



HAL
open science

Tarification basse dans les transports collectifs : enjeux, limites et perspectives. L'expérimentation d'un billet à 1 € sur les trains de la Région Languedoc-Roussillon

Romain Feyte

► To cite this version:

Romain Feyte. Tarification basse dans les transports collectifs : enjeux, limites et perspectives. L'expérimentation d'un billet à 1 € sur les trains de la Région Languedoc-Roussillon. Gestion et management. 2011. dumas-01319201

HAL Id: dumas-01319201

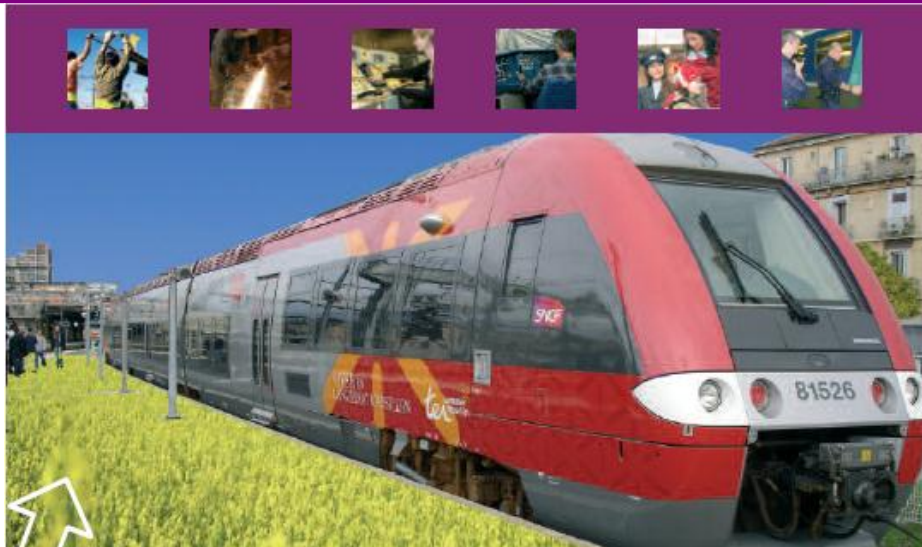
<https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-01319201v1>

Submitted on 20 May 2016

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

Tarification basse dans les transports collectifs : enjeux, limites et perspectives
L'expérimentation d'un billet à 1 € sur les trains de la Région Languedoc-Roussillon



Romain FEYTE

Master 2 Transports Urbains et Régionaux de Personnes
Université Lumière Lyon 2 - Ecole Nationale des Travaux Publics
Organisme de stage : Pôle TER Languedoc-Roussillon

Mémoire soutenu le 13/09/2011

« L'imagination est la meilleure compagnie de transport au monde »

Roger Fournier, *A nous deux*, 1965

Fiche bibliographique

[Intitulé du diplôme]		
Master Professionnel Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP)		
[Tutelles]		
Université Lumière Lyon 2 Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Titre]		
Tarifification basse dans les transports collectifs : enjeux, limites et perspectives		
[Sous-titre]		
L'expérimentation d'un billet à 1 € sur les trains de la Région Languedoc-Roussillon		
[Auteur]		
Romain FEYTE		
[Membres du Jury (nom et affiliation)]		
Patrick BONNEL (président du jury, LET/ENTPE) Christian DESMARIS (expert, Université Lumière Lyon 2/LET) Carole GAY (maître de stage, TER Languedoc-Roussillon)		
[Nom et adresse du lieu du stage]		
Direction Régionale de la SNCF 4 rue Catalan - BP 91242 34011 MONTPELLIER Cedex 1		
[Résumé]		
<p>Congestion routière, hausse des coûts liés à l'automobile, baisse du pouvoir d'achat, projets ferroviaires importants à venir, de nombreux éléments tendent vers un report et une utilisation accrue des transports collectifs. Les réseaux interurbains ont, notamment, une carte importante à jouer pour répondre à l'étalement urbain grandissant. Avec ce phénomène, l'intermodalité est aussi de la partie puisque les trajets domicile-travail sont de moins en moins réalisés par un seul et unique moyen de transport.</p> <p>Face à cette évolution des besoins de mobilité, le levier prix est un facteur essentiel pour capter un maximum de voyageurs. De nombreuses agglomérations l'ont compris et proposent des grilles tarifaires très accessibles afin de faire diminuer la part de l'automobile. Mais phénomène nouveau, les réseaux départementaux et, maintenant, régionaux s'y mettent aussi. C'est en particulier le défi qui se présente à la SNCF quant à la généralisation progressive d'un billet unique à un euro en Languedoc-Roussillon. Cependant, ces prix bas ont des conséquences sur les recettes et, indirectement, sur les finances publiques. Il alors légitime de se demander si ce modèle - qui tire les prix vers le bas et ne fait pas payer le coût réel du transport aux usagers - est viable à long terme.</p>		
[Mots clés]		Diffusion :
Tarifification basse, levier prix, grille tarifaire, gratuité, compensation financière, intermodalité, besoins de mobilité, déplacements de proximité, Transports Express Régionaux, relation Autorité Organisatrice-Exploitant.		<ul style="list-style-type: none"> - papier : [oui/non]* - électronique : [oui/non]*
[Date de publication]	[Nombre de pages]	[Bibliographie]
Septembre 2011	102	61

Publication data form

[Entitled of Diploma] Master Degree Diploma in Urban and Regional Passenger Transport Studies		
[Supervision by authorities] Université Lumière Lyon 2 Ecole Nationale des Travaux Publics de l'Etat (ENTPE)		
[Title] Low pricing in public transport : challenges, limits and prospects		
[Subtitle] The experimentation of a 1€ ticket on the trains of Languedoc Roussillon		
[Author] Romain FEYTE		
[Members of the Jury (name and affiliation)] Patrick BONNEL (president of the jury, LET/ENTPE) Christian DESMARIS (expert, Université Lumière Lyon 2/LET) Carole GAY (supervising teacher, TER Languedoc-Roussillon)		
[Place of training] Direction Régionale de la SNCF 4 rue Catalan - BP 91242 34011 MONTPELLIER Cedex 1		
[Summary] Traffic jams, rising costs of cars, decreasing purchasing power, future major rail projects, many elements tend to a carryforward and an increased use of public transports. The interurban network will have, in particular, a significant role to answer the growing urban sprawl. With this, intermodality is also important since the ways residence-work are less and less carried out by only one and single means of transport. Faced with the changing needs of mobility, price leverage is a key factor to attract many users. Many urban areas understood it and offer very affordable pricing plans in order to reduce the share of the car. But new phenomenon, departmental and regional networks that also apply. This is in particular the challenge which arises to the SNCF compared to the gradual development of a single ticket to one euro in Languedoc-Roussillon. However, these low prices have consequences on the receipts and, indirectly, on public finances. It is then legitimate to wonder whether this model - which draws the prices down and does not make pay the real costs of transport to the users - is sustainable in the long term.		
[Key Words] Low pricing, price leverage, price plan, free public transports, financial compensation, intermodality, needs of mobility, local travels, Regional Express Transport, organizing authority-operator relationship.		Distribution statement : - Paper : [yes / no]* - Electronic : [yes / no]
[Publication date] September 2011	[Nb of pages] 102	[Bibliography] 61

Remerciements

Je tiens, en premier lieu, à remercier Carole GAY, ma tutrice au sein de la Direction Déléguée TER, pour m'avoir offert l'opportunité de travailler à ses côtés et d'appréhender ainsi le fonctionnement de la SNCF. J'apprécie, par-dessus tout, la confiance qu'elle a eue en moi et la liberté d'initiative qu'elle m'a laissée, en espérant avoir été à la hauteur de ses attentes.

A ce titre, j'adresse aussi mes remerciements à Jésus SANCHEZ, directeur délégué TER, et Edith DIVOL, chef du pôle commercial et marketing.

Un grand merci également à l'équipe billettique, composée de Gérard FABRE, Majid FEKIH et Christophe BENOIST, dont la bonne humeur a égayé mes journées. Ainsi qu'à Delphine JARROUX et Lyse AIELLO qui ont largement participé à mon intégration dans le service.

De même, je remercie l'ensemble de l'équipe TER sans qui les trains ne circuleraient pas en Languedoc Roussillon. Je tiens, en particulier, à citer Thibaut ANSELME, Gilles BOUQUET, Karen BRIVAL, Clément DEJEAN, Nathalie DUJARDIN, Camille FAGEOL, Philippe MARQUES, Attilo MAUREL, Claude NINON, Soune SERRE et Florent WOLHUTHER.

Enfin, je remercierai Bruno FAIVRE d'ARCIER et Patrick BONNEL, co-responsables du Master Transports Urbains et Régionaux de Personnes (TURP), qui m'ont permis d'intégrer le Master et de suivre un enseignement de grande qualité tout au long de cette année. Sans oublier le Président de mon jury, Christian DESMARIS, qui a su me guider dans la rédaction de ce mémoire.

Sommaire

INTRODUCTION	7
I) DEVELOPPER LES TC ET L'INTERMODALITE POUR FAVORISER LES DEPLACEMENTS.....	10
1) L'évolution des déplacements dans la société	10
1) L'évolution de la mobilité au fil des siècles.....	11
2) Qui se déplace et pourquoi ?.....	12
3) La proximité au cœur des déplacements.....	14
2) Rééquilibrer les différents modes de transport.....	17
3) L'intermodalité, une solution face à la complexification des besoins de mobilité	20
II) LE LEVIER PRIX FACE A L'EVOLUTION DE LA MOBILITE	29
1) Construire le tarif et déterminer le niveau de prix	29
2) Enjeux d'une tarification faible dans les transports collectifs.....	38
3) Exemples d'expérimentation de tarification basse dans les transports publics	40
III) L'EXPERIMENTATION DU BILLET A 1€ DANS LES TER EN LANGUEDOC-ROUSSILLON	49
1) Contexte régional et enjeux liés aux déplacements locaux	49
2) Mise en œuvre de la tarification	56
3) Limites et perspectives liées au billet à 1€	66
CONCLUSION.....	76
GLOSSAIRE.....	78
BIBLIOGRAPHIE	79
TABLE DES MATIERES	82
TABLE DES ILLUSTRATIONS.....	84
ANNEXES	86

INTRODUCTION

Nous sommes aujourd'hui à une période charnière dans le développement du transport de voyageurs. En effet, plusieurs lois ou projets devraient contribuer à une profonde évolution du secteur. En se penchant sur le cas de la grande vitesse d'abord, il apparaît que plusieurs tracés ont été décidés ces derniers mois (LGV Bretagne-Pays de la Loire ou LGV Sud Europe Atlantique) et que d'autres seront bientôt en état de fonctionnement (LGV Rhin-Rhône). Sans oublier ceux qui devraient - à plus long terme - dynamiser toute une Région telle que la future LGV Provence-Alpes-Côte d'Azur ou celle entre Nîmes-Montpellier-Perpignan ([Cf. Annexe 1](#)). Tous les trains régionaux devraient, eux, bénéficier du cadencement prévu par la SNCF 2012, qui apportera une meilleure lisibilité pour les usagers mais également de la prochaine ouverture à la concurrence du transport régional de voyageurs¹. Enfin, le transport urbain et interurbain de voyageurs est amené à être directement impacté par la fusion récente des exploitants Veolia et Transdev et par la croissance importante de groupes tels que Kéolis ou RATP Développement.

Par ailleurs, il y a depuis quelques années une véritable volonté de la part des collectivités de développer les modes doux² afin d'en faire une alternative crédible à l'automobile, qui paralyse de nombreuses agglomérations françaises. Différents facteurs socio-économiques favorables (prix croissant du pétrole, limitation de la place de la voiture, coût global de l'automobile, etc.) offrent aussi une vraie opportunité pour les transports collectifs d'attirer de nouveaux usagers. Pour exemple, le tramway - qui avait été abandonné au milieu du siècle dernier - est de nouveau plébiscité et, aujourd'hui, présent dans une vingtaine de réseaux français.

Les questions de mobilité au sein des grands bassins de population occupent, en effet, une place majeure dans les réflexions politiques, en particulier au niveau des Régions qui ont reçu au 1^{er} janvier 2002 la compétence d'Autorité Organisatrice (AO) de ces transports³. A ce titre, elles décident, sur l'ensemble de leur territoire, du contenu du service public de transport régional de voyageurs. L'ensemble de ces AO a, ainsi, largement utilisé la compétence tarifaire comme levier de la politique régionale. L'objectif est d'inciter à l'utilisation du Train Express Régional (TER), en développant de nouvelles tarifications attractives et plus adaptées à la réalité de la mobilité dans chaque Région. Seulement, ces trains régionaux ne représentent aujourd'hui que 1,5% dans la répartition modale du transport intérieur⁴.

¹ Règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil en date du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par voie ferrée et par route. En France, le Rapport Grignon devrait apporter des précisions sur cette ouverture à la concurrence.

² Loi du 3 août 2009 relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement

³ Transfert devenu effectif en 2002 mais faisant suite à l'article 1242 de la loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain

⁴ *Les chiffres clés du transport*, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, Paris : Edition 2011

Dans le même temps, le prix payé par les usagers ne représente que 17% du coût complet des TER⁵. A l'heure des restrictions budgétaires, le défi va être de trouver le juste milieu entre tarif accessible aux voyageurs et amélioration de leurs conditions de déplacements. Pour cela, il y a donc une véritable stratégie de définition du prix à effectuer afin de limiter les pertes en termes de recettes. Cependant, c'est l'AO qui décide du prix que devra appliquer l'exploitant, la SNCF dans le cas des TER.

La Société Nationale de Chemins de Fer Français, entreprise sur laquelle tout le monde a son propre avis et faisant voyager plus d'un milliard de personnes chaque année, sur l'ensemble de ses activités. En effet, le groupe est découpé en cinq branches : SNCF Infra, SNCF Proximités, SNCF Voyages, SNCF Géodis et Gares & Connexions (Cf. [Figure 1](#)).

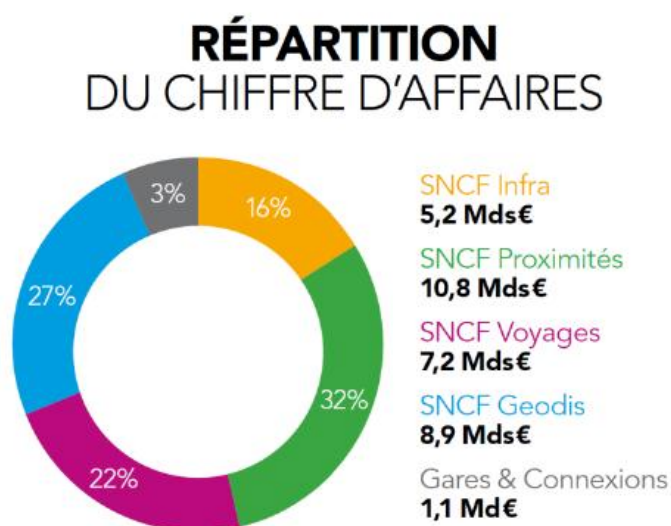


Figure 1 - Répartition du chiffre d'affaires du groupe SNCF par branches en 2010

Source : SNCF, 2011

Le chiffre d'affaires 2010 de la SNCF dépasse, ainsi, les 30 milliards d'euros, soit une augmentation de 22% par rapport à 2009⁶. A ce titre, la branche *Proximités* représente près d'un tiers du chiffre d'affaires. Comprenant notamment l'activité TER ou Transilien mais également l'opérateur Kéolis, elle a fait voyager plus de 10 millions de personnes en 2010⁷. L'activité TER est représentée partout en France grâce à ses directions régionales, notamment en Languedoc-Roussillon. Un regard particulier sera posé sur cette Région, à travers ce mémoire, où une expérimentation de tarification basse dans les trains régionaux est mise en place depuis juillet 2011.

⁵ *Le transfert aux régions du transport express régional (TER) : un bilan mitigé et des évolutions à poursuivre*, Rapport public thématique de la Cour des Comptes, Novembre 2009

⁶ *Rapport d'activité 2010*, SNCF, Mai 2011

⁷ *Profil et Chiffres Clé 2010*, SNCF, Avril 2011

L'objectif de ce mémoire sera, ainsi, de savoir **quels sont les enjeux et les conséquences de la mise en place d'un tarif très accessible aux usagers des transports collectifs ?**

Les hypothèses étudiées seront les suivantes :

- Une baisse des tarifs entraîne nécessairement une hausse de la fréquentation ;
- Une baisse des tarifs dans les TC entraîne un report modal non-négligeable parmi les utilisateurs d'autres modes de transport ;
- Une baisse des tarifs signifie nécessairement une baisse des recettes pour l'exploitant ;
- Ce type de tarification n'est pas viable à long terme.

Pour éclairer cela, la démarche consistera à traiter de questions parallèles et transversales à ce sujet :

- Une tarification basse se traduit-elle nécessairement par une meilleure attractivité et donc fréquentation de ces transports en commun ?
- Dans quelle(s) mesure(s) une tarification basse peut-elle entraîner une évolution des pratiques de déplacements ?
- Quel sont les enjeux respectifs pour un exploitant et une Autorité Organisatrice ?
- Quelles sont les limites à court et à plus long terme de ce genre de projets ?

Dans le cas du réseau languedocien, des questions plus précises seront étudiées :

- Quelle sera la mise en œuvre la plus adéquate au regard des pratiques de déplacements de ses usagers ?
- Quels nouveaux choix de compensation, de distribution, de communication et d'information viendront modifier les avenants de la Convention en cours avec la Région ?
- Quelles sont les conséquences sur le confort et donc sur l'offre capacitaire ?

Enfin, cela amènera à se demander si la (quasi) gratuité des transports en commun serait une solution pérenne à long terme.

Afin d'y répondre, il faudra, en premier lieu, s'attarder sur l'évolution de la mobilité dans la société avec notamment la croissance de l'intermodalité, afin de mieux comprendre, dans un second temps, comment le levier prix peut être une solution face à cette complexité des déplacements. Et c'est à la lumière croisée de ces phénomènes, qu'il sera intéressant de se pencher sur les enjeux et limites d'une tarification très faible dans les TC, à travers l'expérimentation du billet à 1 € sur les trains de la région Languedoc-Roussillon.

I) DEVELOPPER LES TC ET L'INTERMODALITE POUR FAVORISER LES DEPLACEMENTS

Depuis la Déclaration de Rio en 1992⁸, le terme de « développement durable » est régulièrement employé par les politiques, en particulier dans le domaine des transports. En effet, le bruit et la pollution sont devenus des préoccupations majeures dans notre société et les collectivités en font un atout majeur dans leur politique de transport en commun. En France, la mise en place des Grenelles I et II de l'Environnement⁹ va clairement dans ce sens puisqu'ils préconisent des objectifs de réduction de consommation énergétique et d'émission polluante. Dans ce sens, ils prévoient - entre autres - la construction de 1 500 km de lignes de tramway hors Île-de-France (contre 329 en 2007) et le doublage du réseau de Lignes à Grande Vitesse (LGV) à l'horizon 2020. L'objectif de ces engagements est également de clarifier les compétences des collectivités locales afin d'améliorer la planification et la gestion de tous les modes de transport. Mais ces projets doivent surtout permettre de répondre aux besoins de déplacements des populations qui ont évolué, de même que leurs modes de vie.

1) L'évolution des déplacements dans la société

La mobilité est souvent assimilée à la demande de déplacement, c'est-à-dire en nombre de mouvements d'une personne d'un lieu à un autre ou à la distance parcourue par cette même personne¹⁰. Besoin fondamental de l'homme, la mobilité est également un droit. A titre d'exemple, l'Union Européenne a institué la libre circulation des biens et des marchandises sur son territoire. Or, les transports jouent un rôle primordial dans l'accroissement de la mobilité : ils facilitent la mondialisation des échanges.

Au fil des ans, l'amélioration des techniques des différents moyens de transport a engendré la mutation des besoins de mobilité. Il semble donc intéressant de retracer l'évolution de ces besoins. Par ailleurs, l'analyse des motifs qui poussent les différentes catégories de population à se déplacer permettra de montrer en quoi les transports de proximité sont aujourd'hui au centre des décisions et des politiques d'aménagement du territoire.

⁸ Lors du sommet de la Terre qui s'est tenu à Rio de Janeiro du 3 au 14 juin 1992, sous l'égide de l'Organisation des Nations unies et qui s'est conclu par l'adoption et la signature de différents programmes visant à assurer une meilleure gestion de la planète et à responsabiliser les pays dans le domaine de l'environnement

⁹ Loi Grenelle I ou Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et loi Grenelle II ou loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement

¹⁰ MERENNE E., *Géographie des transports, Contraintes et enjeux*, Presses Universitaires de Rennes, 2003

1) L'évolution de la mobilité au fil des siècles

De l'Antiquité à la Révolution industrielle

Les premières mobilités de personnes, apparues dans l'Antiquité, avaient deux motifs principaux : le commerce et la conquête de nouveaux territoires. Puis au Moyen-âge se développent de véritables centres urbains partout en Europe. La population se concentre et les villes se structurent. La révolution industrielle et l'apparition du moteur à vapeur va bouleverser les façons de se déplacer et impacter toute l'économie du XIXe siècle. Mais au siècle suivant, le chemin de fer est en perte de vitesse avec la démocratisation de l'automobile et l'apparition de l'avion. L'émergence de ces nouveaux moyens de transport contribue largement à améliorer l'accessibilité des divers endroits de la planète et à élargir les échanges. Dans le même temps, le monde vit une véritable explosion démographique : 2,5 milliards d'hommes en 1950 et plus de 6 milliards en 2000.

De nombreuses innovations techniques ont permis de satisfaire les besoins de mobilité et l'augmentation de la demande de transports. La construction de tunnels, de ponts, la densification des réseaux, l'amélioration des performances, le développement de lignes à grande vitesse sont autant d'éléments qui réduisent le coût des transports et la durée des trajets. On se déplace plus loin, plus vite. Il fallait par exemple, en 1846, 7h50 pour faire Paris-Lille (225km). Aujourd'hui, grâce au TGV, une heure suffit¹¹.

Une mobilité qui suit les modes de vie

Ainsi, il est désormais possible et facile de se déplacer régulièrement sur des distances plus ou moins longues, de changer de région ou de pays. La mobilité est néanmoins soumise à plusieurs facteurs. Les ménages français consacrent environ 15 % de leur budget au transport, dont 80 % vont à l'automobile et 20 % aux transports collectifs¹². Le coût du déplacement influe donc sur la mobilité.

En premier, la hausse croissante ces dernières années du prix des carburants, qui tend à impacter fortement les comportements, qu'ils soient individuels ou collectifs et pourrait entraîner un rabattement vers les transports collectifs. Il y a un « effet mécanique¹³ » à l'utilisation du train dans ces circonstances, selon Jacques Mazars, directeur de l'Axe TGV Est. D'autres freins à l'utilisation de l'automobile sont également apparus : la mise en place des radars, la multiplication des zones 30, les difficultés et prix du stationnement, la congestion routière, etc. Par ailleurs, le coût du transport public est avantageux en termes de pouvoir d'achat, étant donné que le prix moyen de ces TC augmente moins vite que l'inflation.

¹¹ *Le TGV Nord Europe*, La vie du rail et des transports, hors série n° 9305, mai 1993

¹² ORFEUIL J-P., *Mobilités urbaines, l'âge des possibles*, Les Carnets de l'info, 2008

¹³ BOUILLE J., *TGV Est : quatre ans et en plein croissance*, L'Union, le 07/06/2011

De même que le temps disponible pour effectuer le déplacement, le motif de celui-ci, la fatigue qu'il occasionne, sa durée, le confort et la sécurité lié au mode de transport utilisé. Ainsi, pour chaque type de déplacement, la population à recours aux modes les plus adaptés : la route pour un maillage fin du territoire ; la route et le rail pour les navettes quotidiennes entre domicile et lieu de travail ; la route, le rail et l'avion pour les migrations de longues distances¹⁴.

D'autres phénomènes sociaux-économiques peuvent entraîner un rabattement vers les transports publics. Ainsi, l'instabilité familiale de plus en plus marquée (hausse des divorces, familles monoparentales) peut impacter habitat et déplacements, tout comme le vieillissement de la population qui entraîne une augmentation des services d'accompagnement à la personne (développement du Transport à la Demande).

Par ailleurs, la conscience écologique a fait son apparition ces dernières années et - comme vu précédemment au travers du Grenelle de l'Environnement - le bruit et la pollution apparaissent désormais comme des préoccupations majeures, dus en grande partie aux déplacements des particuliers.

La mobilité s'est, donc, accrue au fil des siècles, en particulier grâce aux progrès techniques et pour répondre à l'évolution des modes de vie. Il faut aujourd'hui appréhender l'élargissement des bassins de vie. Mais la mobilité est rarement une fin en soi. Deux questions se posent alors : qui sont les personnes qui se déplacent et quelles sont les raisons qui les poussent à le faire ?

2) Qui se déplace et pourquoi ?

La mobilité des personnes, et donc la demande de transport, sont très hétérogènes. Divers motifs génèrent la mobilité. Ils peuvent être d'ordre professionnel, de consommation, mais il s'agit également de satisfaire nos besoins d'interactions sociales¹⁵ via les regroupements familiaux, les événements sportifs ou religieux, etc. Divers marchés de clients peuvent, ainsi, être identifiés, et il apparaît que les déplacements dits « contraints » du domicile vers le lieu d'études ou de travail représentent plus de 2/3 du total des déplacements ([Cf. Figure 2](#)).

¹⁴ MERENNE E., *Géographie des transports, Contraintes et enjeux*, Presses Universitaires de Rennes, 2003

¹⁵ WIEL M., *Ville et mobilité, un couple infernal ?*, Editions de l'Aube, 2005

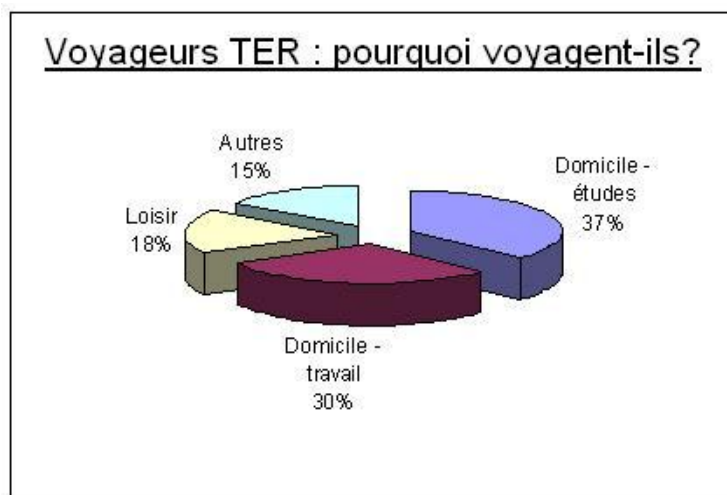


Figure 2 - Motifs de déplacements des usagers du TER en 2007

Source : Enquête Connaissance des Clients Quotidiens SNCF, 2007

A partir de cela, il est possible d'établir une typologie des déplacements.

- *Les déplacements quotidiens*

Cette catégorie regroupe les personnes effectuant des mouvements pendulaires entre lieu de résidence et lieu de travail/d'études. Voyageurs fréquents, ils concentrent généralement leurs trajets aux jours ouvrés de la semaine, sur certains axes et sur certaines plages horaires. De plus, ils travaillent rarement dans leur zone de résidence.

Lorsque la distance à parcourir est élevée (entre 50 et 100 km) ou lorsque la desserte par les transports collectifs n'est pas satisfaisante, la voiture constitue le moyen de transport le plus utilisé. Un sondage Sofres de 2007 pour Kéolis¹⁶ a, en effet, montré que seuls 10 % des Français ont un usage quotidien des transports publics. Ce chiffre atteint 20 % en Ile de France où l'offre est plus importante.

- *Les déplacements hebdomadaires*

Ces déplacements concernent les actifs et étudiants dont le lieu d'activité est trop éloigné de leur domicile pour permettre des allers-retours quotidiens. Les transports collectifs, et notamment le train, sont alors largement utilisés. Les déplacements hebdomadaires incluent également les trajets effectués pour partir en week-end. En revanche, d'autres motifs de déplacements - comme des achats notamment - sont généralement effectués en voiture.

- *Les déplacements saisonniers*

Il s'agit surtout de déplacements touristiques et temporaires. Tous les modes de transport peuvent être utilisés. Les modes de déplacements utilisés sont également liés aux phénomènes extérieurs. La SNCF a, ainsi, augmenté de 8,5% son offre estivale en 2011 par

¹⁶ *Les transports en commun, une expérience de vie*, Dossier de presse Kéolis, TNS SOFRES, 2007

rapport à l'année précédente, en conséquence des « événements géopolitiques et au prix élevé du carburant ¹⁷», prévoyant un nombre plus important de voyageurs sur le territoire français.

- *Les déplacements exceptionnels*

Ces derniers concernent les manifestations sportives, culturelles, les relations familiales, etc. Ces déplacements sont souvent effectués en groupe selon des modes de transport variés.

Ainsi, plusieurs raisons poussent les différentes catégories de population à se déplacer. Les études et le travail imposent une certaine mobilité. Quant à la mise en place des 35h, elle a favorisé la mobilité en créant de nouveaux besoins. En effet, l'accroissement du temps libre, parallèlement à la hausse des revenus, permet de s'adonner à plus de loisirs. Le nombre de déplacements a donc augmenté.

3) La proximité au cœur des déplacements

De l'exode rural à l'étalement urbain

Les déplacements de proximité ont pris de l'ampleur du fait d'une urbanisation croissante. En effet, la seconde moitié du XIXe siècle est marquée par l'exode rural ; la population se concentre et l'espace urbain se développe. Jusqu'à la Seconde Guerre mondiale, le train est le mode de transport interurbain le plus répandu¹⁸. Les gares prennent de l'ampleur et entraînent la présence de cafés, de restaurants, d'hôtels et autres commerces divers. De nouveaux quartiers se développent autour de ces lieux d'accueil. Point de convergence des réseaux routiers, les gares deviennent des pôles de développement du tissu urbain. Les villes s'étendent et attirent de plus en plus d'habitants.

A l'époque moderne, un nouveau phénomène découle des progrès techniques en matière de transport : la périurbanisation. La démocratisation de l'automobile entraîne l'éclatement des villes et le mitage le long des axes routiers. Le centre-ville est déserté au profit de la périphérie où émigre la population motorisée, qui fuit notamment les prix élevés de l'immobilier. Les villes débordent de leurs limites initiales et l'on voit l'émergence de nouveaux quartiers résidentiels et pôles de travail (grandes surfaces, zones industrielles, pépinières d'entreprises, campus universitaires). C'est notamment le cas en région parisienne où l'étalement urbain est véritablement marqué par la création des villes nouvelles telles que Marne-la-Vallée ou Evry. L'espace périurbain se structure et s'organise autour des réseaux de transport (périphériques, roades, réseaux ferrés de banlieue, métro, bus et tramway). Ces derniers facilitent la fluidité des mouvements pendulaires et permettent la dissociation du lieu de résidence et du lieu de travail. Ainsi, en 2008, en

¹⁷ Déclaration de Barbara DALIBARD, de SNCF Voyages, à l'AFP le 28/06/2011

¹⁸ MERENNE E., *Géographie des transports, Contraintes et enjeux*, Presses Universitaires de Rennes, 2003

France, 77% de la population vit en milieu urbain¹⁹ et la population des communes périurbaines est passée de 9 à 12 millions en 25 ans²⁰.

Et ce phénomène pourrait s'accroître avec des prix de l'immobilier de plus en plus chers dans les centres des grandes villes. Ainsi, il est à constater qu'une majeure partie des habitants vivant en « banlieue » travaillent encore dans la ville centre. En effet, les emplois d'une zone ne correspondent pas toujours à la couche de population qui y vit. Prenant l'exemple de la ville de Saint-Denis, Jean-Marc Offner et Frédéric Gilli affirment que même quand les populations locales sont composées d'ouvriers et d'employés, les emplois créés sont surtout dédiés aux cadres et professions intermédiaires²¹.

Cela entraîne une saturation des trains partant de ces zones, en particulier aux heures de pointe. Cela peut être le cas en région parisienne sur la ligne A du RER²² avec la gare Saint Lazare, située en plein centre de Paris mais également en Province avec, par exemple, l'agglomération lyonnaise. Il y a donc de véritables flux pendulaires auxquels les transports publics tentent au mieux de répondre.

La proximité, moteur des transports publics

Cet historique montre bien en quoi les transports de proximité sont aujourd'hui primordiaux. Ils permettent les relations entre le centre - quartier historique, siège des affaires commerciales et culturelles - et la périphérie des villes, plus résidentielle mais où se trouvent désormais des pôles secondaires. Les relations banlieue-banlieue ont pris de l'importance²³ et les déplacements locaux se répartissent aujourd'hui comme suit : un tiers en milieu urbain, un tiers en milieu périurbain et un tiers entre villes d'une même région. Il y a, ainsi, un allongement des distances domicile-travail, que certains définissent comme *desserrement*²⁴.

Par ailleurs, avec la croissance du TGV et la réduction des temps de trajet, des personnes n'hésitent plus à aller vivre dans une ville où l'immobilier s'avère moins cher et à travailler dans une grande ville, située à plus de 100 km dans une autre région. C'est principalement le cas avec les régions limitrophes de la région parisienne. Ainsi, il n'est plus rare de voir des actifs qui habitent à Lille, Reims ou Le Mans, aller travailler à Paris, tout cela grâce un trajet

¹⁹ Données de l'INSEE disponibles en ligne sur www.insee.fr, consulté le 23/07/2011

²⁰ *Mutation de la société française, pour mieux comprendre la mobilité d'aujourd'hui*, Enquête Kéolis, 2008

²¹ GILLI F., OFFNER J.-M., *Paris, métropole hors les murs : aménager et gouverner un Grand Paris*, Presses de Sciences Politiques, collection nouveaux débats, 2009

²² Première ligne d'Europe en termes de fréquentation avec en moyenne plus d'un million de voyageurs quotidiens (source : chiffres RATP, 2010)

²³ DIDIER M., PRUD'HOMME R., *Infrastructures de transport, mobilité et croissance*, Conseil d'Analyse Economique, La Documentation Française, 2007

²⁴ BEAUCIRE F., DUHEM B., « Les espaces souterrains, points nodaux de la ville éclatée », *Espaces et Sociétés*, 1999

en TGV durant moins d'une heure. Et le même type de rapprochement est déjà prévu vers les villes normandes telles que Rouen, Le Havre ou Caen.

La proximité se situe bien au cœur des déplacements et il est nécessaire de développer les réseaux pour favoriser cette mobilité. Les infrastructures de transport contribuent en effet à l'aménagement de l'espace et à l'organisation des activités. Les entreprises s'implantent à proximité des réseaux pour une plus grande accessibilité. En favorisant les échanges, les transports participent au développement économique du territoire et renforcent sa compétitivité. Mais il s'agit également, en fluidifiant les déplacements de personnes, d'assurer la cohérence du territoire et l'intégration de tous. Pour cela, leurs horaires doivent être également être adaptés à ceux des actifs. Comme le souligne Xavier Breton, député dans l'Ain, les horaires des trains sont essentiels à la vie des entreprises et à leur compétitivité²⁵. Et selon qu'ils soient adaptés ou non aux besoins, ils améliorent ou réduisent l'attractivité du bassin de vie.

L'exemple d'Atobus à Lyon

Le meilleur exemple d'un réseau qui tente de s'adapter à son bassin de vie est la refonte du réseau de bus lyonnais, opération baptisée *Atobus* qui a conduit à modifier 132 lignes de bus dans l'agglomération le 29 août 2011 ([Cf. Figure 3](#)).



Figure 3 - Point d'accueil du réseau Atobus

Source : France Soir, le 23/08/2011

Comme le souligne Valérie Guillou, directrice d'exploitation au SYTRAL (le syndicat des transports en commun lyonnais), il faut prendre en compte les nouveaux rythmes de vie. Il y a les RTT, le temps partiel, les horaires décalés, les commerces ouverts le dimanche qui font

²⁵ *Les élus montent au créneau*, Le Dauphiné Libéré, le 12/06/2011

qu'il n'y a plus aujourd'hui de véritable heure ou de jours de pointe alors que le réseau est basé sur ça²⁶.

Ces raisons sont notamment un des critères ayant conduit au processus de décentralisation amorcé en 1982, qui veut répondre à une logique de proximité. Les compétences des transports ont ainsi été transférées aux collectivités locales. Ces dernières ont une meilleure connaissance de leur territoire, de ses enjeux, ressources et faiblesses. Elles sont donc en mesure de trouver les solutions adéquates pour le dynamiser et garantir la mobilité. Les transports urbains sont à la charge des communautés d'agglomérations ou des communautés de communes, et les transports départementaux sous l'égide du Conseil Général.

Les collectivités territoriales ont donc le devoir de répondre à la demande et de promouvoir les réseaux de transport de proximité. La chaîne de transport est en effet un maillon essentiel au tissu socio-économique d'un territoire. Or, l'accroissement du nombre d'habitants, la superficie des couronnes urbaines et l'évolution des modes de vie génèrent des flux de circulation particulièrement denses. D'où la priorité accordée aux transports collectifs.

2) Rééquilibrer les différents modes de transport

Le ferroviaire en difficulté

Comme vu précédemment, une majorité des Français n'utilisent pas encore les transports publics dans le cadre de leurs déplacements quotidiens. La voiture particulière est, en effet, plébiscitée à 83%, contre 11,4% pour les transports ferrés et 5,6% pour les autobus-autocars ([Cf. Figure 4](#)).

Milliards de voyageurs-km	Parts en %				
	2008	2009	2007	2008	2009
Voitures particulières	720,2	723,9	83,8	82,9	83,0
Autobus-autocars	48,5	48,9	5,4	5,6	5,6
Transports ferrés	99,9	99,2	10,8	11,5	11,4
Total	868,6	871,9	100,0	100,0	100,0

Figure 4 - Répartition modale du transport intérieur terrestre

Source : SOeS, rapport CCIN juin 2010

A l'intérieur de ces transports ferrés, la part du TGV dépasse les 50% alors que celle du TER - plus assimilée à des déplacements quotidiens - n'excède pas les 15%, soit à peine 1,5% du total du transport intérieur terrestre français. Ce chiffre est relativement faible dans la

²⁶ LAGRANGE C., *Les bus de Lyon font leur révolution*, Aujourd'hui en France, le 17/05/2011

mesure où les TER coûtent plus de 3 milliards d'euros par an aux Régions, qui ont lourdement investi pour augmenter l'offre et rénover le matériel roulant²⁷. Le taux de remplissage moyen de ces derniers est, en effet, médiocre puisqu'il est évalué à hauteur de 26%, avec d'importants écarts selon les lignes et les régions²⁸.

Cela s'explique notamment par une desserte inégale du territoire. Moins d'une personne sur deux déclare, en effet, avoir la possibilité de se rendre sur son lieu de travail en transport collectifs²⁹. Et comme le souligne Anne Pernelle Richardot, conseillère régionale en Alsace, le trajet le plus important est celui de la porte du domicile à la porte du bureau et pas de la gare TGV à la gare TGV. De fait, les usages du TER doivent être retravaillés et pensés d'une manière globale³⁰. Dynamiser le transport régional apparaît, ainsi, comme un enjeu essentiel du rééquilibrage des modes de transport. Le cas de la future virgule entre les deux gares d'Avignon - qui donnera lieu à la réouverture de la ligne ferroviaire régionale Avignon-Carpentras - en est le parfait exemple. Elle permettra, non seulement, aux usagers de ne plus avoir à utiliser la voiture au milieu de la congestion ou des bus que trop peu fréquents entre les deux sites mais également de « réparer une erreur d'aménagement », selon l'avis même de Michel Vauzelle, Président de la Région PACA³¹.

La suprématie de la voiture

A côté, l'automobile possède des avantages indéniables. Disponible immédiatement et flexible, elle permet d'aller d'un point A à un point B, sans arrêt intermédiaire. Elle bénéficie aussi du fait que les services d'une majorité de transports collectifs (hors grandes agglomérations et région parisienne) sont calqués sur les horaires classiques des actifs, pas des personnes travaillant en décalé. Il est alors préférable de disposer d'une voiture particulière, sous peine de ne pas avoir de transport collectif disponible en heure creuse ou tardive. Le gain de temps d'un déplacement en véhicule personnel est, par ailleurs, estimé à 20 minutes en moyenne³².

Mais cela pose des problèmes en termes d'impact environnemental et de saturation des infrastructures routières. Et pas seulement sur les axes urbains. Certaines grandes voies autoroutières sont aujourd'hui proches de l'asphyxie, de par leur situation géographique. C'est notamment le cas de l'Autoroute A9 au niveau de Montpellier, qui accueille chaque

²⁷ ARNAULT C., FRANCOIS P., GORRERI S., PLISSON P., *Les Trains Express Régionaux nous coûtent 3 milliards : La concurrence à grand train ?*, Entreprendre, le 01/07/2011

²⁸ *Les chiffres clés du transport*, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, Edition 2011

²⁹ FAVIN LEVEQUE J-C., *Concurrence ferroviaire, la France peut-elle gagner ?*, Editions Lignes de repères, 2009

³⁰ PERNELLE RICHARDOT A., *Transport ferroviaire régional : sortir de la confusion*, Les Dernières Nouvelles d'Alsace, le 08/06/2011

³¹ PLESSIER A., *Avignon TGV : la virgule n'est plus en pointillés*, La Provence, le 28/06/2011

³² GERONDEAU C., *SNCF, Transports publics et autres. Les danseuses de la République*, L'Harmattan, 2004

jour entre 60 000 et 150 000 véhicules³³, principalement des actifs travaillant dans la capitale héraultaise et des poids lourds faisant le trajet vers l'Espagne, auxquels viennent s'ajouter les touristes en période estivale. La construction à l'horizon 2020 d'une ligne à grande vitesse entre Montpellier et Perpignan devra, ainsi, permettre de désengorger cet axe en offrant une alternative crédible à l'automobile. L'idée est de parvenir à un rééquilibrage réussi en faveur du ferroviaire comme le fut la LGV Méditerranée. Ouverte en 2001, elle représente aujourd'hui 76% des déplacements entre Paris et Marseille contre 40% avant l'ouverture de la ligne, et la fréquentation annuelle y est passée de 15 à 25 millions de voyageurs³⁴.

Un rééquilibrage nécessaire

Pour l'ensemble de ces raisons, les pouvoirs publics se sont engagés en faveur du développement des modes alternatifs à la route. Bien sûr, il serait illusoire de chercher à faire disparaître l'automobile. L'objectif est plutôt de rééquilibrer les différents modes de transport. Cela passe notamment par une véritable politique visant à réduire la place de la voiture. L'instauration de péages urbains comme à Londres, la limitation des places de stationnement ou la non-gratuité de celui-ci, l'aménagement de voies de bus et de pistes cyclables sont autant d'éléments qui restreignent le recours à l'automobile dans les centres urbains.

Mais à côté de cela, il est surtout nécessaire de moderniser et d'étendre les réseaux de transports collectifs. Peu polluants, ils permettent également d'éviter les pertes de temps liés à la congestion routière, en particulier avec le développement des transports collectifs en site propre (TCSP). La mise en service du tramway à Avignon - ville régulièrement congestionnée - en 2016 devrait ainsi entraîner une augmentation de 88% de la fréquentation du réseau de transport public, dont la part n'est aujourd'hui que de 5% dans le total des déplacements³⁵. Afin d'améliorer leur accessibilité, des points de connexion entre axes routiers et réseaux de transports publics sont aménagés aux abords des villes. C'est ce qu'on appelle les parkings relais (P+R). De fait, il n'existe pas d'effet de vases communicants entre la route et les transports en commun³⁶. La limitation du premier n'entraîne pas forcément une hausse de fréquentation du second ; inversement, le développement des transports collectifs n'implique pas forcément que moins de personnes utilisent leur véhicule personnel. Il faut donc favoriser au mieux les échanges entre les deux.

L'attractivité des transports en commun repose sur d'autres paramètres : la tarification mais aussi le confort, la sécurité, l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite (PMR), sont

³³ DENYONS H., *La bataille des tranchées*, Le Point : spécial Montpellier, le 26/05/2011

³⁴ MAGGIO P., *TGV-Med : déjà 10 ans !*, La Provence, le 10/06/2011

³⁵ MOLGA P., *Avignon se lance dans un projet de tramway*, Les Echos, le 22/06/2011

³⁶ DIDIER M., PRUD'HOMME R., *Infrastructures de transport, mobilité et croissance*, Conseil d'Analyse Economique, La Documentation Française, 2007

autant d'éléments qui incitent les gens à les utiliser. Le transport a, en effet, un but social qui doit permettre aussi bien aux actifs, aux étudiants qu'aux personnes âgées ou demandeurs d'emplois de se déplacer. Mais malgré le coût avantageux de ces TC, les dépenses des ménages concernant leur voiture particulière restent beaucoup plus importantes puisque la part du transport dans ces dépenses ne représente que 14,3%, avec une baisse croissante depuis les années 2000 (*Cf. Figure 5*).

Milliards d'euros	2000	2005	2008 sd	2009 p
Dépenses de consommation des ménages en transport				
<i>achat de véhicules</i>	34,4	38,3	38,1	40,1
<i>dépenses d'utilisation des véhicules</i>	70,9	85,1	97,8	91,0
<i>services de transport (transports collectifs, taxis...)</i>	15,2	19,4	23,2	23,4
Total	120,5	142,7	159,1	154,6
Part du transport dans les dépenses de consommation des ménages (%)	15,4	14,9	14,7	14,3

sd : données semi-définitives

p : données provisoires

Figure 5 - Consommation des ménages en transport

Source : données INSEE, 2011

Des projets d'envergure comme celui de la future rocade du Grand Paris (160 km et près de 80 gares) auront pour objectif dans les années à venir d'inverser progressivement cette tendance, à l'heure où le prix du carburant bat des records.

Développer les transports collectifs apparaît aujourd'hui comme primordial afin de rééquilibrer les différents modes de transport. Mais ces derniers présentent des inconvénients. Les itinéraires sont fixes, les horaires ne conviennent pas toujours aux besoins de chacun, des ruptures de charges sont possibles³⁷, la vitesse commerciale est faible et les coûts d'exploitation élevés. De plus, les besoins de mobilité se complexifient. La solution semble alors de favoriser l'intermodalité, c'est-à-dire l'emploi successif de différents moyens de transport au cours d'un même déplacement. Il s'agit, selon les mots de l'Union Internationale des Transports Publics (UITP), d'assurer « la performance globale de la chaîne de transport, et pas seulement la performance isolée des maillons qui la composent ».

3) L'intermodalité, une solution face à la complexification des besoins de mobilité

Face à l'évolution des déplacements, le concept d'intermodalité apparaît aujourd'hui indispensable. Ce phénomène est, cependant, étroitement lié à celui de multimodalité ou de pôle d'échanges.

³⁷ La rupture de charge est l'étape au cours de laquelle des passagers, transportés par un premier véhicule, sont transférés dans un second, immédiatement ou après une période d'attente.

Intermodalité, multimodalité, pôle d'échanges : de quoi parle-t-on ?

L'**intermodalité** est un concept qui implique l'utilisation de plusieurs modes de transport au sein d'un pôle, au cours d'un même déplacement. Comme l'explique Marie Hélène Massot³⁸, cela renvoie à l'organisation et à la hiérarchisation des réseaux de transport dans l'espace urbain et dans le temps. L'intermodalité doit traduire le maillage de réseaux de différentes échelles, l'existence des nœuds de transport, la complémentarité physique des modes afin de favoriser les flux de transport. Elle met en exergue le fait que les transports en commun ne sont pas une fin en soi mais un élément dans une chaîne de déplacement.

A l'inverse, le terme de « **multimodalité** » ne s'analyse pas à travers une succession de déplacement mais plutôt par des pratiques de mobilité individuelle ; c'est l'individu qui est ou non multimodal. L'intermodalité s'intéresse d'avantage à la liaison entre les modes de transport et les services, mais surtout au lien avec la ville. Au niveau local, l'intermodalité entraîne donc également l'émergence d'un réseau polarisé autour de la gare intermodale. Cet aspect est essentiel pour le succès de la mise en place d'un pôle d'échanges.

Le **pôle d'échanges** désigne le lieu où l'on change de mode de transport, marquant ainsi une rupture de charge pour l'utilisateur. Lieu potentiel de stress pour le voyageur (nombreux flux, horaires...), le pôle d'échanges doit faciliter un transfert modal fluide, fonctionnel, et ce, dans un délai raisonnable. En plus de l'offre diversifiée de transports, il permet également un accès à toutes les autres composantes du service indispensables à la réalisation du voyage : information multimodale, vente de titres, accueil des voyageurs, etc. La gare routière, le parc-relais et le garage à vélos sont en général des éléments caractéristiques du pôle d'échanges, favorisant ainsi les déplacements intermodaux ([Cf. Figure 6](#)).



³⁸ MASSOT H., Intermodalité et multimodalité dans le champ des transports urbains, ENPC, 2002

Figure 6 – Pôle d'échanges de Chelles-Gournay (Seine-et-Marne)

Source : RATP, 2010

Il est, cependant, important de se pencher sur l'évolution de l'intermodalité depuis deux siècles.

La longue marche de l'intermodalité

Le transport de voyageurs, apparu suite à la Révolution industrielle, a toujours été intermodal. Déjà au XIXe siècle, les gens prenaient le train à Paris pour aller à Dieppe, où ils prenaient le bateau pour traverser la manche. C'était un premier type d'intermodalité, que l'on pourrait qualifier de *franchissement*. Puis, au fur et à mesure du développement des transports, est apparue l'intermodalité de *rabattement*. Au début des années 80 apparaissent à la limite de Paris de vastes parcs de stationnement, à côté du Boulevard Périphérique et à proximité des terminus de lignes de métro. L'objectif est que les automobilistes voulant se rendre à Paris se garent à l'entrée et prennent ensuite le métro, même s'il n'avait pas été alors envisagé l'explosion des déplacements banlieue-banlieue. La part du transport intermodal reste aujourd'hui faible puisqu'il ne représente qu'1,7% de l'ensemble des transports en France, avec une part plus élevée en Ile-de-France (11%)³⁹. Cette région permet, par ailleurs, de constater que plus les personnes habitent loin de leur lieu de travail et plus la part des déplacements intermodaux sont importants ([Cf. Figure 7](#)).

	Paris	PC	GC	Total
Paris	6,11%	15,03%	29,66%	17,20%
PC	15,27%	14,46%	23,30%	16,44%
GC	30,14%	23,43%	23,19%	26,83%
Total	17,46%	16,45%	26,55%	19,51%

Figure 7 – Part des déplacements intermodaux en Ile-de-France en 2005

Source : GAVALAND A., RATP, 2009

En effet, la chaîne de déplacements s'organise différemment :

- Paris : Transport Collectif (+Vélo) ;
- Banlieue : Train + Métro (+Bus) ou Voiture particulière + RER + Métro.

Les gares ont vu, ces dernières années, la multiplication des gares routières, mais également des parcs à vélos ou de vélos en libre-service dans les grandes agglomérations (*Vélib* à Paris, *Véломagg* à Montpellier...). L'utilisateur cherche désormais des solutions de bout en bout et il faut passer le plus rapidement et le plus facilement possible d'un mode à un autre. Le voyageur doit sentir qu'il n'est pas livré à lui-même en sortant d'un mode. C'est notamment pour cette raison que certains grands réseaux, comme celui de Lille par exemple, ont décidé de supprimer les barrières de contrôle. Cela favorise le passage d'un mode de transport à l'autre (moins fragmenté), dans un délai plus rapide. L'information multimodale a, ainsi, pris

³⁹ *Les chiffres clés du transport*, Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, Edition 2011

une tout autre dimension ces dernières années. Cela provient notamment de la loi SRU⁴⁰ où il est précisé que toute « Autorité Organisatrice de Transport Urbain (AOTU) compétente sur un territoire de plus de 100 000 habitants se doit de mettre en place un service d'information multimodale à l'intention des usagers, en concertation avec l'Etat ».

L'objectif est de renseigner sur les autres modes de transports à disposition sur le pôle et des conditions d'utilisation (locations, tarifs, sécurité...) et apparaît comme un maillon essentiel de la chaîne de déplacements. Ainsi, à Montpellier des affiches encouragent, à la fois, à l'utilisation du tramway et des vélos (*Cf. Figure 8*).



Figure 8 – Information multimodale à Montpellier

Source : Montpellier Agglomération, 2008

Cette affiche est visible dans les rues de la ville, et pas seulement autour de la gare, contribuant à étendre la zone d'influence des pôles intermodaux. Le vélo s'impose doucement dans la chaîne intermodale puisque seulement 3% des déplacements sont effectués en France par ce mode, soit dix fois moins qu'aux Pays-Bas⁴¹. Cependant, le nombre de kilomètres de pistes cyclables augmente, les parkings de rabattement surveillés aussi, et le vélo à assistance électrique se démocratise dans les grandes agglomérations.

Les nouvelles technologies ont, par ailleurs, un rôle primordial dans le développement des transports collectifs : information sur les itinéraires alternatifs, géolocalisation d'une place de parking ou location d'un véhicule à une station proche grâce à Internet et depuis un Smartphone. Ces nouvelles technologies peuvent réorganiser certaines mobilités et, à long terme, devraient mailler la ville aux arrêts de bus ou aux stations de vélos par exemple.

⁴⁰ Loi n°2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbains

⁴¹ BEURIER E., VERAN C., *Transports urbains : quelle mobilité pour demain ?*, Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment, le 25/02/2011

Avec cette loi, apparaissent également les plans de déplacements entreprises visant à développer notamment le covoiturage entre les employés, l'autopartage, les taxis partagés, etc. Avec ces nouveaux modes, il est de plus en plus nécessaire d'aménager des pôles d'échanges, qui vont compiler une offre diversifiée de modes de transport et de services aux usagers.

Le rôle croissant des services en gare

Les services en gare (information, presse, restauration, etc.) peuvent rendre plus acceptable un temps de correspondance, notamment en cas de retards ou autres difficultés. Ce sont des lieux de transit qui contribuent à agréments le déplacement, en devenant des lieux de séjour et des pôles de vie, qu'il faut ainsi rendre le plus agréable possible. On y attend le train en téléphonant, on y effectue des achats, on s'informe de la vie locale... et de plus en plus de gares développent des services connexes. Il est maintenant possible d'y déposer les enfants à la crèche en attendant de les reprendre lors du trajet retour ou même de consulter un médecin. Et des services de conciergerie devraient bientôt y voir le jour. A La gare Montparnasse ou à la gare de l'Est à Paris, il est aussi possible de retirer des colis et achats effectués sur Internet. A la gare Saint-Charles de Marseille, un laboratoire d'analyses médicales devrait bientôt ouvrir ses portes.

La SNCF, qui gère les espaces des gares⁴², n'est pas en reste en proposant désormais dans de nombreuses gares des paniers fraîcheurs, qui apportent une certaine convivialité et identité à ces espaces. Ces pôles ont donc vocation à devenir, à long terme, des centres-villes secondaires, s'inspirant de ce qui se fait en Suisse ou aux Pays-Bas. La gare ne doit plus seulement être un lieu de passage mais un lieu où il est agréable d'attendre et de passer le temps. La majorité des gares TGV sont, d'ailleurs, équipées du WIFI aujourd'hui. Il y a, de plus, une véritable hausse des aspirations au confort et à la qualité de service des voyageurs vis-à-vis de ces espaces, longtemps assimilés à des lieux « glauques et sans vie ».

Pour Yo Kaminagai⁴³, il existe trois types de services :

- Les services pivots, qui sont liés aux transports et au passage du voyageur (billetterie, information horaires, location...)
- Les services secondaires, pour valoriser son attente
- Les services annexes, qui sont ouverts sur l'activité urbaine.

Les services pivots ne doivent, ainsi, pas entraver la fonction transit (essentielle) du pôle, mais être hors du cheminement. Dans cette idée, la signalétique au sein du pôle doit viser à la simplicité plutôt qu'à l'exhaustivité. Le rôle des pôles d'information multimodale est donc essentiel. Pour François Ascher⁴⁴, l'un des enjeux clés dans les prochaines années (...) sera le développement et le contrôle des centrales de mobilité, dispositifs qui intégreront dans un

⁴² De par sa branche Gares & Connexions qui gère plus de 3 000 gares en France

⁴³ Responsable de l'unité Design et Projets Culturels du département Espaces et Patrimoine de la [RATP](#)

⁴⁴ ASCHER F., *Les nouveaux compromis urbains*, Editions de l'Aube, 2008

même système toutes les informations en temps réel sur tous les modes de transport. L'intermodalité passera donc par la centralité.

Concernant ces services annexes, leur choix doit aussi se faire sur le principe de non-concurrence et de la complémentarité avec l'offre de services existante dans le quartier. L'objectif est, ainsi, de répondre à la fois aux attentes des voyageurs et des riverains. Dans le cas de pôle de Gallieni-Bagnolet à Paris par exemple, le choix d'une implantation d'un hypermarché a été motivé par le fait que la commune était sous-équipée commercialement ([Cf. Figure 9](#)).



Figure 9 – Pôle d'échanges de Gallieni - Porte de Bagnolet

Source : Mairie de Paris, 2009

Ce pôle a, ainsi, été aménagé dans une logique multifonctionnelle afin de s'adapter à une fonction mixte transport-commerce. Il entraîne alors des rabattements pendulaires et secondaires.

Un pôle réussi : un pôle intégré

La réussite d'un pôle intermodal dépend aussi de la liaison entre les différents modes. La gare de Strasbourg s'est, ainsi, doublée d'une bulle de verre permettant de passer des quais TGV/TER aux trams, aux bus et à un parking de 1 400 vélos⁴⁵. Les modèles de réussite de pôles d'échanges sont, en effet, souvent des pôles TGV. La principale difficulté convient alors de faire cohabiter sur le pôle l'exploitant du réseau de transports collectifs, le gestionnaire du parking, des vélos, la SNC, etc. En effet, si le pôle d'échange est par nature multi-acteurs, il n'est pas pour autant partenarial. La communication est essentielle même si elle s'avère parfois difficile quand le site a connu plusieurs maîtres d'ouvrages ([Cf. Figure 10](#)).

⁴⁵ VAN SANTEN D., *La gare : intermodale et multifonctionnelle*, La Gazette des communes, des départements et des Régions, le 30/05/2011

Il n'est alors pas rare d'observer des différences considérables d'architecture ou des espaces au statut incertain...qui ne donnent pas de véritable unité et identité au pôle.

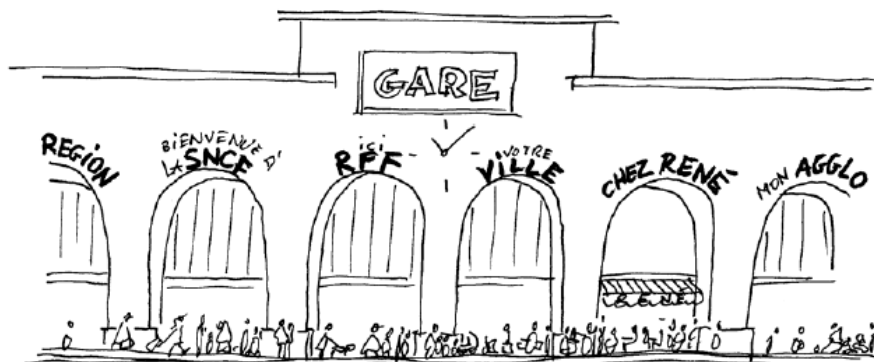


Figure 10 - Le fractionnement des acteurs en gare

Source : rapport Keller sur la gare contemporaine, 2008

Le TGV peut aussi entraîner la création de nouvelles gares qui vont dynamiser leur zone d'implantation ou améliorer l'accessibilité et l'image de gares déjà existantes. Jean-Marie Duthilleul⁴⁶ se demande, ainsi, s'il serait possible d'imaginer que, dans un village de 1 000 habitants dont les commerces ont disparu, la gare abrite les commerces de proximité et les services de première nécessité. Il rejoint l'idée que le pôle d'échanges puisse construire la ville, et ne pas seulement s'y insérer.

L'intégration d'un pôle intermodal est également un enjeu essentiel. Elle passe par plusieurs types d'aménagements. L'accès par les différents modes de déplacements (bus, marche à pied, vélos, dépose-minute) doit être efficace grâce à un aménagement adapté des espaces publics, de la voirie et des équipements. Les modes doivent pouvoir converger en évitant les conflits. Il ne faut pas faire de détour pour rejoindre tel ou tel mode. Il doit y avoir un bon fonctionnement des entrées et sorties du pôle. Dans cette optique, la RATP a travaillé sur la gare du futur, appelée Osmose, et sur ce à quoi elle pourrait ressembler ([Cf. Figure 11](#)).

⁴⁶ Ingénieur et architecte français, directeur de l'aménagement à la SNCF



Figure 11 - Illustration de la station du future, Osmose

Source : RATP, 2010

Le phénomène d'intermodalité étant évolutif, un pôle se doit de garder une réserve capacitaire. L'offre de transports publics ne cesse, en effet, d'évoluer et de nouveaux modes se développent, à l'instar de l'Auto-partage et du vélo en libre-service, et nécessitent de nouveaux espaces.

Enfin, l'automobile a une place vitale dans un pôle d'échanges avec l'implantation croissante de parc relais. La localisation du parc relais est un élément décisif puisqu'elle contribue significativement à inscrire le parc relais dans une politique globale d'intermodalité. C'est-à-dire qu'elle doit rendre le parc relais attractif vis-à-vis des automobilistes sans pour autant inciter les adeptes de la marche à pied et les usagers des transports en commun à changer de mode. Le parc relais a une fonction de rabattement des automobilistes sur la gare. Son implantation dans un secteur congestionné facilitera, par ailleurs, ce rabattement, comme c'est le cas du pôle Villejuif - Louis Aragon aux portes de Paris ([Cf. Figure 12](#)).



Figure 12 – Pôle d'échanges de Villejuif Louis Aragon

Source : BECHERAND P-E., CHOJNINCKI M., Réflexions sur la station métrophérique, Sciences Po Paris, 2009

Cette hyperstructure, visible de loin, longe un important axe routier qui permet aux automobilistes de s'y rabattre et d'atteindre ce terminus de ligne de métro.

La politique de stationnement autour de la gare est également une donnée à prendre en compte. En effet, si cette politique est très permissive et que le stationnement est gratuit sur la voie publique autour de la gare, le parc relais n'aura que peu d'adeptes. De plus, le parking doit être situé à proximité des sorties de la gare : une distance à pied trop longue découragera un certain nombre de ses utilisateurs. A l'heure de la lutte contre le rejet de gaz à effet de serre et de l'utilisation de la voiture, le développement des parcs relais peut étonner. Si l'objectif n'est pas d'en implanter partout, sa présence permet aussi de désengorger les grands axes en assurant aux usagers – dans la limite capacitaire – de pouvoir s'y garer. Permettant également le rabattement lié à d'autres activités autour, c'est un outil supplémentaire de l'insertion urbaine du pôle d'échanges. Pour Philippe Payen, directeur de la stratégie et du développement durable de Veolia Transport, l'offre multimodale doit à terme intégrer la voiture individuelle⁴⁷.

Dans sa quête de répondre au mieux aux évolutions des modes de vie et donc des déplacements de voyageurs, le monde du transport met en avant l'intermodalité. Tout en visant à accorder ces différents modes, l'objectif est également de rééquilibrer la part des transports publics vis-à-vis de l'automobile. Avec la multiplication des modes doux et l'étalement urbain, de nombreux Français utilisent aujourd'hui plusieurs modes sur un voyage. Une intermodalité réussie se doit d'être lisible, fluide et accessible. De nombreuses idées peuvent ainsi contribuer à la croissance de l'intermodalité.

Mais l'efficacité de celle-ci et ses retombées positives sont conditionnées par l'implication de trois niveaux d'acteurs : les usagers, les transporteurs et les collectivités (exemple : requalification de la voirie ou de l'espace public).

Enfin, un autre facteur va favoriser son succès auprès des usagers : son prix. La facturation, via un billet unique, peut ainsi être un élément incitatif, qui simplifie la vie du client, limite ses différents temps d'attente, et rend plus commode son trajet. Il sera d'autant plus incitatif s'il y a une coordination des tarifs et de la billetterie.

⁴⁷ BEURIER E., VERAN C., *Transports urbains : quelle mobilité pour demain ?*, Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment, le 25/02/2011

II) LE LEVIER PRIX FACE A L'EVOLUTION DE LA MOBILITE

La tarification est un levier qui contribue au développement de l'intermodalité, c'est-à-dire à l'évolution de la mobilité. Du point de vue des AO et des exploitants, elle contribue au financement des investissements et de l'accroissement de l'offre. De celui des usagers, une tarification attractive favorise l'usage des transports collectifs ainsi que le report modal. Les principes tarifaires instaurés doivent donc tenir compte des besoins des usagers en termes d'offre et de desserte, et de leurs préoccupations quant au pouvoir d'achat. Mais cela doit être effectué sans mettre en péril les finances des collectivités.

Il sera, donc, intéressant de voir comment doit être déterminée une grille tarifaire dans l'intérêt des recettes des exploitants, des compensations des Autorités Organisatrices et du pouvoir d'achat des voyageurs. Un regard particulier sera porté sur la tarification basse dans les TC afin de voir quels en sont les enjeux, et ce, à partir de différents exemples. A noter que le cas de la tarification sur les trains à grande vitesse - très particulière car elle varie dans le temps et dépend de la demande - ne sera, ici, pas étudié.

1) Construire le tarif et déterminer le niveau de prix

Comme vu précédemment, promouvoir les transports collectifs et favoriser l'intermodalité est une des priorités des pouvoirs publics. Face à l'évolution des coûts liés à l'utilisation de l'automobile, il est apparu nécessaire de rendre plus accessible les transports publics afin d'entraîner un report modal sur ces derniers. Les grilles tarifaires se doivent donc d'être adaptées pour séduire un plus grand nombre. Pour cela, de nombreuses études - effectuées par les exploitants en collaboration avec leur AO - s'avèrent nécessaires.

Un tarif répondant à une logique de déplacements

La première question qui se pose est de savoir à qui s'adresse le tarif, en fonction de la segmentation du marché. La cible prioritaire concerne les clients fréquents qui effectuent quotidiennement les trajets pendulaires domicile-travail et domicile-études. Il est donc intéressant de leur proposer des abonnements attractifs en version mensuelle et annuelle, voire hebdomadaire pour répondre au mieux à leurs besoins.

Il peut également être décidé de cibler les voyageurs occasionnels qui utilisent les transports collectifs pour des motifs privés (loisirs, vacances et autres). De plus, ces utilisateurs représentent une part importante des recettes ([Cf. Annexe 2](#)). Des titres valides pour un déplacement ou à la journée seront alors privilégiés. Selon les caractéristiques et le périmètre des territoires, la tarification varie fortement. Des analyses de flux sont donc

nécessaires afin de connaître au mieux les habitudes de déplacements des usagers. De son côté, la SNCF a tenté de mettre en place une typologie⁴⁸.

La *tarification kilométrique*. Elle permet de refléter exactement le voyage effectué. L'utilisateur a le sentiment de payer le prix juste. Mais ce système kilométrique est très peu lisible du fait de la multiplicité des trajets effectués et ne serait pas forcément adapté dans le cas des tarifs intermodaux, par exemple.

La *tarification par paliers kilométriques*. Le nombre de paliers peut être déterminé en fonction du territoire et adapté aux flux de clientèle, ce qui présente un avantage pour les exploitants. Cependant, la communication auprès des usagers est difficile et ne peut se faire que sur les prix. Dans le cadre de l'intermodalité, l'étendue des différents réseaux étant différente, cette tarification ne semble pas pertinente.

Le *zonage concentrique*. Le réseau des transports en commun d'Ile de France est caractéristique de ce type de zonage : 6 zones concentriques sont établies autour de Paris intra muros. C'est un découpage simple et lisible pour les usagers. Il est aisé de le mettre en place lorsque le réseau est structuré en étoile autour d'un centre d'attractivité principal. Cependant, un tel zonage peut ne pas correspondre aux volontés politiques puisqu'il n'est pas basé sur une équité tarifaire. A l'échelle du Languedoc Roussillon par exemple, bien que Montpellier ait une situation prépondérante dans les schémas de déplacement, il est difficilement envisageable d'élaborer une tarification zonale autour de l'agglomération. D'une part, le réseau ne s'y prête guère. D'autre part, ce zonage n'apparaîtrait pas compatible avec la logique d'équité qui prévaut sur l'ensemble du territoire.

Enfin, le *zonage alvéolaire*. Les zones peuvent correspondre aux limites des communautés d'agglomérations, voire même des départements. C'est un zonage favorable à la mise en place de tarifications intermodales.

La grille tarifaire doit répondre aux besoins des usagers tout en restant simple et lisible, aux contraintes géographiques et aux volontés politiques. De même, il faut garder à l'esprit que des évolutions futures sont possibles (extension géographique du tarif, intégration de nouveaux acteurs, utilisation de nouvelles technologies, etc.). A l'ensemble de ces principes tarifaires doit ensuite correspondre une stratégie prix adaptée. Il est, en effet, nécessaire de structurer la gamme tarifaire ([Cf. Figure 13](#)).

⁴⁸ Mise en place de la tarification Kartatoo en Languedoc-Roussillon, document SNCF, 2008

Notions de prix relatifs cohérents entre titres	
Base = ticket unitaire (TU)	1 déplacement / prix 100%
Carnet 10 tickets plein tarif	10 déplacements / prix par ticket proche de 80% du TU
Forfait journée	3 déplacements / prix par ticket proche de 200% du TU
Abonnement mensuel plein tarif	40 déplacements / prix à 70-80% de 40 TU → Réduction complémentaire pour les juniors/séniors : moins 30-35% sur l'abonnement mensuel plein tarif
Abonnement annuel plein tarif	Prix de 2 mois gratuits → Réduction complémentaire pour les juniors/séniors : moins 35-40% sur l'abonnement annuel plein tarif
Titres occasionnels/événementiels si le contexte local le nécessite.	

Figure 13 - Structure d'une gamme tarifaire dans les transports urbains

Source : cours de Pierre CHAMPEAU en stratégie tarifaire et impact sur les prévisions de fréquentation et de recette

Même un réseau pratiquant des tarifs extrêmement peu élevés se doit de respecter les bases de ce tableau pour ne pas perturber le lien entre la consommation et le prix payé par l'utilisateur. Dans le cas des gammes tarifaires les plus élevées, elles correspondent en général aux réseaux urbains les plus complets tels que Lyon, Lille ou Marseille ([Cf. Annexe 3](#)).

Plusieurs éléments peuvent ainsi caractériser une mauvaise gamme tarifaire⁴⁹ :

- des prix élevés et dignes d'un grand réseau sur un réseau, en réalité, de petite taille ;
- un prix du ticket au carnet très élevé et sensiblement proche du prix ticket unitaire ;
- cohabitation de plusieurs titres pour les mêmes cibles / fonctions (pass hebdo et carnet 10 voyages) ;
- multiplication des titres, synonyme de mauvaise lisibilité pour le client.

Même s'il vise à satisfaire au mieux les caractéristiques en matière de déplacements des usagers, le tarif est surtout lié au coût de revient du transport.

Un niveau de prix lié aux coûts

Le transport de voyageurs entre dans la catégorie des services. Or, la détermination du prix est toujours plus complexe dans les services que dans le secteur industriel⁵⁰. Afin de mettre en place une stratégie de prix efficace, une entreprise doit connaître ses coûts, la valeur créée pour les clients et les prix pratiqués par la concurrence. La valeur des services de transports collectifs comprend de nombreux éléments : régularité, fiabilité, confort, flexibilité, sécurité, étendue de l'offre, gamme de produits, canaux de distribution, etc.

⁴⁹ Tiré du cours de Pierre CHAMPEAU en stratégie tarifaire et impact sur les prévisions de fréquentation et de recette





⁵⁰ LAPERT D., LOVELOCK C., WIRTZ J., *Marketing des services*, Pearson Education, 5ème édition, 2004

De plus, un tarif doit être attractif pour le client afin de favoriser la croissance du trafic. Mais les exploitants doivent aussi y trouver leur compte. Il s'agit pour eux de ne pas perdre de recettes, voire d'en générer plus grâce à l'induction issue du tarif avantageux. Il y a une véritable adéquation prix-produit à trouver. La gamme tarifaire doit également être simple et lisible pour l'utilisateur afin de favoriser l'accès aux abonnements qui le fidélisent. Cela enlève aussi un frein à l'utilisation des TC pour les non clients (Cf. Figure 14).

Tarifification (au 1^{er} janvier 2010)

Zone Grand St Etienne ou Grand Gier

Voyages occasionnels

Pass	Prix	Descriptif	Où le trouver ?
 1h30	1,30€	Pour vous déplacer durant 1 heure 30 sur l'ensemble de la zone choisie. Les aller/retour sont autorisés. À valider à chaque montée, y compris en correspondance.	À bord des bus, distributeurs, dépositaires et agences
 1 jour	4,10€	Pour vous déplacer durant 1 jour sur l'ensemble de la zone choisie. Le titre est valable pour une personne. À valider à chaque montée, y compris en correspondance.	Distributeurs, dépositaires et agences
 10 voyages	11,90€	Ce pass comprend 10 voyages d'1 heure 30 sur l'ensemble de la zone choisie. Le titre est valable pour une ou plusieurs personnes. À valider à chaque montée, y compris en correspondance.	Distributeurs, dépositaires et agences
 100 unités	17,90€	Ce pass comprend 100 unités. 5 unités sont décomptées en heures creuses, 7 en heures de pointe pour une durée d'1 heure 30. Valable sur l'ensemble de la zone choisie. Le titre est valable pour une ou plusieurs personnes. À valider à chaque montée, y compris en correspondance.	Distributeurs, dépositaires et agences
 groupe	8,00€	Le pass groupe permet d'effectuer un voyage de 4 heures pour un groupe jusqu'à 10 personnes (ou d'aller prendre un autre pass groupe). Valable sur l'ensemble de la zone choisie. À valider à chaque montée, y compris en correspondance.	Distributeurs, dépositaires et agences

Voyages Réguliers




Pass	Prix	Descriptif	Où le trouver ?
 1 mois	22,70€ à 40,20€	Pour vous déplacer durant 1 mois sur l'ensemble de la zone choisie. À valider à chaque montée, y compris en correspondance. Ce pass nécessite l'établissement d'un badge.	Dépositaires et agences
 1 an	165€ à 360€	Pour vous déplacer durant 1 an sur l'ensemble de la zone choisie. À valider à chaque montée, y compris en correspondance.	Correspondance et agences
 10 voyages	8,00€	Ce pass comprend 10 voyages tarif réduit d'1 heure 30 sur l'ensemble de la zone choisie. Ce pass est destiné aux moins de 26 ans, aux familles nombreuses et personnes à faibles revenus. Ce pass nécessite un badge. Le titre est valable pour une ou plusieurs personnes. À valider à chaque montée, y compris en correspondance.	Dépositaires et agences

Figure 14 - Gamme tarifaire du réseau de Saint-Etienne

Source : cours de Pierre CHAMPEAU en stratégie tarifaire et impact sur les prévisions de fréquentation et de recette

Un document, comme celui-ci du réseau stéphanois, proposant trop d'offres sera rapidement réfractaire pour l'utilisateur.

Enfin, il faut définir les clés de répartition des recettes entre les différents partenaires et les compensations réalisées par la ou les AO. Les exploitants de transports collectifs basent leurs prix sur leurs coûts. Or, la situation est très particulière puisqu'il s'agit de services d'utilité publique. Les coûts sont donc couverts par les recettes directes et la contribution des autorités organisatrices. Il n'y a pas de logique de profit et le terme d'utilisateur reste central. D'une manière générale, on estime que les voyageurs payent 30% du coût des transports tandis que la collectivité supporte les 70% restant⁵¹. Dans son rapport de 2009, la Cour des Comptes s'interrogeait, ainsi, sur la « soutenabilité à moyen terme d'une contribution aussi

⁵¹ DIDIER M., PRUD'HOMME R., *Infrastructures de transport, mobilité et croissance*, Conseil d'Analyse Economique, La Documentation Française, 2007

faible des usagers »⁵² alors que les budgets alloués au financement des TC ont grimpé de 30% entre 2002 et 2007 (Cf. Figure 15). Dans le même temps, les recettes commerciales n'augmentent pas autant que ces dépenses et financent, donc, de moins en moins les réseaux de transports.

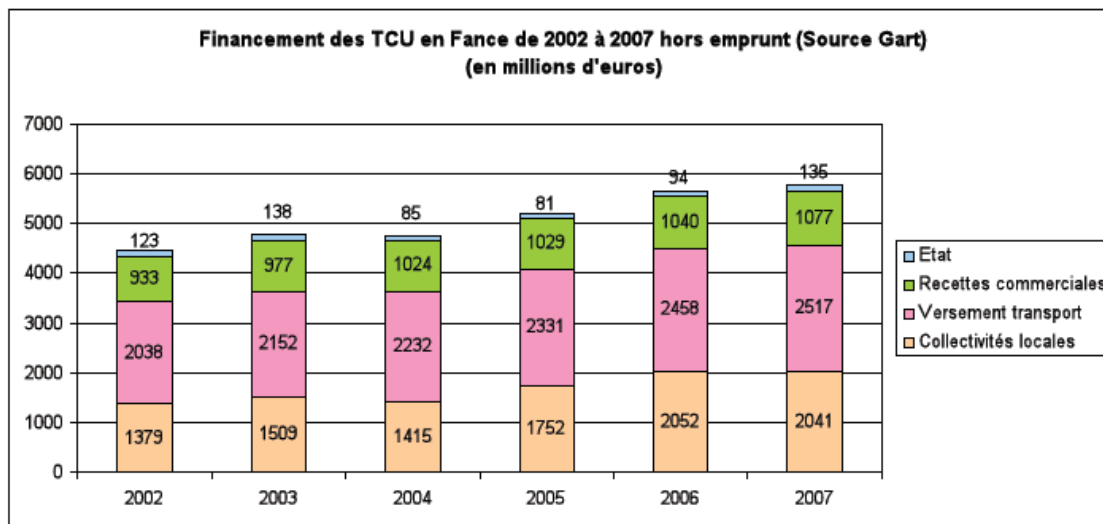


Figure 15 - Financement des TC en France de 2002 à 2007

Source : cours de Pierre CHAMPEAU en stratégie tarifaire et impact sur les prévisions de fréquentation et de recette

Pour ce qui est du transport ferroviaire exploité par la SNCF, les coûts comprennent 51% de coûts de circulation (péages RFF, conducteurs, contrôleurs), 18% de charges commerciales, 15% d'entretien du matériel roulant et pour 16% d'autres charges diverses⁵³. Les prix sont variables selon la distance et dégressifs. Ils sont validés par le Ministère des Transports qui publie chaque année les grilles tarifaires kilométriques. L'implication politique est donc très forte. Les Régions subventionnent, ainsi, en moyenne 15 000 € par voyageur⁵⁴. Ce domaine d'intervention représente entre 10 et 20% de leur budget, soit le troisième poste de dépenses après les lycées et les formations professionnelles (Cf. Figure 16).

⁵² Le transfert aux régions du transport express régional (TER) : un bilan mitigé et des évolutions à poursuivre, Rapport public thématique de la Cour des Comptes, Novembre 2009

⁵³ Entretien avec Philippe Firmin, chef du pôle Gestion Finances de la Direction Déléguée TER Languedoc-Roussillon

⁵⁴ ARNAULT C., FRANCOIS P., GORRERI S., PLISSON P., *Les Trains Express Régionaux nous coûtent 3 milliards : La concurrence à grand train ?*, Entreprendre, n° 252, le 01/07/2011

Région	Budget TER	Part du budget régional
Alsace	172,2 M€	20,5%
Aquitaine	167,2 M€	12,3%
Auvergne	104 M€	15,2%
Basse-Normandie	85,5 M€	11,2%
Bourgogne	181,7 M€	22,6%
Bretagne	95,1 M€	7,9%
Centre	123 M€	9,9%
Champagne-Ardenne	94,5 M€	14,2%
Franche-Comté	71,3 M€	13,9%
Languedoc-Roussillon	117 M€	9,5%
Limousin	57,4 M€	12,3%
Lorraine	169 M€	16,2%
Midi-Pyrénées	156,6 M€	12,7%
Nord-Pas-de-Calais	294,4 M€	13,4%
Haute-Normandie	168,2 M€	17,2%
Pays de la Loire	163,1 M€	12,5%
Picardie	220,3 M€	20,4%
Poitou-Charentes	57 M€	8,3%
PACA	273,7 M€	13,9%
Rhône-Alpes	465 M€	19%

Figure 16 - Part du TER dans le budget des Régions

Source : La concurrence à grand train ?, Entreprendre n° 252, le 01/07/2011

A la SNCF, les logiques évoluent pourtant : on parle désormais de client. Les prix des TGV sont des prix de marché, fixés en fonction de l'offre et de la demande. Pour ce qui est du TER cependant, la mission de service public prévaut. Même sur les lignes peu, voire pas du tout rentables, les trains circulent. Les conventions sont négociées avec les Régions de sorte que les coûts soient couverts par les recettes (recettes directes et compensations) et la contribution.

Pour ce qui est des transports urbains et interurbains, les exploitants peuvent ou non toucher une contribution de la part de leur autorité organisatrice, selon le type de contrat (DSP, régie, etc.). Dans le cas de la mise en place d'une réduction de prix, cela peut engendrer une perte de recettes qui devra être, soit supportée par l'exploitant, soit compensée par l'autorité organisatrice. De plus, de grands projets comme celui de la grande rocade métro autour de Paris⁵⁵ nécessitent d'importantes dépenses et le coût du transport en région parisienne est amené à en pâtir car les recettes commerciales devront financer une partie de ces investissements. Pour preuve, la hausse depuis le 1^{er} juillet 2011 de 2,7% des transports en Ile-de-France⁵⁶.

Ainsi, les diverses montages financiers qui existent visent à sauvegarder les recettes et limiter les dérives contributives. En effet, la LOTI stipule clairement que « *le système de transport intérieur doit satisfaire les besoins des usagers dans les conditions économiques [...]*

⁵⁵ Projet estimé à plus de 20 milliards d'euros

⁵⁶ MALECOT D., *Le ticket de métro parisien va augmenter de 2,7%*, Les Echos, le 03/06/2011

les plus avantageuses pour la collectivité ». Les contribuables assument en effet 70% du coût des transports collectifs. Il est donc nécessaire de limiter l'impact sur les finances publiques. Les acteurs peuvent accepter de supporter une perte sèche, qu'ils espèrent alors compenser par l'induction générée. Des structures particulières de prix permettent également d'augmenter les recettes directes.

Le cas des tarifications intermodales

C'est notamment le cas des tarifications intermodales. En effet, l'intérêt d'un tarif intermodal pour le voyageur est de bénéficier d'une réduction tarifaire par rapport à la somme du prix des différents titres (TER, urbain, interurbain, vélos, etc.). Il existe deux types de tarification intermodale :

- **zonale** : permet de voyager librement sur une zone délimitée, quel que soit le réseau. Le réseau de l'agglomération nantaise a adopté ce type de tarification avec la mise en place du ticket *MétrOcéane* qui permet de prendre les cars, bus, trains et trams sur un nombre de zones à choisir par l'utilisateur (Cf. figure 17) ;
- **combinée** : regroupe plusieurs titres et permet un accès à l'ensemble des réseaux concernés.



Figure 17 - Dépliant du Ticket MétrOcéane sur l'agglomération nantaise

Source : www.metroceane.fr, consulté le 03/08/2011

Dans le cadre de la SNCF, on dénombre aujourd'hui des accords de tarifs intermodaux entre le TER et 90 réseaux urbains, en France et dans les pays limitrophes⁵⁷. Dans la plupart des régions, les tarifs intermodaux sont élaborés par la SNCF, à son initiative ou sur demande d'une Autorité Organisatrice. C'est elle qui réalise des études puis construit les offres avec une ou plusieurs partenaires (AO urbaine, départementale, régionale). Il s'agit alors de définir le niveau de service associé au tarif parmi les trois identifiés⁵⁸.

Le premier niveau comprend les services de transport « pur ». Le tarif donne accès au TER, aux réseaux urbains et aux cars départementaux sur un périmètre donné. En Champagne-Ardenne par exemple, le billet TER + TAC, permet d'emprunter tous les bus à Nouzonville et à Charleville puis le train entre les deux villes à l'aide d'un seul ticket au prix de 1,05 €⁵⁹. Mais dans de nombreuses régions, les tarifs intermodaux se limitent aux PTU⁶⁰ de certaines villes (ex : dans le Nord-Pas-de-Calais, l'abonnement TICKET + permet la libre circulation sur les TER circulant dans la communauté urbaine de Lille et sur son réseau urbain), ou à des liaisons données (ex : en Poitou-Charentes, l'abonnement TER + BUS La Rochelle – Rochefort permet d'emprunter le TER et les réseaux urbains de ces deux villes et n'est disponible que sur cette relation).

Le deuxième niveau de service comprend les services connexes, c'est-à-dire l'accès aux parkings aux abords des gares, aux abris à vélos et aux vélos en libre-service, à l'autopartage, etc. Dans le cas du réseau TCL à Lyon, un supplément de 3€ par mois donne, par exemple, accès aux vélos en libre-service, en plus de la possibilité d'emprunter le métro, tramway, trolleybus et bus de l'agglomération, qu'offre déjà l'abonnement traditionnel.

Enfin, le troisième niveau de service est très large. Il comprend par exemple l'accès aux cinémas, aux musées, aux piscines, aux festivals, aux stations balnéaires et de ski, selon les régions.

L'intégration tarifaire des services de transport « purs » et des services connexes peut être complète. Il s'agit de proposer une offre multiservices, idéalement sur un support unique (une carte à puce par exemple). Pour ce qui est des autres services, des partenariats sont envisageables : réductions accordées sur présentation de la carte, offre spéciale, etc.

La décision du niveau de service retenu est prise en accord avec les AO et les exploitants partenaires. Et l'objectif dans l'élaboration d'une tarification intermodale est de préserver les recettes. Les prix des différents exploitants sont généralement basés sur leurs coûts et peuvent déjà inclure, selon les types de contrat et la volonté des autorités organisatrices, des réductions plus ou moins importantes. Ces prix servent de base à l'élaboration du prix du tarif intermodal. Un problème se pose : ils sont généralement très différents. Même sur un trajet identique, les prix peuvent varier selon le moyen de transport utilisé. Par exemple,

⁵⁷ Données SNCF, 2011

⁵⁸ *Mise en place de la tarification intermodale KARTATOO en Languedoc-Roussillon*, SNCF, 2008

⁵⁹ Informations disponibles en ligne sur le site TER : www.ter-sncf.com/regions/champagne_ardenne/fr

⁶⁰ Périmètre de Transports Urbains

le client paye 1,30 € pour faire Lyon – St Priest sur le réseau TCL et 2,60 € en TER. Il s’agit alors d’accorder aux clients une réduction globale par rapport à la juxtaposition de différents abonnements. Or, quel que soit le montant de la réduction, elle engendre une perte de recettes qui devra être, soit supportée par l’exploitant, soit compensée par l’autorité organisatrice. Divers montages financiers permettent de définir le prix d’un tarif intermodal.

Le prix peut être défini par addition des tarifs des différents partenaires. Une réduction est ensuite appliquée sur le prix global obtenu. De nombreuses régions ont opté pour cette solution. Cela implique néanmoins de conserver une tarification kilométrique pour la part ferroviaire. La répartition des recettes entre la SNCF et les exploitants urbains partenaires est difficile à mettre en place.

Une fois ce prix fixé, il faut mettre en place les mécanismes de compensation. Ainsi, à chaque vente d’un titre intermodal, les deux exploitants reçoivent leur part du forfait selon cette clé de répartition, y compris les fois où leur réseau n’est pas utilisé.

En Languedoc-Roussillon fut mis en place en 2007 le tarif régional KARTATOO, qui donne accès au TER ainsi qu’aux différents réseaux urbains des cinq départements⁶¹ (Perpignan, Montpellier, Nîmes, Alès, etc.). Il offre, ainsi, une réduction tarifaire jusqu’à -36% par rapport à la juxtaposition des abonnements urbains et TER ([Cf. Figure 18](#)).

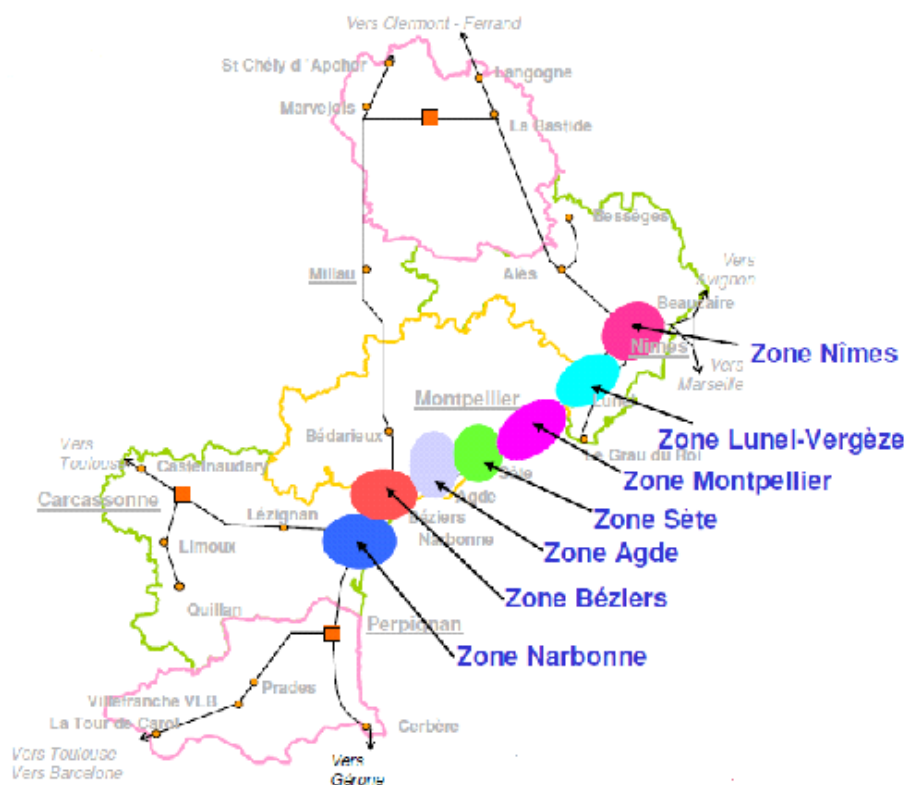


Figure 18 - Découpage en zone tarifaire sur l’axe Narbonne – Nîmes

Source : Dossier portant sur la mise en place de la tarification intermodale KARTATOO en Languedoc-Roussillon, SNCF, 2008

⁶¹ Aude, Lozère, Gard, Hérault et Pyrénées-Orientales

C'est le Conseil Régional qui porte le sujet et qui, par conséquent, est l'autorité organisatrice compensatrice. Dans le cadre de cette tarification, il a été décidé que la Région compenserait chaque agglomération partenaire de telle sorte que le taux de réduction soit de 25% pour chacune. Les recettes seront donc inférieures de 25% aux recettes théoriques. La décision revient ensuite aux agglomérations d'assumer les 25% restants pour compenser intégralement leur exploitant urbain⁶². Pour ce qui est du TER, la Région compense intégralement la perte de recettes engendrée par la mise en place de KARTATOO.

Cette compensation est, cependant, un élément nécessaire à la réussite d'une tarification intermodale car les clients présentent une forte sensibilité aux prix. Ces derniers sont, avec la valeur perçue du service, les deux grandeurs fondamentales de toute transaction économique⁶³. Le client achètera le tarif intermodal si la valeur monétaire perçue est supérieure au prix proposé. Confronté à un choix, il optera pour le tarif offrant le plus avantageux. Lors de la mise en place de tarification intermodale attractive, on note ainsi des effets d'induction (nouveaux clients) mais aussi de *cannibalisation* (report d'une gamme de produit sur une autre). Ces aspects doivent être pris en compte lors du calcul des impacts financiers de l'instauration d'une nouvelle tarification, sur les différentes activités de transport dans leur ensemble. En effet, certains clients ne renouvellent pas leur abonnement et souscrivent à la tarification intermodale.

En Languedoc Roussillon par exemple, plusieurs abonnés ont abandonné la gamme existante VIA au profit de KARTATOO, qui donne accès à plus de services et des réductions souvent plus intéressantes. Parmi ces nouveaux abonnés, 80% indiquent l'avoir choisi pour son prix attractif puis pour la possibilité de disposer d'un abonnement tout en circulant sur trois réseaux⁶⁴.

Cependant, les tarifications intermodales offrent parfois « trop » et, malgré des prix avantageux, les clients peuvent avoir l'impression de devoir payer pour des services qu'ils n'utiliseront pas. Le succès d'un tarif intermodal dépend donc d'un subtil dosage. Il s'agit d'offrir des services pertinents tout en fixant un prix simple, lisible et attractif. Or, l'instauration de tarifications plates sur plusieurs réseaux de transports collectifs, voire la mise en place de la gratuité totale, soulève de nombreuses questions. Le service perd-il de sa valeur ? Ce genre de mesure freine-t-elle les pratiques intermodales ?

2) Enjeux d'une tarification faible dans les transports collectifs

Les élections récentes ont donné lieu à un déferlement de promesses concernant les transports publics : quand l'UMP et Europe Ecologie évoquaient l'idée d'un pass à tarif

⁶² Dossier portant sur la mise en place de la tarification intermodale KARTATOO en Languedoc-Roussillon, SNCF, 2008

⁶³ BRAULT F., JACQUET., SIMON H., *La Stratégie prix. Le pricing : un nouveau levier pour augmenter votre rentabilité*, Dunod, 2^{ème} édition, 2005

⁶⁴ Enquête réalisée par EFFIA dans le cadre de la mise en place de la tarification intermodale KARTATOO, 2008

unique en Ile-de-France, le maire PS de Toulouse promettait, lui, la gratuité des transports urbains pour les jeunes de moins de 26 ans. La gratuité est maintenant accordée sous conditions de ressources et plusieurs conseils généraux ont également établi sur leur territoire des tarifications proches de la gratuité ([Cf. Exemples d'expérimentation de tarification basse dans les transports publics](#)).

Mais le nivellement par le bas des tarifs des transports publics a de nombreuses conséquences.

D'un point de vue social, la gratuité ou la quasi-gratuité des transports collectifs abolit toutes les discriminations⁶⁵. Ces mesures répondent aux valeurs de liberté et d'égalité prônées par la République. En permettant l'accès de tous aux transports publics, la gratuité favorise la création de liens entre les citoyens. Cependant, ce dispositif met fin aux tarifications sociales adaptées aux populations les plus démunies. Toutes les catégories de populations sont mises sur le même pied d'égalité et la notion de justice sociale y perd son sens.

D'un point de vue environnemental, la gratuité incite un plus grand nombre de personnes à utiliser les transports en commun. Cette mesure s'inscrit donc dans une politique de développement durable et doit permettre une induction des utilisateurs de la voiture. Mais parallèlement, elle incite aussi les piétons à avoir recours aux transports collectifs et favorise l'étalement urbain.

Enfin, il est important de peser le pour et le contre en abordant la question du financement. Le passage à la gratuité totale est souvent facilité par la faiblesse préalable des recettes des réseaux et par l'allègement des coûts de structure induits (plus besoin de points de vente, ni de contrôles). A Gap par exemple, où la tarification sociale est déjà très importante (plus de 80% des usagers circulaient déjà gratuitement), il a été possible de franchir le pas de la gratuité totale sans conséquences financières trop importantes.

Mais la gratuité n'existe pas, elle est toujours payée par quelqu'un. Dans le cas des transports publics, le coût se répartit entre les usagers et les contribuables. L'utilisateur d'un service prend à sa charge une partie des coûts de production, dans la mesure où les contribuables en financent solidairement l'autre partie. La gratuité totale accroît donc le coût des transports en commun pour les pouvoirs publics (et par conséquent les contribuables), ce qui semble aller à l'encontre des principes de la LOTI. En outre, les collectivités ont de moins en moins de ressources, notamment fiscales suite à la révision de la taxe professionnelle que leur versaient les entreprises.

Enfin, la gratuité, ou la quasi-gratuité, prive les transports collectifs de ressources indispensables pour leur développement (investissements dans les infrastructures, le matériel, etc.). En effet, ce n'est pas parce que le train, le bus ou le tram est très peu cher que l'utilisateur voyagera forcément plus. La notion d'élasticité prix permet de bien comprendre

⁶⁵ *La gratuité des transports collectifs urbains ?*, Trans flash, Certu, n°352, avril 2010

cela. L'élasticité prix représente le pourcentage de variation du volume des ventes pour un changement de 1% du prix. Or, les réductions de prix avec une élasticité inférieure à 1 n'ont en général pas l'effet escompté car la hausse des ventes ne compense pas la baisse des prix⁶⁶. Il est donc envisageable que la mise en place de telles mesures pèse très lourdement sur les finances publiques.

Par ailleurs, de nombreuses problématiques d'exploitation sont sous-jacentes. La mise en place de telles mesures dans les transports collectifs incite, certes, un plus grand nombre de personnes à les utiliser. Mais le risque est alors de saturer les réseaux. L'autorité organisatrice doit prévoir les moyens de renfort suffisants pour répondre à l'augmentation de la demande, pour parer à la sous-capacité éventuelle du matériel et assurer la sûreté sur le réseau, notamment aux points d'arrêts ([Cf. L'expérimentation du billet à 1€ dans les TER en Languedoc-Roussillon](#)). En effet, de telles mesures ne poussent pas les usagers à adopter une attitude responsable. Les risques d'incivilités sont plus élevés et un bien gratuit est en général moins respecté⁶⁷. Cependant, tout cela représente un coût supplémentaire.

Ainsi, la mise en place de telles mesures sur les réseaux de transports collectifs doit absolument s'accompagner de mesures visant à limiter la dégradation des conditions de transport. Le prix n'est en effet pas le seul critère de choix, d'où l'importance de garantir la valeur du service et de responsabiliser les usagers. La mobilité est un droit qu'il ne faut pas dévaloriser et ces mesures ne doivent pas entraîner le départ vers d'autres modes d'usagers non-satisfaits de leurs nouvelles conditions de circulation. Différentes expérimentations ont déjà eu lieu en France, certaines avec plus de réussite que d'autres...

3) Exemples d'expérimentation de tarification basse dans les transports publics

Dans cette volonté des politiques de diminuer la part de l'automobile à l'heure du développement durable, plusieurs collectivités ont déjà testé des mesures de tarification basse sur leur territoire. Selon le type de mesure, la clientèle visée, les caractéristiques du territoire ou les ressources financières de la collectivité, ces expérimentations ont connu des succès différents.

Des tarifs tirés vers le bas

Concernant les transports urbains, certaines agglomérations où le pouvoir d'achat des habitants est relativement limité ont décidé de mettre en place des tarifs très attractifs.

⁶⁶ BRAULT F., JACQUET., SIMON H., *La Stratégie prix. Le pricing : un nouveau levier pour augmenter votre rentabilité*, Dunod, 2^{ème} édition, 2005

⁶⁷ *La gratuité des transports collectifs urbains*, *Trans flash*, Certu, n°352, Avril 2010

Ainsi, les transports de l'agglomération de **Béziers** Méditerranée proposent un ticket à l'unité à 0,50 €, et un carnet de 10 au prix unique de 3 €. Cela en fait le réseau urbain le moins cher de France (hormis les réseaux gratuits). Ce réseau composé de 22 lignes et qui dessert 22 communes connaît un véritable succès, avec plus 7,5 millions de voyageurs par an⁶⁸. Mais ces tarifications basses ne s'arrêtent pas aux seuls réseaux urbains.

Faut-il y voir une forme de concurrence entre services publics ? Cette supposition peut être illustrée par la situation du **Languedoc Roussillon**. Le département des Pyrénées-Orientales a été le premier à adopter un tarif unique. Ce dernier, au prix de 1 €, permet d'emprunter n'importe quel bus sur les 226 communes du réseau départemental, depuis le 1^{er} novembre 2008 (Cf. [Figure 19](#)). Les horaires ont, ainsi, été adaptées aux trajets domicile-travail afin de doubler le nombre de voyageurs en trois ans⁶⁹.



Figure 19 - Titre de transport valable sur les bus des Pyrénées Orientales

Source : <http://www.cg66.fr/252-les-bus-departementaux.htm>, consulté le 17/08/2011

Les autres départements n'ont pas tardé à suivre. Dans l'Hérault, le prix du ticket unitaire est, certes, de 1,50 € mais le carnet de 10 revient à seulement 10 €, pour un réseau qui comprend 68 lignes régulières et transporte plus de 12 millions de voyageurs par an. L'Aude propose également un carnet à 10,50 € sur ses 60 lignes départementales.

Or, certaines lignes sont parallèles au réseau ferré. Avec un billet moyen plein tarif à 7,30 € sur le réseau régional⁷⁰, il apparaît logique que les trains se vident sur certains secteurs au profit des cars. Pour continuer à attirer des clients, le Conseil Régional a décidé de s'aligner en proposant progressivement le TER à 1 € (Cf. [L'expérimentation du billet à 1€ dans les TER en Languedoc-Roussillon](#)). Il est, cependant, à noter que le coût du kilomètre est 5 fois plus faible pour un autocar que pour un train (4 € par kilomètres contre 20)⁷¹.

Le Conseil Général des **Alpes Maritimes** a également appliqué une basse tarifaire, depuis 2008, permettant de se déplacer au prix unique d'1€ sur l'ensemble du département. Aujourd'hui, quel que soit le réseau utilisé, urbain ou départemental, le prix d'un trajet revient à 1 €, à la fois en interne au réseau mais également entre deux réseaux de transport.

⁶⁸ Benchmark des réseaux urbains en Languedoc-Roussillon, Dossier SNCF, mai 2011

⁶⁹ Le bus à 1 euro, c'est pour vous !, Le travailleur catalan, Octobre 2008

⁷⁰ Données SNCF 2011

⁷¹ ARNAULT C., FRANCOIS P., GORRERI S., PLISSON P., Les Trains Express Régionaux nous coûtent 3 milliards : La concurrence à grand train ?, Entreprendre, n° 252, le 01/07/2011

Et ce pari est une réussite puisqu'il a permis une hausse de 35% de la fréquentation du réseau sur tout le département⁷². Pour répondre à cette demande croissante, il y a eu une augmentation quantitative (+18% de l'offre bus) mais aussi qualitative (amélioration de l'information dans les bus et aux arrêts). Même si les dépenses liées à ce surcroît d'offre sont importantes, les pertes de recettes restent faibles du fait de la hausse de la fréquentation.

En raison des tarifs appliqués par les différents Conseils généraux, la SNCF est elle-même obligée de suivre cette tendance de tarification vers le bas, en particulier sur les trains peu remplis. Le TER à 1 € dans cette région est, ainsi, directement inspiré de ce qui se fait depuis 2003 dans le Nord-Pas-de-Calais, avec les opérations *TER Mer* et *TER Vert*. L'idée est, ainsi, d'offrir en été, au prix d'1 €, un aller-retour vers la mer (4 week-ends) ou la campagne (1 week-end). Preuve du succès de l'opération, le nombre de week-end proposés a doublé depuis 2003 (*Cf. Figure 20*).



Figure 20 - Visuel 2009 des opérations TER Mer et TER Vert en Nord-Pas-de-Calais

Source : Présentation du TER Nord-Pas de Calais, Dossier SNCF, juin 2010

En 2009, 87 596 pass avaient, ainsi, été vendus dont 95% de ceux prévus pour la mer⁷³. Le Conseil Régional a, ainsi, consacré un budget de 1 095 000 € afin de permettre - dans ce bassin de population de 4 millions d'habitants où un sur deux ne part pas en vacances - au plus grand nombre de se rendre sur les lieux touristiques de la région.

Des opérations récentes ou à venir s'inspirent également de ces réussites. Depuis le 6 juin, est ainsi mis en place dans la région *Midi-Pyrénées* le tarif *Tikémouv*. Il s'applique sur une centaine de TER, en dehors des heures de pointe et dont le taux de remplissage n'excède

⁷² La gratuité des transports collectifs urbains ? Trans flash, Certu, N° 352, Avril 2010

⁷³ Présentation du TER Nord-Pas de Calais, Dossier SNCF, le 9 juin 2010

guère les 30%. Cela met, par exemple, un Toulouse-Villefranche de Lauragais à 2,50 € contre 6,40 €. L'objectif est de susciter 900 000 voyages supplémentaires en TER sur 3 ans⁷⁴.

De son côté, la région PACA propose dès septembre 2011 la gratuité sur les TER, les LER (Lignes Express Régionales) et les Chemins de Fer de Provence, et ce, pour les collégiens, lycéens, étudiants, apprentis et stagiaires de moins de 26 ans pour se rendre sur leurs lieux d'études. Cette opération visant à favoriser le report modal vers les transports collectifs et à diminuer le taux de fraude⁷⁵ nécessitera, seulement, l'achat d'une carte *Zou* pour 15 €. Cela représentera un effort financier de 16,4 millions d'euros pour la région qui en consacre actuellement plus de 273 aux transports⁷⁶.

Ces opérations ont un but social en visant une période ou une catégorie de la population en particulier. D'autres peuvent s'apparenter à des promotions commerciales : proposer un tarif ciblé sur une population, un type de déplacement ou les deux. Cela permet d'inciter un non-client à faire « l'expérience des TC ». C'est par exemple le cas de l'opération *Autopatch* à Chambéry, qui consiste à distribuer des tickets gratuits aux automobilistes (Cf. Figure 21). L'idée est de dire que cela n'engage à rien, même s'il y a une perte de recettes pour l'exploitant, afin d'augmenter le report modal vers les transports publics.



Figure 21 - Visuel Autopatch à Chambéry

Source : Stress, pollution, problèmes de circulation, Dossier de Presse STAC, 2007

Les exemples présentés ici s'apparentent soit à des opérations gratuites mais partielles, soit des à des opérations non-gratuites mais s'effectuant sur la durée. Cependant, d'autres ont véritablement franchi le pas de la gratuité totale.

⁷⁴ Le TER à partir de 2,50 euros en Midi-Pyrénées, Transport Public N° 1114, Juin 2011

⁷⁵ Avec un taux de fraude de 15% sur ses TER, la région PACA est celle où ce taux est le plus fort en France (chiffres SNCF, juin 2011)

⁷⁶ RECOURA C., PACA : TER gratuits pour étudier et se former, Transport Public N° 1114, Juin 2011

Une réussite pour certains...

Châteauroux (Indre) fut, ainsi, la première ville à opter pour la gratuité totale des transports urbains⁷⁷, et ce dès le 22 décembre 2001. En ce sens, une refonte du réseau a été entreprise (passage de 8 à 11 lignes) et des travaux de voirie ont été réalisés.

En effet, avant l'opération, le nombre de voyages par personne par an n'était que de 22 (chiffre à rapprocher de la moyenne nationale qui est de 44) et la fréquentation avait baissé de 2% par rapport à 2000. Avec cette nouvelle tarification, ce chiffre atteint aujourd'hui 51 voyages par personne par an et le nombre de voyages annuels est passé de 1 526 000 environ en 2001 à près de 4 000 000 aujourd'hui⁷⁸. Pour Jean-François Mayet (maire de Châteauroux et président de la Communauté d'Agglomération Castelroussine), il y a eu un effet « *boule de neige* » car les personnes qui hésitaient à monter dans un bus vide (dans un souci de sécurité ou d'économie) se sont mises à le prendre plus facilement dès lors qu'il y avait du monde dedans et que le voyage était gratuit.

Et l'impact sur les recettes fut très limité. En effet, avant le projet, les recettes commerciales n'étaient que de 366 000 € par an, ce qui ne représentait que 14 % du coût du réseau. Bien que cette somme n'est pas négligeable, elle ne représentait pas un apport significatif, ni une manne indispensable au fonctionnement de du réseau. Avant le passage à la gratuité, il n'était déjà pas fait appel à la fiscalité locale. Il n'y a donc pas eu de hausse des impôts, suite à la mise en place de cette tarification gratuite. La suppression des recettes a été compensée par une augmentation du Versement Transport⁷⁹ de 0,55 % à 0,6 %.

Il faut, cependant, noter que le cas de Châteauroux est particulier car 45% des voyageurs voyageaient déjà gratuitement avant la mesure (scolaires, demandeurs d'emplois, etc.). Monsieur Mayet affirme, par ailleurs, que le service Transports de l'agglomération est régulièrement sondé par d'autres villes au sujet des bus gratuits et de leurs modalités de mise en place et de fonctionnement. La ville de Gap s'est, ainsi, renseignée plusieurs fois avant d'appliquer elle-même cette tarification. Des personnes d'Albi ou de Nancy, et même de Lisbonne, ont également pris des informations.

Plusieurs autres villes ont, par la suite, opté également pour la gratuité telles que Castres (Tarn), Bar-le-Duc (Meuse), Colomiers (Haute-Garonne), Issoudun (Indre), Vitry (Ille-et-Vilaine), Cluses (Haute-Savoie)... mais également Aubagne (Bouches du Rhône).

Lancée à Aubagne le 15 mai 2009, la gratuité des transports collectifs a permis au réseau d'enregistrer un bond de fréquentation de 71% dès la première année⁸⁰, alors que les objectifs de l'agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Etoile n'étaient que de 50% au bout

⁷⁷ En réalité, la ville de Compiègne (Oise) a mis en place une tarification gratuite dès les années 80 mais elle ne l'était pas, au départ, pour tous.

⁷⁸ DELAVERGNE T., Châteauroux : des transports gratuits, un exemple à suivre, sur <http://www.lemague.net/dyn/spip.php?article2259>, consulté le 27/07/2011

⁷⁹ Taxe prélevée sur la masse salariale des entreprises de plus de 9 salariés installées sur l'agglomération

⁸⁰ +71% de fréquentation dans les bus gratuits d'Aubagne, MobiliCités, le portail des transports publics et de la mobilité, 13 mai 2010

Le 26 août 2010, **Libourne** (Gironde) est devenue la treizième commune de France à permettre à ses habitants de voyager gratuitement sur l'ensemble de son réseau de transports publics. A l'image des cas précédents, la commune a profité du versement transport mais également de recettes fiscales avantageuses. Comme le souligne, en effet, Michel Lalanne-Dasque (directeur de la Société des transports libournais), la taxe transport reversée à Libourne par ses entreprises lui rapporte 65% de plus que la moyenne observée pour les villes moins de 50.000 habitants⁸².

Ce modèle apparaît, cependant, difficilement transposable dans les grandes agglomérations où les coûts d'investissement et d'exploitation sont beaucoup plus importants et, donc, pas compensés entièrement par le versement transport. Et compte tenu de la baisse des recettes fiscales, elles sont plutôt tentées aujourd'hui d'augmenter le prix de leurs billets et autres abonnements. En effet, pour Robert Subra, vice-président de l'Agglomération montpelliéraine, la gratuité des transports dans une ville comme Montpellier serait « une imbécillité flagrante, une dégradation complète du transport en commun (...) alors que dans le même temps l'offre augmente avec l'arrivée des lignes 3 et 4 de tramway en avril 2012⁸³ ». Il y a, en effet, un risque avec ce type de tarification de perte de lien avec la notion de coût du déplacement. Et l'échec de certaines opérations est là pour le rappeler...

...Un échec pour d'autres

A **Grenoble**, avait été établie dès 1974 une gratuité des transports, aux heures creuses, pour les personnes de plus de 65 ans, sous la forme d'une "carte émeraude". Mais le SMTC (Syndicat Mixte des Transports en Commun) de Grenoble a dû revenir sur cette mesure en 2009, dans un souci d'économie.

Par ailleurs, le retour d'expérience de la région **Poitou-Charentes** - qui avait instauré le billet à 1 € sur les TER pour tous les premiers mercredi du mois - montre en quoi il est primordial de protéger les conditions de transport des usagers. Afin de faire découvrir le TER à un plus grand nombre mais également pour diminuer la fraude⁸⁴, ce tarif a été initié la première fois en septembre 2005 pendant 3 jours dans le cadre de la semaine européenne de la mobilité. Il fut reconduit en décembre 2005 pendant toute une semaine pour accompagner la mise en place de nouvelles dessertes et en janvier 2006 lors du festival international de la bande dessinée d'Angoulême.

A chaque fois, ce tarif a connu un succès important et, en février 2006, la Région décide d'appliquer ce concept de tarif TER à un euro tous les premiers mercredis de chaque mois à compter du 1^{er} mars⁸⁵. Là aussi, le succès fut tout de suite au rendez-vous et croissant d'un

⁸² *Ces petites villes qui font miroiter l'utopie des transports gratuits*, La Tribune, le 26/08/2010

⁸³ COUGNENC R., *La gratuité serait une imbécillité flagrante*, L'Hérault du Jour, le 3 juillet 2011

⁸⁴ La SNCF évalue ce manque à gagner à plus de 300 millions d'euros par an, sur tout le territoire (données 2011)

⁸⁵ Tarif applicable les mercredis 1^{er} mars, 5 avril, 3 mai, 7 juin, etc.

mois sur l'autre : 808 billets vendus en mars, 3 652 en avril, 5 667 en mai et 6 789 en juin. Mais face à cette progression de plus en plus forte, la capacité en places assises apparaît contrainte malgré les renforcements en trains supplémentaires. De plus, ces possibilités de renforcement en matériel roulant s'annoncent moindres en service « Plein été » (juillet et août).

De ce fait, les problèmes de surcharges, et plus généralement de dégradation de la qualité de service, se sont accentués. Le confort et surtout la sécurité des voyageurs, ont été fortement atteints jusqu'à entraîner une exaspération significative, tant du côté des clients du TER 1 Euro, que des clients abonnés ou de ceux en plein tarif arrivant de Paris ou Bordeaux. De plus, cette opération qui visait à la « découverte du train » a entraîné le report de nombreux clients sur des bus car ils n'ont pas pu monter dans le train. D'autres ont eu moins de chance comme cet abonné qui témoigne⁸⁶ : « cette opération TER à 1 euro c'est bien, mais pour ceux qui ne travaillent pas ! En effet ce matin, je n'ai pas pu monter dans le Poitiers – La Rochelle car il était bondé ».

Après un bilan dressé en juin, la Région et la SNCF décidèrent de suspendre l'opération qui était « susceptible de dégrader fortement les conditions d'exploitation et le confort et la sécurité des voyageurs »⁸⁷. En effet, la mesure a été abandonnée suite aux nombreuses agressions verbales et physiques de contrôleurs (malgré une présence renforcée sur la police ferroviaire) ainsi qu'à l'exaspération des clients, notamment les abonnés. Par ailleurs, la qualité de service fut dégradée avec de nombreux retards de trains. La gratuité se révèle, ainsi, le plus souvent être un cadeau politique fait aux habitants sous couvert d'augmentation de la fréquentation des transports publics. Le risque, c'est qu'en se privant de ces recettes, il ne soit plus possible de développer le réseau et d'assurer, sur le long terme, un service de qualité. En effet, une surfréquentation nécessite d'augmenter la capacité et les moyens de sécurité mais ces éléments ont un coût. Cela s'apparente à un cercle vicieux, pouvant entraîner un déficit croissant.

Pour de nombreux experts, cette gratuité des transports n'a pas lieu d'être. Francis Beaucire, professeur à l'Université Paris 1, considère qu'il est juste que l'utilisateur d'un service prenne à sa charge une partie du coût de production, dans la mesure où l'ensemble des contribuables, usagers ou non-usagers, en financent solidairement une autre partie, souvent dominante⁸⁸. Personne ne réclame, par exemple, la gratuité de l'accès à des services tels que l'eau, l'électricité ou le gaz...

Pierre-Henri Emangard⁸⁹ le rejoint dans cette idée et affirme que la gratuité « crée l'illusion qu'il peut exister des biens ou des services qui n'ont pas de coût et peuvent être consommés

⁸⁶ Message d'un abonné reçu sur le site www.ter-sncf.com, le 7 juin

⁸⁷ *Bilan de l'opération « Le TER à 1 euro le 1er mercredi du mois »*, document SNCF, 2006

⁸⁸ La gratuité des transports collectifs urbains ? Trans flash, Certu, n°352, Avril 2010

⁸⁹ Maître de conférences à l'Université du Havre

sans limite ». Cela participe, alors, à dévaloriser l'image du transport public et la valeur du service rendu. De plus, elle peut conduire à subventionner des catégories sociales qui ont des revenus largement supérieurs à la moyenne et va à l'encontre de l'objectif de faire prendre conscience que la mobilité devrait être payée à son coût social réel. Il ajoute que ce phénomène de gratuité dévalorise l'image du transport public et la valeur du service rendu.

Bruno Cordier⁹⁰ suggère plutôt, que privilégier la gratuité, d'augmenter l'offre (fréquences, amplitude horaire, etc.), d'améliorer la qualité du service (ponctualité, vitesse commerciale) et/ou développer la tarification sociale. A budget équivalent, cela dégraderait moins le réseau.

Bruno Bourg-Broc⁹¹ pense, en revanche, que cette gratuité est possible mais qu'elle est facilitée par la faiblesse des recettes billetterie de ces réseaux et l'allègement des coûts de structure induits (contrôles, billettique, points de ventes, etc.). Ceci exclut donc une gratuité applicable aux grands réseaux et limite cette dernière aux réseaux comparables à Châteauroux ou Libourne.

Le levier prix apparaît, ainsi, comme une solution dans l'objectif d'augmenter la part des TC face à celle de l'automobile. Une grille tarifaire avantageuse peut, en effet, entraîner une induction sur le réseau de transports publics. Tout l'intérêt alors de déterminer les prix les plus adaptés à la clientèle, en tenant compte des coûts que génère le réseau afin de ne pas mettre en péril les finances publiques.

Dans cette optique, plusieurs réseaux ont opté pour des tarifications très basses, voire gratuites pour certains. D'abord testé dans des réseaux urbains puis départementaux, ces opérations sont désormais appliquées par la SCNF dans certaines régions et laissent entrevoir une pointe de concurrence entre les différents modes collectifs. C'est notamment dans cette optique que la région Languedoc-Roussillon a décidé d'expérimenter un billet unique à un euro. Il sera alors intéressant de voir - à travers cet exemple - si les mises en garde de certains experts, au sujet de ce type de tarification, se vérifient.

⁹⁰ Directeur d'ADETEC (Bureau d'Études en Transports et Déplacements)

⁹¹ Député maire de Châlons-en-Champagne Président de la Fédération des Maires des Villes Moyennes

III) L'EXPERIMENTATION DU BILLET A 1€ DANS LES TER EN LANGUEDOC-ROUSSILLON

La Région Languedoc-Roussillon se caractérise aujourd'hui par la première croissance démographique de France, en gagnant plus de 33 000 nouveaux habitants chaque année⁹². Ceci est principalement dû à l'attractivité des agglomérations littorales telles que Montpellier et Perpignan, qui sont les deux villes françaises accueillant le plus de nouveaux habitants chaque année. La population languedocienne atteint, ainsi, 2 594 000 habitants en 2010 et pourrait en compter 3 300 000 d'ici 2030, soit une hausse de 36 % par rapport à 2000 (prévisions INSEE). C'est également une région très jeune, avec près de 70 000 étudiants (dont 79% à Montpellier). Elle se caractérise, cependant, par un certain retard économique. Le taux de chômage est, en effet, parmi les plus élevés de France et le produit intérieur brut (PIB) parmi les plus bas. Près d'un Languedocien sur cinq vit dans un ménage en dessous du seuil de pauvreté et le taux d'allocataires du RMI ainsi que la part des foyers fiscaux non imposés figurent parmi les plus élevés des régions françaises.

Toutes ces données économiques et sociales sont donc à prendre en compte dans l'offre de transports proposée aux habitants, et en particulier dans la conception des gammes tarifaires. Le billet à un euro expérimenté dans la Région peut être un outil répondant à cet enjeu social. Mais sa généralisation devrait faire face à de nombreux obstacles...

1) Contexte régional et enjeux liés aux déplacements locaux

Avant de comprendre les enjeux du billet à un euro, il apparaît nécessaire de s'intéresser aux spécificités des déplacements locaux et des politiques qui en découlent.

Des déplacements principalement littoraux

La région Languedoc-Roussillon - forte de ses 2,5 millions d'habitants - apparaît relativement contrastée, sans véritable unité géographique. Très différente d'un département à l'autre, elle résulte également d'un découpage administratif arbitraire (l'Est du Gard étant tourné vers la Provence ; le Nord de l'Aude et l'extrême Ouest héraultais vers Midi-Pyrénées ; une grande partie du département des Pyrénées-Orientales vers la Catalogne espagnole). En conséquence, le trafic ferroviaire est également traversé par les trains de la Région Midi-Pyrénées, PACA ou Auvergne ([Cf. Figure 23](#)).

⁹² Données INSEE 2011

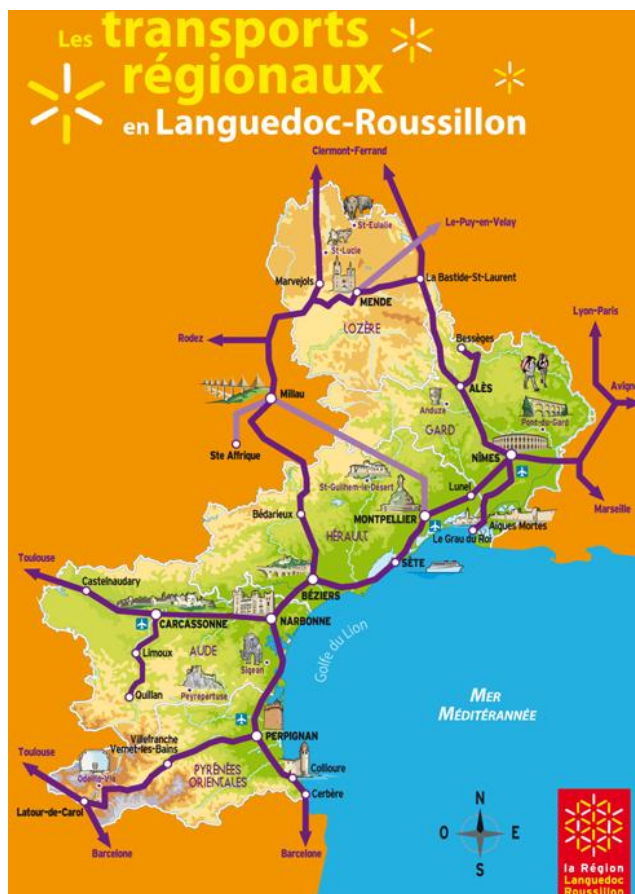


Figure 23 - Les transports régionaux en Languedoc-Roussillon

Source : Conseil Régional du Languedoc-Roussillon, 2011

Ce sont des éléments à prendre en compte dans le cas d’une nouvelle tarification. Par ailleurs, les principales zones d’activités et de concentration d’emplois se situent sur le littoral ou à proximité immédiate, que soit à Perpignan, Béziers ou Montpellier ([Cf. Annexe 4](#)). Les déplacements des habitants de la Région sont donc liés à ces zones d’attractivité ([Cf. Figure 24](#)).

NIMES → MONTPELLIER	5,8%	NARBONNE → MONTPELLIER	1,3%
MONTPELLIER → NIMES	4,7%	NIMES → BEZIERS	1,3%
MONTPELLIER → LUNEL	3,4%	AGDE → MONTPELLIER	1,3%
MONTPELLIER → SETE	3,3%	AVIGNON → MONTPELLIER	1,3%
MONTPELLIER → AVIGNON	3,2%	PERPIGNAN → NARBONNE	1,2%
BEZIERS → MONTPELLIER	3,0%	MARSEILLE → MONTPELLIER	1,1%
MONTPELLIER → NARBONNE	2,5%	NIMES → ALES	1,1%
SETE → MONTPELLIER	2,3%	AVIGNON → NIMES	1,1%
MONTPELLIER → FRONTIGNAN	2,3%	FRONTIGNAN → MONTPELLIER	1,0%
MONTPELLIER → BEZIERS	2,1%	PERPIGNAN → MONTPELLIER	1,0%
ALES → NIMES	1,8%	NARBONNE → CARCASSONNE	1,0%
MONTPELLIER → AGDE	1,7%	AUTRES ORIGINES - DESTINATIONS	50,0%
LUNEL → MONTPELLIER	1,6%	TOTAL	100%

Figure 24 - Les principales OD sur les TER Languedoc Roussillon en 2010

Source : SNCF, 2011

Les principales OD effectuées concernent, toutes, des trajets sur le littoral, en particulier sur l'axe Nîmes - Perpignan⁹³. Dans ce classement, seules deux OD hors-littoral apparaissent : Alès - Nîmes et Narbonne - Carcassonne. Le littoral attire, et ce, principalement en été. Avec 6 millions de touristes, le Languedoc-Roussillon se place comme la troisième région touristique de France, notamment grâce à des stations balnéaires telles que le Cap d'Agde ou Argelès-sur-Mer. Pour faire face à cette fréquentation importante sur l'artère littorale qui regroupe 90% du trafic, c'est sur cet axe que l'offre trains est la plus importante dans la Région.

Par ailleurs, la capitale régionale, Montpellier, constitue la principale gare de montée et de descente des usagers. Il est également à noter la présence non-négligeable de la gare d'Avignon, pourtant située en PACA, qui confirme les relations avec les régions voisines. Cependant, cette ligne ne permet pas de masquer les autres lignes régionales trop peu remplies et qui entraînent des dépenses bien supérieures aux recettes...

L'activité TER Languedoc-Roussillon en perte de vitesse

Chaque jour, le TER Languedoc-Roussillon fait ainsi voyager 20 000 personnes dans 236 trains et 53 bus ([Cf. Annexe 5](#)). Parmi elles, 44 % sont des voyageurs occasionnels, 25 % des utilisateurs professionnels et 30 % des étudiants ou des scolaires. Au final, les abonnés représentent 40% des recettes.

La population qui fréquente les trains est donc principalement jeune puisque 53% a moins de 25 ans. Cela est notamment dû à la forte proportion d'étudiants présents sur la Région. Sur cet axe se trouvent aussi les principaux réseaux de transports urbains de la Région : Montpellier Agglomération (31 communes), Nîmes Métropole (27 communes), Perpignan Méditerranée (26 communes) et Béziers Méditerranée (13 communes). Par rapport à ces réseaux, le taux d'intermodalité TER-TC Urbain est de 36,2% avec un pic de 90,7% en gare de Montpellier⁹⁴. D'un point de vue financier, les recettes du pôle TER Languedoc-Roussillon représentent 53 539 000 € en 2010 ([Cf. Figure 25](#)), sachant que les clients paient en moyenne 7 € leur billet.

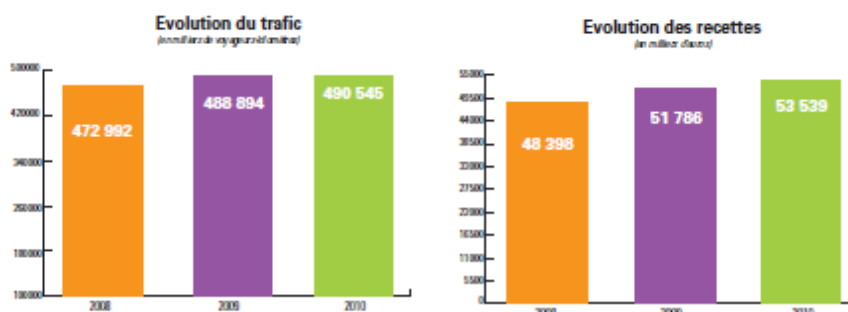


Figure 25 - Evolution du trafic et des recettes sur l'activité TER Languedoc Roussillon

Source : SNCF, 2011

⁹³ L'axe Nîmes-Perpignan figure parmi les 12 lignes nationales sensibles de la SNCF

⁹⁴ Enquête Intermodalité en Languedoc Roussillon, Dossier SNCF, juin 2010

Cette somme est pourtant loin de couvrir l'ensemble des dépenses engagées, le reste revenant à la charge de l'Autorité Organisatrice (la Région), c'est-à-dire au contribuable. Mais comme l'indique Jean Ghedira, le Directeur Régional SNCF, l'année 2010 a été particulièrement difficile pour le TER Languedoc-Roussillon avec une accumulation d'évènements extérieurs (neige, inondations, tempêtes, incendies, vols, conflits sociaux, etc.)⁹⁵.

Dans le même temps, la crise économique qui touche les ménages a provoqué un ralentissement de la dynamique positive de l'activité TER et l'évolution du trafic est restée stable en 2010 malgré un développement d'offre conséquent décidé par la Région Languedoc-Roussillon (renouvellement de matériel, rénovations et modernisations des pôles d'échanges multimodaux de Perpignan ou Nîmes...). Et ces dépenses devraient continuer à augmenter avec la rénovation de la gare Saint Roch à Montpellier, les premières études concernant la construction d'une nouvelle gare TGV à Montpellier et à Nîmes, tout cela dans le cadre de la future Ligne à Grande Vitesse Nîmes-Perpignan.

Le TER Languedoc-Roussillon est donc chargé d'une mission de service public par le Conseil Régional. Par le biais de la Convention d'exploitation 2007-2014 et de ses avenants, la Région détermine les produits, les tarifications et la desserte à mettre en place, et le SNCF s'exécute et exploite le réseau. A ce titre, la SNCF propose plusieurs abonnements, adaptés selon les différents besoins des usages : Via Pro et Kartatoo⁹⁶ Pro pour les abonnés professionnels ainsi que Via Etudes et Kartatoo Etudes pour les étudiants ([Cf. Figure 26](#)).



Figure 26 - Visuels des abonnements Via Etudes et Kartatoo

Source : SNCF, 2010

La mise en place en 2007 de l'abonnement Kartatoo a déjà entraîné un transfert de certains abonnés Via vers cette nouvelle offre.

⁹⁵ Rapport d'activité 2010, SNCF Languedoc-Roussillon, 2011

⁹⁶ L'abonnement Kartatoo se distingue en permettant l'accès aux réseaux urbains présents sur l'OD choisie

Mais la mise en place d'une future tarification basse pourrait mettre en péril l'existence de ces abonnements ([Cf. Limites et perspectives liées au billet à un euro](#)), qui sont issus de la volonté de l'AO, tout comme le billet à un euro dont elle a réussi à convaincre de l'expérimentation à la SNCF, après plusieurs mois de négociations.

Un contexte politique compliqué

Le 16 février 2010, Georges Frêche, Président sortant⁹⁷ de la Région Languedoc-Roussillon alors en pleine campagne électorale, annonce la mise en place « *d'un tarif unique à un euro, quelque soit la longueur du trajet sur l'ensemble du TER en Languedoc Roussillon, et ceux, dès le 1^{er} janvier 2011* ». Les tarifs ne varieraient, ainsi, plus selon la distance parcourue. Il ajoute « *vouloir passer de 20 000 à 80 000, voire 100 000 passagers par jour sur le réseau régional, d'ici quatre ans* »⁹⁸. En réalité, pour conserver le même niveau de recettes avec le billet à 1€, il faudrait passer à 142 000 voyageurs/jour alors que dans le même temps la capacité totale n'excédera pas 85 000 places.

La Région table alors sur un investissement de 30 M€ la première année, de 15 M€ l'année suivante avant de voir un rééquilibrage la troisième année. Pour cela a été prise une hypothèse d'induction de 50% la première année, 30% la seconde et 20% la troisième. Pour faire face au manque à gagner sur le prix des billets, elle compte sur cette progression du nombre d'usagers.

Monsieur Frêche prend ainsi pour exemple le département des Pyrénées-Orientales, pour ses « *bus à un euro* », qui a atteint son objectif de fréquentation au bout de douze mois en remplissant des bus qui circulaient presque à vide auparavant, et vu son investissement initial de 12 M€ rapidement rentabilisé. Ses détracteurs, eux, ne veulent pas croire qu'un trajet Perpignan - Nîmes revienne moins cher qu'un simple ticket de tramway à Montpellier (1,40 €⁹⁹), sans avoir de conséquence sur les impôts locaux.

A ceux-ci, il répond que des investissements seront faits sur le matériel roulant, avec en particulier une généralisation des rames à deux niveaux, qui permettront de faire face à l'augmentation du nombre d'usagers. En effet, l'axe Nîmes - Narbonne est déjà relativement chargé et pourrait difficilement, en l'état, accueillir une multiplication par quatre ou cinq du nombre de passagers, dans le cadre de cette mesure. Le Président de la Région s'appuie aussi sur les projets de contournement TGV de l'axe Nîmes-Montpellier en 2017 et de la future ligne Montpellier-Perpignan en 2020 qui devrait permettre à terme de soulager cet axe, en offrant des réserves capacitaires supplémentaires.

Cette mesure a deux objectifs : augmenter, d'une part, la fréquentation des trains et, d'autre part, de diminuer la place de la voiture particulière, responsable d'une congestion importante dans les agglomérations comme celles de Montpellier ou Perpignan.

⁹⁷ Il sera réélu le 24 mars 2010 à la tête du Conseil Régional du Languedoc Roussillon

⁹⁸ BOUSQUET G., « *Trains : la bataille des tarifs* », dans La Dépêche du Midi, le 17 février 2010

⁹⁹ Tarif TAM au 1^{er} juillet 2011

Selon Jean-Claude Gayssot¹⁰⁰, la fréquentation des TER dans la Région reste encore « *modeste malgré une augmentation de 17 % sur la dernière année d'exploitation (2010)* ». Cela doit aussi permettre d'augmenter le pouvoir d'achat des ménages dont le budget consacré aux transports est le deuxième poste de dépenses (15,8%), derrière l'alimentation (16,6%) et devant le logement (15%)¹⁰¹.

En juin 2010, l'Autorité organisatrice demande à la SNCF d'être force de proposition, en tant qu'exploitant ([Cf. Convention d'exploitation 2007-2014](#)). La SNCF propose alors 4 phases d'expérimentations :

- 1^{er} janvier 2011 : TER 1 € pour les précaires et pour tous sur certains les plus creux ;
- 1^{er} janvier 2012 : TER 1 € sur les lignes dites « affluentes »¹⁰², qui ne représentent que 2,9% du trafic et dont l'impact financier est estimé à 1,5 M€ ;
- 1^{er} janvier 2013 : TER 1€ pour les abonnés sur toute la Région. L'impact financier serait limité dans la mesure où une bonne partie des abonnés paie déjà peu cher leur trajet (prime transport). Cependant, la marge capacitaire est limitée car les abonnés voyagent souvent en heure de pointe (difficile particulièrement entre Lunel et Sète) ;
- 1^{er} janvier 2014 : TER 1€ pour tous et sur tous les trains.

Mais rapidement, les services du conseil régional se rendent compte que la date du 1er janvier 2011 est irréaliste. Les contraintes ne sont pas du tout les mêmes pour un service ferroviaire que pour une desserte routière, et ce, sur un territoire beaucoup plus étendu. Par ailleurs, tout cela sera possible financièrement si la fréquentation suit. Or, rien ne dit qu'une quasi-gratuité du train va nécessairement entraîner une multiplication par quatre ou cinq de cette fréquentation. Une fois adoptée, il serait politiquement difficile de revenir sur cette mesure, même en cas d'échec. C'est donc un aller sans retour que tente le Languedoc Roussillon¹⁰³.

Il y a également un risque de diminution de cette fréquentation après l'effet de nouveauté. En effet, pour certains, cette mesure sera peut être synonyme de trains - certes à un euro - mais les faisant arriver trop tôt ou trop tard et avec un trajet effectué debout et serré. Cela représente un risque auprès des utilisateurs réguliers, habitués à leur confort et qui pourraient voir d'un mauvais œil une surfréquentation et des conditions dégradées.

Cela pose aussi des questions côté SNCF puisque cela représente pour elle une diminution des recettes, même si elle agit sur le réseau en tant qu'exploitant. Il faut savoir

¹⁰⁰ Ancien ministre des Transports, aujourd'hui membre de la Commission Transports à la Région Languedoc-Roussillon

¹⁰¹ *Tous pour le Languedoc-Roussillon*, « Dossier de Presse : Développement durable, développement agréable », 2010, p.12

¹⁰² Narbonne-Carcassonne, Carcassonne-Quillan, Perpignan-Villefranche, Nîmes-Grau, Nîmes-Langogne, Alès-Bessèges, Béziers-Bédarieux et Marvejols-Mende

¹⁰³ BOUSQUET G., « *Trains : la bataille des tarifs* », dans La Dépêche, le 17 février 2010

qu'aujourd'hui, un utilisateur sans réduction souhaitant rallier Nîmes à Narbonne (Cf. Figure 27) doit dépenser 22,50 €¹⁰⁴, contre 1 € si la mesure est mise en place.



Figure 27 - Carte du réseau TER en Languedoc-Roussillon

Source : SNCF, 2011

Le 8 septembre 2010, George Frêche déclare être « déterminé à tenir le cap de 2011, même si ce n'est pas forcément celui du 1er janvier », en raison des nombreuses études que demande ce projet. Quelques semaines plus tard, à la sortie d'une réunion avec le Président de la SNCF, Guillaume Pépy, il déclare qu'il faudra probablement attendre 2013¹⁰⁵. Mais le Président de Conseil Régional décède le 24 octobre et sa succession, qui fait débat pendant plusieurs semaines, ne permet pas de savoir ce qu'il adviendra du TER à 1 €. Finalement, son successeur ne sera autre que Christian Bourquin, l'ancien Président du Conseil Général des Pyrénées Orientales, à l'origine de la mise en place des bus à un euro dans ce département, en novembre 2008. Les semaines qui suivirent permirent surtout au nouveau Président et à la SNCF de se reprocher, par médias interposés, le non-avancement du projet...

¹⁰⁴ Tarif au 1^{er} juillet 2011

¹⁰⁵ LEON, Gabriel, « Le TER à 1 €, un beau projet, un vrai casse-tête », 2010

Finalement, en janvier 2011, une décision parvient finalement à la direction régionale de la SNCF¹⁰⁶. Au lieu d'une mise en place brutale sur l'axe littoral (Nîmes - Perpignan), ce qui aurait représenté le pire scénario possible pour l'ensemble des acteurs concernés, il a été décidé de procéder à un déploiement par phases :

- Eté 2011 : 1 € sur Nîmes - Le Grau du Roi (Gard)
- Décembre 2011 : 1€ sur Perpignan - Villefranche (Pyrénées Orientales)
- Printemps 2012 : 1 € sur Carcassonne - Quillan (Aude)
- Eté 2012 : 1 € sur La Bastide - Mende - Marvejols (Lozère)
- Décembre 2012 : 1 € sur Béziers - Bédarieux (Hérault)
- Courant 2013 : déploiement généralisé en Languedoc-Roussillon.

Il se traduit par une mise en place à 1 € tous les 6 mois, avec toujours l'objectif d'un déploiement généralisé pour la mi-2013 ([Cf. Annexe 6](#)). Après les bus départementaux des Pyrénées-Orientales, de l'Hérault et du Gard, le TER se met également sur la route d'une tarification très accessible, en commençant par la ligne Nîmes – Le Grau du Roi. A noter que les lignes choisies dans le cadre de l'expérimentation sont des lignes affluentes, où les trains en surcharge sont rares et où la concurrence des bus départementaux est de plus en plus forte. C'est donc en ce début d'année 2011 - et après plusieurs mois de pourparlers - qu'un véritable cahier des charges est envoyé à la SNCF, qui peut désormais effectuer différentes études autour de cette nouvelle tarification.

2) Mise en œuvre de la tarification

La construction d'une grille tarifaire ou d'une nouvelle tarification doit être phasée et nécessite de prendre en compte les volets commercial, financier, comptable, juridique et technique. La première phase sert principalement à mobiliser les différents acteurs à solliciter et à établir un calendrier pour le projet. Dans le cas de la SNCF, il a fallu mobiliser les différents services amenés à intervenir dans la réponse à ce cahier de charges, en particulier le service marketing et tarification. Suite à cela, 7 phases s'avèrent nécessaires avant d'expérimenter le billet à 1 € sur la ligne Nîmes - Le Grau du Roi, dont l'inauguration est prévue le 2 juillet 2011.

Analyse des besoins et enjeux d'une ligne véritablement saisonnière

Il convient, à travers cette étape, d'analyser la demande, les besoins de l'AO et d'identifier les principaux enjeux. En réponse à ce cahier des charges, la Région souhaite que la SNCF réalise des études d'impact (avantages/inconvénients), marketing (risque d'abandon de certains clients si dégradation ? Un billet à 1 € représente-t-il une hausse de prix sur certains tronçons ?, etc.), de faisabilité technique (hausse trafic dans les gares), des

¹⁰⁶ Lettre envoyée le 11 janvier 2011 par le Conseil Régional à Jean Ghedira, Directeur régional de la SNCF

hypothèses d'évolution de l'offre. L'exploitant devra aussi se pencher sur les conséquences sur les taux de remplissage afin de mettre en place des scénarios de simulation et les classer selon leur pertinence et leur degré de faisabilité.

Mais avant de démarrer les études sur cette ligne, il convient de vérifier si des projets similaires ont déjà été réalisés, avec la réalisation de REX (retour d'expérience) à la clé. Comme vu précédemment ([Cf. Exemples d'expérimentation de tarification basse dans les transports publics](#)), l'opération *TER Mer - TER Vert* en Nord-Pas-de-Calais fut une réussite, contrairement à celle en Poitou-Charentes. Il faut, ainsi, s'inspirer des leçons tirées de ces deux expériences. Le filtrage sur les quais, par exemple, qui avait lieu sur la première et qui a permis d'éviter des mouvements de foule. Mais également, le renforcement des moyens de sécurité à prévoir, en raison des actes d'incivilité à prévoir comme ce fut le cas sur la seconde expérience.

Il convient, surtout, de s'appuyer sur l'expérience des années précédentes de l'opération *Entre TER et Mer*, qui existe depuis l'été 2008 sur cette ligne Nîmes - Le Grau du Roi. Cette opération rencontrait un important succès jusqu'à la mise en place d'une tarification avantageuse sur le réseau de bus départemental *Edgard* (ticket unitaire à 1,50 €), qui a entraîné une baisse de 28% de la fréquentation en 2010 par rapport à 2009, soit 35 K€ de recettes en moins¹⁰⁷. L'arrivée du billet à 1 € devra permettre de reconquérir les parts de marché perdues au profit de la route, avec un tarif plus accessible que les autres années ([Cf. Annexe 7](#)).

Il est, ensuite, nécessaire de procéder à la présentation de la ligne et de ses principales caractéristiques. Longue de 45 km, la ligne Nîmes – Le Grau du Roi, présente de nombreuses caractéristiques qui en font un cas à part ([Cf. Figure 28](#)).

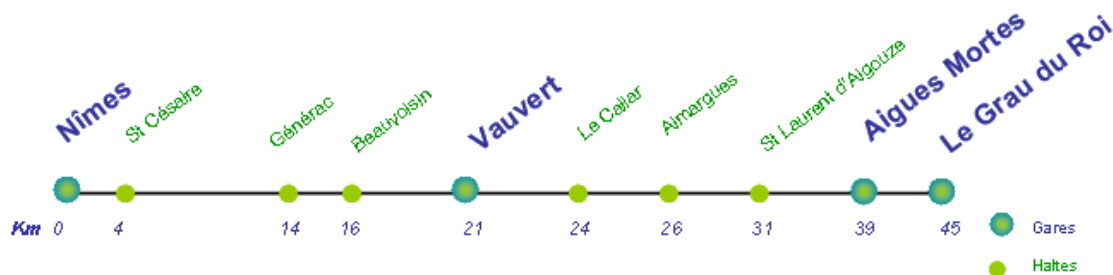


Figure 28 - Profil de la ligne Nîmes – Le Grau du Roi

Source : SNCF, 2011

Tout d'abord, il y a des contraintes techniques puisque le tronçon entre Saint-Césaire et Aigues-Mortes est une voie unique et la circulation y est limitée à 14 trains par jour¹⁰⁸. Cela limite, donc, l'augmentation de l'offre puisque le samedi ces 14 circulations sont déjà utilisées. Le matériel, à la fois ferroviaire et routier, est composé de deux trains et autant

¹⁰⁷ Réponse au cahier des charges sur la mise en place du billet à 1€ entre Nîmes et Le Grau du Roi, SNCF, Mars 2011

¹⁰⁸ Douze circulations sont normalement autorisées mais une dérogation a été obtenue en 2007 auprès de RFF

d'autocars. Par ailleurs, la ligne est particulièrement stratégique puisqu'elle dessert la station balnéaire du Grau du Roi, et donc la mer, à partir de Nîmes. Il faut savoir qu'en Languedoc-Roussillon rares sont les gares offrant un accès rapide et direct à la mer, hormis sur la ligne Perpignan - Cerbère. Cette ligne dessert également la ville d'Aigues-Mortes qui attire un nombre important de touristes grâce à différents monuments historiques.

En été, la fréquentation de cette ligne explose, en particulier avec une forte clientèle occasionnelle, alors que celle des abonnés diminue fortement ([Cf. Figure 29](#)).

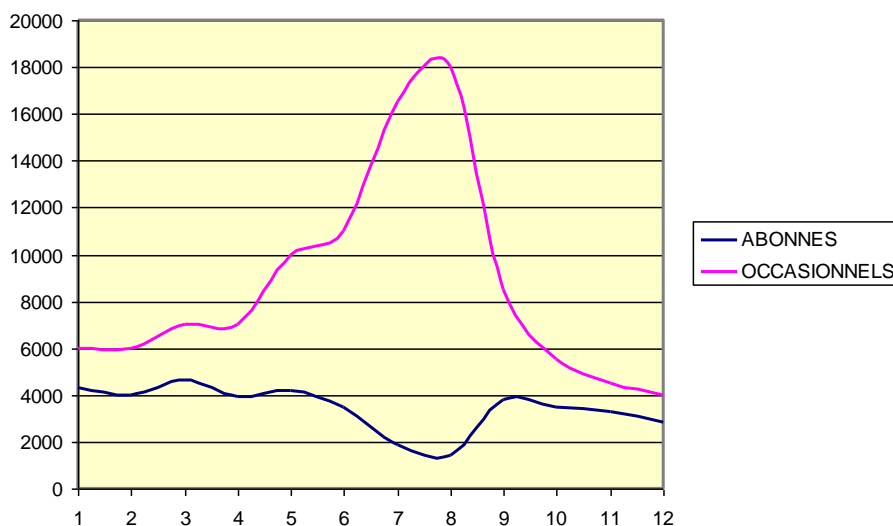


Figure 29 - Nombre de voyages réalisés par les abonnés/occasionnels sur l'axe Nîmes-Le Grau Du Roi en 2009

Source : SNCF, 2010

A partir des données caractérisant la ligne, il est alors possible de travailler sur les premiers schémas d'induction qui auront lieu dans le cadre de l'opération.

Etudes d'impact sur la capacité : un matériel probablement insuffisant

Dans le cadre des différents scénarios de l'expérimentation, trois segments de clientèle sont identifiés :

- les abonnés (33% des voyages réalisés en 2009¹⁰⁹) ;
- les occasionnels dits « locaux » (48% des voyages) ;
- les usagers en correspondance (19% des voyages).

Le cahier des charges préconisant une expérimentation, d'abord, sur les mois de juillet-août avant un éventuel prolongement de l'opération, la réponse de la SNCF fut orientée sur les seules données estivales.

¹⁰⁹ L'année de référence choisie dans la réponse au cahier des charges est l'année 2009, en raison de la chute de fréquentation observée en 2010

Pour les trois types de clientèle, il a été déterminé le nombre de voyages réalisés, les Origines-Destinations principales ([Cf. Annexe 8](#)) ainsi que les impacts sur la capacité, à partir d'un coefficient d'induction choisi.

Concernant les abonnés, l'impact a été jugé négligeable. Les étudiants sont trop peu nombreux sur cette période et les abonnés Pro, qui ne représentent que 7% de la clientèle sur ces 2 mois, bénéficient en plus de la prime transport. Cette dernière, qui donne droit à 50% de réduction, devrait les inciter à conserver leur abonnement actuel.

Cible abonnés :

Estimation du nombre de voyages à l'été 2011 : **3 500 voyages**

Pour les occasionnels locaux, une hypothèse haute de 100% d'induction et une basse de 70% ont été choisies.

Cible voyages occasionnels « locaux » :

Estimation du nombre de voyages à l'été 2011 : **51 500 à 60 500 voyages**

Enfin, pour les voyageurs en correspondance, l'hypothèse a été prise que la mise en œuvre du TER à 1€ sur la ligne Nîmes – Le Grau du Roi ne générerait pas d'induction. En effet, un voyageur qui viendrait de Paris, ne sera pas tenté de multiplier ses trajets parce qu'il a la possibilité de faire Nîmes- Le Grau du Roi pour 1 €. Le différentiel de prix entre un voyage Paris – Le Grau du Roi et Paris – Nîmes est de l'ordre de 5 € en tarif normal et tourne donc aux alentours de 3 € dès lors que le client bénéficie d'un tarif réduit. En revanche, en termes de distribution, les comportements risquent d'évoluer pour les trajets retour du Grau du Roi où l'achat peut être scindé en deux titres : le billet à 1 euro jusqu'à Nîmes, et le billet au-delà ensuite.

Cible voyages usagers en correspondance :

Estimation du nombre de voyages à l'été 2011 : **14 500 voyages**

Au total, cela représenterait un nombre de voyages à l'été 2011 compris entre 69 500 et 78 500, soit une hausse de 45 à 65% par rapport à l'été 2009.

A partir de ces hypothèses d'induction, l'analyse capacitaire a été réalisée à partir de deux scénarios : à moyens constants et à moyens supplémentaires. L'idée est, ainsi, de voir quels trains pourraient poser le plus de problème en termes de réserve capacitaire. Avec ces hypothèses et tenant compte des capacités de chaque train¹¹⁰, l'occupation maximale de chaque circulation a été estimée, et ce, pour chaque jour de la semaine.

¹¹⁰ Matériel tri-caisse, d'une capacité de 160 places assises. Avec un maximum acceptable de 100 personnes debout. Concernant les bus, la capacité est de 55 places et aucune personne ne doit voyager debout.

Des codes couleurs ont aussi été mis en place :

- Code rouge :
 - pour les trains : dès lors que des voyageurs sont identifiés être debout ;
 - pour les cars : lorsque le taux d'occupation est supérieur à 90%.

Le code rouge, correspond à une alerte sur la capacité. La circulation devrait pouvoir être assurée néanmoins (dans des conditions de qualité dégradée).

- Code noir :
 - pour les trains : lorsque plus de 100 personnes sont debout. Des voyageurs doivent rester à quai.
 - pour les cars : le code noir est mis lorsque le taux d'occupation est supérieur à 100%. Des voyageurs restent à quai.

L'offre des cars *Edgard* du Conseil Général du Gard a, également, été positionnée afin d'appréhender les possibilités de report des clients des TER sur cette offre, mais également les risques de report de voyageurs « refoulés » des cars départementaux sur les TER. Les TGV (Lyon et Paris) en correspondance ont, par ailleurs, été identifiés en regard de chaque TER ([Figure 30](#)).

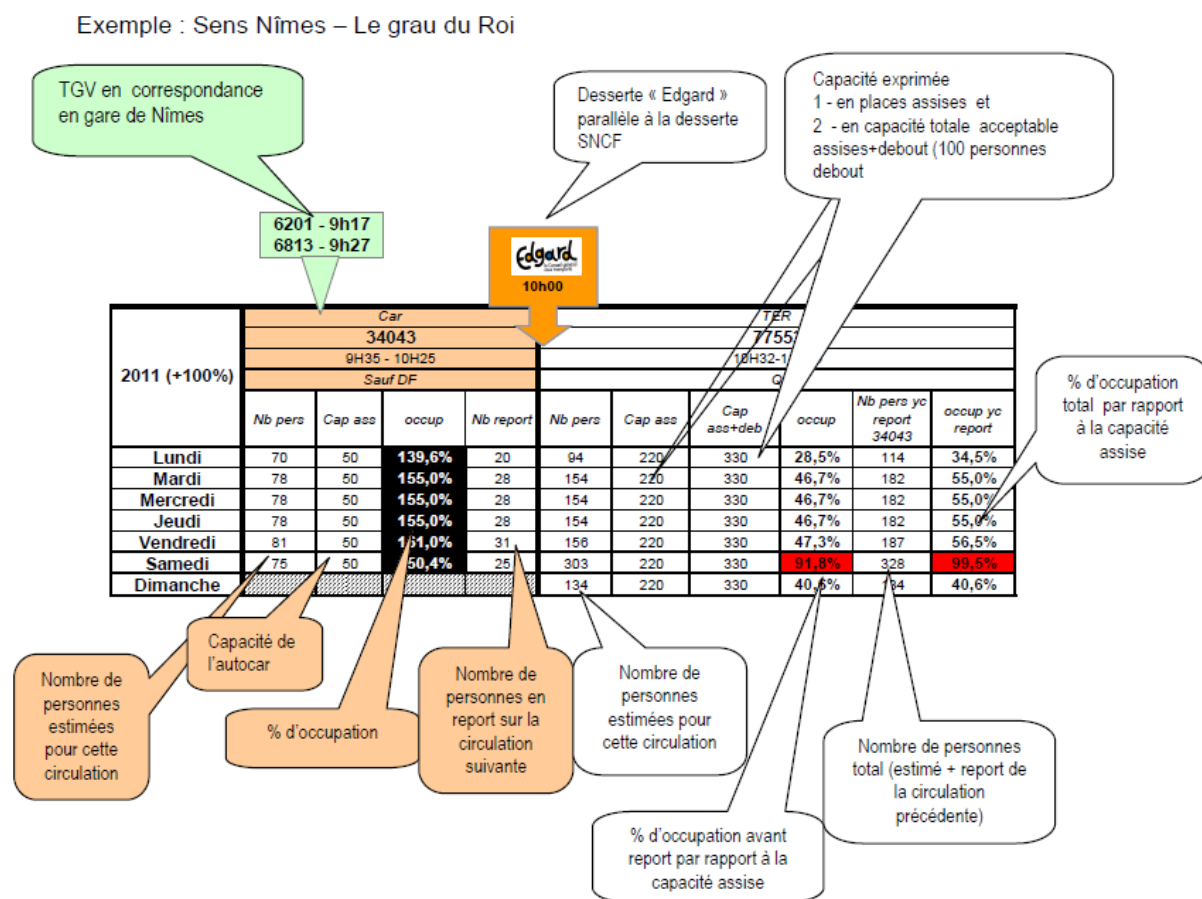


Figure 30 - Méthodologie de lecture des tableaux de desserte

Source : SNCF, 2011

Dans le cas du premier scénario à moyens constants, les prévisions apparaissent assez pessimistes. Dans le sens Nîmes - Le Grau du Roi, trois autocars et deux trains sont amenés à refuser des clients, mettant en péril les usagers en correspondances vers Paris ou Lyon. Cela concerne principalement les circulations amenant les voyageurs vers la plage en fin de matinée et début d'après midi. Dans l'autre sens, un véritable point noir concerne le train et le car revenant de la plage en fin de journée, et dont les capacités paraissent bien insuffisantes ([Cf. Annexe 9](#)). L'analyse d'un second scénario à moyens supplémentaires paraît donc nécessaire. Ce sont, ainsi, trois mini-scénarios qui sont étudiés :

1. Augmentation de l'offre ferroviaire sans engagement de matériel supplémentaire ;
2. Augmentation de l'offre ferroviaire avec achat de matériel supplémentaire ;
3. Engagement de matériel routier supplémentaire et maintien de l'offre ferroviaire avec engagement de matériel supplémentaire ;

Ces trois propositions permettent chacune de diminuer les problèmes de surcharge mais nécessitent un engagement financier de la part de l'AO ([Cf. Mesure de l'impact financier et commercial](#)).

Les études marketing sont, donc, nécessaires afin d'entrevoir les principaux impacts que pourrait avoir la mise en place d'une nouvelle tarification. Il faut ensuite définir les caractéristiques de cette dernière.

Construction du produit tarifaire « le billet à 1 € » : miser sur la lisibilité et la rapidité

Cette phase servira, principalement, à obtenir une vision plus précise du projet tarifaire, de ses caractéristiques tout en s'assurant véritablement de la faisabilité technique des projets, tant en termes de matériel disponible que de main d'œuvre ou encore de modalités de distribution. Il convient déjà de s'intéresser à la tarification actuelle, et vers quoi doit-elle tendre, en s'inspirant notamment des recettes qui ont permis à d'autres opérations de réussir (Réseau *Edgard, Ter Mer*). Le tarif en 2010 était de 6 € l'aller simple sur cette ligne, soit environ 20% de réduction par rapport au tarif hors été.

Cette grille tarifaire sera dorénavant très simple puisque le billet (valable sur tous les trains) est vendu à l'unité et les carnets de 10 sont supprimés. Par ailleurs, l'offre aux groupes est supprimée. Commercialisé dès le 2 juillet 2011, il peut être acheté uniquement sur l'axe Nîmes - Le Grau du Roi : sur les distributeurs de billets régionaux (DBR) dans les gares et directement auprès des agents dans les haltes¹¹¹. Dans le cas de la future généralisation du billet à un euro sur les cinq départements, il ne pourra être acheté que sur le territoire régional ; d'une part, dans un souci de répartition des recettes et, d'autre part, car 95% des billets régionaux y sont vendus.

Valable un jour, il est non-échangeable et non-remboursable. Même si la mesure vise principalement la clientèle occasionnelle, les abonnés ont la possibilité d'acheter des billets

¹¹¹ La vente au guichet est supprimée notamment car les gares « SNCF Voyages » comme Nîmes font l'objet d'une commission de distribution de 12% avec un minimum de perception de 3 € à verser au distributeur « SNCF Voyages ». Cette commission serait ainsi supérieure au prix du billet lui-même.

à 1 € mais les gammes abonnements Pro et Etudes restent inchangées. A noter que la notion d'O-D n'existera plus sur ces billets où il sera seulement indiqué « *La mer à 1 €* ». Ceci étant fait dans le but d'augmenter la rapidité des achats des clients. C'est également pour cela que les billets ne sont pas vendus aux guichets.

Cependant, la SNCF ne s'attend pas pour autant à une diminution de la fraude. Estimée à environ à 8 ou 10% aujourd'hui¹¹², elle devrait perdurer en raison du manque de temps pour certains (notamment si les files d'attente sont importantes aux DBR), du goût du risque pour d'autres ou même du sentiment de non-gravité par rapport à un tarif aussi bas.

Mesure de l'impact financier et commercial : une perte de recettes très coûteuse

A partir des premières hypothèses de trafic réalisées auparavant, il convient à ce moment d'estimer l'impact sur les recettes, les pertes, les coûts supplémentaires..., tout cela en lien avec la Convention en cours. En concertation avec les différents pôles, il convient d'identifier le niveau de risque commercial, juridique, financier, etc. Cette phase permettra, de plus, de valider avec l'AO les éléments financiers entourant le projet.

Il existe en effet un vrai risque financier. Même si les recettes engrangées sur la ligne en 2010 ne représentent qu'une petite partie de la totalité des recettes perçues par le TER sur la région¹¹³, cette opération a un coût, surtout si elle se généralise. L'AO a donc demandé dans son cahier des charges l'élaboration d'un compte d'exploitation prévisionnel sur la période 2011-2015. Le chiffrage portera sur l'impact recettes, charges et, éventuellement les investissements. Comme pour l'impact sur la capacité, celui sur les recettes est identifié selon le type de clientèle. Il sera négligeable pour les abonnés. Concernant les usagers occasionnels locaux, les mêmes hypothèses de 70% et 100% ont été utilisés et laissent entrevoir des pertes de 196 à 231 K€ ([Cf. Figure 31](#)).

	nb voyages avant induction	Nb voyages	Recettes à 4,43 €	Recettes 1 €	Impact
Hyp basse (+70%)	33 668	57 236	253,6 K€	57,2 K€	-196,3 K€
Hyp Haute (+100%)	33 668	67 336	298,3 K€	67,3 K€	-231,0 K€

Figure 31 - Hypothèses sur les recettes des occasionnels locaux sur la ligne Nîmes-Le Grau

Source : SNCF, 2011

Sur les voyageurs en correspondances, il a été considéré qu'il y aurait également une perte de recettes (évaluée à 10 K€) avec les trajets ayant pour origine une gare sur la ligne Nîmes - Le Grau du Roi. L'impact total sur les recettes est donc estimé entre **206 et 241 K€**.

¹¹² *Rapport d'activité 2010*, SNCF Languedoc-Roussillon, 2011

¹¹³ La ligne Nîmes – Le Grau du Roi a représenté 2 % des recettes totales du TER Languedoc-Roussillon en juillet et août 2009.

Concernant l'impact sur les charges, il est partagé entre celles liées aux circulations et celles portant sur les prestations de services. La SNCF n'avait, cependant, pas fourni un récapitulatif précis de ces charges, difficiles à évaluer en avant-projet et amené à évoluer au cours de l'expérimentation. Enfin, la Région a dû assumer l'équipement de monnayeurs de 4 DBR effectué par la SNCF en gare de Nîmes, représentant un investissement de 22,5 K€.

L'impact commercial se mesure notamment par la qualité de la distribution. Il faut vérifier que l'offre actuelle (DBR) soit suffisante pour absorber la clientèle prévue dans le cadre de l'opération. En tenant compte des pourcentages d'induction utilisés sur les capacités, il faut estimer le nombre de titres émis dans chaque gare. Il est, ainsi, prévu 50% de billets supplémentaires à Vauvert et Aigues-Mortes, 40% au Grau-du-Roi (Cf. Figure 32).

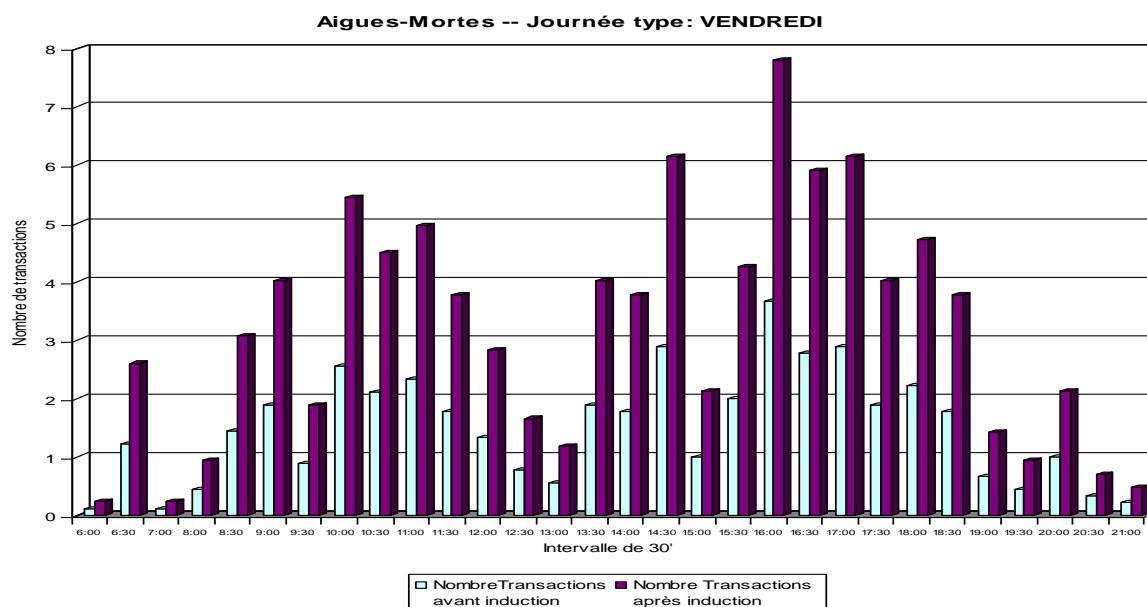


Figure 32 - Nombre de transactions en gare d'Aigues-Mortes avant et après induction

Source : SNCF, 2011

A ce titre et en prenant en compte les ventes actuelles, un appareil sera déplacé de Nîmes vers le Grau-du-Roi qui apparaît comme le cas le plus problématique en termes de distribution en raison de l'afflux à prévoir.

Concernant l'offre vélos qui rencontre habituellement un franc succès sur cette ligne, elle est maintenue dans la limite des places disponibles, et ce, malgré l'interdiction préconisée par la SNCF afin d'éviter de ne pas saturer des trains qui le seront peut-être déjà. Les personnes à mobilité réduite seront, elles, placées en priorité dans les TER.

Enfin, plusieurs partenariats - ciblés sur l'activité touristique - ont été liés afin de faire connaître la nouvelle tarification : l'Office de Tourisme de Nîmes, le Petit Train d'Aigues-Mortes, des loueurs de vélos, des restaurants, etc.

Toutes ces données doivent permettre de mettre en place un échancier, plusieurs mois avant le début de l'expérimentation (Cf. Annexe 10).

Définition des modalités de suivi : une AO exigeante

La relation entre la région Languedoc-Roussillon et la SNCF est, comme pour de nombreuses relations AO-exploitant, parfois difficile et souvent tendue comme en atteste certains échanges lors de la rédaction du cahier des charges pour cette expérimentation. Ainsi, lors de la seconde réponse faite par la SNCF, l'AO reprocha à son exploitant de « *ne faire émerger qu'une succession de problèmes, sans toutefois proposer des réponses acceptables par la Région* ». Des échanges pendant 4 mois furent donc nécessaires avant d'arriver à un cahier des charges digne de ce nom. Mais les deux doivent aussi parvenir à s'entendre quant à la mise en place des modalités de suivi du produit tarifaire, et de définir précisément les éléments qui feront l'objet d'une attention particulière au vu des enjeux et risques associés.

Par ailleurs, il convient d'établir avec l'AO les modalités d'échanges de données et de remontées d'informations quant à ce suivi. A ce titre, la Région Languedoc-Roussillon exige un suivi au jour le jour dès le 2 juillet, sous la forme d'un tableau de bord comprenant le matériel utilisé, le nombre de voyageurs transportés et refusés, de vélos, de PMR.

Ce document envoyé quotidiennement doit, également, comporter les différentes interventions des équipes de lutte contre la fraude (ELLF) ou de surveillance générale (SUGE) sur cette ligne qui a connu plusieurs problèmes de sécurité les étés précédents. Il est, en effet, à craindre des mouvements de foule, voire des agressions. A ce titre, l'AO demande une remontée immédiate en cas d'incident. Un bilan hebdomadaire et mensuel devra, par ailleurs, lui être envoyé. En fonction des données qu'elle recevra et du déroulement de l'opération, c'est elle qui prendra la décision au cours de l'opération si cette dernière continue après l'été.

Contractualisation et signature de la convention : polémique autour de la compensation

Cette phase sert à faire valider la convention tarifaire avec l'AO, en particulier par rapport aux montages financiers, principes de compensation et aux clauses de responsabilité. Comme vu précédemment, la SCNF a en effet un objectif de recettes ([Cf. Figure 33](#)) qui risque d'être mis en péril avec une tarification aussi basse.

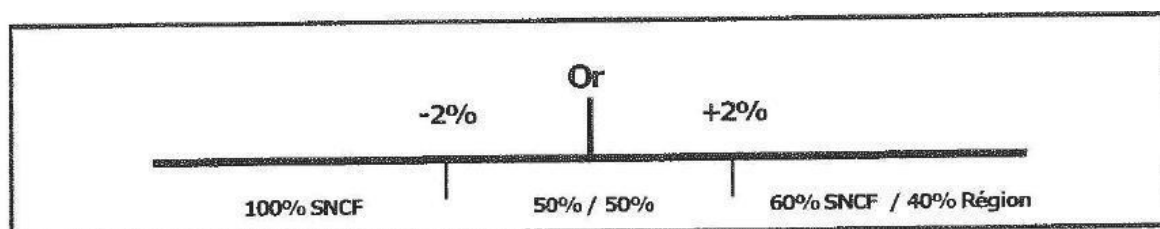


Figure 33 - Répartition du risque par rapport à l'objectif de recettes

Source : Convention d'exploitation 2007-2014 SNCF Languedoc-Roussillon

Cet objectif s'inscrit dans une fourchette, correspondant à l'incertitude de la prévision. Elle se situe entre -2% en dessous de l'objectif et +2% au-dessus. A l'intérieur de ces limites, la SNCF et la région sont solidaires à hauteur de 50%. Par contre, en dessous, le risque sur les recettes est intégralement pris par la SNCF et au-dessus, la contribution de la région est diminuée dans une proportion de 40 %. En prévision d'une baisse probable des recettes avec cette mesure, la SNCF a tenté de faire diminuer cet objectif par un avenant à la Convention.

Mais la Région, qui assure pourtant qu'elle compensera le déficit, n'a toujours pas signé cet avenant¹¹⁴. Cette Convention prévoit, en effet, que le Conseil Régional assume l'impact financier d'une mesure, qui est de son initiative. Illustration des relations « délicates » entre l'AO et l'exploitant, le Président du Conseil Régional a rencontré les grands groupes privés de transport tel que Veolia qui lui ont affirmé n'avoir, eux, « *aucun problème avec le TER à un euro* »¹¹⁵.

Par ailleurs, le volet juridique permis d'affirmer que la SNCF ne peut être tenue responsable si un voyageur ne peut monter dans le train, même si le service public n'est alors pas assuré.

Mise en œuvre du projet tarifaire : entre inquiétude et excitation

C'est la dernière ligne droite avant la mise en route de l'opération. Le produit tarifaire étant au point, une information d'abord interne doit être effectuée ([Cf. Annexe 11](#)), en particulier auprès de ceux qui pourraient s'avérer sceptique quant au projet (contrôleurs) ou ceux qui interviendront directement sur la mesure (vendeurs). Après cela, il faut mettre en place la communication externe pour faire connaître au maximum le projet, quelques semaines avant son commencement. Il faut, notamment, mettre en valeur la ligne et ses atouts, en particulier touristiques¹¹⁶. La campagne de communication est mise en place vers la mi-juin avec un visuel déployé dans toutes les gares et haltes du Gard, dans les trains TER, ainsi qu'à l'Office de Tourisme de Nîmes ([Cf. Figure 34](#)).

Par ailleurs, des dépliants sont distribués aux voyageurs dans de nombreuses gares et autres points de vente, du département du Gard et de la Région ([Cf. Annexe 12](#)). Deux insertions presse sont également réalisées et l'offre est mise en ligne sur le site internet TER¹¹⁷, par la création d'une bannière spéciale, d'un article et du téléchargement possible du dépliant. La dernière étape avant le début de l'opération reste l'inauguration politique, qui a lieu la veille, le 1^{er} juillet 2011, en présence du Président de la Région, Christian Bourquin, du Directeur Régional SNCF, Jean Ghedira, ainsi que des élus locaux.

¹¹⁴ L'avenant 15 est toujours en phase de négociation fin août 2011

¹¹⁵ NANGERONI C., *Languedoc-Roussillon : la région menace de demander le TER à un euro à la concurrence*, La vie du Rail, le 23/02/2011

¹¹⁶ La ligne Nîmes - Le Grau du Roi est la mieux notée du réseau Languedoc-Roussillon avec une note de 15,8, selon une enquête SNCF Proximités réalisée auprès des usagers TER en 2010

¹¹⁷ http://www.ter-sncf.com/regions/languedoc_roussillon/fr, consulté le 12/07/2011



Figure 34 - Visuel de l'opération « La mer à 1 € »

Source : SNCF, 2011

Une fois le produit lancé, il reste à superviser la partie opérationnelle. Il faut, ainsi, voir si les hypothèses d'induction émises par la SNCF se vérifient et si, en conséquence, une évolution de l'offre capacitaire est nécessaire.

3) Limites et perspectives liées au billet à 1 €

L'opération du TER à 1 € entre Nîmes et le Grau du Roi, démarrée le 2 juillet 2011, sera prolongée au-delà du 31 août, a annoncé le Conseil Régional¹¹⁸. L'opération fut, en effet, un succès commercial mais qu'une étape dans la généralisation régionale de cette mesure.

« La mer à 1 € » : un succès commercial prolongé...

Le cap des 100 000 voyageurs estivaux¹¹⁹ a été passé le 29 août sur la ligne Nîmes - Le Grau du Roi, soit bien plus que les 70 000 espérés sur les deux mois ([Cf. Annexe 13](#)). Rien que sur le mois de juillet, plus de 55 000 voyages ont été effectués, contre 37 000 en 2009, soit une hausse de 49%. Avec en moyenne plus de 1 800 personnes par jour, l'opération a connu un succès rapide auprès des locaux et des touristes, et ce, malgré un été médiocre. Une corrélation entre le temps et la fréquentation des trains a, ainsi, été constatée puisqu'un

¹¹⁸ Lettre envoyée par le Conseil Régional au Directeur Régional de la SNCF, le 29 juillet 2011

¹¹⁹ *La Mer à 1 € : Synthèse du mois de juillet*, Dossier SNCF, Août 2011

jour de beau temps assurait près du double d’usagers qu’un jour plus incertain ([Cf. Annexe 14](#)). Il est d’ailleurs apparu que 80% des voyages dans le sens Nîmes - Le Grau du Roi étaient fait avant 15h et autant dans le sens retour après 15h, confirmant l’attrait des voyageurs pour les activités de plage. Les samedis et dimanches apparaissent comme les jours de plus forte fréquentation. Comme prévu, les trains les plus chargés sont ceux de 10h31 et 12h54 au départ de Nîmes et de 16h17 et 18h42 au départ du Grau du Roi, avec une moyenne supérieure à 200 voyageurs par circulation. Par ailleurs, trois bus dans les mêmes tranches horaires ont régulièrement refusé des usagers, les obligeant à se reporter sur des circulations ultérieures.

En s’intéressant spécifiquement à chaque type de clientèle, les hypothèses d’induction ont été, en partie, vérifiées ([Cf. Figure 35](#)).

La fréquentation par cible de clientèle	Juillet 2009	Prévision	Juillet 2011
Cible abonnés	1 925	1 925	338
Cible voyages privé/loisir "locaux"	14 663	29 300	49 151
Cible "correspondances"	6 000	6 000	5 501
IMPACT TOTAL	22 588	37 225	54 990

Figure 35 - Fréquentation par cible de clientèle sur l’axe Nîmes - Le Grau en juillet 2011

Source : SNCF, 2011

Aucune induction n’avait été envisagée sur les cibles abonnés et voyageurs en correspondance et cela s’est vérifié puisqu’il s’agit même d’une diminution de la fréquentation par rapport à 2009. Concernant cette baisse d’abonnés, ce n’est pas une surprise car c’est un phénomène observé depuis le début de l’année sur cette ligne. Mais la SNCF estime, aussi, que 36% d’entre eux ont délaissé leur abonnement pour la tarification à 1 €. Pour la baisse du nombre de voyages en correspondance, cela correspond aux voyageurs qui ont préféré scinder leur voyage en deux et bénéficier, ainsi, du billet à un euro. En revanche, la fréquentation des occasionnels locaux a dépassé de 20 000 voyages les espérances, et représente une augmentation de 235% par rapport à juillet 2009. Au total, ce sont 94% des ventes sur la ligne qui ont été réalisées au tarif 1 €.

Il apparaît, ainsi, que l’ensemble des tarifs ont subi la cannibalisation de l’offre à 1 €. Ainsi, les tarifs nationaux habituels (Plein tarif, tarifs 12/25, Senior, Escapades, Enfant +,...) se sont reportés sur le billet à 1 €, de même que les tarifications sociales (Militaires et Familles nombreuses). Les ventes ont, par exemple, triplé au Grau du Roi et doublé à Aigues Mortes. A noter que les différentes équipes de sécurité sur les quais (filtrage) ou à bord ont permis de limiter la fraude, qui s’est avérée quasiment nulle, même si aucun chiffre exact ne peut le confirmer. Cependant, ces forces de sécurité ne pourront être présentes autant à l’année.

Conformément aux souhaits de la Région, l’expérimentation sur l’axe Nîmes – Le Grau du Roi a débuté à moyens constants par rapport à l’été précédent, même si des adaptations ont par

la suite été réalisées. Côté trains, des unités simples (US) ont été remplacées par des unités multiples (UM)¹²⁰ et un doublage des cars les plus chargés a été effectué, en particulier au retour des plages.

Au final, les recettes plus importantes que prévues ont permis de compenser les frais liés à l'adaptation du matériel. La réactivité de l'exploitant fut efficace, en partie grâce à une remontée quotidienne des informations (*Cf. Annexe 15*). Cette dernière a aussi permis de mettre en lumière rapidement les principaux dysfonctionnements entrevus sur le terrain.

... malgré une qualité de services dégradée

Une forte fréquentation induit plus facilement des difficultés en termes de régularité. Sur la totalité du mois de juillet, 92 % des trains sont arrivés à l'heure, mais seulement 63% des car (*Cf. Figure 36*). De plus, des taxis ont parfois dû être mis à disposition de voyageurs ayant des correspondances à Nîmes.

% de circulations arrivées à l'heure (retard < 5 min)	S 26	S 27	S 28	S 29	S 30	Total
% de cars à l'heure	64%	64%	60%	64%	63%	63%
% de trains à l'heure	100%	96%	93%	92%	89%	93%
TOTAL	87%	82%	79%	80%	77%	79%

Figure 36 - Pourcentage de circulations arrivées à l'heure sur l'axe Nîmes - Le Grau en juillet 2011

Source : SNCF, 2011

Les remontées quotidiennes ont permis d'identifier les principales causes des retards pour les cars :

- Une marche trop tendue. Les conditions de circulations estivales sur les routes, les travaux de la ville de Nîmes, les événements dans chaque commune d'arrêt allongent de manière significative les temps de parcours au-delà de la marche fixée.
- Des mises à quai, prévues 10 minutes avant le départ, trop tardives en cas d'affluence. Le temps des montées, le positionnement des bagages, les achats éventuels de titres de transport, amènent régulièrement le car à partir en retard.

Par ailleurs, cette forte fréquentation a logiquement entraîné des problèmes capacitaires. Sur l'ensemble du mois de juillet, 1 083 personnes n'ont pu emprunter la circulation qu'elles souhaitaient. Dans 85% des cas, ces voyageurs souhaitaient monter dans un car. La présence des équipes ELLF a notamment facilité les reports sur d'autres circulations en cas d'affluence trop importante, et de donner dans ce cas priorité aux voyageurs en correspondance.

¹²⁰ La composition des trains a été augmentée de 33% avec des voitures de 220 places au lieu de 160 habituellement.

Même si une adaptation du matériel de distribution avait eu lieu (déplacement d'un DBR de Nîmes au Grau du Roi), le système a connu certaines défaillances. L'usage intensif de ce DBR a mis en évidence un défaut d'installation du monnayeur. Des recherches ont été menées et permis de corriger, dès le 10 juillet, ce dysfonctionnement. Par ailleurs, des aménagements ont dû être mis en place pour protéger le DBR de Saint Césaire du soleil. En effet celui-ci a connu des cas de surchauffe lors de journées très ensoleillées.

Concernant la distribution à bord, elle n'a pas posé de problème particulier sur les trains. En revanche, il n'y en a eu sur les cars de réserve. Ceux-ci n'étant pas munis d'outil de distribution, les voyageurs ont été orientés soit sur la gare pour acheter leur titre, soit sur l'autre autocar muni de l'outil de vente. Cela a, ainsi, généré des mécontentements et des retards. Néanmoins, seules 15 réclamations ont été effectuées au Centre Relation Client (CRC). De plus, ces réclamations correspondent essentiellement à des clients ayant acheté des voyages en correspondance et souhaitant se faire rembourser le trajet Nîmes – Le Grau du Roi.

Enfin, le dernier problème et la principale source d'inquiétude, lors de cette expérimentation sur le mois de juillet, fut la sécurité. Cette ligne ayant déjà connu des problèmes à ce niveau-là les autres années, un dispositif particulier (et coûteux) avait été mis en place. Le mois de juillet a été marqué par certaines incivilités ou bagarres liées au mécontentement des voyageurs du fait de la forte affluence. Le relevé des interventions de la SUGE dans les différentes circulations laisse apparaître une circulation, plus sensible que les autres, le 877558 ([Cf. Figure 37](#)). Ce train correspond, en effet, au plus chargé dans le sens Le Grau du Roi - Nîmes, effectuant le retour des plages.

Intervention de la SUGE par circulation*	S 26	S 27	S 28	S 29	S 30	Total
34046				1		1
34054		1		1		2
877555					1	1
877558		2	1	1	1	5
877562					2	2
877564					3	3
TOTAL	0	3	1	3	7	14

*il n'y a pas eu d'interventions sur les circulations non présentes

Figure 37 - Intervention de la Surveillance Générale par circulation sur Nîmes - Le Grau du Roi en juillet 2011

Source : SNCF, 2011

Néanmoins, au-delà des interventions de la SUGE répertoriées ci-dessous, les chauffeurs des cars opérant sur la ligne se sont plaints à de nombreuses reprises de l'attitude des voyageurs, des incivilités, et de la difficulté de mener à bien leur mission. Et la société Kéolis qui gère les bus a, par ailleurs, fait remonter une forte augmentation des actes de vandalisme à bord de ses cars (sièges brûlés, crachats, tags, etc.).

Il faut, en effet, rappeler que les agents de la SUGE ne peuvent intervenir dans les circulations routières. Un dispositif d'accueil renforcé a donc été mis à l'embarquement avec l'aide des forces de l'ordre. Cependant, ce filtrage à quai ne garantit pas totalement la sérénité pendant le voyage. A noter qu'il a été constaté une population beaucoup plus familiale en août et les actes d'incivilité furent quasiment nuls.

La réussite du TER à 1 € réside en la capacité de la SNCF d'adapter les moyens à la fréquentation. Cette dernière ayant été très fortement liée à la météo, ces adaptations non anticipées en conception ont été réalisées en opérationnel. Le dispositif de suivi et d'alerte mis en place pour l'été 2011 a permis de réaliser ces adaptations. Il ressort, cependant, du retour d'expérience de juillet que ce dispositif doit désormais être industrialisé. En effet, la vigilance accrue mise en place pour la première phase d'expérimentation ne peut être pérennisée, d'autant plus si plusieurs lignes sont concernées simultanément ([Cf. Perpignan - Villefranche](#)).

Perpignan - Villefranche : une prochaine étape moins risquée

Comme annoncé dans le cahier des charges envoyé par le Conseil Régional du Languedoc-Roussillon en janvier 2011, la seconde ligne qui bénéficiera du billet à 1 € relie Perpignan à Villefranche-Vernet-les-Bains ([Cf. Figure 38](#)).

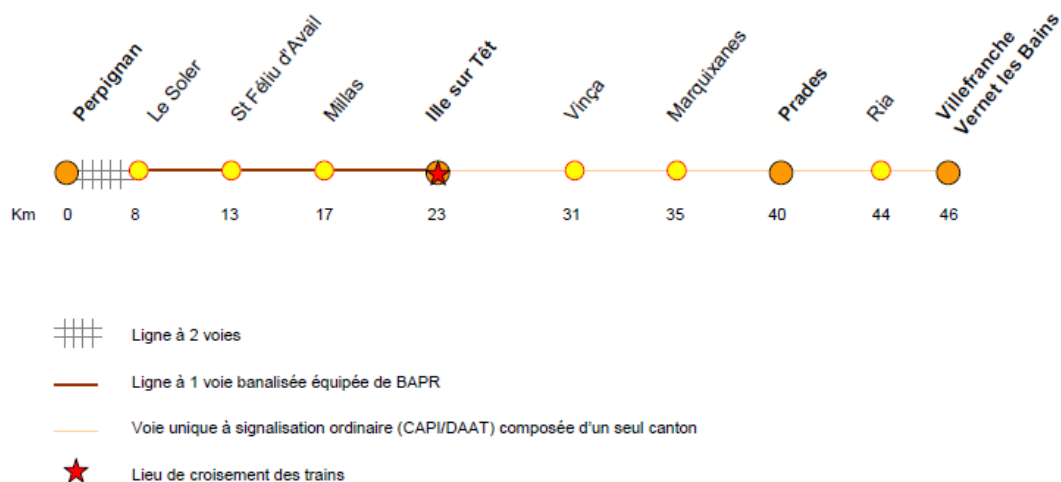


Figure 38 - Profil de la ligne Perpignan - Villefranche Vernet les Bains

Source : SNCF, 2011

Cependant, le cahier des charges de cette seconde phase de test n'avait toujours pas été envoyé à la fin du mois d'août. La SNCF s'est, donc, inspirée du premier document réalisé pour préparer une esquisse de cahier des charges sur la mise en place du billet à un euro sur la ligne Perpignan - Villefranche, en décembre 2011. A noter que cette expérimentation, n'étant pas testée sur une période de temps précise mais sur toute l'année, des analyses de données sur l'année pleine (hors été) et sur la période estivale ont été réalisées.

Comme dans le cas de la première expérimentation, il y a une vraie volonté de récupérer des parts de marché abandonnées à l'automobile puisque la mise en place des bus des Pyrénées-Orientales à 1 € en 2008 a entraîné une chute de 18% la fréquentation de cette ligne¹²¹.

Longue de 46 km, cette ligne uniquement ferroviaire se compose quasiment que d'une seule voie tout au long du trajet, limitant le nombre de circulations (16 quotidiennes). Sans forcément desservir de lieux très attractifs, elle offre surtout une correspondance à Villefranche avec le Train Jaune¹²² et à Perpignan avec les Grandes Lignes et l'Espagne. Cette ligne bénéficie également d'une fréquentation plus importante en été, notamment de par la correspondance qu'elle offre avec le Train Jaune (*Cf. Figure 39*).

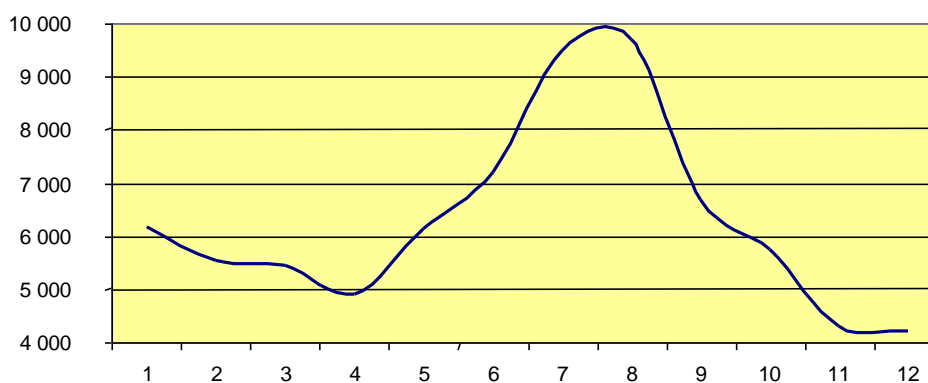


Figure 39 - Nombre de voyages réalisés sur la ligne Perpignan – Villefranche en 2008

Source : SNCF, 2011

Ce sont, ainsi, près de 79 000 voyages qui ont été réalisés sur cette ligne en 2008¹²³, dont 24% lors des mois de juillet et août. La segmentation de la clientèle apparaît différente selon ces deux périodes :

- 40% d'abonnés à l'année¹²⁴ (30% en été) ;
- 44% par des occasionnels locaux (51% en été) ;
- 16% par des voyageurs en correspondance (19% en été).

Les principales O-D font clairement ressortir la part importante des voyageurs intra-ligne, la prédominance du pôle multimodal de Perpignan, ainsi que l'attrait pour le Train Jaune (*Annexe 17*). A partir du nombre de voyages réalisés par ces trois types de clientèle, il a été déterminé l'impact qu'aurait le billet à un euro sur les capacités, en 2012.

¹²¹ Données SNCF, 2010

¹²² Train touristique traversant les Pyrénées de Villefranche à Latour de Carol et qui rencontre un véritable succès, été comme hiver.

¹²³ En raison de la chute de fréquentation observée à partir de fin 2008 et surtout en 2009, l'année 2008 a été prise comme année de référence.

¹²⁴ Hors juillet - août

Concernant les abonnés, la situation est différente de la première expérimentation où leur part était négligeable en été. Ici, une évolution de 18% entre 2008 et 2012 a été imaginée, correspondant à :

- application d'une évolution de 0,5% au fil de l'eau sur 3 ans (évolution fictive) ;
- application de l'évolution liée au cadencement de 15,1%.

A partir de là, des seuils de basculement ont été appliqués selon les abonnements Pro ou Etudes en fonction du prix qu'ils paient actuellement. Si celui-ci est supérieur à 40 €¹²⁵ (en tenant compte des salariés bénéficiant de la Prime Transport), il a été considéré que les abonnés se tourneraient vers le billet à un euro. A noter que 87% des abonnés de cette ligne sont des professionnels.

Cible abonnés :

Estimation du nombre de voyages en 2012 : **34 811 voyages**

→ 51% basculeraient sur le 1 €, soit 17 778 voyages

Après la réussite de l'expérimentation sur Nîmes - Le Grau du Roi, en particulier auprès des occasionnels locaux, il a été décidé d'appliquer la même induction observée, soit +150% sur cette catégorie.

Cible occasionnels locaux :

Estimation du nombre de voyages en 2012 : **90 515 voyages**

→ 100% basculeraient sur le 1€

En raison du fort attrait pour le Train Jaune - au moins six mois dans l'année -, la même induction de 150% a été prise pour les voyageurs en correspondance. Cette induction représente plus de 19 000 nouveaux voyageurs, supposés prendre tous le billet à 1 €. Parmi les 13 000 restants, une induction vers le tarif unique de 20% sera appliquée, correspondant à celle observée sur Nîmes - Le Grau du Roi.

Cible voyageurs en correspondance :

Estimation du nombre de voyages en 2012 : **32 730 voyages**

→ 68% basculeraient sur le 1 €, soit 22 256 voyages

Au total, cela représenterait un nombre de voyages en 2012 dépassant les 158 000, soit plus du double de 2008. Parmi ceux-ci, plus de 82% seraient supposés voyager avec un billet à un euro. Mais les trains étant actuellement relativement peu remplis, un seul scénario a été étudié : à moyens constants. Des tableaux de desserte, avec les mêmes codes couleur que sur la première expérimentation, ont été réalisés. L'offre des cars du Conseil Général des Pyrénées-Orientales a, également, été positionnée afin d'appréhender les possibilités de

¹²⁵ 40 € = 20 allers retours par mois, à 1 € le trajet simple

report des clients des TER sur cette offre, mais également les risques de report inverse sur les TER. Les Train Jaune, TGV, LUNEA et TALGO (train espagnol) en correspondance ont, par ailleurs, été identifiés en regard de chaque TER (*Figure 40*).

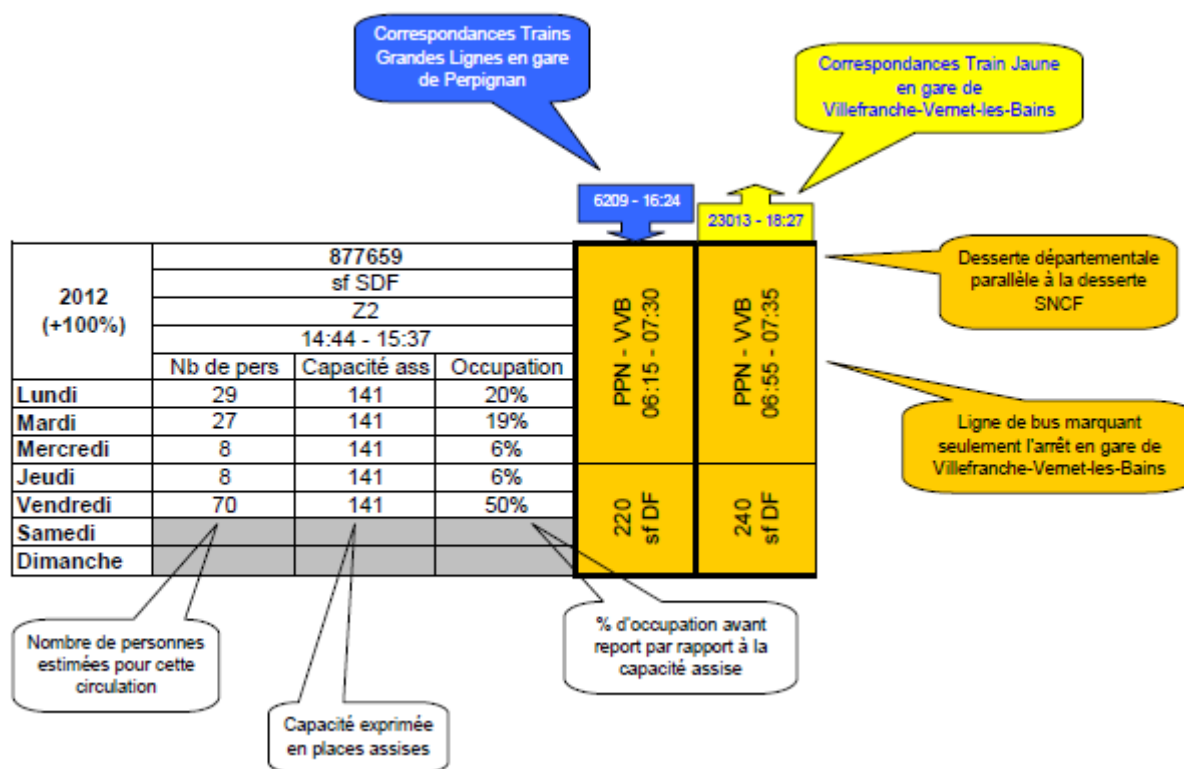


Figure 40 - Méthodologie de lecture des tableaux de desserte dans le sens Perpignan – Villefranche Vernet les Bains

Source : SNCF, 2011

En hiver, aucun problème particulier n'est observé malgré la forte induction, alors qu'en été, seuls deux TER du samedi sont amenés à être fortement remplis en raison de leur correspondance avec le Train Jaune (*Annexe 16*). Cette ligne paraît, donc, en capacité d'absorber une clientèle multipliée par deux avec le billet à un euro. L'analyse d'un second scénario à moyens supplémentaires n'est, alors, pas nécessaire dans ce cas-ci. Le matériel de distribution apparaît également suffisant malgré une (forte) hausse à prévoir des ventes de titres. Des hypothèses d'émissions de titres laissent ainsi entrevoir une hausse de 20% à Perpignan, 46% à Prades et Ille-sur-Têt et jusqu'à 206% à Villefranche. Seule l'installation d'un DBR sur cette dernière gare pourrait s'avérer nécessaire pour répondre au mieux à ces nouveaux flux. A noter aussi que le dispositif de sécurité sera bien moindre qu'il ne l'était entre Nîmes et le Grau du Roi, cette ligne ne posant aucun problème de ce côté-là. De plus, ce dispositif a un coût que la SNCF ne peut se permettre d'appliquer à chaque ligne.

Concernant la question financière, elle n'a pas été abordée sur cette seconde expérimentation, la première étant encore dans l'expectative. Il est, cependant, à prévoir là aussi une diminution des recettes puisque la moitié de la clientèle aujourd'hui occasionnelle paiera un billet, qui coûte aujourd'hui 6 € entre Perpignan et Villefranche, seulement 1 €.

Le TER à 1 €, et après ?

Après l'expérimentation dans les Pyrénées-Orientales, viendra celle dans le département de l'Aude puisqu'il sera possible dès le printemps 2012 de rallier Carcassonne à Quillan pour un euro seulement. A terme, si les différentes phases de test prévues se voient couronnées de succès, et si le Conseil Régional parvient à débloquer les fonds nécessaires¹²⁶, un tarif unique à 1 € sera appliqué sur l'ensemble du territoire du Languedoc-Roussillon. Cela entraînera nécessairement des changements importants en ce qui concerne le TER, aussi bien au niveau de la concurrence avec les autres modes de transport qu'à l'intérieur même du fonctionnement de l'organisation.

Même si les transports départementaux paraissent être en concurrence avec les transports régionaux, du moins en Languedoc-Roussillon, il est à se demander s'ils le sont véritablement. L'expérimentation du billet à 1 € entre Nîmes et le Grau du Roi a contraint les bus du département du Gard à ne plus rouler le week-end sur cet axe et pose le problème de la concurrence entre services publics. En comparant les tarifs actuels de ces lignes départementales avec la politique tarifaire « avant un euro » de la SNCF, elles apparaissent effectivement dans une relation concurrentielle. Il se cache, par ailleurs, souvent des conflits politiques derrière cela. Dans ce cas-ci, il apparaît que le Président du Conseil Général du Gard, Damien Alary, est loin d'être le plus fort soutien de Christian Bourquin, actuel Président du Conseil Régional.

Néanmoins, si le tarif du train est établi à 1 €, ces lignes n'ont plus lieu d'être et laissent alors la place au train. Dans le Gard, les moyens retirés sur cette ligne ont permis de renforcer le secteur du Pont du Gard, où la demande est très forte l'été, et où la SNCF n'est pas présente. Cet exemple semble montrer que les lignes routières départementales ne font que combler un vide, et desservir un lieu où la SNCF n'est pas présente. En complétant l'offre ferroviaire, elles permettent d'améliorer le service public général de transport proposé aux voyageurs. Concernant la seconde phase de test dans les Pyrénées-Orientales, un accord de complémentarité devrait être trouvé puisqu'il s'agit de l'ancien fief du Président Bourquin¹²⁷. En suivant ce raisonnement, il est parfaitement légitime d'imaginer qu'à terme - si la tarification à 1 € sur l'ensemble de la région Languedoc-Roussillon voit le jour - les bus départementaux ne seront plus en concurrence frontale avec le TER, mais se répartiront plus vraisemblablement sur les zones moins bien desservies. Cette hypothèse ne s'avérera, évidemment, vraie que si les dirigeants politiques des entités concernées arrivent à s'accorder à ce sujet.

La mise en place de ce tarif unique provoquera, également, de nombreux changements à tous les niveaux de la structure du TER. Le rôle des contrôleurs, qui devront faire face à une fréquentation accrue, devra visiblement être repensé. Sur les lignes les plus sensibles et les

¹²⁶ Christian Bourquin, pendant la campagne pour l'élection régionale, estimait le coût de la mesure à 45 millions d'euros sur deux ans. Avec un panier moyen par client en Languedoc-Roussillon à 7,1 € actuellement, il faudrait une multiplication par sept du nombre de clients pour avoir le même niveau de recette.

¹²⁷ La mise en place d'un billet multimodal à 1 € permettant d'emprunter, à la fois, le train et le bus a d'ailleurs été évoquée.

plus fréquentées, la solution d'un filtrage apparaît relativement pertinente après avoir fait ses preuves sur les opérations « TER Mer – TER Vert » et « La mer à 1 € ». La question des abonnements et des différentes tarifications existantes devra, par ailleurs, être réétudiée.

Les résultats du mois d'août et le bilan global de l'été, ainsi qu'une enquête de la Région¹²⁸, permettront d'affiner encore plus ce retour d'expérience et d'identifier les principaux dysfonctionnements. Il faut voir si le modèle économique appliqué sur cette expérimentation est viable à long terme, autant pour l'AO que pour l'exploitant. Dans le cadre de cette première phase de test, la Région a proposé à la SNCF de « garantir le niveau de recettes avant le 1 € sur le périmètre concerné en versant le différentiel entre recettes nouvelles et recettes avant le 1 € »¹²⁹. Seulement, rien ne dit que les finances publiques pourront subvenir aux besoins de toutes les lignes régionales.

Plus que le risque financier, il y a une crainte réelle de la part de la SNCF que les problèmes s'accumulent et finissent par lui être attribués (notamment au regard des usagers) alors que l'initiative provient au départ de la Région. Il faudra, en effet, voir si la SNCF parvient à maîtriser les différents flux sur les cinq départements, et pas seulement sur une seule et unique ligne comme ce le fut cet été. La ligne qui laisse planer, notamment, les principales interrogations est l'axe Nîmes – Narbonne, le plus chargé du réseau régional. Cette ligne serait-elle en capacité d'absorber des voyageurs supplémentaires alors que des personnes restent déjà sur le quai actuellement en heure de pointe, aux alentours de Montpellier... La rénovation entreprise de la gare de Montpellier tient, d'ailleurs, compte de la mesure puisque l'espace entier de la gare sera reconfiguré d'ici 2014 afin d'accueillir une fréquentation amenée à doubler avec le billet à un euro¹³⁰.

Ces questions et bien d'autres trouveront certainement leur réponse lors du bilan global qui sera fait en 2013, après les cinq expérimentations. Celui-ci déterminera, notamment, de l'avenir de cette opération et, plus généralement de l'évolution d'un réseau régional amené à se développé avec les projets de ligne à grande vitesse.

De plus, ces deux années de phases de test font de la région Languedoc-Roussillon un « laboratoire » dont beaucoup de régions – également intéressées par ce projet de tarif unique à 1 € - observeront avec un certain intérêt les résultats. En effet, les TER coûtent chaque année 4,3 milliards d'euros aux Régions et la prochaine ouverture à la concurrence des transports régionaux¹³¹ suscite des interrogations chez de nombreux élus qui y voient un moyen de faire des économies. Il faut, donc, voir si ce genre de mesures n'aggrave pas la santé financière de ces collectivités.

¹²⁸ Enquête de satisfaction par rapport à la mise en place du billet à 1 € réalisée à bord des TER sur la ligne Nîmes - Le Grau du Roi, entre le 18 et le 26 juillet, mais dont les résultats n'ont pas été communiqués à la SNCF.

¹²⁹ Lettre de Christian Bourquin, Président du Conseil Régional, envoyé à la SNCF le 6 mai 2011

¹³⁰ Rénovation estimée à 50 M€ selon Robert Navarro, vice-président de la Région

¹³¹ Rapport du Sénateur UMP Francis Grignon sur la libéralisation du transport régional

CONCLUSION

Depuis le milieu du siècle dernier, les besoins de mobilité des Français ont progressivement évolué en raison de facteurs démographiques, économiques ou sociaux. Les loisirs, l'étalement urbain ou la désynchronisation des rythmes de vie modifient la nature des déplacements. L'intermodalité s'est également développée et l'offre de transports intègre désormais un foisonnement de services nécessitant la coordination intelligente des modes de transport. Paradoxalement, l'offre intermodale se doit d'intégrer la voiture individuelle, encore utilisée majoritairement, notamment par le développement des parcs-relais. Mais l'offre doit suivre derrière. Les transports publics tentent, ainsi, d'augmenter leurs parts de marché dans le total des déplacements et de récupérer celles de l'automobile, à l'heure où le coût d'utilisation de celle-ci est de plus en plus important.

Le facteur prix est, en effet, un élément clé qui peut entraîner un report modal vers les transports collectifs. Les réseaux urbains furent les premiers à expérimenter des tarifications gratuites pour séduire un plus grand nombre. Ils sont bientôt rejoints par les réseaux interurbains qui fleurissent à l'heure de la décentralisation et, donc, du choix fait de la proximité. Cependant, les expériences concluantes sont encore peu nombreuses et concernent des réseaux sensiblement proches. La quinzaine de réseaux de transports publics aujourd'hui gratuits concerne des villes moyennes (entre 50 000 et 100 000 habitants) qui ont pu s'appuyer sur une hausse du versement transport et dont les recettes commerciales avant la mesure étaient peu importantes.

A l'inverse, les grands réseaux urbains sont aujourd'hui, plutôt, dans une logique de hausse de leur grille tarifaire afin de faire face à la hausse des coûts ou des investissements réalisés. De nombreux experts considèrent, de plus, que tirer le prix vers le bas dénature le service public de transport alors que les usagers ne paient même pas un tiers du coût réel de ce transport.

Plus que la gratuité, ce sont des tarifications basses et uniques qui ont désormais le vent en poupe. Depuis cinq ans, une vingtaine de départements se sont mis au tarif unique à un euro, tirant progressivement les prix vers le bas. Face à cette concurrence - par ailleurs, souvent frontale - les transports régionaux n'ont d'autres choix que de répliquer. C'est dans ce cadre là qu'est expérimenté un billet unique à un euro sur la ligne TER Nîmes - Le Grau du Roi. Il s'agit là d'un vrai défi pour la SNCF qui doit montrer sa capacité d'adaptation vis-à-vis de l'Autorité organisatrice, le Conseil Régional du Languedoc-Roussillon. Si pour l'instant, la mesure est une réussite, la prise de recul n'est cependant pas suffisante pour voir si elle est viable à long terme en s'appliquant conjointement sur cinq départements, voire dans d'autres Régions également intéressées.

La principale inconnue est, en effet, financière. La hausse significative du réseau est censée compenser les pertes en termes de recettes. Cependant, l'accueil d'un nombre important de voyageurs supplémentaires nécessite, à partir d'un moment, une offre capacitaire supérieure. Et cela a un coût. Ce type de mesure doit, donc, privilégier plutôt un objectif social que de rentabilité. Mais au-delà de ces tentatives occasionnelles, la logique induite par la mise en place généralisée d'un tarif unique vient remettre en cause l'ensemble de la

politique tarifaire utilisée par la SNCF. Le prix d'un billet de train est, en effet, calculé de manière dégressive, en fonction du nombre de kilomètres effectués par le voyageur. Cette remise en cause intervient, par ailleurs, à l'heure de l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire, mais qui n'aura d'intérêt pour les usagers que si les coûts et la qualité de service sont plus avantageux pour eux.

Cependant, le prix n'est pas forcément la principale attente qu'ont les voyageurs vis-à-vis des TC et n'est qu'une solution parmi d'autres. Améliorer la rapidité, les fréquences ou étendre le réseau sont autant d'éléments plus significatifs à leurs yeux. Certes, le facteur prix est un élément qui peut conduire à augmenter la fréquentation des transports publics. Mais étant trop bas, il met en effet en péril le fonctionnement de ceux-ci sur le long terme et limite leur développement. Il n'est qu'une solution parmi d'autres.

Pour cette raison, d'autres solutions peuvent être privilégiées pour attirer une nouvelle clientèle. Le cadencement qui apportera une meilleure lisibilité en termes d'horaires. Le développement des services en gare, l'apport des nouvelles technologies, la modernisation du matériel, la mise à disposition de modes de transports complémentaires en gare, etc. sont autant d'éléments qui peuvent rendre plus attractifs les transports collectifs dans l'avenir, sans mettre en danger la notion de qualité de service public.

GLOSSAIRE

AO : Autorité Organisatrice

AOTU : Autorité Organisatrice de Transport Urbain

CRC : Centre Relation Client

DBR : Distributeurs de Billets Régionaux

ELLF : Equipes de Lutte contre La Fraude

LER : Lignes Express Régionales

LGV : Ligne à Grande Vitesse

Loi SRU : Loi relative à la Solidarité et au Renouvellement Urbain

LOTI : Loi d'Orientation du Transport intérieur

O-D : Origine-Destination

P+R : Parkings Relais

PMR : Personne à mobilité réduite

PTU : Périmètre de Transports Urbains

REX : retour d'expérience

SMTC : Syndicat Mixte des Transports en Commun de Grenoble

SNCF : Société Nationale des Chemins de Fer français

SUGE : Surveillance Générale

SYTRAL : Syndicat des Transports en commun Lyonnais

TER : Transports Express Régionaux

TAD : Transport à la Demande

TCSP : transports collectifs en site propre

TC : Transports collectifs

UM : Unité Multiple

US : Unité Simple

UTP : Union Internationale des Transports Publics

VT : Versement Transport

BIBLIOGRAPHIE

Ouvrages généraux

ASCHER F., *Les nouveaux compromis urbains*, Editions de l'Aube, 2008

BRAULT F., JACQUET., SIMON H., *La Stratégie prix. Le pricing : un nouveau levier pour augmenter votre rentabilité*, Dunod, 2^{ème} édition, 2005

FAVIN LEVEQUE J-C., *Concurrence ferroviaire, la France peut-elle gagner ?*, Editions Lignes de repères, 2009

GERONDEAU C., *SNCF, Transports publics et autres. Les danseuses de la République*, L'Harmattan, 2004

LAPERT D., LOVELOCK C., WIRTZ J., *Marketing des services*, Pearsons Education, 5ème édition, 2004

WIEL M., *Ville et mobilité, un couple infernal ?*, Editions de l'Aube, 2005

Rapports d'étude ou de recherche

BECHERAND P-E., CHOJNINCKI M., *Réflexions sur la station métrophérique*, Sciences Po Paris, 2009

CERTU, *La gratuité des transports collectifs urbains ?*, Trans flash, n° 352, avril 2010

Cour des Comptes, *Le transfert aux régions du transport express régional (TER) : un bilan mitigé et des évolutions à poursuivre*, Rapport public thématique, Novembre 2009

DIDIER M., PRUD'HOMME R., *Infrastructures de transport, mobilité et croissance*, Conseil d'Analyse Economique, La Documentation Française, 2007

GILLI F., OFFNER J-M., *Paris, métropole hors les murs : aménager et gouverner un Grand Paris*, Presses de Sciences Politiques, collection nouveaux débats, 2009

KEOLIS, *Les transports en commun, une expérience de vie*, TNS SOFRES, 2007

KEOLIS, *Mutation de la société française, pour mieux comprendre la mobilité d'aujourd'hui*, 2008

MASSOT H., *Intermodalité et multimodalité dans le champ des transports urbains*, ENPC, 2002

MERENNE E., *Géographie des transports, Contraintes et enjeux*, Presses Universitaires de Rennes, 2003

Ministère de l'Ecologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, *Les chiffres clés du transport*, Paris : Edition 2011

Articles de revue spécialisée

Le TER à partir de 2,50 euros en Midi-Pyrénées, Transport Public N° 1114, Juin 2011

Le TGV Nord Europe, La vie du rail et des transports, hors-série N° 9305, mai 1993

BEAUCIRE F., DUHEM B., « Les espaces souterrains, points nodaux de la ville éclatée », *Espaces et Sociétés*, 1999

BEURIER E., VERAN C., *Transports urbains : quelle mobilité pour demain ?*, *Le Moniteur des travaux publics et du bâtiment*, le 25/02/2011

NANGERONI C., *Languedoc-Roussillon : la région menace de demander le TER à un euro à la concurrence*, *La vie du Rail*, le 23/02/2011

RECOURA C., *PACA : TER gratuits pour étudier et se former*, Transport Public N° 1114, Juin 2011

Autres presses

+71% de fréquentation dans les bus gratuits d'Aubagne, MobiliCités, le portail des transports publics et de la mobilité, 13/05/2010

Ces petites villes qui font miroiter l'utopie des transports gratuits, La Tribune, le 26/08/2010

Le bus à 1 euro, c'est pour vous !, Le travailleur catalan, Octobre 2008

Les élus montent au créneau, Le Dauphiné Libéré, le 12/06/2011

Tous pour le Languedoc-Roussillon, Dossier de Presse : Développement durable, développement agréable, 2010, p.12

ARNAULT C., FRANCOIS P., GORRERI S., PLISSON P., *Les Trains Express Régionaux nous coûtent 3 milliards : La concurrence à grand train ?*, Entreprendre, n° 252, le 01/07/2011

BOUILLE J., *TGV Est : quatre ans et en plein croissance*, L'Union, le 07/06/2011

BOUSQUET G., « *Trains : la bataille des tarifs* », dans La Dépêche du Midi, le 17/02/2010

COUGNENC R., *La gratuité serait une imbécillité flagrante*, L'Hérault du Jour, le 03/07/2011

DENYONS H., *La bataille des tranchées*, Le Point : spécial Montpellier, le 26/05/2011

LAGRANGE C., *Les bus de Lyon font leur révolution*, Aujourd'hui en France, le 17/05/2011

LEON, Gabriel, « *Le TER à 1 €, un beau projet, un vrai casse-tête* », 2010

MAGGIO P., *TGV-Med : déjà 10 ans !*, La Provence, le 10/06/2011

MALECOT D., *Le ticket de métro parisien va augmenter de 2,7%*, Les Echos, le 03/06/2011

MOLGA P., *Avignon se lance dans un projet de tramway*, Les Echos, le 22/06/2011

ORFEUIL J-P., *Mobilités urbaines, l'âge des possibles*, Les Carnets de l'info, 2008

PERNELLE RICHARDOT A., *Transport ferroviaire régional : sortir de la confusion*, Les Dernières Nouvelles d'Alsace, le 08/06/2011

PLESSIER A., *Avignon TGV : la virgule n'est plus en pointillés*, La Provence, le 28/06/2011

VAN SANTEN D., *La gare : intermodale et multifonctionnelle*, La Gazette des communes, des départements et des Régions, le 30/05/2011

Règlements, Lois et Textes

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

Loi Grenelle I ou Loi n° 2009-967 du 3 août 2009 de programmation relative à la mise en œuvre du Grenelle de l'environnement et loi Grenelle II ou loi n° 2010-788 du 12 juillet 2010 portant engagement national pour l'environnement

Règlement (CE) n°1370/2007 du Parlement européen et du Conseil en date du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par voie ferrée et par route.

Conférences et interviews

Cours de Pierre CHAMPEAU en stratégie tarifaire et impact sur les prévisions de fréquentation et de recette, mars 2011

Entretien avec Philippe Firmin, chef du pôle Gestion Finances de la Direction Déléguée TER Languedoc-Roussillon, juin 2011

Entretien avec Yo Kaminagai, Responsable de l'unité Design et Projets Culturels du département Espaces et Patrimoine de la RATP, avril 2010

Documents internes (SNCF et filiales)

EFFIA, *Enquête réalisée dans le cadre de la mise en place de la tarification intermodale KARTATOO*, 2008

SNCF, *Benchmark des réseaux urbains en Languedoc-Roussillon*, mai 2011

SNCF, *Bilan de l'opération « Le TER à 1 euro le 1er mercredi du mois »*, 2006

SNCF, *Enquête Intermodalité en Languedoc Roussillon*, juin 2010

SNCF, *La Mer à 1 € : Synthèse du mois de juillet*, août 2011

SNCF, *Mise en place de la tarification intermodale KARTATOO en Languedoc-Roussillon*, 2008

SNCF, *Présentation du TER Nord-Pas de Calais*, juin 2010

SNCF, *Profil et Chiffres Clé 2010*, avril 2011

SNCF, *Rapport d'activité 2010*, Pôle TER Languedoc-Roussillon, mai 2011

SNCF, *Réponse au cahier des charges sur la mise en place du billet à 1€ entre Nîmes et Le Grau du Roi*, mars 2011

Sites internet

Les caractéristiques du réseau de transports publics castelroussin [en ligne] <http://www.lemague.net/dyn/spip.php?article2259>, consulté le 27/07/2011

Les caractéristiques du réseau de transports publics du département de la Loire-Atlantique [en ligne] www.metroceane.fr, consulté le 03/08/2011

Les données économiques et sociales concernant la Région Languedoc-Roussillon [en ligne] www.insee.fr/fr/regions/languedoc/, consulté le 11/07/2011

La présentation du projet de TER à 1€ sur le site internet régional [en ligne] http://www.ter-sncf.com/regions/languedoc_roussillon/fr

TABLE DES MATIERES

<u>INTRODUCTION</u>	7
I) <u>DEVELOPPER LES TC ET L'INTERMODALITE POUR FAVORISER LES DEPLACEMENTS</u>	10
1) <u>L'évolution des déplacements dans la société</u>	10
1) <u>L'évolution de la mobilité au fil des siècles</u>	11
2) <u>Qui se déplace et pourquoi ?</u>	12
3) <u>La proximité au cœur des déplacements</u>	14
2) <u>Rééquilibrer les différents modes de transport</u>	17
3) <u>L'intermodalité, une solution face à la complexification des besoins de mobilité</u>	20
II) <u>LE LEVIER PRIX FACE A L'EVOLUTION DE LA MOBILITE</u>	29
1) <u>Construire le tarif et déterminer le niveau de prix</u>	29
2) <u>Enjeux d'une tarification faible dans les transports collectifs</u>	38
3) <u>Exemples d'expérimentation de tarification basse dans les transports publics</u>	40
III) <u>L'EXPERIMENTATION DU BILLET A 1€ DANS LES TER EN LANGUEDOC-ROUSSILLON</u>	49
1) <u>Contexte régional et enjeux liés aux déplacements locaux</u>	49
2) <u>Mise en œuvre de la tarification</u>	56
3) <u>Limites et perspectives liées au billet à 1€</u>	66
<u>CONCLUSION</u>	76
<u>GLOSSAIRE</u>	78
<u>BIBLIOGRAPHIE</u>	79
<u>TABLE DES MATIERES</u>	82
<u>TABLE DES ILLUSTRATIONS</u>	84
<u>ANNEXES</u>	86
<u>Annexe 1 : Grands projets ferroviaires français</u>	86
<u>Annexe 2 : Répartition des recettes et de la fréquentation en 2009 par titres de transport</u>	87
<u>Annexe 3 : Prix moyen des gammes tarifaires selon la taille des agglomérations</u>	88

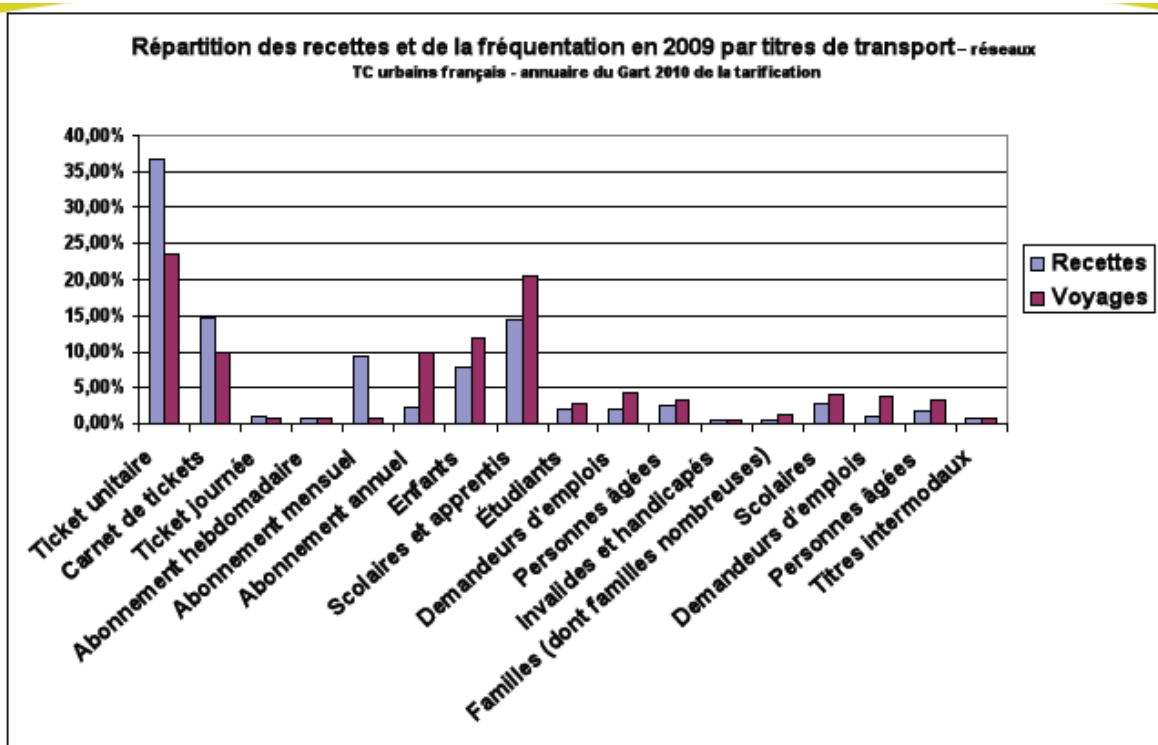
<u>Annexe 4 : Les 20 plus grands établissements de la Région Languedoc-Roussillon</u>	89
<u>Annexe 5 : Plaquette du Rapport d'Activité 2010 du TER Languedoc-Roussillon</u>	90
<u>Annexe 6 : Déploiement de l'expérimentation du billet à un euro</u>	91
<u>Annexe 7 : Grille tarifaire sur la ligne Nîmes - Le Grau du Roi avant la mise en place du billet à 1 €</u> ...	92
<u>Annexe 8 : Principales O-D selon le type de clientèle sur la ligne Nîmes-Le Grau i en juillet-août</u>	93
<u>Annexe 9 : Analyse des capacités dans le sens Le Grau du Roi - Nîmes à moyens constants</u>	94
<u>Annexe 10 : Rétroplanning réalisé suite à la réception du Cahier des Charges portant sur la mise en place du billet à 1 € sur la ligne Nîmes - Le Grau du Roi</u>	95
<u>Annexe 11 : Mode d'emploi, concernant la mise en place du billet à 1 €, distribué aux agents SNCF</u> .	96
<u>Annexe 12 : Dépliant « la Mer à 1 € » - Eté 2011</u>	97
<u>Annexe 13 : Comparaison entre la fréquentation prévue et celle observée en juillet 2011 sur la ligne Nîmes - Le Grau du Roi</u>	98
<u>Annexe 14 : Suivi journalier de la fréquentation de l'axe Nîmes - Le Grau du Roi en juillet 2011</u>	99
<u>Annexe 15 : Fichier quotidien envoyé à l'AO dans le cadre de l'opération « La Mer à 1 € »</u>	100
<u>Annexe 16 : Analyse des capacités sens Villefranche - Perpignan (prévisions été 2012)</u>	101
<u>Annexe 17 : Principales OD sur la ligne Perpignan - Villefranche les Bains en 2008</u>	102

TABLE DES ILLUSTRATIONS

<u>Figure 1 - Répartition du chiffre d'affaires du groupe SNCF par branches en 2010</u>	8
<u>Figure 2 - Motifs de déplacements des usagers du TER en 2007</u>	13
<u>Figure 3 - Point d'accueil du réseau Atobus</u>	16
<u>Figure 4 - Répartition modale du transport intérieur terrestre</u>	17
<u>Figure 5 - Consommation des ménages en transport</u>	20
<u>Figure 6 – Pôle d'échanges de Chelles-Gournay (Seine-et-Marne)</u>	22
<u>Figure 7 – Part des déplacements intermodaux en Ile-de-France en 2005</u>	22
<u>Figure 8 – Information multimodale à Montpellier</u>	23
<u>Figure 9 – Pôle d'échanges de Gallieni - Porte de Bagnolet</u>	25
<u>Figure 10 - Le fractionnement des acteurs en gare</u>	26
<u>Figure 11 - Illustration de la station du future, Osmose</u>	27
<u>Figure 12 – Pôle d'échanges de Villejuif Louis Aragon</u>	27
<u>Figure 13 - Structure d'une gamme tarifaire dans les transports urbains</u>	31
<u>Figure 14 - Gamme tarifaire du réseau de Saint-Etienne</u>	32
<u>Figure 15 - Financement des TC en France de 2002 à 2007</u>	33
<u>Figure 16 - Part du TER dans le budget des Régions</u>	34
<u>Figure 17 - Dépliant du Ticket MétroCéane sur l'agglomération nantaise</u>	35
<u>Figure 18 - Découpage en zone tarifaire sur l'axe Narbonne – Nîmes</u>	37
<u>Figure 19 - Titre de transport valable sur les bus des Pyrénées Orientales</u>	41
<u>Figure 20 - Visuel 2009 des opérations TER Mer et TER Vert en Nord-Pas-de-Calais</u>	42
<u>Figure 21 - Visuel Autopatch à Chambéry</u>	43
<u>Figure 22 : Réseau du Pays d'Aubagne</u>	45
<u>Figure 23 - Les transports régionaux en Languedoc-Roussillon</u>	50
<u>Figure 24 - Les principales OD sur les TER Languedoc Roussillon en 2010</u>	50
<u>Figure 25 - Evolution du trafic et des recettes sur l'activité TER Languedoc Roussillon</u>	51
<u>Figure 26 - Visuels des abonnements Via Etudes et Kartatoo</u>	52

<u>Figure 27 - Carte du réseau TER en Languedoc-Roussillon</u>	55
<u>Figure 28 - Profil de la ligne Nîmes – Le Grau du Roi</u>	57
<u>Figure 29 - Nombre de voyages réalisés par les abonnés/occasionnels (Nîmes-Le Grau du Roi)</u>	58
<u>Figure 30 - Méthodologie de lecture des tableaux de desserte</u>	60
<u>Figure 31 - Hypothèses sur les recettes des occasionnels locaux sur la ligne Nîmes-Le Grau</u>	62
<u>Figure 32 - Nombre de transactions en gare d'Aigues-Mortes avant et après induction</u>	63
<u>Figure 33 - Répartition du risque par rapport à l'objectif de recettes</u>	64
<u>Figure 34 - Visuel de l'opération « La mer à 1 € »</u>	66
<u>Figure 35 - Fréquentation par cible de clientèle sur l'axe Nîmes - Le Grau en juillet 2011</u>	67
<u>Figure 36 - Pourcentage de circulations arrivées à l'heure sur l'axe Nîmes – Le Grau en juillet</u>	68
<u>Figure 37 - Intervention de la Surveillance Générale par circulation sur Nîmes - Le Grau du Roi</u>	69
<u>Figure 38 - Profil de la ligne Perpignan - Villefranche Vernet les Bains</u>	70
<u>Figure 39 - Nombre de voyages réalisés sur la ligne Perpignan – Villefranche en 2008</u>	71
<u>Figure 40 - Méthodologie de lecture des tableaux de desserte (sens Perpignan - Villefranche)</u>	73

Annexe 2 : Répartition des recettes et de la fréquentation en 2009 par titres de transport



Source : *Annuaire du GART, 2009*

Annexe 3 : Prix moyen des gammes tarifaires selon la taille des agglomérations

Prix moyens des titres de la gamme classique au 1^{er} septembre 2009

Moyennes sur 135 réseaux à tarification unique (sont exclus les 10 réseaux à tarification zonale)

	Moyen	Médian	Le plus bas	Le plus élevé
Ticket à l'unité	1,13 €	1,10 €	0,50 € (Honfleur, Yvetot)	1,60 € (Lyon)
Ticket en carnet	0,89 €	0,90 €	0,40 € (Yvetot)	1,33 € (Lyon)
Titre journée	3,38 €	3,45 €	1,90 € (Villefranche-sur-Saône)	5 € (Marseille)
Abonnement hebdomadaire	10,38 €	10,45 €	6,80 € (Soissons)	15,20 € (Lyon)
Abonnement mensuel	28,53 €	28,00 €	10 € (Dole, Honfleur)	48,60 € (Lyon), 48 € (Nantes)
Abonnement annuel	295,63 €	300,00 €	30 € (Dole), 120 € (Yvetot)	508, 20 € (Lyon), 481,20 € (Lille)

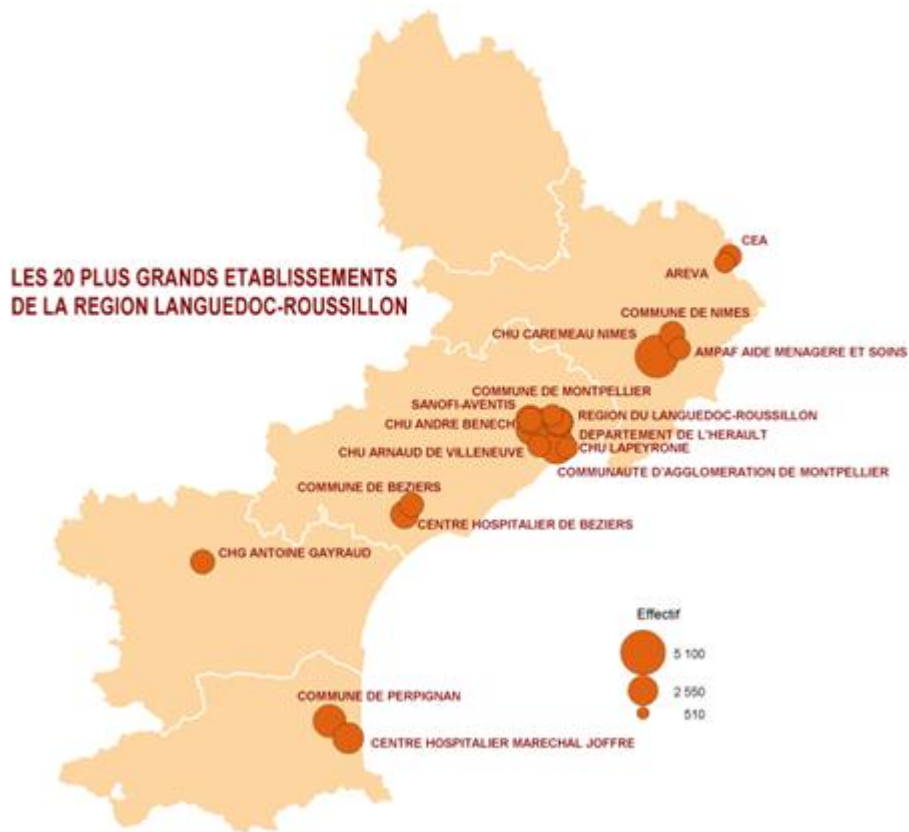
Prix moyens des titres de la gamme classique en fonction de la taille des réseaux

Moyennes sur 135 réseaux à tarification unique (sont exclus les 10 réseaux à tarification zonale)

Nombre de réseaux	Réseaux	Titre unitaire	Ticket en carnet	Titre journée	Abonnement hebdo.	Abonnement mensuel	Abonnement annuel
22	Plus de 250 000 hab.	1,34 €	1,09 €	3,75 €	11,45 €	38,60 €	379,01 €
40	De 100 000 à 250 000 hab.	1,17 €	0,93 €	3,38 €	9,82 €	30,37 €	308,52 €
73	Moins de 100 000 hab.	1,04 €	0,80 €	2,87 €	9,07 €	24,51 €	236,68 €
135	Ensemble	1,13 €	0,89 €	3,38 €	10,38 €	28,53 €	295,63 €

Source : cours de Pierre CHAMPEAU en stratégie tarifaire et impact sur les prévisions de fréquentation et de recette, 2011

Annexe 4 : Les 20 plus grands établissements de la Région Languedoc-Roussillon



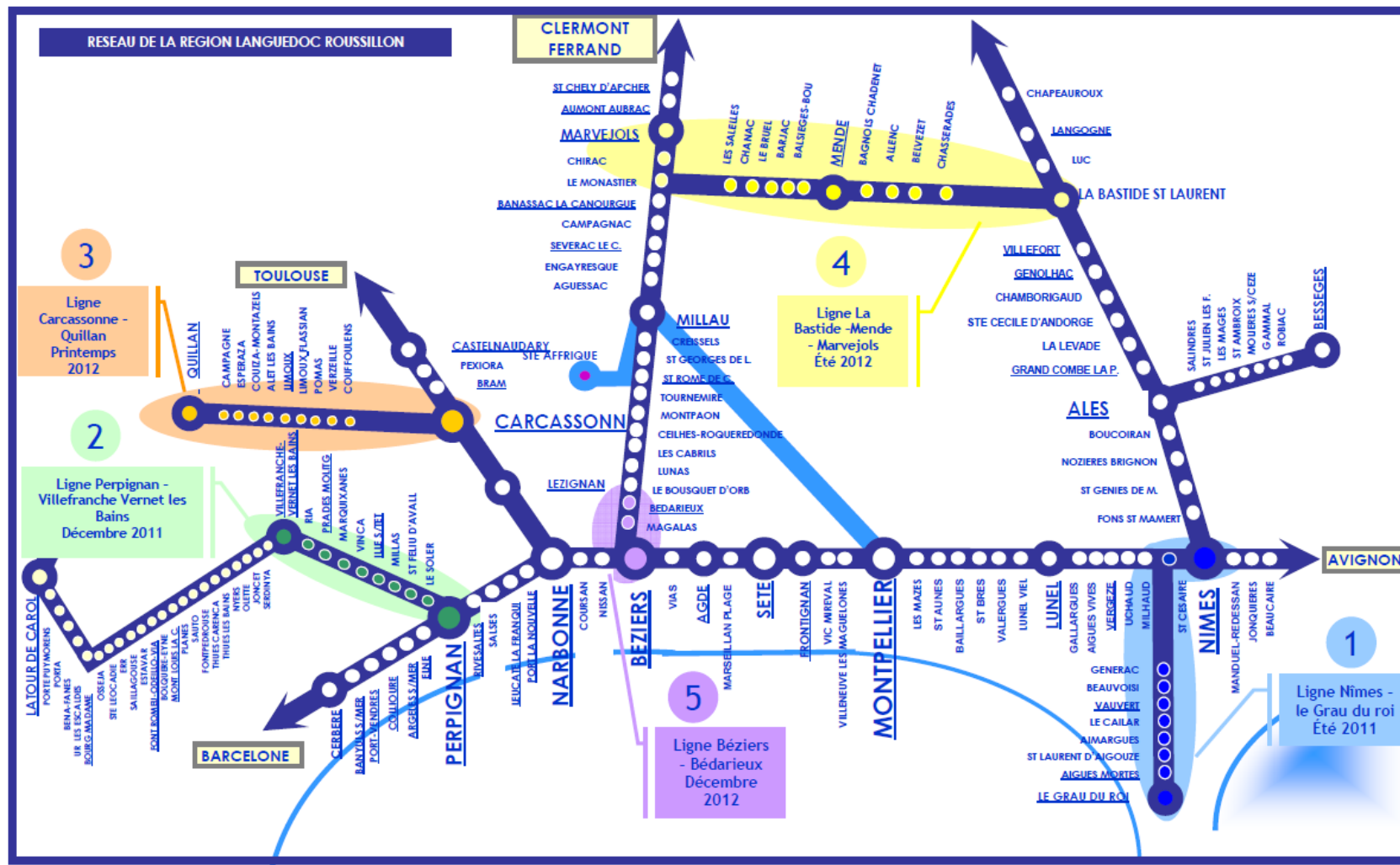
Source : INSEE, 2011

Annexe 5 : Plaquette du Rapport d'Activité 2010 du TER Languedoc-Roussillon



Source : SNCF, 2011

Annexe 6 : Déploiement de l'expérimentation du billet à un euro



Source : SNCF, 2011

Annexe 7 : Grille tarifaire sur la ligne Nîmes - Le Grau du Roi avant la mise en place du billet à un euro

TARIF NORMAL(sans réduction) NIMES-LE GRAU DU ROI A COMPTER DU 1^{ER} JUILLET 2010

LOCALITE DE DESTINATION LOCALITE DE DEPART	NIMES	ST CESAIRE	GENERAC	BEAUVOISIN	VAUVERT	LE CAILAR	AIMARGUES	ST LAURENT D'AIGOUZE	AIGUES- MORTES	LE GRAU DU ROI
NIMES		1,40 €	3,10 €	3,40 €	4,20 €	4,80 €	5,20 €	6,10 €	7,30 €	8,10 €
SAINT CESAIRE	1,40 €		2,40 €	2,80 €	3,50 €	4,00 €	4,40 €	5,40 €	6,70 €	7,60 €
GENERAC	3,10 €	2,40 €		1,20 €	1,90 €	2,40 €	2,80 €	3,50 €	5,00 €	6,10 €
BEAUVOISIN	3,40 €	2,80 €	1,20 €		1,60 €	2,10 €	2,40 €	3,30 €	4,60 €	5,70 €
VAUVERT	4,20 €	3,50 €	1,90 €	1,60 €		1,20 €	1,60 €	2,40 €	3,70 €	4,80 €
LE CAILAR	4,80 €	4,00 €	2,40 €	2,10 €	1,20 €		1,20 €	1,90 €	3,30 €	4,20 €
AIMARGUES	5,20 €	4,40 €	2,80 €	2,40 €	1,60 €	1,20 €		1,60 €	2,90 €	3,80 €
SAINT LAURENT D'AIGOUZE	6,10 €	5,40 €	3,50 €	3,30 €	2,40 €	1,90 €	1,60 €		2,10 €	3,10 €
AIGUES MORTES	7,30 €	6,70 €	5,00 €	4,60 €	3,70 €	3,30 €	2,90 €	2,10 €		1,70 €
LE GRAU DU ROI	8,10 €	7,60 €	6,10 €	5,70 €	4,80 €	4,20 €	3,80 €	3,10 €	1,70 €	

Source : SNCF, juillet 2010

Annexe 8 : Principales O-D selon le type de clientèle sur la ligne Nîmes-Le Grau du Roi en juillet-août

OD des Occasionnels locaux (intraligne) ¹³²		
	Nb voyages	Poids de l'OD / total
Nîmes - Le Grau	19 449	64%
Aigues Mortes - Le Grau	3 622	12%
Nîmes – Vauvert	1 955	6%
Vauvert - Le Grau du Roi	1 706	6%
Nîmes -Aigues Mortes	1 608	5%
Sous-total	28 340	94%
Autres OD	1 934	6%
Total global	30 274	100%

OD des voyageurs en correspondance		
	Nb de voyages	Poids de l'OD / total
Paris - Le Grau	3 499	24%
Lyon - Le Grau	2 936	20%
Avignon - Le Grau	838	6%
Alès - Le Grau	696	5%
Valence TGV - Le Grau	592	4%
Grenoble - Le Grau	492	3%
Marseille - Le Grau	490	3%
Saint Etienne - Le Grau	330	2%
Paris - Aigues Mortes	326	2%
Sous-total	10 199	71%
Autres OD	4 218	29%
TOTAL	14 417	100%

Source : SNCF, 2011

¹³² Le marché des abonnés représentent seulement 7% des voyages sur la période estivale. L'analyse par OD a donc été réalisée sur le marché « occasionnels » uniquement.

Annexe 9 : Analyse des capacités dans le sens Le Grau du Roi - Nîmes à moyens constants

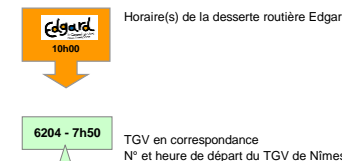
SCENARIO 1 (moyens constants) - HYPOTHESE HAUTE

100% d'induction sur les occasionnels locaux

Sens Le Grau du Roi - Nîmes / juillet et août (sur base trafic 2009 - compo 2011)

Car TER
toutes les places assises sont occupées et des clients voyagent debout
capacité maximale atteinte : > à 100% pour les cars et > à 150% pour les trains

Nb pers : Nombre de personnes à bord
Cap ass : Capacité assise
Cap ass+deb : Capacité assise + debout
Occup : Occupation estimée (nb pers / cap ass+deb)
Nb report : Nombre de personnes devant se reporter sur un autre TER ou autre moyen de transport
Nb pers yc report : Nombre de personnes à bord y compris les reports
Occup yc report : Occupation estimée y compris les reports (nb pers yc report / cap ass+deb)



Taux d'occupation par train/car TER en 2011

Matinée

2011 (+100%)	TER				Car			TER				TER				Car			
	77550				34040			77552				77554				34048			
	6h40-7h32				6h55-8h13			9h04-9h50				11h51-12h38				12h30-13h45			
	Sauf SD				Sauf D			Q				Q				Q			
Nb pers	Cap ass	Cap ass+deb	occup	Nb pers	Cap ass	occup	Nb pers	Cap ass	Cap ass+deb	occup	Nb pers	Cap ass	Cap ass+deb	occup	Nb pers	Cap ass	Cap ass+deb	occup	Nb report
Lundi	30	160	260	19,0%	16	50	31,1%	90	160	260	55,9%	74	160	260	46,3%	46	50	92,0%	
Mardi	16	160	260	10,2%	13	50	25,0%	76	160	260	47,4%	94	160	260	58,8%	68	50	136,0%	18
Mercredi	16	160	260	10,2%	13	50	25,0%	76	160	260	47,4%	94	160	260	58,8%	68	50	136,0%	18
Jeudi	16	160	260	10,2%	13	50	25,0%	76	160	260	47,4%	94	160	260	58,8%	68	50	136,0%	18
Vendredi	17	160	260	10,8%	12	50	23,0%	74	160	260	46,2%	89	160	260	55,6%	25	50	50,0%	
Samedi					12	50	23,0%	241	160	260	150,5%	224	160	260	140,0%	50	50	100,0%	
Dimanche								78	160	260	48,6%	123	160	260	76,9%	45	50	90,0%	

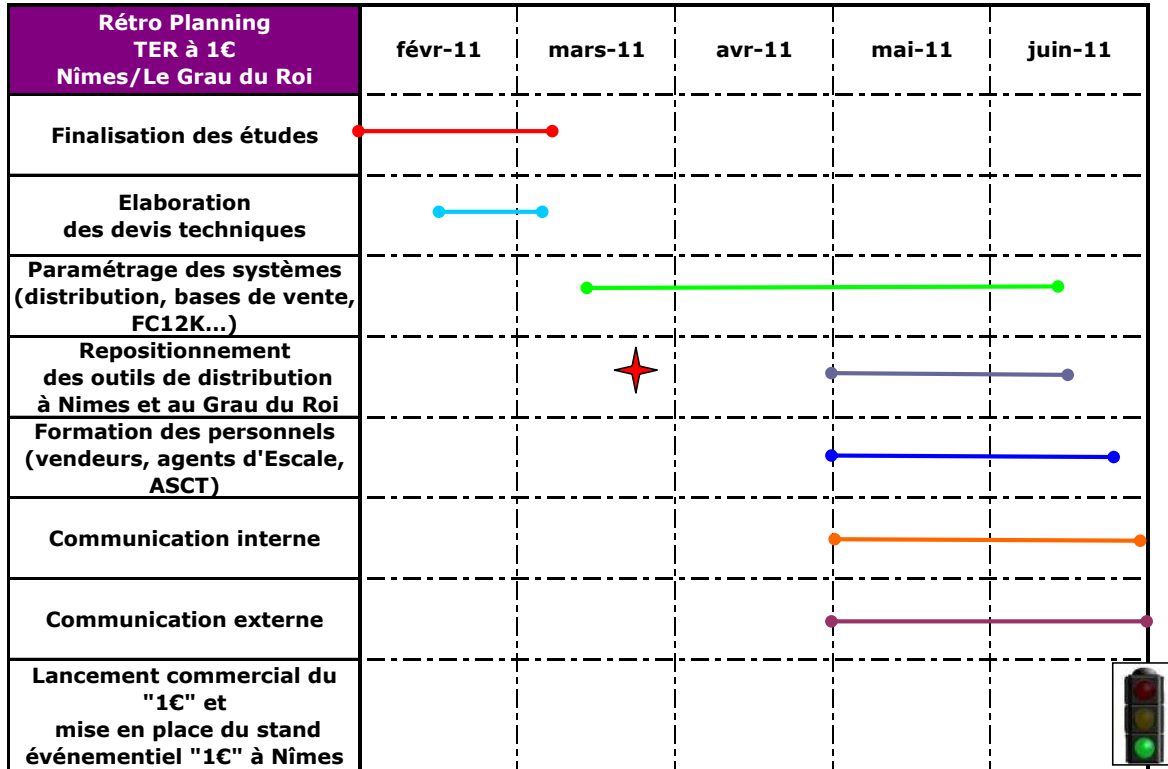
Pas de solution de report sur TER

Après-midi - soirée

2011 (+100%)	Car				TER								Car				TER - SDF				TER				Car				TER			
	34046				77556								34054				77562				77558				34052				77564			
	15h30-16h40				16h20-17h13								17h35-18h45				17h38-18h33				18h44-19h35				20h05-20h55				21h22-22h07			
	Q				Q								Sauf SD				SDF				Q				Q				Q			
Nb pers	Cap ass	occup	Nb report	Nb pers	Cap ass	Cap ass+deb	occup	Nb pers yc report 34046	occup yc report	Nb pers	Cap ass	occup	Nb report	Nb pers	Cap ass	Cap ass+deb	occup	Nb pers	Cap ass	Cap ass+deb	occup	Nb pers yc report 34054	occup yc report	Nb pers	Cap ass	Cap ass+deb	occup	Nb pers	Cap ass	Cap ass+deb	occup	
Lundi	63	50	126,0%	13	158	160	260	98,8%	171	106,9%	75	50	150,0%	25				301	160	260	188,0%	326	203,6%	5	50	10,0%	22	160	260	13,8%		
Mardi	79	50	158,0%	29	161	160	260	100,6%	190	118,8%	85	50	170,0%	35				303	160	260	189,3%	338	211,1%	6	50	12,0%	21	160	260	13,1%		
Mercredi	79	50	158,0%	29	161	160	260	100,6%	190	118,8%	85	50	170,0%	35				303	160	260	189,3%	338	211,1%	6	50	12,0%	21	160	260	13,1%		
Jeudi	79	50	158,0%	29	161	160	260	100,6%	190	118,8%	85	50	170,0%	35				303	160	260	189,3%	338	211,1%	6	50	12,0%	21	160	260	13,1%		
Vendredi	24	50	48,0%		110	160	260	68,8%	110	68,8%	46	50	92,0%					149	160	260	93,0%	149	93,0%	9	50	18,0%	37	160	260	23,1%		
Samedi	71	50	142,0%	21	193	160	260	120,6%	214	133,8%					161	160	260	100,6%	127	160	260	79,4%	127	79,4%	21	50	42,0%	66	160	260	41,3%	
Dimanche	30	50	60,0%		74	160	260	46,3%	74	46,3%					168	160	260	105,0%	153	160	260	95,4%	153	95,4%	17	50	34,0%	60	160	260	37,5%	

Source : SNCF, 2011

Annexe 10 : Rétroplanning réalisé suite à la réception du Cahier des Charges portant sur la mise en place du billet à 1 € sur la ligne Nîmes - Le Grau du Roi




★ Date de validation des devis techniques par la Région LR

Source : SNCF, 2011

Annexe 11 : Mode d'emploi, concernant la mise en place du billet à 1 €, distribué aux agents SNCF

Expérimentation



Nîmes - Le Grau du Roi
Été 2011

Mode d'emploi

Ce document est destiné à tous les agents des établissements de la région Languedoc-Roussillon impliqués dans le projet "TER à 1€", afin d'en expliquer le contexte, de préciser ses principales étapes et de fournir à chacun les réponses aux principales questions sur cette opération.

Il a été conçu afin que chaque métier y retrouve ses préoccupations.

Il ne se substitue pas aux documents de communication professionnelle habituels (Info C...), qui arriveront ensuite.

Version 1 - 24 mai 2011
Direction Déléguée TER Languedoc-Roussillon - Pôle Marketing - Tél : 031 323 1000
Rédaction : Corinne Péguel - Edith Diez
Maquette PAD : SNCF Service Général Régional - Toulouse

Contexte

Pourquoi met-on en place le billet TER à 1€ ?
Rendre le TER accessible à tous et favoriser l'utilisation du train pour les déplacements régionaux.

Le TER à 1€ dans la région Languedoc-Roussillon est une des promesses électorales de G. Frêche (élections de mars 2010), reprise par son successeur C. Bourquin.

La SNCF peut-elle refuser de mettre en place le billet TER à 1€ ?
Selon la loi SRU de 2000, le Conseil Régional est l'Autorité Organisatrice (AO) du transport ferroviaire régional. La tarification, comme les dessertes, font partie du périmètre de ses compétences.

En tant qu'exploitant, SNCF doit satisfaire les commandes de l'AO. Il s'agit d'un réel défi pour la SNCF qui devra démontrer sa capacité d'adaptation dans un contexte d'ouverture prochaine à la concurrence.

Quand est-ce que le billet TER à 1€ sera mis en place ?
Calendrier de déploiement souhaité par le Conseil Régional

Été 2011 : sur Nîmes - Le Grau du Roi	Décembre 2012 : sur Béziers - Bédarieux
Décembre 2011 : sur Perpignan - Villefranche	Début 2013 : bilan complet des étapes successives
Printemps 2012 : sur Carcassonne - Quillan	2013 : déploiement généralisé du 1€
Été 2012 : sur La Bastide - Mende - Marvejols	

Un premier cahier des charges a été remis à la SNCF en juin 2010 pour une mise en œuvre en janvier 2011 sur toute la région. Dans sa réponse, la SNCF préconisait une instauration progressive de la mesure. En janvier 2011, un nouveau cahier des charges a été remis à la SNCF dans lequel l'Autorité Organisatrice demandait l'étude d'une mise en place progressive du billet TER à 1€.

Est-on sûr que le billet TER à 1€ sera généralisé à l'ensemble du territoire ?
La mise en place du billet TER à 1€ en juillet et août 2011 sur la ligne Nîmes - Le Grau du Roi est une expérimentation. La mesure pourra éventuellement être prolongée après.

Selon le retour d'expérience du déploiement du billet TER à 1€ sur la ligne Nîmes - Le Grau du Roi, les étapes de mise en œuvre successives se réaliseront ou évolueront dans leurs modalités d'application.

Qui va financer la mesure ?
En tant qu'Autorité Organisatrice, le Conseil Régional finance le TER.

Le Conseil Régional assumera l'impact financier de la mesure.

Les cars Edgard qui circulent entre Nîmes et Le Grau du Roi, continueront-ils à circuler cet été ?
L'Autorité Organisatrice qui gère le réseau de cars départementaux Edgard est le Conseil Général du Gard. Les dessertes Edgard font partie intégrante du plan de transport destiné à répondre aux besoins de déplacement des Gardois. Le Conseil Général est en train d'étudier la desserte qu'il mettra en œuvre cet été sur Nîmes - Le Grau du Roi.

Edgard est un réseau de transport indépendant du TER. Le prix du billet unitaire est fixé à 1,50€. Il n'y a pas d'accord commercial de réciprocité avec le TER.

Source : SNCF, mai 2011

Annexe 12 : Dépliant « la Mer à 1 € » - Eté 2011



CONTACT TER LANGUEDOC-ROUSSILLON
 0800 88 60 91
 Du lundi au vendredi de 9 heures à 18 heures
 Le samedi de 9 heures à 14 heures

Adresse tous vos ouvrages à l'adresse suivante :
 CONTACT TER LANGUEDOC-ROUSSILLON
 BP 30025 - 34005 MONTPELLIER Cedex 01
www.ter-sncf.com/lanquedoc

Avec la Région

la mer à 1€

Nîmes - Aigues-Mortes - Le Grau-du-Roi

A partir du 2 juillet et pendant tout l'été, voyagez pour 1€

Cette année, la petite Camargue, ses plages, la station du Grau-du-Roi et les remparts d'Aigues-Mortes vous ouvrent les bras pour seulement...

1€*

Avec l'offre estivale « La Mer à 1€ », vous voyagez sur tous les trains et cars régionaux de la ligne Nîmes - Le Grau-du-Roi**.

En plus, sur présentation de votre billet du jour, nos partenaires basés à Nîmes, Aigues-Mortes et au Grau-du-Roi vous réservent des offres privilégiées. Alors gardez bien votre billet pour en profiter !

*Prix aller simple valable 1 jour
 **Sous réserve de places disponibles à bord

Où s'informer ?

- En gare de Nîmes, de Vauvert, d'Aigues-Mortes et du Grau-du-Roi
- Par téléphone : 0800 88 60 91
- Sur internet : www.ter-sncf.com/lanquedoc
- Par courrier : CONTACT TER LANGUEDOC-ROUSSILLON BP 30025 - 34005 MONTPELLIER Cedex 01

Le train à 1€ / MODE D'EMPLOI

Comment ?
 Pour tout trajet sur la ligne "Nîmes - Le Grau-du-Roi", il vous en coûtera 1€. Le billet est valable 1 jour. Il est non échangeable et non remboursable.

Où ?
 Le billet à 1€ est uniquement commercialisé sur la ligne "Nîmes - Le Grau-du-Roi" et chez les commerçants partenaires des communes de Nîmes et de Marquarités.

Nîmes
 • En gare : uniquement sur les distributeurs automatiques de billetterie régionale Languedoc-Roussillon (de couleur rouge)
 • Chez les commerçants partenaires : Mini Bar tabac, centre commercial Castanet, tabac presse 5 avenue El Hakim, tabac presse Le Khédive rue Général Perrier

A Saint Césaire
 • Au distributeur automatique de billetterie régionale ainsi qu'au tabac presse Saint Césaire avenue Maréchal Joffre

A Vauvert - Au guichet de la gare
 Horaires d'ouverture du 31 au 28/08/2011 :
 Lun à Ven : 09:30 à 19:30 et 19:30 à 19:00
 Sam, Dim et Fêtes : 10:45 à 19:30 et 19:00 à 19:00

A Aigues-Mortes - Au guichet de la gare
 Horaires d'ouverture du 31 au 28/08/2011 :
 Lun à Ven : 09:30 à 19:30 et 19:30 à 19:30
 Sam, Dim et Fêtes : 10:45 à 19:30 et 19:30 à 19:00

Au Grau-du-Roi - Au guichet de la gare et au distributeur automatique de billetterie régionale.
 Horaires d'ouverture du 27 au 04/09/2011 :
 Tous les jours : 09:30 à 19:00 et 14:00 à 19:45

Dans les halles ferroviaires non équipées de guichets de vente ou de distributeurs automatiques, la vente se fera par l'intermédiaire du Contrôleur du train ou à bord du car TER.

A Marquarités - Au tabac presse rue Vincent.

Nos partenaires pour 2011...

Comme les années précédentes, sur présentation du billet du jour, nos partenaires vous réservent des offres privilégiées. N'hésitez pas à en profiter !

NÎMES

OFFICE DE TOURISME ET DES CONGRÈS
 6, rue Auguste
 30020 NÎMES Cedex 1
 Tel : 04 66 58 38 00
www.off-tour-nimes.fr

Tarif réduit sur l'Autographe et sur l'embarcadere des visites guidées de la ville organisées par l'Office de Tourisme

GRAU-DU-ROI / PORT CAMARGUE

OFFICE DE TOURISME DU GRAU-DU-ROI PORT CAMARGUE
 30, rue Michel Rediers
 34020 LE GRAU-DU-ROI
 Tel : 04 66 51 07 70
www.off-tour-camargue.com

CATAMARAN « LE PICARDIE »
 Quai Colbert
 34020 LE GRAU-DU-ROI
 Tel : 06 32 71 77 37 - 06 62 37 87 03
www.catamaran-picardie.com

Remise de 10% sur toutes les sorties (offre non cumulable avec les tarifs spéciaux)

AIGUES-MORTES

OFFICE DE TOURISME D'AIGUES-MORTES
 Place Saint Louis
 34020 AIGUES-MORTES
 Tel : 04 66 53 71 00
www.off-tour-aigues-mortes.fr

LE PETIT TRAIN D'AIGUES-MORTES
 Adulte : 2,50€ au lieu de 4€
 Enfant : 2€ au lieu de 2,50€
 Famille (2A+2E) : 10€ (1,50€/enfant suppl au lieu de 1€)

PENICHE LE PASCALINE & BATEAUX LE SAINT LOUIS ET L'YRIS
 Port de commerce d'Aigues-Mortes
 Bâtiment « Porte de la Gabelle » à l'entrée principale des remparts sur le quai
www.crosieres-camargue.com
 Tel : 04 66 53 79 47 - 06 03 91 44 63

Indicateur de 1€ sur les tarifs adulte et enfant pour les circuits de 2h30

ROSALIE (location de cycles)
 Location de cycles
 Boulevard A.Juin
 34020 LE GRAU-DU-ROI
 Tel : 04 66 53 56 75

De 1€ à 2€ de réduction accordée sur la location de motos et de valise

VELO EVASION - Nouveauté été 2011
 CC Le Marin
 100, avenue de Camargue
 34020 LE GRAU-DU-ROI
 Tel : 04 66 51 48 65

Remise de 10% sur toutes les locations

RESTAURANT L'ARLEQUIN
 16, avenue de la gare
 34020 LE GRAU-DU-ROI
 Tel : 04 66 51 66 66 - 06 50 51 98 82

Remise de 10% sur l'addition

Source : SNCF, 2011

Mémoire de stage Master TURP

97



Annexe 13 : Comparaison entre la fréquentation prévue et celle observée en juillet 2011 sur la ligne Nîmes - Le Grau du Roi

Sens Nîmes --> Le Grau du Roi

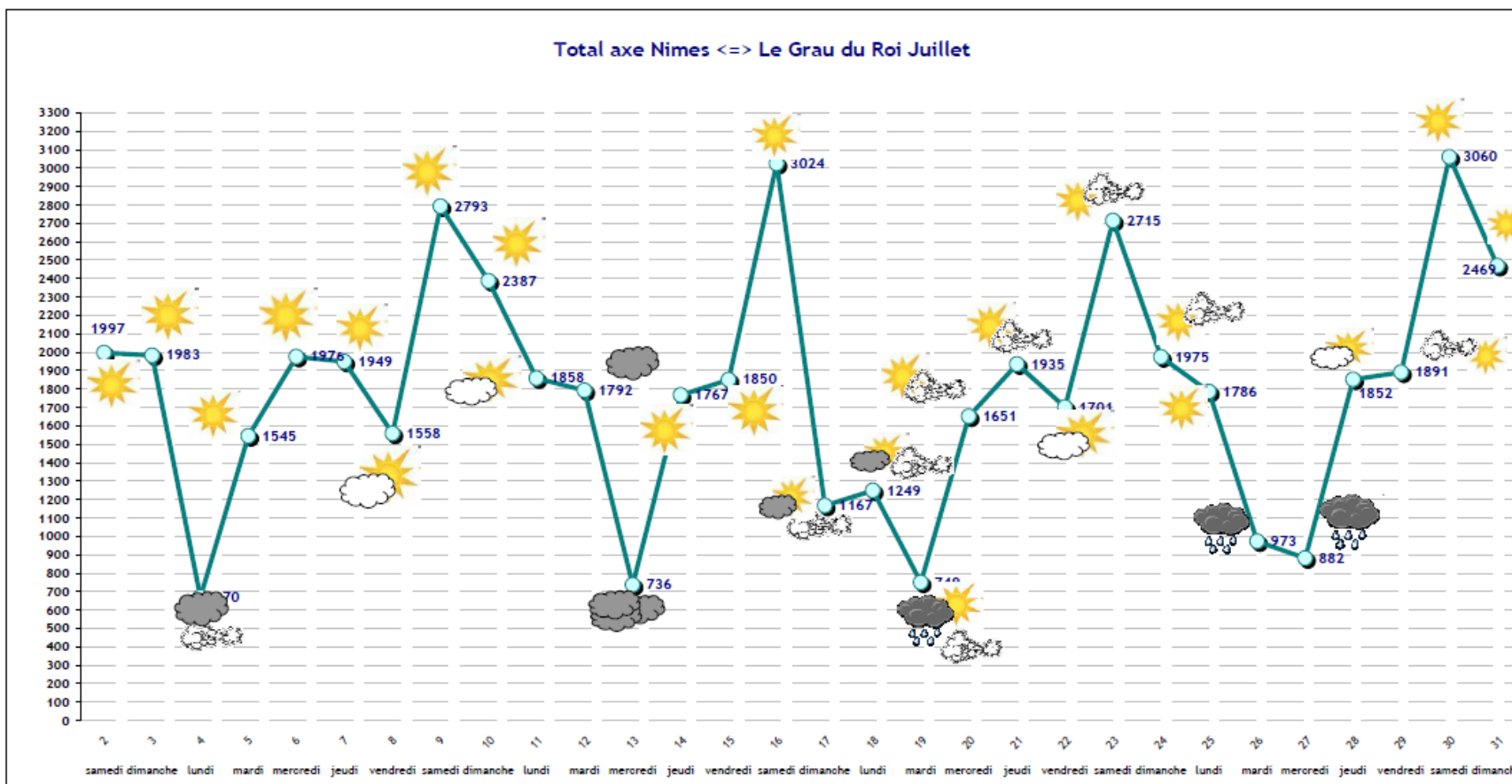
2011	TER		Car		TER		TER		Car	
	77551		34043		77553		77555		34049	
	8h02 - 8h58		9h37 - 10h27		10h32 - 11h19		12h54 - 13h51		14h00 - 15h00	
	Q		Sauf DF		Q		Q		Sauf SD	
	Prévus	Réalisés	Prévus	Réalisés	Prévus	Réalisés	Prévus	Réalisés	Prévus	Réalisés
Lundi	72	30	70	54	94	219	88	206	56	69
Mardi	43	32	78	42	154	172	90	133	56	58
Mercredi	43	40	78	48	154	196	90	193	56	74
Jeudi	43	65	78	57	154	370	90	245	56	61
Vendredi	42	34	81	59	156	259	256	226	68	87
Samedi	76	43	75	114	303	360	339	423		
Dimanche	38	50			134	306	173	226		

2011 (+100%)	TER		Car		TER		Car		TER		Car	
	77561		34047		77557		34051		77559		34055	
	14h06 - 15h03		16h28 - 17h28		17H40 - 18H33		18h35 - 19h52		20h14 - 21h05		21h05 - 21h55	
	SDF		Q		Q		Q		Q		Q	
	Prévus	Réalisés	Prévus	Réalisés	Prévus	Réalisés	Prévus	Réalisés	Prévus	Réalisés	Prévus	Réalisés
Lundi			74	60	68	57	21	36	24	28	Comptages non disponibles	14
Mardi			74	57	70	72	21	30	24	24		15
Mercredi			74	56	70	61	21	23	24	39		18
Jeudi			74	60	70	65	21	25	24	32		22
Vendredi			46	58	129	62	29	40	31	31		24
Samedi	198	278	85	113	79	62	27	40	34	37		26
Dimanche	158	170	80	67	74	64	24	32	27	23		8

Source : SNCF, août 2011

Annexe 14 : Suivi journalier de la fréquentation de l'axe Nîmes - Le Grau du Roi en juillet 2011

	samedi	dimanche	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche	lundi	mardi	mercredi	jeudi	vendredi	samedi	dimanche	TOTAL Cl.							
	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	TOT
Total axe Nîmes <=> Le Grau du Roi	1997	1983	670	1545	1976	1949	1558	2793	2387	1858	1792	736	1767	1850	3024	1167	1249	749	1651	1935	1701	2715	1975	1786	973	882	1852	1891	3060	2469	53940



Source : SNCF, août 2011

Annexe 15 : Fichier quotidien envoyé à l'AO dans le cadre de l'opération « La Mer à 1 € »

30 juillet 2011																
Suivi quotidien "La Mer à 1 €"																
Samedi																
N° TER	Régime de circulation	Heure de départ	Origine	Heure d'arrivée	Destination	30 juillet 2011					Causes du retard et commentaires divers	Intervention SUGE	Motif de l'intervention			
						Capacité	Comptages	Taux d'occupation	Retard à l'arrivée (en min)	Nb de voy restés à qual						
877550	Sauf SDF	06:39	LGR	07:32	NI											
34040	Sauf DF	07:00	LGR	08:32	NI	57	25	44%					non			
877551	Q	08:02	NI	08:58	LGR	220	69	31%					non			
877552	Q	09:09	LGR	10:00	NI	220	104	47%	1				non			
34043	Sauf DF	09:37	NI	10:27	LGR	114	118	104%	26	12	Embouteillages à l'arrivée au Grau du Roi, des clients en correspondances ne peuvent accéder au car déjà complet.		non			
877553	Q	10:31	NI	11:19	LGR	440	292	66%					non			
877554	Q	11:47	LGR	12:38	NI	440	205	47%	3				non			
34048	Q	12:23	LGR	13:38	NI	114	107	94%	5				non			
877555	Q	12:54	NI	13:51	LGR	440	434	99%					oui	Des procès verbaux pour des incivilités ont été dressés.		
34049	Sauf SDF	14:00	NI	15:00												
877561	SDF	14:06	NI	15:03	LGR	220	254	115%					non			
34046	Q	15:25	LGR	16:35	NI	114	116	102%	-10	10			non			
877556	Q	16:17	LGR	17:14	NI	440	208	47%					non			
34047	Q	16:28	NI	17:28	LGR	114	114	100%	22	9	Circulation dense sur les routes.		non			
34054	Sauf SDF	17:38	LGR	18:48	NI											
877562	SDF	17:37	LGR	18:33	NI	220	232	105%	15				oui	L'individu interpellé la veille en possession d'une arme factice s'avère être en état d'ébriété à bord du train. Troublant l'ordre public et la quiétude des voyageurs, la SUGE le fait descendre en gare d'Aigues-Mortes.		
877557	Q	17:40	NI	18:33	LGR	440	101	23%	10		attente de correspondance		non			
34051	Q	18:35	NI	19:52	LGR	57	35	61%	9		Circulation dense sur les routes.		non			
877558	Q	18:42	LGR	19:35	NI	440	461	105%	4		Retard cumulé de la circulation précédente		non			
34052	Q	20:05	LGR	20:55	NI	114	67	59%	15		Circulation dense sur les routes.		non			
877559	Q	20:14	NI	21:05	LGR	220	60	27%					non			
34055	Q	21:05	NI	21:55	LGR	57	29	51%	18				non			
877564	Q	21:20	LGR	22:09	NI	220	101	46%	1				oui	Des procès verbaux pour des incivilités ont été dressés.		
Total de la journée :						4701	3132	67%								
Météo						Météo : soleil										

Source : SNCF, juillet 2011

Annexe 17 : Principales OD sur la ligne Perpignan - Villefranche les Bains en 2008

OD GENERALES 2008	NB VOYAGES	POIDS DE L'OD / TOTAL
PERPIGNAN-PRADES	23 390	30%
PERPIGNAN-ILLE SUR TET	11 106	14%
PERPIGNAN-VILLEFRANCHE VERNET LES BAINS	8 311	11%
PERPIGNAN-MILLAS	3 865	5%
PRADES-ILLE SUR TET	3 063	4%
PERPIGNAN-MONT LOUIS	3 025	4%
PERPIGNAN-VINCA	2 752	3%
PERPIGNAN-FONT ROMEU	1 865	2%
PRADES-LE SOLER	1 645	2%
PERPIGNAN-LE SOLER	1 601	2%
PERPIGNAN-ST FELIU	1 248	2%
PRADES-MONTPELLIER	1 194	2%
SOUS TOTAL	63 065	80%
AUTRES	15 734	20%
TOTAL	78 799	100%

Source : SNCF, juillet 2011