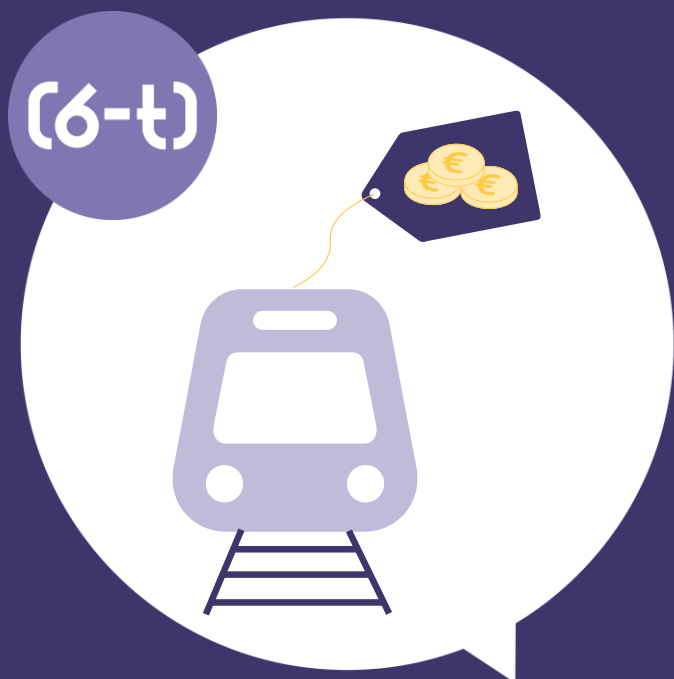




Analyse comparée des tarifications régionales de l'offre de transport interurbaine

Trains et autocars

*Étude réalisée par 6t-bureau de recherche
pour le compte de
la FNAUT et de l'association Régions de France*



6t-bureau de recherche

58, rue Corvisart | 75013 Paris
info@6-t.co | www.6-t.co
+33 (1) 53 09 26 36

28 mai 2021

Impressum

Commanditaires



Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports

32 rue Raymond Losserand

75 014 Paris



Régions de France

1 quai de Grenelle

75 015 Paris

Mandataire

6t-bureau de recherche

58 rue Corvisart

75 013 Paris

Mode de citation recommandé

6t-bureau de recherche. (2021). *Analyse comparée des tarifications régionales de l'offre de transport interurbaine*. Rapport intermédiaire

Remarques

Le rapport reflète le point de vue des auteurs. Ce dernier ne correspond pas nécessairement à celui du commanditaire. Toute représentation ou reproduction intégrale ou partielle faite sans le consentement de l'auteur ou de ses ayants droit ou ayants cause est illicite selon le Code de la propriété intellectuelle (art. L 122-4) et constitue une contrefaçon réprimée par le Code pénal. Seules sont autorisées (art. 122-5) les copies ou reproductions strictement réservées à l'usage privé de copiste et non destinées à une utilisation collective, ainsi que les analyses et courtes citations justifiées par le caractère critique, pédagogique ou d'information de l'œuvre à laquelle elles sont incorporées, sous réserve, toutefois, du respect des dispositions des articles L 122-10 à L 122-12 du même Code, relatives à la reproduction par reprographie.

6t – bureau de recherche en bref

L'ambition du bureau de recherche 6t est de se situer à l'interface de la recherche académique et de l'étude appliquée pour répondre à la demande sociale par une expertise de haut niveau, tout en produisant des connaissances scientifiques et techniques au service de la décision.

Les compétences de 6t permettent de mobiliser différents types de méthodes propres à la compréhension de la sociologie, de la géographie urbaine et de la prospective urbaine et de mener des analyses qualitatives, quantitatives et cartographiques.

Cette variété de compétences repose sur une équipe pluridisciplinaire composée de sociologues, cartographes, géographes, politistes, ingénieurs, économistes et urbanistes qui accompagnent régulièrement les autorités publiques, les aménageurs, mais aussi les opérateurs privés et les industriels sur les enjeux urbains en lien avec la mobilité, les usages et les modes de vie urbains. En complément, via notamment la constitution de panels d'usagers des différents modes de transport, 6t réalise de nombreux travaux sur les nouvelles formes de mobilité qui visent à mesurer les évolutions de comportement et à en identifier les tendances.

Table des matières

Introduction et méthodologie.....	5
1. Une tarification du TER décentralisée et inhomogène.....	6
2. Une faible lisibilité de l'offre	6
3. Enjeux de la mission	7
4. Méthodologie	8
Partie 1.....	10
Éléments théoriques.....	10
1. Définitions.....	11
1.1. Termes relatifs à la tarification.....	11
1.2. Autour de la tarification.....	11
2. Les objectifs de la tarification	13
3. Typologie des principes de tarification dans le domaine des transports	15
Synthèse Partie 1	18
- 18	
Éléments théoriques	18
Partie 2.....	19
La tarification des TER.....	19
1. Les évolutions récentes du fonctionnement du TER	20
1.1. Les évolutions dans la gouvernance	20
1.2. Les évolutions dans la tarification du TER.....	23
1.3. Les freins à l'évolution des tarifs des TER	24
2. Grands principes de la structure tarifaire actuelle des TER	25
2.1. Principes généraux.....	25
2.2. Réductions pour certains usagers ou usages	26
3. Les enjeux de la tarification des TER	28
3.1. Visibilité des offres proposées sur les interfaces de vente actuelles	28
3.2. La question de la couverture des coûts d'exploitation : un objectif secondaire par rapport à l'objectif de report modal depuis la voiture	29
3.3. La crise sanitaire et ses conséquences : quels enjeux pour le TER ?.....	30
3.4. Miser sur une clientèle d'usagers jeunes	30
Synthèse Partie 2	32
- La tarification des TER	32
Partie 3.....	33
Comparaison des offres régionales.....	33
1. Des canaux de vente relativement homogènes dans leur fonctionnement comme dans leurs enjeux.....	35
1.1. Une déclinaison des canaux de vente harmonisée dans l'ensemble des régions	35

1.2.	La question de l'harmonisation des tarifs entre canaux de vente	38
1.3.	Enjeux autour de la distribution et de la billettique.....	39
2.	Un « plein tarif » présentant des différences modérées entre régions	40
2.1.	Principe général de fonctionnement	41
2.2.	Diversité des tarifs standards entre régions et compétitivité avec la voiture	42
3.	Réductions liées à la fréquence d'usage du TER.....	44
3.1.	Tarifs à destination des usagers fréquents ou pendulaires	45
3.2.	Tarifs à destination des usagers occasionnels.....	52
4.	Des tarifs sociaux très variables	57
4.1.	Tarifs sociaux accordés en fonction de l'âge	58
4.2.	Tarifs sociaux à destination des demandeurs d'emploi.....	61
4.3.	Tarifs solidaires.....	62
4.4.	Tarifs sociaux à destination des personnes en situation de handicap et de leur accompagnant	62
4.5.	Tarifs sociaux à destination des forces de l'ordre	63
4.6.	Tarifs animaux	63
5.	Tarifs de groupe	64
5.1.	Les tarifs mini-groupes.....	64
5.2.	Les tarifs mini-groupes sous forme de pass ou forfaits sur plusieurs jours	64
5.3.	Les tarifs maxi-groupes.....	65
5.4.	Les tarifs groupes de jeunes	65
5.5.	Les tarifs groupes scolaires.....	65
5.6.	Les tarifs familles.....	66
5.7.	Facteurs de variation des tarifs de groupe	66
6.	Cartes de réduction nationales.....	67
6.1.	Présentation de l'offre de cartes nationales	67
6.2.	Réductions sur l'achat de billets TER associées aux cartes nationales	68
6.3.	Une offre inégalement complémentaire de celle des cartes régionales	68
6.4.	Une incohérence entre la politique de réduction tarifaire associée aux cartes nationales et régionales.....	69
7.	Offres promotionnelles et tarifs innovants.....	70
7.1.	Tarifs petits prix.....	70
7.2.	Expérimentation de gratuité pour les jeunes expérimentée en région Occitanie	71
7.3.	Tarif « Pic de pollution » en régions Pays de la Loire et Sud	72
7.4.	Pass vaccination	73
7.5.	Tarifs événementiels.....	73
8.	Tarifs intermodaux	74
8.1.	Intégration tarifaire entre réseaux urbains et interurbains.....	75
8.2.	Abonnements intermodaux TER + transports en commun urbains.....	75
8.3.	Intermodalité entre TER et TGV	76
8.4.	Intermodalité entre TER et réseaux ferroviaires des pays limitrophes.....	76
8.5.	Enjeux de billettique et fluidité de l'expérience usager.....	77
8.6.	Le cas des lignes TET	78
	Synthèse Partie 3	81
	- Comparaison des offres régionales	81

Partie 4.....	83
Tarification des autocars régionaux	83
1. Structuration de l'offre routière régionale	84
2. Un niveau inégal d'harmonisation des tarifs.....	85
2.1. Des régions où la tarification varie entre départements	85
2.2. Une tarification harmonisée à l'échelle de la région	87
2.3. Une harmonisation des profils sociaux entre offres de transport routier et ferroviaire dans certaines régions.....	88
3. Niveau des prix des autocars régionaux.....	88
4. Des canaux d'information et de vente très diversifiés	90
Synthèse Partie 4	92
- Tarification des autocars régionaux	92
Recommandations	93
1. Mettre davantage en valeur les points communs aux offres tarifaires des différentes régions	94
1.1. Points communs en matière de tarifs, cartes et abonnements	94
1.2. Points de convergence concernant les profils d'utilisateurs ouvrant le droit à des avantages tarifaires	95
2. Adopter une base commune pour les tarifs de groupe, afin de faciliter leur lisibilité pour des utilisateurs occasionnels	95
3. Faciliter la comparaison des tarifs par les utilisateurs	96
4. Harmoniser les offres de transport routier régional	96
Table des figures	98

Introduction et méthodologie

Ce rapport présente les résultats d'une étude partenariale, menée par 6t-bureau de recherche pour le compte de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT) et l'institution Régions de France.

1. Une tarification du TER décentralisée et inhomogène

Depuis 2002 et l'entrée en vigueur de la loi SRU du 13 décembre 2000¹, **les régions sont devenues les autorités organisatrices de transport pour l'offre dite « d'intérêt régional »** (puis autorités organisatrices de mobilité avec la Loi d'Orientation des Mobilités). De facto, **ce sont donc elles qui définissent l'offre et le niveau de service des TER sur leur territoire**, en passant des contrats avec la SNCF ou, depuis le 1^{er} décembre 2019² et l'ouverture à la concurrence, avec d'autres opérateurs.

En complément, **depuis 2017³, les régions sont autorisées à fixer les tarifs qu'elles souhaitent pour les lignes TER qu'elles organisent**. En particulier, dans un contexte où les régions se sont vu attribuer le rôle de cheffe de file de l'intermodalité (entre réseaux locaux et régionaux notamment), le statut de cheffe de file de l'intermodalité rend possible la création d'abonnements et de billets combinant TER et autres modes de transports (bus, tramway...). Il leur permet en outre de mettre en œuvre leurs propres politiques sociales ou incitations tarifaires, sachant que **les tarifs sociaux nationaux** (famille nombreuse, personne en situation de handicap...) **restent en vigueur**, ainsi que certains tarifs conventionnés (militaires, parlementaires,...). Dans les faits, l'application du décret s'est faite de manière progressive durant la mandature en cours et l'action de ses dispositions est fonction des négociations conventionnelles différenciées de chacune des régions.

Suite à cette décentralisation, **chaque région propose des tarifs variables** en fonction du jour de la semaine, de la saison et du canal d'achat (en agence ou en ligne, ou en fonction de l'anticipation de l'achat). Elles proposent également de nombreuses cartes de réduction et abonnements, qui peuvent s'appliquer à l'ensemble du réseau de la région ou seulement à certaines lignes, permettre une tarification combinée avec les transports urbains de certaines villes précises et varier en fonction de l'âge ou de la situation d'emploi des personnes concernées. **Au total, pas moins de 42 cartes d'abonnement ou de réduction régionales peuvent être choisies sur oui.sncf, sans compter les cartes nationales.**

2. Une faible lisibilité de l'offre

Il en découle que **l'offre tarifaire de TER manque parfois de visibilité et de lisibilité** pour les usagers. En effet, ces offres sont imparfaitement mises en avant sur les plateformes de vente en ligne, par lesquelles

¹ Loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbains.

² Si depuis le 1^{er} décembre 2019 les régions peuvent lancer des appels d'offres pour exploitation, les gagnants ne seront présents sur les rails des nouveaux opérateurs ne se fera qu'à partir de 2023.

³ Bien que le décret d'application de l'article 15.IV de la loi du 4 août 2014 portant sur la réforme ferroviaire ait été publié en 2016, il n'a été notifié à la SNCF et aux régions qu'en avril 2017. Ce n'est qu'à partir de cette notification que les régions ont pu, au gré de leurs évolutions conventionnelles avec SNCF, faire évoluer leurs tarifications régionales. La prise de compétence de la liberté tarifaire est ainsi effective entre 2017 (Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté, Grand Est, Nouvelle-Aquitaine, Pays de la Loire), 2018 (Normandie, Occitanie, Pays de la Loire, Sud), et 2019 (Bretagne, Centre-Val de Loire, Hauts-de-France).

transite une partie des achats de billets. Ces plateformes peinent à intégrer la grande diversité des tarifs proposés par les régions. Cela a pour conséquence qu'elles n'offrent pas nécessairement les tarifs les plus favorables aux usagers. Par exemple, il est difficile pour ces plateformes d'identifier que pour un trajet Caen-Rouen, la carte d'usager occasionnel de la région Normandie est plus favorable que la Carte Avantage Week-end nationale si l'aller et le retour se font le samedi et le dimanche, mais moins en cas d'un aller le vendredi et d'un retour le lundi.

En outre, les offres tarifaires, qui peuvent être visibles sur des grilles imprimées peuvent l'être bien moins en cas de passage direct par ces plateformes. Par exemple, oui.sncf peine à souligner qu'en TER il existe un retour gratuit le premier samedi du mois en région Bretagne. Si les habitants de la région peuvent avoir entendu parler de la mesure via la publicité faite localement, ce sera probablement moins le cas des touristes de passage. De manière générale, ces problèmes de visibilité sont à relier aux difficultés qu'ont les régions à disposer des données de vente et des distanciers, données dont l'ouverture représente un enjeu pour la transparence des tarifs à la fois pour les usagers et pour les collectivités.

3. Enjeux de la mission

Dans ce contexte, la **FNAUT et Régions de France souhaitent disposer d'une vision exhaustive des tarifs proposés par les différentes régions, dans l'optique d'une réflexion sur un rapprochement des tarifs entre eux**. Notre analyse porte sur les onze régions de France métropolitaine, l'Île-de-France étant exclue en raison de ses spécificités trop importantes en matière d'offre de transport régionale.

En effet, au-delà de la participation à l'équilibre financier du réseau, un système de tarification est un facteur d'**attractivité du mode ferré**, un outil d'**équité sociale** et un **levier d'orientation des usages**. Le levier de la tarification peut en effet :

- permettre de rendre un mode plus ou moins attractif financièrement par rapport aux autres (facteur de report modal) pour les passagers sur des trajets donnés, notamment en facilitant des trajets porte-à-porte dans le cas de tarifs combinés intermodaux, et donc jouer sur sa fréquentation ;
- corréler le coût aux ressources des ménages via des tarifications dites « sociales » (conditionnant des réductions à un statut ou des revenus individuels) ou « solidaires » (conditionnant des réductions à des ressources, généralement calculées à l'échelle du ménage, comme le quotient familial) ;
- inciter les usagers à certaines pratiques « vertueuses » pour l'opérateur ou la société : déplacements en heures creuses, réservations à l'avance, pendularité, etc. Cela suppose que l'offre soit suffisamment lisible dans son ensemble pour que les usagers y adaptent leur comportement.

L'efficacité d'un système tarifaire à remplir ses objectifs repose notamment sur sa **visibilité** et sa **lisibilité** pour les usagers auxquels les différentes offres s'adressent. L'absence de visibilité prive les usagers de la connaissance de l'offre, et son caractère illisible empêche un choix éclairé au sein de celle-ci. Les offres promotionnelles visant à faire découvrir ce mode à de nouveaux usagers risquent alors de manquer leur cible. Ce manque de visibilité, de lisibilité et de mise en application peut alors réduire l'efficacité que l'on pourrait attendre de l'outil tarifaire.

Enfin, les différences de tarifs peuvent rendre plus difficile la transposition d'habitudes du quotidien aux usages ponctuels : l'utilisateur quotidien du TER en région Grand Est bénéficiant d'une tarification sociale n'en bénéficiera pas automatiquement lors de vacances en région Occitanie. Cela peut réduire les usages saisonniers de ces modes, alors même que les régions tentent de limiter le trafic automobile lié au tourisme.

Ainsi, nous **faisons l'hypothèse qu'une plus grande proximité tarifaire entre les régions ou la mise en place de collaborations ponctuelles pourrait être un levier d'augmentation de la fréquentation des réseaux TER**. En particulier, les objectifs intrinsèques à une politique tarifaire suggèrent qu'au-delà des prix pratiqués, une attention doit être portée à :

- **La structure** des prix : paie-t-on systématiquement moins cher le week-end ? pendant les vacances scolaires ? le premier samedi du mois ? existe-t-il systématiquement des offres à très bas prix en prenant longtemps en avance ?
- **Les modes d'accès** aux tarifs : sont-ils accessibles uniquement en ligne, ou bien aussi en guichet ? sous la forme de grilles horaires ou apparaissent-ils uniquement à condition de faire des calculs d'itinéraire ? où l'information apparaît-elle ?
- **Les conditions générales de vente** : durée de validité, flexibilité pour des remboursements, etc.

4. Méthodologie

Le travail de 6t-bureau de recherche se structure en quatre temps :

- Une **série d'entretiens auprès d'acteurs clés de l'offre TER dans six régions**, permettant de comprendre les grands principes et mécanismes de l'élaboration de la tarification d'une offre TER, ainsi que les enjeux et difficultés rencontrées. Ces six régions ont été choisies, en accord avec la maîtrise d'ouvrage, afin de rassembler une variété d'expériences et de situations, notamment en regard du passage à la liberté tarifaire accordée aux régions à compter de 2017, mais aussi des enjeux inter-régionaux ou transfrontaliers, par exemple. Nous avons également échangé avec la DGITM (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer), afin d'approfondir notre compréhension de la gestion des TET (Trains d'Équilibre du Territoire, dont une partie a été reprise par les régions) ainsi que des tarifs sociaux nationaux.
- Un **recensement exhaustif des tarifs disponibles**, s'appuyant sur les informations disponibles en ligne (site des TER régionaux) ainsi que sur la documentation transmise par les différentes régions.
- Une **analyse comparée des tarifs**, sur la base de données recueillies lors du recensement et des entretiens. Seront notamment étudiés le tarif « brut », s'il en existe un, appuyé sur le nombre de kilomètres parcourus par exemple, les différents abonnements proposés ainsi que leurs conditions d'éligibilité, les cartes de réduction sociales et solidaires, les tarifs « petits prix » ou offres promotionnelles, ainsi que les canaux d'accès à ces tarifs (sur une plateforme en ligne, en guichet).

- Des **propositions de rapprochement ou d’harmonisation des offres tarifaires des régions**, nourries du travail d’analyse comparée et d’éléments issus d’une revue de littérature.

À noter que cette étude se concentre sur la tarification des trains TER, **les offres tarifaires des autocars TER étant analysées de manière plus succincte**. Seules les régions ayant uniformisé les tarifs de leurs cars TER sont étudiées de manière exhaustive.

Tableau 1 : Liste des entretiens réalisés

Région	Interlocuteur.rice	Service	Date de l’entretien
Occitanie	Valérie Ossant	Chargée de mission Tarification Distribution Billettique, Service Transport Ferroviaire	17/03/2021
Nouvelle-Aquitaine	Jean-Baptiste Bonneville	Direction des Transports Ferroviaires de Voyageurs, TER Développement et Planification	17/03/2021
Bretagne	Jessica Haoua Estelle Sourdin	Chargée de la tarification, de la qualité et des données du réseau BreizhGo Chargée de projets Billettique et MaaS	18/03/2021
Grand Est	Bénédicte Meyer	BMeyer-Conseil (PMP Conseil)	18/03/2021
Pays de la Loire	Julie Vincendeau	Pôle Marketing et Digital, Service Ferroviaire et Marketing, Direction des Transports et Mobilités	22/03/2021
Auvergne-Rhône Alpes	Camille Delarbre Fabienne Goudard Stéphane Konzola	Service aux voyageurs, Direction des Mobilités	29/03/2021
Centre-Val de Loire	Bérénice Duval	Tarification et Communication commerciale, Pôle conception de l’offre, Direction Transports et Mobilités Durables	02/04/2021
DGITM (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer)	Patrick Ferchaud François Lavoué Pierre Terrier Renato Quittan	Mission Autorité organisatrice des trains d’équilibre du territoire (TET) Sous-direction des transports ferroviaires et collectifs et des déplacements urbains Bureau opérateurs de transport ferroviaire	24/03/2021 et 31/03/2021

Partie 1

Éléments théoriques

1. Définitions

Il convient, dans un premier temps, de poser quelques éléments de définition.

1.1. Termes relatifs à la tarification

La **tarification** d'une offre de service désigne le processus de fixation d'un prix de vente pour ce service. Nous pouvons distinguer différents termes s'y rapportant.

- Le terme de **structure tarifaire** désigne l'ensemble des règles régissant le niveau des tarifs pratiqués, qu'elles se rapportent aux caractéristiques du service proposé (distance parcourue, confort à bord) ou à celles de l'utilisateur (telles que le profil socio-économique, en fonction duquel des réductions peuvent être attribuées, par exemple des réductions pour les plus jeunes).
- Les différents **produits tarifaires** correspondent à la variété de titres de transport et d'abonnements proposés aux usagers.
- Le **tarif** désigne quant à lui le prix, le montant en euro, associé à chaque produit tarifaire (c'est-à-dire le prix d'un billet ou d'un abonnement).
- Ces tarifs peuvent être définis grâce à une **grille tarifaire**, sous la forme d'un tableur, qui permet, à partir de caractéristiques présentées en ligne ou en colonne, de connaître le tarif d'un produit ou d'un service.

1.2. Autour de la tarification

Outre la tarification, d'autres éléments relatifs à une offre de service, ici de transport, peuvent être distingués.

- Le **canal de vente** désigne le mode d'accès au service vendu. Il peut être humanisé (en face à face : agence ou guichet, mais aussi humanisé « à distance » : par téléphone), automatisé (borne sur laquelle l'utilisateur achète un titre de transport ou un abonnement de manière autonome) ou dématérialisé / en ligne (plateforme en ligne permettant d'acheter un billet ou de souscrire un abonnement, application smartphone). Au cours des dernières décennies, le développement des TIC a engendré une généralisation des canaux de vente numériques, au détriment des canaux de vente humanisés, ce qui soulève des enjeux d'accessibilité pour les personnes non-équipées en outils numériques ou n'étant pas à l'aise avec leur utilisation.
- La **billettique** désigne la gestion des titres de transport et abonnements, c'est-à-dire des contrats liant offreurs de services de transport et usagers. Le billet ou la carte d'abonnement atteste du paiement du service par l'utilisateur et peut ainsi apparaître comme la matérialisation du contrat conclu entre transporteur et voyageur. Les titres de transport et abonnements peuvent alors s'incarner sous la forme de tickets ou de cartes, que l'utilisateur doit éventuellement valider lorsqu'il accède au transport (compostage ou validation électronique). Avec l'essor de la dématérialisation de l'accès aux offres de transport, les usagers peuvent désormais imprimer eux-mêmes leurs billets (munis d'un QR code) ou les télécharger sur une application smartphone (e-billet).

- Les **conditions générales de vente** sont aussi à prendre en compte, puisqu'elles sont associées à une offre et à son tarif. Il s'agit notamment des règles régissant l'échange, l'annulation et le remboursement des produits tarifaires achetés.
- Enfin, nous pouvons mentionner l'**accompagnement usager**, conseil clientèle ou service après-vente, permettant à l'utilisateur d'obtenir des renseignements, de poser des questions, ou de faire des réclamations suite à un problème rencontré. Comme pour le canal de vente, cela peut prendre une forme humanisée (guichet en présentiel, ou numéro vert) ou numérique (adresse mail à laquelle envoyer ses réclamations, chat sur la plateforme de vente en ligne mais aussi, de plus en plus, fil Twitter pour les perturbations sur le réseau⁴).
- Enfin, l'**accessibilité, la clarté et la lisibilité des informations** doit être prise en compte. L'information sur les offres (prestation vendue et tarif associé) est-elle facile à trouver ? Est-elle facile à comprendre de tous ?

Le schéma ci-dessous récapitule la façon dont s'articule l'offre de TER et sa tarification. Seule la partie en mauve est accessible à l'utilisateur, le reste étant situé en amont et invisible de son point de vue. Chaque région, par contractualisation avec l'opérateur (aujourd'hui la SNCF mais, avec l'ouverture à la concurrence, cela peut être une autre société exploitante) organise l'offre de TER sur son territoire. Ce contrat détermine la structure tarifaire, qui se traduit par les produits tarifaires (offres, soit trajets ou abonnements) et le tarif associé à chacun d'eux (leur prix). Jusque récemment, la SNCF utilisait un système d'information dit « FC12K », modèle théorique assurant la répartition et l'affectation des recettes issues de la vente des produits tarifaires (il se situe donc un peu en marge de l'« écosystème de la tarification », en « back office »). Un nouveau système, Themis, a été mis en place en 2021. Les produits tarifaires sont rendus accessibles à l'utilisateur via des canaux de vente de différente nature – humanisés ou dématérialisés – qui lui permettent d'effectuer réservations et paiements, mais aussi de rechercher des informations ou des conseils/de l'accompagnement (service après-vente, par exemple). En passant par l'un de ces canaux, l'utilisateur peut donc accéder à l'offre de transport et acquérir un produit tarifaire, matérialisé par la billettique (ticket, carte).

⁴ <https://www.20minutes.fr/strasbourg/2454551-20190221-alsace-comment-community-managers-sncf-grand-gerent-centaines-messages-twittos> (consulté le 26/02/2021)

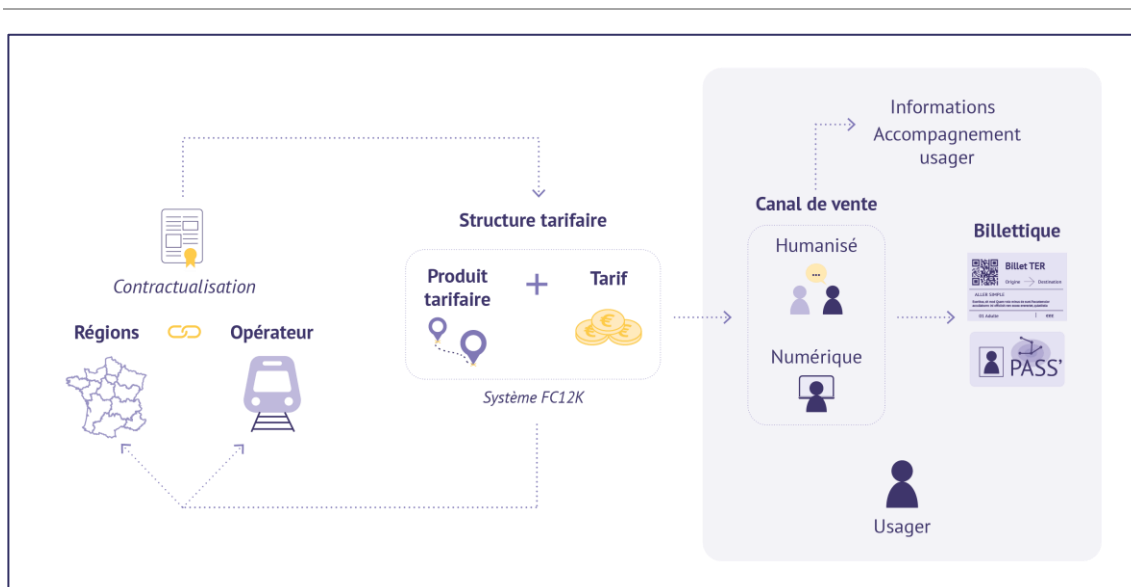


Figure 1 : L'écosystème de la tarification

2. Les objectifs de la tarification

En matière de transport, le coût fait partie des principaux facteurs de choix modal, aux côtés du temps de trajet et, bien sûr, de la desserte. Les usagers des transports étant, du moins dans une certaine mesure, sensibles au prix de l'offre de service proposée, la tarification peut alors jouer un rôle de levier pour orienter leurs usages. De manière générale, la tarification des transports peut poursuivre différents objectifs :

- Favoriser l'utilisation d'un mode de transport, jugé vertueux en regard des objectifs poursuivis par la collectivité, et notamment des impératifs de développement durable.** Il s'agit plus spécifiquement d'encourager le report modal depuis les modes les plus polluants vers les modes peu polluants. C'est l'un des objectifs principaux de la tarification des TER, qui vise à favoriser le report modal depuis la voiture, en étant suffisamment incitative pour l'utilisateur. D'après l'étude d'impact⁵ relative au projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets de janvier 2021, pour l'utilisateur, le prix **moyen**⁶ par kilomètre parcouru est de 7,4 centimes pour le TER. Pour la voiture individuelle, le coût moyen complet par kilomètre peut être estimé à 36 centimes, en prenant en compte la dépréciation du véhicule ainsi que l'ensemble des frais annexes, comme l'assurance ou les réparations. Les automobilistes ont cependant une vision très inexacte du coût de leur voiture : le coût d'un kilomètre parcouru en voiture tel que perçu par l'utilisateur peut alors être estimé à 12 centimes, et est donc du même ordre de grandeur, pour une personne seule, que le prix du TER. Comme nous le verrons dans la suite du rapport, la comparaison entre prix du TER et de l'automobile tourne ainsi à l'avantage de l'un

⁵ République Française, (2021), *Étude d'impact. Projet de loi portant lutte contre le dérèglement climatique et renforcement de la résilience face à ses effets* (Trex2100379L), URL : https://www.legifrance.gouv.fr/contenu/Media/Files/autour-de-la-loi/legislatif-et-reglementaire/etudes-d-impact-des-lois/ei_art_39_2021/ei_trex2100379L_cm_10.02.2021.pdf (consulté le 25/02/2021)

⁶ Précisons qu'il s'agit ici du coût moyen : en fonction des cas de figure (type de trajet effectué ou profil de l'utilisateur), les coûts kilométriques du TER et de la voiture personnelle peuvent varier. Dans certaines situations, prendre le TER peut même s'avérer plus cher pour l'utilisateur que de prendre sa voiture.

ou de l'autre de ces modes selon le cas de figure (covoiturage, réductions sur le billet de TER, remboursement partiel par l'employeur, etc.).

- **Orienter les usagers vers certains usages de l'offre de transport**, que l'opérateur souhaite massifier. En effet, outre son influence sur le choix modal, la tarification peut permettre de jouer plus finement sur les pratiques des usagers, permettant par exemple de rééquilibrer la fréquentation sur certains segments de l'offre (à certaines temporalités et sur certaines zones). Pour les transports collectifs, un exemple en est la tarification dite « dynamique », établie en fonction de la demande, qui peut ainsi consister en la mise en place de tarifs « heures creuses », plus avantageux, afin de désaturer les trains en heure de pointe et de réduire la pression sur les ressources et les coûts d'exploitation. Cependant, un tel mode de tarification dynamique présente l'inconvénient de pénaliser les usagers dont les horaires ne sont pas flexibles, et qui n'ont d'autre choix que de voyager en heures de pointe (navetteurs notamment). Une tarification avantageuse peut aussi inciter les usagers à emprunter certaines lignes peu fréquentées.
- **Permettre une redistribution sociale**, via une tarification sociale ou solidaire, moins élevée pour les usagers les plus vulnérables (tarification dite « de Feldstein »). En tant que service public, les transports collectifs doivent permettre d'assurer un « droit à la mobilité », principe réaffirmé par la LOM (Loi d'Orientations des Mobilités promulguée en décembre 2019). Il s'agit alors de rendre accessible l'offre de transport à tous les individus, quelles que soient les ressources dont ils disposent. Cet objectif se traduit dans la tarification du TER, via des réductions pour les profils d'usagers les plus vulnérables.
- **Financer l'offre de service**, en couvrant une partie des coûts d'exploitation du service, soit équilibrer les coûts et les recettes. En France, les services publics à caractère industriel et commercial ont normalement une obligation de couverture de leurs coûts de production par leurs recettes directes. Pour ce qui est du TER, compte tenu des coûts d'exploitation élevés de l'offre et de la volonté d'encourager son usage par une tarification incitative pour l'utilisateur, des subventions permettent d'équilibrer le budget des TER. Selon un rapport de la Cour des Comptes sur les transports régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence datant d'octobre 2019⁷, le coût moyen (qui peut fortement varier selon la fréquentation des lignes, et en incluant le coût complet des infrastructures ferroviaires, de la seule compétence de l'Etat) par voyageur-kilomètre est de 61 centimes pour le TER (en incluant toutefois des éléments hors convention, tels que les charges de retraite, par exemple), tandis qu'il est de 21 centimes pour la voiture individuelle (toutefois, ce coût ne prend pas en compte le financement et l'entretien des infrastructures routières). Une tarification à l'équilibre budgétaire rendrait donc la voiture bien plus attractive, d'où l'attribution de subventions. Toujours selon la Cour des Comptes, les subventions publiques couvrent 75% des coûts d'exploitation des TER, tandis que les recettes directes couvrent les 25% restants, ce ratio étant constant depuis la régionalisation du TER.

Ces grands objectifs ne sont cependant que **difficilement compatibles entre eux**. Inciter à l'usage du TER et au report modal depuis la voiture suppose par exemple de le rendre économiquement plus attractif que cette dernière pour l'utilisateur, en proposant des tarifs suffisamment bas, tandis que l'objectif de couverture des coûts d'exploitation ne peut être atteint qu'en récoltant suffisamment de recettes auprès des usagers. Le choix d'une structure tarifaire résulte ainsi le plus souvent d'un **arbitrage entre ces différents objectifs**.

⁷ Cour des Comptes, (2019), *Les transports express régionaux à l'heure de l'ouverture à la concurrence. Des réformes tardives, une clarification nécessaire*, URL : <https://www.ccomptes.fr/fr/documents/50397> (consulté le 25/02/2021)

Néanmoins, il est nécessaire de préciser, d'après les données de Régions de France, que, depuis la régionalisation (sur la période 2002-2019), l'offre des TER a augmenté de 1,3% par an, tandis que la fréquentation des TER a augmenté de 3,1% par an. De ce fait, le nombre de voyageurs par train a augmenté en moyenne de 1,8% par an.

Durant cette période, les prix.km payés par les usagers des TER ont progressé de 1%/an en euros courants, pour une inflation constatée de 1,3% par an. Mais, de 2002 à 2017, avant mise en œuvre de la liberté tarifaire, les compensations des régions à SNCF-Voyageurs au titre des tarifications régionales ont représentés jusqu'à 495M€, progressant ainsi de 3,3% par an en euros par voyageur.km. Le prix payé par le client du TER a en conséquence suivi l'inflation. Les recettes directes couvrent ainsi 26,3% des coûts d'exploitation du TER, qui, sur la même période, ont progressées de 3,5% par an.

3. Typologie des principes de tarification dans le domaine des transports

Outre la pluralité d'objectifs que peut poursuivre une structure tarifaire, nous pouvons recenser différents principes de tarification ayant cours dans le domaine des transports :

- **Tarification uniforme** : toutes les unités sont vendues au même prix. Dans le cas des transports, cela concerne souvent les transports en commun urbains, ou un ticket, permettant de réaliser n'importe quel trajet sur le réseau, est vendu à un prix donné. Ce type de tarification présente l'avantage de la simplicité mais, pour l'utilisateur, cela revient à payer relativement plus cher pour ses trajets les plus courts, et moins cher pour ses trajets les plus longs. En matière de transport interurbain, où la variation des distances est bien plus importante (de moins de 10 à plusieurs centaines de kilomètres), ce mode de tarification semble a priori peu adapté, bien qu'il puisse être proposé pour des offres promotionnelles ponctuelles, ou réservé à certains jours (comme les billets au tarif unique de 5€ le 1^{er} samedi du mois sur le réseau de TER breton, BreizhGo).
- **Tarification au temps** : l'utilisateur paye un tarif établi en fonction du temps d'utilisation du service, correspondant à la « quantité de service consommée ». Ce type de tarification est le plus souvent réservé aux services de mobilité partagée, où un véhicule est loué par un utilisateur, qui se voit facturé en fonction de son temps d'utilisation. Cependant, ce type de tarification apparaît peu pertinent si l'on considère la vitesse de déplacement comme un facteur d'utilité pour le voyageur. Celui-ci aura en effet tendance à préférer les déplacements les plus rapides, et donc les moins longs, et à leur accorder davantage de valeur. En matière de transports collectifs, la **tarification au forfait** peut être considérée comme une forme de tarification au temps : l'utilisateur achète un forfait ou pass, soit un titre permettant de voyager en illimité sur le réseau (ou une partie du réseau) durant le temps imparti.
- **Tarification à la distance ou tarification kilométrique** : l'utilisateur paye un tarif établi en fonction de la distance parcourue. Il existe alors un barème kilométrique, qui peut être continu (chaque kilomètre parcouru « coûte » à l'utilisateur un certain montant) ou fonctionner par palier (par exemple, les dix premiers kilomètres parcourus coûtent à l'utilisateur un montant donné puis, tous les dix kilomètres, l'utilisateur paye un montant additionnel). Notons également qu'un principe de dégressivité peut s'appliquer au barème kilométrique, les premiers kilomètres parcourus coûtant

plus cher que les kilomètres suivants, en lien avec la notion de coût marginal décroissant (le coût de production d'un kilomètre additionnel de réseau TER décroît au fur et à mesure que la longueur du réseau augmente). Ce type de tarification présente le risque de pénaliser les ménages modestes, éloignés des zones d'emploi (en raison du prix du logement), et qui doivent effectuer quotidiennement des distances importantes pour leurs déplacements pendulaires.

- **Tarification zonale** : qui peut être considérée comme une forme simplifiée de tarification kilométrique. Le territoire couvert par le réseau est découpé en zones, qui peuvent être concentriques, adjacentes, voire même présenter des chevauchements. Le tarif dépend alors du nombre de zones traversées par l'utilisateur. Ce type de tarification présente l'avantage d'être plus simple, et donc plus prévisible pour l'utilisateur, que la tarification kilométrique tout en tenant compte de la « quantité de service consommée » (distance parcourue, approximée via le zonage). La tarification zonale présente cependant des effets pervers, rendant peu optimales certaines situations (déplacements courts interzones plus onéreux que des déplacements plus longs intrazones).
- **Tarification dynamique différenciée suivant le moment du déplacement** : en fonction de la période, du jour et/ou de l'heure à laquelle il consomme un service (ici, réaliser un trajet), l'utilisateur paye un tarif différent. Ce type de tarification permet notamment une gestion de la demande et de la pression sur les ressources, en incitant les usagers à voyager aux moments où le réseau est le moins fréquenté, via des prix plus bas. Cela rejoint le principe de *yield management*, qui vise à optimiser la consommation d'un bien ou d'un service en fonction de la demande.
- **Tarification selon le type de service** : l'utilisateur paye en fonction de la nature et de la qualité du service qui lui est proposé. Ce type de tarification prend alors en compte l'utilité du consommateur, c'est-à-dire le bien-être ou le bénéfice qu'il retire de la consommation d'un bien ou service. Pour une distance donnée, le prix d'un billet pourra par exemple varier selon le niveau de confort fourni au voyageur : tarification différenciée entre première et deuxième classe par exemple, accès à des prestations optionnelles comme la présence d'une prise de courant dans certains trains, possibilité d'emporter davantage de bagages, un vélo ou un animal de compagnie.
- **Tarification sociale ou solidaire** : en fonction du profil ou de la situation socio-économique de l'utilisateur (tarification de Feldstein), ce type de tarification vise à assurer l'équité sociale et l'accès de tous à un service public, comme le transport. Les demandeurs d'emploi ou les bénéficiaires du RSA peuvent par exemple bénéficier de tarifs moins élevés que les autres usagers.
- **Tarification selon la sensibilité au prix du consommateur** : reposant sur la règle de Ramsey-Boîteux, selon laquelle un monopole naturel (monopole permettant une production moins coûteuse qu'une situation de concurrence) essuie des pertes s'il tarifie au coût marginal (en raison d'importants coûts fixes initiaux à couvrir). Pour parvenir à l'équilibre, la tarification doit être supérieure au coût marginal et inversement proportionnelle à l'élasticité de la demande, permettant de couvrir les coûts fixes grâce aux produits sur lesquels la demande est la moins élastique.

Type de tarification	Principe	Avantages	Inconvénients
 Tarification uniforme	Toutes les unités sont vendues au même prix	Simplicité	Les trajets les plus courts coûtent davantage à l'utilisateur
 Tarification au temps	Le prix est fixé en fonction du temps passé à bord	Prise en compte de la « quantité de service consommée »	Revient à payer plus cher les trajets les plus lents
 Tarification kilométrique	Le prix est fixé en fonction de la distance parcourue	Prise en compte de la « quantité de service consommée »	?
 Tarification zonale	Le prix est fixé en fonction des zones d'origine et de destination	Prise en compte de la « quantité de service consommée » + Simplicité	Génère des situations inoptimales (trajet court interzones plus cher que trajet long intrazone)
 Tarification dynamique	Le prix est fixé en fonction de la demande et peut varier dans le temps	Permet un rééquilibrage de la fréquentation	Ne reflète pas la valeur intrinsèque du service
 Tarification selon le type de service	Le prix est fixé selon la qualité de service	Prise en compte de l'« utilité » du consommateur	Risque de ségrégation des usagers
 Tarification sociale ou solidaire	Le prix est fixé en fonction du profil de l'utilisateur	Permet une redistribution sociale	?

Figure 2 : Récapitulatif des différents types de tarification dans le domaine des transports, avec leurs avantages et inconvénients

Synthèse Partie 1

Éléments théoriques

La **structure tarifaire** désigne l'ensemble des règles permettant d'établir des **tarifs**, associés à des **produits tarifaires**. Les enjeux relatifs à la billettique, aux canaux de vente à l'information et à l'accompagnement des usagers, font également partie de l'écosystème de la tarification.

La tarification étant un important levier de régulation d'une offre de service, la politique tarifaire associée peut poursuivre **différents grands objectifs** : incitation à l'usage de l'offre de service, orientation des usages, redistribution sociale, équilibre budgétaire.

Toutefois, dans les faits, ces différents objectifs sont **difficilement compatibles** et un **arbitrage** est réalisé. Ainsi, dans le cas d'un service public de transport collectif, si la collectivité veut favoriser l'utilisation de ce mode par rapport à celle de la voiture individuelle, elle ne pourra tarifier ce service de manière à couvrir les coûts d'exploitation, car cela rendrait la voiture bien plus attractive, d'où un subventionnement.

Il est possible de distinguer **différents principes de tarification**, régissant l'établissement des tarifs. Le prix peut ainsi être uniforme, être fonction du temps de trajet ou de la distance (barème kilométrique ou système de zonage), du moment de réalisation du trajet (pour s'adapter aux variations de la demande), du confort fourni à l'usager (utilité), des caractéristiques socio-économiques de l'usager (tarification sociale ou solidaire) ou encore de sa sensibilité au prix.

Dans le cas des transports collectifs interurbains, la tarification est généralement fonction de la **distance parcourue par l'usager**, et prend également en compte la **qualité de service** ainsi que le **profil socio-économique** de l'usager, via des réductions (tarification sociale ou solidaire).

Partie 2

La tarification des TER

1. Les évolutions récentes du fonctionnement du TER

Au gré des grands textes législatifs régulant la mobilité, l'offre de transport interurbain a connu des évolutions, affectant sa gouvernance et, par ricochet, sa tarification.

1.1. Les évolutions dans la gouvernance

Créés en 1986 dans un contexte de politique de décentralisation et suite à la Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982 qui affirme un « droit au transport », les Trains Express Régionaux (TER), visent à proposer une desserte plus complète et plus fine de l'ensemble du territoire. **La loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) de 2000, entrée en vigueur en 2002, fait ensuite des régions les autorités organisatrices de transport** (AOT, qui deviendront AOM, autorités organisatrices de la mobilité, avec la loi MAPTAM de 2014) pour l'offre d'intérêt régional implantée sur leur ressort territorial, et prévoit le transfert de la gestion des TER aux Conseils Régionaux. Par ce transfert de compétences de l'État vers les régions, celles-ci sont ainsi décisionnaires en matière de desserte, de tarification (depuis 2016), de qualité de service et d'information usager. Par le transfert aux régions de la compétence d'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional, la loi SRU a donc poursuivi le processus de décentralisation introduit par la LOTI près de 20 ans plus tôt.

L'offre TER est gérée par des **conventions passées entre chaque région et la SNCF** (ou, à partir de 2019 et l'ouverture à la concurrence, entre chaque région et d'autres sociétés exploitantes), établies le plus souvent pour une durée initiale de cinq ans, et davantage pour la seconde génération de conventions⁸. Ces conventions fixent la répartition des rôles entre la région (collectivité autorité organisatrice) et la SNCF (SNCF Voyageurs, société exploitante). Les régions sont en charge de la prise de décision concernant l'offre, après concertation avec la SNCF et parfois sur proposition de cette dernière. Les conventions intègrent également le niveau de tarification déterminé par la Région (elles établissent donc la structure tarifaire) et les objectifs de qualité de service à respecter par l'exploitant (clauses de qualité), ainsi que les relations financières entre la région et la SNCF (contribution de la région, modalités de paiement, etc.). Via des subventions, les régions financent d'une part le déficit d'exploitation pour la SNCF, maintenant un équilibre constant du ratio entre les recettes directes issues du trafic et les charges d'exploitation. Jusqu'en 2017, elles contribuent également à financer le différentiel de tarification entre le prix payé le client, et le prix facturé par SNCF Voyageurs avant la mise en œuvre de la liberté tarifaire, sous la forme d'une compensation aux tarifs régionaux, afin de garantir des tarifs suffisamment bas et attractifs pour attirer les usagers vers le TER. Ces contributions ont tout particulièrement augmenté durant les deux années où la tarification des transports ferroviaires a vu sa TVA passer de 5,5% à 7%, puis 10%, amortissant d'autant leurs effets sur les prix payés par les clients.

Précisons que, si chaque région est en charge de l'organisation du transport collectif d'intérêt régional sur son territoire, elle peut opérer des trains au-delà de ses frontières dans le cas de bassins de vie s'étendant sur différentes régions. L'INSEE définit la notion de bassin de vie comme « plus petit territoire sur lequel les habitants ont accès aux équipements et services publics les plus courants »⁹, renvoyant aux domaines du commerce, de l'enseignement, de la santé, du sport, des loisirs, de la culture et des transports. Cela soulève cependant des enjeux en matière de tarification : chaque région ayant sa propre grille tarifaire,

⁸ <http://temis.documentation.developpement-durable.gouv.fr/docs/Temis/0065/Temis-0065283/17952.pdf> (consulté le 01/03/2021)

⁹ <https://www.insee.fr/fr/metadonnees/definition/c2060> (consulté le 01/03/2021)

comment doivent être déterminés les tarifs des trajets TER interrégionaux ? Actuellement, la pratique consiste à appliquer le tarif de la Région de départ. La juxtaposition tarifaire, actuellement non appliquée, serait une alternative qui permettrait d'appliquer le tarif de chacune des régions sur le périmètre qui la concerne, mais qui présente l'inconvénient de supprimer le principe de dégressivité kilométrique.

Plus récemment, correspondant à l'application du quatrième paquet ferroviaire issu de la directive européenne 91/440/CEE, l'**ouverture à la concurrence** du transport express régional en France doit être effective en **2023**. Depuis 2019 et jusqu'à fin 2023, les régions qui le souhaitent ont la possibilité, en leur qualité d'AOM, de lancer des appels d'offres ou de reconduire directement leurs contrats d'exploitation TER avec la SNCF. Fin 2023, le lancement d'une procédure d'appel d'offres devient obligatoire.

À ce jour, cinq régions ont d'ores et déjà lancé des appels d'offres pour certaines de leurs lignes (parfois en plusieurs lots) :

- La région Sud ou Provence-Alpes-Côte d'Azur, qui met en concurrence la ligne côtière Marseille-Toulon-Nice ainsi que l'« étoile de Nice », ensemble de lignes desservant Grasse ou la vallée de la Roya, absorbant la moitié de la fréquentation du réseau de la région ;
- Les Hauts-de-France, dont la convention avec la SNCF arrive à échéance en 2024, mettent en concurrence l'exploitation de trois lots : « l'étoile d'Amiens », « l'étoile de Saint-Pol » et la ligne Beauvais-Paris ;
- Le Grand-Est, qui met en concurrence le segment Nancy-Contrexéville et une partie des lignes situées entre Strasbourg et Épinal ;
- La région Pays de la Loire, qui prévoit d'ouvrir à la concurrence un tiers de son réseau TER, soit les lignes de tram-train Nantes-Châteaubriand et Nantes-Clisson, ainsi que plusieurs lignes de TER situées au sud de la Loire ;
- L'Île-de-France, région exclue du champ de notre étude.

Une dizaine de candidats sont intéressés pour déposer leurs dossiers auprès de SNCF Réseau : l'équivalent allemand de la SNCF, la Deutsche Bahn (DB), mais également l'italien Trenitalia ou la néerlandaise Abellio, ainsi que l'écossaise Groupe First. On trouve également parmi ces compétiteurs une entreprise chinoise, MTR, opératrice du métro de Hongkong, et enfin l'entreprise française Transdev, filiale commune de la Caisse des Dépôts et de Veolia et qui exploite à ce jour un grand nombre de réseaux de transport urbains.

Une ouverture progressive à la concurrence Le choix des régions

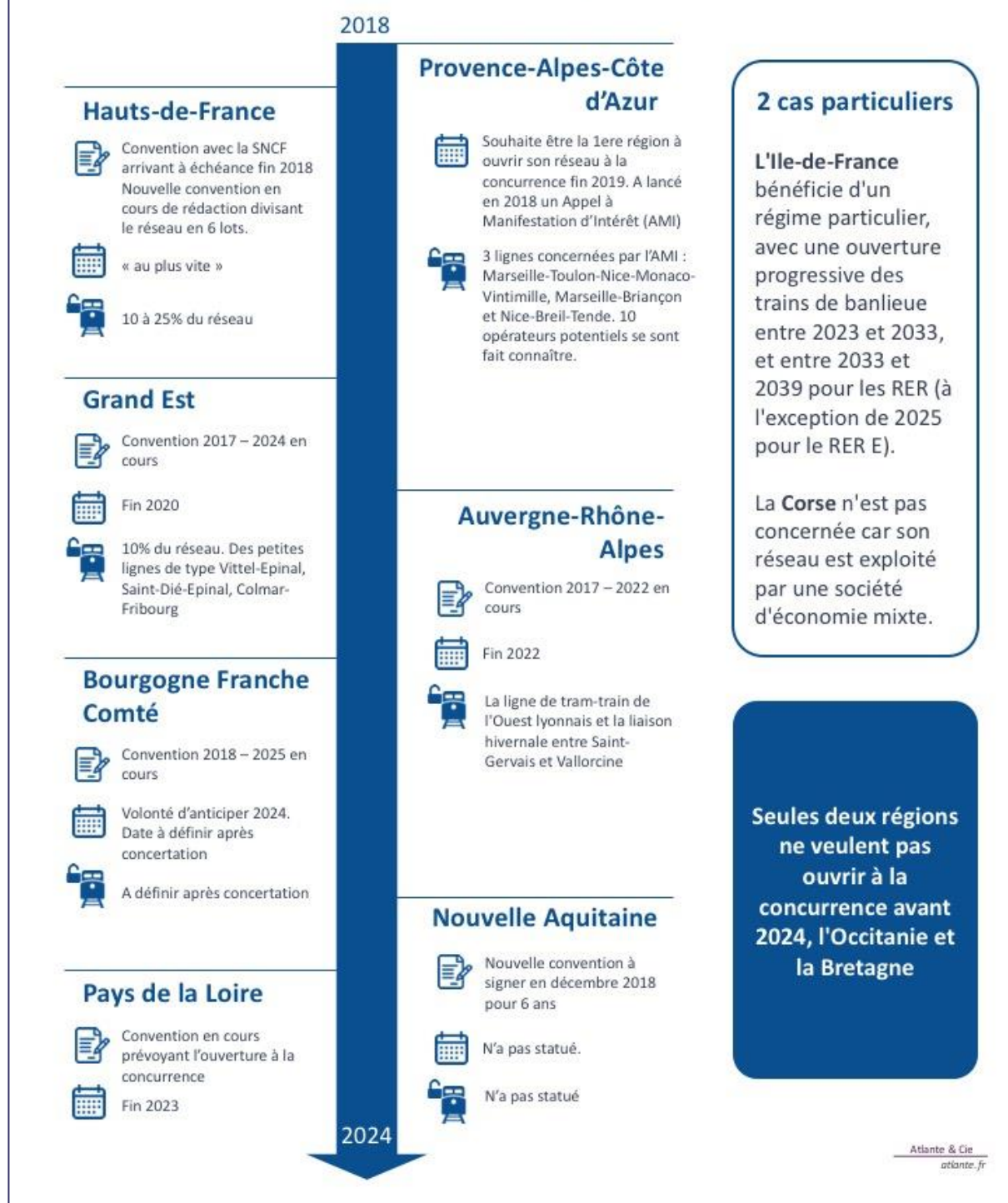


Figure 3 : Schéma récapitulatif de l'ouverture à la concurrence des trains express régionaux (source : Atlante, 2020)

1.2. Les évolutions dans la tarification du TER

Initialement, la structure tarifaire des offres TER reposait sur un **barème kilométrique national** (soumis chaque année à l'État par la SNCF) ainsi qu'en fonction de catégories d'usagers (tarifs sociaux nationaux), critères auxquels pouvaient venir s'ajouter des tarifications sociales régionales plus avantageuses que celles proposées à l'échelle nationale (les régions compensaient alors la différence).

Désormais, et depuis la **loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire**, les régions disposent de la compétence de fixation des conditions tarifaires de leur réseau TER. Bien que le décret d'application de l'article 15.IV de la loi du 4 août 2014 portant sur la réforme ferroviaire ait été publié en 2016, il n'a été notifié à la SNCF et aux régions qu'en avril 2017. Ce n'est qu'à partir de cette notification que les régions ont pu, au gré de leurs évolutions conventionnelles avec SNCF, faire évoluer leur tarification régionale. La prise de compétence de la **liberté tarifaire** est ainsi effective entre 2017 (Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté, Grand Est, Nouvelle-Aquitaine, Pays de la Loire), 2018 (Normandie, Occitanie, Pays de la Loire, Sud), et 2019 (Bretagne, Centre-Val de Loire, Hauts-de-France).

Depuis ces dates, les régions disposent donc théoriquement d'une liberté dans la mise en place de leur structure tarifaire, notamment sur la possibilité de partager les risques avec l'opérateur, en faisant voter les tarifs proposés en conseil régional. Les tarifs sociaux nationaux continuent cependant de s'appliquer sur le périmètre ferroviaire en constituant une tarification sociale « minimale », les régions pouvant toujours proposer des tarifs sociaux plus avantageux. L'objectif est d'offrir aux régions, en tant qu'autorités organisatrices de la mobilité collective d'intérêt régional, un puissant levier d'action pour assurer l'attractivité des transports collectifs interurbains et maîtriser leur politique de mobilité, en mettant en place des offres adaptées localement à leur situation. C'est à chaque région, individuellement, de se saisir de cette nouvelle compétence afin de proposer des tarifs pertinents sur son réseau TER. Par rapport à la situation antérieure où l'exploitant dominait la réflexion sur les tarifs, les régions disposent ainsi d'une plus grande marge de manœuvre, aux côtés de la SNCF, ou d'un autre opérateur après ouverture à la concurrence. La liberté tarifaire ainsi offerte renforce cependant un enjeu de cohérence déjà soulevé avant la réforme, lorsque les régions proposaient des tarifs plus avantageux que ceux de la SNCF en mettant en œuvre des compensations. En laissant chacune des onze régions libres de fixer ses tarifs comme elle l'entend, cette mesure augmente encore le risque de voir se multiplier de nombreux tarifs différents, engendrant une plus grande complexité pour l'usager.

Parmi les évolutions dans la tarification de l'offre TER, notons aussi l'**extension de la distance d'application de l'abonnement de travail national**, qui passe d'un maximum de 75 à 300 km et permet de s'adapter à la situation des « grands pendulaires ».

Certaines régions profitent également de la liberté tarifaire pour **proposer des avantages supplémentaires à leurs usagers réguliers ayant souscrit un abonnement « travail » ou « études »**, sur d'autres trajets que leur trajet pendulaire. Cela peut donc concerner leurs déplacements de loisirs, en semaine ou le week-end. Par exemple, la région Auvergne-Rhône-Alpes propose aux voyageurs pendulaires l'abonnement TER Illico, qui leur permet de voyager en illimité sur le trajet de leur choix et leur donne également accès à des réductions sur d'autres trajets, -25% la semaine et -50% le week-end et les jours fériés.

De plus, les abonnements TER étaient initialement réservés aux motifs contraints que sont les trajets domicile-travail ou domicile-études. Avec la suppression de la condition « travail » pour les abonnements, la plupart des régions ont **élargi les abonnements à d'autres types d'usages et d'usagers**, en proposant par exemple des abonnements à destination des jeunes ou des abonnements « tout public », appuyés sur une fréquence d'utilisation du TER.

Toujours en matière d'offre de tarifs de loisir, les régions ont créé diverses offres, allant de la **tarification événementielle**, proposée dans le cadre de manifestations ponctuelles afin de faciliter l'accès à ces événements en TER (par exemple, le TER Auvergne-Rhône-Alpes avait proposé des réductions spécifiques sur les TER permettant de rejoindre le Cheese Festival d'Issoire¹⁰, finalement reporté en raison du contexte sanitaire), aux **pass touristiques**, offrant des déplacements illimités pendant plusieurs jours (la région Centre-Val de Loire propose par exemple le pass Rémi Découverte, qui permet de voyager en groupe en illimité pendant deux ou trois jours).

Dans le cadre de la liberté tarifaire, qui induit une diversification des tarifs, plusieurs régions ont de plus passé des **accords de réciprocité tarifaire** entre elles, afin de proposer des tarifs cohérents aux usagers de régions voisines, amenés à effectuer des déplacements interrégionaux. La soudure tarifaire, qui désigne le fait de réaliser un même trajet interrégional avec deux billets différents, est interdite par la SNCF.

En tant qu'autorités organisatrices de la mobilité en charge de l'offre TER et cheffes de file de l'intermodalité, les régions ont enfin mis en place des **tarifications intermodales**, incluant les réseaux de transport en commun urbains, afin de proposer aux usagers une offre de mobilité s'approchant au maximum du porte-à-porte. On parle alors d'**intégration tarifaire**. Un même abonnement permet donc de voyager sur le réseau TER puis de rejoindre sa destination finale en bus ou en tramway, par exemple. Cela implique la signature de conventions associant la SNCF, la région, l'agglomération concernée et son réseau de transports en commun urbains.

1.3. Les freins à l'évolution des tarifs des TER

Malgré le principe de liberté tarifaire pour les régions, des freins existent cependant en matière d'évolution de la tarification des offres TER.

Si les Régions ont désormais la capacité d'établir elles-mêmes leur gamme tarifaire, dans la pratique, cette liberté reste contrainte par la **négociation avec la SNCF** concernant les effets des mesures tarifaires sur le trafic, et surtout sur les recettes, et donc sur les **impacts financiers** de ces mesures sur la convention d'exploitation TER. La liberté tarifaire soulève ainsi des enjeux d'articulation entre la région et la SNCF : si la Région a la main sur la mise en place de tarifs, elle peut se heurter à la frilosité de la SNCF, craignant un impact sur ses recettes. Dans un récent rapport (2019), la Cour des Comptes relève une « *relation déséquilibrée entre autorité organisatrice et exploitant ferroviaire* »¹¹. L'ouverture à la concurrence et le renouvellement des contrats pourrait alors être l'occasion de rééquilibrer le rapport de force tout en multipliant les négociations d'impacts financiers avec les autres opérateurs. À titre d'exemple, la SNCF s'interroge notamment sur l'impact qu'une potentielle mesure de gratuité proposée aux étudiants sur leur trajet domicile-études en période de crise sanitaire pourrait avoir sur les recettes en région Nouvelle-Aquitaine.

Le principe de liberté tarifaire se heurte également aux **possibilités techniques de la SNCF**, qui a la main sur le système de distribution des titres. Le système de distribution de SNCF présente en effet de nombreuses contraintes techniques qui empêchent parfois de mettre en œuvre les tarifs tels que décidés par les régions. Par exemple, en Nouvelle-Aquitaine, l'abonnement télétravail, mis en place pour répondre à la perte d'abonnés pour motif travail avec la crise sanitaire, n'est que partiellement pris en compte par les canaux billettiques de la SNCF : les automates ne peuvent vendre que l'abonnement télétravail 20 voyages

¹⁰ <https://www.ter.sncf.com/auvergne-rhone-alpes/loisirs/evenements/cheese-festival> (consulté le 01/03/2021)

¹¹ *Op. cit.*

et pas celui 30 voyages et la SNCF n'a pas été en mesure de paramétrer le tarif initialement souhaité par la région.

Les **trajets inter-régionaux** peuvent également présenter des complexités et freiner les régions dans la mise en place de leurs tarifs. Dans le cas de trajets inter-régionaux, les deux régions concernées peuvent établir des **accords de réciprocité ou d'acceptation tarifaire** qui concernent des tarifs relativement similaires entre les deux territoires. Les régions identifient alors les offres qu'elles peuvent mettre en réciprocité sans instaurer de compensation financière (dans une logique de simplification). Dans la majorité des cas, sur les tarifs qui sont mis en réciprocité, il n'y a pas besoin de compensation financière car il y a un certain équilibre qui est atteint. Ainsi, il n'y a pas de réciprocité sur les tarifs jeunes entre les régions Auvergne-Rhône-Alpes et Sud, les tarifs jeunes de cette région étant trop bas par rapport à ceux de la région Auvergne-Rhône-Alpes, ce qui aurait nécessité de mettre en place un système de compensation. Lorsque des tarifs sont mis en réciprocité, le barème kilométrique décidé par les deux régions s'applique (barème kilométrique interrégional), ou à défaut, le barème kilométrique national (BKN). Cependant, ce BKN n'a pas fait l'objet de réévaluation depuis 2014. Se pose donc la question de sa réévaluation et plus largement de sa gouvernance. Puisque ce tarif est, dans les faits, utilisé par les régions, une réflexion à l'échelle de l'ensemble de ces dernières s'impose.

L'Île-de-France représentant un important bassin d'emploi générateur de flux de mobilité domicile-travail, cas spécifique non traité dans cette étude, l'établissement de conventions par les régions limitrophes s'avère crucial. Par exemple, une convention de réciprocité tarifaire entre l'Île-de-France et la région Centre-Val de Loire permet aux titulaires de billets et abonnements relevant de la tarification régionale Centre-Val de Loire (offres Rémi) d'emprunter les Transiliens sur l'ensemble des liaisons interrégionales entre l'Île-de-France et la Région Centre-Val de Loire (hors desserte de Malesherbes) à compter du 1^{er} décembre 2020. De plus, la convention reconnaît aux usagers occasionnels franciliens détenteurs d'un billet dont le tarif est basé sur le barème kilométrique national l'autorisation d'emprunter les TER de la région Centre-Val de Loire pour effectuer un parcours entre une gare d'Île-de-France et une gare de la région Centre-Val de Loire.

2. Grands principes de la structure tarifaire actuelle des TER

Suite à ces évolutions, nous allons maintenant voir quels sont les grands principes régissant actuellement la tarification des offres TER.

2.1. Principes généraux

Nous avons vu dans la partie précédente qu'il pouvait exister différents types de tarification pour les transports, c'est-à-dire différentes façons de fixer les prix à payer par les usagers. En France, c'est historiquement le **système de tarification kilométrique dégressif**, selon un barème, qui a été retenu au niveau national. Cela permet de faire payer l'usager en fonction de la quantité de service consommée, ici la « quantité de déplacement effectuée », calculée en distance. Avec la liberté tarifaire dont les régions ont pu se saisir à partir de 2017, certaines ont fait le choix de conserver le barème kilométrique national et/ou d'y adjoindre un **barème kilométrique régional**, comme par exemple la région Grand-Est, qui a conservé certains tarifs calculés selon le barème kilométrique national, tandis que d'autres relèvent de son barème kilométrique régional (comme le tarif enfants ou les tarifs Découverte).

Ce système de tarification appuyé sur la distance parcourue prend également en compte le profil des usagers, via des tarifications sociales ou solidaires, détaillées ci-après. Pour ce qui est des tarifs sociaux, le cadre défini à l'échelle nationale s'applique a minima, chaque région étant ensuite libre de fixer des tarifs sociaux régionaux plus avantageux que les **tarifs sociaux nationaux**.

2.2. Réductions pour certains usagers ou usages

À ces principes généraux de tarification viennent s'ajouter des réductions, qui peuvent dépendre du profil de l'utilisateur (réductions sociales ou solidaires) ou bien de ses usages (réductions en fonction de la fréquence d'utilisation du TER).

Pour bénéficier de ces réductions, l'utilisateur doit le plus souvent se doter d'une **carte** à présenter lors d'un éventuel contrôle, ou lors d'un achat d'un titre de transport en guichet. Dans certains cas, la simple présentation d'une pièce d'identité suffit, comme pour bénéficier des réductions à destination des jeunes dans certaines régions. On parle alors de « **décartisation** ». Dans les autres cas, les cartes de réduction solidaires sont généralement délivrées gratuitement, tandis que les cartes de réduction sociales ou appuyées sur les usages sont plus souvent payantes. La carte n'est alors rentabilisée qu'à partir d'un certain nombre de trajets.

a) Réductions sociales ou solidaires

Il existe tout d'abord des principes de tarification appuyée sur le **profil des usagers**, en fonction de leurs caractéristiques démographiques, sociales ou économiques. Ce type de tarification relève notamment d'un choix politique. À ce titre, il est possible de distinguer deux types de tarification qui, bien que proches, ne doivent pas être confondus :

- La **tarification sociale**, qui dépend du statut de l'utilisateur (par exemple, si ce dernier est chômeur, s'il a moins de 26 ans ou s'il s'agit d'un membre des forces de l'ordre). Les principaux profils qui bénéficient de réductions sociales sont ainsi :
 - o Les **jeunes**, le plus souvent entendus au sens de personnes âgées de moins de 26 ans (d'après l'enquête COCLIQUOT de 2015, menée auprès de plus de 26 000 usagers dans l'ensemble des régions, l'âge moyen des usagers du TER est de 34 ans, avec 44% d'usagers âgés de moins de 27 ans et 61% âgés de moins de 36 ans ; les jeunes constituent ainsi une importante catégorie d'usagers du TER) ;
 - o Les **séniors**, à partir de 60 ans ;
 - o Les **familles**, soit les adultes voyageant avec un ou plusieurs enfants de moins de 12 ans ;
 - o Les **groupes** de voyageurs ;
 - o Les **demandeurs d'emploi** ;
 - o Les **membres des forces de l'ordre**, parfois élargis aux pompiers dans certaines régions.
- La **tarification solidaire**, à destination des **catégories d'usagers les plus vulnérables**, et dont les conditions d'éligibilité peuvent varier d'une région à une autre. Peuvent par exemple bénéficier

d'une tarification solidaire les personnes dont le quotient familial est inférieur à un certain seuil, les bénéficiaires de l'allocation adultes handicapés (AAH) ou de l'allocation pour demandeurs d'asile (ADA), les allocataires du RSA ou du minimum vieillesse (ASPA), les jeunes en parcours contractualisé d'accompagnement vers l'emploi et l'autonomie (PACEA), les personnes couvertes par la complémentaire santé solidaire (ex-CMU-C). À noter que ces différentes conditions d'obtention de la tarification solidaire se recoupent souvent entre elles (une personne au quotient familial faible peut aussi être allocataire du RSA, ou être en PACEA).

b) Réductions accordées selon les usages

Outre les réductions appuyées sur le profil des usagers, il existe également des réductions qui dépendent de leurs **usages** (fréquence et motif). Celles-ci correspondent aux grandes catégories d'usages identifiées dans les études COCLIQUOT (enquêtes clientèle TER de Connaissance des Clients du Quotidien) menées par la SNCF et représentatives du trafic TER (il existe à ce jour trois éditions de l'enquête, 2006, 2011 et 2015). En termes de motifs, d'après l'enquête menée en 2015, les **déplacements pendulaires** représentent la majorité des trajets effectués en TER, avec 38% de clients effectuant ce type de déplacements pour motif travail, 13% pour motif études et 5% pour motif scolaire. En termes de trajets, on dénombre 40% de trajets domicile-travail et 21% de trajets domicile-études. Les **déplacements de loisir** représentent eux aussi une part non négligeable du trafic TER, avec 17% de « déplacements privés non obligés ».

Les principaux usages du TER peuvent donc être segmentés de la manière suivante, en recoupant motif et fréquence d'utilisation :

- Les **navetteurs**, qu'il s'agisse d'actifs en emploi ou d'étudiants/scolaires, qui réalisent le même trajet à une fréquence **quotidienne ou quasi-quotidienne** en semaine ;
- Les **usagers du « grand quotidien »**, qui n'effectuent pas de trajets pendulaires en TER mais l'utilisent à une fréquence **hebdomadaire**, pour des motifs tels qu'achats, démarches administratives, visites ou loisirs ;
- Les **usagers occasionnels de loisir**, qui utilisent le TER essentiellement pour des motifs non-contraints, à une **fréquence moins élevée** (une fois par mois ou moins).

À chacune de ces grandes catégories d'usages correspondent des mesures de tarification incitatives (réductions), qui se concentrent surtout sur les voyageurs pendulaires :

- Les navetteurs bénéficient d'**abonnements leur permettant de circuler à coût réduit, de manière illimitée, sur leur trajet habituel**. Les navetteurs sont en général la catégorie d'usagers à bénéficier du prix kilométrique le plus faible. Les abonnements « travail » et les abonnements « étudiants » sont distingués, s'adressant à deux catégories de population différentes. D'après l'enquête COCLIQUOT de 2015, 59% des titres de transport utilisés en TER correspondent à des abonnements, dont une part conséquente d'abonnements de travail. De plus, les abonnements de travail sont le plus souvent proposés à la semaine ou au mois, tandis que les abonnements étudiants sont proposés à l'année. Des justificatifs sont parfois demandés aux usagers souhaitant souscrire ces abonnements, comme un formulaire valant attestation de l'employeur pour les abonnements de travail et un certificat de scolarité pour les étudiants. Plusieurs régions ont fait le choix d'ouvrir ces abonnements à tous les publics, sans justificatif de travail ou d'études (par exemple en Nouvelle-Aquitaine). Notons qu'en lien avec la crise sanitaire et ses conséquences sur les déplacements (télétravail, notamment), certaines régions ont mis en place des offres

spécifiques, s'adressant à des navetteurs ne se rendant pas quotidiennement sur leur lieu de travail (par exemple, Flexi'pass en région Normandie, le Pass abonné télétravail en Nouvelle-Aquitaine ou l'abonnement mensuel ZOU! télétravail en région Provence-Alpes-Côte d'azur).

- Pour les usagers ayant une fréquence d'utilisation du TER moins importante mais réalisant tout de même fréquemment des trajets avec ce mode, **des cartes de réduction payantes (le plus souvent valable un an), permettent de bénéficier d'un certain pourcentage de réduction** sur leurs trajets. Pour l'utilisateur, cela suppose donc de s'acquitter d'un coût d'entrée afin de pouvoir par la suite bénéficier de tarifs plus avantageux durant une période donnée. Par exemple, en région Normandie, la carte Tempo permet d'accéder à des prix réduits pour un coût d'entrée de 10€ par an pour les moins de 26 ans et de 30€ pour les plus de 26 ans).
- Des **réductions ponctuelles**, de type offre « bon plan », peuvent enfin s'adresser à la catégorie des usagers occasionnels et de loisir du TER. Celles-ci peuvent être valables toute l'année et sur tout le réseau, ou dans certains cas, être valables sur une période très courte (durant les vacances scolaires notamment), ou ne s'appliquer qu'à certaines destinations.

3. Les enjeux de la tarification des TER

À ces grands principes régissant la tarification des offres TER, il faut ajouter les principaux enjeux qui se posent, pour la collectivité, pour l'exploitant ou pour l'utilisateur.

3.1. Visibilité des offres proposées sur les interfaces de vente actuelles

Les offres de transport régional sont accessibles à l'utilisateur via **différents types de canaux de vente** : humanisés ou automatisés / numériques, présentiel ou distanciels. Au cours des dernières années, une **montée en puissance de la distribution par canaux numériques** (sites internet et, plus récemment, applications smartphone) s'est produite. Si les interfaces numériques permettant aux usagers d'accéder aux offres TER (information et achat) proposent diverses fonctionnalités visant à fluidifier l'expérience utilisateur, et que l'usage des technologies de l'information et de la communication (TIC) se développe en France depuis plusieurs années, signalons néanmoins que tous les publics ne sont pas encore entièrement à l'aise avec l'utilisation des ressources numériques. L'enquête COCLIQUOT de 2015 indique que 80% des usagers du TER disposent d'un smartphone, ce qui constitue une large majorité mais laisse de côté une part non négligeable d'utilisateurs, dont certains ne sont peut-être pas non plus équipés d'un ordinateur ou à l'aise avec son utilisation. D'après une étude menée par l'INSEE en 2019¹², l'« illettrisme numérique », ou « illettrisme numérique » (absence de compétences numériques) concerne 17% de la population française. Cela touche davantage les personnes les plus âgées, les personnes les moins diplômées et celles aux revenus les plus modestes. Les offres TER étant de plus en plus présentées via des canaux numériques (fermeture des guichets ou agences dans certains territoires), cela soulève donc un **enjeu d'équité dans l'accès** à ces dernières, d'autant plus que certaines offres promotionnelles de type « bon plan » ne sont disponibles qu'en ligne. Par exemple, en région Bourgogne-Franche-Comté, les billets « Bons plans TER » à

¹² INSEE, (2019), Une personne sur six n'utilise pas internet, plus d'un usager sur trois manque de compétences numériques de base », *INSEE Première*, n° 1780, octobre 2019

2, 5 et 12€ maximum ne sont disponibles que sur la plateforme web du TER de la région¹³. De même, en région Bretagne, l'offre à prix réduit BreizhGo proposée chaque premier samedi du mois (trajets à 5€), n'est disponible qu'en ligne¹⁴.

De plus, certains produits tarifaires demeurent peu connus des usagers, en raison d'un défaut de visibilité sur les canaux de vente. L'existence d'une multiplicité de tarifs peut en effet complexifier la recherche d'informations pour l'utilisateur et nuire à la lisibilité de l'offre. Il existe donc un enjeu de communication, de présentation et de **mise en valeur des tarifs**, notamment ceux qui demeurent peu utilisés alors même qu'ils pourraient répondre aux besoins d'un nombre non négligeable d'utilisateurs.

Par ailleurs, **la façon dont sont établis les tarifs du train (structure tarifaire) est perçue comme peu transparente pour l'utilisateur** (la tarification peut être comparée à une boîte noire) qui ne sait pas avec précision pour quoi il paie, ou comment le montant à payer a été calculé. Cette perception peut être liée aux règles tarifaires et aux techniques d'optimisation des prix (yield management) pratiquées sur le TGV. Pourtant, **les tarifs pratiqués sur le TER sont publics** dans la mesure où ils sont délibérés par les assemblées régionales. **Ils sont fixes et prévisibles**, les régions ne pratiquant pas d'optimisation dynamique des prix comme sur le TGV.

La perception de tarifs moins prévisibles, ce qui peut peser négativement sur l'attractivité financière perçue du TER par rapport à la voiture et constitue donc un enjeu à prendre en compte. Ainsi, la FNAUT plaide pour une plus grande lisibilité des tarifs et une plus grande transparence quant à la structure tarifaire en place dans chaque région.

3.2. La question de la couverture des coûts d'exploitation : un objectif secondaire par rapport à l'objectif de report modal depuis la voiture

Comme nous l'avons vu précédemment, en France, la tarification du TER n'a pas pour objectif ou pour ambition première de couvrir totalement les coûts d'exploitation. L'objectif d'incitation à l'utilisation de ce mode de déplacement interurbain, correspondant à l'objectif de réduction d'émissions liées à la mobilité qui est celui de la collectivité, est prépondérant. Il s'agit notamment d'inciter au report modal depuis la voiture personnelle, en rendant le TER plus attractif que cette dernière. La voiture, en tant que mode individuel motorisé, présente plusieurs avantages fonctionnels par rapport au TER : ubiquité, instantanéité et immédiateté, triptyque identifié par Gabriel Dupuy¹⁵, possibilité de réaliser des trajets porte-à-porte et également confort d'être seul dans son véhicule (sentiment de sécurité renforcé avec la crise sanitaire). À cela, il est possible d'ajouter des avantages symboliques associés à la voiture, qui dispose d'une image d'indépendance et de liberté et parfois d'un certain prestige, lié à la qualité ou au standing du véhicule.

C'est alors sur la question du coût pour l'utilisateur, c'est-à-dire du prix, que le TER peut se révéler plus attractif que la voiture et la concurrencer, en proposant des trajets à un coût monétaire suffisamment faible. Les résultats de la dernière enquête COCLIQUEOT, qui indiquent que 63% des usagers du TER pourraient disposer d'un véhicule, suggèrent que ce levier incitatif fonctionne plutôt bien à l'heure actuelle. 31% des usagers expliquent ainsi choisir le TER pour son coût moins élevé que celui de la voiture (et 36% jugent également ce mode moins stressant que la voiture). L'attractivité monétaire du TER entre alors en contradiction avec l'objectif de rentabilité, ou du moins de couverture des coûts d'exploitation via les

¹³ <https://www.ter.sncf.com/bourgogne-franche-comte/offres/bon-plan-train-pas-cher-dijon-paris-besancon> (consulté le 01/03/2021)

¹⁴ <https://www.ter.sncf.com/bretagne/offres/bons-plans/samedis-5euros> (consulté le 01/03/2021)

¹⁵ Dupuy G., (1991), *L'urbanisme des réseaux. Théories et méthodes*, Paris, A. Colin, 198 p.

recettes, qui n'est donc **pas prépondérant** dans la fixation des tarifs des offres TER, bien qu'il s'agisse tout de même de ne pas dégrader de manière trop importante le ratio recettes d'exploitation / coûts d'exploitation du TER. Ainsi, une stratégie consistant à baisser les tarifs pour attirer davantage de clientèle et, in fine, générer un surplus de recettes peut être considérée comme risquée par l'opérateur qui craint que cette manœuvre ne produise pas les effets escomptés, et générer des tensions avec la SNCF. Des subventions de la collectivité permettent alors d'assurer l'équilibre budgétaire du système. Selon la Cour des Comptes¹⁶, les subventions couvrent actuellement 75% des coûts d'exploitation du TER.

3.3. La crise sanitaire et ses conséquences : quels enjeux pour le TER ?

La crise sanitaire débutée en mars 2020 et les mesures de restriction mises en place pour la surmonter (confinements, limitation des déplacements, télétravail) ont profondément affecté le secteur des transports, et notamment des transports collectifs, urbains comme interurbains.

Le TER est en effet confronté à une **forte baisse de fréquentation**. Si des opérations régulières de nettoyage et des campagnes de communication peuvent permettre de rassurer les usagers inquiets de voyager en mode collectif, le trafic a fortement chuté. À l'échelle nationale, au premier semestre 2020, la fréquentation des TER a baissé de 50% par rapport au premier semestre 2019, conséquences du confinement et de la crise sanitaire mais également des grèves les ayant précédés¹⁷.

La **généralisation du télétravail** a notamment privé le TER de sa clientèle régulière de navetteurs, qui constitue une part conséquente du trafic, comme nous l'avons vu précédemment. La reconquête des usagers quotidiens représente ainsi un enjeu crucial pour le TER. Certaines régions se sont adaptées en proposant des abonnements « télétravail », pour les navetteurs ayant une fréquence d'utilisation du TER non plus quotidienne mais seulement pluri-hebdomadaire (abonnement Zou! en région Provence-Alpes-Côte d'Azur ou Pass abonné télétravail en région Nouvelle-Aquitaine, par exemple, proposant tous deux une formule avec 20 ou 30 trajets à prix réduit par mois).

La SNCF doit en effet **jongler entre deux impératifs : assurer une remontée de la fréquentation de ses TER et éviter une dégradation trop importante de ses recettes d'exploitation**. Il lui est alors difficile d'espérer récupérer sa clientèle d'abonnés en diminuant encore plus les tarifs de ses abonnements, qui sont déjà particulièrement bas. La crise sanitaire et ses conséquences viennent donc bouleverser le modèle économique du TER.

3.4. Miser sur une clientèle d'usagers jeunes

Comme démontré par les enquêtes COCLIQUOT menées par la SNCF, les jeunes représentent une part importante du trafic TER (61% d'usagers âgés de moins de 36 ans en 2015, et 44% âgés de moins de 27 ans). Collectivités comme exploitant souhaitent attirer ces usagers jeunes, en mettant en place des mesures tarifaires incitatives à destination de ces derniers. Le but poursuivi est à la fois **social**, les plus jeunes bénéficiant d'un pouvoir d'achat généralement moins élevé que le reste de la population (les tarifs réduits pour les jeunes peuvent ainsi être considérés comme une forme de redistribution sociale) et **environnemental**, puisqu'il s'agit d'**ancrer dès le plus jeune âge des habitudes de déplacement**

¹⁶ *Op. cit.*

¹⁷ <https://www.20minutes.fr/economie/2831895-20200730-coronavirus-crise-sanitaire-pese-lourdement-comptes-sncf> (consulté le 01/03/2021)

environnementalement vertueuses. La gratuité du TER pour les 18-26 ans, expérimentée en Occitanie, est ainsi présentée par la région comme un investissement pour l'avenir¹⁸.

- Dans la lignée du principe de **gratuité** des transports en commun urbains, déjà mis en place dans plusieurs agglomérations françaises, la région Occitanie est la première à introduire la gratuité de son offre de transport interurbain. Cela se fait pour l'instant sous la forme d'une expérimentation du 1^{er} avril au 31 août 2021, auprès de 2 000 jeunes de 18 à 26 ans, qui pourrait être pérennisée en septembre. Celle-ci repose sur l'utilisation d'une application smartphone, sur laquelle les usagers doivent accumuler des trajets, le dépassement d'un certain seuil permettant d'atteindre la gratuité. En effet, la gratuité est au nombre de trajets effectués au cours d'un même mois : les cinq premiers allers-retours du mois bénéficient d'une réduction de 50%, les cinq suivants sont ensuite gratuits. Dès le 11^{ème} aller-retour, une cagnotte est alimentée pour financer les trajets sur le mois suivant. À partir du 15^{ème} aller-retour, les voyages du mois prochain sont gratuits (et les mois suivants à condition de faire 15 allers-retours/mois).

Ailleurs, d'autres mesures de tarification incitative visent à encourager l'utilisation du TER par les jeunes, qu'il s'agisse d'abonnements ou de billets à prix réduit pour les moins de 26 ans. De plus, durant l'été 2020, Régions de France et la SNCF ont proposé un « Pass Jeune TER de France ». Cette offre permet aux usagers ayant entre 18 et 25 ans de voyager librement sur l'ensemble du réseau TER, moyennant l'achat d'un pass mensuel vendu au tarif de 29€, disponible uniquement en juillet et août. Cette opération cible alors les déplacements de loisir des plus jeunes, et vise à faciliter la mobilité d'une classe d'âge au pouvoir d'achat limité, mais aussi à instaurer chez celle-ci un « réflexe TER » pérenne.

¹⁸ https://www.lepoint.fr/societe/la-region-occitanie-lance-la-gratuite-des-ter-pour-les-jeunes-08-02-2021-2413005_23.php# (consulté le 01/03/2021)

Synthèse Partie 2

La tarification des TER

Les TER ont été créés en 1986 dans un contexte de décentralisation. La **loi SRU** fait en 2002 **des régions les autorités organisatrices** des transports d'intérêt régional sur leur territoire, et leur transfère la gestion de l'offre TER. Cela passe par des conventions entre chaque région et la société exploitante, soit historiquement la SNCF et, avec **l'ouverture à la concurrence** rendue possible dès 2019 et obligatoire en 2023, d'autres entreprises.

Les tarifs du TER étaient initialement fixés au niveau national selon un barème kilométrique. Depuis 2017, les régions disposent d'une **liberté tarifaire**, leur permettant de fixer librement les tarifs de leur offre TER, en respectant toutefois les tarifs sociaux nationaux, qui constituent un minimum (les régions peuvent proposer une tarification sociale plus avantageuse si elles le souhaitent). Cela a permis la mise en place de nouvelles offres, adaptées aux usages, comme l'extension de la distance d'application de l'abonnement de travail, l'inclusion dans ces abonnements de réductions pour les déplacements de loisir dans certaines régions ou encore des abonnements « tout public » et offres tarifaires événementielles ou touristiques. Certaines régions ont conservé, du moins partiellement, le barème kilométrique national, en y adjoignant leur propre **barème kilométrique régional**. Outre ce principe de tarification à la distance parcourue, des réductions ou abonnements spécifiques sont proposés en fonction du profil de l'utilisateur (**tarification sociale ou solidaire**) ou de ses usages (motif ou fréquence d'utilisation, notamment **abonnements de travail** proposés aux navetteurs).

Même si les tarifs TER sont publics et prévisibles la structure tarifaire des offres demeure peu connue des usagers, qui peuvent ressentir se trouvent face à une **boîte noire** et ont des difficultés à prévoir le coût d'un trajet, ce qui peut peser négativement sur l'attractivité perçue du TER. Outre la transparence des tarifs, leur **visibilité** et leur **lisibilité**, notamment sur les interfaces en ligne, constitue un enjeu.

En France, l'objectif premier qui prévaut en matière de tarification du TER est celui de l'attractivité de ce mode de transport collectif. La **rentabilité** n'est donc prise en compte qu'**à la marge**, l'équilibre budgétaire étant atteint grâce aux subventions. La crise sanitaire et les restrictions qu'elle a engendrées ont cependant mis à mal la fréquentation du TER et ses recettes d'exploitation, alors qu'il s'agit de réattirer les usagers vers cette offre de transport collectif, via une tarification avantageuse.

Enfin, l'usage du TER par les plus **jeunes** apparaît comme un enjeu important, non seulement dans une logique de redistribution sociale à destination de classes d'âge au pouvoir d'achat généralement plus faible que le reste de la population, mais également afin d'ancrer un « réflexe TER » chez les jeunes générations, ce qui constitue un investissement à terme pour une mobilité plus durable.

Partie 3

Comparaison des offres régionales

Définies à l'échelle de chacune des onze régions concernées, les structures tarifaires des TER tel qu'elles existent aujourd'hui sont issues de la **prise de liberté tarifaire**, dont les régions ont pu se saisir à partir de 2017. Cela a pu être l'occasion de mener un travail de refonte des grilles tarifaires. Toutes les régions ne se sont cependant pas saisies en même temps de la liberté tarifaire, et n'ont pas déployé la même stratégie dans la mise en place de leur grille tarifaire. À noter que certaines régions ont fait appel à un bureau d'études, intervenant en tant qu'AMO afin de les aider dans la mise en place de leur nouvelle grille.

Un élément clé de la prise de liberté tarifaire concerne d'ailleurs plutôt l'**équilibre financier** que les tarifs proposés aux usagers. En effet, avec la liberté tarifaire, les régions n'ont plus à verser de compensations à la SNCF en cas de perte de recettes d'exploitation liées aux tarifs réduits régionaux (qui seraient plus avantageux pour l'utilisateur que les tarifs sociaux nationaux), ces compensations étant soumises à TVA. Elles « contribuent » désormais à l'équilibre budgétaire de la société exploitante, ces contributions étant intégrées dans la contribution d'exploitation et non soumise à TVA, permettant virtuellement aux régions de réaliser des économies, puisque cette évolution de fiscalisation se traduit par une imposition nouvelle de la SNCF à la taxe sur les salaires, dont le montant est supérieur au gain de TVA que représente la prise de compétence liée à la « liberté tarifaire ». Cette nouvelle fiscalité est une double peine pour les régions, puisqu'en cas de baisse des recettes directes (effet constaté depuis 2020 suite à la crise sanitaire), la taxe sur les salaires augmente car l'assiette des recettes non assujetties à la TVA s'accroît mécaniquement. La temporalité de la mise en place de nouveaux tarifs constitue également un élément non négligeable. Ainsi, en région Pays de la Loire, la nouvelle grille, établie en juillet 2017, n'a été rendue effective qu'en 2018, afin d'éviter que cela ne soit concomitant d'avec la mise en place du cadencement horaire. En effet, l'introduction du cadencement implique une refonte des grilles horaires, ce qui peut perturber la routine des usagers ; inutile alors de bouleverser davantage leurs habitudes en modifiant les tarifs. La nouvelle grille a donc été mise en place en 2018, en deux temps : au mois d'avril pour les usagers occasionnels, afin qu'elle soit effective avant les jours fériés et ponts du printemps, propices à la réalisation de déplacements de loisir, et au mois de juillet pour les usagers fréquents (soit au moment des congés estivaux).

Dans certains cas, ce travail de refonte des grilles tarifaires avait préalablement été mené à l'occasion de la mise en place d'un **nouveau découpage régional** en 2015, avec fusion de régions, puisqu'il avait fallu établir une nouvelle grille tarifaire pour chaque nouvelle région, en remplacement des grilles de chacune des anciennes régions fusionnées. Des logiques d'extension d'une des gammes tarifaires des anciennes régions à l'ensemble du nouveau territoire, ou de compromis plus complexes entre les avantages proposés par chacune des anciennes régions ont alors donné lieu aux grilles tarifaires actuelles.

En Occitanie, la grille actuelle, issue d'une refonte intervenue en juillet 2018 juste après la prise de liberté tarifaire par la région, correspond à une harmonisation « par le haut » des tarifications des anciennes régions Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées. L'objectif était en effet de ne pas retirer d'avantages aux usagers et donc d'étendre à la partie ouest de la nouvelle région les avantages préalablement offerts aux usagers de la partie est, et vice versa.

De même, en région Grand-Est, la fusion des trois anciennes régions Alsace, Lorraine et Champagne-Ardenne, dont les gammes tarifaires étaient très différentes, a engendré des compromis pour aboutir à la grille actuelle : la Lorraine proposait la tarification la plus avantageuse, notamment pour les usagers les plus jeunes, l'Alsace pratiquait des tarifs un peu plus élevés mais avec des produits rencontrant un succès important et dont il ne fallait pas perdre la clientèle (cartes Réflexe et Tonus, remplacées respectivement par les cartes Presto et Primo). Enfin, l'ancienne région Champagne-Ardenne ne souhaitait pas non plus renoncer à ses spécificités, notamment en matière de tarifs mini-groupes.

La région Nouvelle-Aquitaine fournit un autre exemple : suite à la fusion des régions Aquitaine, Limousin et Poitou-Charentes, les tarifs de ces trois territoires ont fait l'objet d'une harmonisation progressive, en

s'appuyant en partie sur le travail de refonte de la gamme tarifaire réalisé en Limousin l'année précédant la fusion. Dans ce cas précis, c'est la gamme tarifaire de l'une des trois anciennes régions fusionnées qui a servi de base à l'établissement de la nouvelle grille. À l'heure actuelle, l'ancien découpage régional est parfois encore visible au travers des tarifs pratiqués, par exemple en Occitanie.

En matière d'intermodalité, l'ancienne distinction entre Languedoc-Roussillon et Midi-Pyrénées est également encore perceptible, avec une gestion de l'intermodalité TER+TCU opérée selon deux logiques différentes entre la partie est et la partie ouest de la nouvelle région. Dans certains cas, il semble ainsi que ce ne soit pas tant la prise de liberté tarifaire que la fusion des régions qui ait engendré une refonte de la gamme tarifaire.

Les structures tarifaires régionales actuelles, dont nous étudions ci-après la diversité, sont donc issues à la fois de la fusion des régions en 2015 et de la liberté tarifaire des régions, opérante dès 2017.

1. Des canaux de vente relativement homogènes dans leur fonctionnement comme dans leurs enjeux

Avant de comparer et d'analyser les différents tarifs mis en place par les onze régions étudiées, nous pouvons nous intéresser à la façon dont l'utilisateur peut accéder aux offres proposées par les régions. En effet, outre la forme des tarifs et leur niveau, la distribution et de la billetterie constituent des enjeux importants en matière de tarification.

1.1. Une déclinaison des canaux de vente harmonisée dans l'ensemble des régions

Concernant la distribution, nous pouvons distinguer différents types de canaux : **humanisé et automatisé ou numérique ; présentiel et distanciel**. Une typologie des canaux de vente selon une combinaison de ces différentes caractéristiques est présentée dans le tableau ci-dessous.

	Humanisé	Automatisé / numérique
Présentiel	Guichet en gare Boutique partenaire	Automate
Distanciel	Téléphone	Site web Application mobile

Figure 4 : Classification des différents types de canaux de vente des titres de transport

Canal de distribution historique, la vente en guichet ou en boutique partenaire (par exemple espaces multimodaux vendant des titres urbains et interurbains, comme l'espace KorriGo à Rennes¹⁹), s'est progressivement vue concurrencée par la vente en ligne, plus pratique pour l'utilisateur puisqu'accessible

¹⁹ <https://www.star.fr/actualites/espace-korrigo> (consulté le 31/03/2021)

partout, à toute heure et sans temps d'attente, et qui s'est développée en parallèle de la diffusion des TIC (Technologies de l'Information et de la Communication). Cependant, ce second type de canal reste minoritaire en volumes de ventes. En effet, Selon l'enquête COCLIQUOT 2015, **seuls 8% des titres de transport sont achetés sur internet, contre 48% au guichet et 30% à un distributeur automatique** (cependant, l'enquête ne distingue pas les abonnements des tickets, ce qui peut peser sur ces résultats). Depuis 2015, ces chiffres ont pu largement évoluer sous l'effet conjugué de la digitalisation de l'offre tarifaire régionale (petits prix digitaux, abonnements vendus en ligne, etc.), de la stratégie de fermeture des points de vente physiques par SNCF Voyageurs, et de l'évolution des usages. Ainsi, les guichets représentaient en Nouvelle-Aquitaine 45% des recettes en 2017 mais seulement 28% en 2019. Les canaux digitaux représentaient 28% des recettes en 2017 et 55% en 2019. Cet effet s'est probablement accéléré avec la crise sanitaire. Il est d'ailleurs possible d'observer, dans certaines régions, une tendance à la fermeture des agences et guichets qui serait, selon les régions, encouragée par la SNCF lors des phases de négociation de nouvelles conventions, bien que **toutes les régions disposent de canaux de vente présents, qu'ils soient humanisés ou automatiques** (distributeurs en gare, dont le fonctionnement est similaire sur l'ensemble du territoire).

Signalons que la vente humanisée peut aussi être proposée en distanciel, **par téléphone**, dans certaines régions. Les titres de transport sont alors livrés à domicile par courrier en région Normandie, ou peuvent également être transmis de manière dématérialisée, par exemple par SMS en région Bourgogne-Franche-Comté.

Toutes les régions disposent de canaux de vente numériques, sous une forme relativement harmonisée. Les **sites internet dédiés au TER de chacune des régions** (ter.sncf.com/nom-de-la-region), proposent des **informations** sur les tarifs ainsi que de la **vente** de titres. Tous calibrés sur le même modèle, avec les mêmes codes graphiques et les mêmes éléments de mise en page, comme illustré ci-dessous.

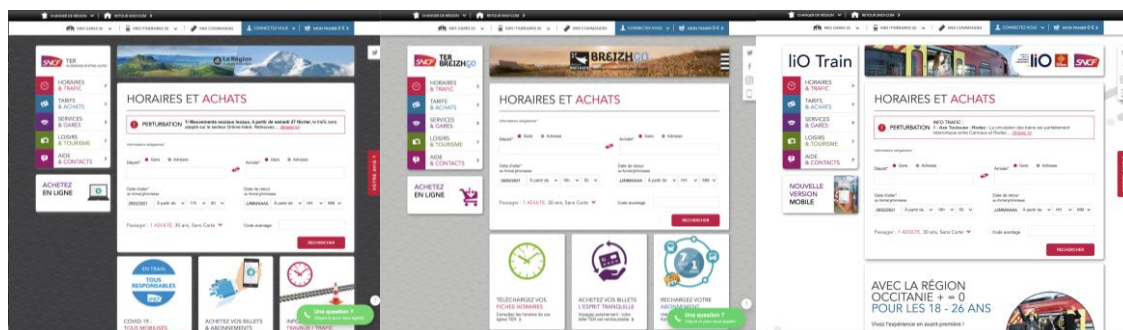


Figure 5 : Pages d'accueil des sites internet du TER des régions Auvergne-Rhône-Alpes, Bretagne et Occitanie, reprenant une structure et des codes graphiques communs

Le passage d'un site TER de région à un autre est facilité par la présence d'un bouton spécifique « changer de région ». Certains sites proposent même un service d'**assistance téléphonique** directement inclus à leur page web : l'utilisateur peut cliquer sur un bouton pour qu'un appel soit lancé depuis son navigateur, sans qu'il ait à utiliser son téléphone. Cinq régions sur les onze étudiées disposent de cette fonctionnalité : Auvergne-Rhône-Alpes, Bretagne, Normandie, Pays de la Loire et Sud.

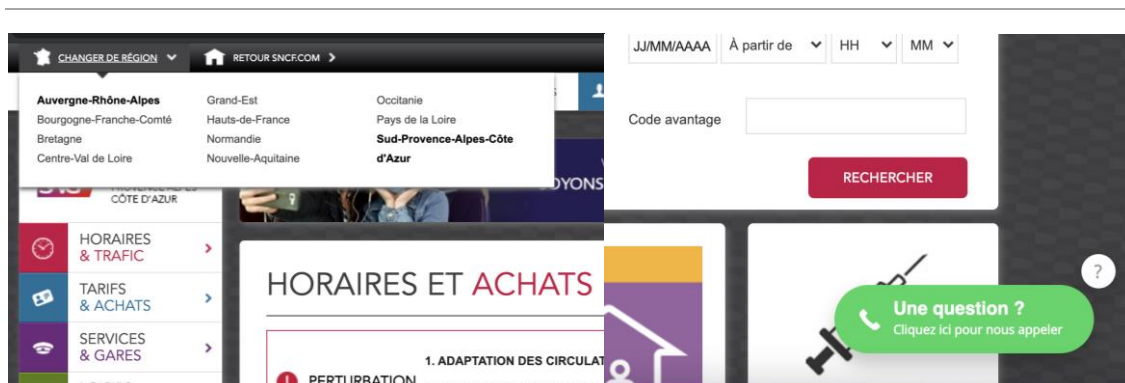


Figure 6 : Boutons permettant de changer de site régional et d'accéder à l'assistance téléphonique sur le site TER de la région Sud (source : ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur)

Outre ces sites TER régionaux, l'offre TER est disponible au travers des agences de voyage en ligne. Le site web **OuiSNCF** (www.oui.sncf/ter), détenu par une filiale de SNCF Voyages, *joint-venture* avec le voyageur Expedia, constitue l'interface privilégiée par les usagers pour l'information sur les tarifs et de distribution des titres. Ce site regroupe les différentes offres SNCF ainsi que des offres d'hébergement et de location de voiture sous la forme d'une agence de voyage en ligne (il existe également une application smartphone OuiSNCF), et permet aussi de réserver et d'acheter des voyages en TER. Le site présente un onglet « TER ». L'utilisateur doit ensuite indiquer les points d'origine et de destination du déplacement souhaité ou choisir, en cliquant sur une carte de France, la région dans laquelle il souhaite effectuer un trajet en TER, puis renseigner ses gares de départ et d'arrivée, ainsi que les dates et horaires souhaités.

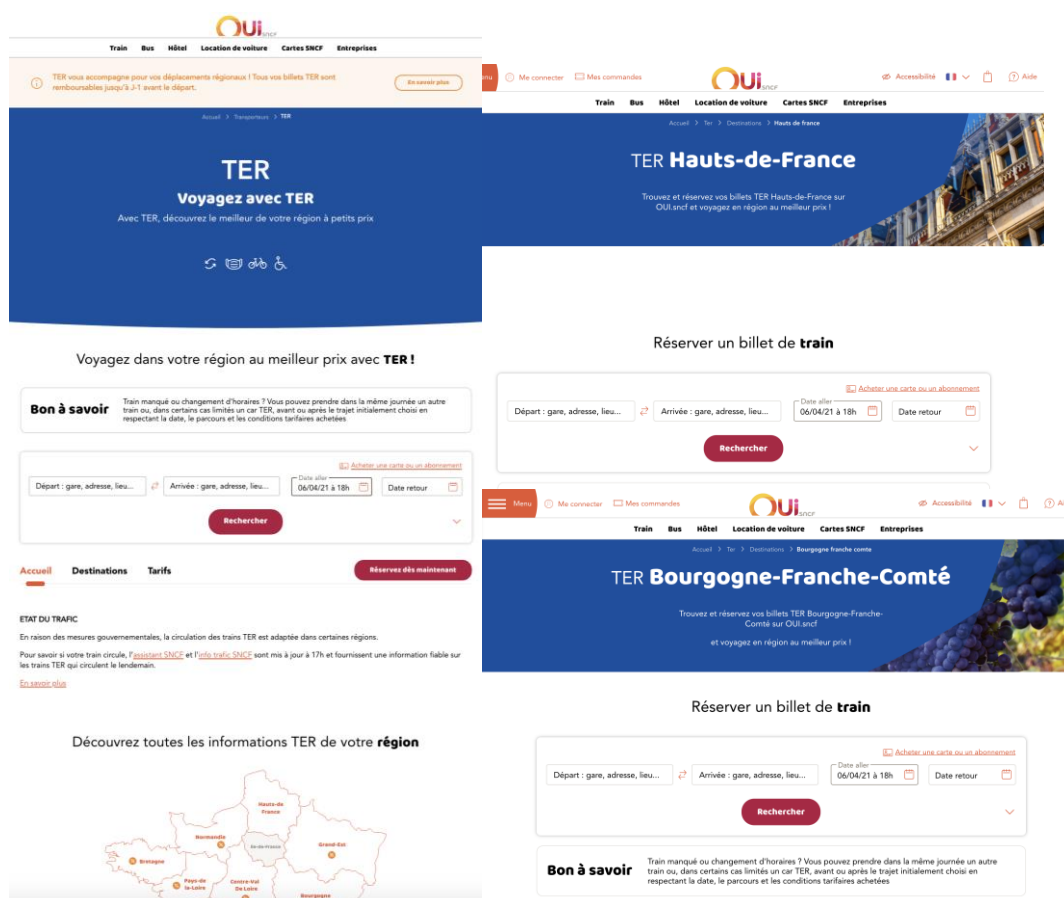


Figure 7 : Pages dédiées au TER sur le site internet OuiSNCF (source : oui.sncf/ter)

De plus, pour toutes les régions, il est possible d'acheter des titres via l'**application mobile Assistant SNCF**, qui permet également de charger des e-billets (le smartphone constituant alors un support billettique). L'application offre aussi à l'utilisateur de l'information en temps réel via une rubrique « Info trafic » (par exemple pour prévenir les voyageurs de retards ou de perturbations), ainsi que des solutions multimodales pour effectuer des trajets TER en porte-à-porte (transports en commun urbains, VTC, trottinette et vélo en libre-service dans les villes où ces offres de micromobilité sont disponibles). Cela s'inscrit dans une perspective multimodale de type MaaS (*Mobility as a Service*).

La distribution des titres apparaît donc relativement **harmonisée entre les différentes régions**. Précisons à ce sujet qu'il s'agit actuellement d'une prérogative de la SNCF, exploitant du TER dans l'ensemble des régions, pouvant alors expliquer ces similitudes. En effet, pour permettre une distribution complète et cohérente de l'offre de transport régionale (routière et ferroviaire) et pour préparer l'ouverture à la concurrence du TER, les régions pourraient être à développer leurs propres systèmes billettiques et leurs propres canaux de vente, qui devront être ouverts à des tiers.

1.2. La question de l'harmonisation des tarifs entre canaux de vente

Si les canaux de vente sont harmonisés à l'échelle de l'ensemble des régions étudiées, cela n'est pas toujours le cas des tarifs proposés, au sein d'un même réseau TER, entre différents canaux de vente. Se pose donc, à l'échelle régionale, la question de l'**harmonisation des offres entre les différentes interfaces de vente existantes**.

Par exemple, pour un aller simple en région Occitanie entre Albi et Rodez, le 9 mars 2021, pour un adulte ne disposant ni de carte de réduction ni d'abonnement (et pour lequel c'est donc le tarif de base qui s'applique), les sites liO Train ter.sncf.com/occitanie et OUI-SNCF ne proposent pas les mêmes tarifs, ni les mêmes offres. Le site du liO Train de la région Occitanie propose un trajet d'une durée d'1h22, partant à 12h21 et arrivant à 13h43, intégralement effectué en train TER, pour un prix de 10€ (tarif EvasiO' Futé). Le site OUI-SNCF propose lui aussi un trajet partant d'Albi à 12h21, mais il s'agit d'un trajet intermodal, effectué en TER d'Albi à Carmaux, avec une correspondance de 5 minutes, puis en autocar régional de Carmaux à Rodez, avec une arrivée prévue à 13h53 (durée totale d'1h32). Le prix affiché pour ce trajet est de 15€30. Il existe donc entre ces deux canaux de vente des différences concernant à la fois les produits tarifaires (les voyages) ainsi que les tarifs associés (les prix).

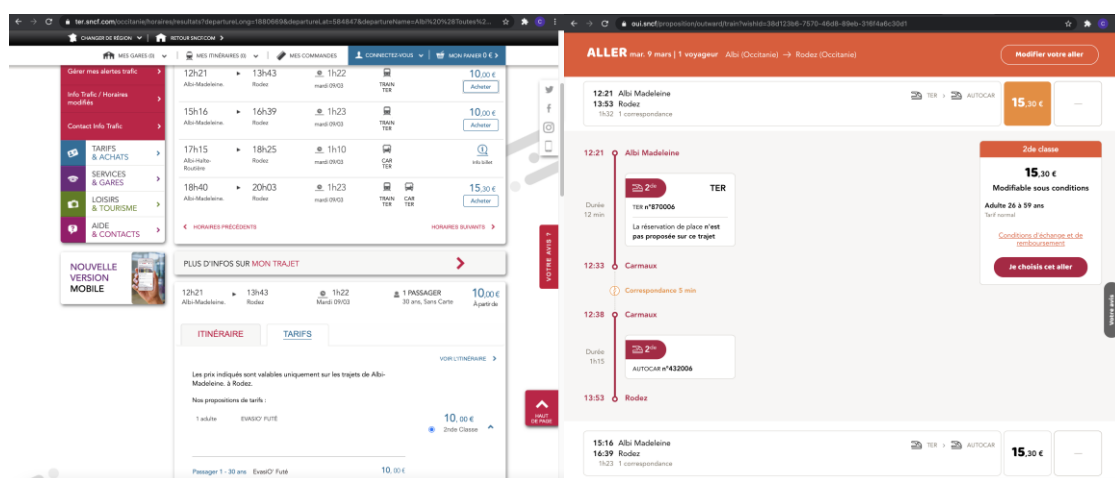


Figure 8 : Différentes offres pour un même trajet sur les sites TER Occitanie (à gauche) et OUI-SNCF (à droite)

Certains produits tarifaires ne sont **pas non plus disponibles sur l'ensemble des canaux de vente** d'une région, en raison de difficultés techniques de distribution de la part de la SNCF (société exploitante jusqu'à l'ouverture à la concurrence, et qui a également en charge la distribution et la billettique dans l'ensemble des régions). C'est par exemple le cas de l'abonnement télétravail mis en place par la région Nouvelle-Aquitaine, qui n'est disponible sur automates qu'en version 20 voyages et non en version 30 voyages.

Les **trajets interrégionaux** posent également des difficultés de distribution, relevant de problèmes de paramétrage par la SNCF de ses canaux de distribution. Les régions ont proposé des solutions (juxtaposition tarifaire) à la SNCF, qui ne semble pas en mesure d'appliquer ces propositions.

On note aussi que les canaux digitaux ne proposent pas toujours les tarifs les plus avantageux pour l'utilisateur²⁰, ou en tous cas ne les mettent pas en avant, ce qui est lié à un défaut de mise à jour. Cela est notamment le cas pour les tarifs à destination des usagers occasionnels pour les correspondances TGV-TER. L'utilisateur se trouvant dans ce cas de figure aura alors tout intérêt à se rendre en guichet. Ce problème est en cours de résolution côté SNCF.

Ainsi, ces difficultés liées à la distribution et à la billettique peuvent représenter un **frein à la mise en place de certains produits tarifaires**, et donc à la liberté tarifaire des régions et à leur « créativité » en matière d'offre de tarifs, avec un impact sur la diversité de ces derniers : la limitation des possibilités offertes aux régions peut finalement avoir un effet homogénéisateur sur les tarifs, bien que cela puisse jouer en défaveur des usagers.

Enfin, dans la plupart des régions, certains produits tarifaires ne sont **disponibles qu'en ligne**. Il s'agit souvent de tarifs promotionnels. Citons par exemple les Petits prix digitaux, proposés par la région Pays de la Loire (billets à par paliers de 2€ plafonnés à 20€ valables tous les jours, ou billet à 5€ vendus en ligne uniquement, tous les premiers week-ends de chaque mois, jusqu'à la veille du départ, billets à 1€ ou « EvasiO' Futé » de la Région Occitanie disponibles toute l'année). Ces produits tarifaires ont d'ailleurs remporté un grand succès et, alors que la SNCF craignait que cela n'engendre une baisse des recettes, ils ont au contraire été à l'origine d'une hausse de celles-ci, le volume important de titres vendus compensant leur faible prix. D'autres régions proposent également des billets à prix réduit, accessibles exclusivement en ligne (et disponibles en stock limité), comme les P'tits prix TER Fluo dans le Grand Est, les billets Prix Cassés dans les Hauts-de-France, les Bons Plans TER en Bourgogne-Franche-Comté, et les Prix Flash en Centre-Val-de-Loire ou les billets Petits Prix en Nouvelle-Aquitaine. Ces tarifs distribués exclusivement par canal numérique soulèvent la **question de l'équité d'accès** à ces offres, notamment pour des publics pas ou peu à l'aise avec les nouvelles technologies. Toutefois, ils se justifient par le fait que les charges de distribution sur les canaux physiques sont très largement supérieures aux charges de distribution sur les canaux digitaux. Les commissions de distribution payées par les régions représentent ainsi 7% des recettes sur les canaux digitaux mais 21% des recettes au guichet.

1.3. Enjeux autour de la distribution et de la billettique

Outre cet enjeu d'équité d'accès soulevé par les différences de titres vendus selon les canaux, la distribution et la billettique sont des sujets importants pour les régions, qui peuvent avoir une influence non négligeable sur le service et ses tarifs.

²⁰ Précisons que Oui.sncf est une agence de voyage privée, qui applique sa propre vision stratégique et met en avant les tarifs les plus pertinents selon ses propres critères, et non un acteur public « impartial ».

a) L'intégration des tarifs TER dans une logique de MaaS (*Mobility as a Service*)

Nous avons vu que l'application mobile Assistant SNCF développée par la SNCF intègre, outre les transports ferroviaires, d'autres solutions de mobilité. Le TER peut donc s'intégrer dans des services de type MaaS (*Mobility as a Service*), proposant à l'utilisateur de réaliser des déplacements intermodaux porte-à-porte incluant ce mode collectif interurbain. Il existe donc un projet de MaaS porté par la SNCF, qui est à distinguer des MaaS portés par les collectivités locales, à savoir les régions.

La région **Auvergne-Rhône-Alpes** a notamment développé un service de mobilité nommé Oûra, d'abord sous la forme d'un site web puis d'une application mobile²¹. Cet « assistant de mobilité » propose à l'utilisateur un calculateur d'itinéraire ainsi que de l'information, à la fois concernant les offres de mobilité qui sont à sa disposition et d'éventuelles perturbations. L'application Oûra ne propose pas pour l'heure d'achat de titres, mais cela constitue un objectif des services s'inscrivant dans une logique de MaaS (proposer à l'utilisateur l'expérience de mobilité la plus intégrée et fluide possible). À ce titre, la difficulté est de disposer d'un support distribué et validé par tous les opérateurs inclus dans le système, dont la SNCF pour le TER. Les réflexions sont en cours pour intégrer de la vente dans le service Oûra. La région souhaite donc développer avec les partenaires Oûra un générateur de code-barres multimodal indiquant les origines et destinations, qui passerait par l'application mobile.

b) Distribution assurée par la SNCF et arrivée possible de nouveaux exploitants avec l'ouverture à la concurrence

Aujourd'hui, la distribution des titres est **aux mains de la SNCF**, qui demeure encore pour quelque temps la société exploitante sur l'ensemble des régions. Avec l'ouverture à la concurrence, et la possible arrivée d'autres sociétés exploitantes, cela pourrait devenir problématique. Il existe en effet un enjeu important autour des **données** commerciales, associées à la distribution des titres, et qui constituent des informations précieuses pour calibrer une offre. Le fait que seule la SNCF dispose de ces données apparaît difficilement compatible avec l'ouverture à la concurrence. Plusieurs régions mènent une réflexion sur ce sujet et pourraient envisager non pas de reprendre elles-mêmes la main sur la distribution au travers, pourquoi pas, d'un marché public confié à un prestataire, ou de la confier **à l'exploitant** arrivé dans le cadre de l'ouverture à la concurrence, le problème de cette 2^e option étant que les Régions envisagent l'ouverture à la concurrence de leur réseau en plusieurs lots, avec à terme, la coexistence de plusieurs exploitants dans une même Région.

2. Un « plein tarif » présentant des différences modérées entre régions

Après avoir vu quels pouvaient être les enjeux associés aux canaux de vente, nous pouvons nous intéresser aux tarifs en eux-mêmes, en analysant, dans un premier temps, les tarifs « standards », c'est-à-dire les tarifs pratiqués par les régions hors abonnement et réduction.

²¹ <https://www.oura.com/actualites/nouveau-lappli-mobile-oura-est-disponible-sur-vos-stores> (consulté le 01/04/2021)

2.1. Principe général de fonctionnement

Toutes les régions appuient la tarification de leur offre de TER sur un **système kilométrique** (prix croissant en fonction du nombre de kilomètres parcourus : le voyageur paye donc en fonction de la « quantité de service » qu'il a consommé). Rappelons qu'avant la mise en place de la liberté tarifaire des régions, le système en place à l'échelle nationale reposait lui aussi sur une tarification kilométrique (barème kilométrique national, ou BKN, proposé par la SNCF et validé par les services de l'État).

Nous pouvons cependant distinguer les régions s'appuyant sur un tarif kilométrique « simple » et les régions utilisant un tarif kilométrique par paliers :

- Les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Grand Est, Hauts-de-France, Nouvelle-Aquitaine, et Pays de la Loire ont un système de **tarification kilométrique « simple »** : le tarif pratiqué augmente (de quelques centimes) à chaque kilomètre supplémentaire parcouru. Notons que ce barème kilométrique peut être dégressif, c'est-à-dire que le coût de chaque kilomètre supplémentaire parcouru décroît à mesure que le nombre total de kilomètres parcourus augmente (principe de coût marginal décroissant). Par exemple, le barème kilométrique de la région Grand Est comporte une augmentation de 10, 20 ou 30 centimes pour chaque kilomètre parcouru jusqu'à 500 km (et, à mesure que le nombre de kilomètres parcourus croît, les augmentations de 30, puis 20, centimes se font de plus en plus rares). À partir de 500 km, le coût du trajet augmente de 10 centimes pour chaque kilomètre supplémentaire parcouru. La dégressivité est toutefois limitée et les « courbes tarifaires » n'ont pas une forme asymptotique.

Les régions Bourgogne-Franche Comté, Bretagne, Centre-Val de Loire, Normandie et Sud ont un système de **tarification kilométrique par paliers** : le tarif augmente en fonction du nombre de kilomètres parcourus, avec une augmentation non pas tous les kilomètres mais tous les X kilomètres. Les paliers ne sont d'ailleurs pas systématiquement réguliers. Par exemple, le tarif de la région Sud augmente tous les 16 km, tandis que celui de la région Centre-Val de Loire augmente d'un montant de 3€ à chaque borne, ces dernières étant fixées aux kilomètres 15, 30, 50, 65, 85, 105, 125, 145, 165, 185, 205, 235 et 295, soit tous les 15, 20 ou 30 km. Les régions se répartissent quasi-équitablement entre ces deux types de tarification (six d'entre elles ont un système de tarification kilométrique simple et les cinq autres un système de tarification par paliers) avec parfois un mix de ces deux tarifications. Par exemple, la région Occitanie propose un système tarifaire kilométrique et par palier avec sa tarification 1€ et EvasiO' Futé pour certains trains spécifiques (3€, 5€, 10€ et 15€).

Notons que les **régions communiquent peu** auprès des usagers sur leur barème kilométrique ou système de paliers kilométriques. Précisons que les régions ne disposent pas elles-mêmes de l'intégralité de ces informations, certaines étant tenues confidentielles par la SNCF (ce qui soulève le sujet de la transmission par l'exploitant à l'autorité organisatrice de toutes les informations relatives à la tarification, notamment dans le cadre de l'ouverture à la concurrence). Pour les usagers, l'information visible concerne surtout le prix du trajet qu'ils souhaitent effectuer, sans indication sur le système ayant permis de déterminer ce prix. La région Normandie fait office d'exception et indique sur son site les paliers kilométriques utilisés pour son tarif standard Tempo : 4€ tous les 25 km en deçà de 200km, puis 2€ tous les 20 km au-delà de 200 km (voir figure ci-dessous).

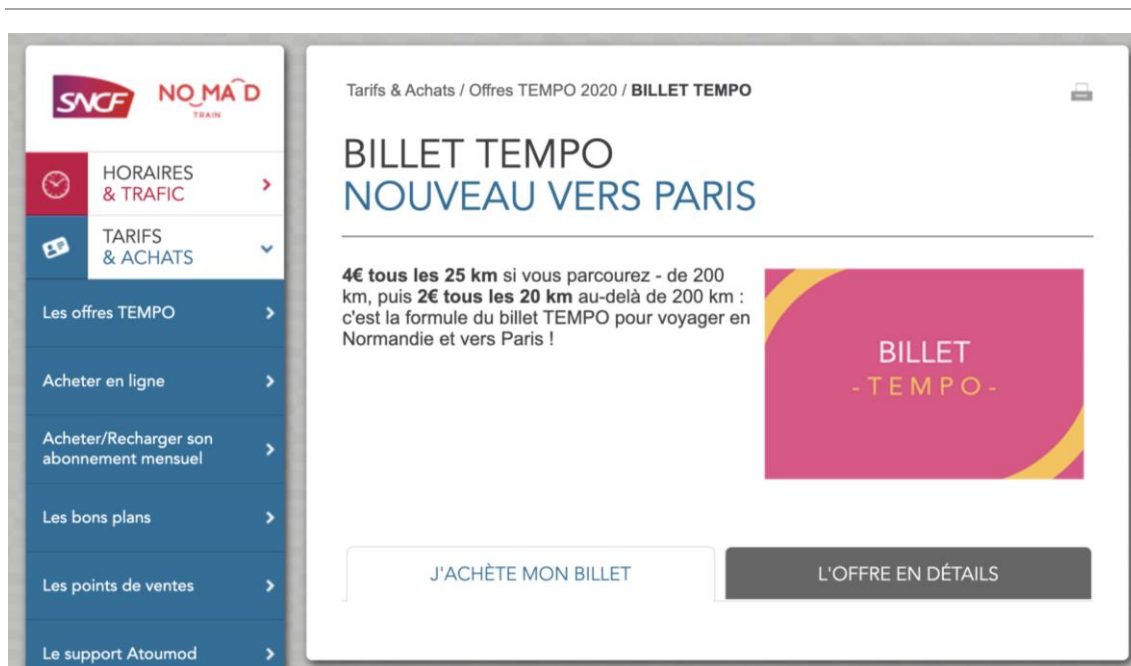
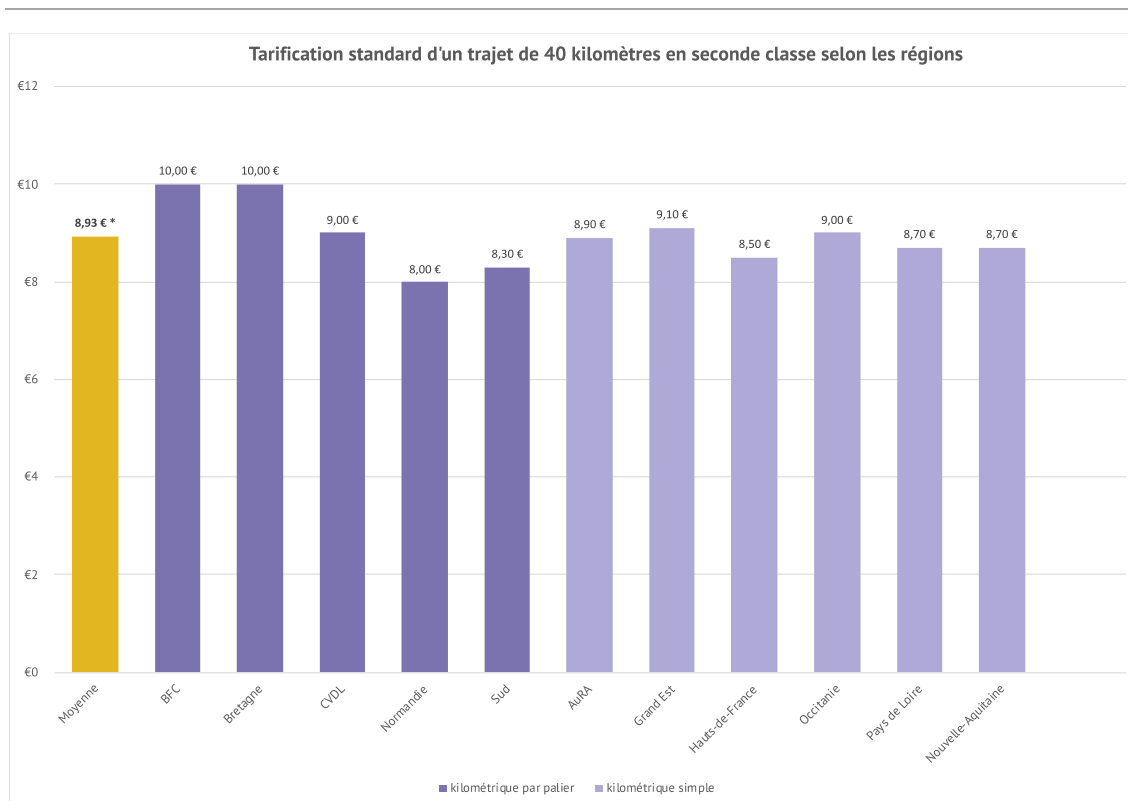


Figure 9 : Capture d'écran du site TER de la région Normandie, communiquant sur le calcul de son tarif standard Tempo (ter.sncf.com/normandie)

2.2. Diversité des tarifs standards entre régions et compétitivité avec la voiture

Qu'ils reposent sur un barème kilométrique ou sur un système de paliers, les tarifs standards varient d'une Région à une autre. Signalons que certaines Régions effectuent encore une distinction entre première et seconde classe à bord de leurs TER. Historiquement divisés en deux classes, plus de la moitié des réseaux de trains régionaux ont vu cette différence tarifaire supprimée²² (certains trains conservent des parties aménagées en « première classe » et d'autres en « seconde classe » mais cela ne se répercute pas dans les offres proposées. Lorsqu'elle demeure, parfois sur certaines lignes du réseau seulement, le tarif standard est considéré comme celui de la seconde classe, le tarif première classe pouvant alors être considéré comme celui d'un service « premium » (sur ces réseaux, les réductions et offres promotionnelles sont d'ailleurs présentées en référence au tarif en seconde classe). Le graphique ci-dessous présente une comparaison des tarifs standards entre régions.

²² Les régions Bretagne, Grand Est, Centre-Val de Loire, Pays-de-la-Loire et Nouvelle-Aquitaine conservent à ce jour une distinction tarifaire entre première et seconde classe.



* [La tarification standard considérée ne relève pas d'une valeur exacte mais d'une approximation réalisée à partir du coût d'un trajet avoisinant les 40 kilomètres : Marseille-Saint-Charles à La Ciotat. Étant donné la marge d'erreur inhérente à cette estimation (+10% environ), elle ne peut intégrer une comparaison fine entre régions présentant des niveaux de prix similaires]

Figure 10 : Comparaison des tarifications standards régionales sur la base d'un trajet de 40 km en seconde classe

Pour un trajet de 40 kilomètres en seconde classe, nous observons que **les écarts de tarification sont faibles entre les différentes régions**. Le prix d'un billet standard varie **de 8€ (Normandie) à 10€ (Bourgogne-Franche-Comté et Bretagne)**, soit un **écart maximal de 20%**. Le tarif moyen est de 8€93.

Afin d'effectuer une comparaison avec la voiture particulière, il est tout d'abord nécessaire d'estimer les coûts liés à l'utilisation de cette dernière. En 2018, le coût moyen d'un kilomètre en voiture est de l'ordre de 34c€/km pour son conducteur d'après l'ADETEC²³. Un trajet de 40km en voiture coûte alors 13,60 €, soit bien plus cher qu'un trajet en TER. Cette estimation intègre cependant certains coûts fixes, dont l'utilisateur tient peu compte au moment du choix de mode de transport sur un trajet donné (coût d'amortissement ou d'assurance, par exemple). Or, dans le cadre de notre étude, la comparaison est plus pertinente si elle intègre uniquement le coût perçu par l'utilisateur. Nous retenons donc une seconde estimation fondée sur le prix du carburant (les péages sont également laissés hors du calcul car leur présence sur un trajet de 40 km est trop irrégulière.). Pour une voiture citadine roulant au gazole, le coût perçu par l'utilisateur avoisine plutôt le 12c€/km, soit **4,80€ pour 40 km**²⁴. **Pour un trajet ponctuel et sur une distance aussi réduite, le TER n'est donc pas compétitif** si l'on s'en tient au coût d'usage de la voiture perçu par les automobilistes, et d'autant plus que le coût perçu de la voiture doit se rapporter au nombre de personne dans la voiture. Cette affirmation ne vaut cependant **que pour les cas – minoritaires – où l'utilisateur ne bénéficie d'aucune réduction sur son trajet en TER**.

²³ ADETEC, 2018. *Le coût réel de la voiture en 2018*. <http://adetek-deplacements.com/cout-reel-voiture-2018-5pages-ADETEC.pdf>

²⁴ Données disponibles sur [ViaMichelin](https://www.viamichelin.fr). (consulté le 02/04/2021)

Concernant la comparaison entre le TER, mode collectif, et la voiture, mode personnel, signalons également l'existence de l'**éco-comparateur liO Train Occitanie**, qui vise à sensibiliser (et éduquer) les usagers à la différence de coûts entre ces deux modes (il peut être difficile d'estimer le coût de ses déplacements et les automobilistes ont en général tendance à sous-estimer le coût de leur voiture), afin de rendre visibles les avantages du train régional. Cet outil en ligne (disponible sur le site liO Train de la région), indique en fonction du profil et des déplacements de l'utilisateur, le coût monétaire et le volume d'émission de CO₂ pour le train régional et pour la voiture, dans une logique comparative.

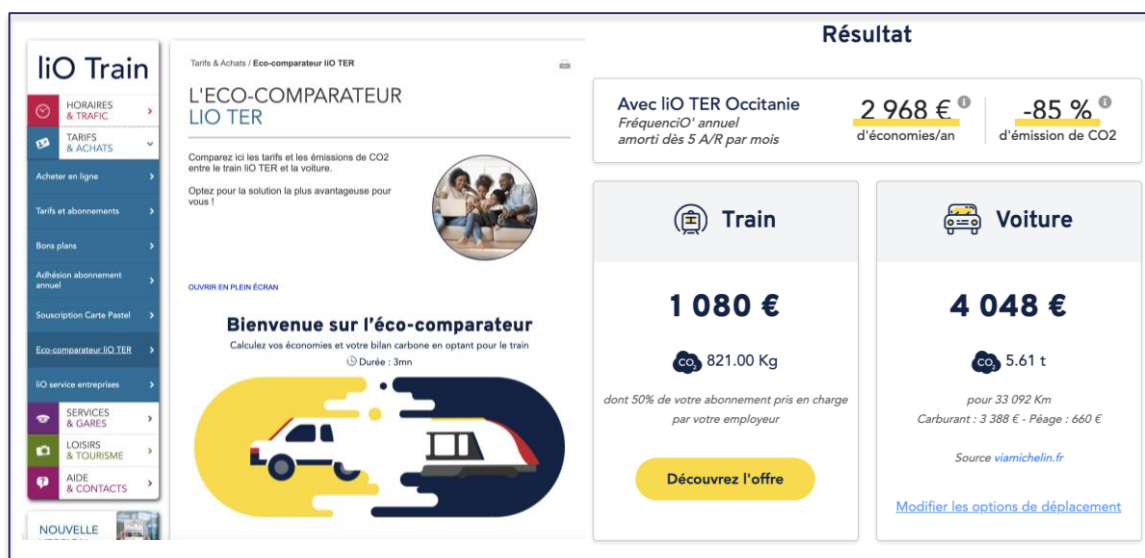


Figure 11 : Exemple de simulation sur l'éco-comparateur liO TER Occitanie, pour un trajet Albi-Toulouse (source : ter.sncf.com/occitanie)

3. Réductions liées à la fréquence d'usage du TER

Certains tarifs sont aussi **établis en fonction de la fréquence d'utilisation** du TER, avec une distinction entre **usagers fréquents ou pendulaires** d'une part, et **usagers occasionnels** d'autre part. Cela prend la forme d'une **carte, payante, qui ouvre ensuite le droit à des avantages tarifaires applicables sur l'ensemble du réseau**, allant jusqu'à la gratuité sur certaines lignes. Ces réductions permettent donc de rentabiliser le prix d'achat de la carte, qui constitue un coût d'entrée dans le dispositif.

Nous pouvons distinguer **trois grands principes de réductions, correspondant chacun à une fréquence d'usage** :

- Pour les **voyageurs fréquents ou pendulaires**, des **abonnements permettant de voyager pour un prix fixe quel que soit le nombre de voyages effectués sur un trajet spécifique**, et offrant des réductions pour la réalisation de tous les autres trajets ;
- Pour les **voyageurs occasionnels**, des **cartes permettant d'obtenir des réductions sur l'ensemble du réseau** ;

-
- Pour les **voyageurs très occasionnels**, ou ponctuels, des carnets de billets à prix réduit (ce dernier type de tarif étant minoritaire).

3.1. Tarifs à destination des usagers fréquents ou pendulaires

Les usagers pendulaires du TER (usagers réguliers, quotidiens ou quasi-quotidiens, prenant le TER pour motif travail ou études, et effectuant des allers-retours sur un même itinéraire) représentent la **majeure partie du trafic TER**. Pour rappel, l'enquête COCLIQUOT 2015²⁵ comptabilise 38% d'usagers réguliers effectuant des trajets domicile-travail, 13% d'usagers étudiants effectuant des trajets domicile-études et 5% d'usagers scolaires (moins de 18 ans) effectuant des trajets domicile-études. Il s'agit là d'une « photographie » de la fréquentation à l'instant t, où les voyageurs les plus fréquents sont donc surreprésentés. Au total, les voyageurs utilisant le TER tous les jours ou presque représentent plus de la moitié des déplacements, mais seulement 35% des trafics et 4% de l'ensemble des clients TER. De même, les 15% de voyageurs réguliers (au moins une fois par mois) représentent 85% du trafic. Des offres spécifiques s'adressent alors à ces catégories d'usagers pendulaires, qui bénéficient de **tarifs avantageux** associés à leur très grande fréquence d'utilisation. S'ils représentent la majeure partie du trafic, ces usagers sont aussi ceux qui **bénéficient des tarifs les moins élevés** et ils ne représentent donc qu'une part limitée des recettes (20% des recettes pour 50% des voyages).

Nous pouvons distinguer plusieurs grandes catégories parmi les voyageurs pendulaires :

- Les **travailleurs**, qui se rendent sur un lieu d'exercice d'une activité professionnelle et dont l'employeur prend en charge 50% de l'abonnement de travail ;
- Les **étudiants** ou apprentis (élèves de l'enseignement supérieur), qui peuvent être soumis à des limites d'âge) ;
- Les publics **scolaires**, de l'enseignement primaire à l'enseignement secondaire.

L'ensemble des régions proposent des offres à destination de ces publics pendulaires, avec des modalités et des logiques variables. En matière de transport ferroviaire, il existe au total huit tarifs sociaux nationaux, dont seulement six s'appliquent au TER : les régions ont en effet repris la gestion des abonnements de travail et des abonnements élève étudiant apprenti, cet échelon territorial étant jugé comme le plus pertinent pour calibrer l'offre de transport à destination de ces usagers représentant la majorité du trafic.

a) Conditions d'accès aux tarifs pendulaires

Les conditions d'éligibilité et d'obtention des tarifs pendulaires mis en place par les régions constituent une première variable d'analyse. Les offres proposées peuvent être tout public, ou au contraire comporter des conditions d'accès tel que le statut de salarié ou d'étudiant, auxquelles s'ajoutent des conditions d'âge.

Abonnements tout public

Dans la majorité des régions, des **tarifs tout public qui ne ciblent pas spécifiquement les travailleurs mais sont conçus pour répondre à leurs besoins**. Ces abonnements destinés aux usagers fréquents, sans ciblage

²⁵ SNCF, (2015), *op. cit.*

spécifique sur les travailleurs, peuvent donc tout de même répondre à leurs besoins et faire l'objet d'une prise en charge à hauteur de 50% par leur employeur. Ces abonnements proposent alors des réductions pour voyager en illimité sur un parcours défini. C'est par exemple le cas en région Bretagne, avec l'abonnement Uzuël tout public (le site TER Bretagne présente d'ailleurs cet abonnement comme adapté « pour vos voyages domicile-travail »²⁶), en région Grand Est avec l'abonnement Presto (le site TER Grand-Est mentionnant la possibilité de prise en charge de 50% du coût de l'abonnement par l'employeur²⁷), ou en région Normandie avec l'abonnement Tempo. La Nouvelle-Aquitaine ne propose pas non plus d'abonnement de travail spécifique mais un pass abonné annuel, mensuel ou hebdomadaire, répondant aux besoins d'un pendulaire. En région Centre-Val de Loire, limitrophe de l'Île-de-France, deux abonnements sont proposés pour répondre aux différents besoins de mobilité des usagers pendulaires : l'abonnement Rémi Zen, pour les déplacements intra-régionaux, et l'abonnement Optiforfait pour les déplacements vers l'Île-de-France, et son bassin d'emploi. En effet, les pendulaires effectuant des trajets domicile-travail entre une gare du Centre-Val de Loire et Paris représentent une part importante du trafic, d'où la nécessité de leur proposer des abonnements spécifiques. En plus des abonnements, un dispositif Mobillico a été mis en place par la région pour faciliter la mobilité pendulaire ferroviaire des usagers : la région offre aux titulaires d'abonnements SNCF mensuels ou annuels une aide ramenant le reste à charge pour l'usager à 100€ par mois²⁸.

Abonnements de travail

Il semble que seule la région Sud propose aujourd'hui un abonnement de travail spécifique, ~~ait mis en place un abonnement de travail spécifique~~ **disponible pour les salariés**, qui permet de bénéficier de réductions allant jusqu'à 75% par rapport au tarif normal, en formule hebdomadaire ou mensuelle. Lorsque c'est l'employé qui souscrit lui-même son abonnement de travail, celui-ci doit fournir une **attestation de son employeur** pour justifier son statut de salarié. L'existence d'abonnements exclusivement dédiés aux pendulaires effectuant des trajets domicile-travail est donc **loin d'être systématique**.

Offres à destination des entreprises

Certaines offres ciblant les usages du TER pour motif travail **s'adressent à l'entreprise** et non à l'utilisateur/travailleur. Les particuliers n'y ont donc pas directement accès ; ces produits ne pouvant être achetés que par une entreprise, qui en fait ensuite bénéficier ses salariés. C'est par exemple le cas en Auvergne-Rhône-Alpes, avec l'abonnement Illico Entreprises, décliné en version six mois ou en version un an. Il est également possible de choisir entre une formule voyages illimités dans toute la région ou voyages illimités sur un parcours défini. La région Occitanie propose également une offre FréquentiO' Entreprises : comme en Auvergne-Rhône-Alpes, l'abonnement propose une formule illimitée sur tout le réseau ou bien une formule illimitée sur un parcours spécifique. Les Hauts-de-France ont mis en place une formule légèrement différente, à souscrire par l'entreprise, avec un forfait TER Pro entreprise et un forfait TER Pro nominatif : tous deux permettent de voyager en illimité sur l'ensemble du réseau, mais l'un est réservé à un salarié spécifiquement tandis que l'autre est utilisable par tous les collaborateurs. La région Bourgogne-Franche-Comté propose des **cartes de 10 billets** s'adressant aux salariés ou autres professionnels au tarif entreprise, soit 30% de réduction, valable sur un parcours défini.

²⁶ <https://www.ter.sncf.com/bretagne/offres/tarifs> (consulté le 31/03/2021)

²⁷ https://www.ter.sncf.com/grand-est/offres/presto/presto_abonnement (consulté le 31/03/2021)

²⁸ <https://www.centre-valdeloire.fr/le-guide-des-aides-de-la-region-centre-val-de-loire/mobillico> (consulté le 02/04/2021)

Abonnements à destination des élèves, apprentis ou étudiants

Pour les autres catégories de pendulaires (élèves et étudiants), les abonnements scolaires ou études sont conditionnés à la présentation d'un **certificat de scolarité**, attestant du statut d'élève, d'apprenti ou d'étudiant.

Pour ces abonnements scolaires et études, des **conditions d'âge** s'appliquent également,

- L'abonnement études est généralement limité aux **étudiants de moins de 26 ans**, le plafond étant donc calqué sur celui fixé pour l'obtention du tarif jeune.
- L'abonnement scolaire est généralement limité aux **élèves de moins de 21 ans** (sauf dérogation de la région).
- Notons que la région Sud n'effectue pas de distinction entre scolaires, apprentis et étudiants, avec un unique Pass ZOU! Études, destiné à l'ensemble de ces publics.

Certaines régions proposent différentes déclinaisons des abonnements scolaires et étudiants, selon que l'utilisateur concerné est **interne ou demi-pensionnaire** pour prendre en compte la différence de fréquence de déplacement de ces deux catégories, comme en Centre-Val de Loire ou en Nouvelle-Aquitaine (trajets illimités sur le parcours domicile-études avec l'abonnement demi-pensionnaire et réduction de 50% sur le parcours domicile-études avec l'abonnement interne).

Certains tarifs à destination des élèves ou étudiants prennent également en compte des **critères sociaux**, afin d'apporter une aide supplémentaire aux plus vulnérables : les Hauts-de-France proposent un abonnement gratuit aux étudiants boursiers (les non-boursiers bénéficient de 40% de réduction via leur abonnement).

b) Durée de souscription des abonnements à destination des usagers pendulaires

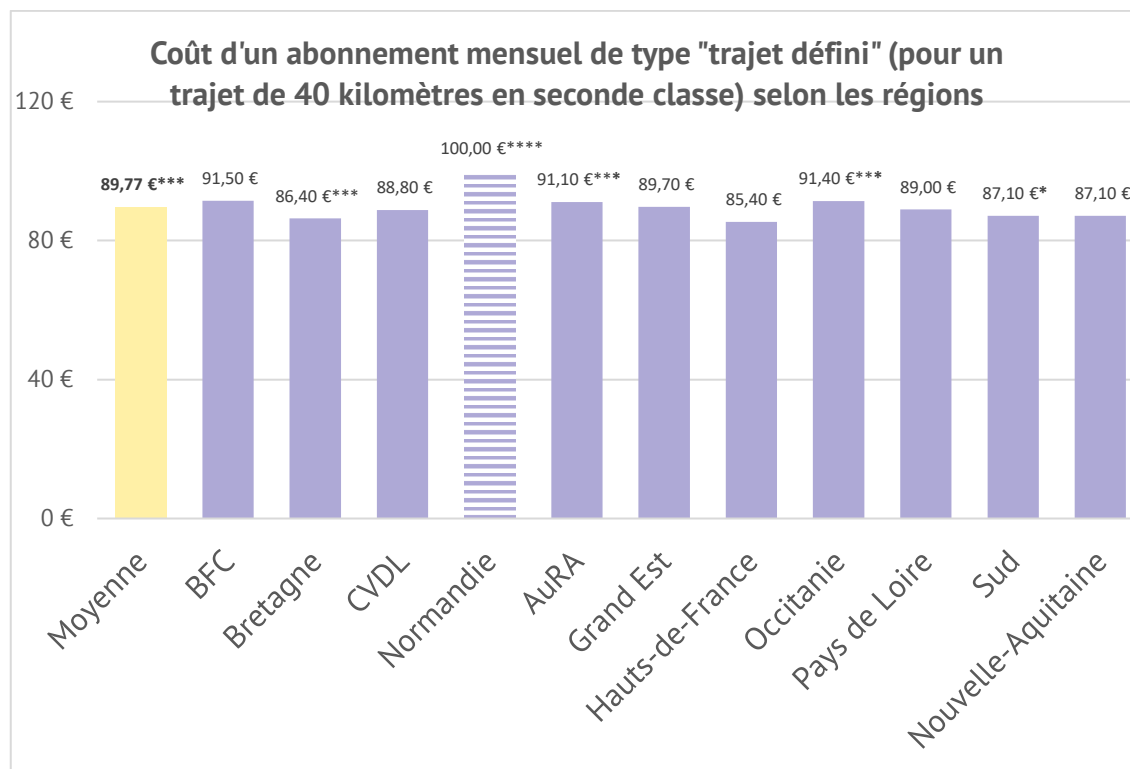
Pour ce qui est de la **durée**, notons pouvons noter que :

- Les abonnements destinés aux publics scolaires et étudiants sont **calqués sur l'année scolaire** (de septembre à juin) ;
- Les abonnements à destination des usagers fréquents sur un même trajet (répondant aux besoins des travailleurs) sont disponibles en **version hebdomadaire, mensuelle et annuelle, et le plus souvent existent en version jeune avec une réduction complémentaire**.
- En version annuelle, les abonnements de travail ou abonnement illimité sur un trajet défini se révèlent plus avantageux qu'en version hebdomadaire ou mensuelle, avec **un mois et demi offert** (ce qui peut être considéré comme la durée correspondant aux congés payés de l'utilisateur, qui ne se déplace donc pas entre son lieu de travail et son domicile durant cette période).

c) Coût des abonnements à destination des usagers pendulaires

Toutes les régions proposent des abonnements, matérialisés par une carte, permettant aux usagers pendulaires de **voyager en illimité sur un parcours défini**, avec parfois d'autres avantages associés.

Le prix de l'abonnement variant en fonction de l'itinéraire choisi, nous effectuons une comparaison sur la base d'un trajet de 40 km. Ce type d'offre apparaît **très homogène** à l'échelle de l'ensemble des régions, comme illustré par le graphique ci-dessous.



*** [Le nom de la région est accompagné d'un triple astérisque lorsque les informations concernant le coût des abonnements ne relèvent pas d'une valeur exacte mais d'une approximation réalisée à partir de coûts de trajets avoisinant les 40 kilomètres. Respectivement Lyon-Part-Dieu/Bourgoin-Jallieu (Auvergne-Rhône-Alpes) ; Vitré/Rennes (Bretagne) ; Toulouse-Matabiau/Avignonet (Occitanie) ; Cannes/Eze (Sud).]

**** [Le cas normand est une spécificité. La région semble proposer des niveaux de prix plus élevés que les autres mais, au sein même de la région et pour des trajets de distances similaires, les tarifs sont très hétérogènes. La valeur renseignée ici est donc purement indicative]

Figure 12 : Comparaison régionale du coût mensuel d'un abonnement proposant de voyager en illimité sur un trajet défini

La Région Normandie dispose de deux courbes distinctes au niveau de ses abonnements, une courbe pour les trajets intra-régionaux et une autre courbe pour les trajets vers Paris. Ainsi, en intra-régional, à titre d'exemple, pour un trajet de 42km, le prix de l'abonnement mensuel pour les plus de 26 ans s'élève à 94,80 €. L'autre courbe, qui concerne les trajets vers Paris, correspond à peu près à celle de l'abonnement Forfait qui était en vigueur avant la reprise des TET par la Normandie.

Mis à part la Normandie, toutes les régions étudiées proposent des tarifs compris entre 85€ et 92€. En comparaison, **la mobilité automobile est bien plus onéreuse**. Même si l'on considère notre fourchette basse ne tenant compte que du coût du carburant, le coût mensuel d'une migration pendulaire effectuée en

voiture particulière (soit un aller-retour quotidien pendant 20 jours) est de 192€/mois²⁹. C'est plus du double de l'abonnement TER mensuel moyen. L'écart s'accroît encore si l'on compare les coûts annuels des deux modes, et si l'on prend en compte la prime employeur qui réduit de moitié la facture de transport pour les salariés. Dans l'ensemble des régions, les mensualités de l'abonnement annuel représentent une économie de 15% à 20% par rapport à un abonnement mensuel classique. Cela permet notamment de compenser les semaines de vacances durant lesquelles l'utilisateur n'est pas présent sur le territoire. Si l'on effectue régulièrement un trajet défini, le TER offre donc des solutions bien plus intéressantes financièrement que la voiture particulière.

Ces abonnements, s'ils sont accessibles à tout public, répondent notamment aux **besoins des pendulaires** qui effectuent régulièrement des déplacements domicile-travail sur un itinéraire donné. Ces abonnements représentent une part importante du trafic, tout en offrant les tarifs les plus avantageux. Précisons que ces tarifs tout public sont souvent déclinés en version « jeune », encore plus avantageux pour l'utilisateur.

d) Avantages associés aux abonnements permettant de voyager en illimité sur un trajet défini

En plus de la possibilité de voyager gratuitement et en illimité sur le trajet défini lors de la souscription de l'abonnement, des avantages supplémentaires y sont associés, variant selon les régions :

- **Réductions**, pour le titulaire de l'abonnement, **sur tous les autres trajets** que son itinéraire de référence : 50% en Pays de la Loire, 25% en semaine et 50% de week-end en Auvergne-Rhône-Alpes, en Normandie et en Nouvelle-Aquitaine.
- Possibilité de faire bénéficier de réductions des **accompagnants** : 50% de réduction le week-end pour un maximum de trois accompagnants en Pays de la Loire et Auvergne-Rhône-Alpes et quatre accompagnants en Normandie.
- En Bourgogne-Franche-Comté, un « **engagement ponctualité** » est associé au pass Mobigo (abonnement annuel) ainsi qu'aux abonnés mensuels : indemnisation à hauteur de 50% du montant mensuel du pass en cas de retard d'au moins 15 minutes sur au moins 20 trains au cours d'un mois donné. Un système d'indemnisation existe également pour le Pass abonné annuel de Nouvelle-Aquitaine, l'abonnement ZOU! en région Sud et sous d'autres conditions également pour l'abonnement mensuel en Bretagne.
- Un **Pass week-end** peut être associé à l'abonnement FréquentiO' de la région Occitanie : moyennant l'achat d'un pass mensuel à 20€, l'utilisateur peut voyager en illimité surtout le réseau le samedi et le dimanche.
- La **circulation illimitée sur le réseau le week-end** est offerte avec le Pass Mobigo de la région Bourgogne-Franche-Comté.

²⁹ 0,12(c€/pers/km)*20(jours)*2*40(km).

- Le Pass Normandie Découverte à 20 € permet à deux adultes et 3 enfants de moins de 12 ans de voyager en illimité le week-end en Normandie de mai à novembre. Ce pass est valable sur l'ensemble du réseau Nomad ferroviaire et routier.

e) Répondre aux mutations du travail : le cas des abonnements et offres télétravail

Pour faire face à la montée en puissance du télétravail engendrée par la crise sanitaire, et répondre à l'enjeu de perte d'usagers et de recettes liées aux abonnements de travail établis sur une base de cinq allers-retours domicile-travail hebdomadaire, plusieurs régions se sont adaptées en mettant en place des abonnements spécifiques télétravail. Si la crise sanitaire et les mesures de confinement constituent un événement ayant amené les régions à proposer de nouvelles offres à destination des télétravailleurs, celles-ci viennent aussi répondre à des évolutions plus structurelles, à l'œuvre depuis plusieurs années dans le monde du travail, et qui se sont trouvées accélérées par la conjoncture actuelle.

Les régions ayant mis en place des offres spécifiquement adaptées aux télétravailleurs sont les régions **Sud** avec l'abonnement ZOU! Télétravail, **Nouvelle-Aquitaine** avec le Pass abonné télétravail et **Normandie** avec l'offre Flexi'Pass, soit trois régions sur les onze étudiées, et la région **Hauts-de-France**. Comme pour les abonnements de travail classiques, l'employeur prend en charge 50% du coût de ces abonnements. Ces offres sont calibrées pour des usagers réguliers, voyageant sur un même itinéraire plusieurs fois par semaine, mais à une fréquence moindre qu'une fréquence quotidienne. Les formules s'appuient alors sur un **nombre de voyages par mois**, soit 20 ou 30 voyages (donc 10 ou 15 allers-retours), les régions Sud et Nouvelle-Aquitaine déclinant leur offre selon ces deux versions, pour prendre en compte différentes fréquences de télétravail (2 ou 3 jours par semaine). Le **pourcentage de réduction** applicable à ces offres est calculé (et exprimé) soit par rapport à l'abonnement de travail classique, soit par rapport au tarif normal.

- L'abonnement **ZOU! Télétravail** permet ainsi à l'utilisateur de bénéficier de **60%** de réduction pour **20 voyages** (soit 10 allers-retours) à effectuer au cours d'un mois calendaire, ou de **70%** de réduction pour **30 voyages**. Cet abonnement est donc décliné selon deux formules.
- En Hauts-de-France, l'abonnement télétravail consiste en un carnet de billets pour 10 trajets simples, valable pour 30 jours glissants, sur une Origine-Destination au choix définie par l'utilisateur au moment de l'achat. Etant considéré comme un abonnement, il est éligible à la prime Transport. L'utilisateur bénéficie de 67% de réduction sur chaque trajet par rapport au tarif normal. Cet abonnement est commercialisé depuis le 1er mai 2021.
- En Nouvelle-Aquitaine, le **Pass abonné télétravail** est également décliné en formule **20 voyages** ou en formule **30 voyages**, à réaliser sur un mois glissant. Il offre jusqu'à **20% de réduction par rapport au Pass abonné mensuel** (abonnement de travail « classique »). La distribution de ce nouveau produit tarifaire se heurte toutefois aux limites techniques des canaux billettiques de la SNCF : seul le Pass 20 voyages est disponible en borne. Cet exemple illustre la façon dont les contraintes techniques de distribution de la SNCF peuvent représenter un frein à la liberté tarifaire des régions et à la mise en place de nouveaux tarifs innovants.
- Le **Flexi'Pass** normand permet quant à lui d'effectuer **20 voyages** sur une période de 30 jours à partir de la date de validité choisie. Cette offre est déclinée en version « moins de 26 ans » et en version tout public. L'utilisateur obtient ainsi **20% de réduction par rapport à un abonnement de travail classique** sur ce même itinéraire.

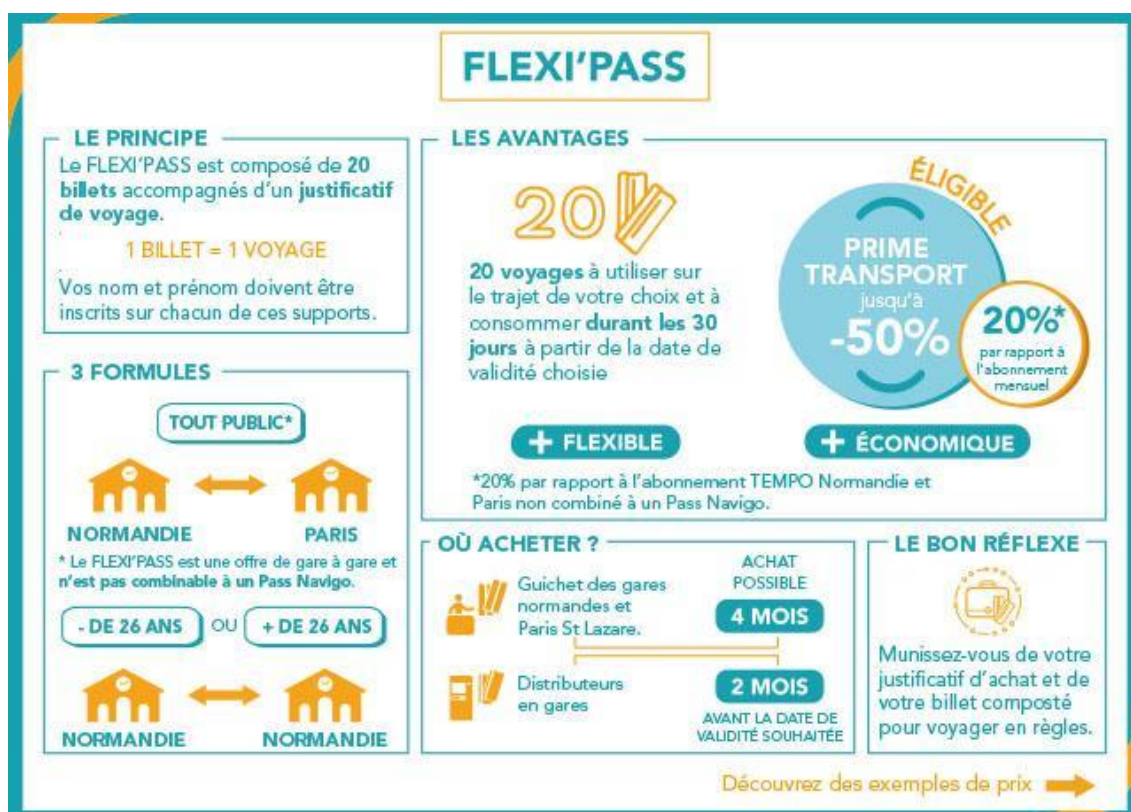


Figure 13 : Support de communication du TER Normandie sur l'offre Flexi'Pass (source : ter.sncf.com/normandie)

Par ailleurs, bien qu'elle n'ait pas mis en place d'abonnement spécifique télétravail, la région Occitanie communique, sur son site TER, sur la pertinence de l'abonnement de travail annuel pour les usagers pratiquant le télétravail. L'idée est de **rappeler que, même en télétravail deux jours par semaine, l'abonnement demeure économiquement pertinent**. Le message adressé aux usagers prend la forme suivante : « *même en télétravail 2 jours par semaine, votre abonnement est amorti dès 5 allers-retours par mois* » (avec la précision, sous la forme d'un astérisque, que cet amortissement est calculé sur une moyenne de 25 abonnements FréquentiO' avec différents trajets)³⁰.

³⁰ <https://www.ter.sncf.com/occitanie/offres/abonnement-annuel> (consulté le 31/03/2021)

liO Train

HORAIRES & TRAFIC

TARIFS & ACHATS

Acheter en ligne

Tarifs et abonnements

Bons plans

Adhésion abonnement annuel

Souscription Carte Pastel

Eco-comparateur liO TER

liO service entreprises

SERVICES & GARES

LOISIRS & TOURISME

AIDE & CONTACTS

NOUVELLE VERSION

Tarifs & Achats / Adhésion abonnement annuel

ABONNEMENT ANNUEL

En télétravail 2 jours par semaine, vous êtes gagnant avec les formules d'abonnements liO Train, découvrez tous les avantages.



LES FORMULES

COMPARER LES PRIX AVEC LA VOITURE

LES AVANTAGES

Faites des économies et choisissez la simplicité avec la formule annuelle des abonnements liO Train !

Vous allez combiner télétravail et présence au bureau ? Découvrez les avantages de l'abonnement annuel :

- Même en télétravail 2 jours par semaine, votre abonnement est amorti dès 5 allers-retours* par mois.
- Formule valable 12 mois consécutifs **et sans engagement**
- Formule simple et plus économique que la formule hebdomadaire ou mensuelle
- 50% de votre abonnement est pris en charge par votre employeur avec la prime transport
- Pour l'achat d'un vélo pliant après le 01/01/21, la Région Occitanie apporte une aide financière de 100€ aux abonnés annuels, [cliquez ici pour en savoir plus](#).

Depuis le 1er mars 2021, pour tout trajet supérieur à 50 km, le prix de votre abonnement FréquentiO' est plafonné à 90€.

Découvrez ci-dessous quelques exemples de mensualités avec la formule annuelle FréquentiO' :

- Lunel - Montpellier : 52€/mois
- Frontignan - Montpellier : 45€30/mois
- Montpellier - Nîmes : 90€/mois

Figure 14 : Communication sur le site liO Train Occitanie sur la pertinence de l'abonnement de travail annuel même en situation de télétravail partiel (source : ter.sncf.com/occitanie)

3.2. Tarifs à destination des usagers occasionnels

a) Principe des cartes de réduction à destination des usagers occasionnels

Outre les abonnements permettant de voyager en illimité sur un itinéraire spécifique, il existe un autre type d'offres tarifaires appuyées sur la fréquence d'utilisation du TER, destinée aux usagers occasionnels et **accessibles à tous les publics**. Ces offres sont disponibles sans condition d'âge, de profession ou de ressources. Pour les usagers fréquents amenés à voyager entre différentes origines et destinations (et non sur un parcours régulier et fixe comme les pendulaires), certaines régions proposent des offres permettant de **voyager de manière illimitée sur l'ensemble de leur réseau**. Cela prend la forme de **cartes de réductions annuelles et payantes qui permettent ensuite à l'utilisateur de bénéficier de réductions sur l'ensemble de ses trajets dans toute la région concernée** et, en fonction des accords tarifaires établis, sur les trajets vers d'autres régions. Pour des usagers voyageant fréquemment en TER, le coût d'entrée que représente l'achat de la carte est vite rentabilisé. À noter que le prix de la carte peut varier selon l'âge de l'utilisateur, avec des cartes à prix réduit pour les jeunes (moins de 26 ans).

La **quasi-totalité des régions** proposent ce type d'offre, à l'exception de la région Bretagne, qui ne propose que des abonnements associés à un trajet spécifique (abonnements Uzuël) et accepte les cartes de réduction nationales. La région Centre-Val de Loire présente la spécificité de décliner sa carte en versions Rémi Liberté (vendue au tarif de 30€) et Rémi Liberté +, plus chère à l'achat (vendue au tarif de 200€) mais ouvrant le droit à des réductions plus importantes (50% de réduction en semaine et 66% les week-ends et jours fériés, au lieu de 33% de réduction en semaine et 50% les week-ends et jours fériés). Pour la comparaison, nous prenons comme référence la carte Rémi Liberté. La région Normandie propose quant à elle une déclinaison de sa carte Tempo en Tempo Paris pour les trajets vers la capitale.

b) Variation des réductions entre semaine et week-end

Notons que le pourcentage de réduction que les cartes permettent d'obtenir sur les billets **varie entre semaine et week-end, où il est plus important**. C'est le cas de toutes les cartes proposées par les régions, à l'exception de la carte Mezzo des Pays de la Loire, qui offre 50% de réduction quel que soit le jour de la semaine. Précisons par ailleurs que la carte ZOU! 50-75% de la région Sud permet à l'utilisateur d'obtenir 50% de réduction sur tous ses trajets, et 75% de réduction sur son trajet favori. Cette carte n'opère donc pas de distinction entre semaine et week-end, mais selon le trajet effectué. Si elle est associée à un trajet spécifique (trajet sur lequel le titulaire de la carte bénéficie de 75% de réduction), elle se distingue des cartes de réduction de type « pendulaire », permettant de voyager gratuitement et de manière illimitée sur un itinéraire choisi.

c) Niveau des avantages tarifaires offerts par les cartes de réduction

Les tarifs des cartes et le pourcentage de réduction associés varient d'une région à l'autre, comme illustré sur les graphiques ci-dessous.

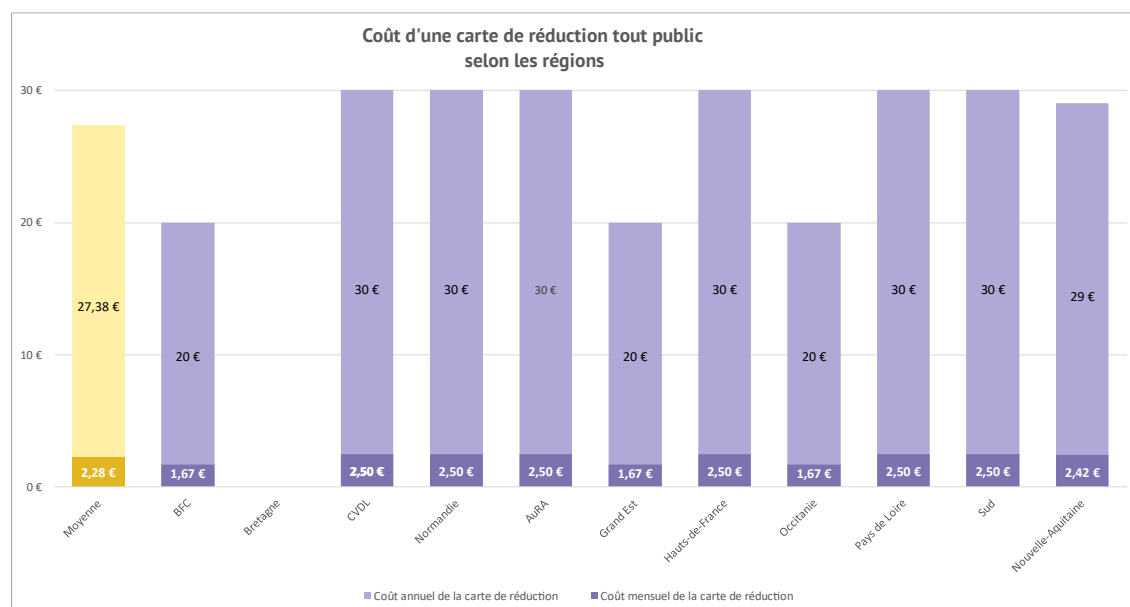
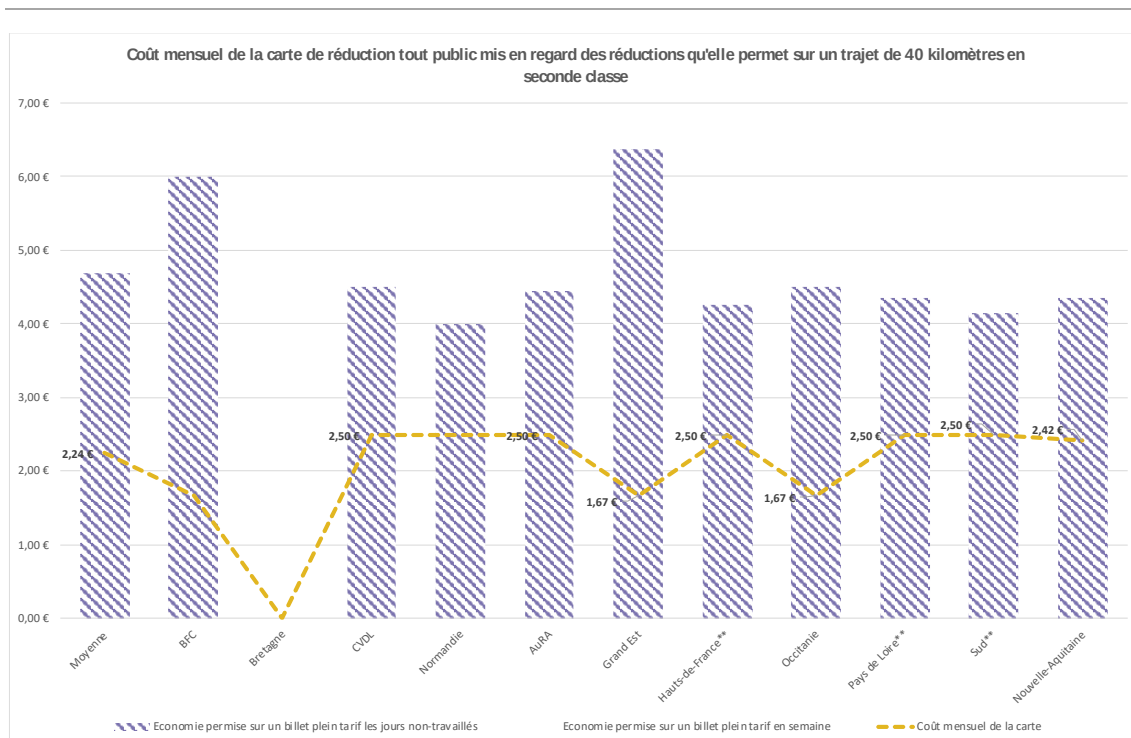


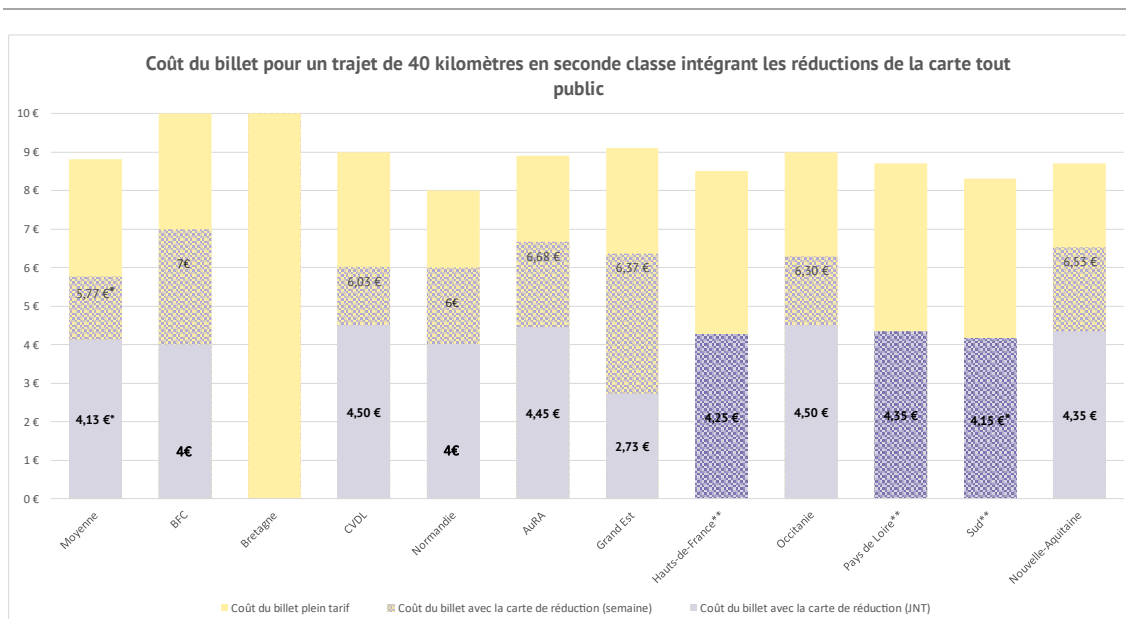
Figure 15 : Comparaison régionale des coûts des cartes de réduction tout public (à noter qu'il existe des versions réservées aux moins de 26 ans dans certaines régions, dont le prix est alors moins élevé)



** [Les régions identifiées par un double astérisque proposent des réductions similaires en semaines et durant les jours non-travaillés (week-ends, jours fériés, vacances de la zone)]

Figure 16 : Comparaison régionale du coût mensuel des cartes de réduction tout public au regard des réductions qu'elles permettent d'obtenir sur un trajet de 40 km

La comparaison fait apparaître l'offre comme **relativement homogène**. Le niveau de prix peut cependant sembler hétérogène puisqu'il connaît une variation de +/- 30% selon les régions (six régions proposent des cartes à 29 ou 30€ et quatre régions des cartes à 20€) mais, en valeur absolue, les écarts sont minimes : 10€ à l'année soit une fluctuation de moins d'1€ par mois. De même, les réductions proposées sont de niveaux équivalents : de 25% à 50% de réduction en semaine ; de 50% à 75% de réduction durant les jours non-travaillés.

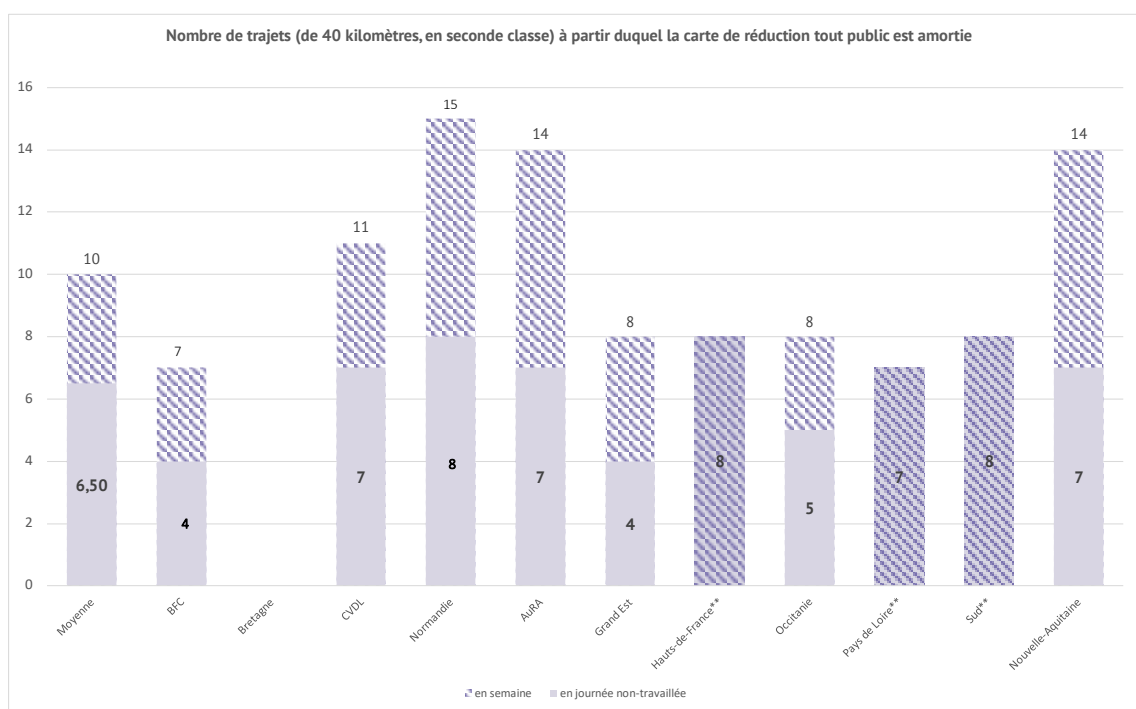


* [La tarification standard considérée ne relève pas d'une valeur exacte mais d'une approximation réalisée à partir du coût d'un trajet avoisinant les 40 km : Marseille-Saint-Charles à La Ciotat. Étant donné la marge d'erreur inhérente à cette estimation (+/-10% environ), elle ne peut intégrer une comparaison fine entre régions présentant des niveaux de prix similaires]

** [Les régions identifiées par un double astérisque proposent des réductions similaires en semaines et durant les jours non-travaillés (week-ends, jours fériés, vacances de la zone).]

Figure 17 : Comparaison régionale du coût du billet pour un trajet de 40 km intégrant les réductions de la carte tout public

La comparaison entre la voiture particulière et le TER est très favorable à ce dernier si l'on considère les tarifs auxquels l'utilisateur a accès lorsqu'il possède une carte de réduction. Dans les dix régions qui proposent une carte de réduction « tout public », le coût moyen d'un trajet de 40 km en seconde classe est de 5,77 € en semaine et de 4,13 € les jours non-travaillés. Ces niveaux de coûts sont **plus intéressants pour une personne seule que ceux de la voiture particulière** sur le même trajet si l'on considère le coût total (13,60€), et équivalents si l'on prend le prix du carburant comme référence (4,80€).



* [La tarification standard considérée ne relève pas d'une valeur exacte mais d'une approximation réalisée à partir du coût d'un trajet avoisinant les 40 kilomètres : Marseille-Saint-Charles à La Ciotat. Étant donné la marge d'erreur inhérente à cette estimation (+/-10% environ), elle ne peut intégrer une comparaison fine entre régions présentant des niveaux de prix similaires]

** [Les régions identifiées par un double astérisque proposent des réductions similaires en semaines et durant les jours non-travaillés (week-ends, jours fériés, vacances scolaires de la zone).]

Figure 18 : Comparaison régionale du nombre de trajets à partir duquel la carte de réduction tout public est amortie

Il suffit, en moyenne, **d'une dizaine de trajets pour rentabiliser les cartes de réduction tout public**. Lorsque ceux-ci sont effectués en journées non travaillées, cette moyenne descend à 6,5 (et seulement 4 dans les régions Bourgogne-Franche-Comté et Grand Est).

De plus, des avantages additionnels se trouvent associés à ces cartes, comme la possibilité de **pouvoir faire bénéficier ses accompagnants de réductions**. Les réductions pour les accompagnants en règle générale sont applicables que les week-ends et jours fériés. Les cartes des régions Auvergne-Rhône-Alpes, Normandie, Pays de la Loire, Sud (jusqu'à 3 accompagnants possibles, sans différenciation entre semaine et week-end) et Nouvelle-Aquitaine incluent ainsi des réductions pour les accompagnants. Le nombre maximal d'accompagnants varie d'une carte à une autre, d'un seul accompagnant en Nouvelle-Aquitaine à quatre en Normandie (trois dans les autres régions).



Figure 19 : Exemple de la carte de réduction Tempo en Normandie (source : ter.sncf.com/normandie)

d) Carnets de billets à prix réduit

Par ailleurs, des **carnets de billets à prix réduit** sont proposés par les régions Auvergne-Rhône-Alpes, Bretagne, et Normandie. Ces offres promotionnelles s'adressent à des usagers occasionnels, pour qui la souscription d'un abonnement ou l'achat d'une carte annuelle ne serait pas pertinente, et leur permettent d'obtenir un avantage par rapport à l'achat de billets unitaires. En Normandie, l'achat d'un carnet de 5 ou 10 billets Tempo (valable trois mois) permet de bénéficier de 25% de réduction sur un trajet choisi et, en Auvergne-Rhône-Alpes, l'achat d'un carnet de 6 billets pour voyager sur un même itinéraire TER (valable un an) permet d'obtenir une réduction de 20%. Notons que, dans les deux cas, le carnet de billets est **associé à un itinéraire**, ce qui cible certains usages (par exemple, se rendre ponctuellement, sur une période de plusieurs jours, à une formation). En Bretagne, sont commercialisés des carnets de 10 billets au prix de 9 pour tout public, et de 6 ou 10 billets (-50% par rapport au plein tarif) pour les moins de 26 ans sur les trajets inférieurs à 70km.

4. Des tarifs sociaux très variables

Nous avons vu précédemment qu'il pouvait exister une diversité de **tarifs sociaux, qui ciblent des profils d'usagers**, spécifiques. Les tarifs sociaux actuellement en place sont issus des tarifs sociaux nationaux, en vigueur avant la prise de liberté tarifaire des régions, et qui continuent à s'appliquer a minima (une région

peut proposer ses propres tarifs sociaux, mais ceux-ci ne doivent pas être moins « inclusifs » que les tarifs sociaux nationaux). Outre les abonnements de travail et abonnements élève étudiant apprenti (prérogatives des régions, comme expliqué précédemment), les **six tarifs sociaux nationaux applicables** sont : les billets populaires congés annuels, les tarifs à destination des accompagnants de personnes en situation de handicap, les tarifs à destination des réformés et pensionnés de guerre ainsi qu'à destination des familles des militaires morts pour la France afin de se rendre sur leur sépulture (à noter que les offres à destination des militaires relèvent de la tarification commerciale), les tarifs famille nombreuse, les tarifs promenades d'enfants et assimilés. Ces différents tarifs ont des origines assez diverses et ont été mis en place entre les années 1920 et les années 1980 (les billets populaires congés annuels ont par exemple été instauré en 1936, par Léo Lagrange, au moment de la création des congés payés par le Front Populaire).

Ces six tarifs sociaux nationaux s'appliquent a minima dans toutes les régions, et ces dernières peuvent avoir mis en place **d'autres tarifs sociaux**, par exemple appuyés sur l'âge des usagers, comme nous le détaillons ci-dessous.

4.1. Tarifs sociaux accordés en fonction de l'âge

Nous pouvons tout d'abord distinguer une première catégorie de tarifs sociaux qui s'appuient sur l'âge des usagers, en distinguant les catégories « enfants », « jeunes » et, parfois, « seniors ». Différentes mesures tarifaires s'appliquent alors aux usagers relevant de ces catégories. Notons que les catégories d'âge en fonction desquelles sont attribuées des réductions sont les mêmes sur l'ensemble des régions (moins de 4 ans, de 4 à 11 ans inclus, de 12 à 25 ans inclus), à l'exception de la Nouvelle-Aquitaine, qui pratique un tarif jeune s'appliquant aux moins de 28 ans (et non aux moins de 26 ans comme dans toutes les autres régions). Ce découpage par tranches d'âge, harmonisé entre les régions, **est issu des tarifs commerciaux mis en place par la SNCF**, ce qui explique leur homogénéité (la SNCF étant pour l'heure l'unique société exploitante sur l'ensemble des régions).

a) Tarifs à destination des enfants de moins de 4 ans

La tarification enfants distingue deux tranches d'âge : les moins de 4 ans, d'une part, et les 4 à 12 ans exclus, d'autre part. Les enfants de **moins de 4 ans** peuvent voyager **gratuitement** accompagnés d'un adulte qui, lui, doit être muni d'un titre de transport payant.

b) Tarifs à destination des enfants de moins de 12 ans

L'utilisation du réseau TER est payante pour les **autres enfants de moins de 12 ans** (donc de 4 à 11 ans inclus), avec une **tarification plus avantageuse** que celle s'appliquant aux autres tranches d'âge, associée au fait qu'ils soient accompagné d'un adulte disposant lui-même d'un titre de transport. Selon les régions, les avantages tarifaires proposés aux enfants de 4 à 12 ans exclus peuvent en effet varier, tant sur la forme que sur le niveau de tarif :

- **Réduction de 50%** par rapport au prix d'un billet plein tarif en Auvergne-Rhône Alpes, en Occitanie, en Nouvelle-Aquitaine, en Normandie, en Centre-Val de Loire, en Pays de la Loire et dans le Grand Est ainsi qu'en région Sud, constituant le **système de tarification le plus fréquent**, rencontré dans huit régions sur onze ;

- **Tarif unique** à 1 ou 2€ par trajet en régions Hauts-de-France (billets à 1€, avec un maximum de trois enfants par adulte accompagnateur) et Bourgogne-Franche-Comté (billets à 2€) ;
- **Gratuité** sur le réseau TER breton BreizhGo (jusqu'à quatre enfants par adulte muni de son propre titre de transport), et gratuité ponctuelle via l'offre « Mercredi tout est permis » en région Pays de la Loire (gratuité sur tout le réseau tous les mercredis hors vacances scolaires, soumise néanmoins à l'obtention d'un billet à 0€) ;
- Soulignons également que des réductions peuvent être associées aux enfants via les tarifs de groupes à destination des familles, traités plus loin dans ce rapport.

c) Tarifs à destination des jeunes

Pour les usagers de moins de 26 ans (28 en Nouvelle-Aquitaine) toutes les régions pratiquent des « **tarifs jeunes** », qui présentent une plus **grande variabilité** que les tarifs destinés aux enfants.

Trois systèmes peuvent être distingués, correspondant, chacun à une fréquence d'usage différente :

- Les **abonnements**

L'utilisateur souscrit un abonnement hebdomadaire, mensuel ou annuel, qui lui permet de voyager à prix avantageux sur le trajet de son choix. Ce type de tarif s'adresse aux usagers réguliers pendulaires (fréquence quotidienne ou quasi-quotidienne sur un même itinéraire).

Toutes les régions proposent des abonnements à destination des **jeunes**, appuyées uniquement sur leur âge, **à l'exception de la région Sud**, qui propose des abonnements ZOU! sans conditions d'âge et ne s'adressant donc pas spécifiquement aux jeunes ainsi qu'un abonnement Zou!Études qui nécessite d'être scolarisé en tant qu'étudiant, **et des Hauts-de-France**, qui ne proposent pas d'abonnement uniquement appuyé sur l'âge, mais un abonnement étudiant conditionné au statut d'étudiant ou apprenti (attesté par un certificat de scolarité) et au fait d'avoir moins de 26 ans.

Le **prix** de l'abonnement dépend du trajet choisi, notamment de sa **longueur**.

Outre une circulation en illimité sur un trajet déterminé, certaines régions proposent des **avantages additionnels**, concernant ses voyages en-dehors de son trajet régulier et ses accompagnants : 75% de réduction en semaine et le week-end sur l'ensemble du réseau pour le titulaire de l'abonnement ainsi que 75% de réduction le week-end pour ses accompagnants (jusqu'à trois accompagnants) en Auvergne-Rhône-Alpes, en Normandie 50% de réduction pour le titulaire de l'abonnement sur ses trajets hors trajet pendulaire illimité et, pour ses accompagnants le week-end (jusqu'à quatre), 50% de réduction et 75% pour les enfants de moins de 12 ans. En **Pays de la Loire**, l'abonnement Tutti -26 permet de bénéficier, en plus de voyages en illimité sur un parcours déterminé, de **50% de réduction sur le reste du réseau**.

En **Occitanie**, l'achat d'un **pass week-end** à 20€ par mois en complément du prix de l'abonnement permet en plus aux moins de 26 ans de voyager en illimité sur l'ensemble du réseau le samedi et le dimanche, outre les trajets illimités sur l'itinéraire choisi dans leur abonnement.

- Les **cartes de réduction**

Muni d'une carte, payante, l'utilisateur peut accéder à des réductions sur ses trajets. Le coût de la carte est généralement amorti au bout de quelques trajets. Ces offres s'adressent aux usagers que l'on pourrait qualifier d'« occasionnels fréquents », qui utilisent suffisamment le TER pour amortir l'achat de leur carte.

Sept régions sur les onze étudiées proposent des **cartes de réduction** à destination des jeunes : il s'agit des régions Auvergne-Rhône-Alpes, Centre-Val de Loire, Grand Est, Hauts-de-France, Normandie, Pays de la Loire et Sud. Cela correspond à la déclinaison, à destination des jeunes, de cartes de réduction également disponibles en version tout public, comme précisé plus haut dans ce rapport.

Les cartes de réduction, valables un an, sont proposées à des **prix variables** selon les régions (10€ en Normandie, 15€ en régions Sud, Auvergne-Rhône-Alpes, Grand-Est et Hauts-de-France, 20€ en Centre-Val de Loire et Pays de la Loire).

Le **pourcentage de réduction** qu'elles permettent d'obtenir est généralement de **50%** par rapport au plein tarif. Cependant, dans certaines régions, le **pourcentage de réduction varie entre semaine et week-end** : par exemple, en Centre-Val de Loire, la carte Rémi Liberté Jeunes offre des réductions de 50% en semaine et de 66% le week-end, dans le Grand Est la carte Primo permet d'obtenir 50% de réduction en semaine et 70% le week-end. La région **Sud** présente à ce titre une **spécificité** : la carte ZOU! -26 offre 50% de réduction sur tous les trajets et 75% de réduction sur un trajet choisi par l'utilisateur (dans la limite de 10 billets à -75% à utiliser dans un délai de quatre mois, ce qui la distingue d'un système d'abonnement).

De plus, certaines régions permettent à l'utilisateur jeune de faire bénéficier ses **accompagnants**, quel que soit leur âge, des réductions auxquelles lui-même a droit. C'est le cas dans le Sud, les Hauts-de-France, en Normandie et en Pays de la Loire avec la carte Mezzo -26.

- Les **titres unitaires**

Enfin, les billets, vendus à l'unité, s'adressent aux usagers très occasionnels ou ponctuels, ou qui souhaitent voyager sur des itinéraires autres que celui associé à leur abonnement. Dans certaines régions, des **billets à tarifs réduits** peuvent être proposés pour les jeunes. Notons que ce n'est pas le cas dans toutes les régions, certaines ne proposant des titres unitaires à tarifs réduits que pour les moins de 12 ans (et des avantages tarifaires sous forme de cartes ou d'abonnements pour les plus de 12 ans).

Les avantages tarifaires à destination des jeunes peuvent prendre la forme d'un **pourcentage de réduction** (billets LibertiO' Jeunes sont vendus à 50% du plein tarif en Occitanie), de prix plus avantageux sans mention de pourcentage (billets jeunes moins de 28 ans vendus à des tarifs allant de 4€ à 19€50 selon la distance parcourue en Nouvelle-Aquitaine) ou d'une **tarification uniforme** (déclinée selon deux modalités en Bretagne : tarif de 8€ pour les trajets de moins de 150 km et 15€ pour les trajets de plus de 150 km).

Dans certaines régions, les réductions sont même accessibles sans carte, seul un justificatif d'âge (pièce d'identité) pouvant être exigé : on parle alors de « **décartisation** ». C'est le cas des régions Nouvelle-Aquitaine, Occitanie, Bourgogne-Franche-Comté et Bretagne.

- La **carte Avantage Jeunes**, s'adressant aux 12-27 ans et proposée par la SNCF à l'échelle nationale au prix de 49€ par an permet également d'obtenir des avantages sur les réseaux TER. Pour les trajets intra-régionaux, la carte permet d'obtenir des réductions allant de 25% à 50%³¹.

³¹ https://medias.sncf.com/sncfcom/pdf/ter/reduction-ter_carte_avantage_jeune.pdf (consulté le 29/03/2021à)

d) Tarifs à destination des séniors

Enfin, les réductions et avantages tarifaires à destination de la catégorie d'âge « **senior** » demeurent **rares**. Seule la région **Centre-Val de Loire** propose un tarif de ce type : la carte Rémi Liberté Senior destinée aux 60 ans et plus. Moyennant l'achat d'une carte valable un an au tarif de 30€, l'utilisateur bénéficie de 50% de réduction en semaine sur les trains partant entre 8h et 17h (et 33% de réduction avant 8h ou après 17h) et toute la journée les week-ends et jours fériés.

S'il ne s'agit pas d'un tarif uniquement à destination des seniors appuyé sur un seul critère d'âge, précisons par ailleurs que les seniors bénéficiaires du minimum vieillesse peuvent accéder à des tarifs solidaires dans certaines régions, comme par exemple en région Sud où ils sont inclus dans le public cible de la carte Zou! Solidaire.

À l'échelle nationale, la carte Avantage Senior (à partir de 60 ans, vendue au prix de 49€ par an) permet d'obtenir des réductions sur les trajets TER intra-régionaux, allant de -25% à -50% selon les régions³².

4.2. Tarifs sociaux à destination des demandeurs d'emploi

Outre l'âge des usagers, certains tarifs s'appuient sur leur statut d'activité. Des tarifs sociaux sont ainsi proposés aux **demandeurs d'emploi**. Nous observons que cela prend souvent la forme de **bons, coupons ou billets spécifiques**, délivrés par des organismes tels que Pôle Emploi, les missions locales ou les structures adhérant à l'AREFIE (Association Régionale des Élus pour la Formation, l'Insertion et l'Emploi) dans les Hauts-de-France. Les conditions d'obtention et d'utilisation de ces coupons sont spécifiques et **liées à la recherche d'emploi** (se rendre à un entretien d'embauche, à une formation, à un essai pour un obtenir un emploi, à une évaluation des compétences, notamment). **Six régions** sur les onze étudiées proposent ce type de tarification spécifiquement dédiée aux demandeurs d'emploi : Bourgogne-Franche-Comté, Centre-Val de Loire, Grand Est, Hauts-de-France, Normandie et Pays de la Loire.

Selon les régions, ces coupons peuvent permettre à l'utilisateur de voyager **gratuitement** (comme c'est le cas en Centre-Val de Loire ou Hauts-de-France), ou de bénéficier de **réductions** par rapport au plein tarif en seconde classe : **75%** en Bourgogne-Franche-Comté sur présentation d'un coupon distribué par Pôle Emploi, en Pays de la Loire ou en Normandie, et **80%** dans le Grand Est.

Les régions **Auvergne-Rhône-Alpes, Bretagne et Occitanie** ne proposent pas de tarification spécifiquement dédiée aux demandeurs d'emploi, mais des **offres dites « solidaires » qui sont accessibles à la catégorie des chômeurs** : carte Illico Solidaire en Auvergne-Rhône-Alpes (75% de réductions par rapport à un billet plein tarif, avec un prix plancher d'1€20 par billet) et tarif SolidariO' en Occitanie (également 75% de réduction sur tous les trajets, ici sans minimum de prix, auxquels s'ajoutent 20 trajets gratuits disponibles tous les six mois), et la carte BreizhGo Solidaire (jusqu'à 75% de réduction par rapport à un billet plein tarif, avec un prix plancher de 1,20€ par billet).

Enfin, les régions **Nouvelle-Aquitaine et Sud** ne proposent **pas de tarification spécifique à destination des demandeurs d'emploi**, même si elles proposent des tarifs solidaires, comme détaillé ci-dessous.

³² <https://www.oui.sncf/ext/editorial/pdf/ter/normandie-ter-carteavantage-senior.pdf> (consulté le 29/03/2021)

4.3. Tarifs solidaires

Les tarifs sociaux sont en effet à distinguer des tarifs solidaires. Ceux-ci sont alloués à des catégories de personnes **se trouvant dans une situation socio-économique fragile**, avec une **multiplicité de conditions** d'éligibilité, qui **varient selon les régions**. La carte Solidaire en Nouvelle-Aquitaine est accessible aux personnes dont les revenus rapportés à la composition du foyer ne dépassent pas un certain seuil (870€/mois). Le Nouvelle-Aquitaine est la seule région, à ce stade, à avoir mis en place une tarification solidaire appuyée sur un unique critère de revenu. Les autres régions ont des tarifs sociaux qui sont appuyés sur des critères de statut. Il peut par exemple s'agir des personnes en contrat d'insertion (parcours contractualisé d'accompagnement vers l'emploi ou PACEA), bénéficiaires du RSA, de l'ASPA (Allocation de Solidarité aux Personnes Âgées), de l'AAH (Allocation pour Adultes Handicapés) ou des demandeurs d'asile.

Dans toutes les régions, l'utilisateur doit demander une **carte gratuite, qui lui permet d'obtenir des tarifs plus avantageux, allant de 75% à 90% de réduction** par rapport au plein tarif. Notons que la région Sud, ne propose pas de tarification spécifiquement à destination des demandeurs d'emploi et conditionne l'obtention de sa carte ZOU! Solidaire à des critères relativement restreints (demandeurs d'emploi non imposables en fin de droit ou dont les indemnités perçues sont inférieures au SMIC, bénéficiaires du RSA dont le montant est inférieur au montant net du SMIC, salariés dans le cadre d'un Contrat Unique d'Insertion ou d'un Contrat à Durée Déterminée d'Insertion, bénéficiaires de l'Allocation aux Adultes Handicapés, bénéficiaires de l'Allocation Supplémentaire d'Invalidité, bénéficiaires du minimum vieillesse) mais propose les réductions les plus avantageuses : 90% de réduction (c'est d'ailleurs la seule région à proposer ce pourcentage de réduction). Dans cette région, le choix a ainsi été fait de concentrer les aides sur un plus petit groupe de personnes plus vulnérables, mais de leur allouer davantage de réductions. Précisons par ailleurs qu'il s'agit alors plutôt d'un tarif social que d'un tarif solidaire.

Notons que les régions Centre-Val de Loire et Normandie n'ont pas de tarif solidaire.

4.4. Tarifs sociaux à destination des personnes en situation de handicap et de leur accompagnant

Nous avons vu que, dans certaines régions, le tarif solidaire englobe les bénéficiaires de l'Allocation aux Adultes Handicapés (AAH) ou de l'Allocation Supplémentaire d'Invalidité (ASI) et peut donc être accessible aux personnes en situation de handicap dont les ressources sont les plus faibles. Il existe cependant des tarifications spécifiquement dédiées au cas des personnes handicapées, élargies à leur accompagnant, sans condition de ressources (il s'agit donc de tarifs sociaux et non de tarifs solidaires). La tarification nationale prévoit qu'un **usager accompagnant une personne en situation de handicap** peut prétendre à une réduction allant de 50% du tarif standard à la gratuité, en fonction du taux d'invalidité de la personne accompagnée. Les régions proposent par ailleurs des services gratuits d'accueil et d'accompagnement en gare et à bord des trains pour les personnes en situation de handicap. En revanche, le porteur de la carte d'invalidité ne bénéficie pas lui-même de réductions³³ accordées par la SNCF. Les régions peuvent cependant mettre elles-mêmes en place des conditions tarifaires spécifiques : en Centre-Val de Loire, par exemple, les titulaires de la Carte Mobilité Inclusion (CMI) portant la mention « Invalidité » peuvent obtenir gratuitement une carte Rémi Liberté pour voyager à tarif réduit sur le réseau TER de la région.

La SNCF accorde également des réductions aux **personnes réformées ou pensionnées de guerre**, modulées en fonction de leur situation, de 50% à 75% de réduction par rapport au tarif standard. Il s'agit dans ce cas

³³ <https://www.accessibilite.sncf.com/informations-et-services/priorite-et-reductions/> (consulté le 30/03/2021)

d'un tarif social national (dont il faut préciser que le coût est en fait porté par la collectivité, via une compensation versée par les régions à la SNCF)

4.5. Tarifs sociaux à destination des forces de l'ordre

Certaines tarifications sont également proposées à des catégories d'usagers définies par leur profession. C'est notamment le cas des tarifs sociaux proposés aux **membres des forces de l'ordre**. La mise en place de ces derniers revêt une **dimension politique** et est intervenue dans un contexte sécuritaire (attentats et médiatisation des problématiques de sécurité intérieure à l'échelle nationale). Ce type de mesures répond à la fois à un objectif d'encouragement à l'utilisation des transports en commun par cette catégorie de la population et de sécurité des autres voyageurs.

Certaines régions proposent ainsi aux membres des forces de l'ordre de voyager gratuitement sur leur réseau. Les modalités, ainsi que les professionnels éligibles, sont variables d'un territoire à un autre :

- La région Auvergne-Rhône Alpes propose de **voyager en illimité sur l'ensemble de son réseau** (tarif TER Illico Sûreté, accessible sur demande d'une carte) ;
- Les régions Pays de la Loire, Grand Est, Hauts-de-France et Sud proposent une **gratuité de l'abonnement sur le parcours domicile-travail** (soit domicile-lieu d'affectation), généralement associée à la possession d'une carte (nommée pass Sécuri'TER en Hauts-de-France).

Le champ d'application de ces avantages tarifaires varie d'une région à une autre. La région Grand Est réserve la gratuité aux policiers et aux gendarmes, tandis que la région Auvergne-Rhône-Alpes intègre également les surveillants pénitentiaires et les douaniers, tout comme la région Pays de la Loire. Les régions Sud et Hauts-de-France ajoutent à cette liste les pompiers. De plus, ces régions conditionnent leurs mesures de gratuité à destination des forces de l'ordre au fait de résider ou de travailler sur leur territoire.

4.6. Tarifs animaux

Enfin, certaines régions ont mis en place des tarifs « **animaux de compagnie** », avec une différenciation selon le poids de l'animal : la borne est fixée à 6 kg dans toutes les régions concernées. En revanche, les modalités varient d'une région à l'autre. Par exemple, en région Pays de la Loire, les titulaires d'un abonnement Tutti peuvent voyager avec un animal de compagnie sans surcoût sauf si ce dernier pèse plus de 6 kg, auquel cas ils doivent payer un abonnement mensuel supplémentaire de 20€/mois ou prendre un billet demi-tarif pour l'animal. En Bourgogne-Franche-Comté, l'utilisateur souhaitant voyager avec un animal de moins de 6 kg doit s'acquitter d'un montant supplémentaire de 7€, et payer un billet à 50% du plein tarif en seconde classe si l'animal pèse plus de 6 kg. À compter du 1er juillet 2021, le tarif animaux pratiqué en Bourgogne-Franche-Comté évolue vers un système à trois paliers établis en fonction de la distance parcourue (2€50, 5€50 et 7€50), quel que soit le poids de l'animal.

Notons le cas particulier des **chiens guides d'aveugle** ou d'accompagnement, qui sont autorisés à circuler gratuitement et sans billet dans tous les trains nationaux et régionaux³⁴.

³⁴ <https://www.accessibilite.sncf.com/informations-et-services/priorite-et-reductions/article/chiens-guides-et-d-accompagnement> (consulté le 29/03/2021)

5. Tarifs de groupe

Toutes les régions proposent des tarifs de groupes, permettant de voyager à plusieurs en bénéficiant d'avantages tarifaires. Ces tarifs ciblent essentiellement des **déplacements occasionnels de loisir**. Ces tarifs sont alors conçus dans une **logique concurrentielle par rapport à la voiture**. En effet, si un trajet en TER à tarif réduit revient moins cher à l'usager qu'un trajet en voiture en autosolisme, lorsque la voiture est remplie, l'avantage monétaire du TER peut sembler moins net.

Sur ces tarifs, des différences sont opérées en fonction du profil des différents membres du groupe, notamment s'il inclut des enfants, ou du statut du groupe (lié à une structure, comme un centre de loisir par exemple). Il existe ainsi une **grande diversité** de tarifs de groupe, chaque région proposant une ou plusieurs offres de groupe différente(s) des autres, bien que des similitudes puissent être observées.

Les grands types de tarifs de groupes observés au sein des différentes régions sont présentés ci-dessous.

5.1. Les tarifs mini-groupes

Les tarifs **mini-groupes** généralistes (sans condition d'âge ou de lien de parenté), parfois qualifiés de « Tribu » (pack Tribu en Normandie, tarif Tribu en Nouvelle-Aquitaine, tarif EvasiO' Tribu en Occitanie) s'adressent aux groupes comprenant un nombre réduit de membres (moins de dix).

- En **Normandie**, le pack Tribu s'applique à quatre à sept voyageurs, avec **25% de réduction** sur l'ensemble du panier (pour un groupe de quatre personnes, cela revient à une formule « trois billets achetés, le quatrième offert »).
- Dans les **Hauts-de-France**, les groupes de cinq à neuf voyageurs bénéficient de **50% de réduction** par rapport au tarif normal.
- Le tarif mini-groupe de la région **Grand Est** (pour deux à cinq personnes) propose un unique taux de **réduction de 50%**, et présente par ailleurs la spécificité de n'être valable que les week-ends et jours fériés.
- En **Nouvelle-Aquitaine** et en **Occitanie**, les tarifs Tribu et EvasiO' Tribu s'appliquent respectivement à deux à cinq et à trois à cinq voyageurs, avec un **taux de réduction proportionnel au nombre de membres composant le groupe** : 20% de réduction pour deux voyageurs, 30% pour trois, 40% pour quatre et 50% pour cinq voyageurs, avec en Nouvelle-Aquitaine la spécificité que les enfants de moins de 12 ans bénéficient systématiquement d'une réduction de 50% sur le prix payé par un adulte.

5.2. Les tarifs mini-groupes sous forme de pass ou forfaits sur plusieurs jours

Il existe également des **tarifs mini-groupes courant sur plusieurs jours**, sous la forme de pass ou forfaits, comme le pass Rémi Découverte de la région Centre-Val de Loire, décliné en version intra-départementale (45€ pour deux jours, 60€ pour trois jours) ou en version correspondance avec l'Île-de-France (95€ pour deux jours, 120€ pour trois jours). Le pass permet la libre circulation sur le réseau pour un groupe composé au maximum de cinq personnes, sans condition d'âge, de parenté ou de domiciliation. Le forfait Multi

proposé par la région Pays de la Loire est également décliné selon deux durées : 30€ pour voyager en illimité pendant une journée sur le réseau TER et car régional jusqu'à cinq personnes, et 45€ pour deux jours. Enfin, le Pass TER BreizhGo permet de voyager en illimité pendant deux (55€) ou sept jours (110€) sur le réseau de TER breton, et est valable pour cinq personnes au maximum. Concrètement, ce pass constitue un droit d'accès aux billets « voyages gratuits », dont l'usager doit tout de même se munir pour se déplacer.

En région Sud, les Day Pass (pass touristiques), commercialisés de juin à septembre, sont valables sur le périmètre d'un ou deux départements et donnent accès à des déplacements en illimité sur une journée, pour un groupe d'1 à 9 personnes.

5.3. Les tarifs maxi-groupes

Certaines régions proposent des tarifs destinés aux **groupes de taille plus importante**, parfois dits « maxi-groupes », généralement au-delà de dix personnes : 60% de réduction au-delà de dix personnes dans les Hauts-de-France et un voyage gratuit tous les dix voyageurs pour les groupes d'au moins dix personnes en Bretagne.

Notons que la région Bourgogne-Franche-Comté offre 75% de réduction par rapport au plein tarif pour les groupes de 10 à 99 personnes. La région Hauts-de-France offre quant à elle 75% de réduction par rapport au tarif le plus bas aux organismes d'intérêt général poursuivant des activités à caractère humanitaire ou d'aide aux personnes en difficulté. Dans ces deux cas de figure, il s'agit de tarifs ciblant des structures ou **associations**.

5.4. Les tarifs groupes de jeunes

Distinguons également les tarifs à destination des **groupes de jeunes avec accompagnateurs**, comme en régions Bretagne ou Pays de la Loire. La région Bretagne propose un forfait Gran'TER à destination des jeunes de moins de 18 ans voyageant en groupe avec accompagnateurs. Le forfait est prévu pour 30 jeunes et 5 accompagnateurs, au tarif de 100€ l'aller simple ou l'aller-retour effectué dans la même journée pour l'ensemble du groupe. Au-delà de 30 jeunes, le groupe doit s'acquitter d'un tarif supplémentaire de 10€ par tranche de 10 jeunes supplémentaires, jusqu'à un maximum de 60 jeunes et 10 accompagnateurs. Le tarif « groupe de jeunes » de la région Pays de la Loire présente des similitudes avec le forfait Gran'TER de la région Bretagne : un **montant forfaitaire** pour un groupe, avec un supplément tarifaire par tranche de 10 voyageurs supplémentaires. Il s'applique par contre aux jeunes jusqu'à 20 ans, avec un tarif de 150€ pour 30 jeunes, et un tarif accompagnateur gratuit pour 8 jeunes. Au-delà de 30 jeunes, le supplément est de 30€ par tranche de 10 jeunes, dans la limite de 150 jeunes.

5.5. Les tarifs groupes scolaires

Des tarifs spécifiques sont proposés à destination des **groupes scolaires**, comme en Nouvelle-Aquitaine, avec un tarif applicable de la maternelle au lycée, en passant par les instituts médicaux-éducatifs et les CFA et valable pour des trajets effectués entre 9h et 16h du lundi au jeudi et de 9h à 12h le vendredi. Les demandes doivent être effectuées au minimum 15 jours avant le départ. Les tarifs applicables sont établis par paliers kilométriques de 100 km, pour un aller-retour, sur la base d'un groupe de 30 personnes composé de 26 élèves et 4 accompagnateurs (tarification appliquée sur cette base même si la taille du

groupe est inférieure, et les accompagnateurs supplémentaires bénéficient de 30% de réduction par rapport au tarif normal) : 1€ pour 100 km, 2€ pour 101 à 200 km, 3€ pour 201 à 300 km et 4€ pour 301 à 400 km.

5.6. Les tarifs familles

Seule la région Sud propose des tarifs à destination des **familles**, et ceux-ci sont d'ailleurs applicables seulement dans le département des Alpes-Maritimes. Il s'agit des forfait Isabelle Famille et billets TER + Musée Océanographique de Monaco, calibrés pour deux adultes et deux enfants de moins de 16 ans.

5.7. Facteurs de variation des tarifs de groupe

Pour conclure sur les tarifs de groupe, nous pouvons ainsi constater qu'ils varient en fonction des critères suivants :

- La **taille** du groupe (avec un nombre minimal et un nombre maximal de voyageurs, et parfois des tarifs modulés en fonction de la taille du groupe, décroissant à mesure que la taille du groupe augmente) ;
- La **structure** du groupe (notamment dans le cas des offres ciblant les familles, calibrées pour deux adultes et deux enfants de moins de 16 ans, et dans le cas des scolaires ou groupes de jeunes, opérant une distinction entre élèves/jeunes et accompagnateurs) ;
- Le **statut** du groupe (association, école, etc.) ;
- Le **périmètre** d'application du produit tarifaire (déplacements intra-régionaux ou en correspondance avec d'autres régions, déplacements dans un périmètre spécifique, ou sur un trajet spécifique, comme pour l'offre TER + Musée Océanographique en région Sud) ;
- La **temporalité** d'application (le week-end, en journée, la semaine, etc.) ;
- La **forme des réductions** (réduction forfaitaire, pourcentage de réduction) ;
- Le **niveau des réductions** (différents pourcentages de réduction par rapport au plein tarif).

Par ailleurs, au niveau national, la **Carte Familles Nombreuses** (accessible aux familles avec au minimum trois enfants âgés de moins de 18 ans), délivrée par la SNCF, permet d'obtenir des réductions allant de 30 à 75% par rapport au plein tarif sur les TER³⁵. Cette carte est valable pour une durée de trois ans, moyennant 19€ de frais de dossier. Avec l'ouverture à la concurrence, le fait que cette carte soit délivrée par la SNCF, qui récupère donc les recettes qui y sont associées, soulève un enjeu pour les potentiels nouveaux entrants sur le marché de l'exploitation des TER : ils délivreraient alors des réductions (et perdraient donc des recettes), liées à une carte donc ils ne récupèreraient pas les recettes.

³⁵ <https://www.sncf.com/fr/offres-voyageurs/cartes-tarifs-grandes-lignes/familles-nombreuses> (consulté le 30/03/2021)

6. Cartes de réduction nationales

Outre les cartes régionales, les **cartes de réduction nationales** proposées par la SNCF peuvent s'appliquer sur certains réseaux de TER. Ceux-ci peuvent relever des tarifications pour usagers fréquents ou des tarifs sociaux.

6.1. Présentation de l'offre de cartes nationales

La SNCF propose six types de carte et abonnement permettant de bénéficier de réductions sur l'achat de billets TGV INOUI et Intercités³⁶. Ces cartes (à l'exception de TGV Max³⁷) offrent également des **réductions sur l'achat de billets TER dans certaines régions**. Ces réductions sont applicables sur les trajets internes à chaque région, et les cartes Avantages et Liberté sont également utilisables dans le cadre de trajets interrégionaux.

Pour les voyageurs réguliers, quatre types de carte (Jeune, Famille, Senior et Week-end), valables pour un an, sont accessibles selon des critères d'âge. Comme leur nom l'indique, les cartes Jeunes et Senior sont réservées aux jeunes de 12 à 27 ans et aux personnes de plus de 60 ans respectivement. Ces deux cartes offrent des réductions d'au moins 30% tous les jours de l'année. La carte Week-end et la carte Famille ne sont disponibles que pour les 27-59 ans et donnent droit à des réductions d'au moins 30% uniquement sur les billets qui impliquent de passer au moins un jour ou une nuit de week-end sur place. La carte famille propose en plus des réductions d'au moins 60% aux enfants de moins de 12 ans. Ces cartes coûtent 49 € et ne sont pas cumulables entre elles. Pour les voyageurs plus fréquents, la carte Liberté, vendue à 399€ et valable aussi pour un an, permet de bénéficier de réductions entre 45 et 60%.

Le niveau des réductions dépend du moment de la semaine. La période blanche (25% de réduction) concerne les heures de pointe et/ou les périodes de vacances, alors que la période bleue (50% de réduction) couvre les horaires et/ou les périodes de moindre affluence.

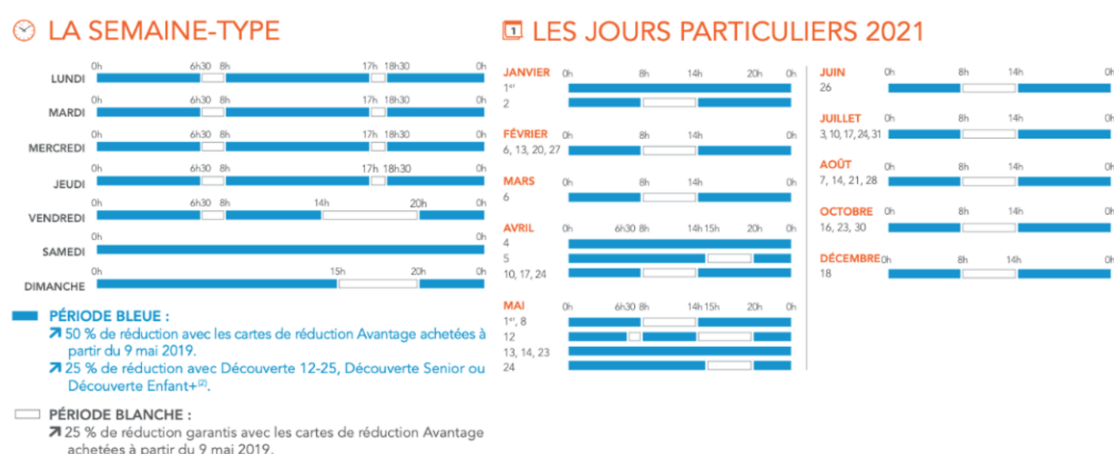


Figure 20: Calendrier des voyageurs pour les trains TER (source : medias.sncf.com)

³⁶ Les réductions sont garanties seulement pour les TGV INOUI et Intercités. Les détenteurs de cartes nationales peuvent accéder parfois à des réductions pour les autres trains (TGV, TGV OUIGO, TER), mais celles-ci ne sont pas garanties.

³⁷ La carte TGV Max, disponible uniquement pour les 16-27 ans, donne accès à un nombre illimité de billets gratuits en moyennant un abonnement mensuel de 79€.

6.2. Réductions sur l'achat de billets TER associées aux cartes nationales

Sur les 11 régions de France métropolitaine que nous étudions : 7 régions offrent une réduction aux détenteurs des cinq cartes SNCF et 4 régions offrent une réduction uniquement sur certaines cartes.

Région	Carte Avantage Senior		Carte Avantage Jeune		Carte Avantage Week-end		Carte Avantage Famille		Carte liberté
Horaire d'application	Période blanche	Période bleue	Période blanche	Période bleue	Période blanche	Période bleue	Période blanche	Période bleue	Taux unique
CVDL	25%		25%						
Grand Est	25%		25%		25%		25%		25%
Hts-de-France	25%		25%		25%		25%		25%
Normandie	30%		30%		30%		30%		50%
Pays de Loire	30%		30%		30%		30%		50%
BFC	25%	50%							
Occitanie	25%	50%	25%	50%					25%
Nv-Aquitaine	25%	50%	25%	50%					50%
AuRA	25%	50%	25%	50%	25%	50%	25%	50%	25%
Bretagne	25%	50%	25%	50%	25%	50%	25%	50%	50%
Sud	25%	50%	25%	50%	25%	50%	25%	50%	50%

Figure 21: Réductions sur l'achat de billets TER par région pour les détenteurs des cartes SNCF (source : site SNCF)

Seule la carte Senior offre des réductions sur les trajets TER dans toutes les régions étudiées, la carte Jeune et la carte Liberté arrivent respectivement en deuxième et troisième position avec dix et neuf régions chacune. A l'inverse, les cartes Week-end et Famille sont les moins bien reconnues par les opérateurs de trains régionaux, probablement pour éviter la concurrence avec leurs propres billets à tarif réduit pour les groupes ou le week-end.

Les taux de réduction oscillent entre 25% et 50% selon les régions. Cinq régions proposent un **taux de réduction fixe** allant de 25 à 30% et les six régions restantes pratiquent des **taux de réduction différenciés** selon l'heure de la journée et/ou la période de l'année.

6.3. Une offre inégalement complémentaire de celle des cartes régionales

On peut comparer les réductions offertes par la carte Avantage Senior à celles d'éventuelles réductions pour les plus âgés dans les régions, la carte Avantage Jeune aux cartes de réduction jeunes des régions et la carte Avantage Weekend aux cartes régionales pour usagers occasionnels.

Les cartes nationales sont inégalement complémentaires des cartes régionales existantes (Figure 21 et Figure 22). La carte Avantage Senior n'a quasiment pas d'équivalents à l'échelle régionale, seule la région Centre-Val de Loire offrant des réductions pour les plus de 60 ans. La carte Avantage Famille n'existe dans aucune région. A l'inverse, la carte Avantage Jeune et la carte Avantage Weekend ont des équivalents dans respectivement 7 et 10 des 11 régions concernées (si l'on considère que les cartes usagers occasionnels sont des équivalents de la carte weekend). Par ailleurs, certaines régions, comme la nouvelle-Aquitaine, proposent des tarifs jeunes sans achat de carte.

Lorsqu'une carte régionale existe, elle offre **des réductions plus fortes que celles proposées par la carte nationale « équivalente »**, à l'exception de la région Auvergne-Rhône-Alpes, dont la carte TER Illico Liberté

offre des réductions identiques à la carte Avantage Weekend.

Région	Carte régionale Senior		Carte régionale Jeune		Carte régionale usagers occasionnels	
Horaire d'application	Semaine avant 8h après 17h	Journée et week-end	Semaine	Week-end	Semaine	Week-end
CVDL	33%	50%	50%	66%	33%	50%
Grand Est			50%	70%	30%	70%
Hauts-de-France			50%		50%	
Normandie			50%		50%	75%
Pays de Loire			50%		50%	
BFC					30 %	60%
Occitanie					30 %	50%
Nouvelle-Aquitaine					25 %	50%
AuRA			50%		25%	50%
Bretagne			*		*	
Sud			50%		50%	

* La Région Bretagne n'a pas de carte de réductions pour Jeunes valables sur tous les trajets. La carte Uzuël n'est valable que sur un trajet donné.

Figure 22 : Cartes régionales équivalentes des cartes nationales

6.4. Une incohérence entre la politique de réduction tarifaire associée aux cartes nationales et régionales

Le calendrier applicable aux cartes nationales est relativement complexe si on le compare avec **celui des cartes de réductions régionales qui, elles, ne font pas de distinction en fonction des heures de la journée**. Pour rappel, sur les 11 régions de France métropolitaines que nous étudions : 1 région ne propose pas de carte de réduction usagers occasionnels, 3 régions proposent des cartes appliquant le même taux de réduction toute la semaine, et 7 régions proposent des cartes offrant un taux de réduction pour la semaine et un autre pour le weekend (Figure 22).

Ainsi, on peut noter que **dans 5 régions il n'y a pas d'alignement entre la politique de réduction tarifaire associée aux cartes nationales et aux cartes régionales**. Par exemple, les régions Centre-Val de Loire, Grand Est et Normandie appliquent un unique taux de réduction pour les cartes nationales, alors que leurs cartes régionales font une distinction entre la semaine et le weekend. Le recours à un tarif différencié visant à inciter à un usage en heure creuse ou le weekend via leur cartes régionales ne trouve pas de prolongement dans leur politique à destination des titulaires de cartes nationales.

A l'inverse, la région Sud pratique des taux de réduction différenciés (périodes blanche et bleue) pour les cartes nationales, alors qu'un unique taux de réduction est proposé aux détenteurs des cartes régionales. Enfin, la région Bretagne offre des réductions aux titulaires des cartes nationales, alors qu'elle ne propose aucune carte de réduction à l'échelle régionale. Si l'objectif de ces réductions est de rendre le TER attractif pour les voyageurs occasionnels, **le manque de cohérence au niveau des avantages tarifaires associés à chaque carte ne contribue pas à la lisibilité et à l'accessibilité de ces offres**.

7. Offres promotionnelles et tarifs innovants

Outre ces différents types de tarifs, qui se trouvent déclinés dans l'ensemble des régions et sont établis en fonction du profil ou des besoins de l'utilisateur, nous pouvons également noter l'existence de tarifs promotionnels ou innovants, qui peuvent répondre à des logiques différentes.

7.1. Tarifs petits prix

Toutes les régions proposent des tarifs promotionnels, parfois dits « bons plans » ou « petits prix ». D'une région à une autre, ces offres peuvent prendre différentes formes. Sont présentés ci-dessous les grands types d'offres promotionnelles TER rencontrées.

- Certaines régions pratiquent des **prix ronds**, comme la Bretagne, avec des billets à 5€ tous les premiers samedis du mois (offre « les samedis dinGos ») pour tous les trajets effectués dans la région, et des prix ronds à moitié prix (soit 2€50) durant les vacances scolaires les mardis, mercredis et jeudis, et des prix ronds avec retours gratuits.
- D'autres régions proposent des **stocks limités de billets à prix réduits**. Ces billets présentent la spécificité d'être accessibles **uniquement en ligne**, de n'être **ni échangeables, ni remboursables**, d'être disponibles **en stock limité** et associés à des **trajets spécifiques** (origine-destination et date/horaire). Pratiqué par **sept régions sur onze**, il s'agit du type de tarif promotionnel le plus répandu. Dans le Grand Est, les P'tits prix TER Fluo sont vendus à 3, 5 ou 10€ selon la distance parcourue, les billets Prix Cassés en région Hauts-de-France à 2, 5, 10, 15 ou 20€, les Bons Plans TER de Bourgogne-Franche-Comté à 2, 5 ou 12€ et les billets Evasio' 1€ ou Evasio' Futé d'Occitanie à 3, 5, 10 ou 15€. La Nouvelle-Aquitaine propose quant à elle des billets Petits prix à partir de 5€, qui doivent être achetés 48h avant le départ. Les billets Ecco des Pays de la Loire, vendus exclusivement en ligne à des prix allant de 2 à 20€, peuvent aussi être considérés comme relevant de cette catégorie. Enfin, la région Centre-Val de Loire propose des « Prix flash », correspondant à une réduction de 15% sur une sélection de trains, uniquement vendus en ligne, et en stock limité, non échangeables et non remboursables. Cette offre promotionnelle se différencie des autres offres présentées ci-avant par le fait que la réduction est pratiquée sous la forme d'un pourcentage, et non d'un prix rond.
- La **région Sud** se distingue des autres par le fait que son offre promotionnelle à prix rond distribuée en ligne (offre Cool – prix cool) **ne concerne que deux liaisons** entre grandes villes, soit les tronçons Marseille-Nice et Marseille-Avignon (il s'agit alors des origines-destinations pour lesquelles la concurrence avec le TGV est la plus marquée), aux tarifs respectifs de 25€ et 15€. Les billets relevant de cette offre ne sont disponibles que certains jours et à certaines heures.

Pour les régions, ces offres promotionnelles, parfois très spécifiquement ciblées, s'inscrivent dans une **stratégie de renforcement de l'attractivité du TER très localisée**, que ce soit dans l'espace ou dans le temps, pouvant par exemple viser un report de trafic des trains circulant en heures de pointe vers les trains circulant en heures creuses. Le système de tarification par « prix ronds » correspond également à une logique de simplification et de lisibilité des tarifs pour l'utilisateur.

Par ailleurs, le réseau liO Train d'**Occitanie** propose à l'année 1 million de billets à 1€ contingentés sur l'ensemble des lignes de la région. Ces quotas sont alloués selon les capacités des trains, en fonction des

heures pleines et des heures creuses, ils ont été renforcés en 2020 et 2021 pour relancer le trafic suite à la crise sanitaire. La région dispose également de **cinq lignes à 1€**, héritage des tarifs historiquement pratiqués par l'ancienne région Languedoc-Roussillon avant la réforme territoriale de 2015. Cette tarification relève d'une volonté politique, notamment concernant la ligne Nîmes-Grau-du-Roi, qui permet l'accès au littoral et présente un aspect touristique. Les quatre autres lignes à 1€ ont été mises en place dans un but de relance de la fréquentation. Aujourd'hui, la région Occitanie fait le choix de conserver ces tarifs, qui rencontrent un grand succès auprès des usagers, et ce malgré les coûts et problèmes de surfréquentation (défaut de capacité, surtout sur la ligne Nîmes-Grau-du-Roi) que cela engendre. Ce choix est donc plus politique qu'économique.

7.2. Expérimentation de gratuité pour les jeunes expérimentée en région Occitanie

Comme mentionné précédemment, la région Occitanie a mis en place une expérimentation de gratuité du réseau liO Train à destination des jeunes, qui constitue un mode de tarification innovant, puisque cela ne repose pas sur une simple absence de paiement mais sur un **système de crédits associé au nombre de voyages effectués**. Cette démarche est issue d'une **volonté politique** portée par la présidente de région Carole Delga (PS), souhaitant **favoriser la mobilité des jeunes**, et instaurer chez eux un réflexe d'utilisation des modes les plus soutenables, comme le train régional. La tranche d'âge ciblée est celle des 18-26 ans.

Le principe est de proposer un système appuyé sur l'utilisation du réseau liO Train, avec l'idée que plus l'on voyage et moins l'on paye, jusqu'à atteindre la gratuité. Concrètement, le système repose sur l'utilisation d'une application smartphone, ce qui semble bien adapté à un public jeune, équipé en outils numériques et à l'aise avec les TIC (dans l'optique d'un élargissement à d'autres catégories d'usagers, cela pourrait cependant soulever des enjeux d'équité d'accès au dispositif). L'utilisateur doit activer la géolocalisation sur son smartphone et procéder à une manipulation en début et en fin de trajet, afin que l'origine et la destination de son déplacement puissent être prises en compte et qu'un billet soit automatiquement généré par l'application. L'évolution vers la gratuité en fonction du nombre de voyages effectués est pensée selon une base mensuelle, où l'utilisateur effectue cinq aller-retours par semaine (soit cinq aller-retours domicile-études). Les cinq premiers aller-retours, soit la première semaine du mois, sont payants mais une réduction de 50% s'applique. Du sixième au dixième aller-retour, soit la deuxième semaine, l'utilisateur ne paye pas. À partir de la troisième semaine du mois (soit à partir du onzième aller-retour), l'utilisateur commence à créditer sur une cagnotte lui permettant de voyager gratuitement le mois suivant. Ainsi, avec une utilisation régulière du réseau liO Train (au moins quinze aller-retours par mois), ce système permet à l'utilisateur de toujours voyager gratuitement, hormis la première semaine d'utilisation.

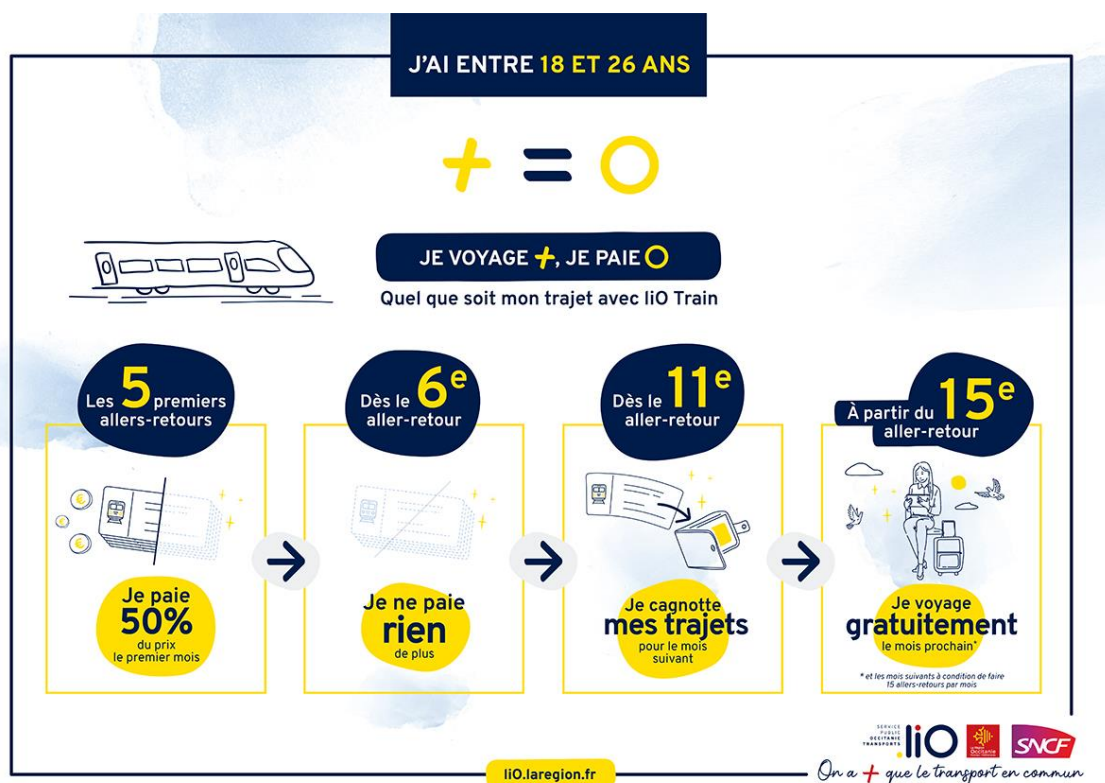


Figure 22 : Image de communication de liO sur l'expérimentation de la gratuité pour les 18-26 ans (source : liO.laregion.fr)

Ce système est expérimenté du 1^{er} avril au 31 août 2021, auprès d'un échantillon de 2 000 habitants de la région Occitanie âgés de 18 à 26 ans. Ces derniers ont été recrutés via un appel à candidatures relayé auprès des abonnés et des non-abonnés. Selon la région Occitanie, cet appel à candidatures aurait même permis de recruter pour l'expérimentation des personnes n'étant auparavant pas usagers du réseau liO Train. La fin de l'expérimentation coïncide avec la rentrée scolaire/universitaire, et le système pourrait donc être pérennisé pour l'année scolaire 2021-2022.

7.3. Tarif « Pic de pollution » en régions Pays de la Loire et Sud

En février 2020, la région Pays de la Loire, souhaitant renforcer le rôle du transport collectif et notamment du TER dans la **lutte contre le changement climatique**, a mis en place un tarif « Pic de pollution »³⁸. Le but est d'inciter et d'aider, par un tarif attractif, les habitants de la région à se déplacer en TER plutôt qu'en voiture en période de pic de pollution (c'est-à-dire dès lors que l'organisme Air Pays de la Loire, en charge de la surveillance de la qualité de l'air sur ce territoire, déclenche l'alerte « Pic de pollution » pour au moins un des cinq départements de la région). Cela prend la forme de **billets à 5€**, valable toute une journée sur un unique trajet, permettant de réaliser un (voire plusieurs) aller-retour.

Des billets « Pic de pollution » existent également en région Sud, mais valables pour des déplacements intra-départementaux dans les Bouches-du-Rhône et dans le Vaucluse. Comme en région Pays de la Loire, ces titres sont rendus disponibles dès lors qu'un épisode de pollution fait l'objet d'un signalement (arrêté

³⁸ <https://www.infos-jeunes.fr/node/8144?iframe=1> et <https://www.ter.sncf.com/pays-de-la-loire/offres/tarifs-et-abonnements/divers/pic-de-pollution-5-euros-en-TER> (consultés le 30/03/2021)

préfectoral). Ces billets sont vendus avec une réduction de 75% par rapport au tarif habituel. Tarifs de relance de l'été 2020

Le confinement du printemps 2020 a porté un coup d'arrêt à la mobilité, et plus encore à la mobilité en mode collectif, engendrant une **importante perte d'usagers et donc de recettes** pour les réseaux TER des différentes régions. Afin de **relancer la fréquentation** à bord de leurs trains, plusieurs régions ont donc répondu à cette situation par des mesures en faveur de l'attractivité du TER, notamment durant les **vacances d'été 2020**. La région Occitanie a par exemple proposé un tarif unique à 1€ le trajet, les week-ends de juin et septembre pour tous et tous les jours de juillet et août pour les jeunes de moins de 26 ans, qui a rencontré un important succès.

À l'échelle nationale, les régions et la SNCF ont mis en place, à titre exceptionnel, l'opération « **TER de France** » lors de l'été 2020 (du 1^{er} juillet au 31 août), pour relancer la fréquentation de ce mode. Ce pass, destiné aux jeunes de 12 à 25 ans inclus, permet à l'usager, moyennant un coût forfaitaire de 29€, **de voyager en illimité sur l'ensemble des réseaux TER pendant un mois**. Notons que la question de la redistribution des recettes entre les régions a été jugée problématique en l'absence de système permettant de mesurer l'usage du TER par les porteurs du Pass (pas de validation).

7.4. Pass vaccination

De même, dans le contexte de la crise sanitaire et en lien avec la stratégie de vaccination, la majorité des régions proposent un tarif spécifique, dit « pass vaccination », permettant aux usagers qui en bénéficient de **rejoindre gratuitement leur centre de vaccination en TER** (aller-retour entre la gare la plus proche du domicile et celle la plus proche du centre de vaccination). L'usager bénéficiaire doit se procurer ce pass gratuit pour effectuer son voyage (disponible en ligne ou en gare, en guichet ou en distributeur). Les dispositifs ont été envisagés sur des durées variables en fonction de la stratégie nationale de vaccination et de l'état d'urgence sanitaire en vigueur.

7.5. Tarifs événementiels

Les régions proposent également des tarifs événementiels, destinés à favoriser l'usage du TER pour rejoindre un événement, souvent de nature récréative. Ces événements et offres tarifaires peuvent être **récurrents**, notamment dans le cadre de festivals ou de manifestations culturelles annuelles ou liés à des pratiques touristiques périodiques (sports d'hiver, par exemple), ou **ponctuels**. Pour l'achat couplé de billets de TER et d'entrées ou de places pour l'événement en question, des réductions sont proposées.

Sur l'ensemble des régions, il existe une diversité d'offres TER événementielles, dont nous pouvons citer quelques exemples, répondant à différentes logiques.

- Certains événements sont l'occasion de **communiquer sur des tarifs existants**. Dans le cadre du festival Puy de Lumières 2020 (illumination des monuments de la ville du Puy-en-Velay tous les week-ends de mai et juin), la région Auvergne-Rhône-Alpes a par exemple mis en place une campagne de communication sur son site, mettant en avant les tarifs Illico Promo Samedi et Illico Promo Vacances (40% de réduction sur le plein tarif et gratuité pour les moins de 12 ans, applicables aux groupes de deux à cinq personnes)³⁹.

³⁹ <https://www.ter.sncf.com/auvergne-rhone-alpes/loisirs/evenements/puy-lumieres> (consulté le 30/03/2021)



Figure 23 : Communication sur le site TER de la région Auvergne-Rhône-Alpes sur les tarifs Illico Promo dans le cadre du festival Puy de lumières 2020 (source : ter.sncf.com/auvergne-rhone-alpes)

- Des **forfaits** aller-retour peuvent également être proposés pour se rendre à un événement culturel. Cela est par exemple le cas en Bretagne, avec l'offre Festival TER Bretagne à 18€ l'aller-retour pour se rendre à l'un des festivals partenaires (Vieilles Charrues, Panoramas, Astropolis), avec accès à des trains spécialement destinés aux festivaliers et, parfois, à une navette bus (dans le cas des Transmusicales). La région Pays de la Loire propose quant à elle des « billets Live » au prix unique de 5€ pour se rendre aux différents événements partenaires (festival Premiers Plans à Angers, Cross Ouest France au Mans, Festival du Premier Roman à Laval, etc.).
- Des **réductions liées à des pratiques touristiques saisonnières** existent par exemple en Nouvelle-Aquitaine et Occitanie, avec le Skipass. Durant la saison des sports d'hiver (du 18 décembre 2020 au 28 mars 2021, par exemple), les usagers souhaitant se rendre en TER à la station du Lioran bénéficient de 50% de réduction sur leur aller-retour. De plus, ils peuvent profiter d'un accès gratuit à la navette bus de la gare TER à la station. La région Hauts-de-France propose quant à elle une offre estivale éTER⁴⁰, dans le cadre de sa campagne « Pour les vacances, je pense Hauts-de-France » (bousculée l'été dernier par la crise sanitaire). Des billets à 1€ sont proposés les week-ends des vacances d'été pour rejoindre des destinations « mer », « nature » ou « villes ». Le stock de billets disponibles dans le cadre de cette opération est limité.

Ces exemples montrent que les avantages proposés à l'utilisateur peuvent s'appliquer au trajet TER, mais aussi à des navettes, dans une logique de porte-à-porte. Les événements peuvent aussi, tout simplement, représenter une occasion de faire connaître les offres TER. Depuis le début de la crise sanitaire, l'annulation de la tenue de grands événements a cependant limité la mise en place de ce type de tarifs.

8. Tarifs intermodaux

Dans une logique de porte-à-porte, certains tarifs permettent aux usagers de combiner TER et transports en commun urbains. Toutes les régions proposent donc des formules permettant de combiner l'utilisation du TER avec un, ou plusieurs, réseaux urbains. Pour les régions, cela passe par **la mise en place d'accords** entre AOM (accord entre la région, AOM du TER, et AOM urbaines). **Dans chaque région**, nous pouvons constater qu'il n'existe pas une unique offre intermodale mais au contraire une **multiplicité de combinaisons possibles**. Les produits tarifaires intermodaux TER+TCU peuvent donc prendre différentes formes.

⁴⁰ <https://transports.hautsdefrance.fr/2020/07/02/leter-loperation-estivale-evolue-cette-annee/> (consulté le 30/03/2021)

8.1. Intégration tarifaire entre réseaux urbains et interurbains

L'**intégration tarifaire** correspond à l'**acceptation de titres urbains sur le réseau TER** (par exemple, en Nouvelle-Aquitaine, acceptation des titres urbains sur le tronçon TER Arcachon-Le Teich, ou sur certains tronçons du TER Hauts-de-France en utilisant des titres Ilévia, Tadao, Transvilles ou Bk'bus) ou, inversement, acceptation sur le réseau TER Grand Est des titres de transports urbains CTS, Le Met' sur certains tronçons TER et TAC sur le tronçon TER Nouzonville-Mohon. Dans les cas où un titre de transport en commun urbain donne accès au réseau TER, il peut y avoir compensation financière de la part du réseau urbain pour pallier la perte de recettes pour le TER.

En Nouvelle-Aquitaine, dans le cadre du **RER Métropolitain Bordeaux Métropole Nouvelle-Aquitaine**, des liaisons diamétralisées seront mises en place (liaisons reliant deux villes de la périphérie bordelaise et passant par Bordeaux, sans rupture de charge). En matière de tarification, l'intégration par l'acceptation des titres urbains sur le réseau TER est une piste à l'étude, avec une expérimentation en cours sur la ligne du Médoc. D'autres solutions pourraient être envisagées (tarification zonale multimodale ou autres).

Un projet d'intégration tarifaire est actuellement en cours en Normandie avec la Communauté Urbaine de Caen la Mer sur l'OD Caen/Breteville-Norey ainsi qu'avec la Communauté d'Agglomération du Cotentin pour les trajets Cherbourg/Valognes. L'objectif visé est une mise en place de cette intégration tarifaire avant la fin de l'année pour Caen et début 2022 pour Cherbourg.

Citons également l'exemple de la région Centre-Val de Loire, limitrophe de l'Île-de-France et de son bassin d'emploi générant de nombreux flux domicile-travail inter-régionaux. Une convention de réciprocité tarifaire entre ces deux régions permet aux usagers de réaliser plus facilement et fluidement des déplacements inter-régionaux, passant du réseau TER Centre-Val de Loire aux Transiliens. Une réflexion est également en cours pour reconnaître la soudure, pour un usager occasionnel, entre un pass Navigo et un titre unique Rémi.

8.2. Abonnements intermodaux TER + transports en commun urbains

Des **abonnements combinés** permettent l'utilisation du réseau régional TER ainsi que d'un ou plusieurs réseaux urbains, proposant :

- Un pourcentage de réduction sur l'abonnement urbain ou sur l'abonnement interurbain, comme en région Sud avec l'abonnement ZOU! qui offre des réductions sur l'abonnement au réseau de bus urbains, ou en région Pays de la Loire (20% de réduction) ;
- En région Grand Est, les abonnements Primo (à destination des moins de 26 ans) et Presto (à destination des plus de 26 ans) sont tous deux disponibles en formule combinée TER + transports urbains, bien qu'aucun pourcentage de réduction ne soit indiqué (le site ter.sncf.com/grand-est propose cependant de réaliser un devis en ligne) ;
- Une réduction forfaitaire, comme en région Centre-Val-de-Loire ou une réduction de 15€ est opérée sur le prix cumulé de l'abonnement Rémi Zen et de l'abonnement au réseau de transports en commun urbains, réduction passant à 30€ pour la souscription de deux abonnements urbains ;
- Des abonnements ou pass permettant de voyager en illimité sur les réseaux interurbains et urbains (parfois avec une logique de zonage), comme en région Normandie (abonnement mensuel Connexités) ou en région Sud (pass Sudazur et pass Intégral).

Les offres intermodales **concernent en effet surtout les voyageurs réguliers**, sous la forme d'**abonnements**. Les abonnements à destination des pendulaires permettant de voyager en illimité sur un trajet spécifique sont souvent déclinés en version TER + transports en commun urbains, les titres unitaires intermodaux étant moins fréquents, bien qu'il existe des titres unitaires ou carnets de tickets intermodaux à destination des usagers occasionnels.

L'articulation entre transports en commun urbains et interurbains peut être issue d'une **demande politique**, s'appuyant sur l'idée que cela facilite l'expérience usager. Néanmoins, **la mise en place de titres intermodaux peut s'avérer complexe**, pour une part d'usagers concernés parfois limitée, ce qui peut amener certaines régions à s'interroger sur la « balance coûts-bénéfices » de l'intermodalité (tant en termes de bénéfices fonctionnels pour les usagers que de bénéfices financiers via les recettes).

8.3. Intermodalité entre TER et TGV

Si les régions proposent une multiplicité d'offres intermodales pour permettre aux usagers de combiner TER et transports en commun urbains, se pose également la question de l'articulation entre les offres ferroviaires régionales et les offres grande vitesse à l'échelle nationale, soit **entre TER et TGV**. Ainsi, pour les trajets effectués en correspondance, il y a redistribution des recettes entre TER et TGV. Historiquement, le modèle de correspondance fonctionne avec un mécanisme de dégressivité tarifaire appliqué sur l'ensemble du parcours. Dans les faits, les réductions dont bénéficient les usagers sont surtout financées par le TER). Aujourd'hui, en Nouvelle-Aquitaine, Pays de la Loire et Sud, en cas de correspondance, **tarif TGV et tarif TER sont juxtaposés**, et l'utilisateur peut accéder aux tarifs régionaux.

La question de l'accès des pendulaires à différents services ferroviaires (TER, TGV, TET) est par ailleurs un défi à relever pour les années à venir avec l'ouverture à la concurrence sur les grandes lignes, effective depuis le 31 décembre 2020. En effet, les offres de nouveaux opérateurs librement organisés sont amenées à se multiplier, avec une incidence sur la capacité des régions à maintenir des trains aux heures de pointe.

Par ailleurs, **les régions acceptent certaines cartes de réduction distribuées par la SNCF**, comme les cartes Jeunes et Seniors. La région Nouvelle-Aquitaine, par exemple, n'accepte pas les cartes Week-end et Familles, pour maintenir la cohérence de la gamme tarifaire et éviter les redondances entre cartes TER et cartes pour le TGV, un argument aussi avancé par d'autres régions. Un principe de pragmatisme est cependant utilisé : la carte Avantage Jeunes SNCF est massivement utilisée, d'où le choix de la conserver dans cette région.

8.4. Intermodalité entre TER et réseaux ferroviaires des pays limitrophes

Nous avons vu que des conventions peuvent être établies avec les réseaux de transports en commun urbains et avec le réseau ferroviaire national, ainsi qu'entre régions françaises. Pour certaines régions limitrophes, il existe un enjeu d'**articulation avec des réseaux ferroviaires étrangers**. Cela peut aussi bien concerner des usages réguliers et pendulaires, notamment pour les travailleurs transfrontaliers, que des usages occasionnels et touristiques. La mise en place de tarifs pour des trajets transfrontaliers peut alors s'avérer très complexe.

En région **Grand Est**, frontalière de la Belgique, du Luxembourg, de l'Allemagne et de la Suisse, chaque ligne transfrontalière dispose d'une tarification spécifique, dont la mise en place remonte aux années 1990. Impliquant de nombreux intermédiaires de chaque côté de la frontière, ces tarifs ont été complexes à

mettre en place. Ils en concernent cependant que de faibles volumes de trafic, sauf pour les abonnés se rendant quotidiennement au Luxembourg pour motif travail.

La région **Auvergne-Rhône-Alpes** comporte elle-aussi des enjeux transfrontaliers, notamment concernant le **Léman Express**, réseau de transport en commun desservant l'agglomération genevoise et son important bassin d'emploi, et qui s'étend de part et d'autre de la frontière entre la Suisse et la France (Annemasse, Bellegarde, Annecy, Saint-Gervais-les-Bains, Évian-les-Bains). Support de nombreux flux pendulaires domicile-travail, le Léman Express représente un enjeu majeur, tout en constituant un cas très spécifique. Des accords tarifaires spécifiques ont ainsi été mis en place, avec la création d'une communauté tarifaire, regroupant autorités organisatrices françaises et suisses, et la mise en place d'une gamme Léman Pass⁴¹. Celle-ci propose une déclinaison de produits tarifaires conçus pour répondre à différents besoins et fréquences de déplacements sur ce réseau transfrontalier, avec des abonnements annuels et mensuels, des cartes valables cinq jours ou une journée, ainsi que des billets 90 ou 180 minutes (permettant à l'utilisateur de voyager pendant 1h30 ou 3h sur le réseau, à partir de la validation de son titre). La tarification de ces produits repose sur un système combinant logiques de parcours et logiques de zones. Les logiques de fonctionnement et les profils sociaux et solidaires sont très différents côté France et côté Suisse, il n'y a donc pas d'application de profils sociaux sur le Léman Pass pour le moment, des échanges étant en cours au niveau de la communauté tarifaire. Les modalités de répartition financière sont établies dans le cadre de la communauté tarifaire et appliquées par une chambre de répartition spécifiquement dédiée à ce titre.

8.5. Enjeux de billettique et fluidité de l'expérience usager

En matière d'intermodalité, il existe également un **enjeu de fluidité et de souplesse d'utilisation du support billettique**. La question de la distribution et des supports billettiques peut alors constituer un frein à la mise en place de nouveaux tarifs intermodaux, notamment à destination des usagers occasionnels.

La région Auvergne-Rhône-Alpes précise par exemple que les retours des usagers en matière d'intermodalité TER + transports en commun urbains portent davantage sur une demande de simplicité que sur le niveau des tarifs eux-mêmes, les usagers souhaitant bénéficier d'une facilité d'achat et d'utilisation pour leurs titres intermodaux. En région Pays de la Loire, dans le cas du Mans, les usagers doivent recharger leur abonnement tous les mois sur une borne. La gestion du support billettique par l'utilisateur pourrait alors être rendue plus fluide. L'interopérabilité des systèmes billettiques peut permettre de fluidifier l'expérience intermodale de l'utilisateur. Le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités a ainsi déployé la carte Modalis interopérable entre les différents réseaux l'acceptant, et a mis en œuvre l'application Ticket Modalis qui permet d'acheter les titres de différents réseaux régionaux et urbains.

Notons, en région **Occitanie**, la **coexistence de deux supports billettiques** dédiés à l'intermodalité TER-transports en commun urbains. En effet, la gestion de l'intermodalité se fait selon une logique est/ouest, héritage du découpage territorial des deux anciennes régions ayant fusionné. La carte Pastel, support billettique vendu à un prix de 8€, permet de se déplacer en train liO (TER) ou en car régional dans les départements de l'Ariège, de l'Aveyron, du Gers, de la Haute-Garonne, du Lot, des Hautes-Pyrénées et du Tarn-et-Garonne, ou en transports en commun urbains Tisséo à Toulouse et en transports en commun du Grand Albigeois. Il existe également des abonnements multimodaux « Kartatoo » (Kartatoo Pro et Kartatoo Études), qui permettent à l'utilisateur de se déplacer en illimité sur un parcours déterminé sur le réseau liO Train et sur les réseaux de transports en commun urbains des onze AOM concernées. Ces abonnements Kartatoo sont disponibles dans les départements de l'Aude, du Gard, de l'Hérault, de la Lozère et des

⁴¹ <https://www.ter.sncf.com/auvergne-rhone-alpes/offres/leman-express> et <https://lemanpass.com/> (consultés le 02/04/2021)

Pyrénées-Orientales, soit les départements formant l'ancienne région Languedoc-Roussillon. Cet exemple montre donc que, plusieurs années après la réforme territoriale de 2015, l'héritage des anciennes régions est encore marqué en matière d'organisation des transports régionaux.

En région Bretagne, le principal support billettique multimodal est la carte KorriGo (gratuite), qui permet de charger des titres de transports permettant de se déplacer sur le réseau TER BreizhGo et sur le réseau de cars interurbains BreizhGo en Ile-et-Vilaine, ainsi que sur les réseaux de transports en commun urbains des agglomérations de Saint-Malo, de Brest, de Lorient, de Quimper, de Saint-Brieuc, Guingamp, Quimperlé, Fougères et de Rennes. Dans l'agglomération rennaise, il existe par ailleurs des titres Unipass, donnant accès au réseau TER et au réseau urbain STAR (bus et métro), proposés soit sous la forme d'un abonnement (valable uniquement sur la zone 1 du périmètre Unipass, soit l'ensemble de la métropole) ou de carnets de dix tickets (déclinés selon les trois zones du périmètre Unipass. Zones 2 et 3 : Métropole rennaise + gares supplémentaires. Ces titres Unipass peuvent être chargés sur la carte KorriGo, qui en constitue le support billettique.

La région Bretagne précise que l'intermodalité TER-TCU soulève des questions complexes d'**échange de données entre réseau TER et réseaux urbains**, qui peuvent constituer un frein à l'intermodalité. Par exemple, dans le cas de l'agglomération rennaise, un usager qui perd son titre intermodal ne peut pas se rendre à n'importe quel guichet pour que son titre lui soit restitué ; il doit se rendre dans un espace multimodal KorriGo⁴², où les agents peuvent alors accéder aux données concernant à la fois le réseau urbain et le réseau interurbain et lui restituer l'ensemble du titre, là où un agent dans un guichet STAR n'aurait eu accès qu'à la partie concernant le réseau urbain.

8.6. Le cas des lignes TET

Notons enfin un cas particulier, qui ne relève pas à proprement parler de l'intermodalité mais concerne l'articulation de l'offre TER avec une autre offre de transport : celui des **Trains d'Équilibre du Territoire** ou TET. Alors que ce sont les régions qui ont en charge l'offre TER au sein de leur périmètre, les Trains d'Équilibre du Territoire (TET), autre type d'offre ferroviaire interurbaine, sont quant à eux gérés par **l'État**, par le biais de la DGITM (Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer), sous l'appellation « Intercités ».

Notons cependant qu'une partie des lignes TET ont été **transférées aux régions** entre 2017 et 2020⁴³, la DGITM conservant les lignes de nuit et une partie des lignes de jour interrégionales, comme les liaisons Nantes-Bordeaux, Bordeaux-Marseille ou Paris-Toulouse (passant par Limoges) ou encore Paris-Strasbourg. Le tableau ci-dessous présente le détail des lignes TET transférées aux différentes régions. Sont concernées les régions Centre-Val de Loire, Grand Est, Hauts-de-France, Nouvelle-Aquitaine, Normandie et Occitanie, soit six sur les onze étudiées. Selon les cas, ce sont tout ou partie des anciennes lignes TET dont la compétence a été transférée à la région. Par exemple, la région Grand Est est aujourd'hui en charge de l'ensemble des anciennes lignes de TET circulant sur son territoire, alors que la région Occitanie n'assure la gestion que d'une seule ancienne ligne TER (ligne Clermont-Ferrand-Nîmes). Les lignes dont la gouvernance a été transférée aux régions sont les lignes dont la desserte est de portée régionale. Notons que la Bretagne n'est pas concernée par la question des TET, de même que la Bourgogne-Franche-Comté.

⁴² https://rennes.maville.com/actu/actudet_-rennes.-l-espace-korri-go-un-guichet-unique-pour-tous-les-transports_52674-3687058_actu.Htm (consulté le 26/03/2021)

⁴³ <https://www.ecologie.gouv.fr/trains-dequilibre-du-territoire-tet> (consulté le 26/05/2021)

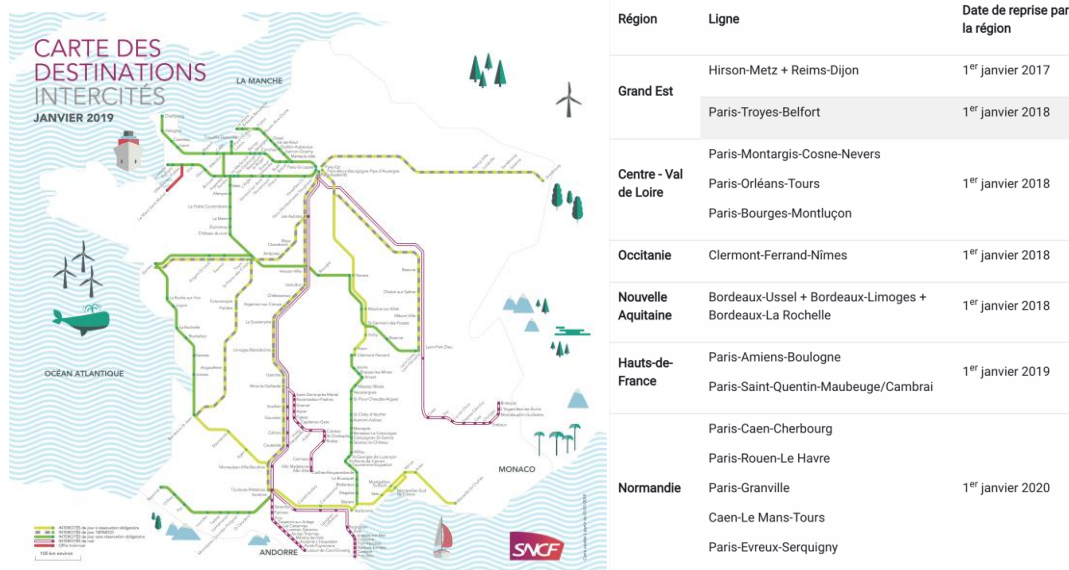


Figure 24 : Carte des liaisons Intercités (source : SNCF, 2019 et Ministère de la Transition écologique et solidaire, 2021)

Lorsque l'ensemble des lignes anciennement TET sont aux mains de la région, au même titre que ses lignes TER, celles-ci se trouvent de fait intégrées à ce réseau régional et l'utilisateur ne perçoit pas de différence. Par contre, dans le cas inverse, TER et TET font l'objet de tarifs et de billetterie distincts, ce qui peut complexifier l'expérience des voyageurs. Des dispositions d'**acceptation tarifaire** entre ces deux réseaux peuvent alors être adoptées afin de faciliter et de fluidifier l'usage des transports ferrés par les usagers, passant par des **conventions entre la région, l'État et l'exploitant** (à ce jour SNCF Voyageurs).

Ces dispositions d'acceptation des titres TER sur les lignes TET peuvent prendre différentes formes, selon les régions concernées mais aussi, au sein d'une même région, selon les lignes concernées. Une distinction est par exemple opérée entre les lignes TET sans réservation obligatoire et les lignes TET avec réservation obligatoire.

Ainsi, nous pouvons distinguer différents cas de figure :

- La région a repris la gouvernance de la totalité des anciennes lignes TET présentes sur son ressort territorial et les usagers peuvent **emprunter les trains y circulant au même titre que les TER**, avec les titres du réseau de transport régional, assurant ainsi la continuité du service. C'est le cas des régions Grand Est et Normandie. Si, pour l'utilisateur, la différence TER/TET n'est quasiment pas perceptible, les conventions précisent les contreparties financières entre l'État, la région et SNCF Voyageurs.
- La région comporte des lignes TET dont l'État est autorité organisatrice :
 - Tous les usagers TER, munis de **titres issus de la gamme tarifaire TER** (désignés par le terme de « voyageurs régionaux »), peuvent **voyager librement sur les lignes TET** avec ces titres. Cela concerne **essentiellement les lignes sans réservation obligatoire**, mais aussi certaines lignes à réservation obligatoire. Plus précisément, c'est le cas des lignes TET sans réservation obligatoire de la région Occitanie (Toulouse-Hendaye-Bayonne et Clermont-Ferrand-Béziers), de la région Nouvelle-Aquitaine (Toulouse-Hendaye et Nantes-Bordeaux + lignes à réservation obligatoire Paris-Limoges-Toulouse et Bordeaux-Marseille), de la

région Pays de la Loire (Nantes-Bordeaux, Nantes-Tours-Lyon et Caen-Le Mans-Tours), de la région Centre-Val de Loire (pour la majeure partie des titres de transports), et de la région Auvergne-Rhône-Alpes (Nantes-Lyon, Clermont-Lyon et Clermont-Béziers).

- Seuls certains usagers TER, les **abonnés** notamment, peuvent **accéder aux lignes TER avec leur titre régional, moyennant l'achat d'un pass** (les non-abonnés doivent quant à eux acheter un billet Intercités). Cela concerne **notamment les lignes à réservation obligatoire**. C'est le cas en Hauts-de-France pour les Transiliens, en Occitanie où un pass vendu 5€/semaine, 10€/mois ou 30€/an permet aux abonnés liO d'accéder aux lignes TET avec réservation (section Toulouse-Latour-de-Carol, Bordeaux-Toulouse-Marseille et Paris-Limoges-Toulouse). De même, en Centre-Val de Loire, un « Pass Intercités » vendu au prix de 5€/semaine ou de 15€/mois est nécessaire pour voyager avec un titre de transport TER sur la ligne à réservation obligatoire Paris-Limoges. Un pass similaire est également exigible en régions Sud et Auvergne-Rhône-Alpes.

Dans les cas où les « voyageurs régionaux » (munis de titres TER) doivent en plus se munir d'un pass spécifique pour accéder aux trains circulant sur les lignes TET et dans les cas où les différentes lignes TET au sein d'une même région ne sont pas soumises aux mêmes conditions, cela vient **complexifier encore davantage** l'expérience de l'utilisateur effectuant des déplacements interurbains en transports collectifs.

De plus, une autre conséquence, pour les usagers, du transfert de certaines lignes TET vers le TER est la gestion des dédommagements en cas de retard. Les trains circulant anciennement en tant que TET et dont la gouvernance a aujourd'hui été transférée aux régions échappent au règlement européen sur les droits des voyageurs ferroviaires et la « G30 » (garantie applicable dès 30 minutes de retard) ne s'applique plus sur ces trains : la G30 s'applique aux TGV inOui et Intercités (donc TET dont la gouvernance demeure aux mains de la DGITM)⁴⁴ mais pas aux TER. Dans ce cas, les usagers doivent faire appel au réseau TER régional, qui peut proposer son propre système de garanties (par exemple, Garantie Voyageurs Nomad Train pour le réseau TER de Normandie).

⁴⁴ <https://garantie30minutes.sncf.com/> (consulté le 28/05/2021)

Synthèse Partie 3

Comparaison des offres régionales

L'analyse de ces différentes offres régionales fait ressortir une importante hétérogénéité entre régions.

Les canaux de vente sont relativement harmonisés entre régions, notamment pour ce qui est des sites web TER régionaux. Cette situation a vocation à évoluer avec le développement des MaaS régionaux et l'ouverture des données de transport. Cependant, au sein d'une même région, des différences peuvent exister entre canaux de vente en raison de difficultés techniques de distribution.

Pour le TER, toutes les régions pratiquent des tarifs établis en fonction de la distance parcourue, six régions ayant adopté une tarification kilométrique simple et cinq régions une tarification par paliers kilométriques. Le niveau des tarifs standards varie peu entre régions, entre 8€ et 10€ pour un trajet de 40 km, avec un tarif moyen de 8,93€. Dans les faits, très peu d'usagers payent le tarif standard, sans réduction ni abonnement.

Toutes les régions proposent des abonnements appuyés sur la fréquence d'utilisation du TER pour un trajet donné, permettant de répondre aux besoins des usagers pendulaires, notamment pour leurs déplacements domicile-travail (abonnements permettant de voyager en illimité sur un trajet défini, dont les coûts varient peu entre les régions). Il s'agit cependant d'abonnements tout publics, non spécifiquement présentés comme destinés aux pendulaires. Les tarifs destinés exclusivement à la mobilité de travail peuvent prendre une diversité de formes selon les régions (prenant la forme d'abonnements ou de carnets de billets, s'adressant aux travailleurs ou aux employeurs). Pour répondre à la baisse de trafic pour motif travail due à la crise sanitaire, quelques régions ont mis en place des tarifs spécifiques pour les télétravailleurs.

Pour les usagers occasionnels, la majorité des régions proposent des cartes de réduction, à des prix variant entre 20 et 30€ par an, permettant d'obtenir des réductions sur tous les trajets réalisés, avec des différences entre semaine et week-end. Cependant, selon les régions, en fonction du prix de la carte, du pourcentage de réduction auquel elle donne droit et du coût d'un billet sans réduction, l'offre apparaît moins homogène. De plus, certaines régions associent des avantages additionnels, comme la possibilité de faire bénéficier ses accompagnants de réductions, variant aussi d'un territoire à l'autre.

Pour ce qui est des tarifs sociaux, les mêmes grandes catégories peuvent être identifiées dans toutes les régions. Le découpage par tranches d'âge, issu des tarifs commerciaux de la SNCF, est identique sur l'ensemble des régions (à l'exception de la Nouvelle-Aquitaine, qui étend la catégorie des jeunes jusqu'aux moins de 28 ans), mais les tarifs proposés varient. Les conditions d'éligibilité et les réductions accordées varient significativement en ce qui concerne les tarifs solidaires, les régions étant plus ou moins restrictives dans leur tarification solidaire et la Région Nouvelle-Aquitaine étant la seule à avoir mis en œuvre un tarif solidaire basé sur le quotient familial.

Les tarifs de groupe, destinés à des usages occasionnels de loisirs, varient fortement entre régions, selon plusieurs facteurs : statut du groupe, taille des groupes, structure des groupes, forme des réductions et niveau des réductions.

Pour ce qui est des tarifs promotionnels, notons l'existence de billets à prix réduits et ronds, disponibles en ligne et en stock limité dans plusieurs régions. Certaines régions proposent ensuite des tarifs innovants, comme des tarifs télétravail, pic de pollution, ou une expérimentation de gratuité pour les jeunes.

Enfin, les tarifs intermodaux, notamment combinant TER et transports en commun urbains, varient fortement entre régions, ainsi qu'au sein d'une même région, puisque des accords sont établis entre la

région et chaque AOM urbaine concernée. Nous pouvons néanmoins observer que les tarifs intermodaux concernent essentiellement les abonnements et très peu les titres unitaires.

Partie 4

Tarification des autocars régionaux

Outre les transports collectifs ferroviaires, l'offre de transport régionale comporte également un volet routier, avec des lignes d'autocars interurbains, héritées pour la plupart des réseaux gérés par les départements jusqu'en 2016. Cela ne constitue pas le cœur de notre étude, mais il convient néanmoins de présenter les principaux éléments relatifs à la tarification de cette offre.

1. Structuration de l'offre routière régionale

En 2015, la loi NOTRe (loi n°2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République, article 15)⁴⁵ a **transféré aux régions les compétences en matière de transport interurbain qui étaient autrefois du ressort des départements**. Ce transfert ne s'est pas systématiquement traduit par une harmonisation de l'offre au sein de la région. Ainsi, en amont de la question de la structure des tarifs, se pose donc celle de **la hiérarchie et l'articulation des offres routières au sein de chaque région**. L'offre peut être très hétérogène, conservant les distinctions autrefois opérées entre départements.

Les offres routières régionales sont à distinguer de celles dépendant des agglomérations urbaines, qui vont des autocars aux bus urbains, ainsi que des Services librement organisés (SLO) d'autocars. Nous recensons quatre niveaux d'offre routière dépendant des régions, toutes les régions ne disposant pas de ces quatre niveaux :

- Les autocars interurbains TER, opérés par la SNCF conjointement avec son offre ferroviaire TER, et qui peuvent soit venir en renfort de celle-ci (train et autocars TER sont alors proposés sur le même segment), soit la compléter sur des segments sur lesquels aucune offre directe n'existe ;
- Les autocars interurbains régionaux, c'est-à-dire desservant plusieurs départements ;
- Les autocars interurbains intra-départementaux, anciennement gérés par les départements ;
- Les autocars dédiés au transport scolaire (ramassage scolaire), dont les horaires sont appuyés sur l'emploi du temps des élèves qu'ils transportent (passages le matin et le soir), qui relèvent des compétences régionales suite au transfert introduit par la loi NOTRe.

Dans les faits, la distinction entre ces différents types d'autocars n'est pas toujours claire, notamment au sein des régions qui sont en cours de refonte de leur offre routière. Nous avons ainsi trouvé un exemple de ligne d'autocar recensée comme relevant du TER sur le site oui.sncf.fr, mais comme relevant d'un réseau départemental (quoique reliant deux départements) sur les sites locaux, avec les tarifs afférents.

Nous nous intéressons ici aux autocars interurbains régionaux et aux autocars interurbains intra-départementaux, et laissons de côté les autocars scolaires, représentant un segment trop spécifique de l'offre.

⁴⁵ <https://www.legifrance.gouv.fr/loda/id/JORFTEXT000030985460/> (consulté le 07/04/2021)

2. Un niveau inégal d'harmonisation des tarifs

Le transfert de compétences en matière de transport interurbain par autocar des départements vers les régions explique les différences observées actuellement entre départements dans certaines régions. Si les tarifs de l'offre autocar TER sont systématiquement harmonisés à l'échelle de la région, ce n'est pas nécessairement le cas des autres offres de transport routier. À l'heure actuelle, parmi les onze régions étudiées, **six ont harmonisé** la tarification de l'offre d'autocar et **cinq proposent encore des tarifications distinctes** entre départements.

2.1. Des régions où la tarification varie entre départements

Dans certaines régions, l'offre d'autocars est encore **structurée autour des départements**. C'est actuellement le cas des régions Auvergne-Rhône-Alpes, Occitanie, Normandie, Pays de la Loire et Sud, soit cinq sur les onze étudiées.

Par exemple, en région Auvergne-Rhône-Alpes, il existe à la fois des réseaux d'autocars régionaux (Cars Région Express) et des réseaux d'autocars interurbains à l'échelle des départements (Cars Région Ain, Cars Région Allier, Cars Région Ardèche, etc.), avec une spécificité pour le département du Rhône : le réseau de cars interurbains y est géré par le SYTRAL, autorité organisatrice de transports de la Métropole de Lyon et du département du Rhône. De plus, dans le département de l'Isère, il n'y a pas de réseau Cars Région Isère mais un réseau Transisère. La tarification diffère entre les Cars Région Express et les Cars Région de chacun des départements. De plus, chaque réseau départemental de Cars Région propose une tarification qui lui est propre : un titre unitaire est vendu à un tarif compris entre 1€50 et 3€ selon les départements pour ceux qui ont adopté une tarification uniforme (en Isère, qui dispose d'un système de tarification zonale, le prix d'un titre varie de 3€40 à 9€90 selon le nombre de zones traversées) de plus dans le département de l'Ain, un carnet de 10 tickets plein tarif est vendu au prix de 15€, soit 1€50 par ticket, alors que dans le département de l'Ardèche un carnet de 10 tickets plein tarif est vendu au prix de 18€, soit 1€80 l'unité. Certains réseaux de Cars Région départementaux proposent des abonnements, tandis que d'autres, comme le Cantal, par exemple, ne proposent pas d'abonnement mais uniquement des tickets vendus à l'unité ou des carnets de 10 tickets. Il en résulte une certaine complexité, comme illustré par la carte ci-dessous.



Figure 25 : Carte des réseaux de transport collectif en région Auvergne-Rhône-Alpes (source : oura.com)

Au sein d'une même région dont les tarifs des lignes d'autocars n'ont pas été harmonisés entre départements, **différents systèmes de tarification peuvent cohabiter**. Par exemple, en région Sud, le département des Bouches-du-Rhône propose une tarification variable selon la distance parcourue (comprise entre 1€10 et 11€) et le département du Var propose une tarification zonale (quatre zones avec des tarifs unitaires de 3€, 4€, 6€ ou 20€ selon la zone concernée). Les quatre autres départements ont un système de tarification uniforme et, dans les Hautes-Alpes, il existe une différence tarifaire selon le canal de vente (billet unitaire vendu 2€75 en ligne et 4€ à bord du véhicule).

À noter que les régions présentant des offres de cars organisées à l'échelle des départements, avec une tarification variable entre départements, peuvent avoir engagé une démarche d'harmonisation et donc être actuellement **en cours d'harmonisation**. C'est par exemple le cas de la région **Normandie**. Sur le site web commentjyvais.fr, dédié à l'information sur les transports dans la région, différents réseaux d'autocars interurbains peuvent encore être recensés dans les différents départements, le réseau Nomad Car étant décliné dans chacun des départements (Nomad Cars du Calvados, Nomad Cars de l'Eure, Nomad Cars de la Manche, Nomad Cars de la Seine-Maritime). La tarification varie d'un réseau Nomad Cars à un autre (ticket unitaire vendu à un prix compris entre 1€90 et 4€90 dans le Calvados, à un prix fixe de 2€ dans l'Eure et la Seine-Maritime et de 2€30 dans la Manche) et même, au sein d'un réseau Nomad Cars départemental, en fonction des lignes (par exemple, dans le Calvados, la ligne 39 Caen-Le Havre ou Caen-Honfleur dispose d'une tarification spécifique et, dans l'Eure, la ligne 390 également, celle-ci étant interdépartementale avec le département de la Seine-Maritime, qui ne mentionne pas de tarification spécifique pour cette ligne).

Annexes tarifaires des réseaux partenaires

Dans le Calvados :

- + Télécharger [la gamme tarifaire du réseau Twisto - Caen la mer](#)
- + Télécharger [la gamme tarifaire du réseau Astrobus - Lisieux](#)
- + Télécharger [la gamme tarifaire du réseau Nomad Cars du Calvados](#)

Dans l'Eure :

- + Télécharger [la gamme tarifaire du réseau Transurbain - Evreux Portes de Normandie](#)
- + Télécharger [la gamme tarifaire du réseau Semo - Seine Eure Agglomération](#)
- + Télécharger [la gamme tarifaire Le BUS - Ville de Pont-Audemer](#)
- + Télécharger [la gamme tarifaire du réseau Nomad Cars de l'Eure](#)
- + Télécharger [la gamme tarifaire du réseau SNGO - Seine Normandie Agglomération](#)

Dans la Manche :

- + Télécharger [la gamme tarifaire du réseau Cosibus - Ville de Coutance](#)
- + Télécharger [la gamme tarifaire du réseau Nomad Cars de la Manche](#)

Dans la Seine-Maritime :

- + Télécharger [la gamme tarifaire du réseau Rezo'Bus - Caux Seine Agglo](#)
- + Télécharger [la gamme tarifaire du réseau Astuce - Métropole Rouen Normandie](#)
- + Télécharger [la gamme tarifaire du réseau LiA - Le Havre Seine Metropole](#)
- + Télécharger [la gamme tarifaire du réseau Ficibus - Ville de Fécamp](#)
- + Télécharger [la gamme tarifaire du réseau Nomad Cars de la Seine-Maritime](#)
- + Télécharger [la gamme tarifaire du réseau Vikibus - ville d'Yvetot](#)
- + Télécharger [la gamme tarifaire du réseau Deepmob - Dieppe-Maritime](#)

Se déplacer autrement



Vous pouvez utiliser la carte Atoumod pour emprunter les vélos en libre-service :

- + [Cy'clic de Rouen avec Atoumod](#)
- + [Vélobib de Twisto avec Atoumod](#)

Foire aux questions

Vous recherchez une information ? Les questions les plus fréquemment posées sont recensées dans notre Foire aux questions. Consultez le thème qui vous intéresse.

Si vous n'avez pas trouvé la réponse à votre question, vous pouvez nous contacter en utilisant le formulaire de Contact en haut de la page.

- Carte ATOUMOD
- Voyager avec la carte ATOUMOD
- Titres de transport
- Abonnements
- Scolaires
- Télédistribution
- Problème de validation ?
- Perte, vol ou détérioration de la carte ATOUMOD
- Document d'information et d'adhésion

Figure 26 : Liste des réseaux partenaires et de leur gamme tarifaire en région Normandie (source : commentjyvais.fr)

2.2. Une tarification harmonisée à l'échelle de la région

D'autres régions ont d'ores et déjà procédé à une harmonisation de leur offre de transport routier à l'échelle de l'ensemble de leur territoire : quel que soit le département, **les tarifs applicables sont les mêmes dans toute la région**. C'est le cas des régions Bretagne, Hauts-de-France, Nouvelle-Aquitaine, Bourgogne-Franche-Comté, Centre-Val de Loire et Grand Est, soit six régions sur les onze étudiées.

Néanmoins, même lorsque l'offre et les tarifs ont été harmonisés à l'échelle d'une région, des différences peuvent tout de même subsister entre départements, du fait de l'adhérence des réseaux routiers à des territoires plus restreints que le TER. C'est par exemple le cas en Nouvelle-Aquitaine, qui le spécifie sur son site internet dédié aux transports et propose des informations par découpage départemental, comme illustré ci-dessous.



Figure 27 : Communication de la région Nouvelle-Aquitaine sur son offre de transport routier (source : transports/nouvelle-aquitaine.fr/cars-régionaux/réseau-et-horaires)

L'information sur **des tarifs harmonisés peut aussi être présentée de manière segmentée** entre départements, comme c'est le cas en région Bourgogne-Franche-Comté. Sur le site internet Mobigo, les tarifs sont accessibles par départements, sur des fiches au format pdf distinctes. Le tarif d'un ticket vendu à l'unité est d'1€50 dans tous les départements, avec une gratuité pour les enfants de 0 à 3 ans sur l'ensemble du territoire également. La seule spécificité réside dans la gratuité pour les accompagnateurs de personnes à mobilité réduite en Saône-et-Loire.

Notons l'existence, en région **Centre-Val de Loire**, d'une **double logique de tarification** (valant pour l'ensemble de la région) : pour les **trajets intra-départementaux** une tarification plate s'applique (tarification unique de 3€), tandis que pour les **trajets interdépartementaux** c'est une tarification par palier qui s'applique (paliers de 3€ selon la distance, allant de 3 à 15€).

2.3. Une harmonisation des profils sociaux entre offres de transport routier et ferroviaire dans certaines régions

Si les tarifs des autocars régionaux ne sont pas du même niveau que ceux qui s'appliquent pour le TER, puisqu'il s'agit de deux services distincts, avec des contraintes et des coûts différents, certaines régions ont néanmoins procédé à une harmonisation, entre TER et autocar, des **profils d'usagers pouvant bénéficier de tarifs sociaux**. C'est par exemple le cas de la région Nouvelle-Aquitaine pour les profils jeunes et solidaires, qui explique d'ailleurs veiller à assurer une cohérence entre les niveaux de réduction accordés sur chacun des deux modes. En région Pays de la Loire, le profil solidaire a fait l'objet d'une harmonisation entre TER et autocar et est désormais identique entre ces deux modes sur l'ensemble de la région. De même, en région Bretagne, les profils des tarifs sociaux ont été harmonisés en 2020, et les conditions de gratuité pour les enfants de moins de 12 ans, ainsi que les dénominations des produits tarifaires, seront harmonisées entre offres régionales ferroviaires et routières en 2021.

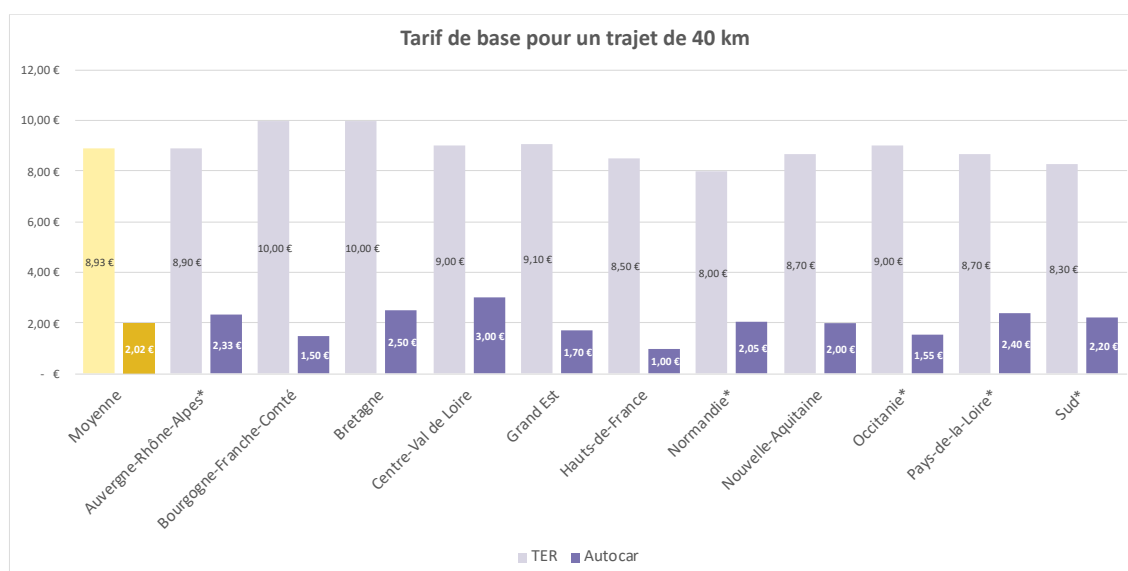
3. Niveau des prix des autocars régionaux

Les autocars TER, associé au réseau ferré TER, sont parfois proposés au même tarif que l'offre ferrée, comme c'est le cas en région Normandie (un trajet Caen-Le Mans peut être effectué en train TER ou en autocar TER, avec un même tarif mais une durée plus importante pour l'autocar) ou en région Occitanie,

ou bien font l'objet de réduction, comme c'est le cas en région Auvergne-Rhône-Alpes (réduction de 30% par rapport au prix du train TER).

En dehors de ce cas de figure, les régions ayant harmonisé leur tarifs autocar (autocars régionaux, hors autocars TER) ont toutes adopté un principe de **tarification uniforme**. Pour un trajet, le tarif de base varie **entre 1€** dans les Hauts-de-France et **3€** en Centre-Val de Loire. Signalons qu'en région Bretagne, la majorité des lignes (80 lignes) sont proposées à un tarif unique, tandis que quelques lignes (11 lignes) conservent une tarification par paliers kilométriques. Des réductions peuvent être proposées dans le cas de l'achat de carnets de billet, en souscrivant un abonnement, ou pour certaines catégories d'usagers (jeunes de moins de 26 ans notamment). Pour les régions dans lesquelles les tarifs ne sont pas harmonisés, les tarifs des cars régionaux établis à l'échelle des départements sont eux aussi le plus souvent des **uniformes, à quelques exceptions près** : il existe un système de **tarification zonale** dans le Var, de tarification à la distance dans les Bouches-du-Rhône ou encore en Isère. Lorsqu'il s'agit de tarifs uniformes, ceux-ci varient entre 1€50 et 3€.

Afin de comparer les tarifs des autocars entre régions, ainsi qu'avec le TER, nous avons établi une moyenne des tarifs départementaux pour les régions n'ayant pas de tarifs harmonisés. Le graphique ci-dessous présente ces résultats (hors autocars TER).



*Les régions marquées d'un astérisque sont les régions où les tarifs autocar n'ont pas été harmonisés entre départements. Dans ce cas, le tarif présenté correspond à la moyenne des tarifs observés dans les différents départements.

Figure 28 : Comparaison des tarifications standards régionales en autocar et en TER (sur la base d'un trajet de 40 km en seconde classe)

Entre les régions, les tarifs pour un trajet en autocar varient **entre 1€** dans les Hauts-de-France et **3€** en Centre-Val de Loire, avec une **moyenne de 2€02**.

Nous pouvons alors constater que les tarifs des autocars régionaux sont **bien plus avantageux que ceux des TER**, dont le tarif moyen pour un trajet de 40 km est de 8€93 alors qu'il n'est que d'à peine plus de 2€ pour l'autocar (l'autocar est donc plus de quatre fois moins cher que le TER). Cela peut s'expliquer par des coûts d'exploitation plus faibles (quasi-absence d'infrastructures, matériel roulant moins coûteux) pour les autocars, mais doit également être mis en regard avec le niveau de service proposé à l'utilisateur (confort, fréquence de passage, etc.).

Dans l'absolu les différences qui existent entre ces deux modes, tant au niveau du service proposé et de son fonctionnement qu'au niveau des coûts d'exploitation ne rendent pas nécessaire une uniformisation des tarifs entre autocars régionaux et train TER. En revanche, ceci pose la question des tarifs appliqués aux autocars TER. Comme nous l'avons vu, ceux-ci présentent des tarifs alignés sur ceux du train (hormis en région Auvergne-Rhône-Alpes). Pour des services à première vue similaires, les tarifs varient donc de un à dix⁴⁶. Ces différences de niveaux de prix gagneraient à être justifiées.

4. Des canaux d'information et de vente très diversifiés

Intéressons-nous enfin à l'information à destination des usagers des autocars régionaux, à son accessibilité et à sa disponibilité. Pour le TER, nous avons vu qu'il existe une homogénéité entre toutes les régions, avec les sites ter.sncf.com/région déclinés pour chaque territoire. Cela n'est pas le cas pour les autocars, sauf lorsqu'il s'agit des autocars TER, opérés par la SNCF conjointement aux trains TER. Dans ce cas, les informations sont disponibles sur le site [ter.sncf](http://ter.sncf.com) de la région concernée. Par exemple, en Normandie, lorsqu'il fait une recherche pour un trajet, l'utilisateur peut choisir s'il souhaite voyager en « train TER » ou en « car TER », en cochant les cases correspondantes parmi les modes proposés.

En dehors de ce cas de figure, l'information concernant la desserte, les horaires et les tarifs de l'offre routière régionale apparaît moins centralisée et surtout moins standardisée que celle de l'offre ferroviaire et, partant, moins facile d'accès. Ces informations sont souvent disponibles sur le **site du réseau de transport régional**, portail général dédié à la question. Pour un usager recherchant des informations sur les autocars régionaux, cette opération se trouve facilitée s'il connaît au préalable le nom du système d'information multimodal (SIM) régional. Certains sites présentent, sur leur page d'accueil, des boutons sur lesquels l'utilisateur peut cliquer pour être dirigé vers les informations consacrées au mode qu'il souhaite emprunter, dont l'autocar (site liO de la région Occitanie, par exemple). Dans d'autres cas, la page d'accueil propose directement à l'utilisateur d'indiquer son itinéraire, et présente les offres d'autocars si celles-ci sont disponibles sur le trajet renseigné (site Oura de la région Auvergne-Rhône-Alpes ou site Fluo de la région Grand-Est, par exemple). L'accès aux informations concernant les autocars, hors déplacement spécifique, est alors moins intuitif, et nécessite de passer par un onglet « réseau routier ».

⁴⁶ Ce problème est d'autant plus criant dans le cas de la ligne d'autocar dont le statut n'était pas clair évoqué précédemment, un passager pouvant alors payer un prix allant de un à dix selon le mode d'achat de son billet pour un même trajet.

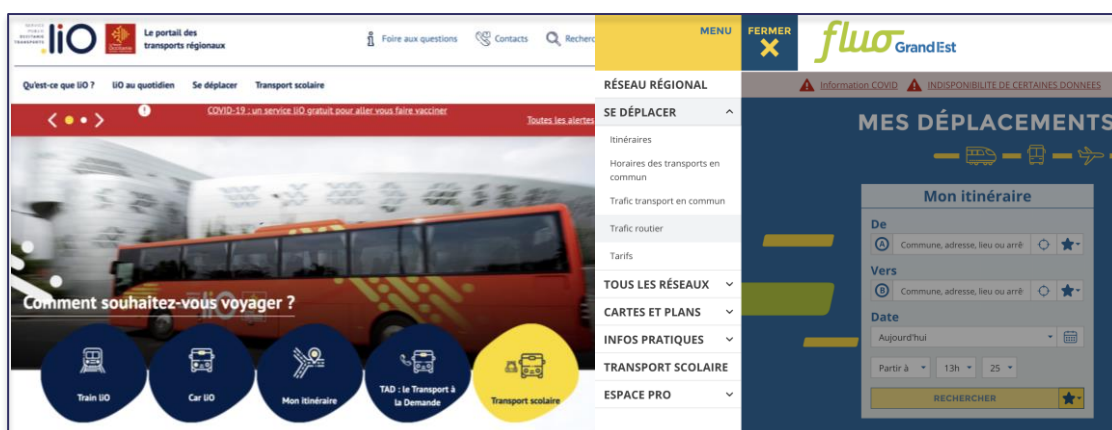


Figure 29 : Page d'accueil du site liO (Auvergne-Rhône-Alpes) comportant un bouton « Car liO » (à gauche, source : lio.laregion.fr) et page d'accueil du site Fluo (Grand Est) proposant une recherche d'itinéraire et sur lequel l'accès aux informations concernant l'offre d'autocar nécessite de passer par un onglet spécifique (à droite, source : fluo.eu)

Les **tarifs précis** sont **rarement centralisés** sur une même page ou un même site, notamment lorsqu'ils ne sont pas harmonisés à l'échelle de l'ensemble de la région. Par exemple, en région Auvergne-Rhône-Alpes, le site oura.com recense l'ensemble des réseaux départementaux de Cars Région, mais les informations proposées sur ce site ne sont pas homogènes entre tous les départements. Dans certains cas, le tarif n'est pas mentionné. Il faut alors se rendre sur la page du département correspondant sur le site auvergnerhonealpes.fr, puis télécharger les tarifs sous la forme d'un document au format pdf. Cela n'est pas possible pour les départements de la Haute-Loire, de la Savoie et de la Haute-Savoie (seule une carte du réseau et les coordonnées des transporteurs sont disponibles). Ces trois réseaux ne disposent pas non plus de titres de transports disponibles sur la carte Oûra (support billettique de la région Auvergne-Rhône-Alpes).

Enfin, pour ce qui est canaux de vente, les titres permettant de voyager en autocar régional ne sont **pas systématiquement disponibles en ligne**, à la différence du TER (disponibilité en ligne, via des sites internet ou applications).

Synthèse Partie 4

Tarification des autocars régionaux

Il existe des **autocars interurbains TER**, opérés par la SNCF conjointement avec son offre ferroviaire régionale et des **autocars interurbains régionaux**.

Autrefois du ressort des départements, les compétences en matière de transport interurbain ont été transférées aux régions par la loi NOTRe de 2015, expliquant les **différences entre départements au sein de certaines régions** observables à l'heure actuelle. Aujourd'hui, la tarification des autocars varie entre départements dans cinq des onze régions étudiées, les six autres ayant procédé à une harmonisation.

Certaines régions ont également harmonisé les **profils d'usagers pouvant bénéficier de tarifs sociaux** entre trains TER et autocars.

La tarification des offres régionales d'autocars est, dans la majeure partie des cas, une **tarification uniforme**, malgré quelques cas de tarification kilométrique ou zonale. Pour un trajet, le tarif de base varie ainsi **entre 1€ et 3€**, avec une moyenne de 2€ sur l'ensemble des régions. Ces tarifs sont bien plus avantageux que ceux de l'offre de transport régional ferroviaire, mais peuvent s'expliquer par des coûts d'exploitation et un niveau de service différents.

Recommandations

Il ressort de ce rapport que les tarifs des offres de transport régionales, mis en place par les régions depuis l'introduction de la liberté tarifaire pour ces dernières, présentent une grande diversité. Chacune des onze régions analysées propose une diversité de tarifs et ceux-ci varient d'une région à l'autre, tant en ce qui concerne leur principe que leur niveau. Des points communs et éléments de convergence ont toutefois été identifiés.

À l'issue du travail d'analyse comparé et afin de faciliter la lisibilité des tarifs pour les usagers, ce qui renforcerait l'attractivité des offres de transports régionales, nous proposons ainsi des pistes de rapprochements des tarifs.

1. Mettre davantage en valeur les points communs aux offres tarifaires des différentes régions

Si les régions, comme d'autres autorités organisatrices de la mobilité ou exploitants de réseaux de transports, communiquent auprès des usagers sur les avantages économiques de leur propre offre (ici, le TER), ils ne communiquent que sur leur propre réseau. Or la visibilité et la lisibilité des gammes tarifaires, parfois complexes, pourraient être renforcées en mettant en avant les points communs à toutes les régions. Les mettre en avant permettrait aux usagers de construire **une expertise d'usage extrapolable à l'ensemble des réseaux régionaux du territoire**, ainsi que la transmission de cette expertise d'un usager à l'autre par bouche-à-oreille. Ceci assurerait une meilleure anticipation des tarifs par l'utilisateur, facilitant le recours au TER en particulier lors de changement de territoire (déménagements, congés, excursion).

1.1. Points communs en matière de tarifs, cartes et abonnements

Communiquer sur les montants et les structures tarifaires permettrait également de conforter l'utilisateur dans l'idée que, quelle que soit la région où il se trouve, le TER présente toujours certains avantages. Nous avons identifié les points communs suivants sur lesquels il serait possible de mener un effort de mise en avant du TER commun à l'ensemble des régions :

- **Quelle que soit la région, les tarifs de base sont inférieurs au coût global de la voiture, et les tarifs réduits usagers fréquents sont inférieurs au coût d'usage de l'automobile.** Communiquer davantage sur ce point et souligner sa validité quel que soit le territoire permettrait d'ancrer dans l'esprit des usagers **l'avantage compétitif du TER par rapport à la voiture personnelle**, notamment pour les abonnements annuels (particulièrement avantageux). Une communication similaire et spécifique pourrait être faite autour de comparaison en cas de trajet en groupe (la compétition avec la voiture étant plus rude dès lors qu'il s'agit de voyager à plusieurs).
- Communiquer davantage sur le **prix plafond des différents produits tarifaires proposés, dans la mesure où nous avons pu observer que ceux-ci sont relativement proches.** Face à des systèmes de tarification et de réduction complexes pouvant sembler opaques à l'utilisateur, la mention d'un prix plafond peut rassurer ce dernier. Par exemple, « *En Région XX, 40 km de TER coûte maximum 9 euros. Mais même ailleurs, quoi qu'il arrive, 40 km en TER ne coûtera jamais plus de 10 euros.* ». A l'heure où des reproches sont faits aux TGV pour les prix très élevés en période de pointe, la certitude de l'absence de « mauvaise surprise » peut être un argument.

-
- Communiquer sur l'existence de cartes de réduction et les abonnements :
 - La carte de réduction usager occasionnel, qui existe partout sauf en région Bretagne, coûte au maximum 30 euros par an et offre des réductions d'au moins 25 % en semaine et 50 % le week-end (« *où que je sois, il existe une carte de réduction TER* »).
 - L'abonnement usager fréquent tout public (et là encore sa compétitivité par rapport à la voiture).

Soulignons que ce type de communication n'empêcherait pas de mettre en valeur les offres des régions les « mieux-disantes ».

1.2. Points de convergence concernant les profils d'usagers ouvrant le droit à des avantages tarifaires

L'ensemble des régions proposent des tarifs à destination de certaines catégories d'usagers. Ces catégories, ainsi que les avantages qui leur sont proposés, présentent une **forte variabilité** entre les différentes régions. Le choix de mettre en place une offre tarifaire incitative à destination de telle ou telle catégorie d'utilisateur relève de la politique de mobilité de chaque région, et une harmonisation totale entre toutes les régions n'apparaît pas pertinente.

Néanmoins, lorsqu'il existe des **points de convergence** entre les régions, ceux-ci pourraient **davantage être mis en valeur**. Cela est notamment le cas en ce qui concerne les profils sociaux appuyés sur l'âge de l'utilisateur, reprenant dans toutes les régions le découpage établi par la SNCF pour ses tarifs commerciaux, soit moins de 4 ans, de 4 à 12 ans et de 12 à 26 ans, à l'exception de la région Nouvelle-Aquitaine qui étend ses tarifs « jeunes » aux moins de 28 ans. Comme mentionné précédemment, les messages permettant de communiquer sur cette base commune pourraient prendre la forme suivante : « *où que je sois, si je voyage avec un enfant de moins de 12 ans, il bénéficie d'un tarif réduit* » ou « *où que je sois, si j'ai moins de 26 ans, je voyage à tarif réduit* ».

2. Adopter une base commune pour les tarifs de groupe, afin de faciliter leur lisibilité pour des usagers occasionnels

Les tarifs de groupe prennent eux aussi une diversité de formes entre les régions, et varient selon plusieurs facteurs. Un travail de rapprochement de ces tarifs de groupe permettrait de leur faire gagner en lisibilité pour les usagers, et pourraient ainsi les rendre plus attractifs, notamment par rapport à la voiture individuelle. Cet enjeu est d'autant plus important que les tarifs de groupe sont souvent utilisés **de manière occasionnelle, pour des motifs de loisir** : alors qu'un usager pendulaire peut acquérir une expertise d'usage et une bonne connaissance des offres qui permettent de répondre à ses besoins, cela ne sera pas le cas d'un usager voyageant ponctuellement dans une région donnée. Celui-ci aura alors des besoins de lisibilité accrue. Les rapprochements tarifaires entre régions permettraient, outre d'établir une base commune facilement appréhendable par l'utilisateur, de lui permettre de **mettre à profit dans toutes les autres régions, l'expertise d'usage acquise en voyageant dans une région**.

Ce rapprochement tarifaire pourrait prendre la forme d'une **base commune minimale** concernant les tarifs de groupe. Toutes les régions pourraient notamment s'accorder sur les **types de groupes ciblés en fonction de leur taille**, avec une déclinaison en mini-groupes (moins de 10 personnes, sans condition d'âge ou de liens de parenté), les maxi-groupes correspondants à une organisation (groupes constitués par des structures telles que des écoles, des centres de loisirs, des associations ou clubs, plus de 10 personnes, avec des réductions croissant en fonction de la taille du groupe, et une distinction entre enfants et adultes).

Une **sémantique** identique pourrait aussi être adoptée pour présenter les offres à destination des groupes, d'autant plus que celles-ci répondent souvent à des usages de loisir, pour des usagers qui peuvent être amenés à voyager sur différents réseaux TER (d'où l'importance de l'harmonisation entre régions).

3. Faciliter la comparaison des tarifs par les usagers

Au-delà des mises en avant de points communs, nous identifions des pistes de solutions à même de faciliter la lisibilité des offres tarifaires au sein de chaque région. Ces recommandations ne concernent pas à proprement parler l'harmonisation ou le rapprochement entre les différentes grilles tarifaires régionales, mais portent plus généralement sur la stratégie de communication des régions permettant de rendre plus lisible et plus attractive leur offre.

- Communiquer auprès des usagers sur le **système de tarification de la région** (kilométrique ou par paliers), afin d'améliorer la transparence de l'offre et de réduire l'imprévisibilité perçue des tarifs pour les usagers. Ainsi, le système de tarification ne risquerait plus d'apparaître à l'utilisateur comme une « boîte noire ».
- Davantage **faire connaître les cartes de réductions et abonnements** auprès des usagers, en ciblant par exemple ceux qui achètent des titres unitaires (par une mention du type : « *vous voyagez souvent en TER en région XXX ? avez-vous pensé à la carte XXX / à l'abonnement XXX ?* »). Ce type de communication, déjà existant dans certaines régions, pourrait être renforcé et décliné sur les différents canaux de distribution (notamment sur les distributeurs en gare).
- Développer, notamment sur les interfaces numériques, des **simulateurs indiquant à chaque usager le produit qui serait pour lui le plus avantageux**, en fonction de son profil et de ses besoins de mobilité (il saurait ainsi précisément à quelles réductions ou avantages tarifaires il peut prétendre). Ces simulateurs existent dans plusieurs régions et pourraient être élargis.

4. Harmoniser les offres de transport routier régional

Enfin, si l'analyse de la tarification des offres régionales d'autocars a été menée de manière plus succincte que celle des offres TER, il ressort que la tarification des autocars régionaux présente encore une importante hétérogénéité, au sein de chaque région, entre les départements qui la composent et qui en avaient autrefois la gestion. Dans certaines régions, qui regroupent une dizaine ou une douzaine de départements, cela aboutit à un système complexe et peu lisible pour l'utilisateur.

Un travail pourrait alors être mené sur l'offre régionale de transport routier, passant notamment par :

- Une **réflexion sur un rapprochement de la tarification (et de l'information) entre les autocars TER et les autres autocars régionaux** : si à terme des différences de niveau peuvent subsister, elles devront être justifiées (vitesse plus grande des autocars TER, trajets plus directs...) ;
- Une **harmonisation de la tarification des autocars régionaux à l'échelle de chacune des régions lorsque cela n'est pas encore le cas** (soit une harmonisation entre les différents départements qui les composent) ;
- Une **harmonisation** non pas des tarifs, mais **des profils d'usagers** bénéficiant de conditions tarifaires spécifiques (tarifs sociaux et solidaires) **entre TER et autocars régionaux**, travail déjà amorcé par certaines régions ;
- Une **harmonisation de la sémantique entre les réseaux TER et routiers** (nom des réseaux, des abonnements ou des cartes de réduction), afin de faciliter la lecture des offres pour l'utilisateur (un usager familier du TER aura alors plus de facilité à appréhender l'offre d'autocars) ;
- **L'intégration de l'ensemble de l'offre d'autocars régionaux aux sites TER des régions**, aussi bien en ce qui concerne la recherche d'information que la distribution.

Table des figures

Figure 1 : L'écosystème de la tarification	13
Figure 2 : Récapitulatif des différents types de tarification dans le domaine des transports, avec leurs avantages et inconvénients.....	17
Figure 3 : Schéma récapitulatif de l'ouverture à la concurrence des trains express régionaux (source : Atlante, 2020)	22
Figure 4 : Classification des différents types de canaux de vente des titres de transport	35
Figure 5 : Pages d'accueil des sites internet du TER des régions Auvergne-Rhône-Alpes, Bretagne et Occitanie, reprenant une structure et des codes graphiques communs	36
Figure 6 : Boutons permettant de changer de site régional et d'accéder à l'assistance téléphonique sur le site TER de la région Sud (source : ter.sncf.com/sud-provence-alpes-cote-d-azur).....	37
Figure 7 : Pages dédiées au TER sur le site internet OuiSNCF (source : oui.sncf/ter).....	37
Figure 8 : Différentes offres pour un même trajet sur les sites TER Occitanie (à gauche) et OuiSNCF (à droite).....	38
Figure 9 : Capture d'écran du site TER de la région Normandie, communiquant sur le calcul de son tarif standard Tempo (ter.sncf.com/normandie)	42
Figure 10 : Comparaison des tarifications standards régionales sur la base d'un trajet de 40 km en seconde classe	43
Figure 11 : Exemple de simulation sur l'éco-comparateur liO TER Occitanie, pour un trajet Albi-Toulouse (source : ter.sncf.com/occitanie).....	44
Figure 12 : Comparaison régionale du coût mensuel d'un abonnement proposant de voyager en illimité sur un trajet défini	48
Figure 13 : Support de communication du TER Normandie sur l'offre Flexi'Pass (source : ter.sncf.com/normandie)	51
Figure 14 : Communication sur le site liO Train Occitanie sur la pertinence de l'abonnement de travail annuel même en situation de télétravail partiel (source : ter.sncf.com/occitanie)	52
Figure 15 : Comparaison régionale des coûts des cartes de réduction tout public (à noter qu'il existe des versions réservées aux moins de 26 ans dans certaines régions, dont le prix est alors moins élevé).....	53
Figure 16 : Comparaison régionale du coût mensuel des cartes de réduction tout public au regard des réductions qu'elles permettent d'obtenir sur un trajet de 40 km.....	54
Figure 17 : Comparaison régionale du coût du billet pour un trajet de 40 km intégrant les réductions de la carte tout public.....	55
Figure 18 : Comparaison régionale du nombre de trajets à partir duquel la carte de réduction tout public est amortie	56
Figure 19 : Exemple de la carte de réduction Tempo en Normandie (source : ter.sncf.com/normandie) .	57
Figure 20 : Image de communication de liO sur l'expérimentation de la gratuité pour les 18-26 ans (source : liO.laregion.fr).....	72
Figure 21 : Communication sur le site TER de la région Auvergne-Rhône-Alpes sur les tarifs Illico Promo dans le cadre du festival Puy de lumières 2020 (source : ter.sncf.com/auvergne-rhone-alpes).....	74

Figure 25 : Carte des liaisons Intercités (source : SNCF, 2019 et Ministère de la Transition écologique et solidaire, 2021)	79
Figure 23 : Carte des réseaux de transport collectif en région Auvergne-Rhône-Alpes (source : oura.com)	86
Figure 24 : Liste des réseaux partenaires et de leur gamme tarifaire en région Normandie (source : commentjyvais.fr)	87
Figure 25 : Communication de la région Nouvelle-Aquitaine sur son offre de transport routier (source : transports/nouvelle-aquitaine.fr/cars-régionaux/réseau-et-horaires)	88
Figure 26 : Comparaison des tarifications standards régionales en autocar et en TER (sur la base d'un trajet de 40 km en seconde classe)	89
Figure 22 : Page d'accueil du site liO (Auvergne-Rhône-Alpes) comportant un bouton « Car liO » (à gauche, source : lio.laregion.fr) et page d'accueil du site Fluo (Grand Est) proposant une recherche d'itinéraire et sur lequel l'accès aux informations concernant l'offre d'autocar nécessite de passer par un onglet spécifique (à droite, source : fluo.eu)	91