculer le tarif. On constate ce « dysfonctionnement » notamment dans le cas :

- **des abonnements salariés au-delà d'une certaine distance**

Les abonnements salariés régionaux s'appliquent à revenir sur la borne kilométrique de l'abonnement de travail national. Si ces abonnements régionaux peuvent être utilisés par des origines-destinations supérieures à 75 km, on constate cependant que, dans 11 régions, il demeure une limitation en distance.

Cette distance maximale n'est pas évoquée sur tous les sites TER SNCF, elle est cependant constatable pratiquement dans la mesure où les sites Internet n'affichent plus de tarifs au-delà d'un certain kilométrage. Il a été vérifié que ces distances plafond ne correspondaient pas aux distances maximum qu'il était possible d'effectuer entre deux gares TER de la région étudiée.

Région	Limite annoncée sur le site TER	Limite supérieure
Aquitaine	Oui (Formulaire)	300 km
Auvergne	Oui	
Centre	Non	
Champagne-Ardenne	Non ⁴¹	
Haute-Normandie	Non	254 km
Languedoc-Roussillon (« Via Pro »)	Non	300 km
Limousin	Non	159 km
Lorraine	Non	225 km
Midi-Pyrénées	Non	179 km
Pays de la Loire	Non	300 km
Provence-Alpes-Côte d'Azur	Oui	

Tableau 12 : Les différentes bornes de distances des abonnements régionaux

- **des abonnements salariés annuels**

Les abonnements salariés, tant national que régionaux, sont proposés sous forme de déclinaison annuelle avec des taux de réduction variables (généralement 12,5% soit un mois et demi offerts à l'échelle d'une année). Dans la pratique, cette offre est assez rarement disponible sur les sites Internet TER SNCF ou n'est disponible que pour un nombre réduit d'origines/destination.

⁴¹ Le site mentionne même que l'abonnement est : « sans limitation de distance » probablement pour inciter un usager se heurtant à cette difficulté à entreprendre une démarche soit auprès d'un guichet de SNCF Mobilités, soit directement auprès des services régionaux.

- **des abonnements souscrits en formule multimodale ou plus largement des tarifs en dehors du réseau ferroviaire**

Le travail d'analyse mené région par région a permis de mettre en évidence l'existence de nombreuses offres tarifaires intermodales notamment entre le réseau TER et les principaux réseaux urbains présents sur le territoire des régions. Ces offres relèvent, à de rares exceptions près, de la tarification combinée, c'est-à-dire que leur prix est calculé en ajoutant le prix du TER pour l'Origine/Destination concernée à des suppléments forfaitaires qui correspondent aux réseaux urbains.

Ces offres ne sont cependant jamais directement achetables sur les sites TER SNCF même si leur existence est mentionnée.

Par ailleurs, l'offre de transport régional peut comprendre, outre les services ferroviaires, des lignes routières (soit de substitution, soit de complément). Certains sites TER permettent alors de calculer les tarifs de titres permettant d'effectuer un déplacement sur ces lignes routières régionales lorsque les arrêts de cette ligne sont renseignés dans le moteur de recherche de SNCF Mobilités. La présence de ces arrêts dans le moteur de recherche des sites TER permet uniquement de calculer le prix d'un titre TER pour un déplacement réalisé à la fois en train TER et en autocar. Si on interroge le moteur de recherche pour un trajet effectué entre deux arrêts de cette ligne routière régionale, le moteur de recherche fournit un tarif qui ne correspond pas forcément au tarif mis en place par la région.

Les sites TER SNCF des différentes régions semblent donc davantage jouer le rôle de sites de ventes des titres correspondant aux offres de transport ferroviaire proposées par SNCF Mobilités sur le territoire des régions qu'à des sites renseignant sur transport public à l'échelle de la région. Dans une optique de développement de l'intermodalité dont les régions assument, depuis la loi de modernisation de l'action publique territoriale et d'affirmation des métropoles, le rôle de chef de file, il semble important de s'interroger sur l'intérêt pour les régions de développer des sites moins spécifiques.

La mise en œuvre de gammes tarifaires innovantes par les régions devra en effet être menée en synergie avec le développement de campagne et d'outils de communication comme dans le cas de la tarification « prix ronds » mise en place par la région Bretagne.

4. Bibliographie

CHEVAL Marie, SELIGMANN, Bernard. *Rapport sur les tarifs sociaux décidés et compensés par l'État*, Rapport au ministre de l'Économie, des Finances et de l'Industrie et au ministre de l'Équipement des Transports et du Logement, Avril 2001.

GART. *Annuaire de la tarification des transports publics régionaux*, 2007, 47 pages. Disponible sur <http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/document.xsp?id=Temis-0061599>

Cerema. *Réforme du système ferroviaire français, Éléments de décryptage de la loi de 2014*. Mars 2016.

SNCF, *Les tarifs voyageurs VO 0131*, Mars 2015. Disponible au lien : <http://www.voyages-sncf.com/ext/editorial/pdf/cqv/dispositions-generales-sncf.pdf>

5. Table des matières

Résumé	7
1. Introduction : pourquoi un panorama des tarifications TER ?	11
2. Méthodologie des études de cas régionales	17
2.1 Des données difficilement accessibles	17
2.2 Structuration des fiches régionales et titres pris en compte dans l'analyse 18	
2.3 Périmètre du panorama.....	21
3. Analyse des études de cas	23
3.1 L'application du barème kilométrique national et les titres unitaires régionaux.....	24
3.1.1 Le tarif « normal »	24
3.1.2 Rendre le train attractif : les titres régionaux	24
3.2 Les abonnements.....	32
3.2.1 Présence des abonnements sociaux nationaux au sein des gammes tarifaires régionales	32
3.2.2 Les abonnements salariés.....	36
3.2.3 Les abonnements « étudiants »	47
3.3 Les titres qualifiés de « sociaux » au sein des tarifications régionales.....	54
3.3.1 La tarification « sociale » régionale : une tarification à destination des chômeurs et des personnes à faibles ressources principalement liée au statut du bénéficiaire.....	54
3.3.2 Une tarification principalement constituée de titres unitaires	54
3.3.3 Un taux de réduction qui varie en fonction des régions	57
3.4 Une structure des sites TER qui peut conditionner l'appropriation de la tarification par l'utilisateur.....	59
3.4.1 Un mode de fonctionnement des sites Internet qui limite la lisibilité de l'utilisateur sur la gamme tarifaire	59
3.4.2 Des tarifs pas nécessairement tous consultables sur le site Internet.	60
4. Bibliographie	63
5. Table des matières	64