

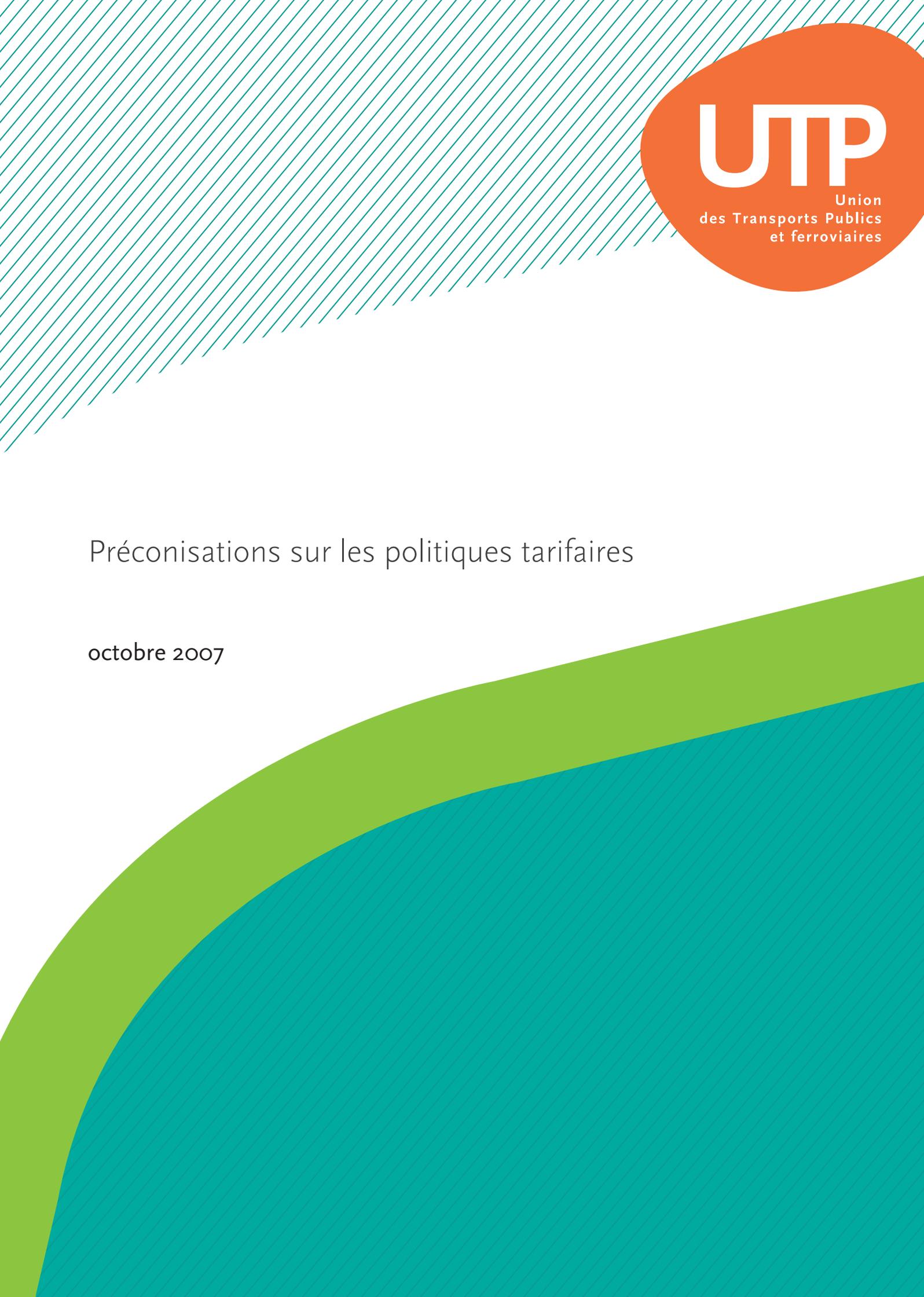


UTP

Union
des Transports Publics
et ferroviaires

Préconisations sur les politiques tarifaires

octobre 2007



La tarification est un vecteur important d'attractivité des réseaux de transports publics et d'accessibilité aux services qu'ils offrent. Si elle relève juridiquement des Autorités Organisatrices de Transport (AOT), l'implication des entreprises est loin d'être négligeable.

Au regard d'une politique de tarification qui pondère trois objectifs à caractère parfois antagonistes (couvrir les coûts de production du service, orienter le choix des usagers/clients, permettre une redistribution sociale des revenus), les opérateurs de transport public sont forces de propositions et de conseils. Sur le terrain, ce sont eux qui mettent en œuvre la politique tarifaire adoptée, celle-ci étant un élément essentiel de leur politique commerciale et de leurs rapports avec la clientèle.

Les éditions successives de *L'annuaire de la tarification du transport public*, permettent de mesurer les évolutions des dernières années et attestent de toute la créativité dont font preuve les réseaux en la matière.

Les préconisations formulées par l'UTP ont pour objectif de rendre plus efficace la tarification des services de transport public pour favoriser leur usage au service du développement durable et de la lutte contre le réchauffement climatique.

Elles touchent deux registres :

- celui des principes d'organisation de la tarification, qui relèvent du pouvoir décisionnaire des autorités organisatrices ;
- celui de la « boîte à outils » de la tarification, à destination des entreprises adhérentes de l'UTP, en vue d'améliorer les règles et usages en matière de tarification.

Conscientes de la fragilité économique des réseaux de transport qu'elles gèrent, les entreprises adhérentes de l'UTP ont le souci de rechercher un meilleur équilibre financier. En effet, malgré leur sensible hausse, les recettes provenant des clients n'ont cessé de baisser en part relative depuis dix ans.

L'UTP considère qu'il y a nécessité de clarifier les choix entre participation des usagers/clients et contribution des collectivités locales. Les AOT doivent être informées des impacts de leurs décisions tant en matière de niveau de prix trop bas que de réductions et de gratuités. À cet égard, l'UTP milite en faveur d'un meilleur affichage du coût de la mobilité, à comparer avec le prix effectivement payé par le voyageur et les contributions des collectivités locales.

Le recours de plus en plus important à la fiscalité pour équilibrer les budgets d'exploitation réduit les marges de manoeuvre pour le développement des réseaux et a tendance à déclasser la tarification qui devient une simple variable d'ajustement. Si les recettes tarifaires ne pourront jamais assurer seules la couverture des charges d'exploitation, il convient de rechercher les moyens d'augmenter cette contribution directe de la clientèle, tout en maintenant une offre de services de qualité.

L'UTP estime qu'il est légitime d'accroître les tarifs lorsque des investissements sont réalisés et que la qualité du service est au rendez-vous.

Par ailleurs, les enjeux à relever pour les prochaines années, dans un contexte de développement durable, imposent une ambition plus affirmée. Déjà, les entreprises s'engagent résolument dans des stratégies d'offres de services élargies, dépassant le cadre strict du transport urbain pour aborder l'ensemble des services à la mobilité.

L'amélioration de la situation économique des réseaux nécessite une mise en débat des principes d'organisation de la tarification en France.

La tarification sociale est du strict ressort des collectivités locales. C'est elles qui décident d'offrir des titres réduits ou gratuits pour répondre aux attentes de la population en matière de droit au transport. Toutefois, le coût global de cette tarification sociale n'est pas toujours clairement identifié. En effet, les compensations tarifaires des AOTU sont de plus en plus intégrées dans les contributions aux budgets Transport.

L'UTP demande un affichage du prix du transport social. Il permettrait de mesurer clairement la politique sociale du réseau et de la distinguer de la stricte politique de transport.

Dans la majorité des réseaux, la tarification sociale est définie au niveau de l'AOTU avec une gestion globale par le réseau ou via les BAS ou CCAS des communes membres. On observe, depuis quelques années, un retour à une tarification sociale prise en charge directement par chaque commune pour ses résidents.

L'UTP privilégie un régime d'aide à la personne via un tiers distinct de l'AOTU ou du réseau. Outre qu'il permet une distinction entre budget transport et budget social, il vient améliorer les comptes de l'entreprise grâce à l'identification de ces recettes (vente directe de titres aux collectivités locales), tout en permettant aux collectivités de valoriser elles aussi leur action politique en faveur des populations aidées.

L'attribution des mesures sociales est basée sur des critères de plus en plus stricts (âge, statut, niveau de revenu, résidence, composition du ménage), dans un souci de meilleure adéquation avec les besoins réels des plus démunis. Chaque collectivité est maître de la définition de ces critères et des différences existent d'un réseau à un autre, voire d'une commune à une autre.

L'UTP propose que des axes de convergence de certains critères d'attribution soient recherchés. La mise en œuvre du droit au transport selon la loi SRU (avec la prise en compte du niveau de ressources de la couverture complémentaire maladie universelle) peut être une bonne opportunité pour un examen des pratiques en vigueur.

Si la gratuité est pratiquée par les réseaux au titre de la tarification sociale, les cas de gratuité totale d'un réseau restent marginaux. Toutefois, certains réseaux proposent des services de transport spécifiques gratuits, comme les navettes de centres-villes. Dans les deux cas, les retours d'expérience sont assez contrastés : on note une sensible hausse de la fréquentation mais un impact quasi inexistant en termes de report modal et un manque de ressources pour le développement du réseau.

L'UTP considère que la gratuité doit être limitée et réservée à l'aide sociale.

Depuis 20 ans, la tarification unique (unicité des titres sur un même territoire) a supplanté la tarification par zones ou sections. Cette tendance se poursuit malgré l'accroissement continu des

périmètres de transports urbains (PTU). Par ailleurs, ce principe est désormais de plus en plus appliqué aux transports interurbains, sans lien avec le service effectivement rendu. Pour concilier les exigences d'un aménagement du territoire durable et favoriser l'intermodalité, cette règle pourrait être modulée.

L'UTP souhaite que diverses voies de modulation de la tarification unique soient explorées et évaluées, pour notamment mieux prendre en compte la durée et la distance des déplacements. Comme la mise en œuvre de titres à durée très limitée (titre 2 heures) ou à usage sur des périodes spécifiques (heures creuses, soirée, week-end...) et l'introduction de produits tarifaires particuliers pour des navettes ou des petits parcours (pour quelques arrêts, par exemple).

L'enjeu du report modal oblige à améliorer le système tarifaire souvent complexe et à gagner en efficacité économique. Ce qui amène à revisiter certaines pratiques en oeuvre dans les réseaux de transport public.

Comparé au système automobile, l'utilisation d'un réseau de transport est compliquée. Il y a nécessité de connaître le trajet des lignes, les titres de transport disponibles, les règles d'utilisation du réseau, définis différemment par chaque agglomération.

- Après une période de multiplicité des titres en vue d'offrir au client la possibilité de choisir le tarif adapté à sa situation, certains réseaux opèrent un retour à la simplification : création de titres selon une segmentation précise de la clientèle, priorité donnée aux abonnements mensuels ou annuels, suppression des titres peu utilisés.

L'UTP souhaite favoriser une meilleure compréhension de la gamme tarifaire et recommande la cohabitation d'une « gamme de base » claire (titre unitaire, en carnet, abonnement mensuel ou annuel) avec l'existence de titres ciblés permettrait de couvrir de nombreux motifs de déplacement.

- La mode de la personnalisation des titres a aussi abouti à une multitude de « noms » ou « labels », pour des titres quasi-équivalents dans les différentes agglomérations. L'UTP préconise une plus grande lisibilité de la gamme tarifaire. C'est la lisibilité des usages et des cibles, donc une dénomination claire et explicite (« Le 1 », « Le 10 », « le 4-10 ans »...), qu'il convient de rechercher, notamment dans un contexte de développement de tarifications multimodales.

- Pour fidéliser et conquérir des clientèles, les réseaux offrent des réductions à certaines catégories d'utilisateurs, comme les scolaires, les jeunes, les salariés dans le cadre notamment des PDE ou PDA... Là aussi, la définition des critères d'attribution relève de chaque réseau et peut nuire à la mise en œuvre de tarifications combinées entre réseaux limitrophes ou avec les transports interurbains et régionaux.

L'UTP suggère une recherche de cohérence des profils en matière de tarification commerciale, pour favoriser l'interopérabilité et accélérer la mise en œuvre de tarifications intermodales.

- Les pratiques de consommation et d'achat ont fortement évolué. Depuis quelques années, les réseaux recourent à la vente par correspondance, au prélèvement automatique, à l'achat via l'internet et à la billettique, qui correspondent aux attentes des utilisateurs en recherche de toujours plus de simplicité.

Par ailleurs, face à la voiture qui permet le transport d'une ou plusieurs personnes, le titre de transport public reste lié à un seul utilisateur et le déplacement de plusieurs personnes augmente nettement les coûts.

L'UTP estime qu'il convient de passer du transport à la mobilité. La mise en place d'un abonnement permanent, prélevé automatiquement et associé à des services + permettrait une entrée simplifiée dans le système via un « Sésame Mobilité ». Les réseaux doivent faire preuve de créativité en proposant des produits d'appel (titre Parc-Relais, titre Famille, titre Navette associé à des places de stationnement en périphérie...) et en favorisant des nouvelles pratiques (titre impersonnel à « partager » en famille ou en entreprise, usage gratuit en accompagnement d'un abonné...).

L'UTP

L'Union des Transports Publics et ferroviaires (UTP) est l'organisation professionnelle regroupant les entreprises de transport public et les entreprises ferroviaires (fret et voyageurs) en France. Elle représente la profession et défend les intérêts collectifs de ses adhérents auprès des institutions françaises et européennes.

L'UTP représente plus de 150 entreprises de transport urbain réparties sur le territoire français.

Certaines sont liées à des groupes de transport comme Car Postal, Keolis, Groupe RATP, SNCF Proximités, Vectalia France, Veolia Transdev. D'autres sont indépendantes et peuvent, à ce titre, adhérer à l'association AGIR.

Depuis 2006, l'UTP fédère les entreprises ferroviaires et les accompagne vers l'ouverture du marché du transport de voyageurs. Il s'agit notamment de Colas Rail, Euro Cargo Rail, Europorte, Eurostar International, Keolis, Groupe RATP, SNCF, Thello, Veolia Transdev, VFLI.

Contact : communication@utp.fr - 01 48 74 73 46.

UTP

Union
des Transports Publics
et ferroviaires

5-7, rue d'Aumale - 75009 Paris

Tél. : +33 (0)1 48 74 63 51

Fax : +33 (0)1 40 16 11 72

www.utp.fr



Conception graphique : Communication Arts Graphiques (C.A.G.)
Impression : Imprimé sur papier Créator Silk PEFC 100% - Imprimerie de Pithiviers - Édité en mai 2012.



www.afnor.org