

INTRODUCTION

Le financement des Transports Publics Urbains (T.P.U.) est un sujet complexe qui est le reflet de certains choix politiques. La tarification de ces T.P.U. est un des moyens d'agir sur la tendance qu'on souhaite leurs faire suivre. On peut ainsi créer différentes tarifications en fonction des revenus des usagers, des distances qu'ils ont à parcourir ou encore en fonction du type de transport qu'ils utilisent : bus, tramway, métro... On peut aussi se poser la question du coût que chacun doit payer pour ces transports ainsi que la question de la lutte contre la fraude.

La tarification des T.P.U. a également un but commercial en essayant de fidéliser la clientèle, « d'équilibrer » les comptes et un but économique puisqu'elle participe à l'économie globale en permettant notamment à certaines personnes de se rendre sur leurs lieux de travail.

Le cas du SYTRAL a Lyon nous donne un bon aperçu de ce sujet puisqu'il offre une large gamme de types de transports : bus, trolley bus, tramway et métro, ainsi qu'une offre tarifaire diversifiée, et qu'un effort de lutte contre la fraude a été réalisé sur ce réseau.

On s'intéressera d'abord au contexte global des T.P.U. puis à leur évolution en France depuis une trentaine d'années. On analysera ensuite trois cas de tarifications qui ont été appliquées dans l'agglomération lyonnaise et leurs effets, puis on étudiera la politique sociale appliquées pour les T.P.U. avant de s'intéresser à la question de la fraude et enfin on reviendra sur la tarification du SYTRAL au sein de l'agglomération lyonnaise.

PREMIERE PARTIE

1. Répartition du financement des transports publics urbains

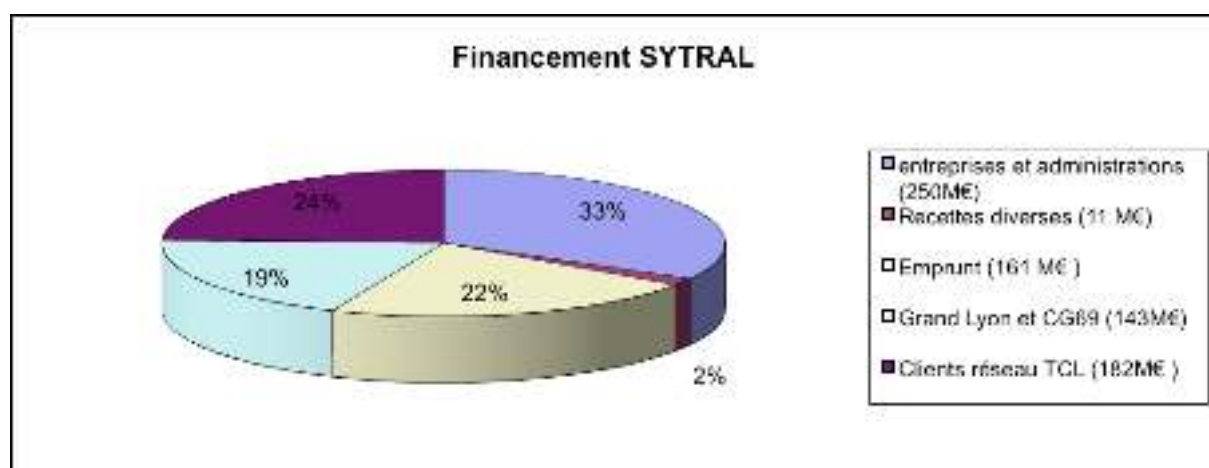
1.1. Personnes ou groupes bénéficiaires des T.P.U.

Les TPU bénéficient dans un premier temps aux usagers. On peut distinguer trois types de déplacements via les TPU : domicile / travail, domicile / études et les autres qu'on pourra regrouper sous l'appellation déplacements de loisirs. Les répartitions des utilisations des TPU sont à peu près équivalentes entre chacun des différents modes c'est à dire de l'ordre du tiers pour chacun d'eux.

Dans un second temps, il existe d'autres bénéficiaires des TPU qui sont moins directement concernés que les usagers :

- Les employeurs qui économisent les frais de transport de la main d'œuvre qu'ils pourraient être amenés à financer en l'absence des transports publics. Ils disposent également grâce au maillage du réseau des transports collectifs d'un bassin d'emploi à l'échelle des agglomérations.
- Les commerçants qui bénéficient logiquement de l'implantation des dessertes des transports collectifs lorsque celles-ci les concernent.
- Les promoteurs immobiliers et les propriétaires de terrains puisque l'implantation d'une ligne de transport en commun a une influence directe sur les prix de l'immobilier.
- Les automobilistes qui bénéficient de meilleures conditions de circulation puisque une partie du trafic est prise en charge par les transports collectifs. On a donc un phénomène de désengorgement qui est visible les jours de grève des transports.
- Les Collectivités Territoriales bénéficient également des transports publics puisqu'elles interviennent comme entrepreneurs et prestataires de services publics dans différents domaines : éducation, santé...
- L'Etat est bénéficiaire des transports publics vis à vis des emplois générés par les transports publics et pour leur contribution au développement économique de la France.

1.2. Bénéficiaires participant au financement des TPU



Ainsi que l'on peut le voir sur le graphique ci-dessus, les bénéficiaires finançant les TPU sont :

- les entreprises
- les administrations
- le Grand Lyon
- le Conseil Général du Rhône
- les clients du réseau TCL.

Le niveau de contribution actuel de l'utilisateur direct des TPU est relativement faible (environ un quart du financement total), cela se justifie notamment par le fait qu'il s'agit d'un service public.

Il est à noter que l'Etat ne s'engage plus dans le financement des transports collectifs provinciaux (mais il s'engage encore en région parisienne) et que l'emprunt vient combler le manque à gagner.

1.4. Nouvelles sources de financement pour les TPU

En plus des sources de financement possibles citées précédemment, de nouvelles recettes peuvent être envisagées. Il s'agit entre autres :

- de mettre en place des taxes environnementales (taxe carbone par exemple)
- d'augmenter les tarifs de stationnement
- de mettre en place un péage urbain
- de demander une contribution indirecte aux automobilistes
- d'utiliser davantage les ressources liées aux affichages publicitaires sur le réseau.

1.5. Mise à contribution des automobilistes pour financer les TPU

En principe, seuls les automobilistes dont les conditions de circulation sont améliorées du fait de la mise en place des TPU devraient être appelés à participer à leur financement. En outre, ce sont les automobilistes qui circulent sur les itinéraires parcourus par les transports en commun qui sont responsables des surcoûts d'exploitation supportés par les réseaux de surface ; adéquation au bénéfice et adéquation aux coûts engendrés vont donc de pair.

Contributions liées à la possession des véhicules :

Plusieurs possibilités peuvent être envisagées, toutes sont peu satisfaisantes du point de vue de l'équité et de l'adéquation aux bénéfices retirés et aux coûts engendrés.

La taxe additionnelle sur les contrats d'assurance pourrait être modulée selon le lieu de résidence, le type d'utilisation (travail, loisirs, ..) et la catégorie de véhicule. Elle n'en resterait pas moins peu liée à l'usage de l'automobile en zone dense.

Analogue à la taxe actuellement prélevée sur les contrats d'assurance au profit de la Sécurité Sociale, elle poserait toutefois un délicat problème de répartition de son produit entre les différentes autorités organisatrices de transport.

La vignette locale, supplément à la vignette prélevée auprès des automobilistes résidant à l'intérieur des périmètres de transports urbains n'est pas liée non plus à l'usage de la voiture en ville ; en outre, cette disposition comporterait des risques importants d'évasion, notamment dans le cas des automobilistes possédant une résidence secondaire.

Contributions liées à l'usage des véhicules :

Il s'agit ici de la taxe additionnelle à la taxe intérieure sur les produits pétroliers (TIPP). Cette solution est déjà utilisée pour alimenter le Fond Spécial de Grands Travaux. Appliquée à la France entière, un centime d'euro de surtaxe sur l'essence et le super rapporteraient environ 150 millions d'euros par an ; dans ce cas, il serait légitime d'affecter une part de cette ressource au financement des transports collectifs non urbains d'intérêts régional et départemental.

L'affectation au financement des transports collectifs du produit de la majoration des amendes pourrait aussi être envisagé, mais le rendement de cette contribution serait relativement modeste.

Contributions liées à l'usage des véhicules dans les zones encombrées :

L'extension du stationnement payant sur la voirie et le relèvement des tarifs ainsi que des tarifs des parcs publics lorsque ceux-ci sont gérés par les communes, relèvent de l'initiative des élus municipaux qui pourraient affecter ces ressources supplémentaires au financement des transports collectifs urbains.

Pour obtenir de cette mesure une efficacité convenable, il conviendrait de renforcer le contrôle, actuellement très insuffisant dans de nombreuses villes et d'organiser une offre de stationnement résidentiel à prix abordable afin de ne pas inciter à l'usage de la voiture.

La difficulté d'application de cette contribution tient à sa nécessaire généralisation à l'ensemble des communes du périmètre des transports urbains, ou du moins à l'ensemble des communes denses.

2. Rôle et objectifs de la tarification

2.1. Objectifs assignés à la tarification dans les TPU

Les objectifs assignés à la tarification des T.P.U. sont de plusieurs ordres :

- commercial : volonté d'équilibrer les dépenses et les recettes
- économique : gérer les déplacements de façon optimale et participer à l'économie globale de l'agglomération où ils se situent
- social : faire participer un maximum de personnes en facilitant l'insertion dans la société des personnes aux plus faibles revenus en leur donnant la possibilité de se déplacer.

2.2. Type de tarification permettant d'atteindre chacun des objectifs précédemment cités

Pour parvenir à ces objectifs, différentes tarifications pourraient être mises en œuvre et la différenciation des trajets, les distinctions sociales des usagers en sont les leviers.

On pourrait penser par exemple à faire payer le juste prix en fonction du trajet, en oubliant le tarif unique dans un objectif économique ou encore essayer d'amener un maximum d'usagers à utiliser le réseau en diversifiant l'offre dans un souci commercial. On peut également penser à augmenter le nombre de classes sociales qui bénéficient de la gratuité des transports en l'étendant aux étudiants par exemple...

2.3. Application optimale de ces effets

Tous ces objectifs ne sont pas applicables en même temps bien sûr et l'application d'un tarif dans un but peut avoir l'effet inverse pour un autre. Par exemple, le fait d'instaurer la gratuité des transports pour les étudiants se révèle bien évidemment négatif pour l'objectif commercial du fait du manque à gagner que ça engendre.

3. Scénarios de politique tarifaire

Une politique tarifaire a besoin de temps pour se réaliser : il y a dans un premier temps des discussions, des votes pour adopter une stratégie commune, des études socio-économiques pour vérifier la pertinence et l'opportunité d'une tarification puis dans un second temps, le fait qu'une politique tarifaire n'a pas d'effet immédiat lors de son application. Il faut un temps d'adaptation des gens à cette nouvelle tarification. Il faut généralement entre 18 et 24 mois pour qu'une nouvelle tarification soit effective.

Il existe également des fenêtres tarifaires qui sont généralement en juin et en septembre car les gens sont plus « disponibles » à ces périodes là pour accepter un changement.

On peut également se demander quelles doivent être les modalités d'une hausse tarifaire. Par exemple, on constate qu'une hausse de 10% du tarif moyen la première année puis plus aucune augmentation sur 20 ans est moins coûteuse pour l'utilisateur au final qu'une hausse progressive de 1% par an sur 20 ans. Ce calcul tient compte d'une élasticité de la croissance clientèle à la croissance tarifaire de $-0,3$.

DEUXIEME PARTIE

1. De la théorie à la pratique : les choix faits en matière de tarification par les réseaux de TPU

1.1. Caractéristiques des politiques tarifaires menées par les réseaux de TPU depuis trente ans

Même si globalement les politiques tarifaires appliquées dans les différentes villes françaises sont à peu près les mêmes, cela n'a pas toujours été le cas, les différentes réussites et échecs ayant contribué à essayer de créer un système équilibré sur trois niveaux : celui du gestionnaire (essayer de rentabiliser les services offerts), le niveau écologique (équilibre modal des transports) et en dernier lieu le niveau socio-économique (c'est-à-dire que les transports en commun ont un rôle social et redistributif à jouer). Cette politique tarifaire doit aussi prendre en compte d'autres facteurs concernant la taille de la ville, par exemple dans les petites villes où il n'y a pas de métro, plus de 70% des usagers sont des scolaires et des personnes âgées, c'est-à-dire des personnes pour lesquelles il n'existe pas vraiment d'autres alternatives. Tout cela a tout de même abouti à une certaine harmonisation des pratiques que nous allons détailler.

Actuellement, une des grandes tendances tarifaires est le tarif plat, c'est-à-dire un tarif unique quel que soit la longueur du trajet réalisé, dans un délai imparti (de 30 minutes à 1 heure). L'intérêt est de réduire les inégalités socio-spatiales : les populations aisées habitant centre-ville tandis que les banlieues défavorisées se retrouvent en périphérie. Ce principe de subventions dite croisées, défavorise les trajets courts qui sont surpayés et subventionne les trajets longs peu coûteux car le centre est le pôle attractif des grandes villes. Ce système est donc très redistributif à la différence par exemple du système de transport en commun en région parisienne (il y a un système de zone : plus on est loin plus cela coûte cher, il est donc relativement onéreux d'aller sur Paris en provenance des banlieues très excentrées).

Les grandes villes en France ont aussi développé à la fois un panel d'offre (ticket unité, carnet, ticket jour, semaine, abonnement mensuel,...) qui peut être cumulé avec de nombreuses réductions en fonction de son statut social (Rmiste, étudiant, personne âgée, famille nombreuse...). Les collectivités territoriales ont multiplié aussi des droits de gratuité pour certains usagers, ainsi en 1985, 13% des trajets effectués l'étaient avec des titres gratuits contre 6% en 1975. Une loi de décembre 2000 oblige ainsi les autorités organisatrices de transports urbains à offrir des réductions tarifaires d'au moins 50% pour les personnes dont le revenu est inférieur ou égal à un certain plafond. Tout cela a pour but d'attirer une clientèle et de la fidéliser. Par exemple, il a été proposé sur l'agglomération lyonnaise en 96 un abonnement très réduit à 50F soit 7,70 euros pour les personnes à faibles ressources. 6 000 Personnes profitaient de cela en Janvier 1997, 14 000 fin 2001. Une telle tarification a donc à la fois profité aux personnes bénéficiaires de la réduction, car le coût est minime, mais aussi à l'exploitant qui a donc attiré une nouvelle clientèle.

L'instauration des titres multimodaux qui permettent de prendre plusieurs types de transports en commun pour un coût moindre se généralise ; c'est l'exemple de Paris avec la carte orange, qui permet ainsi, dans une zone prédéfinie, de prendre les bus, les métros, les RER ainsi que tous le réseau SNCF couvrant la zone de l'abonnement. Cette politique tend ainsi à se développer dans d'autres villes (exemple à Grenoble où l'on peut prendre les trains SNCF qui couvrent le réseau des transports urbains grenoblois). Cela favorise à la fois les

usagers « captifs » des transports en commun, et essaye aussi d'attirer une clientèle qui cherche des alternatives aux véhicules personnels ou qui veut voyager à moindre coût.

1.2. La politique commerciale

La politique tarifaire des transports en commun français, repose à la fois sur une volonté d'équilibrer les différents modes de transports, d'atténuer les différences sociales et de faire participer l'utilisateur à une partie des coûts, pour pouvoir fournir et développer une meilleure offre possible. Il y a donc forcément un compromis entre ces trois critères car ils ne sont pas tous compatibles. Ci-dessous on détaillera ainsi quelques politiques tarifaires qui ont été appliquées en France et dans d'autres pays pour voir que faire pour essayer d'améliorer le service. Nous différencierons deux types de moyen d'action : le type de trajet réalisé (distance, créneau horaire) et l'usage fait.

Nous avons vu qu'en France on applique dans les grandes villes, hors Paris, un tarif plat sur les réseaux principaux. Or, un trajet d'un kilomètre coûte autant qu'un trajet de dix pour un usager. On défavorise ainsi les courts trajets, qui sont trop chers comparés aux longs. Développer un principe de tarification en fonction de la distance parcourue pourrait ainsi permettre une plus grande utilisation des trajets courtes distances. Les usagers longues distances étant en général « captifs » des transports en commun, la perte d'usagers longue distance serait minime. Mais, ce système a pour principal défaut d'être discriminatoire, les usagers périurbains étant en général plus défavorisés que les populations du centre-ville. De plus, les contrôles, l'achat des titres de transports et les correspondances se retrouvent plus contraignantes.

Un autre moyen pourrait être de tarifier en fonction de la plage horaire. Pour les transports en commun type bus, il a été remarqué que le coût de fonctionnement de la ligne est deux fois plus élevé environ en heure pleine qu'en heure creuse (stop plus long aux arrêts, un bus qui roule moins vite, plus de circulation,...). Pourquoi ne pas surtarifier les heures pleines, pour diminuer le nombre d'usagers et compenser le surcoût du trajet, et mieux répartir le trafic pour que les heures creuses soit plus rentables. Cette idée a été appliquée dans différents pays, surtout aux Etats-Unis et en Australie. Le constat a été que pour avoir une réelle efficacité de ce système, il faudrait que la différence de prix entre heure pleine et heure creuse soit de plus de cinquante pour cent, et qu'il faudrait trouver un équilibre entre la définition des plages horaires. En effet, une plage horaire pleine trop longue ferait que les usagers trouvant le tarif plein trop cher se reporteraient sur d'autres modes, et qu'une heure pleine trop courte inciterait une grande partie des usagers à se déplacer uniquement en heure creuse. Ce système aurait par contre le défaut de favoriser les populations plus aisées qui aurait une plus grande liberté que les personnes « captives » des transports en commun.

Pour jouer sur les prix, il faut aussi chercher à modifier les types d'offres et multiplier les réductions. En effet, chaque individu a sa propre propension à payer pour se déplacer, il faut donc essayer de se coller au maximum aux différents profils existants pour vendre le mieux possible. Deux grandes tendances s'opposent alors pour arriver à ce but. La première est la politique dite sociale. Celle-ci concerne les tarifs préférentiels, pouvant aller jusqu'à la gratuité. Celle-ci a pour but de redistribuer les revenus, elle touche donc les personnes en fonction de leur niveau social. Le principe est de faire payer peu aux captifs des transports en commun, tout en leur fournissant la meilleure mobilité possible. Il y a donc une multiplication des offres, à prix différents (du ticket au prix réduit à l'abonnement mensuel voire annuel).

Cette politique ne provient pas de la société exploitante, mais des personnes bénéficiaires des transports en commun, autres que les usagers (les collectivités, les entreprises,...). On peut ainsi en proposant des tarifs très bas attirer de nombreux usagers et donc augmenter les recettes faites sur une certaine catégorie d'usagers.

A contrario, la politique commerciale elle, pour optimiser ses recettes, joue sur les prix dans l'optique d'augmenter ses revenus. Ainsi, en ayant conscience que certains usagers sont plus ou moins dépendants de la hausse des prix, une variation de prix pour telle ou telle catégorie d'usagers peut conduire à une augmentation des recettes. Ainsi, selon une étude américaine, les valeurs d'élasticités au tarif des catégories dépendantes des transports en commun (motifs domicile-travail, usagers heure de pointe et longues distance, usagers captifs,...) étant faible, l'augmentation des tarifs sera forcément bénéfique pour les recettes ; tandis que diminuer les prix pour les catégories très sensibles au tarif (usagers courte distance, détenteurs d'une voiture,...) pour engendrer une augmentation de clientèle suffisante pour au final « être rentable ».

Les différentes politiques tarifaires possibles sont ainsi multiples et variées. Les objectifs finaux étant différents et parfois incompatibles (politique commerciale et politique sociale), fixer les prix et les offres des transports en commun est donc en fonction du ou des objectifs un compromis, relatif à la taille de l'agglomération, la qualité du service, la volonté de redistribuer ou non les revenus,... Ce que l'on remarque en tout cas en France c'est que, hors Ile-de-France, le tarif plat et bas s'est imposé. Il est d'ailleurs rentré dans les mœurs, ce qui compliquerait ainsi tout changement.

2. Trois cas d'évolution tarifaire

Premier cas : Janvier 1987 – Hausse du carnet de 6 tickets et de l'abonnement mensuel et stabilité du prix du ticket unité.

2.1. Etude des évolutions

La hausse du tarif moyen dans ce 1^{er} cas est égale à 1,0969 qui correspond à une hausse de 9,7% du tarif moyen. Ces 9,7% comprennent la stabilité du ticket unité, l'augmentation de 6,8% du carnet de 6 tickets et l'augmentation de 8,95% de l'abonnement mensuel. Face à ces augmentations de prix, les usagers se sont reportés sur le ticket unité dont le prix de vente était resté stable. Ainsi le ticket unité a pris 1,2 points de plus dans la part des recettes, tandis que cela ne correspondait qu'à + 0,2 points pour le carnet et -1,1 points pour l'abonnement.

Pour permettre de mieux visualiser l'impact d'une telle évolution tarifaire, nous allons tout d'abord évaluer la variation des déplacements et des recettes pour chaque titre de transport :

- Ticket unité : augmentation des déplacements et des recettes de 17,5%
- Carnet de 6 tickets : augmentation des déplacements de 1,6% et des recettes de 9,2%
- Abonnement : baisse des déplacements de 2,7% et augmentation des recettes de 6,8%

On remarque donc qu'avec la hausse du prix de l'abonnement mensuel les usagers se sont reportés sur les tickets vendus à l'unité. Il s'agit donc ici d'un glissement tarifaire évident qui a pour effet de défidéliser la clientèle qui n'est ainsi plus poussée à souscrire d'abonnements. Le ticket unité qui est le plus rentable pour l'exploitant du réseau permet d'augmenter les recettes.

2.2. Hausse pondérée de tarif et glissement tarifaire

Pour permettre une meilleure analyse de ces évolutions, nous allons désormais calculer la hausse pondérée de tarif et le glissement tarifaire. Cela va nous permettre d'évaluer respectivement la part imputable à la hausse de chaque titre indépendamment de la répartition des déplacements par titre et la part imputable à l'évolution de la structure des déplacements.

La hausse moyenne pondérée est égale à 1,071, qui correspond à une hausse de 7,1% des recettes si cette évolution tarifaire avait lieu sans que celle-ci n'influe sur le comportement des usagers.

Le glissement tarifaire est égale à 1,026, ce qui prouve qu'il y a une réelle redistribution des déplacements (qui sont d'ailleurs en légère hausse) entre l'abonnement et le ticket unité. Cette dernière valeur étant supérieure à 1 valide les prévisions faites en amont de l'application de ce changement de tarification. Le glissement tarifaire a dans ce cas présent engendré une hausse significative des recettes.

Deuxième cas : Avril 2001 – Hausses du ticket à l'unité, du ticket Liberté deux heures et très faibles hausses des carnets de 10 tickets et de l'abonnement mensuel.

Nous disposons dans ce second cas de l'évolution des déplacements et des recettes pour chaque titre de transport entre le mois de décembre 2000 et le mois décembre 2001.

Il nous paraît important de préciser que cette étude se fait sur une comparaison entre 2 mois à un an d'intervalle et non sur deux semestres comme pour le 1^{er} cas étudié du fait d'une période de grève en 2001, ayant crée des chutes de trafic, qui aurait faussée notre étude.

Nous avons réalisé, à partir des données fournies, le tableau suivant pour mieux visualiser les recettes par déplacement et la part des déplacements des différents types de titres de transport étudiés.

	Décembre 2000		Décembre 2001	
	Part des déplacements	Recette par déplacement	Part des déplacements	Recette par déplacement
Ticket unité	21,9%	7,58F	19,4%	8,05F
Ticket Liberté 2 heures	6%	4,74F	7,4%	4,98F
Carnet 10 tickets	34,1%	6,45F	35,3%	6,49F
Abonnement	38%	4,52F	37,9%	4,53F

2.4. Analyse des évolutions intervenues

Nous allons tout d'abord étudier la variation des recettes et des déplacements pour chaque type de titre de transport :

- Ticket unité : baisse de 5,9 % des recettes et de 10,7% des déplacements
- Ticket Liberté 2 heures : augmentation de 29,5% des recettes et de 24% des déplacements
- Carnet de 10 tickets : augmentation de 4,2% des recettes et de 4,5% des déplacements
- Abonnement : augmentation de 1,1% des recettes et de 0,8% des déplacements
- Total: augmentation de 2,3% des recettes et de 0,9% des déplacements.

On observe un glissement apparent des usagers passant du ticket unité au ticket Liberté 2 heures. Cependant le fait d'inclure dans cette étude le ticket Liberté 2 heures qui favorise la segmentation de la tarification vient « polluer » les résultats car sa proportion est faible (environ 7% pour les déplacements et 5,5% au niveau des recettes) par rapport aux autres titres de transport.

La hausse de tarif moyen est dans ce cas égale à 1,013, qui correspond à une hausse de 1,3% du tarif moyen.

La hausse pondérée de tarif est égale à 1,022, qui correspond à une hausse de 2,2% des recettes si cette évolution tarifaire avait lieu sans que celle-ci n'influe sur le comportement des usagers.

Le glissement tarifaire est égal à 0,9914 et ne traduit pas ici une baisse de déplacements (qui augmentent légèrement de 0,9% comme on l'a noté précédemment). Ce glissement tarifaire est strictement inférieur à 1 et annonce une diminution de la mobilité par rapport aux prévisions. En effet, le glissement orientant les usagers vers le ticket Liberté ou vers le carnet dû à la hausse de prix du ticket unité a entraîné une baisse de la mobilité des usagers malgré une augmentation des recettes.

2.5. Intérêts et limites d'une politique tarifaire caractérisée par un prix du ticket relativement élevé

Les intérêts d'une telle politique sont :

- la fidélisation de la clientèle grâce à l'augmentation du nombre de souscriptions d'abonnements (les périodes de grève ont, pour indication, en général l'effet inverse)
- l'augmentation de la vente de carnets de 10 tickets et ainsi générer plus de recettes « d'un coup »

Malgré des intérêts non négligeables, cette politique tarifaire connaît toutefois certaines limites :

- la perte de recettes au niveau de la vente du ticket unité, titre le plus rentable pour l'entreprise
- l'apparition d'une forte hausse de déplacements à laquelle il faut répondre
- le choix pour des utilisateurs occasionnels, achetant généralement le ticket unité, d'utiliser un autre type de transport pour se déplacer

On étudie par la suite un graphique mettant en évidence l'évolution du nombre de déplacements annuels selon les différents titres de transport de 1998 à 2001.

La tendance mise en évidence par ce graphe est une augmentation des déplacements liés à l'abonnement et à une baisse des déplacements à l'aide du ticket vendu à l'unité. Cette tendance a pour effet de baisser la recette par déplacement, du fait de la baisse de déplacement lié au titre le plus rentable qu'est le ticket unité et du fait que les abonnés sont illimités dans leur déplacement.

Nous nous trouvons ici face à une contradiction qui est liée à la contrainte financière. Deux objectifs contradictoires se font face :

- maximiser les recettes, notamment en vendant un maximum de tickets unité
- augmenter la fidélisation, maximiser les déplacements en réduisant le coût par usager et en rendant l'offre attractive (l'abonnement favorise grandement l'atteinte de cet objectif)

Il paraît évident que l'augmentation de la recette moyenne par déplacement ayant pour but de maximiser les recettes est en opposition avec l'augmentation de la dépense par déplacement tendant à augmenter l'attractivité de l'offre.

Ainsi, pour faire infléchir la tendance décrite dans ce graphe, le meilleur moyen serait d'augmenter les tarifs en faisant progresser plus rapidement le prix de l'abonnement par rapport à celui du ticket unitaire.

Troisième cas : Septembre 1997 – Baisse de l'abonnement étudiant et augmentation du prix du carner de 10 tickets étudiants.

2.6 & 2.7 : Etude de la hausse du tarif moyen, de la hausse pondérée et du glissement tarifaire

Le cas étudié ici ne concerne que les étudiants. Or cette évolution tarifaire à cette période précise n'est pas le fruit du hasard et coïncide avec l'inauguration des 2 lignes de tramways desservant les campus des universités lyonnaises. La clientèle étudiante représente 1/5 des déplacements réalisés sur le réseau de transports lyonnais et n'est donc pas négligeable.

Nous avons réalisé, à partir des données fournies, le tableau suivant pour mieux visualiser les recettes par déplacement et la part des déplacements des différents types de titres de transport étudiés. Pour cela, il nous est indiqué que le nombre mensuel moyen de déplacements effectué par un étudiant abonné est de 58.

VOIR GRAPHIQUE PAGE SUIVANTE

	1 ^{er} semestre 1997				1 ^{er} semestre 1998			
	Nombre déplacements	Recettes	Part des déplacements	Recette par déplacement	Nombre déplacements	Recettes	Part des déplacements	Recette par déplacement
Carnet de 10	4039870	22219285	34,9%	5,5F	3870720	22450176	29,4%	5,8F
Abonnement	7523064	28665910	65,1%	3,8F	9285104	32008820	70,6%	3,4F
Total	11562934	50885195	100%		13155824	54458996	100%	

Nous allons tout d'abord étudier la variation des recettes et des déplacements pour chaque type de titre de transport :

- carnet de 10 tickets étudiant : baisse de 4,2% des déplacements et augmentation de 1% des recettes
- abonnement étudiant : augmentation de 23,4% des déplacements et de 11,7% des recettes
- total : augmentation des déplacements de 13,8% et des recettes de 7%

On peut donc remarquer que les étudiants ont opté de façon massive pour l'abonnement Campus délaissant le carnet de 10 tickets. On peut alors observer qu'une telle évolution, certes couplée avec la mise en place des lignes de tramways, a fait augmenter les déplacements ainsi que les recettes (dans une moindre mesure).

Cependant, cette évolution tarifaire était potentiellement considérée comme une source d'augmentation des dépenses sachant que la hausse du tarif moyen est égale à 0,934, ce qui correspond à une baisse du tarif moyen de 6,6%. De plus la hausse pondérée de tarif est égale à 0,964, ce qui correspond à une baisse des recettes de 3,6% que l'on aurait enregistré si cette évolution n'avait pas affecté pas le comportement des usagers.

Ces prévisions plutôt pessimistes sont donc en contradiction avec les résultats observés puisque les recettes ont augmenté de 7%. Cela peut être mis également en évidence grâce au calcul du glissement tarifaire. En effet dans ce présent cas le glissement tarifaire est égal à 0,978 et donc inférieur à 1, et met en évidence le fait que les résultats seront bien meilleurs que ceux prévus.

Cette contradiction est due au fait que l'ouverture durant cette période des 2 lignes de tramways, desservant les campus des universités lyonnaises, a pu aspirer le volume énorme engendré par la vente d'abonnements. Ce volume a pu être capté par ces lignes sans que cela ne coûte rien en développement d'infrastructures aux entreprises car ces lignes de tramways aurait été créées indépendamment de cette évolution tarifaire.

Ces deux nouvelles lignes ont donc été une aubaine pour mettre en place cette évolution et fidéliser ainsi un maximum d'étudiants.

2.8. Bilan des trois exemples : objectifs et conséquences à long terme de certains choix commerciaux de développement de certaines catégories de titres

On a pu étudier dans les questions précédentes trois cas d'évolution tarifaire qui était suffisamment différent pour mettre en avant les objectifs et les conséquences que peut engendrer une évolution tarifaire.

- On a pu donc observer deux tendances fortes et opposées dans ces évolutions tarifaires :
- maximiser les recettes (principalement en augmentant le tarif du ticket unité)
 - fidéliser la clientèle.

Face à cette contradiction, on peut remarquer que la fidélisation n'est pas synonyme de baisse de recettes. Ce phénomène est mis en évidence dans le cas 3 avec une fidélisation massive des étudiants accompagné par une augmentation des recettes. Cependant cette augmentation des recettes est particulièrement à mettre en rapport avec le contexte

d'application c'est-à-dire l'ouverture des 2 lignes de tramway qui ont pu absorber le volume engendré.

Ainsi malgré cette contradiction, on a pu voir qu'il n'existait pas de solution-miracle et que chacune de deux solutions peut être génératrice de recettes.

3. La politique sociale

3.1. Catégories de population traditionnellement concernées par la tarification sociale

Historiquement, depuis les années soixante-dix, les grandes villes françaises ont développé des réseaux de transport en commun. En grande partie financées par les pouvoirs publics, les sociétés de gestion des outils et moyens mis en place pour effectuer ce service public ont basé une grille tarifaire précise. Cette grille fut l'occasion de mettre en place pour les pouvoirs publics des politiques sociales fortes. Des tarifications spéciales furent ainsi mises à disposition des usagers. Certains tarifs ne concernaient alors que des populations définies par leurs situations sociales ou leurs revenus.

Mais au cours des années quatre-vingt, le panel de tarifs proposés se vit développé dans son ampleur et son amplitude d'offre. La hausse du nombre de situations précaires, et la volonté politique d'offrir au plus grand nombre des tarifs adaptés sont à l'origine de cette modification.

L'étude réalisée par le ministère des transports en 1981 traite de l'efficacité sociale de tarifications appliquées dans sept grandes villes françaises. A partir des arguments exposés, nous sommes en mesure de réaliser une cartographie de l'impact de cette politique sociale. Nous nous attacherons à décrire les populations concernées et le bénéfice résultant suivant l'usage des différents tarifs par les usagers.

Les personnes âgées et les chômeurs

La charge des déplacements pour cette catégorie de population est importante. Le faible taux d'usage de ces populations ne leur permet pas de bénéficier de l'avantage lié aux abonnements. Ils sont donc amenés à payer leurs trajets via les tickets, sous forme de trajet unique ou de carnet. Cela explique que dans des fins sociales d'insertion, la gratuité des transports leur est offerte.

Les abonnements classiques : actifs

Les actifs sont forts consommateurs de transports en commun. Ces abonnements donnant lieu à un usage illimité du réseau, la charge pour l'abonné est très faible à la vue du coût réel du bien consommé.

Les abonnements scolaires

Le faible taux d'accès des classes d'âges à l'enseignement supérieur limite l'impact des abonnements de cette nature. Bien que les lycéens et les étudiants puissent en profiter, le volume de déplacements concernés reste faible. De plus, selon cette étude, les abonnements

spécifiques aux étudiants résidants à plus de 5 km de leur lieu d'étude représentent un taux de redistribution plus faible que l'abonnement classique.

Les familles nombreuses

Les familles nombreuses ont beaucoup plus facilement recours aux abonnements scolaires qui dégagent un meilleur bénéfice pour eux. Très peu rentable socialement, cette politique est inspirée par la charge par personne que représentent les transports. Seulement cet impact n'est réel que pour les familles de plus de 4 enfants. L'étude préconise donc d'accentuer cette action sur les familles de ce type.

Une nouvelle source de demande

La situation sociale dans la fin des années 80 change. Une simple catégorisation ne suffit plus à déceler les populations nécessiteuses en terme de transport public à bas prix. Le concept même de pauvreté semble difficilement appréhendable. Le dossier d'étude réalisé par le LET intitulé « mobilité et grande pauvreté » élabore donc son propos après des interviews auprès de populations représentatives. Ces personnes sont contactées dans le cadre des lieux d'accueil et d'insertion.

A la lecture de ces interviews, il apparaît que 15% des personnes interrogées évoquent une nécessité d'accès aux transports publics. On peut donc en conclure que la question des déplacements est un problème réel pour les plus démunis.

Une demande liée aux questions d'insertion et d'emploi

L'étude montre combien les difficultés rencontrées sont pénalisantes pour les questions d'emploi. Les sondés indiquent combien leur manque d'accès aux transports publics est un frein dans leur recherche d'emploi, de formation ou de stage. S'ajoute à cela les manques liés aux démarches administratives, mais également au besoin de déplacements de la vie quotidienne. Ce dernier étant ressenti comme un fort facteur d'exclusion.

Des difficultés financières lourdes

Reste que les difficultés financières ne peuvent être détachées de ce problème global. Seules les aides et les tarifs sociaux peuvent permettre de répondre à cette demande. Remarquons que les populations des jeunes, des retraitées, des familles monoparentales et dans certains quartiers des célibataires sont les plus exposées à ces besoins.

Des évolutions tarifaires importantes

Ces phénomènes poussèrent 22 réseaux de transport à pratiquer des tarifs très sociaux. L'apparition de ces tarifs très réduits résulte d'une volonté de redistribution auprès des clients du système de transport. En même temps, une volonté accrue de viser des populations spécifiques telles les chômeurs ou les rmistes apparaît. Les abonnements spécifiques recouvrant l'ensemble des déplacements répond à cette volonté.

Malheureusement, des populations non classées par leur statut échappent complètement à cette politique spécifique d'aide aux plus démunis. Ils sont souvent peu informés et ne sont demandeurs que dans le cadre d'un accompagnement administratif approprié.

Des pistes d'évolution

Il apparaît donc qu'une graduation plus importante dans ce dispositif permettrait de toucher plus largement les populations faisant l'objet de cette politique. Une politique fondée sur le seul critère du revenu pourrait être une solution. L'exemple des dispositions prises en ce sens à Dunkerque semble le prouver. La possibilité de traiter ces questions par individu dans les centres d'accueil (qui sont bien souvent leur seul lien avec la société) devrait être étudiée.

3.4. Un exemple de tarification sociale : Lyon

La nouvelle offre

En 1996, le système de transport lyonnais s'est doté dans sa grille tarifaire de deux abonnements supplémentaires destinés aux populations ayant des ressources faibles. D'un prix de 50F (87.70€) pour le plus faible (Passe 2 Partout) et de 100F (15.40€) pour le second (Passe partout S), ces abonnements s'adressent aux populations suivantes :

- Bénéficiaire de l'Allocation Retour à l'Emploi (ARE)
- Bénéficiaire de l'Allocation de Solidarité Spécifique (ASS)
- Bénéficiaire d'un Contrat Emploi Solidarité (CES) ou d'un Contrat d'Accompagnement à l'Emploi (CAE)
- Bénéficiaire du Revenu Minimum d'Insertion (RMI)
- Enfant scolarisé dont les parents bénéficient d'un abonnement Pass 2 Partout
- Chômeur de moins de 25 ans ayant eu une période de chômage d'au moins 12 mois dans les 18 derniers
- Bénéficiaire du Fonds d'Aide aux Jeunes (FAJ)
- Invalides, handicapés, non voyants et mutilés de guerre ou du travail

L'impact

Le résultat de la mise en place de cet offre fut important en quelques semaines en ce qui concerne l'abonnement Passe 2 Partout. En deux ans, le nombre d'abonnés profitant de cette offre atteint les 12 000. Depuis la progression reste linéaire avec des données actualisées en 2006 faisant état de 19 200 abonnements.

La montée en charge du second abonnement fut beaucoup plus lente. Le nombre d'abonnement stagne entre 800 et 1 200 pendant les trois premières années, avant de connaître un soubresaut en septembre 1999 (peut être que l'adjonction d'ayant droit dans la liste explique cette recrudescence d'abonnements). Enfin, depuis 2001, ce tarif connaît une progression importante, passant de moins de 4 000 bénéficiaires à 17 700 en 2006.

Il reste que, selon l'estimation de l'exploitant du réseau, en 1999 le nombre total d'ayants droit pour l'abonnement Passe 2 Partout était de 36 000 !

1.5. Pour une meilleur prise en compte de la pauvreté

Une meilleur efficience des abonnements existants

Au regard de ces chiffres, on peut s'interroger sur l'efficience de ce système de tarification. Moins de 35% de la population éligible utilise les abonnements créés spécialement pour leurs situations. On peut d'abord s'interroger sur la perception par ces populations de ces abonnements. Sont-ils au courant ? Ont-ils accès à l'information ? Le gain potentiel sur leur budget est-il facilement appréhendable ?

Nous pouvons alors formuler plusieurs hypothèses :

- Ces populations sont par leur situation en marge de la société. Les informer est parfois difficile. Le meilleur biais pour cela serait donc de mettre à contribution les acteurs de la protection sociale, qui sont souvent pour ces personnes les seuls liens avec la société. Des campagnes d'informations auprès de ces personnes, voire la mise à disposition de titres de transport aux associations traitant de l'exclusion sociale, en accord avec l'exploitant, serait une façon de toucher ces populations.
- Ces populations ont un rapport à l'argent complexe. Ils ne budgétisent que ce qu'ils dépensent à court terme. La charge représentée par le coût d'un abonnement mensuel leur apparaît trop importante, bien que leur dépense en titres de transport, souvent par le biais de tickets à l'unité, se révèle plus coûteuse. La mise en place d'abonnements hebdomadaires spécifiques pour ces populations en détresse sociale serait un angle d'étude intéressant dans l'optique de pallier au problème précédent.
- Enfin, le regard des autres au sein de la société peut être dissuasif pour ces personnes. L'élaboration des dossiers d'accès à ces abonnements doit être le plus simple possible, mais pourrait être émis, dans un cadre de faisabilité, par des prestataires sociaux les mieux à même de communiquer dans un esprit de confiance réciproque avec ces personnes.

Une politique sociale plus forte

La catégorisation a ces limites. Une partie de la population ne répond pas au critères nécessaires pour avoir droit aux tarifs spéciaux.

Deux axes d'études peuvent être intéressants :

- Permettre d'accéder à un titre spécial de transport remis par des agences spécialisées, faisant un état des lieux de la situation actuelle de la personne et non pas d'une situation passée (déclaration d'impôt de l'année passée)
- Réorienter globalement la tarification des transports vis à vis du revenu de la personne. Cette mesure permettrait une redistribution plus juste, donc une équité accrue, et ce, en tenant compte de la situation actuelle de l'utilisateur.

Un coût difficilement quantifiable

Le coût généré soit par les mesures ci-avant, ou par l'extension à des populations aux revenus plus importants des abonnements Passe 2 Partout et Passe Partout S reste

difficilement quantifiable. Bien que la fréquentation des transports puisse être dopée par ces mesures, le coût généré en terme d'emploi et de gestion administrative peut-il être compensé ?

De plus, reste à déterminer à qui cette charge supplémentaire doit être imputée. Bien que la politique sociale soit de la responsabilité des collectivités territoriales, un accompagnement des entreprises, voire des autres modes de transport (via des taxes par exemple) pourraient être des solutions envisageables.

4. La question de la fraude

Dans les transports publics, la question de la fraude est importante puisqu'elle est à l'origine d'un manque à gagner important. Par un effet mécanique assez simple on comprend bien que l'argent que les fraudeurs ne donnent pas constitue une perte qu'il faut ensuite combler avec d'autres sources de financement. Ainsi, les mesures prises pour lutter contre la fraude, même si elles ont un coût non négligeable, permettent également des rentrées d'argent supplémentaires. Pour lutter efficacement contre la fraude dans les transports en commun, les municipalités peuvent avoir recours à de nombreuses solutions telles que :

- La mise en place de portes comme dans le métro lyonnais ou de tourniquets comme dans certaines stations de métro parisiennes peut dissuader un certain nombre d'usagers de frauder. Cette mesure n'est pas efficace à 100% car on ne peut pas empêcher certaines personnes de passer en même temps qu'une autre par les portes, ou de sauter par dessus un tourniquet mais elle a quand même fait preuve de son efficacité dans les endroits où elle a été appliquée.
- Outre son aspect sécuritaire, la surveillance vidéo dans les stations de métro peut être utilisée pour lutter contre la fraude de par son côté dissuasif.
- Les contrôles par des agents des transports collectifs sont également toujours nécessaires pour, là aussi, dissuader les utilisateurs de frauder mais également pour verbaliser ceux qui le font quand même. Ils peuvent intervenir dans les métros, les tramways, trolley-bus, ou les bus...
- La montée par l'avant imposée pour les bus oblige les usagers à passer devant le chauffeur qui peut alors vérifier que ceux-ci valident bien un titre de transport. Cette mesure ajoute une tâche au chauffeur du bus, et ceci peut se révéler délicat pour lui dans les endroits « chauds » où de nombreux incidents sont déjà arrivés aux chauffeurs de bus. Une personne supplémentaire peut alors s'avérer nécessaire pour atteindre cet objectif, ce qui entraîne donc des coûts supplémentaires.
- Un moyen de lutter contre la fraude peut également passer par un appel au civisme des usagers en leur expliquant où va leur argent et en leur disant que la part du tarif qu'ils payent est déjà faible par rapport au coût réel de leur déplacement. On peut aussi argumenter avec le fait que de nombreux tarifs réduits existent pour les personnes qui ne peuvent pas se permettre de payer le plein tarif. Une communication sur cet aspect des tarifs des transports en commun serait peut-être nécessaire avec pourquoi pas des campagnes d'affichages dans les métro/bus/tramway pour représenter la part de l'utilisateur dans le prix d'un ticket unitaire et la part du financement extérieur.

Le cas du SYTRAL :

Le métro de l'agglomération lyonnaise avait été conçu dans les années 70 comme un métro ouvert, ce qui incitait certains usagers à frauder, et c'est ce qui a provoqué la décision du comité syndical du SYTRAL en 2003 de mettre en place un dispositif qui permettrait de lutter contre ceci.

C'est dans ce but que depuis fin 2004, les stations du métro et du funiculaire lyonnais se sont progressivement équipées du dispositif de contrôle d'accès avec des portes automatiques. Celui-ci s'accompagne également de systèmes centralisés : gestion technique centralisée, interphonie, vidéo.

Toutes ces mesures ont nécessité des aménagements en station, notamment pour des accès complémentaires pour les personnes à mobilité réduite (fauteuils roulant mais aussi poussettes...) ainsi que pour le respect de la réglementation sur le temps d'évacuation des voyageurs en cas d'incident.

Les portillons d'accès automatiques sont réalisés en inox et en verre. Ils sont à double vantaux automatiques qui se replient à l'ouverture entièrement dans les coffres. A la lecture du titre de transport, les portes s'ouvrent, permettant le passage d'une seule personne et les portes automatiques de sortie s'ouvrent par simple détection du voyageur, sans avoir besoin de présenter le titre de transport.

Le programme de mise sous contrôle d'accès des stations a demandé en moyenne 4 à 6 mois de travaux pour chaque station. Les travaux ont été menés efficacement en moins de 3 ans dans 6 à 8 stations simultanément et sans arrêt d'exploitation.

Un an après ces travaux, la vente des titres unitaires a déjà progressé de 20% et le taux de validation a augmenté de 30%. Le taux de fraude est passé de 12,7% à 6,5% dans le réseau du métro. Il faut rappeler que le taux de fraude sur le réseau lyonnais était de 10 à 12% au début des années 90 et à 18% en 2001. L'objectif du SYTRAL est de faire passer ce chiffre à 5%.

L'investissement a été de 53 millions d'euros et, compte tenu du montant estimé de la fraude entre 8 et 12 millions d'euros par an, le temps de retour sur investissement est estimé à 7,5 années.

Cette mesure est intéressante car le retour sur investissement est assez court, les rentrées d'argent supplémentaire ayant lieu 8 ans seulement après l'investissement.

5. L'actualité sur Lyon

Outre les modifications concernant l'accès dans les stations du métro lyonnais citées plus haut, d'autres mesures tarifaires ont eu cours sur l'agglomération entre 2005 et 2006.

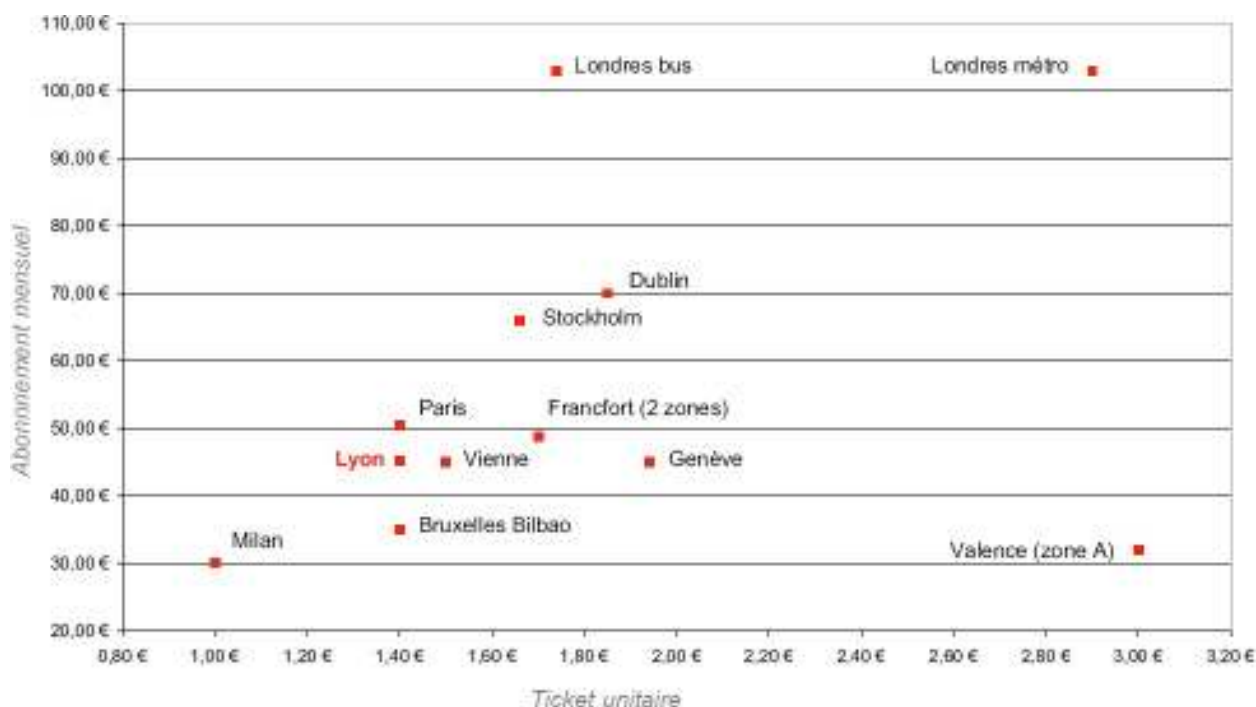
La modification tarifaire mise en place en avril 2005 avait pour objectif de :

- Simplifier et rendre plus lisible la grille tarifaire et améliorer l'attractivité du réseau
- Poursuivre le travail mené par la commission tarification sociale, sur les titres sociaux, conformément aux orientations du PDU
- Prendre en compte les préconisations du PDU : ticket liberté 2H, tarifs sur les parcs relais, tickets petits parcours...
- Inclure les demandes actuelles des clients : titre hebdomadaire, ticket soirée et dimanche, titre multijours...

Les nouveautés de la tarification 2005 concernaient la création d'une tarification sociale pour les bénéficiaires de la Couverture Maladie Universelle Complémentaire conformément à la Loi SRU, l'harmonisation des tarifications sociales, la simplification de la tarification scolaire, la tarification pour les étudiants, la suppression des titres peu utilisés et la création de nouveaux titres pour répondre aux demandes du PDU (ticket hebdomadaire, ticket soirée...).

Un effort a été fait pour aller vers une tarification solidaire et une offre en adéquation avec les objectifs du Plan de Déplacement Urbain de l'agglomération lyonnaise notamment avec l'utilisation des tickets parc relais qui favorisent l'intermodalité. Le prix des abonnements a également été baissé notamment pour les étudiants.

Les offres se situent à présent à un bon rapport qualité prix comme on peut le voir avec cette comparaison des tarifs de quelques agglomérations européennes :



Les évolutions de cette tarification en 2006 :

- Le ticket unité n'évolue pas en 2006 car il a augmenté en 2005
- La volonté de suivre l'inflation de 2% pour l'évolution du prix moyen des titres de transport
- La fixation de niveaux de tarifs permettant de se rapprocher des niveaux de réduction définis dans la grille objectif

L'objectif est que l'augmentation des titres qui ont baissé en 2005 (scolaires, jeunes et étudiants) se rapproche du taux de l'inflation.

Les tarifs sont là encore orientés vers une solidarité avec les personnes aux revenus les plus modestes avec l'abonnement « Pass 2 Partout » à 8,10€/mois et l'abonnement « Pass Partout S » à 16,20€/mois (cf paragraphe 5 La politique sociale).

Dernière modification en date, celle du prix du ticket « classique » acheté directement dans les bus, trolleybus & tramways : celui est passé de 1,60€ à 2€. Cette décision a été prise de manière à inciter les usagers à acheter leurs tickets aux bornes automatiques de manière à éviter un ralentissement trop conséquent des bus, trolleybus & tramways.

Conclusion

Ce séminaire nous a permis d'appréhender la complexité de la tarification des Transports Publics Urbains.

La tarification est une des composantes du financement des T.P.U. et on peut se poser la question de l'importance qu'on veut réserver aux usagers dans ce financement. L'étude des trois cas d'évolutions tarifaires nous a ainsi révélé les effets qu'ont pu avoir certaines évolutions tarifaires qui ont déjà été mises en place dans certaines agglomérations françaises.

La composante sociale de la tarification s'est enrichie depuis trente ans et est maintenant très diversifiée en France. Les usagers ne payent qu'une petite part de ce que coûte réellement un trajet plein tarif. Cette part est donc d'autant plus petite avec les différentes réductions dont peuvent bénéficier les usagers ayant droit à des tarifications sociales.

L'offre de transport s'enrichit à Lyon et on peut s'attendre à un développement de l'intermodalité. Les usagers ayant un accès gratuit aux parcs relais s'ils possèdent un abonnement souscrit. On a ainsi pu voir se développer cet usage avec la mise en place du tramway Lea et le prolongement de la ligne A du métro à la Soie.

De nombreux autres projets sont en cours (comme le prolongement de la ligne B du métro à Oullins) et on peut ainsi se demander si les investissements importants consentis n'auront pas une influence sur les tarifs proposés.