

Deux accords de réciprocité ont actuellement été mis en place, l'un entre les deux régions normandes et l'autre entre les régions Centre et Pays de la Loire. Il est à noter que **les flux concernés sont très faibles comparés aux flux vers l'Ile-de-France** : le budget nécessaire à la mise en place de tels accords est beaucoup moins important.

Produit proposé aux personnes se déplaçant quotidiennement entre leur domicile et leur lieu d'études

L'abonnement proposé aujourd'hui par la SNCF est un produit attractif sans limitation de distance. **Il serait cependant judicieux de tenir compte du fait que les jeunes sont une population à faibles revenus pour eux un abonnement mensuel de 100 à 150 € peut représenter une dépense très importante.** Il s'agit alors de prendre en charge une partie du coût de l'abonnement afin que le coût des transports ne soit pas un frein à la poursuite d'études.

Produit proposé aux personnes effectuant au maximum un aller-retour par semaine entre leur domicile et leur lieu d'études

Les étudiants qui effectuent au maximum un aller-retour par semaine entre leur domicile et leur lieu d'études disposent de la carte SNCF 12-25, payante. Cependant cette dernière leur offre seulement 25% de réduction le vendredi soir, le dimanche soir et le lundi matin. C'est pourquoi de nombreuses régions ont mis en place une tarification équivalente, à celle offerte par la carte SNCF, accessible seulement aux étudiants. Ces cartes sont valables sur des trajets internes mais aussi sur des trajets à destination des principaux centres universitaires accessibles depuis la région à l'exception de ceux situés en l'Ile-de-France (sauf depuis la Picardie).

Le coût d'une telle mesure est d'une part difficile à évaluer et risque d'être particulièrement élevé (le nombre d'usagers concernés étant très élevé).

Produit proposé aux personnes en difficultés

De nombreuses régions ont testé diverses formules s'adressant aux personnes en difficulté avec des impacts très différents suivant les formules proposées. Celles-ci permettent en général aux bénéficiaires de disposer de billets en nombre limité avec une réduction allant de 75% à 100% (gratuité). Toutes les régions ont conscience de l'importance de mettre en place ce type de titre afin de favoriser la mobilité de cette catégorie de personnes.

Le premier point mis en avant par la majorité des personnes rencontrées est que **la gratuité est un écueil à éviter.** Cette dernière dévalorise le service proposé qui a pourtant un coût très important et conduit certains bénéficiaires à le considérer comme un droit.

L'étude montre qu'il peut être intéressant de **baissier le coût maximum des billets plutôt que de mettre en place une réduction uniforme quelle que soit la distance.** Il serait intéressant de s'inspirer de la nouvelle gamme tarifaire lorraine dont le coût maximum d'un aller-retour sur un trajet interne à la région est de 7 € (ce prix n'est accessible qu'aux personnes en difficulté).

La définition du public concerné est aussi différente d'une région à l'autre, certaines catégories sont systématiquement prises en compte :

- les travailleurs pauvres ;
- les jeunes en difficulté ;
- les personnes âgées à faible revenu ;
- les plus démunis (bénéficiaires du RMI)

Cette étude a été réalisée en 2007, confiée au bureau d'études MVA Consultants.

DRE Picardie

Pour en savoir plus :

Le site Internet de l'Observatoire régional des transports de Picardie : www.ort-picardie.net



LA LETTRE DE L'ORT – n°25

Étude de la tarification des transports collectifs dans les régions du Bassin Parisien

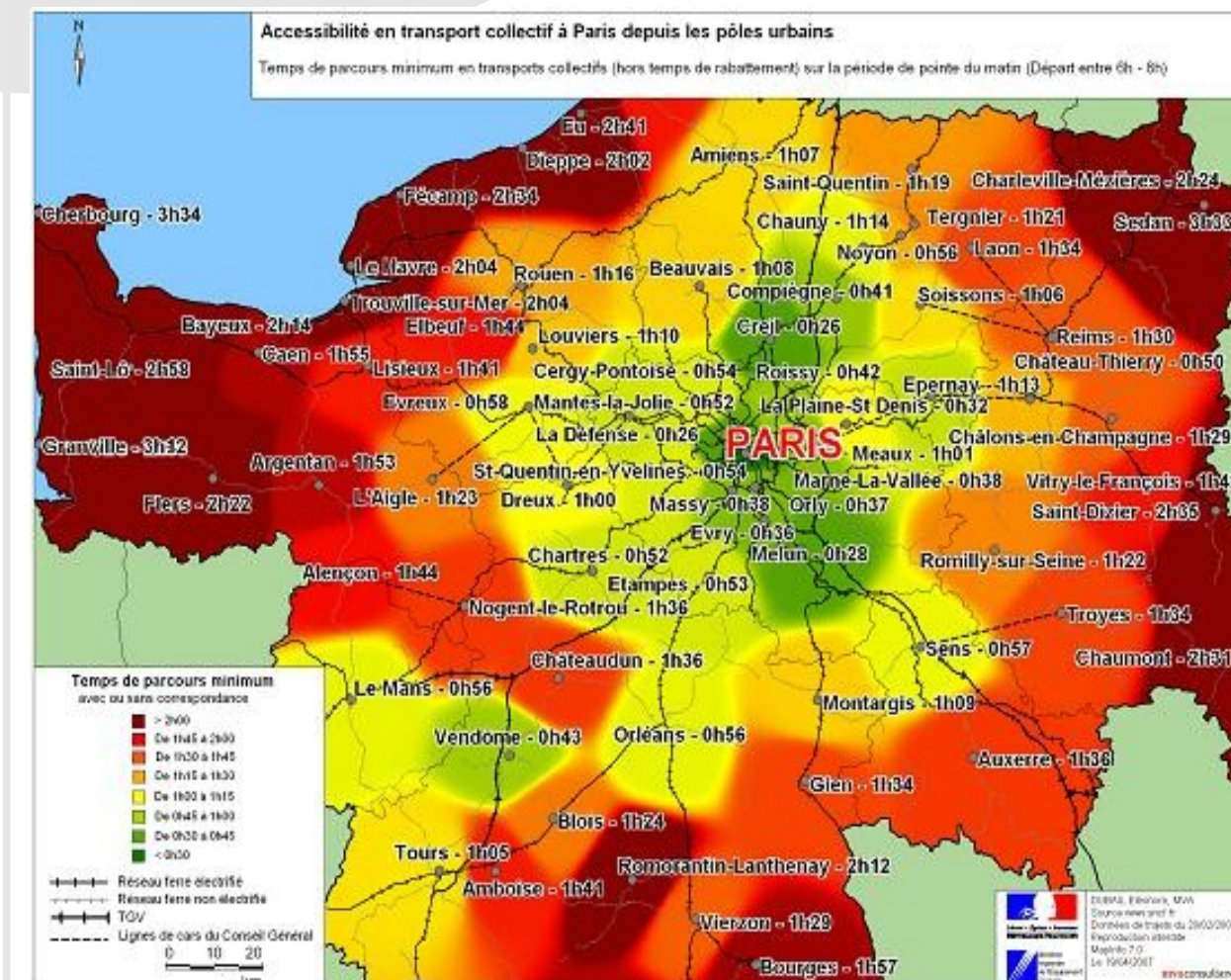
Cette étude s'inscrit à la fois dans le programme d'étude de l'Observatoire Régional des Transports de Picardie et dans celui du club des Directions Régionales de l'Équipement du Bassin Parisien. Elle a vocation à alimenter les travaux des groupes de réflexions des conseils régionaux du bassin parisien.

Elle vise à mieux connaître, sous l'angle de la tarification, les relations de transports collectifs (routiers ou ferroviaires) entre :

- les Régions du Bassin Parisien et les pôles d'Ile-de-France ;

- les régions limitrophes de l'Ile-de-France. Il s'agit notamment de mettre en évidence les problématiques de mur tarifaire, d'inégalité de situations., dans un objectif de compréhension de l'urbanisation, en particulier de l'étalement urbain de l'Ile-de-France, utile dans un contexte de planification territoriale.

Le périmètre de l'étude couvrirait l'ensemble des régions du bassin parisien.



La lettre de l'ORT – n°25
Juillet 2008
Directeur de la publication : Michel PIGNOL
Réalisation - impression : Direction Régionale de l'Équipement de Picardie
ISSN : 1299-9733



Observatoire Régional des Transports
56 rue Jules Barni
80 040 Amiens Cedex 1
Tél : 03 22 82 25 87
Fax : 03 22 91 73 77
contact@ort-picardie.net

Les produits tarifaires mis en place

Pour chaque région un tableau de synthèse présentant les produits tarifaires a été réalisé. ci-dessous celui de la Picardie :

Picardie		Type de titre				
		Domicile-Travail	Domicile-Etudes quotidien	Domicile-Etudes hebdomadaire	Social	Loisirs
Produit tarifaire proposé par le Conseil Régional		Picardie Pass Actif	Pass'Etudes et Pass'Etudes+		Picardie Pass'Emploi	Pas de produits régionaux spécifiques
Caractéristiques du produit		Abonnement mensuel ou hebdomadaire > 75 km et sans limitation de distance accessible aux salariés	AEEA à moitié prix ou gratuit, (Pass'Etudes+) y compris 9 voyages mensuels en TGV		Gratuits de l'aller-retour à un entretien d'embauche	
Zones de destination pour lesquelles l'abonnement est valable		Picardie Ile-de-France	France et Europe		Picardie Paris - Lille - Valenciennes - Rouen - Reims - Arras - Cambrai - Douai - Dammartin - Roissy	
Coût pour l'utilisateur		Abonnement mensuel : pour un trajet de 100 km: 143€ pour un trajet de 150 km: 194€	Pass'Etudes (abonnement mensuel) : pour 100 Km: 48 € pour 150 km: 54 € Pass'Etudes+ : gratuit		gratuit	
Nombre d'abonnements vendus en 2006	concernant des trajets intrarégionaux	500 ayant droit, 300 mensualités vendues en moyenne	5500		7000 titres distribués toutes destinations confondues	
	concernant des trajets interrégionaux	6000 ayant droit, 4000 mensualités vendues en moyenne	5700 dont 2200 vers l'Ile-de-France			
Budget alloué	concernant des trajets intrarégionaux	250 000 €	7 millions d'euros		100 000 €	
	concernant des trajets interrégionaux	4 millions d'euros				
Demande		Faible demande concernant l'extension vers la Haute-Normandie, le Nord-Pas-de-Calais et la Champagne-Ardenne	Demande des étudiants des régions limitrophes qui étudient en Picardie d'avoir accès à ces produits			
Projets		Extension du Picardie Pass Actif aux régions limitrophes (Champagne-Ardenne, Nord-Pas-de-Calais, Haute-Normandie) en mettant en place des accords de réciprocité	Extension du Picardie Pass Actif aux étudiants de plus de 26 ans et aux personnes en insertion			

Analyses territoriales

L'étude a engendré la production de cartes thématiques permettant de comparer les situations notamment au regard :

- ✓ du réseau : représentation des vitesses moyennes et des coûts unitaires
- ✓ des temps de trajet et niveaux de desserte
- ✓ de l'impact de l'abonnement mensuel
- ✓ de la répartition des dessertes entre TER et non TER
- ✓ de la compétitivité VP/TC
- ✓ des coûts VP et TC
- ✓ des coûts généralisés VP et TC

Il existe actuellement très peu de liaisons interrégionales performantes entre pôles des régions hors Ile de France.

Le réseau ferroviaire du Bassin Parisien est en étoile vers Paris et l'offre mise en place est particulièrement attractive. A l'exception de Laon (90 km/h) et de Sens (200 km en TGV), la vitesse de trajet vers Paris depuis

les pôles principaux hors Ile de France (pôles sur lesquels sont centrées les cartes) est supérieure à 100 km/h.

La carte de la première page permet de visualiser l'aire d'attraction de Paris. Les régions Centre, Haute-Normandie et Picardie sont dans une situation similaire par rapport à Paris. De nombreux pôles de leur territoire sont reliés de façon très efficace à Paris. Il est intéressant de noter que certains pôles hors Ile-de-France sont plus proches de Paris que des pôles en Ile de France. **Les liaisons depuis de nombreux pôles importants de ces régions sont ainsi particulièrement compétitives par rapport aux liaisons via le réseau francilien depuis les pôles d'Ile de France.**

Le nombre de dessertes vers Paris est élevé, en particulier depuis les régions Centre, Haute-Normandie et Picardie. Il est aussi à noter que la grande majorité de ces dessertes est directe.

Dessertes des pôles d'Ile-de-France

Les pôles proches de Paris ne sont pas desservis par des lignes SNCF, mais comme le temps de trajet sur le réseau RATP est peu élevé il est cependant

envisageable de s'y rendre quotidiennement depuis les pôles hors Ile de France. Ils bénéficient ainsi de la très bonne qualité de la desserte SNCF vers Paris (nombre de services très élevé).

Comparaison VP et TC

Du fait de l'efficacité du réseau ferroviaire vers Paris, les temps de trajet vers la capitale sont toujours à l'avantage des transports en commun.

La comparaison des coûts mensuels directs des trajets depuis ces pôles est aussi à l'avantage des transports en commun, et ce que la région ait mis en place un **abonnement attractif (comme c'est le cas en Picardie) ou non**. En effet, la différence observée est due au fort coût de la VP du fait de la longueur du trajet.

Ainsi, en ce qui concerne les relations vers Paris, l'intérêt de la mise en place d'un abonnement attractif n'est pas de gagner en compétitivité par rapport à la voiture mais de permettre aux personnes aux revenus peu élevés d'effectuer le trajet quotidiennement.

Sur l'ensemble des relations intra ou inter régionales, la comparaison des coûts mensuels directs est toujours à l'avantage des transports collectifs. Ceci illustre le surcoût que doit payer l'utilisateur afin de bénéficier des avantages qu'offre le trajet en voiture. On remarque que sur de nombreuses liaisons intra-régionales, le nombre de dessertes directes en TC est faible. Ainsi, même si le temps de trajet en train peut être compétitif par rapport à la voiture, le manque de flexibilité des transports en commun fait que l'utilisateur préférera utiliser sa voiture. Il s'agit donc de chercher à améliorer l'offre en transport en commun, en travaillant en particulier :

- à une meilleure répartition des dessertes (cadencement), notamment en période de pointe mais aussi en période creuse du fait de l'évolution des horaires de travail (RTT) ;
- à une augmentation du nombre de services directs (ou indirects mais avec des correspondances optimisées) offerts.

Propositions d'évolutions des produits tarifaires régionaux

Abonnements régionaux domicile-travail

Les projets de certaines régions (Picardie, Basse-Normandie et Haute-Normandie) concernent l'extension de ces abonnements soit à certaines catégories (personnes exclues, étudiants de plus de 26 ans), soit à l'ensemble du public.

L'ensemble des produits actuels n'est accessible qu'aux salariés et non à l'ensemble des actifs. Les projets des

régions normandes de proposer un abonnement mensuel offrant un nombre de trajets illimités sur un itinéraire précis sans restriction portant sur le motif du déplacement sont à cet effet particulièrement intéressants.

Demande vers l'Ile de France : des volumes très importants et un très fort contraste entre Paris et les autres pôles

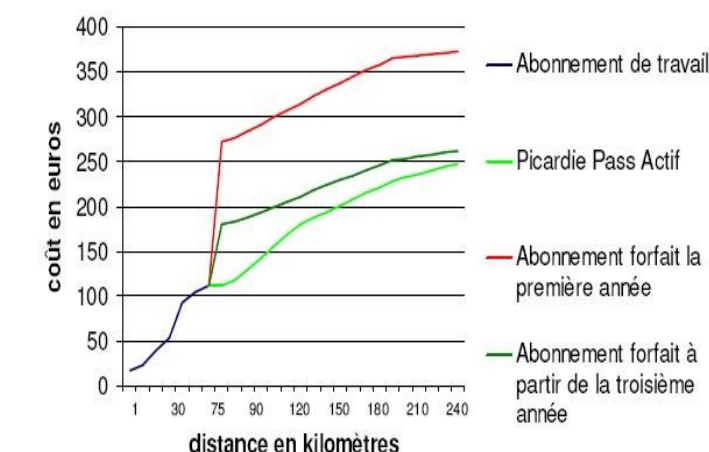
On note que la part modale des transports collectifs sur ce type de relations est relativement importante. Cette part modale traduit en réalité deux effets opposés : la part modale des transports en commun vers Paris est très importante alors que celle vers les autres pôles est très faible.

Produit tarifaire envisageable vers l'Ile de France

Le coût de l'abonnement forfait SNCF avec prise en compte de la prise en charge du trajet en Ile-de-France par l'employeur fait disparaître le mur tarifaire à 75 kilomètres.

Une solution optimale serait la mise en place d'un abonnement dont le coût serait égal à l'abonnement forfait 3^e année (30 % moins cher que la 1^{ère} année).

En Picardie, les tarifications régionales Picardie Pass Actifs et Picardie Pass Actif Paris offrent un tarif inférieur à celui d'un abonnement en 3^eme année et suppriment le mur tarifaire des 75 km.



Produit concernant des trajets inter-régionaux hors Ile-de-France

Lorsque l'on souhaite étendre la validité de titres régionaux aux régions limitrophes hors Ile de France, la mise en place d'accord de réciprocité est la meilleure des options. Il est en effet très délicat de proposer un abonnement attractif aux personnes habitant dans une région A et travaillant dans une région B alors que ceux qui habitent en B et travaillent en A n'y ont pas accès. Cependant ceci n'est pas une nécessité : rien n'empêche une Région d'étendre son abonnement régional pour l'accès aux régions voisines.