



Lieu d'études : Université Toulouse-II Jean Jaurès



Master Urbanisme et Aménagement, parcours Transports Mobilités
Première année de master

Année universitaire : 2025-2026



Structure d'accueil : 2b2p Conseil

MÉMOIRE

La tarification : un outil marketing au service des réseaux de transport urbain

Des principes généraux à l'étude de cas d'une refonte tarifaire

Présenté par : GUILHOU Thomas

Sous la direction de :

- Responsable pédagogique : Bruno REVELLI (maître de conférences à l'UT2J)
- Tutrice de stage : Sophie RENAUD (directrice d'études chez 2b2p Conseil)

Soutenu le 9 juillet 2026, devant le jury composé de :

- Bruno REVELLI
- Brice NAVEREAU

Table des matières

REMERCIEMENTS	4
INTRODUCTION	5
I. PRINCIPES GÉNÉRAUX DE LA TARIFICATION VOYAGEURS DANS LES TCU	7
1.1 LES ACTEURS DU TRANSPORT URBAIN, QUI SONT-ILS ? LEURS OBJECTIFS ET LEURS CONTRADICTIONS ..	7
1.2 LE FINANCEMENT DU TRANSPORT URBAIN, QUELLES RESSOURCES POUR QUELLES DEPENSES ?	10
1.3 LES TYPES DE TARIFICATION, QUEL PERIMETRE ET POUR QUI ?.....	13
II. ZOOM SUR LES POLITIQUES TARIFAIRES DES AOM	19
2.1 LA STRUCTURE DE LA GAMME TARIFAIRE : UNIVERSELLE OU SUR-MESURE ?	19
2.2 LE CHOIX DU NIVEAU DE PRIX : ENTRE PRIX HAUT, PRIX BAS ET GRATUITE, QUE CHOISIR ?	22
2.3 LES SUPPORTS DE BILLETTEQUE : QUELS DISPOSITIFS POUR QUELS USAGES ?	27
III. REFONTE D'UNE GAMME TARIFAIRE – ÉTUDE DE CAS.....	32
3.1 DIAGNOSTIC TERRITORIAL.....	32
3.2 PHASE 1 : DIAGNOSTIC TARIFAIRE ET DISTRIBUTION	34
3.3 PHASE 2 : DEFINITION ET EVALUATION DES SCENARIOS TARIFAIRES.....	42
3.4 PHASE 3 : MODELISATION ET EVALUATION DES IMPACTS	45
CONCLUSION.....	46
BIBLIOGRAPHIE	47
TABLE DES FIGURES.....	53

REMERCIEMENTS

Avant tout, je souhaiterais remercier très sincèrement l'ensemble de l'équipe du cabinet *2b2p Conseil* qui, malgré la distance géographique des uns et des autres, m'a très bien accueilli dans leur structure et m'a permis de vivre une expérience riche aussi bien humainement que sur le plan professionnel. Vous avez su m'intégrer pleinement à vos travaux, en me donnant l'occasion de contribuer grandement à leur réalisation. Vous avez également pris le temps de répondre à mes questions et de me partager vos connaissances dans un domaine qui m'était finalement peu familier : celui de la tarification du transport voyageurs. Votre générosité ainsi que votre bonne humeur m'a permis de profiter pleinement de cette nouvelle expérience. Je garderai un très bon souvenir de notre séjour à Paris à l'occasion du premier salon Mobco, qui a constitué une belle opportunité professionnelle. Et surtout, le plaisir de pouvoir échanger ensemble de vive voix. Enfin, vous avez veillé à me permettre de disposer d'un bureau au sein d'un espace de travail partagé afin de m'éviter de travailler seul pendant cette période. Au passage, je remercie les habitants de *La Toulousaine* pour les nombreux moments conviviaux partagés avec eux, leur joie de vivre et les multiples fous rires que nous avons eu.

J'aimerais aussi remercier Monsieur Bruno Revelli pour son encadrement pédagogique tout au long de mon stage, pour ses nombreuses corrections, suggestions, pistes d'étude après relectures qui m'ont permis d'améliorer sans cesse ma réflexion et mon travail.

Enfin, je souhaiterais remercier ma famille et mes amis qui m'ont offert des moments de joie et de rire durant cette période. La vie n'aurait pas été pareil sans eux.

INTRODUCTION

Dans le cadre du Master 1 d'Urbanisme et Aménagement, parcours Transports Mobilités, ce mémoire de stage a été réalisé au sein du cabinet d'études *2b2p Conseil* sous la direction de Monsieur Bruno Revelli, maître de conférences à l'université Toulouse-II Jean-Jaurès et membre du Laboratoire interdisciplinaire Solidarités, Sociétés et Territoires. Ce stage de quatre mois, dont le contrat prendra fin le 31 juillet 2026, est encadré par Madame Sophie Renaud, directrice d'études et gérante associée chez *2b2p Conseil*, en étroite collaboration avec Lionel Redon et Ali Saidi, ses associés.

2b2p Conseil intervient depuis plus de 20 ans dans le secteur du transport de voyageurs pour des études, du conseil et de l'assistance technique auprès des opérateurs de transport, des autorités organisatrices de la mobilité et des services de l'État. *2b2p Conseil* a pour compétence première, perçue bien souvent comme sa « marque de fabrique », l'expertise en matière de tarification transport et de modélisation et prévision des recettes, en transport urbain, interurbain et ferroviaire.

La compétence tarifaire occupe une place paradoxale dans les transports collectifs urbains (TCU) : elle constitue un outil de financement, certes minoritaire aujourd'hui, dans l'exploitation et le développement des réseaux, et joue un rôle plus large dans les politiques de mobilité – son importance croissante comme outil de marketing public, permettant aux autorités organisatrices d'agir sur la fréquentation, la fidélisation des usagers et le report modal entre autres. Mais elle reste bien moins développée comme objet d'étude que les autres champs du monde des transports (centré sur les infrastructures – le « support physique », l'offre – la « dimension opérationnelle », son modèle économique et sa gouvernance, etc.). Pourtant, la tarification se situe à l'intersection de plusieurs d'entre eux : deux économistes, Philippe Gagnepain (Paris School of Economics -PSE) et Marc Ivaldi (Toulouse School of Economics -TSE), résument très bien ces objectifs :

« Une politique tarifaire répond à plusieurs objectifs : (i) financer le coût de production du service, (ii) générer autant de revenus que possible, (iii) rendre compte de la qualité ou de la valeur du service à l'utilisateur, (iv) promouvoir les objectifs d'équité, tels que l'aide au déplacement des usagers aux revenus les plus faibles, (v) encourager les voyageurs à substituer le transport en commun à leur véhicule privé, afin de soulager la congestion, d'économiser l'énergie et de réduire la pollution de l'air, et (vi) créer un moyen de recours à la sous-taxation de l'usage des véhicules privés. » (Gagnepain & Ivaldi, 2016)

La dimension spatiale de la tarification est parfois moins visible que d'autres : le tarif n'est pas un simple prix, il traduit des choix liés à un territoire, à ses populations et à ses objectifs de mobilité. C'est dans ce contexte que nous répondrons à la problématique suivante : *« Dans les transports collectifs urbains, comment les politiques tarifaires décidées par les AOM prennent-elles en compte la configuration socio-spatiale des territoires pour tenter de concilier attractivité du réseau et viabilité économique pour les collectivités ou les opérateurs ? »*. Cette

problématique soulève les défis auxquels les réseaux doivent faire face, avec une constante remise en question des dotations budgétaires allouées à la question des déplacements – que nous pourrions appeler un « désengagement financier de l'État », et vers un impératif écologique en augmentant la part d'usagers dans les transports en commun au profit de la voiture individuelle.

Par ailleurs, elle fait émerger d'autres questionnements secondaires à la réflexion principale : *Qui sont les gagnants et les perdants (usagers comme AO/opérateurs) des réformes tarifaires ? Quels sont les impacts en termes de recettes et de fréquentation (nombre de voyages, évolution du nombre d'abonnés via le report d'occasionnels, report modal engendré, etc.) lors de ces réformes ? Quel modèle à suivre selon la structure des AOM ? ...*

Pour y répondre, nous diviserons notre étude selon une logique d'entonnoir en trois parties, allant du cadre général vers des éléments plus ciblés. Dans un premier temps, nous présenterons les principes généraux de la tarification voyageurs dans les TCU ; le champ des transports étant vaste, nous nous focaliserons principalement sur ce qui est applicable en France, dans le milieu urbain, à la marge dans un contexte interurbain lorsque le réseau s'étend loin en périphérie ou dans une configuration intermodale touchant à l'usage de plusieurs modes. Dans une deuxième partie, nous nous pencherons sur les différentes politiques tarifaires mises en place, et qui touchent à la structure de la gamme tarifaire, au choix du niveau de prix et aux supports de billettique ; les différents exemples mobilisés viseront à montrer les stratégies tarifaires adoptées par les réseaux, entre optimisation des recettes, simplification de l'offre et adaptation aux profils d'usagers. Enfin, dans une troisième partie, nous nous appuierons sur un cas d'étude, la refonte d'une gamme tarifaire d'un réseau, pour remobiliser les principes théoriques vus dans les deux premières parties, tout en présentant une approche professionnelle fondée sur une méthodologie dédiée à ce type d'étude.

Il convient de préciser que ce mémoire de stage n'a pas vocation à proposer une restitution exhaustive de l'ensemble des missions et des productions réalisées durant ces derniers mois. Il se concentre sur les aspects les plus directement liés à la problématique et au cheminement de pensée retenus. Mais la transversalité des sujets abordés m'a conduit à intervenir sur des projets variés sur lesquels j'ai pu effectuer les missions suivantes : audit et *benchmark* tarifaire, analyse de données de fréquentation/recettes et rédaction de diagnostics pour de l'assistance auprès des opérateurs de transport dans le cadre de réponses à appel d'offres, élaboration d'un modèle de prévision, etc.

I. PRINCIPES GÉNÉRAUX DE LA TARIFICATION VOYAGEURS DANS LES TCU

1.1 Les acteurs du transport urbain, qui sont-ils ? Leurs objectifs et leurs contradictions

Le champ des transports est particulièrement vaste et englobe une grande diversité de modes et d'enjeux à différentes échelles. En choisissant de traiter la tarification voyageurs applicable aux transports collectifs urbains (TCU), nous mettons de côté certaines formes d'organisation et de logiques (économiques, territoriales, politiques, etc.) propres à certains types de transport tels que le maritime et l'aérien. En France, l'organisation du service public des transports est définie juridiquement par deux grandes lois structurantes : d'abord, la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI) du 30 décembre 1982 qui a affirmé le principe du « *droit au transport pour tous et du libre choix de l'usager entre les différents modes de transport* », puis est votée la loi d'orientation des mobilités (LOM) du 24 décembre 2019 faisant glisser la sémantique vers une conception globale de la mobilité, davantage centrée sur les usagers et de leurs déplacements. Parmi les dispositions prévues par ces lois, nous retenons la mention de trois acteurs jouant un rôle déterminant dans cette structuration :

- Les Autorités Organisatrices (d'abord des Transports – AOT, puis des Mobilités – AOM), et plus précisément du Transport Urbain (AOTU), qui sont chargées de la définition du réseau (son mode d'organisation – choix des opérateurs et du mode d'exploitation), des tracés, fréquences et amplitudes horaires des lignes de son ressort territorial, évidemment de la tarification, mais aussi de la planification de l'offre (par le développement et la réalisation des infrastructures et l'acquisition de matériel), l'élaboration de schémas de déplacements (PDM, ex-PDU) et la cohérence urbanisme-transport.
- Les Opérateurs, qui assurent l'exécution opérationnelle lorsque l'AO décide de confier l'exploitation du service par une entité tiers – chargée d'exploiter le réseau (faire circuler les bus, les métros, les tramways...), d'assurer la continuité et la qualité de service, de recruter et gérer le personnel, d'assurer la maintenance des équipements et du matériel - dans le cadre d'une délégation de service public (DSP) ou d'un mode de gestion mixte (SEML/SPL/syndicat mixte).
- Les Usagers, qui peuvent être considérés comme des acteurs à part entière puisqu'ils sont à la fois contributeurs (*via* l'achat des titres de transport et les taxes locales, point développé dans la partie suivante) et bénéficiaires du service dispensé : en effet, la LOTI leur a reconnu des droits, notamment celui de « *de se déplacer dans des conditions raisonnables d'accès, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité* ». Ils peuvent exprimer leurs attentes et leurs mécontentements lors de réunions publiques ou par l'intermédiaire d'associations d'usagers.

Dans cette triade (AO, opérateurs, usagers), la tarification implique un coût pour chacun des acteurs : premièrement les usagers supportent le prix de leur déplacement, à la fois en dépenses monétaires (achat de l'abonnement, coûts d'accès au réseau – carburant et stationnement pour rejoindre un mode de TC) et en temps consacré au trajet ; pour les AO, l'utilisation optimale des modes constitue une petite source de revenus qui viennent alors compenser les dépenses associées aux coûts d'exploitation, à la maintenance et au développement du réseau ; enfin pour

les opérateurs, quand ils existent, il s'agit des coûts induits par la billettique, le contrôle et la lutte contre la fraude entre autres.

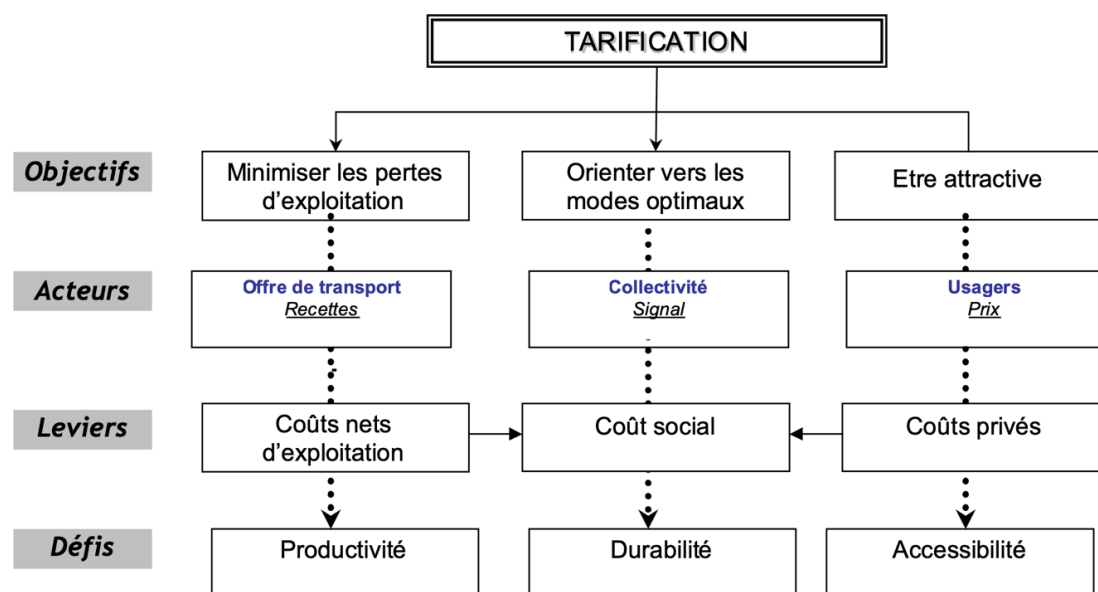


Figure 1 : Schéma des objectifs de la tarification. Source : GUEGUEN-AGENAIS

De ce fait, pour limiter les coûts financiers imputés à chacun, il faudrait que les tarifs proposés puissent permettre à l'AO d'atteindre un équilibre budgétaire selon le principe d'autofinancement (les recettes générées par un service de TCU compensent alors entièrement les coûts de sa mise en œuvre), assortie d'une marge bénéficiaire qui serait profitable à tout le monde. Du point de vue de l'opérateur, cette logique de rentabilité semble aller de soi. Cependant, il n'existe pas de service de transport public rentable puisque par définition, il sert avant tout l'intérêt général devant la recherche de profits. Pour Mezghani (2008), il convient donc d'élaborer une politique tarifaire capable de trouver le juste équilibre entre plusieurs objectifs qui s'avèrent parfois contradictoires¹.

- Les Autorités Organisatrices doivent proposer des prix simples et attractifs à la fois pour maintenir les usagers actuels du réseau et favoriser l'arrivée de nouveaux utilisateurs issus d'autres modes comme la voiture, dans un double objectif d'augmentation de la part modale des TC tout en minimisant les pertes d'exploitation et les compensations financières.
- Les Opérateurs ont assurément l'intérêt d'engranger des bénéfices et la politique tarifaire est destinée à couvrir les coûts d'exploitation du service. Plus largement, la gamme de prix proposée aux usagers a vocation à les fidéliser et à véhiculer une bonne image du prestataire.
- Les Usagers cherchent simplement à voyager dans de bonnes conditions (ce qui inclut également la facilité d'accès et d'usage du réseau – avoir connaissance des tarifs, du mode de distribution des titres et de leurs conditions d'utilisation) tout en réduisant au minimum les coûts de transport.

¹ D'après un rapport sur la billettique électronique publié en 2008 par Mohamed Mezghani dans *l'European Metropolitan Transport Authorities* (EMTA), une association regroupant 34 autorités responsables des transports de métropoles européennes.

Selon les villes et leur mode de gestion du service public (DSP ou en régie lorsque la collectivité décide d'assurer elle-même l'exploitation du service par ses propres moyens humains, matériels et financiers), la prise de décision concernant la structure tarifaire varie en fonction du degré de contrôle exercé par la collectivité : si elle a la charge de la compétence « transports urbains » alors elle décide. Son choix s'oriente vers un façonnement des prix qui ne doit pas être trop faible pour éviter un coût public fort et réduire sa capacité d'investissement dans le réseau. C'est ce que l'on appelle la couverture des coûts. Si elle a délégué à un opérateur mais que le contrat ne lui attribue pas explicitement la gestion de la politique tarifaire, celui-ci peut formuler des propositions qui devront alors être validées par l'AO². Car c'est elle qui décide les missions qu'elle souhaite confier au délégataire de celles qu'elle souhaite garder. En revanche, si elle choisit de transmettre cette charge, l'AO n'a plus aucun rôle dans la définition des tarifs.

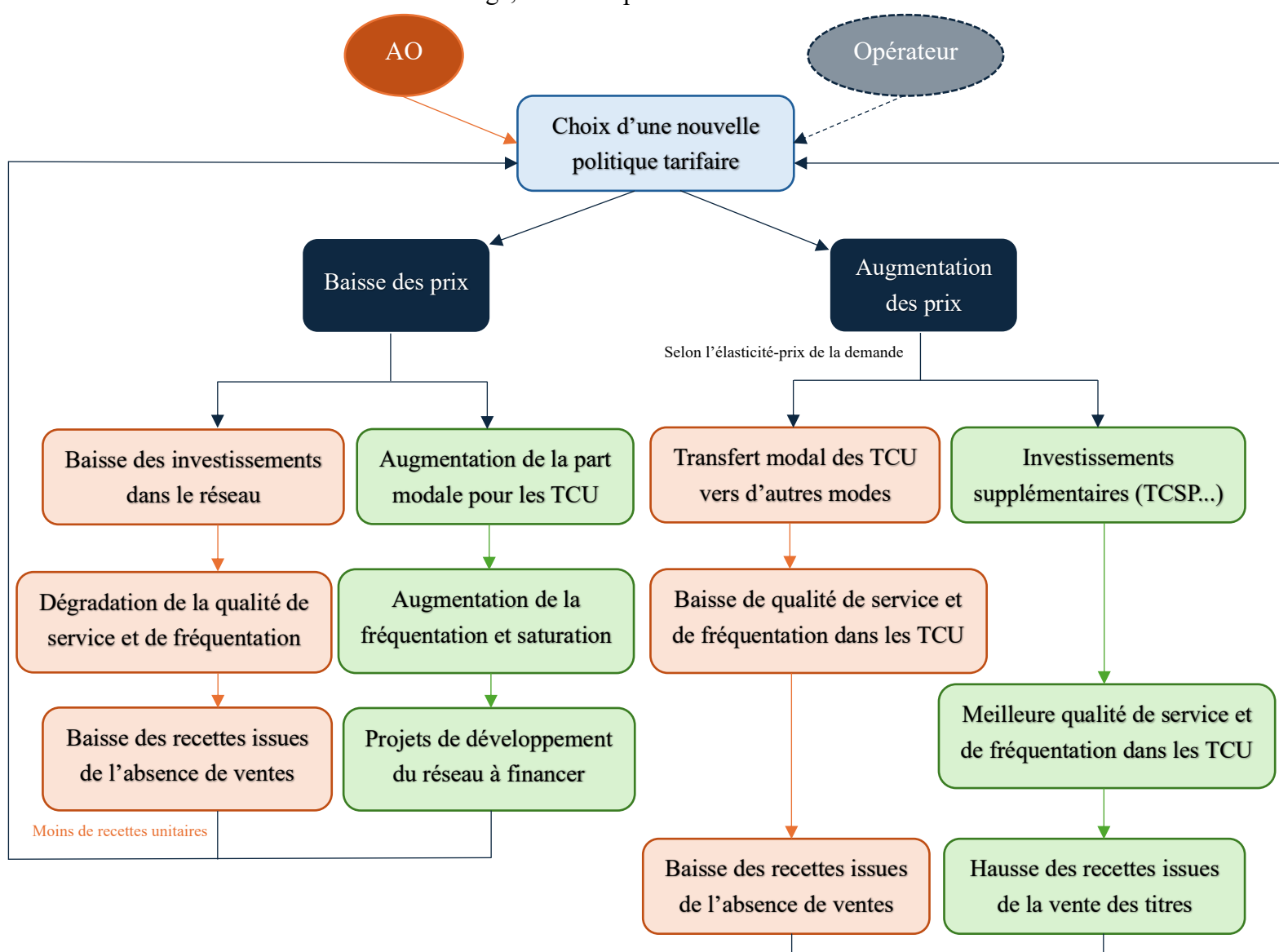


Figure 2 : Schéma simplifié des conséquences d'une nouvelle politique tarifaire. Réalisation : GUILHOU Thomas

² Par exemple, dans la convention de DSP entre Orléans Métropole et la société Keolis Métropole Orléans pour l'exploitation des services à la mobilité, qui a été approuvée par délibération en 2018, puis reconduite en 2024, il est écrit « La tarification des transports relève de la compétence de l'autorité organisatrice des mobilités ».

Que le pouvoir de fixation des prix provienne de la collectivité ou de l'opérateur, la question tarifaire doit nous rappeler que les recettes commerciales issues des usagers ne couvrent qu'une petite partie du coût réel du service. Il convient donc de s'intéresser au financement d'un TCU.

1.2 Le financement du transport urbain, quelles ressources pour quelles dépenses ?

En France, le financement des TCU s'inscrit dans un cadre juridique : l'article L1221-12 du Code des transports dispose que « *Le financement des services de transports public régulier de personnes est assuré par les usagers, le cas échéant par les collectivités publiques et, en vertu de dispositions législatives particulières, notamment celles de l'article L1221-3, par les autres bénéficiaires publics et privés qui, sans être usagers des services, en retirent un avantage direct ou indirect.* ». De fait, cette disposition permet d'identifier trois grands acteurs impliqués dans les sources de financement :

- Les Ménages (usagers des transports collectifs) qui contribuent à travers le coût du titre de transport qu'ils achètent, et qui est différent selon les réseaux : ce sont les recettes tarifaires. On estime qu'elles représentent à peine seulement 26% du coût total du financement des TCU³. Par ailleurs, la vente des titres ne permet que partiellement de couvrir les charges liées à l'exploitation, à hauteur de 41%⁴.
- Les Collectivités Locales (à savoir les communes membres de l'AOM urbaine, ainsi que le département et la région) qui contribuent directement si elles gèrent en régie ou par des subventions aux opérateurs dans le cas de la DSP. On estime également qu'elles représentent 28% des coûts totaux. À cela peuvent s'ajouter des dotations venues depuis l'État et l'Union européenne pour le financement de certains projets par exemple, mais qui restent assez minoritaires (moins de 2%).
- Les Entreprises (*d'au moins 11 salariés*) qui s'acquittent du versement mobilité (VM – anciennement versement transport jusqu'en 2019) auprès de l'URSAFF : il s'agit d'un pourcentage de leur masse salariale qui est le produit de l'ensemble des rémunérations (soumises à cotisations sociales) versées aux salariés par le taux du versement mobilité, fixé par l'article L2333-67 du Code général des collectivités territoriales, et qui diffère selon la taille démographique et l'offre de transport (notamment de la présence, ou non, d'un mode lourd – TCSP) des territoires. Il représente à lui seul une part de 46%, ce qui fait de cette taxe un pilier essentiel du financement des TCU. Sans oublier les aides octroyées aux employés-usagers telles que la prise en charge d'au minimum 50% (et pouvant aller jusqu'à 75% depuis la loi de Finances 2025) des frais de transport pour les déplacements domicile-travail.

En effet, comme toute autorité qui ne peut se satisfaire uniquement de ses fonds propres, elle nécessite des ressources extérieures pour mener à bien les projets de développement qui sont prévus dans son schéma des mobilités.

³ D'après l'enquête annuelle TCU (DGITM-Cerema-Gart-UTPF) de 2019 reprise dans le rapport de la Cour des comptes sur « La contribution des usagers au financement des transports collectifs urbains » paru en septembre 2025. Les chiffres qui suivent proviennent eux-aussi du même rapport.

⁴ Ce chiffre correspond du ratio « R/D », soit le quotient des recettes tarifaires par les dépenses de fonctionnement du réseau, dont le dernier calcul date également de 2019.

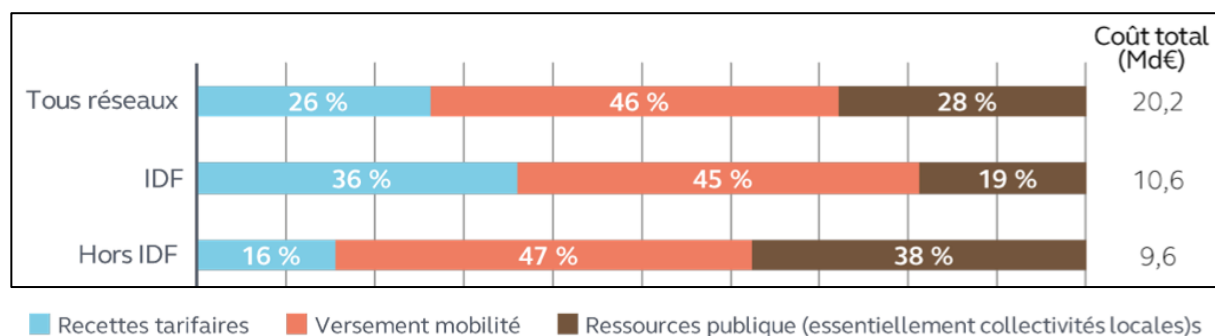


Figure 3 : Répartition des trois sources de financement des coûts totaux (fonctionnement et investissement) des TCU par catégorie de territoire en 2019. Source : Cour des comptes

Ce taux varie entre 0,55% pour les AOM de moins de 10 000 habitants, à 2% pour les AOM de plus de 100 000 habitants. En région Île-de-France, et compte tenu des spécificités du territoire (forte densité d'activités économiques et niveau de desserte en TC sans équivalent en France), ce taux peut atteindre jusqu'à 3,2% dans le centre (Paris et les départements limitrophes de la capitale – Hauts-de-Seine, Seine-Saint-Denis et Val-de-Marne) contre 1,6% pour les zones les plus périphériques. De ce fait, nous avons un potentiel fiscal qui devient plus élevé en raison de la polarisation économique très forte de la région-capitale, incomparable vis-à-vis des régions provinciales, entraînant un déséquilibre dans les montants perçus avec des recettes « VM » sans commune mesure. En effet, plus il y a de salariés et plus le VM rapporte à l'AOM pour financer un réseau performant. À l'inverse, les régions économiquement moins attractives (avec une faible masse salariale) disposent de ressources plus limitées pour développer un réseau efficace. Le versement mobilité transforme la concentration spatiale des emplois en manne financière non négligeable pour les collectivités. Cette asymétrie, d'un point de vue de l'aménagement du territoire, renforce un effet de différenciation spatiale des capacités de financement des réseaux de TCU : les plus grandes métropoles (supérieures à 100 000 habitants), où se concentrent des milliers d'entreprises, vont alors récolter plus de fonds que les villes moyennes et petites, leur permettant de soutenir plus aisément le financement de leurs projets de nouvelles infrastructures en plus des autres ressources citées plus haut. Plus tard, nous verrons qu'il constitue la variable d'ajustement des réseaux ayant adopté la gratuité afin de continuer de financer l'exploitation du réseau.

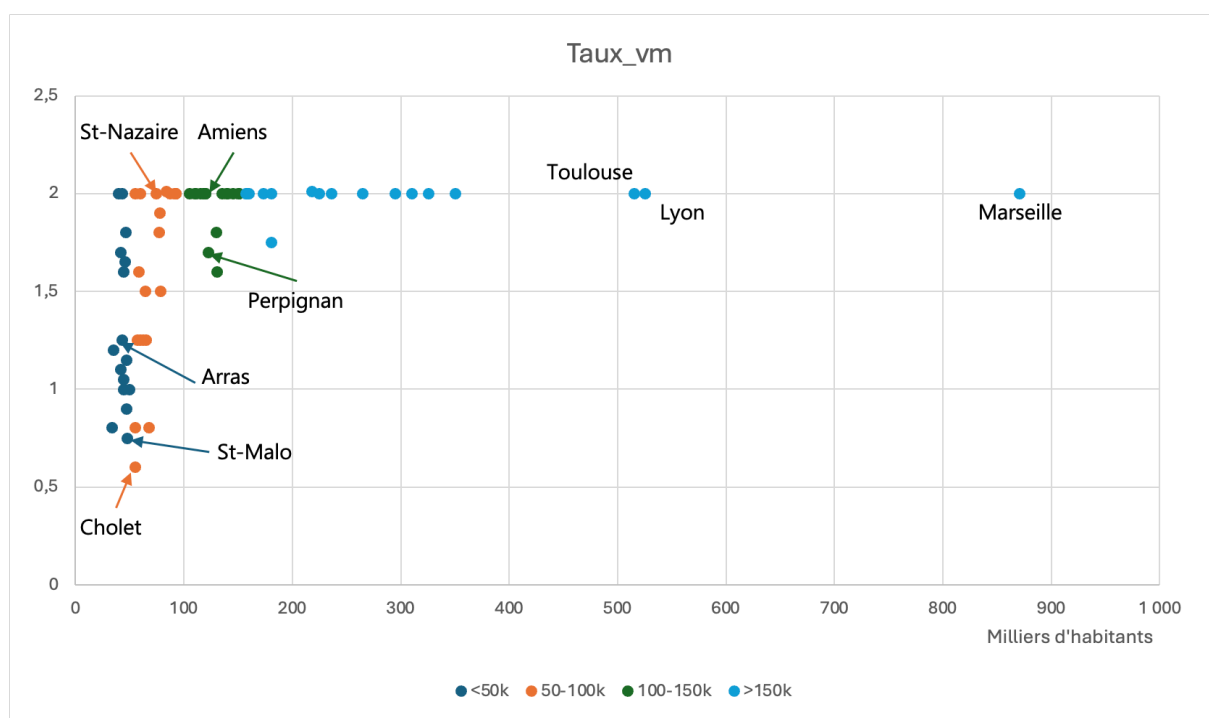


Figure 4 : Répartition des taux de Versement Mobilité en fonction du nombre d'habitants pour les 70 plus grandes AOM urbaines françaises hors Paris. Réalisation : GUILHOU Thomas

L'AOM centralise donc la réception des différentes ressources (recettes tarifaires, subventions publiques et versement mobilité) et peut être amenée à dégager une subvention d'équilibre qui est reversée à l'opérateur dans le cadre d'une DSP. Elles permettent de financer deux postes de dépenses essentiels : d'un côté, le fonctionnement quotidien du réseau (dépendances en personnels – conducteurs, agents d'accueil, de régulation, de contrôle et de maintenance... – en énergie – essence pour les bus, électricité pour les tramways et les métros – en entretien et maintenance du matériel et des infrastructures, etc.), qui concentre plus des trois-quarts des dépenses, et de l'autre, les investissements (renouvellement de la flotte de véhicules, développement du réseau, etc.). Néanmoins, les besoins d'investissements supplémentaires ne cessent d'augmenter et sont estimés à 30 milliards d'euros pour la décennie actuelle⁵. Sans financement complémentaire, les AOM auront davantage de difficultés à financer les coûts d'exploitation que ce qu'elles en ont aujourd'hui. Dans le rapport « *Mobilité, Repenser le modèle économique* » d'avril 2025, le GART (Groupement des autorités responsables de transport) propose entre autres de baisser le seuil d'assujettissement du VM en dessous de 11 salariés pour toucher davantage de petites entreprises, permettant d'élargir le nombre de structures soumises à cette contribution afin d'accroître les ressources sans pour autant augmenter fortement les prix des titres. Ou encore d'augmenter les taux plafonds du VM pour l'ensemble des strates d'AOM provinciales allant jusqu'à 0,5 points de plus, sans distinction démographique et infrastructurelle. Cela offrirait la possibilité d'enregistrer des bénéfices supplémentaires.

⁵ D'après un rapport d'information n°830 du Sénat intitulé « Modes de financement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) » et publié en juillet 2023.

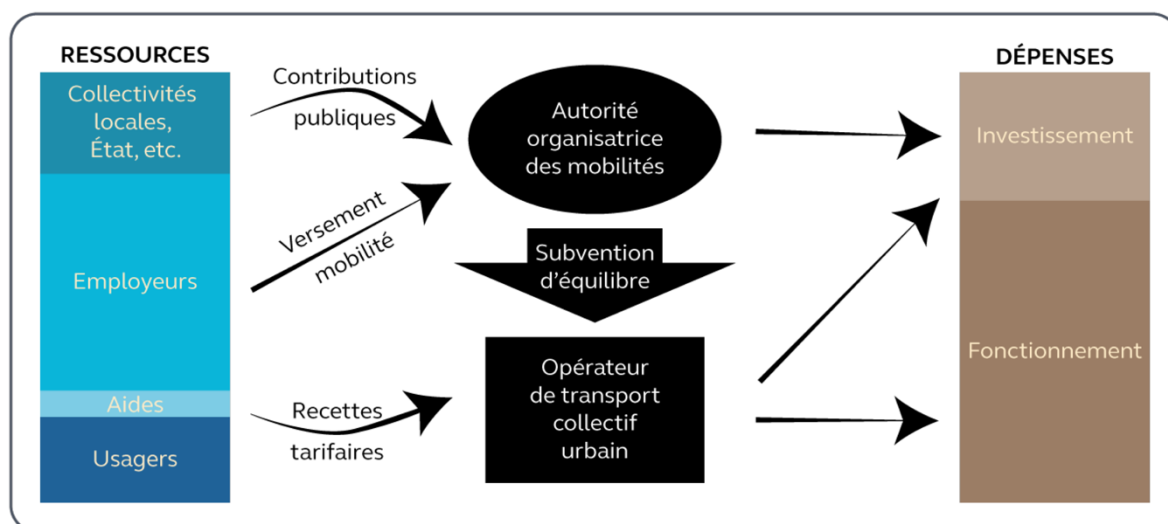


Figure 5 : Schéma des circuits de financement des TCU. Source : Cour des comptes

Il convient de préciser que les mécanismes de financement des TCU ne peuvent être dissociés des stratégies tarifaires adoptées par les AO. La construction du prix répond à des arbitrages qui sont à la fois territoriaux (à travers des tarifications fondées sur l'espace parcouru par l'utilisateur) et sociaux (appuyées sur les caractéristiques sociales des voyageurs).

1.3 Les types de tarification, quel périmètre et pour qui ?

Une structure tarifaire dépend de trois éléments : le niveau tarifaire (soit le type de tarif appliqué au trajet ou directement à l'utilisateur lui-même), la grille tarifaire (qui rassemble tous les prix des titres vendus sur le réseau) et les formes de paiement (soit les canaux de distribution des titres). Ce dernier élément sera abordé plus longuement dans la partie suivante.

Dans un premier temps, nous allons nous intéresser aux liens entre tarifs et distance. En effet, la définition de la tarification d'un réseau s'appuie en partie sur l'étendue de la couverture de celui-ci, et sa capacité à couvrir les coûts kilométriques de manière progressive ou non. Nous définissons cela comme la *géographie du prix*, qui est la relation établie entre prix des titres et les paramètres spatiaux associés (distance, découpage zonal, parcours). Sur les cinq principales formes existantes, nous retiendrons trois géographies du prix les plus répandues :

- La Tarification Plate vise à s'affranchir de la notion de distance (mais aussi du type et de la vitesse du mode emprunté ainsi que de la qualité de service), et d'appliquer un prix unique pour un segment de titre donné. Que le trajet soit de 1 km en bus ou de 50 kms effectué en train, le prix reste inchangé. C'est le cas de la quasi-totalité des réseaux urbains français : Marseille, Toulouse, Nice, Nantes, Strasbourg, Bordeaux, Rennes, etc. Dans ce cas, le modèle favorise une implantation résidentielle extérieure au centre-ville vers les banlieues, celle-ci pouvant être subie selon les prix des loyers dans les centres urbains, puisqu'il devient alors bien plus avantageux pour un voyageur d'effectuer des relations longues distances que courtes distances. En ce sens, ce sont donc les usagers réalisant des courts parcours qui subventionnent la mobilité de ceux plus éloignés. La difficulté pour les réseaux mettant en place ce modèle est de placer correctement le

niveau de prix des titres : s'il est trop faible, il génère peu de recettes ; s'il est trop élevé, il ne sera pas intéressant pour les utilisateurs courtes distances qui risquent alors de se détourner des TCU.

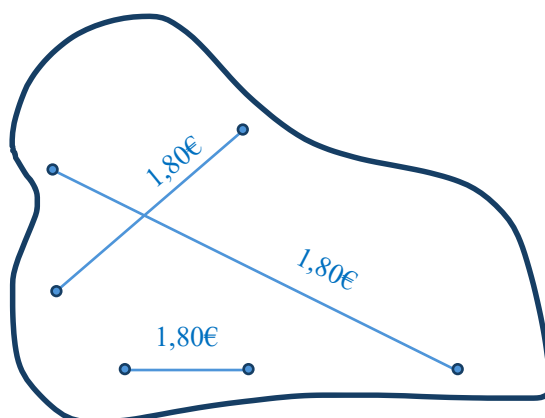


Figure 6 : Schéma de la tarification plate. Réalisation : GUILHOU Thomas

- La Tarification Zonale repose sur la définition de différentes zones, le centre urbain étant généralement la première d'entre elles, dont le prix payé par l'utilisateur dépend du passage d'une zone à une autre : les voyages intra-zonaux ne génèrent aucune différence de prix, et ce, quelle que soit la distance parcourue. En France, l'exemple le plus connu reste celui de l'ancien zonage concentrique autour de Paris, effectif entre 1975 et 2015 : les habitants des zones ultrapériphériques de la région Île-de-France (zone 5), relativement nombreux et dépendant du RER, payaient alors plus chers pour rejoindre la capitale que les habitants de la première couronne (zone 2). En revanche, les trajets locaux effectués à l'intérieur de la zone 5 ne coûtaient pas plus chers que ceux effectués uniquement dans la zone 2. Il serait intéressant de souligner les effets de cette tarification sur les stratégies résidentielles et les comportements de déplacement. Par exemple, un habitant de la zone 4 situé à proximité d'une gare de la zone 3 pourrait songer à utiliser cette dernière afin de bénéficier d'un trajet moins coûteux puisqu'il voyage alors sur une zone en moins. Néanmoins, ce gain pourrait être – partiellement, voire totalement – compensé par des coûts supplémentaires liés au détour effectué pour rejoindre cette gare plus éloignée (temps de trajet, carburant consommé, usure du véhicule, etc.). Ce système a fait l'objet de critiques croissantes au nom de l'équité territoriale que le STIF (l'AO des transports franciliens, devenu Île-de-France Mobilités depuis) a lancé sa transition en 2015 avec la création du pass Navigo au tarif unique de 70€, utilisable partout dans la région.

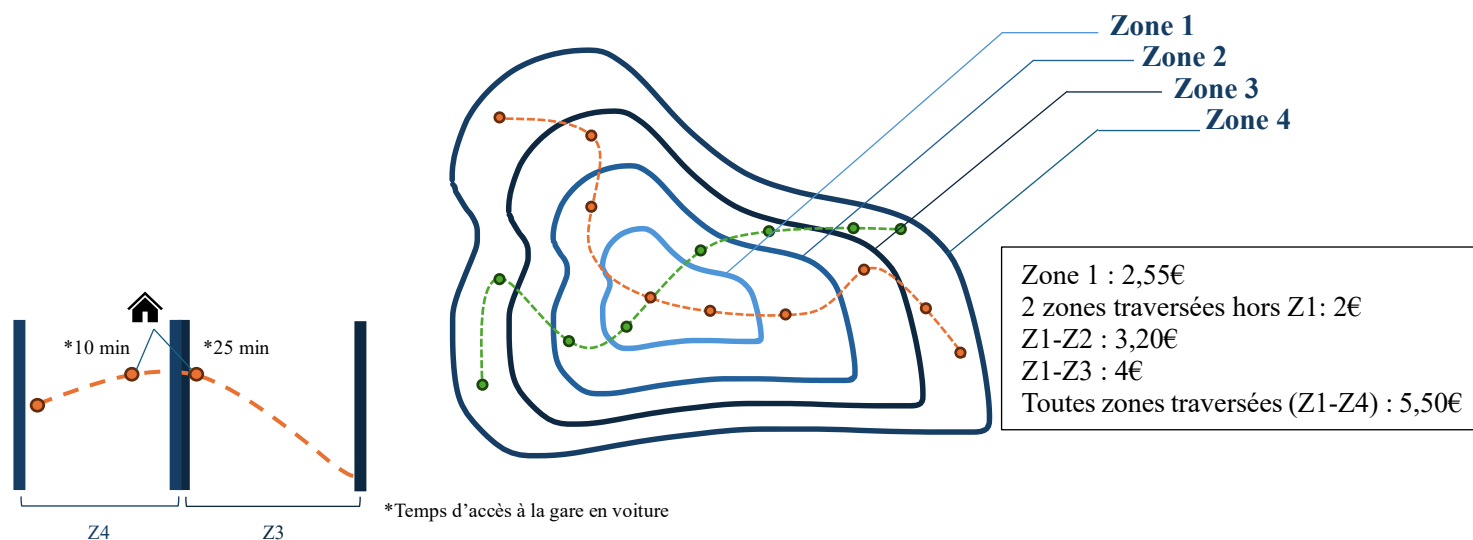


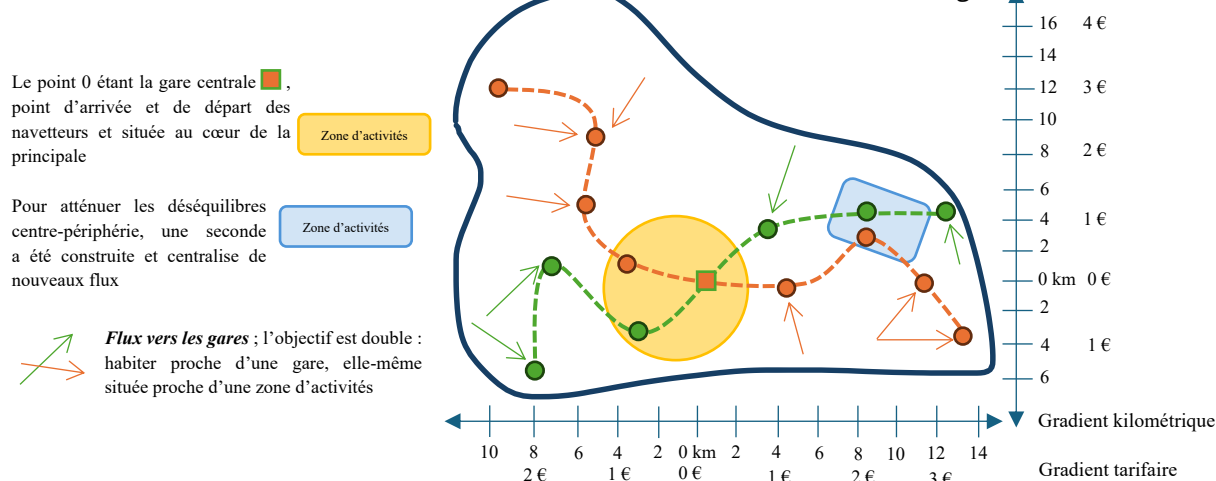
Figure 7 : Schéma de la tarification zonale. Réalisation : GUILHOU Thomas

Pour autant, la tarification zonale n'a pas totalement disparu, à l'image du réseau lyonnais *TCL* qui a fusionné avec les réseaux *Les cars du Rhône* et *Libellule*, soit l'ensemble du département du Rhône et de la Métropole de Lyon, proposant ainsi une nouvelle gamme tarifaire zonée. Ce retour au zonage peut s'expliquer par l'extension géographique du réseau qui soit en cohérence avec le ressort territorial et non plus seulement le cœur métropolitain.

- La Tarification Kilométrique consiste à faire dépendre le prix du trajet en fonction de la distance parcourue et ce, sur toutes les valeurs qui peuvent être prises par cette dernière. Nous pourrions rapprocher ce modèle au principe de l'utilisateur-payeur puisqu'il s'agit de faire payer les usagers pour chaque kilomètre parcouru sur le réseau, le prix étant proportionnel à l'éloignement dans l'espace du point de départ. Le prix d'un trajet de 3 km est différent de celui qui mesure 5 km, et il n'y a pas un prix fixe de 0 à 10 kms, puis de 11 à 20 kms (à *comparer* à ce que propose la Tarification par paliers où des niveaux de prix sont appliqués à des intervalles de distance – le prix (P) est calculé en fonction d'un tarif de base (a) auquel s'ajoute le produit du prix au km (b) et de la distance en km (d) soit $P = a + bd$ – comme sur la plupart des réseaux TER). En France, il n'y a pas de réseau urbain qui applique ce type de système car cela nécessiterait de définir une Origine/Destination à la fois pour chaque voyageur et pour chaque trajet : il est d'usage que les utilisateurs valident à la montée mais pas à la descente. Dans le monde, c'est le réseau de Singapour qui s'en rapproche le plus avec une tarification du prix au km.

Tarification kilométrique – Réseau de transport urbain de Singapour							
Distance (km)	0-3.2	3.3-4.2	4.3-5.2	5.3-6.2	6.3-7.2	7.3-8.2	8.3-9.2 ...
Prix (€)	0,86€	0,92€	0,99€	1,07€	1,12€	1,17€	1,22€ ...
Tarification par palier/section – Exemple des TER identifiés Futés en Occitanie							
Distance (km)	0-40 km		41-80 km		81-200 km		>200 km
Prix (€)	3€		5€		10€		15€

Figure 8 : Tableau de différenciation des modèles de tarification kilométrique et par palier. Réalisation : GUILHOU Thomas.
 Sources : Public Transport Council (Government of Singapore) et TER liO Occitanie (France)



À la marge, cette tarification pourrait constituer une meilleure cohérence urbanisme-transport, car en internalisant le coût des déplacements longs, elle pourrait favoriser un rapprochement des lieux résidentiels et des pôles d'emplois – avec la création de polarités urbaines⁶.

Au-delà de la logique spatiale différenciée, les structures tarifaires s'intéressent également aux caractéristiques sociales et aux contraintes économiques des usagers afin d'offrir des tarifs qui tendent à être plus équitables selon des typologies bien déterminées. Dans ce second temps, nous nous intéressons aux liens entre tarifs et profils. Plus précisément, la grille tarifaire est définie selon des critères socio-économiques qui sont :

- Le Revenu constitue certainement le critère le plus déterminant pour différencier le prix payé par les voyageurs en fonction de la capacité contributive des ménages dans le but que les populations les plus fragiles économiquement puissent tout de même accéder au service de transport public avec des réductions importantes, voire de gratuité partielle. Les ménages intermédiaires et aisés sont quant à eux soumis au tarif standard.
- L'Âge est un autre critère fondamental utilisé pour différencier les individus non selon une logique biologique (les plus âgées payeraient plus chers que les plus jeunes) mais selon des positions sociales spécifiques (les élèves/étudiants inscrits dans leur parcours scolaire/étudiant, les personnes âgées retraitées ayant quitté leur emploi rémunérateur) donnant accès à une tarification réduite tandis que les actifs (qui déclarent entre autres une profession) disposeraient d'une meilleure situation les écartant d'un tarif réduit.
- Le Statut (socio-professionnel) qui relie les pratiques de mobilité de catégorie d'usagers (étudiants, demandeur d'emploi, actifs, retraités...) – soit leur fréquentation d'utilisation du réseau – selon leur sensibilité aux coûts de déplacement : par exemple, un actif et un étudiant ont des intensités d'usage comparables (minimum un aller-retour quotidien) mais des capacités financières limitées pour le deuxième.

À cela, nous pouvons rajouter le critère de la temporalité d'usage puisqu'il renvoie à la manière dont les usagers fréquentent le réseau dans le temps, en termes de fréquentation (occasionnelle ou permanente) et qui est très souvent associé aux critères socio-économiques pour proposer un tarif le plus cohérent qui soit.

⁶ Dans la littérature scientifique, les travaux sur la tarification kilométrique montrent qu'elle modifie des arbitrages de localisation résidentielle et d'emploi en augmentant le coût des déplacements domicile-travail ; les notions de *job-housing balance* ou *Rail integrated communities* (John Calimente) peuvent se rapprocher de cette vision.

En ce sens, la tarification sociale s'inscrit pleinement dans l'idée de contrecarrer les différences socio-économiques des usagers par l'octroi de réductions liés à des critères de statut (chômeur, étudiant) et/ou de revenus (inférieur au SMIC...). Elle tire ses origines de l'article 2 de la LOTI qui précise que « *les catégories sociales défavorisées (...) peuvent faire l'objet de dispositions adaptées à leur situation* ». Cet article est peu contraignant puisqu'il ne s'agit que d'une simple possibilité sans vraies contraintes. Par la suite, d'autres lois viendront pousser les AO à mettre en place une politique sociale, telles que l'article 69 bis de la Loi d'orientation relative à la lutte contre les exclusions du 29 juillet 1998 qui dispose aux acteurs (publics et privés) du transport de voyageurs de se concerter « *sur la mise en œuvre de mécanismes d'aide aux chômeurs en fin de droits et aux demandeurs d'emploi de moins de vingt-six ans leur permettant l'accès aux transports collectifs* »⁷. Et surtout l'article 123 de la loi Solidarité et Renouvellement Urbain (SRU) du 13 décembre 2000, qui rend obligatoire pour les AOTU la mise en place « *d'une réduction tarifaire d'au moins 50% ou sous toute autre forme d'une aide équivalente [et] qui s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur* » pour les personnes dont les ressources sont inférieures ou égales à un plafond donné par la loi (le seuil d'éligibilité étant celui de la Couverture Maladie Universelle complémentaire – CMU-c – qui est une aide au remboursement de la part complémentaire des dépenses de santé). À travers l'énonciation de ces trois lois, nous voyons bien que les politiques de tarification sociale dans les TCU se sont progressivement recentrées autour des revenus perçus plutôt que par le statut des usagers. Ce glissement permet d'introduire une distinction sémantique : la tarification solidaire définit les réductions accordées par palier selon les revenus de l'ensemble du foyer. On s'intéresse à l'échelle du ménage et non plus uniquement à celle de l'individu. La mise en place de la tarification solidaire fera l'objet d'un focus approfondi lors de l'exposé du cas pratique en troisième partie. Enfin, la tarification sociale prend également en compte des personnes aux critères sociaux spécifiques tels que les situations de handicap, les bénéficiaires de minima sociaux ou encore de certaines allocations.

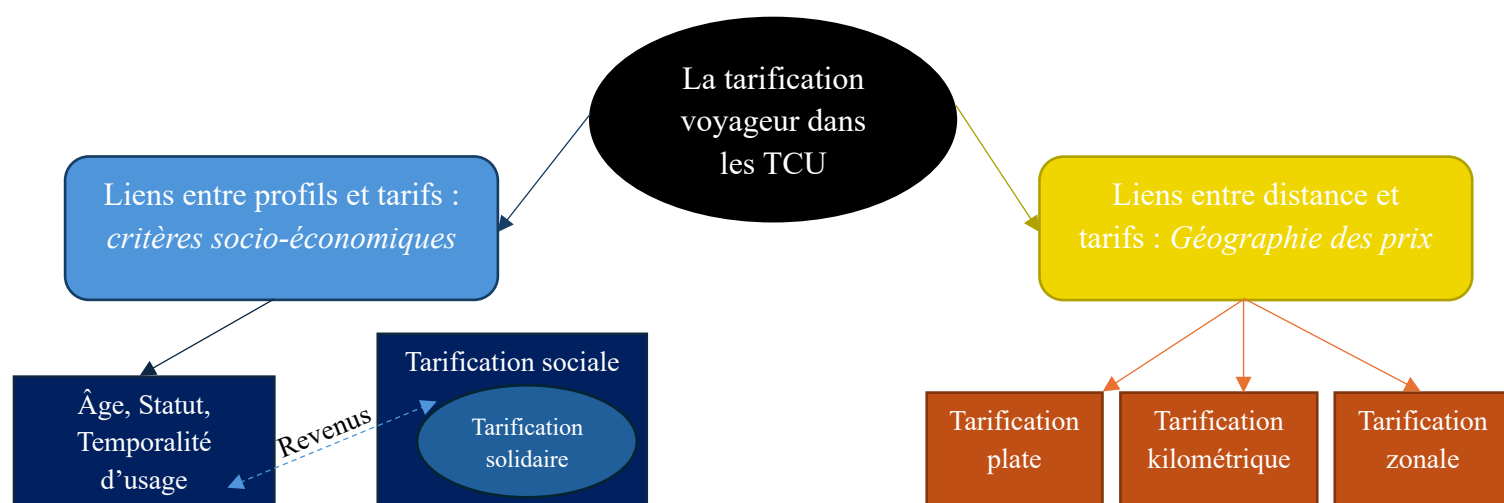


Figure 10 : Schéma des types de tarification dans les TCU. Réalisation : GUILHOU Thomas

⁷ Les années 1970, puis 1990, voient la pauvreté augmenter partout en France (pauvreté alimentaire – création des Restos du cœur en 1985 – pauvreté économique – création du Revenu minimum d'insertion (RMI) en 1988, pauvreté errante – création de la catégorie des sans domicile fixe (SDF)) et tend à s'installer durablement : c'est à cette période qu'apparaît la notion de *politique de lutte contre l'exclusion*.

Dès lors que nous venons de présenter, de manière synthétique, l'environnement technique dans lequel s'inscrit la tarification voyageur dans les transports collectifs urbains français, il convient désormais de porter un regard plus approfondi sur les politiques tarifaires qui sont effectivement déployées dans les réseaux. De ce fait, la traduction concrète des grands principes et logiques tarifaires dans l'action publique fera l'objet de cette deuxième partie.

II. ZOOM SUR LES POLITIQUES TARIFAIRES DES AOM

2.1 La structure de la gamme tarifaire : universelle ou sur-mesure ?

Il convient d'abord d'introduire cette deuxième partie en rappelant que les AOM cherchent toujours à augmenter (ou *a minima* stabiliser) la fréquentation et les recettes de leur réseau mais qu'elles ont des priorités différentes pour y parvenir. Parmi l'une d'entre elles, nous retrouvons la structure de la gamme tarifaire : elle renvoie directement à l'offre proposée aux usagers, à sa capacité à répondre aux multiples pratiques de mobilité tout en s'intéressant à sa compréhension par le public. Globalement, nous en distinguons quatre catégories⁸ :

- Les Titres tout public (– ou toutes clientèles) qui ne requièrent aucun justificatif d'âge, de statut ou de revenu et sont donc accessibles à toute personne souhaitant voyager sur le réseau, qu'elle soit extérieure ou non au ressort territorial de l'AO. Nous y retrouvons principalement les titres occasionnels (ticket unitaire, carnet 10 voyages, ticket groupe et journée...) ainsi que les abonnements d'une durée variable (hebdomadaire à annuelle) pour les voyageurs réguliers. En termes de part des titres vendus sur tous les réseaux, ils constituent la deuxième plus grande proportion.
- Les Titres Commerciaux sont destinés à certaines catégories d'usagers qui utilisent le plus les transports au quotidien (les scolaires, les jeunes et étudiants, les salariés). Leur proportion représentant la part la plus importante des titres vendus, les opérateurs (AO inclus) cherchent à fidéliser ces clients par le biais de tarifs préférentiels puisqu'ils sont une source stable de revenus.
- Les Titres Sociaux, pouvant être réduits ou gratuits, répondent au principe de solidarité pour les plus fragiles socialement et économiquement (personnes âgées, en situation de précarité, de handicap...).
- Les Titres Intermodaux permettent d'utiliser plusieurs modes de transport faisant partie de réseaux différents ou sur un trajet combinant différents opérateurs. En principe, ces titres sont chargés sur un seul support ou un seul contrat de transport.

Selon les stratégies marketing choisies par les AOM, nous pouvons distinguer deux logiques dans la construction d'une gamme tarifaire : d'un côté, la gamme dite « universelle », fondée sur un nombre limité de titres facilement identifiables pour une meilleure lisibilité, et de l'autre, la gamme dite « sur-mesure », caractérisée par une multitude de titres, élargissant les modalités d'accès au(x) réseau(x) pour répondre aux multiples situations de déplacement des usagers.

En réalité, il n'y a pas réellement de gamme « universelle » qui ne proposerait qu'un seul type de titre occasionnel et d'abonnement régulier puisque chaque réseau s'assure de proposer un minimum de choix pour répondre aux besoins les plus concrets de ces clients. Néanmoins, nous pouvons relever deux exemples qui s'inscrivent dans cette logique minimaliste :

- La « Simplification des tarifs des transports en Île-de-France » mise en place le 2 janvier 2025 visait à mettre fin aux barrières géographiques (et par extension, financières) dans l'usage des transports dans toute la région – ceci dans le but d'accélérer le report modal

⁸ Ces catégories sont issues du rapport « *Une décennie de TARIFICATION dans les réseaux de transport urbain* » publié par le GART en 2012.

et de réduire le nombre important de combinaisons tarifaires possibles (zones + O/D + réductions...) – ainsi que d’achever la logique de dézonage engagée depuis 2015 comme évoqué plus haut. Concrètement, la réforme tarifaire supprime le carnet de 10 tickets et les tickets origine-destination pour les remplacer par deux nouveaux titres basés sur les modes empruntés au tarif unique : un ticket ferré (métro-train-RER) au prix de 2,50€ (à la place des tickets unitaires dont les prix pouvaient s’étaler entre 2,15 et 5€) et un ticket pour les transports de surface (bus-tramway) à 2€, et ce, indépendamment de la distance parcourue.

Évolution des tickets au 2 janvier 2025

Titre	Avant	Après	Liberté +
 Ticket Bus-Tram	2,15 €	2 €	1,60 €
 Ticket Métro-train-RER	Entre 2,15 € et 5 €	2,5 €	1,99 €
 Ticket Aéroport	Entre 10,30 et 16,60 €	13 €	13 €
 Ticket à bord/ Ticket à bord SMS	2,5 €	2,5 €	-
 Navigo Jour	Entre 8,30 et 20,60 €	12 €*	-

*Couvre tous les trajets hors aéroport

îledeFrance mobilités

Figure 11 : Tableau récapitulatif de la nouvelle gamme tarifaire francilienne pour les principaux titres applicable dès le 2 janvier 2025. Source : Île-de-France Mobilités

- À une échelle plus réduite, le système tarifaire du réseau Optymo (Territoire de Belfort) ne compte ni de zones tarifaires, ni de vente de titres à bord des bus. Sa gamme tarifaire a été simplifiée en 2007 avec l’arrivée du post-paiement pour la toute première fois en France. Le principe repose sur la consommation réelle du service de transport : l’usager n’a pas besoin d’acheter un ticket à l’avance, il ne sera alors facturé qu’en fin de mois, uniquement pour les trajets effectués ; s’il n’a pas utilisé le réseau durant le mois, il ne sera pas débité. Il n’y a donc pas d’abonnements au mois ou à l’année. Par ailleurs, le pass Optymo combine paiement sur consommation et plafond mensuel : au-delà d’un seuil défini par l’opérateur (36€/mois), le supplément de trajets effectués est gratuit. Si les utilisateurs occasionnels peuvent continuer d’acheter des titres à l’unité (tickets jour, hebdo, 10 voyages et groupe), le nombre de produits proposé est relativement réduit.

La recherche d’une meilleure lisibilité de l’offre tarifaire vise ainsi à rendre le système plus compréhensible pour les usagers, pouvant constituer un des facteurs d’attractivité du réseau ; la tarification ne se résumant pas uniquement au niveau des prix.

Concernant la gamme « sur-mesure », celle-ci repose sur une segmentation plus fine des titres, à la fois dans les modes de transports empruntés (sur le principe de *l’intégration intermodale*), les distances parcourues (selon si un zonage a été mis en place par exemple), les conditions d’accès (suivant des critères socio-économiques) et d’utilisation (en fonction de la temporalité d’usage accordée). L’objectif est de proposer un titre le plus proche possible de l’usage réel du

réseau. En France, les AOM urbaines ont largement développé une tarification qui répond aux besoins de tous, avant tout selon une logique de personnalisation sociale. Ainsi, nous pouvons citer les deux exemples suivants :

- Le réseau Tisséo (Toulouse) propose une gamme riche à la fois en termes de profils (tout public, jeunes – 4 à 10 ans, 11 à 19 ans, 20 à 25 ans, étudiants et boursiers –, demandeurs d’emplois, bénéficiaires de l’AME – l’aide médicale de l’État – personnes en situation de handicap, demandeurs d’asile, bénéficiaires de la protection temporaire, familles nombreuses, retraités & 65 ans et plus, touristes) et des besoins en déplacement, que ce soit pour les voyages occasionnels (titres à l’unité, titres de courte durée – journée ou 3 jours –, 10 déplacements) et réguliers (mensuel, annuel mensualisé et annuel). Sans oublier les mobilités complémentaires (covoiturage, vélo, autopartage, trains et cars régionaux). Au total, ce sont 100 produits différents qui sont proposés aux usagers.

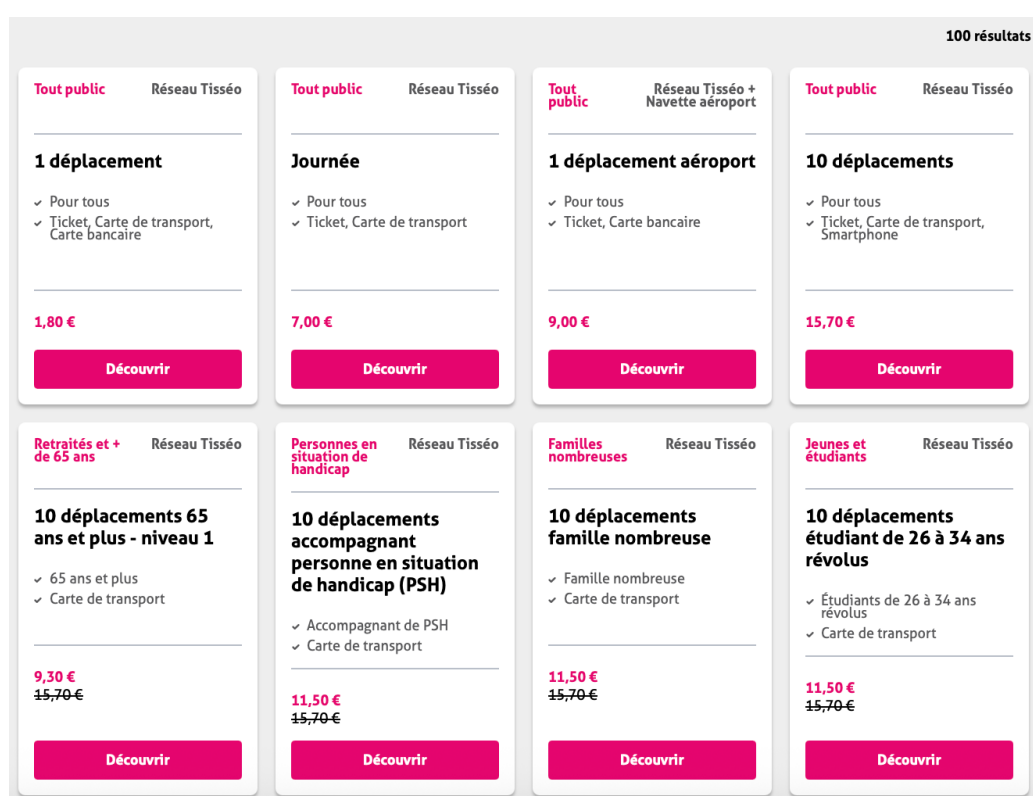


Figure 12 : Extrait du catalogue de la e-boutique du réseau Tisséo. Source : Tisséo Voyageurs

- La gamme tarifaire métropolitaine d’Aix-Marseille est composée de plusieurs gammes (ex-réseaux de la Transmétropole composé de la RTM (Marseille), Ciotabus (La Ciotat et Ceyreste), la Marcouline (Cassis), les Collines (Allauch et Plan-de-Cuques), la Côte Bleue (Châteauneuf-les-Martigues, Rove, Ensues-la-Redonne, Sausset-les-Pins et Carry-le-Rouet), les Cigales (Gémenos) ainsi que les réseaux urbains d’Aubagne, Aix-en-Provence, Salon-de-Provence et d’Istres), chacune d’entre elles proposant des titres occasionnels et réguliers selon une grande diversité de profils, similaire à ce qui est fait ailleurs. Par exemple, le réseau marseillais propose davantage de titres (160 produits), bien plus qu’à Toulouse. Au total, ce sont près de 500 titres qui sont mis en vente pour la métropole (au sens juridique) la plus étendue de France – 1,9 million d’habitants sur 3 149 km² – dont les besoins de déplacement sont hors normes.

La déclinaison d'une gamme tarifaire en produits adaptés aux différents usages peut accroître la pertinence de l'offre de transport proposée avec celle des titres mis en vente. À cet égard, elle peut aussi constituer un facteur d'attractivité auprès d'une clientèle aux besoins hétérogènes.

Pour finir, certains services spécifiques, en raison de leurs caractéristiques d'exploitation et de leur positionnement commercial, font ainsi l'objet de régimes d'exception communs aux deux stratégies évoquées : c'est le cas des dessertes aéroportuaires avec une tarification spécifique des navettes dédiées dans certains cas – 9€ pour un déplacement empruntant la Navette aéroport Tisséo contre 1,80€ pour un déplacement classique, ou un supplément tarifaire appliqué aux stations situées dans les enceintes aéroportuaires – l'accès à l'aéroport d'Orly par Orlyval, ou récemment par la ligne 14 jusqu'au terminal 3, et celui de Roissy-Charles-de-Gaulle par le RER B jusqu'au terminal 2, est soumis à l'achat du ticket « Paris Région $\diamond$ Aéroports » pour un prix unique de 14€. Ces différences tarifaires peuvent s'expliquer par de multiples raisons : il est considéré qu'en moyenne, les voyageurs à destination ou en provenance d'un aéroport ont une disposition à payer plus élevée pour leur trajet d'accès (surtout la clientèle destinée aux voyages d'affaires) ; ils accordent davantage de valeur à la fiabilité et au gain de temps – le projet de liaison *CDG Express* en est le parfait exemple ; les recettes perçues permettent de financer les nouvelles infrastructures qu'il a fallu créer, ainsi que le matériel roulant spécialement aménagé pour accueillir les bagages, etc.

L'analyse de la structure d'une gamme montre les logiques sous-jacentes des AOM à proposer un large éventail de titres pour que chaque personne puisse se reconnaître. Elle nous a aussi montré que chaque usage avait son prix associé, les tarifs étant en partie fondés sur les besoins en mobilité (prix unique pour tous, proportionnalité en fonction de la consommation...). Nous allons voir que la fixation des prix des titres relève plus d'un arbitrage politique que d'une réelle optimisation économique des coûts.

2.2 Le choix du niveau de prix : entre prix haut, prix bas et gratuité, que choisir ?

Tout comme le financement, la définition des tarifs s'inscrit dans un cadre juridique : l'article L1221-5 du Code des transports dispose que « *L'autorité organisatrice définit la politique tarifaire de manière à obtenir l'utilisation la meilleure, sur le plan économique et social, du système de transports correspondant. Sous réserve des pouvoirs généraux des autorités de l'État en matière de prix, elle fixe ou homologue les tarifs.* ». De fait, cette disposition place l'AO au cœur de l'élaboration des niveaux de prix, en principe pour financer le service qu'elle propose à ses usagers. Or, le ratio « R/D », le taux de couverture des dépenses d'exploitations par les recettes commerciales (incluant les ventes aux usagers ainsi que les titres scolaires, ceux vendus aux collectivités et des prestations comme la publicité faite sur le réseau), ne cesse de se dégrader. D'après les chiffres de l'UTPF (Union des Transports Publics et Ferroviaires) publiés en 2023, cet indicateur est en baisse constante depuis une quinzaine d'années – il est passé de 39% en 2004 à 28% en 2023 – attribuable à la baisse de la contribution des usagers dans les dépenses de fonctionnement des réseaux. Celle-ci peut alors s'expliquer pour quatre raisons :

- La Modération Tarifaire : les tarifs moyens des titres comme des abonnements n'a en moyenne que faiblement évolué durant ces dix dernières années – l'abonnement annuel étant passé de 291,76€ prix moyen en 2017 à 292,54€ en 2021, soit une hausse de 0,3% en 4 ans⁹. De plus, cette faible hausse des tarifs demeure très en deçà de l'inflation car les coûts (énergie, salaires, entretien et investissements) augmentent très vite et les tarifs ne suivent pas – le prix des abonnements annuels n'a augmenté que de 4,4% entre 2000 et 2019 lorsque l'inflation était de 28%¹⁰. Des tarifs plus élevés ou une fréquentation plus accrue permettraient de combler la stagnation des prix, plus facile pour les grandes métropoles qui disposent d'une potentialité d'usagers bien plus élevée que les petites villes.
- La Réductions associées à la multiplication des Tarifs Réduits (pour tous les profils cités plus haut) – et son corollaire, de moins en moins d'usagers qui payent le plein tarif – ainsi que le Remboursement des frais d'abonnements pour les salariés (la prise en charge à hauteur 50% – 75% pour les agents de la fonction publique –, le FMD, etc.) font perdre de la recette aux réseaux, alors que les charges (de fonctionnement) pour les exploitants n'ont pas arrêté d'augmenter – celle-ci pouvant s'expliquer par l'extension des ressorts territoriaux qui demandent d'étendre le service vers des zones périurbaines, moins densément peuplées.
- La disparition des tarifs zonaux remplacés par des tarifs uniques (le cas du dézonage du pass Navigo en Île-de-France entre 2015 et 2025 en est le parfait exemple).
- La Gratuité (partielle ou totale) des réseaux, de plus en plus nombreux (49 réseaux selon l'Observatoire des villes du transport gratuit), où la part payée par l'utilisateur devient très faible ou nulle.

⁹ Toujours d'après le rapport d'information n°830 sur les modes de financement des AOM publié par le Sénat en 2023.

¹⁰ L'évolution des prix d'abonnement fait l'objet d'un paragraphe dans le rapport de la Cour des comptes sur la contribution des usagers dans le financement des TCU. Le GART constatait qu'entre 2003 et 2013, le prix de l'abonnement annuel a évolué moins vite que l'inflation (-6,2%, par rapport à l'inflation). Cela signifie que son prix a bien pu augmenter en euros mais pas autant que s'il avait été indexé sur l'inflation. En d'autres termes, l'abonnement est devenu moins cher par rapport aux coûts de la vie. D'où l'importance de comparer le prix nominal (prix affiché) et le prix réel (prix comparé à l'inflation).

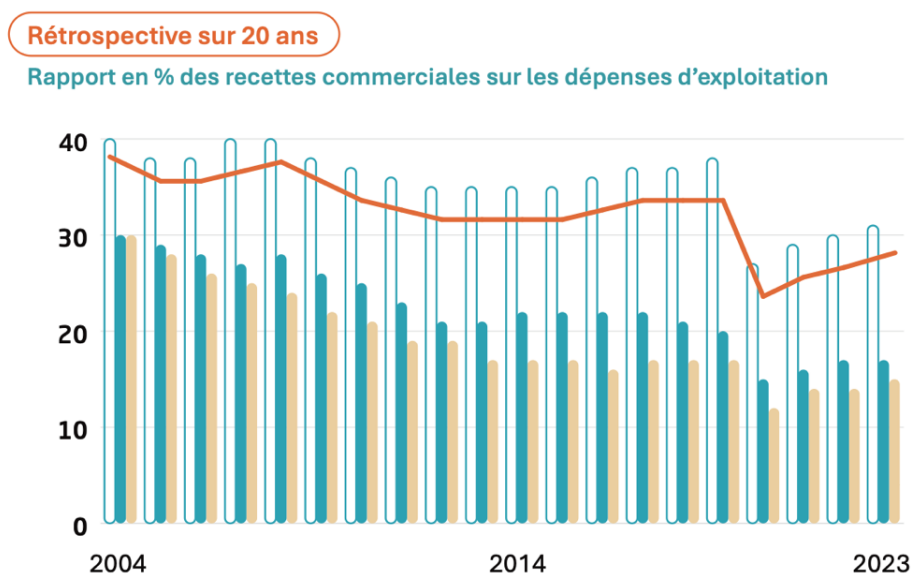


Figure 13 : Graphique montrant l'évolution du ratio R/D pour les réseaux urbains entre 2004 et 2023. Source : Chiffres clés du transport public 2023, UTPF

Par conséquent, des évolutions tarifaires – une indexation plus fréquente des prix sur l'inflation – pourraient tenter de rattraper les manques à gagner. Or, il s'avère qu'elles sont relativement espacées dans le temps, on estime que « *le prix des tickets unitaires n'a été modifié en moyenne que tous les quatre ans [...] Lorsqu'une hausse est appliquée, elle est très souvent comprise entre 5% et 10%* »¹¹. Et ces derniers temps, il est souvent difficile socialement de faire accepter une augmentation en période de pression croissante sur le budget des ménages : « *J'ai voulu acheter une carte de 10 tickets, mais quand j'ai vu que le prix était passé de 10 à 17 euros, je n'en revenais pas* » déclarait une niçoise auprès du média 20 Minutes après la dernière hausse des tarifs sur le réseau urbain en 2023. Cela nous amène à différencier des stratégies tarifaires alors même que les réseaux font face aux mêmes contraintes financières.

D'un côté, certains réseaux privilégient une augmentation, plus ou moins progressive, des tarifs afin de préserver leurs recettes et de compenser la hausse des coûts d'exploitation. Dans ce contexte, les AO (ou opérateurs) choisissent de demander une contribution plus importante aux usagers pour assurer le bon fonctionnement du réseau, son entretien et son développement dans le futur. Les récentes augmentations opérées ces dernières années s'inscrivent dans cette logique : l'une des plus importantes fut celle du réseau Ligne d'Azur de Nice : le 1^{er} juillet 2023, la métropole a augmenté l'ensemble de sa gamme tarifaire après une décennie sans hausse, invoquant la hausse du coût de l'énergie (électricité, carburant), l'inflation générale (suite aux dernières crises économiques – la pandémie de Covid-19 et l'invasion russe en Ukraine) et la nécessité de continuer à investir dans l'achat de matériel et le développement de nouvelles lignes. Cette hausse a particulièrement été mal perçue car jugée brutale par les usagers : en effet, certains titres ont augmenté plus fortement que l'inflation et d'un seul coup. Pour autant, est-ce que l'on peut considérer le réseau de Nice comme étant cher ? En réalité,

¹¹ Ibid.

nous pourrions qualifier cette augmentation de « rattrapage des prix » pour compenser le ticket Azur à 1€ mis en place par l'ancien maire de la ville, Christian Estrosi, à son arrivée en 2008. Et bien que le ticket unitaire ait augmenté en 2013, passant de 1€ à 1,50€, le carnet de 10 voyages était resté au même prix, intégrant l'idée qu'avec ce titre, un trajet coûterait seulement 1€. De plus, la création de lignes de tramway supplémentaires en 2018 et 2019 a entraîné une hausse des coûts d'exploitation du réseau : un nouveau dépôt a été construit pour accueillir les nouvelles rames à entretenir et les nouveaux conducteurs à recruter et à former.

Titre	Avant juillet 2023	Après juillet 2023	Évolution
<i>Ticket unitaire</i>	1,5€	1,7€	+13%
<i>Carnet 10 voyages</i>	10€	17€	+70%
<i>Ticket aéroport</i>	6€	10€	+67%
<i>Abonnement annuel</i>	320€	360€	+13%

Figure 14 : Tableau des évolutions de prix des principaux titres du réseau Lignes d'Azur (Nice) après la réforme tarifaire de juillet 2023. Réalisation : GUILHOU Thomas. Source : Nice Matin

En outre, nous avons des AO qui tirent les prix vers le haut simplement parce que la collectivité n'a pas accepté de prendre une part plus importante du coût d'exploitation du réseau, ce qui se fait ressentir sur certains prix : à Clermont-Ferrand, l'abonnement annuel est relativement élevé comparé à d'autres réseaux, nettement plus dense : il est de 600€ pour 1 ligne de tramway et 2 lignes de BHNS contre 606,10€ pour le réseau toulousain composé de 2 lignes de métro, 1 ligne de tramway, 1 téléphérique et 13 lignes de BHNS.

De l'autre, nous avons des AO (ou opérateurs) qui choisissent une baisse des recettes tarifaires au profit d'une politique à vocation sociale. L'objectif est d'inciter à la mobilité pour les usagers les plus fragiles économiquement. C'est le cas des réseaux qui ont développé des tarifs réduits en se basant sur le quotient familial (QF) des ménages : Bordeaux, Grenoble, Strasbourg, Lille, Tours, Orléans, Poitiers, etc. Elle s'est répandue rapidement pour deux raisons : d'une part, une grande partie des bénéficiaires de la tarification solidaire sont allocataires de la CAF, ce qui leur permet d'obtenir l'abonnement simplement sous présentation du justificatif ; d'autre part, nous avons une accessibilité aux données CAF facilitée – et si le QF CAF est utilisé par d'autres services publics de la collectivité, sa transmission est généralement automatisée. Ensuite, nous avons des réseaux reposant sur un soutien public élevé à l'offre de transport, visant l'attractivité et la fréquentation et où la contribution des usagers est faible voire marginale. C'est notamment le cas des réseaux à gratuité partielle comme Limoges où les transports en commun sont gratuits que par moment (les week-ends) et pour certains (les seniors bénéficiant d'un accès gratuit quotidien). Mise en place le 1^{er} juillet 2025, les premiers constats confirment les propos : selon Guillaume Guérin, président (LR) de Limoges Métropole, « *Le nombre d'abonnés seniors (...) a bondi de 112%, passant de 3 100 abonnements à 6 590, dont 4 690 nouveaux abonnements souscrits depuis le lancement de l'expérimentation* »¹² et entre +3 et +7% de fréquentation supplémentaire tout public a été enregistré dans les bus les week-ends. Toutefois, il faut rester prudent : la période d'observation est très courte, le premier bilan a été réalisé après seulement

¹² Propos recueillis dans un communiqué de presse de Limoges Métropole, paru le 13 août 2025 et intitulé « Point d'étape après un mois d'expérimentation du libre accès des transports ».

un mois d'expérimentation, en été où les déplacements domicile-travail/études sont bien moins importants. Il faudrait disposer de données couvrant au moins une année scolaire complète pour mesurer l'effet réel de la mesure. Un autre cas, et pas des moindres, est celui de la mise en place de la gratuité pour les résidents de la métropole montpelliéraine, effective depuis décembre 2023. Pour mesurer son impact, il faut se rappeler que la part des voyages réalisés avec un titre gratuit (les voyageurs demandeurs d'emploi, les personnes âgées, les bénéficiaires du RSA) avant la mise en place de la gratuité ne dépassait pas les 10%, contre 30% pour le réseau de Calais par exemple (Hasiak et al., 2024). Lorsque l'on offre la gratuité à une majorité des usagers, il faut compenser les pertes commerciales : à Montpellier, le taux du VM ne variant pas, c'est l'attractivité économique du littoral et l'arrivée de nouvelles entreprises sur le territoire qui a permis de faire passer le VM « *de 85 millions d'euros en 2020 à près de 125 millions en 2025* »¹³. Cela a même fait baisser la pression financière sur celles-ci puisque l'employeur n'a plus besoin de prendre en charge les frais de transports de ses salariés. D'après Julie Frêche, déléguée au transport et aux mobilités actives à la métropole, la gratuité est également financée par la rationalisation des coûts qui passe par la suppression des « *deux tiers des distributeurs de billets, soit une économie de 1,5 million d'euros par an* ». Cependant, il n'y a pas d'études qui puissent vérifier la soutenabilité financière de cette décision. Car il faut prendre en compte que l'augmentation de la fréquentation du réseau (estimée à +20% selon les calculs réalisés par la Cour des comptes) induit sa saturation. Dès lors, la gratuité porte un double coût : celui de la perte de recettes tarifaires, et celui du renforcement de l'offre. Pourtant, il ne faut pas voir la gratuité strictement comme pénalisante pour tous les réseaux : Sophie Hasiak, chercheuse sur les comportements de mobilité au sein de l'unité de recherche MATRiS (Cerema/CY Cergy Paris Université), rappelle que le faible taux de R/D ne permet pas déjà de financer une part importante du fonctionnement du réseau ; et que celle-ci était pensée comme devant s'accompagner d'une amélioration de l'offre (à Montpellier : création de la première ligne de *Bustram* (BHNS) en mars 2025, suivi du prolongement de la ligne 1 du tram jusqu'à la gare Sud-de-France en septembre, puis de la mise en service de la ligne 5 en décembre) afin d'absorber la hausse de la fréquentation et de maintenir une certaine qualité de service.

Changement de comportement	Part des répondants dont la fréquentation a évolué	Contribution à la variation de la fréquentation totale (trajets)
Hausse de fréquentation :	41,6 %	+24 %
Baisse de fréquentation :	4,8 %	-4 %
Pas de changement :	49,2 %	0 %
Évolution nette de la fréquentation :		+20 %

Figure 15 : Tableau sur l'évolution de la fréquentation avant/après l'instauration de la gratuité pour tous les habitants de la métropole montpelliéraine fin 2023. Source : Cour des comptes

Enfin, nous avons les réseaux qui offrent une gratuité totale, sans condition de résidence sur le territoire, accessible à tous. Le cas le plus emblématique est celui de Dunkerque (2018) qui a été la plus grande agglomération française à avoir mis en place la gratuité avant Montpellier. À la différence de cette dernière, les recettes billettiques ne représentaient que 9% du financement total (soit 3 millions d'euros/an), le restant venant déjà du versement mobilité (passant de 1,55%

¹³ Dans un article publié dans le Monde Diplomatique en mars 2026, Philippe Descamps revient sur la mise en place de la gratuité dans la métropole montpelliéraine et ses impacts sur les finances locales et la qualité de service.

en 2019 à 2% depuis juillet 2022) et de subventions des collectivités. À titre comparatif, ce sont près de 40 millions d'euros qui provenaient des recettes tarifaires pour le réseau montpelliérain. Finalement, la gratuité a constitué un outil de marketing urbain : la communication de la municipalité a été très soutenue et la ville a fait l'actualité, en France mais aussi à l'étranger (Héran, 2020). Elle a constitué une mesure phare du premier mandat de Patrice Vergriete (maire de Dunkerque et ancien ministre des Transports en 2024) qui a capitalisé sur cette mesure pour valoriser son bilan pour sa campagne de réélection en 2020. Depuis, la gratuité réapparaît régulièrement dans le débat public souvent à l'approche d'échéances électorales, ce qui ne manque pas de faire réagir les candidats : à Limoges, la gratuité pour les personnes âgées a été vue par certains – pas seulement des opposants à la mesure – comme une forme de clientélisme électoral, étant susceptible d'obtenir le soutien auprès d'électeurs concernés. *« J'ai fait remarquer que c'était singulier, à quelques mois des élections municipales, de mettre en œuvre la gratuité les week-ends, et pour les personnes de plus de 65 ans, alors que ça fait des années qu'on le demande. »* témoignait Gulsen Yildirim, conseillère communautaire (PS) à la métropole auprès de France 3 Nouvelle-Aquitaine. En définitive, la gratuité apparaît autant comme une réflexion sur la place accordée à la mobilité dans la société qu'un outil politique au service d'un candidat.

Si le choix du niveau de prix reste une dimension centrale dans la politique tarifaire des réseaux de transport, pouvant aller jusqu'à différents niveaux de gratuité comme nous venons de le voir, il ne saurait être complètement dissocié des modalités (physiques) d'accès au réseau : ainsi, les habitants de la métropole de Montpellier doivent tout de même justifier la gratuité à l'aide du *Pass gratuité* sur lequel est chargé le justificatif de domicile, sésame pour en bénéficier. De ce fait, même lorsque l'utilisateur ne paie pas (ou indirectement) son déplacement, il demeure souvent nécessaire de disposer d'un support permettant de justifier de ses droits. Ces supports seront le sujet suivant de notre propos.

2.3 Les supports de billettique : quels dispositifs pour quels usages ?

À ce stade de la réflexion, il paraît opportun de présenter le rôle de la billettique dans la mise en œuvre de la différenciation tarifaire. En effet, les exemples présentés – des titres chargés sur des supports différents, des modes de prélèvement selon l'utilisation du réseau – font appel à des architectures informatiques complexes qui ont grandement facilité la démultiplication des tarifs.

Prenons le cas de la carte sans contact : créé à la fin des années 1990 – la carte Octopus à Hong Kong, lancée en 1997, est considérée comme la première carte à puce rechargeable sans contact accepté comme moyen de paiement dans les transports – elle permet de ramener, grâce au principe d'induction magnétique, le temps de validation à quelques millisecondes contre une seconde avec le ticket magnétique (qu'il faut insérer dans le valideur), ce qui permet d'élever le débit de passage aux portiques du métro ou d'augmenter la vitesse commerciale des bus qui passent moins de temps à l'arrêt. Il est possible de charger plusieurs formules (trajets unitaires, abonnements, etc.), y compris de réseaux différents, ce qui rend pratique l'intermodalité dans

les déplacements. En effet, les partenariats croisés entre opérateurs (de modes) différents est facilité car le chargement de titres intermodaux est informatiquement plus simple et instantané tandis qu'il faudrait générer des billets différents selon le nombre de compagnies concernées dans le déplacement. De ce fait, elle a été rapidement adoptée par les usagers réguliers qui la trouvent pratique. C'est devenu l'outil de fidélisation des exploitants, qui l'utilisent d'ailleurs en « support de rabais » lorsque les retards répétés sur le réseau se transforment en promotion sur l'abonnement le mois suivant. Pour ce faire, la carte sans contact repose sur le modèle de l'ABT (*Account Based Ticketing*) où « les titres de transport sont stockés sur un serveur central et lié à un compte client, l'objet portable ne servant que de moyen d'identifier le client pour le relier à son compte »¹⁴. Autrement dit, au moment de la validation, le lecteur interroge la base de données et vérifie si le client dispose des bons droits à voyager (titre ou abonnement valable le bon jour, sur le bon réseau), avant de valider ou non le parcours. En cas de correspondance entre deux modes séparés, l'identifiant de l'utilisateur doit être le même sur les deux réseaux afin que l'interopérabilité puisse être permise. Si cela est permis, la carte sans contact offre des possibilités de voyage variées. Mais avant son apparition, le ticket à bande magnétique régnait en maître sur les réseaux de TC, constituant pendant plusieurs décennies le principal support de validation. Sur un feuillet plastifié était placée une bande magnétique qui passait devant plusieurs têtes de lecture une fois insérée dans le valideur. Celui-ci, connecté à un système informatique, décodait les informations enregistrées dans la bande telles que la durée de validité ou le nombre de trajets restant, et vérifiait leur conformité. Le portillon se déverrouillait si les conditions d'utilisation étaient remplies. Or, l'usage unique (ticket jetable et non rechargeable, sur lequel un seul produit peut être chargé) adossée à un support peu résistant (fragilité du carton ou détérioration de la bande magnétique la rendant illisible) le rendait moins avantageux au profit d'autres alternatives apparues dans le temps.

La billettique traditionnelle (ticket magnétique et carte sans puce) est aujourd'hui concurrencée par de nouvelles solutions technologiques puisqu'il est désormais possible d'acheter son titre depuis : 1. par SMS, le montant étant directement prélevé sur la facture téléphonique, 2. la carte bancaire et la technologie EMV (Europay Mastercard Visa – le moyen de paiement remplace le titre de transport) au moyen de l'*open payment* qui permet de réaliser plusieurs trajets, le compte bancaire n'étant débité qu'à l'issue des trajets, 3. les applications mobiles des AO ou des transporteurs qui génèrent un ticket au format QR Code une fois la transaction validée ou *via* la technologie NFC – le téléphone permettant la validation sans contact à l'image de la carte... Leurs atouts résideraient dans la simplicité d'utilisation, la fluidification du parcours voyageur, l'achat à l'avance qui réduirait le temps passé à attendre aux distributeurs. Or, dans son rapport intitulé « *La dématérialisation des titres de transports dans les transports ferroviaires et urbains* » et publié en 2023, la FNAUT (Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports) identifie pour chaque dispositif des inconvénients dits *théoriques* (ils peuvent être perçus différemment selon les individus) telles que la nécessité d'avoir un smartphone doté de la technologie adéquat, de savoir s'en servir, de posséder une carte bancaire avec le sans contact, etc. Mais la dématérialisation des titres s'inscrit aussi dans une logique qui dépasse la question

¹⁴ Définition de l'ABT proposée par Calypso Networks Association, une ASBL regroupant des acteurs du transport (AO, opérateurs, industriels) autour de la technologie Calypso, un standard de la billettique sans contact.

de la billettique : celle de l'intégration numérique des mobilités à travers le MaaS (*Mobility as a Service*). Il s'agit d'une plateforme numérique qui, à partir d'une application pour portable ou d'un site internet, recense l'ensemble des offres de mobilités présentes sur un territoire (les transports collectifs évidemment – transports en commun et trains – les vélos en libre-service, du covoiturage, de l'autopartage...) afin de préparer et planifier des déplacements intermodaux, voire de les payer directement sans avoir à acheter des titres séparément selon les modes et les réseaux. En France, le modèle le plus abouti est l'application *Moovizy*, développée à travers un partenariat public-privé (entre Saint-Étienne Métropole et l'entreprise Transdev) car il regroupe les trois piliers du MaaS¹⁵ : 1. la digitalisation des services (accès simplifié à l'information pour les voyageurs – consulter les horaires en temps réel, calculer son itinéraire, possibilité d'acheter son titre depuis l'application et de le charger sur le support de son choix), 2. l'interopérabilité des réseaux (proposer des trajets combinant *a minima* deux réseaux différents, urbains ou interurbains) et 3. la multimodalité des mobilités (le choix des modes – à St-Étienne ce sont les TC, le service VLS *Vélivert*, les TAD, le service PSH/PMR *Handi'Stas*, l'autopartage avec *Citiz*, le covoiturage avec *Mov'Ici* et les taxis stéphanois). D'une portée plus limitée, le syndicat mixte Nouvelle-Aquitaine Mobilités déploie son outil *Modalis* qui centralise toutes les offres de transport de la région (train, car, réseaux urbains...) afin de planifier des trajets intermodaux, sans toutefois que le niveau d'intégration (notamment l'achat d'un titre multimodal) atteigne celui de Saint-Étienne. Plus largement, son déploiement reste difficile, l'État souhaitant piloter le MaaS comme solution commune alors qu'il conviendrait d'adapter les projets en fonction des besoins divers des collectivités. Par ailleurs, d'importants financements seraient nécessaires pour le développement de cet outil.

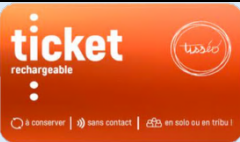
Supports de titres	Commentaires
Ticket magnétique 	Un support bon marché mais assez fragile (détérioration physique, démagnétisation) et à usage unique
Billet ou carte sans contact 	Un support rechargeable offrant la possibilité de charger plusieurs formules ; Solution la plus utilisée par les voyageurs réguliers.
Carte bancaire sans contact 	Très pratique pour les occasionnels car pas besoin d'acheter un nouveau support, mais suppose d'avoir la fonctionnalité <i>paiement sans contact</i> .
Téléphone mobile 	Peut faire office à la fois de moyen de paiement dans les transports (carte bancaire dématérialisée), de support de titres (depuis un porte-monnaie électronique) et de MaaS.

Figure 16 : Tableau des 4 principaux supports de titres de transports. Réalisation : GUILHOU Thomas

¹⁵ D'après la start-up française Monkey Factory, spécialisé dans l'information voyageur et la dématérialisation des titres, et qui récemment, développe le côté mobilité servicielle (SaaS, MaaS...).

Dans ce contexte, l'intégration tarifaire peut être vue comme l'aboutissement ultime de la gamme tarifaire la plus complète : la segmentation tarifaire crée les conditions commerciales (2.1) et techniques (2.3) qui permettent *in fine* de proposer un unique titre de transport, tous modes et tous exploitants confondus, et de payer un tarif unique pour l'ensemble des services utilisés. En pratique, l'usager n'a plus besoin de cumuler plusieurs tickets selon le réseau emprunté – en l'absence, chaque segment du déplacement qui nécessite un changement de réseau est soumis à une nouvelle tarification – ce qui facilite les trajets intermodaux. Le seul exemple d'intégration tarifaire reste le Pass Navigo déjà mentionné plus haut. La réussite de ce modèle réside en la gouvernance unique que le STIF a su créer, où seule l'AO décide, prend le contrôle de la politique tarifaire en transformant les opérateurs (la RATP pour les transports en commun et la SNCF pour les trains de banlieue) en prestataires rémunérés par contrat : « *Les dépenses liées aux contrats représentent 88,36% (4 682 M€ pour la RATP et 3 652 M€ pour la SNCF) des dépenses réelles de fonctionnement d'ÎDFM (...)* »¹⁶. En outre, nous avons une mutualisation des recettes, c'est-à-dire que lorsque vous achetez un titre Métro-Train-RER sur un distributeur SNCF d'une gare de transilien (celle de « Fontainebleau-Avon » par exemple), l'argent est récupéré par SNCF Voyageurs qui le transmet à l'AO avant que celle-ci redistribue les fonds selon les accords négociés : « *Les recettes tarifaires sont collectées et reversées à ÎDFM pour partie par les opérateurs de transports dans le cadre des contrats d'exploitation : environ 600 M€ sur le réseau SNCF, 1 539 M€ sur celui de la RATP (...)* »¹⁷. Cette logistique permet aujourd'hui qu'un même titre unitaire fonctionne à la fois sur le métro et le train. Mais cette coordination de multitudes d'entités compétentes représente la plus grande difficulté pour en arriver là. Ailleurs en France, les compétences sont fragmentées : les régions gèrent les TER et les cars régionaux tandis que les intercommunalités s'occupent des réseaux urbains. Ce qui pose un problème, c'est de savoir qui va supporter les pertes de recettes car acheter un titre intermodal permettant de multiplier les correspondances sur divers réseaux permet de faire des économies à l'usager, mais fait gagner de la recette uniquement pour l'opérateur qui a vendu le billet. Les autres n'en bénéficient que si des compensations sont mises en place, entraînant la contribution de l'AO référente. En ce sens, la Suisse constitue alors un contre-exemple où ces difficultés ont été surmontées : la mise en place de l'Abonnement général (AG) en 1898 (et ses évolutions depuis) permet d'emprunter presque l'ensemble du réseau de transports publics du pays (transports urbains, trains, CarPostal et même bateaux). Alliance SwissPass, organisation de la branche des transports qui réunit 250 entreprises de transport et 20 communautés tarifaires, récupère les recettes issues de l'achat de cet AG et « *procède fréquemment à des enquêtes sur l'utilisation des titres de transport forfaitaires – et relève les trajets parcourus* » pour « *que les recettes tirées de la vente de ces abonnements puissent tout de même être réparties correctement entre les entreprises de transports publics participantes* »¹⁸. Au-delà d'un simple outil tarifaire commercial, il devient alors un instrument de la coordination du système tarifaire des transports publics suisses, et à ce titre, « *l'abonnement général national constitue l'élément d'intégration tarifaire métropolitain.* » (Sutton & Varlet, 2015) mais pas que.

¹⁶ Extrait de la section « Les dépenses de fonctionnement » du rapport n°20251210-314 portant sur le budget primitif 2026 de l'AOM Île-de-France Mobilités.

¹⁷ Extrait de la section de fonctionnement, partie « Recettes tarifaires et redevances » issu du même rapport.

¹⁸ Le site <https://www.allianceswisspass.ch/fr/> détaille les enquêtes sur l'utilisation des titres de transport.

Pour contourner cet obstacle institutionnel, des accords bilatéraux, beaucoup plus simples dans leur mise en œuvre, permettent d’offrir des abonnements intermodaux tout en permettant aux deux AO de conserver leurs compétences. C’est le cas du partenariat entre les régions Centre-Val de Loire et Île-de-France qui ont décidé de créer un abonnement unique Navigo-Rémi, rechargeable sur une seule carte (le pass Navigo) afin de faciliter les déplacements domicile-travail entre Dreux, Montargis et Paris. On estime à plus de 73 000 actifs résidants dans le Centre-Val de Loire qui transitent vers l’Île-de-France uniquement pour le travail¹⁹. Ils résident principalement dans l’extrême nord du territoire qui bénéficie d’une très bonne connexion à la capitale : le transilien N relie Dreux à Paris Montparnasse et le transilien R assure la liaison de Montargis à Paris Gare de Lyon. Dans ce cas, la tarification multimodale a pour objectif de gommer les limites administratives des réseaux afin de faciliter l’usage entre réseaux. C’est une pratique très courante dans les régions limitrophes à celle de Paris. Il s’agit bien d’un exemple d’intégration tarifaire puisque l’infrastructure est déjà présente (les lignes N et R circulant depuis 2004), et que l’abonnement permet à la fois de circuler dans le métro que sur les trajets concernés en Centre-Val de Loire. D’autres exemples existent à l’échelle nationale tels que les abonnements intermodaux proposés par les deux métropoles de la région Occitanie : d’un côté, *Pastel+* permet de voyager sur le réseau liO (cars et trains) dans les limites du ressort territorial de Tisséo (soit une trentaine de gares) en plus du réseau urbain (métro, tram, bus) au prix de 75€/mois – tandis que l’abonnement *FréquentiO’ + Tisséo* permet d’emprunter le réseau dans tout l’ex-Midi-Pyrénées (jusqu’à Agen, Brive ou Pau) – le tout sur un support unique, la carte pastel ; de l’autre, l’abonnement Kartatoo intègre l’accès aux réseaux de transport urbain (bus et tram pour Montpellier, et bus pour Perpignan, Carcassonne, Narbonne, Béziers, Agde, Sète, Lunel, Nîmes, Alès et Mende) en plus du réseau ferroviaire, selon les zones sélectionnées.

Maintenant que nous avons vu, dans son ensemble, les différentes logiques qui structurent les politiques tarifaires mises à l’œuvre, il convient dès lors de confronter ces éléments théoriques à l’épreuve d’une étude de cas : celui d’une refonte de gamme tarifaire. Elle achèvera donc cette réflexion en constituant la troisième et dernière partie de ce mémoire, l’enjeu étant de passer d’une analyse des mécanismes tarifaires existants à leur application sur un territoire donné.

¹⁹ D’après les chiffres sur les Mobilités professionnelles publiées par l’INSEE en 2022.

III. REFONTE D'UNE GAMME TARIFAIRE – ÉTUDE DE CAS

Une communauté d'agglomération²⁰ a sollicité *2b2p Conseil* pour réaliser une étude portant sur l'évolution de la grille tarifaire de son réseau de transports en commun. L'étude se fait dans un contexte d'augmentation des coûts pour la collectivité et la stagnation des recettes. L'objectif de l'étude consiste à redynamiser les recettes à travers une nouvelle grille tarifaire, d'autant plus que les tarifs n'ont pas évolué depuis 2014, et depuis 2004 pour les abonnements scolaires. Dans ce contexte, nous procédons par phases. La première consiste en un diagnostic tarifaire visant à mieux comprendre la gamme actuelle. Une phase de définition de scénarios permet ensuite de construire la future gamme, avant sa modélisation pour calculer les prévisions en termes de fréquentation et de recettes. Néanmoins, et conformément à l'approche géographique attendue dans le cadre d'un mémoire en urbanisme, nous commencerons le propos par un diagnostic territorial afin de contextualiser les enjeux de mobilité. Cela nous permettra de mettre en perspective l'offre et la tarification au regard des besoins en déplacement et les usages observés. Et afin de préserver l'anonymat du réseau étudié, le nom fictif de « *réseau SuperBus* » lui a été attribué.

3.1 Diagnostic territorial

Notre périmètre d'étude correspond à une communauté d'agglomération située dans le sud-est de la France, au sein d'un département littoral fortement attractif. Elle compte 23 communes et plus de 100 000 habitants selon les derniers chiffres de l'INSEE, sur une superficie de 489 km². Sa densité est de 210 hab/km², bien supérieure à la moyenne nationale de 120 hab/km², mais elle n'est pas uniforme sur tout le territoire. En effet plus de 80% de sa population est concentrée dans le centre urbain qui regroupe 5 communes, dont la ville-centre concentre à elle seule plus de la moitié des habitants de l'agglomération. Bien que cette dernière soit globalement en perte d'habitants, la croissance démographique de l'EPCI est en hausse de +0,5%, notamment grâce à un solde migratoire positif²¹. Par ailleurs, nous constatons un effet « d'habitat diffus » avec un éparpillement des habitations qui contribue à une forte dépendance à l'automobile pour les déplacements quotidiens. Cela a pour conséquence une motorisation croissante. Le phénomène de l'étalement urbain (recherche de l'habitat individuel, développement des centres commerciaux périphériques, desserrement des activités – travail, loisirs...) et ses corollaires (allongement des distances, augmentation de l'autosolisme, congestion aux heures de pointe...), engendre des flux de déplacement considérables. Toujours selon l'INSEE, il est estimé que 60% des actifs résidant dans l'agglomération y travaillent, généralement hors de leur commune de résidence, confirmant *de facto* l'allongement des trajets domicile/travail quotidiens, internes au territoire. La communauté d'agglomération concentre une dizaine de zones d'activités qui génèrent des flux de personnes importants (arrivée et départ des salariés, pause déjeuner...) ainsi que du transport de marchandises (livraisons, acheminement...). Sur les 33 000 emplois

²⁰ Dans ce mémoire, il ne sera fait aucune mention explicite du nom de la communauté d'agglomération. Ce choix répond aux exigences de confidentialité associées à cette étude.

²¹ D'après le diagnostic réalisé pour le Plan de Déplacement de la communauté d'agglomération en question. Les données qui suivront sont également issues de ce rapport.

comptabilisés sur le territoire, les 2/3 se trouvent sur deux communes, dont la ville-centre. Les échanges avec les intercommunalités voisines ne sont pas en reste : en plus d'être importants, ils sont en progression (+45% pour la CA adjacente, génératrice d'emplois). À cela s'ajoutent d'importants flux touristiques : plus de 400 000 séjours enregistrés. Le territoire profite à la fois de l'attractivité du littoral qui ne faiblit pas, tout en profitant d'un tourisme d'affaires (accueil de grands événements d'envergure européenne et mondiale), de montagne (dans l'arrière-pays) et de culture et patrimoine (musées, villages pittoresques). De ce fait, les principaux axes sont congestionnés aux heures de pointe et durant la période estivale. Alors que le réseau routier et ferroviaire est saturé, l'utilisation du réseau de transports en commun de l'agglomération reste relativement faible (4% seulement dans les parts modales) malgré son renforcement ces dernières années.

Aujourd'hui, il compte 15 lignes régulières urbaines desservant l'ensemble du territoire, qui circulent la semaine avec une amplitude horaire pouvant aller de 5h à 22h. Elles fonctionnent également le week-end et les jours fériés selon la même amplitude horaire. Au total, cela représente 1 500 000 kilomètres commerciaux²² pour près de 742 000 validations enregistrées sur ces lignes²³.

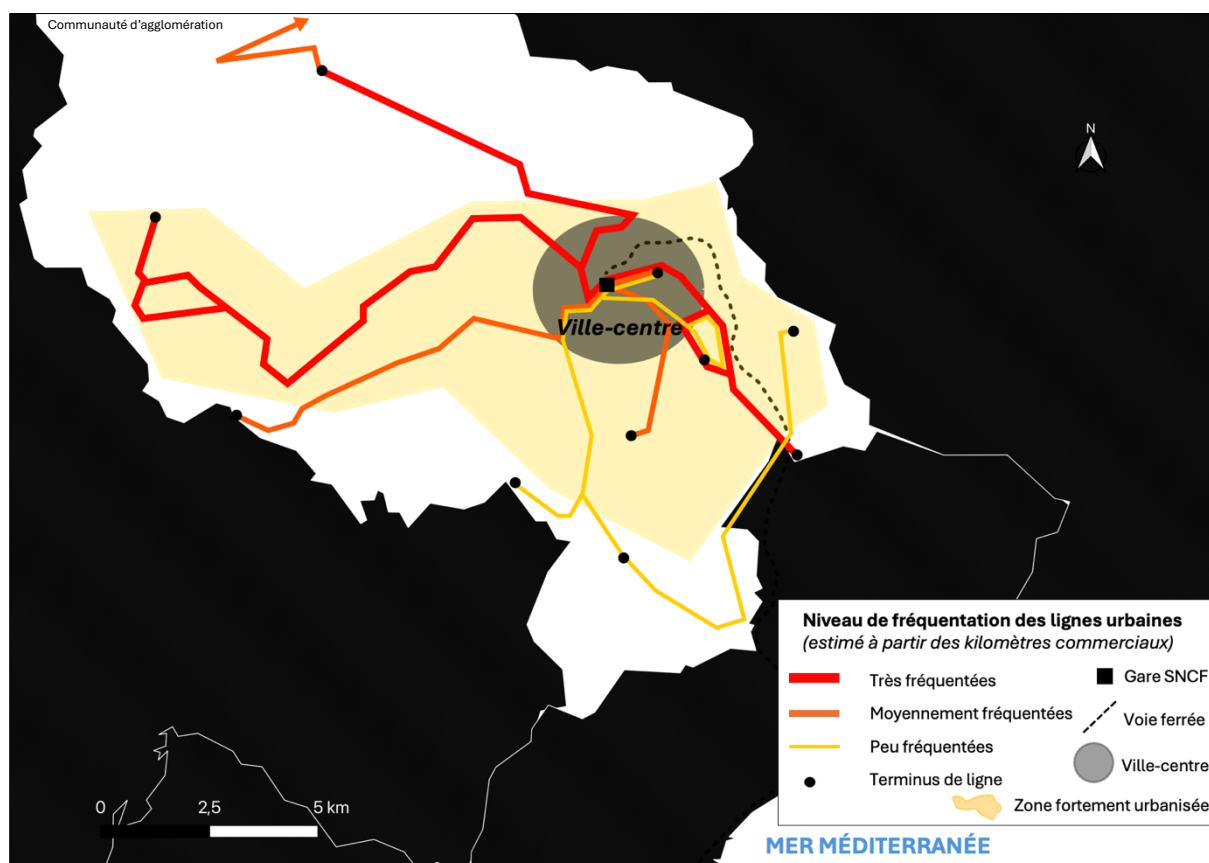


Figure 17 : Schéma des principales lignes du réseau SuperBus – l'épaisseur du trait étant proportionnel à la fréquentation enregistrée sur chacune d'entre elles. Réalisation : GUILHOU Thomas

²² Un « kilomètre commercial » est un kilomètre parcouru par un véhicule de transports collectifs pendant lequel les usagers sont pris en charge. (Source : Agence d'urbanisme de la région grenobloise – AURG)

²³ Données récupérées dans le dernier rapport d'activités de l'opérateur de transport urbain sur le réseau de TC, publié en 2024.

Elles ont fait l'objet d'un renforcement de l'offre (plus d'horaires en journée), sans compter la création de nouvelles lignes pour améliorer la desserte des communes de l'agglomération et répondre aux besoins des habitants. La mise en place d'une ligne de BHNS prévue pour 2028 vise à augmenter la part modale des TC dans les déplacements en permettant une desserte renforcée des principaux pôles d'habitat, d'emplois et de commerces, par le biais de voies réservées et avec priorité aux feux pour des temps de trajets plus rapides et une fréquence plus élevée. Son tracé relie d'ailleurs les deux communes qui concentrent le plus d'emplois dans la zone. À cela s'ajoute une offre pour les scolaires, composée de 34 lignes et cumulant près de 330 000 km commerciaux pour l'année 2024. Comme les autres petits réseaux urbains, celui-ci applique une tarification plate, et ce, pour plusieurs raisons : au vu de la taille du réseau, les distances parcourues sont relativement faibles – faire varier le prix selon la distance apporte donc peu de gains ; adopter une tarification zonale ou kilométrique nécessiterait de définir des zones ou un coût du kilomètre, imposer une origine/destination pour chaque titre vendu ou installer des équipements de contrôle (validation à la montée et à la sortie), ce qui coûterait cher à mettre en place pour finalement des recettes supplémentaires qui seraient limitées au regard de la fréquentation mesurée. Par conséquent, la simplicité de la tarification plate est la plus adaptée aux caractéristiques d'un petit réseau urbain.

Les éléments mis en évidence par le diagnostic (les enjeux de mobilité pendulaire et le potentiel d'utilisateurs identifiés) vont servir à comprendre la structure de la gamme tarifaire existante avant de proposer des scénarios de refonte.

3.2 Phase 1 : Diagnostic tarifaire et distribution

Cette première phase de l'étude vise à établir une analyse précise et exhaustive de la gamme tarifaire actuelle et de l'usage des différents titres, afin d'en tirer les enseignements utiles à l'élaboration de la future grille tarifaire. Pour ce faire, il convient de récupérer les données de ventes et d'usage (recettes, ventes et fréquentation) sur les 5 dernières années afin d'identifier les titres les plus utilisés, leur contribution aux recettes du réseau, les principales tendances d'évolution, etc.

Dans le diagnostic tarifaire, plusieurs dimensions sont abordées :

- La Structure de la gamme : on s'intéresse ici aux différents types de titres qui composent la gamme tarifaire existante (abonnements, titres unitaires, cartes de réduction le cas échéant, ...) ainsi qu'à la cohérence entre les titres. L'objectif est de comprendre l'approche marketing et commerciale adoptée jusqu'à présent, à la fois par l'opérateur et par la collectivité.

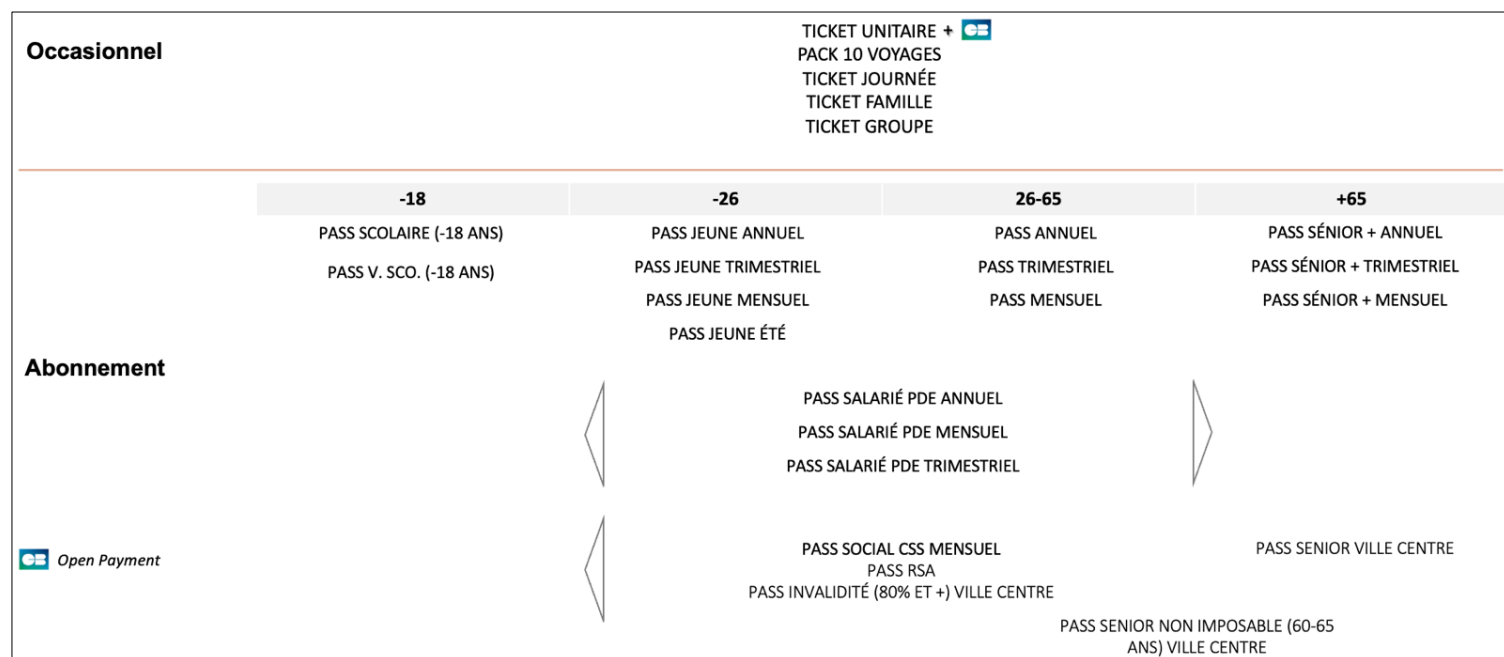


Figure 18 : Schéma de la structure de la gamme du réseau SuperBus. Réalisation : GUILHOU Thomas

Concrètement, nous avons une gamme riche et complète, qui contient classiquement des titres à décompte (chaque utilisation est décomptée d'un stock d'unités – 1 voyage correspondant à une unité consommée) : *Ticket unitaire, Pack 10 voyages, Tickets Journée, Famille et Groupe* ; et des forfaits (voyages illimités pendant une période donnée) : *Pass Jeune, Liberté, Senior et Salarié*. Il existe également des forfaits contraints tels que le *Pass Vacances Scolaires* qui permet aux jeunes de moins de 18 ans d'utiliser le réseau uniquement le week-end, les jours fériés et durant les vacances. Il s'inscrit en complémentarité du *Pass Scolaire* qui fonctionne du lundi au samedi matin pour répondre aux besoins de mobilité des élèves.

- **Les Profils Tarifaires** : il s'agit d'identifier la manière dont la gamme tarifaire couvre différents types de publics, les avantages proposés / accordés à certaines cibles, les conditions d'attribution de ces avantages. Il s'agit également d'identifier si certaines cibles ne sont pas (ou pas correctement) traitées par la gamme tarifaire existante.

Occasionnel				Abonnement														
Tout Public				-18		-26			26-65			+65		SALARIÉ		SOCIAL	RSA	VILLE CENTRE 60/65 N-I +65 ans Inv. 80%
TICKET UNITAIRE 1,50€				MENSUEL 15€			MENSUEL 32€			MENSUEL 20€		MENSUEL 22€		MENSUEL 13€	MENSUEL 0 €	ANNUEL 10 €		
PACK 10 V	1 J.	FAMILLE	GROUPE	ANNUEL	V.SCO	TRIM.	ANNUEL	ÉTÉ	TRIM.	ANNUEL	TRIM.	ANNUEL	TRIM.	ANNUEL	-	-	-	
12€	3€	3,50€	6,50€	60€	30€	35,00€	100€	20€	85€	250€	50,00€	150,00€	55€	165€				
-20%	-20% À -80%	-20% À -80%	-20% À -80%			-22%	-44%	-33%	-12%	-22%	-16%	-25%	-17%	-25%	-30% À -60%	Gratuit	Gratuit	
				PS LàS 14h	PVS + S,D,JF			Juil + Août					Entreprises Participantes au PDE de la CA		CSS	RSA	Hab. Ville Centre	
Prix des titres Réduction calculée par rapport au tarif mensuel de référence de chaque catégorie, appliqué à une durée équivalente de validité du titre considéré Modalités d'utilisation et conditions d'éligibilité																		
N-I : non imposable Inv. : invalidité J. : jour V. SCO : vacances scolaires Trim. : trimestriel																		

Figure 19 : Schéma des profils tarifaires du réseau SuperBus. Réalisation : GUILHOU Thomas

Après analyse, nous considérons que la couverture des besoins est plutôt complète car chaque catégorie d'utilisateurs dispose d'un titre décliné selon :

- la *temporalité d'usage* (mensuel, trimestriel – qui offre une réduction par rapport au mensuel (-22%), tout en évitant un engagement long, et annuel – le tarif le plus avantageux (-44%), sur 12 mois),
- l'*âge* (-18/-26/26-65/+65, avec des abonnements les moins chers de la gamme pour les jeunes),
- le *statut* (les salariés bénéficient d'un abonnement moins cher que la catégorie 26-65 ans – pouvant aller jusqu'à -25% à l'année – d'autant plus qu'ils restent assujettis à la prise en charge des frais de transport par l'employeur)
- et les *revenus* (les bénéficiaires du RSA ont la gratuité sur le réseau, tout comme les seniors de 60-65 non imposables, les 65 ans et plus et les personnes invalides à plus de 80%, résidants la ville-centre de l'EPCI). Cette dernière est une singularité du réseau puisque les seniors de la commune-centre peuvent bénéficier d'une gratuité de l'abonnement de type « *Sénior +* », la commune compensant son coût (150€) auprès de l'agglomération. Seuls 10€ de frais de dossier restent à leur charge.

- Les Règles d'Usages des titres de transport : on cherche à déterminer le niveau de contraintes d'usages proposé pour les différents titres de la gamme tarifaire.

	Profil	Validité dans le temps à partir de la date d'achat	Type de validité	Pièces justificatives
Ticket Unitaire	-	90 min	-	Aucune
Ticket Journée	-	1 jour	Calendaire	
PASS 10 Voyages	-	90 min une fois le titre décompté	-	
Ticket Famille (2 à 5 personnes)	-	90 min		
Ticket Groupe (5 à 10 personnes)	-			
Pass 26-65 ans	26-65 ans	Date d'achat	Glissant à la vente	CNI + Photo
Pass Jeune	-26 ans	Date d'achat	Calendaire	
Pass Jeune Été		Valable 2 mois, du 01/07 > 31/08		
Pass Senior+	+65 ans	Date d'achat	Glissant à la vente	CNI + Photo + att. Employeur
Pass Salarié PDE	Salariés	Date d'achat		CNI + Justif. Dom. + att. CSS
Pass Social CSS	Bénéficiaire CSS	Valable 1 mois à compter de la date d'achat		CNI + Photo + Justif. Dom.
Pass Sénior Ville-centre	+65 ans uniq. Ville-centre	Date d'achat jusqu'au 31/12	Calendaire	CNI + Photo + Justif. Dom. + Carte invalidité 80% et +
Pass Invalidité Ville-centre	Carte invalidité 80% et plus uniq. Ville-centre	Date d'achat jusqu'au 31/12		CNI + Photo + Justif. Dom.
Pass Scolaire	Scolaire -18 ans	LàS 14h période scolaire		CNI + Photo + Justif. Dom.
Pass V. Scol.	Scolaire -18 ans	S/D/JF/PVS, du 1/09 au 31/08		CNI + Photo + Justif. Dom.

Figure 20 : Tableau des règles d'usages des titres de transport du réseau SuperBus. Réalisation : GUILHOU Thomas

À la lecture du tableau ci-dessus, nous voyons que les conditions d'accès et d'usages des titres sont assez simples, à l'exception de l'abonnement compensé *Pass Ville-centre* (il faut justifier de résider dans la ville-centre de l'agglomération outre la détention de la carte d'invalidité), des titres scolaires (les *Pass Scolaire* et *Vacances Scolaires*) ainsi que ceux basés sur le statut (les *Pass PDE* et *Social*). En effet, les réductions accordées à ces profils, très avantageuses au regard des titres tout public, sont conditionnées à la présentation des justificatifs adéquats. Par ailleurs, les titres scolaires ont un potentiel d'usage temporel plus restreint, limité aux jours de cours.

En parallèle, nous avons réalisé un diagnostic des usages et des recettes. L'analyse quantitative de l'usage du réseau permet d'éclairer l'analyse qualitative établie préalablement, en identifiant les titres les plus utilisés et ceux qui le sont moins. Cette seconde partie, relativement stratégique du diagnostic, peut être déclinée sous deux volets :

- L'analyse des ventes, recettes et des validations par titre : cette approche permet d'établir le profil marketing du réseau (poids des abonnements, des différents profils : jeunes, actifs...) et d'analyser la mobilité validée de chaque titre.

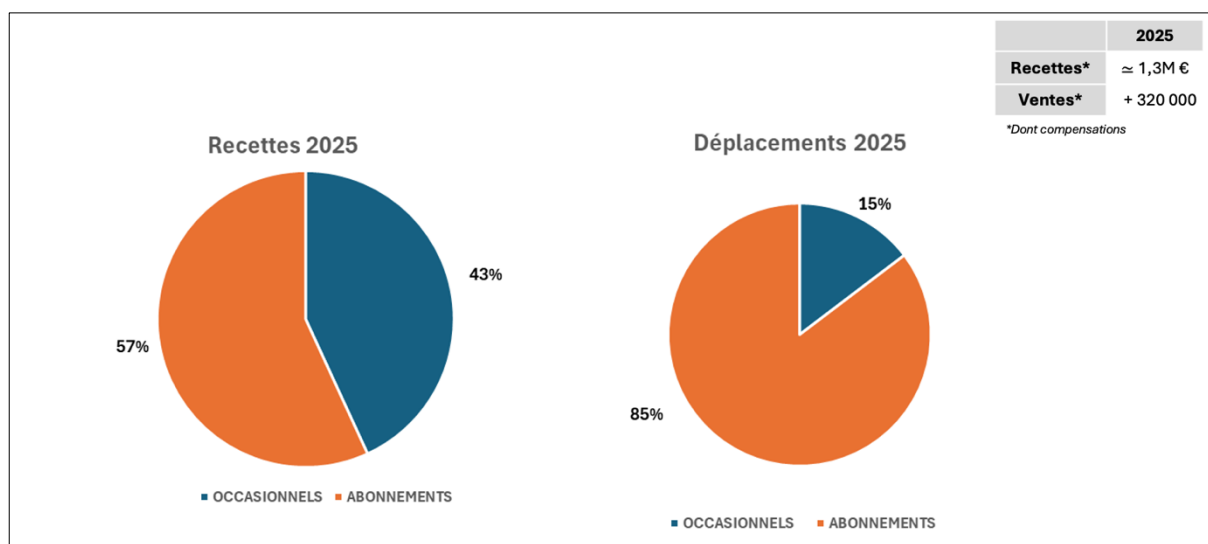


Figure 21 : Poids des recettes, des déplacements dans le réseau SuperBus. Réalisation : GUILHOU Thomas

Premièrement, nous avons une répartition entre les titres occasionnels et les abonnements qui s'inscrit dans les standards des réseaux de TCU : les recettes des abonnements (57%) sont légèrement plus importantes que celles des titres unitaires (43%) alors qu'ils génèrent beaucoup plus de déplacements (85% pour les premiers contre 15% pour les seconds). Pourquoi ? Les usagers occasionnels paient plus cher par trajet car les titres unitaires (TU) ont eux-mêmes un prix au voyage nettement supérieur ; et les abonnés, qui bénéficient de réduction par rapport au TU, voyagent beaucoup plus (pour des trajets domicile-travail/domicile-études notamment). Deuxièmement, les déplacements sont majoritairement portés par les abonnements scolaires, à hauteur de 55% sur les 85% (rappelons qu'il y a 34 circuits scolaires mobilisés sur tout le territoire, qui effectuent 1 aller-retour quotidien), suivi des titres occasionnels tout public (utilisés par une hétérogénéité d'usagers pour une multitude de motifs), puis des abonnements compensés.

	RECETTES*	% REC	DEPLACEMENTS*	% DPTS
Ticket Unitaire + 	427 000 €	33%	285 000	9%
Pass Scolaire	330 000 €	25%	1 631 000	55%
Pass Sénior Ville-centre	225 000 €	17%	352 000	12%
Pass 26-65 Mensuel	53 000 €	4%	58 000	2%
Pass Jeune Annuel	41 000 €	3%	174 000	6%
Titres occasionnels	113 800 €	9%	143 000	4%
Pass Sociaux	43 600 €	3%	72 000	2%
Abonnement Jeunes (JEU)	28 000 €	2%	77 000	3%
Abonnement Tout public (TTP)	28 000 €	2%	45 000	2%
Abonnement Séniors (SEN)	23 600 €	2%	39 000	1%

*REC/DPTS arrondis

Figure 22 : Tableau des recettes et des déplacements (et leur part) des principaux titres du réseau SuperBus. Réalisation : GUILHOU Thomas

En examinant les données plus finement, 80% des recettes et des déplacements sont générés par 5 titres : le *Ticket Unitaire*, le *Pass Scolaire* (LàS), le *Pass Sénior Ville-centre*, le *Pass 26-65 Mensuel* et le *Pass Jeune Annuel*, parmi lesquels les deux premiers réalisent à eux seuls 58% des recettes et les 2/3 des déplacements. À l'inverse, nous avons les 20 titres les moins utilisés

qui cumulent 12% des déplacements et 18% des recettes : nous y retrouvons entre autres la déclinaison trimestrielle des abonnements, les *Pass Vacances Scolaires* et *Été*, ainsi que les *Pass Salariés* (PDE). Enfin, comme de nombreux seniors de la ville-centre ont acquis l'abonnement compensé et qu'ils présentent un poids plus important en termes d'effectifs que dans les autres communes de l'EPCI, le *Pass Senior+* est, en conséquence, pas utilisé.

- L'analyse historique des ventes par titre, réalisée sur les 4 dernières années, pour observer la dynamique des différents titres de la gamme au cours du temps, et notamment suite aux éventuelles modifications qui ont pu intervenir sur le réseau : une évolution d'offre, des augmentations tarifaires, l'introduction de nouveaux titres... L'analyse vise également à mesurer les éventuels glissements tarifaires.

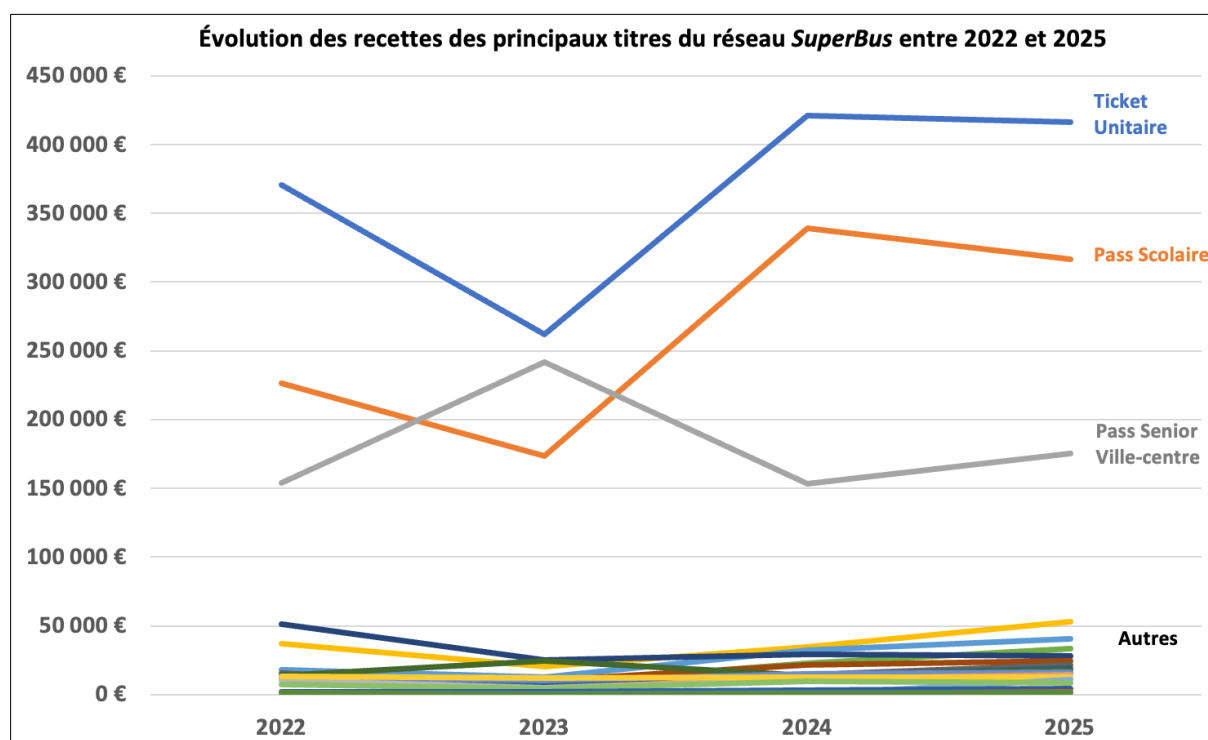


Figure 23 : Graphique représentant l'évolution des recettes des titres du réseau SuperBus entre 2022 et 2025. Réalisation : GUILHOU Thomas

À première vue, l'année 2023 est marquée par une baisse des recettes sur l'intégralité des titres. Elle peut s'expliquer pour deux raisons principales, externes à la gamme tarifaire : tout d'abord, le réseau a connu de nombreux mouvements sociaux, entraînant des grèves et des débrayages sur plusieurs lignes, induisant des nuisances pour les usagers : « *Bus en retard, en avance, bondés ou absents, ou encore qui empruntent un circuit différent* »²⁴. À cela se sont ajoutés des dysfonctionnements du système d'aide à l'exploitation (SAE) qui ont perturbé le bon fonctionnement du réseau. *De facto*, l'absence de circulation engendre inévitablement l'absence de recettes provenant des usagers occasionnels. Seul le *Pass Senior Ville-centre* a vu ses recettes augmenter, pouvant s'expliquer par une progression de la demande par rapport à l'année précédente ; ces usagers ont une sensibilité différente aux perturbations du réseau puisque ne

²⁴ Témoignages d'usagers parus fin janvier 2023 dans l'article « Mécontents, les usagers du réseau de bus X se mobilisent » d'une chaîne nationale à vocation régionale et locale.

supportant pas le coût direct lié à leur titre. L'analyse des autres années montre au contraire une augmentation des recettes pour l'ensemble des titres entre 2022 et 2024, puis une stagnation en 2025. Cette dernière peut se justifier pour deux raisons : le changement du système billettique, intervenu à la rentrée scolaire, a conduit à une période de transition où les remontées de données (de vente et de validation) sont perfectibles. En outre, elle s'inscrit pleinement dans un contexte global de stabilisation de la fréquentation des transports urbains malgré une reprise post-covid : selon l'UTPF, -5,3% de trafic pour les réseaux de 100 000 à 200 000 habitants par rapport à 2024²⁵. Enfin, le recul des ventes des *Pass Scolaire*, certes observé depuis seulement un an, pourrait se prolonger à l'avenir au regard de la baisse des effectifs dans les établissements scolaires (et qui devrait se poursuivre dans la prochaine décennie selon les dernières projections publiées par le ministère de l'Éducation nationale en avril 2026).

Pour terminer, nous analysons le dispositif de distribution et d'acceptation des titres car il est susceptible de peser sur la connaissance et les usages, notamment au travers de la facilitation de l'accès au titre de transport. Cela inclut les canaux de vente, les supports de titres et bien sûr le système billettique (équipements de validation et de contrôle). Pour cette tâche, nous nous sommes appuyés sur les informations communiquées par la collectivité et les informations publiques disponibles (site internet du réseau, CGVU...).

	Canaux de vente et SAV						Supports de titres				
	App	Agence	E-boutique	TPV	Valideur	Pupitre	Papier	Carte (ABT)	Carte (interopérabilité)	Mobile	CB
Ticket Unitaire			X	X		X		X	X		X
Ticket Journée			X	X	X	X	X			X	X
Pack 10 Voyages	X	X	X	X				X		X	
Ticket Famille			X	X	X	X	X			X	X
Ticket Groupe			X	X		X	X			X	X
Pass 26-65	X	X	X	X				X	X	X	
Pass Jeune	X	X	X	X				X	X	X	
Pass Jeune Été	X	X	X	X				X	X	X	
Pass Senior+	X	X	X	X				X	X	X	
Pass Salarié PDE		X		X				X	X		
Pass Social CSS		X	X	X				X	X		
Pass Senior Ville-centre		X		X				X	X		
Pass Invalidité Ville-centre		X		X				X	X		
Pass Scolaire		X	X	X				X			
Pass Vac. Scolaires		X	X	X				X			

X Titres disponibles sur la E-boutique en 2024
X Titres prochainement disponibles en OpenPayment

Figure 24 : Tableau des canaux de ventes et supports de titres du réseau SuperBus. Réalisation : GUILHOU Thomas

La gamme tarifaire du réseau *SuperBus* est disponible sur tous les canaux, à la fois physiques (en agence, à bord des bus auprès des conducteurs) et numériques (sur la E-boutique ainsi que l'application). Les titres occasionnels sont disponibles sur support papier et les abonnements sont (re)chargeables sur une carte nominative sans contact. L'OpenPayment est disponible

²⁵ Chiffre issu du Flash ECO-MOB du 4^{ème} trimestre 2025 de l'UTPF qui suit les tendances des trois indicateurs du transport public urbain : kilomètres, voyages, recettes.

depuis octobre 2025 pour les tickets unitaire et journée, et sera prochainement étendu à d'autres titres. Un point d'attention est à noter : le « 10 voyages » n'est en vente uniquement sur mobile ou support nominatif. Généralement, ce type de titre est vendu au format papier notamment en raison de son usage fréquent par des voyageurs occasionnels tels que les touristes par exemple (besoin d'un titre simple, immédiat et sans inscription préalable). *De facto*, cette contrainte de distribution pourrait expliquer sa faible contribution aux recettes comparée à d'autres réseaux.

La gamme tarifaire actuelle du réseau *SuperBus* a été également analysée par comparaison avec des réseaux de taille similaire. Le parangonnage (ou *benchmark*) a porté sur cinq territoires aux caractéristiques similaires à celles du réseau, en termes géographiques (localisé en bordure littorale), démographiques (environ 100 000 habitants) ou d'offre transport. Plusieurs éléments ont alors été comparé : les gammes tarifaires et leur structure, les niveaux de prix et les niveaux d'actualisation tarifaires des dernières années, les tarifications solidaires, scolaires, touristiques, et les pratiques de gratuité totale ou partielle. Le benchmark ne sera pas détaillé afin de préserver l'anonymat du réseau étudié – la plupart des réseaux comparés sont géographiquement proches du réseau *SuperBus*. Toutefois, nous nous concentrerons sur un profil type – les *abonnements Jeunes* – issu de cette analyse afin d'illustrer la démarche comparative retenue. Pour savoir si le même abonnement est plus avantageux d'un réseau à l'autre, il convient de calculer le « point mort » : c'est la mobilité à partir de laquelle il devient plus intéressant de passer à l'abonnement (en nombre de TU/mois). Plus le point mort est faible, plus l'abonnement devient rentable vis-à-vis du ticket unitaire et donc il est considéré moins cher sur le marché. Il est calculé selon les formules suivantes :

- Point mort des abonnements mensuels (P_{tA_m}) = Prix abonnement mensuel ÷ Prix TU

Pour le réseau *Superbus* : $P_{tA_m} = 15 \div 1,5 = 10$

- Point mort des abonnements annuels (P_{tA_a}) = Prix abonnement annuel ÷ (12 x Prix TU)

Pour le réseau *Superbus* : $P_{tA_a} = 100 \div (12 \times 1,5) = 100 \div 18 \simeq 6$

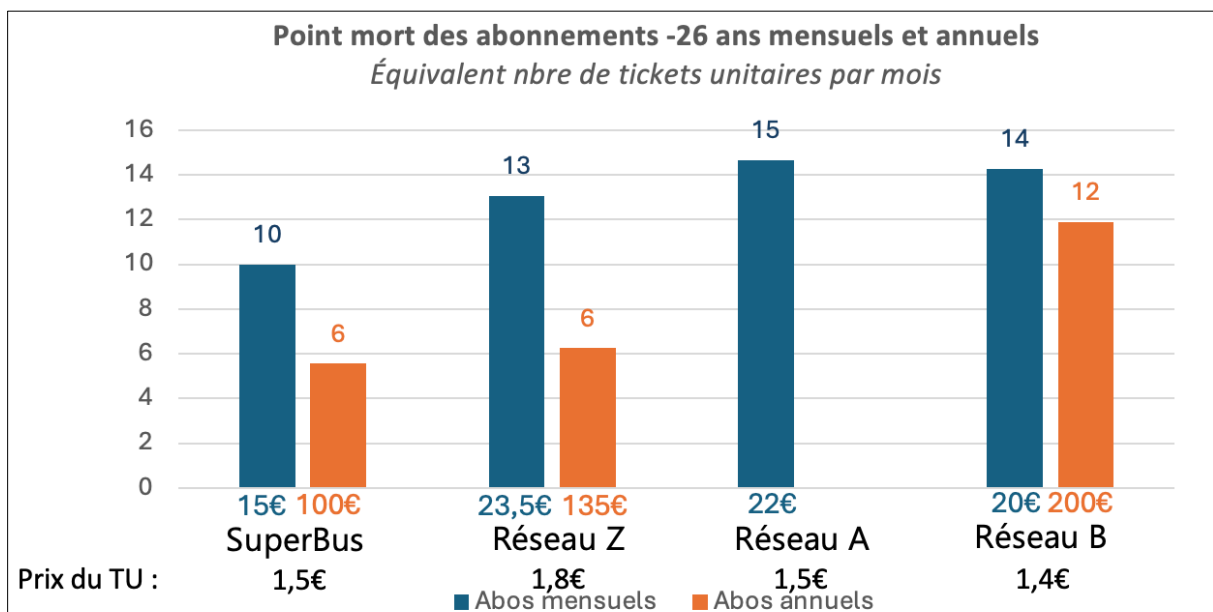


Figure 25 : Comparatif du « point mort » des abonnements -26 ans mensuels et annuels entre *SuperBus* et 3 des 5 autres réseaux de TCU. Réalisation : GUILHOU Thomas

Ainsi, le point mort de l'abonnement -26 ans chez *SuperBus* est le plus faible de tous les réseaux comparés. Cela signifie que le prix de l'abonnement Jeunes est très attractif.

Il faut retenir que pour un réseau peu étendu, *SuperBus* propose une tarification relativement avantageuse pour les abonnés, encore plus pour les seniors de la ville-centre de l'agglomération.

3.3 Phase 2 : Définition et évaluation des scénarios tarifaires

Sur la base des éléments du diagnostic, nous pouvons identifier les axes d'évolution possibles, à partir desquels seront construits différents projets de gamme envisageables : c'est ce que l'on appelle des scénarios tarifaires. Dans cette deuxième phase de l'étude, il s'agit de déterminer ces grands principes structurants pour chacun des scénarios envisagés. Mais comment est défini un scénario ? Un scénario tarifaire recouvre 6 à 7 principes qui constituent les caractéristiques structurantes de la gamme tarifaire. Il est notamment constitué de :

- La géographie du prix (l'évolution (ou pas) du prix en fonction de la distance parcourue),
- Les niveaux de prix,
- La nomenclature des profils (jeune, sénior...) et leur nature (âge, statut...),
- La tarification solidaire,
- La structure de la gamme (la liste des titres qui composent la gamme : ticket unitaire, abonnement mensuel, annuel...)

À partir de la synthèse du diagnostic, nous [l'équipe mobilisée] avons élaboré trois scénarios :

- **Scénario 1 « Conservateur »** : il est seulement composé des évolutions dites « Socle » car elles concernent tous les scénarios. On y retrouve une augmentation du prix unitaire à bord des véhicules – une pratique de plus en plus répandue afin d'accélérer la montée dans le bus et d'encourager l'achat anticipé, la vente papier du carnet de 10 voyages qui devient multi-validable (un seul ticket peut décompter plusieurs unités s'il est utilisé par plusieurs personnes) pour un parcours client simplifié car nul besoin de s'encarter, et la création d'un abonnement annuel par prélèvement – cela permet d'éviter à l'usager de payer un gros montant d'un coup tout en rendant les recettes plus prévisibles grâce à l'engagement annuel. Ces évolutions interviennent en parallèle d'un remplacement des titres trop peu utilisés tels que les Pass Trimestriel.
- **Scénario 2 « Modernisation »** : en plus des évolutions « Socle », il propose la mise en place d'une tarification solidaire au quotient familial (QF), en remplacement des Pass Social CSS et RSA. En se basant sur le niveau de ressources financières du foyer, ce dispositif peut inclure de nouveaux abonnés qui n'étaient pas concernés jusqu'à présent. En outre, il prévoit la création d'un *C10 Jeunes*, multi-validable lui aussi, en remplacement des titres *Famille*, *Groupe*, *Pass Jeune Été* et *Pass Vacances Scolaires* qui sont jugés trop similaires et qui représentent très peu à la fois en termes de recettes que de déplacements. Cette suppression de quatre titres vise à simplifier la gamme et à améliorer sa lisibilité.
- **Scénario 3 « Suppression Pass Sénior Ville-centre »** : identique au scénario 2, l'élément central de cette proposition est la suppression des *Pass Senior Ville-centre* (et sa version non-imposable) et *Pass Invalidité Ville-centre*, dans l'hypothèse de la fin des

compensations de la ville-centre de la CA pour ces abonnements. En effet, l'enjeu est de redynamiser les recettes et ce dispositif a un coût non négligeable pour la collectivité. En contrepartie, il est prévu de créer un *C10 Senior* pour les usagers ayant une mobilité intermédiaire qui fonctionne selon le même principe que *C10 TTP* (tout public) mais à un prix moins élevé. Les seniors qui voyagent beaucoup basculent eux de la gratuité sur le *Pass Senior* + qui continue d'exister.

Ces évolutions « Socle » et « Spécifiques » s'accompagnent de deux variantes de prix qui sont des hausses plus ou moins importantes, en partie pour dégager des ressources additionnelles, mais aussi pour compenser la tarification solidaire qui, mécaniquement, entraîne une baisse des recettes commerciales.

		Scénario 1 "Conservateur"	Scénario 2 "Modernisation"	Scénario 3 "Fin des compensations Ville-centre"
Variantes de prix	A	Légère hausse des prix	Prix idem 1A	
	B	Hausse plus sensible des prix	Hausse de prix pour compenser la TS	= idem prix 2B
Evolutions "SOCLE"		Ticket Unitaire : prix plus cher à bord 10 Voyages : vente papier et devient multi-validable Prélèvements mensuels des abonnements annuels et suppression des Pass trimestriels 26-65, Jeunes, Senior Suppression des Pass PDE		
Evolutions "Spécifiques"	Tarif QF		Tarification au QF à partir de l'abo TTP en remplacement des Pass social et RSA	Tarification au QF à partir de l'abo TTP en remplacement des Pass social et RSA
	Simplification Lisibilité		Simplification de la gamme : Création d'un 10V Jeunes multi-validable en remplacement des titres Famille, Groupe, Pass Jeunes/Été, Pass WE/VS	Simplification de la gamme : Création d'un C10 Jeunes multi-validable en remplacement des titres Famille, Groupe, Pass Jeunes/Été, Pass WE/VS
	Pass Ville-centre		Maintien des compensations de la Ville-centre Réduction des abo Senior hors ville-centre	Suppression des compensations de la Ville-centre En contrepartie : réduction des abo Senior (=prix Jeune?) et/ou création d'un 10V Senior

Figure 26 : 3 scénarios de gamme tarifaire proposés au réseau SuperBus. Réalisation : GUILHOU Thomas

Zoom sur la tarification solidaire (TS) au quotient familial (QF)

Comme plusieurs scénarios intègrent la tarification solidaire au quotient familial, il convient d'apporter un éclairage sur les 3 principes qui sous-tendent le choix de ce mécanisme :

- Quels titres déployer en version solidaire ? D'un côté, la mise en place de la tarification solidaire uniquement sur des abonnements est une pratique générale sur les réseaux urbains car facilitant la distribution, les usagers devant s'encarter pour bénéficier de leur droit à réduction. Si elle peut engendrer un problème quant à la somme totale à déboursier, les montants peuvent être très faibles selon les niveaux de réduction. De l'autre, sa généralisation sur toute la gamme répond aux besoins de déplacements occasionnels des usagers précaires. Mais elle engendre des pertes de recettes plus importantes, car portant sur les titres les plus rémunérateurs du réseau. Dans ces conditions, décliner la TS au QF sur tous les profils (solidaire scolaire, solidaire jeune, solidaire senior...) alourdirait certes la gamme mais elle pourrait être plus intéressante pour des scolaires ou des jeunes qui ont déjà une réduction par rapport au TTP. C'est un choix politique et marketing.
- Quels seuils de QF ? Les tarifications solidaires au QF s'appuient sur 1 à 3 seuils selon les réseaux urbains. Plus il y a de seuils, plus cela multiplie les titres dans la gamme,

d'autant plus si la TS est déclinée par profil. À l'inverse, avec 2 ou 3 seuils, on peut proposer des réductions plus progressives et étendre l'assiette des bénéficiaires tout en limitant la perte de recettes.

- Quels taux de réduction ? Les taux de réduction vont de 75 à 90% pour les QF les plus faibles à 20 à 30% pour les tranches de QF les plus hautes. Certaines AOM urbaines offrent même la gratuité pour les seuils les plus bas. Mais pour pouvoir proposer des taux de réduction très élevés, il est préférable d'opter pour 2 ou 3 seuils.

Par exemple, une TS avec un seuil de QF à 650 offrant 50% de réduction concerne moins d'usagers qu'une TS avec 1 seuil à 500 avec 70% de réduction et 1 seuil à 800 avec 30% de réduction, pour une perte de recettes sans doute équivalente. Dans tous les cas, l'application du Code des transports (prévoyant 50% de réduction minimum pour des ressources correspondant à la CSS sans participation) correspond à proposer 50% de réduction pour les QF inférieurs à 650.

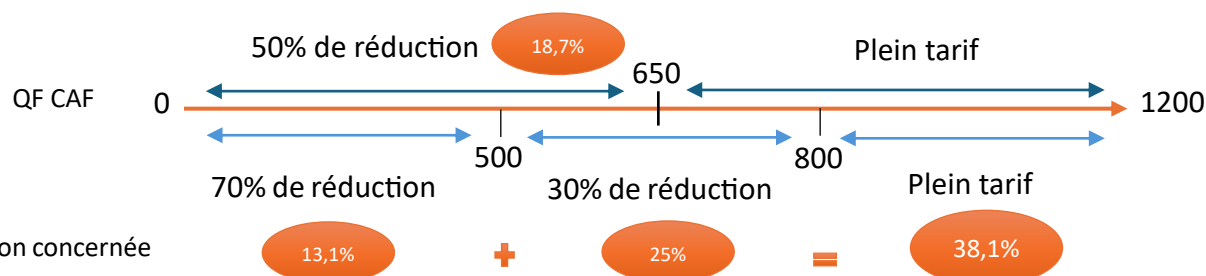


Figure 27 : Schéma de comparaison de 2 scénarios tarifaires aux seuils de QF différents et sur le pourcentage de population concernée. Réalisation : GUILHOU Thomas

Pour estimer la part de la population qui pourrait se reporter vers par la tarification solidaire au QF, nous reconstituons la distribution de la population en fonction du niveau de QF. Elle repose sur une estimation des ressources disponibles par ménage en tenant compte de sa composition. On élabore cet indicateur à partir des données statistiques (revenus et structure des ménages) disponibles sur le site de l'INSEE.

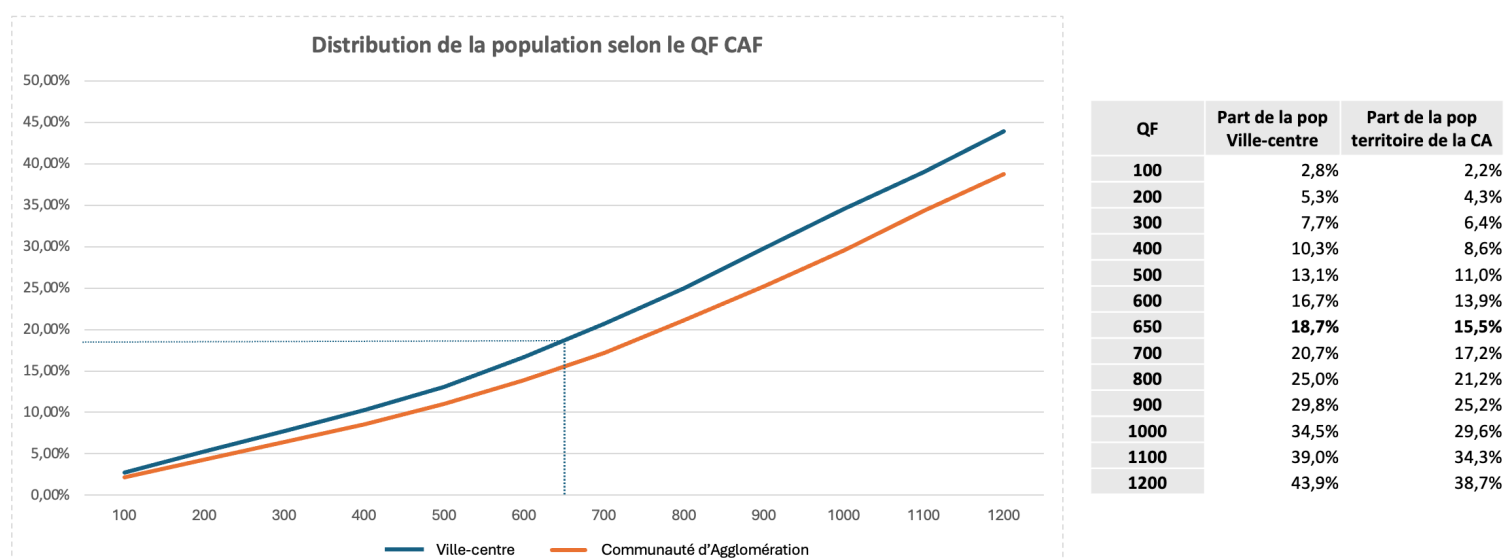


Figure 28 : Graphique de la distribution de la population selon le QF CAF estimé de la ville-centre et de l'agglomération. Réalisation : GUILHOU Thomas

3.4 Phase 3 : Modélisation et évaluation des impacts

À l'issue de la co-construction et de la définition des trois scénarios avec l'AOM, nous devons procéder à l'analyse des impacts fréquentation/recettes, selon la méthodologie suivante. Ces impacts sont évalués au moyen d'un modèle de prévision conçu spécifiquement pour la mission. Il s'agit d'un modèle en évolution, qui s'appuie sur une situation de référence (en l'occurrence, l'année 2025 pour notre étude) regroupant les ventes, voyages et recettes par titre sur les 12 derniers mois disponibles. À partir de cette situation de référence, le modèle projette la situation correspondant à l'application de chaque scénario tarifaire retenu. Il procède par effets prix – transferts – induction :

- L'effet Prix : représente l'impact de l'évolution des prix sur les recettes,
- L'effet Transfert : anticipe les reports d'un titre à l'autre « à l'usage constant »,
- L'effet Induction : évalue la captation ou la perte de clients en fonction de l'évolution du prix.

In fine, la modélisation permet de projeter les gains et les pertes de recettes et de fréquentation pour la collectivité pour chaque scénario, et d'estimer les gagnants et perdants, en volume et par type d'utilisateurs (par exemple, les personnes à faibles ressources seront gagnantes, mais les abonnés tout public seront perdants).

Mais dans un contexte professionnel, le planning prévisionnel est amené à s'adapter aux réalités du projet : en l'occurrence, le travail de fixation des prix des futurs titres selon les différents scénarios s'est révélé plus long que prévu, entraînant un décalage de la phase de modélisation. Par conséquent, cette dernière ne peut être présentée dans le cadre de ce mémoire, celui-ci devant être remis avant son aboutissement.

CONCLUSION

Cette étude a permis de mettre en lumière les enjeux d'une réforme tarifaire dans un contexte budgétaire actuel sous tension. Les collectivités ont de plus en plus de difficultés à financer les transports : les coûts d'exploitation augmentent, les investissements sont toujours plus coûteux, et les marges de manœuvre deviennent limitées. À côté, la part des recettes tarifaires dans leur financement continue de diminuer. Dans ces conditions, une hausse de la contribution des usagers semble inéluctable. Pourtant, les hausses tarifaires ne doivent pas nécessairement être perçues négativement ; elles sont synonymes de bon fonctionnement du réseau, et une évolution normale dans un contexte inflationniste. À ce titre, l'étude commandée par la collectivité vise à confectionner une nouvelle gamme tarifaire qui lui permette de redynamiser ces recettes. Bien sûr, des augmentations de prix sont inévitables, mais la mise en place d'une tarification solidaire approfondie doit en contrepartie garantir l'accès aux plus précaires afin d'assurer sa fonction de service public. Il n'existe pas de solution miracle.

La tarification dans les transports collectifs urbains constitue un levier stratégique qui dépasse sa fonction première de financement du coût du service proposé. Elle influence directement l'accessibilité et l'attractivité d'un réseau et ne doit pas être relayée au second plan, derrière les infrastructures, mais plutôt en complémentarité de celles-ci. Son manque de visibilité tend à masquer les multiples enjeux qu'elle sous-tend : choisir entre une tarification plate, zonale ou kilométrique, c'est arbitrer entre une tarification simple et lisible pour les usagers et une tarification davantage fondée sur l'usage réel du réseau – la répartition de l'effort financier est alors inversée ; choisir entre une gamme tarifaire *universelle* ou *sur-mesure*, c'est trouver un équilibre entre simplicité tarifaire et prise en compte de la diversité des situations sociales et des pôles générateurs de déplacement sur le territoire ; choisir la dématérialisation des titres, c'est faciliter l'achat et leur validation tout en garantissant l'inclusion de ceux non équipés ou non familiers avec les outils numériques ; etc.

La définition d'une politique tarifaire adaptée suppose donc l'intégration de la configuration socio-spatiale dans ses réflexions. Les caractéristiques démographiques, économiques et spatiales d'un territoire peuvent en effet influencer le choix d'une structure tarifaire, qu'il s'agisse des niveaux de prix, du degré de différenciation de l'offre ou encore des publics ciblés. D'ailleurs, les études tarifaires s'appuient sur des diagnostics territoriaux, ou *a minima* sur des comparaisons avec les réseaux analogues, afin d'évaluer l'adéquation de leur gamme tarifaire sur le territoire concerné. Pour cette raison, il est important de continuer à développer un lien entre les politiques tarifaires et les enjeux d'aménagement du territoire : elles participent aux objectifs de cohésion territoriale, d'accessibilité et de réduction des inégalités à la mobilité.

Bibliographie

Ouvrages et articles scientifiques

- Carthé-Mazères, I. (2016). L'organisation des transports publics urbains : Le rôle des autorités organisatrices de la mobilité. *Droit et Ville*, 82(2), 73-83. [en ligne] disponible sur : <https://doi.org/10.3917/dv.082.0073>
- D'Arcier, B. F. (2012). Le financement des transports publics urbains : Quel équilibre entre le contribuable, l'utilisateur et le bénéficiaire ? *Revue française de finances publiques*, 118(2), 19-25. [en ligne] disponible sur : <https://doi.org/10.3917/rffp.118.0019>
- Fu, J., & Liu, W. (2020). Ticket Price Sensitivity of Airport Rail Link—A Case Study of Changsha Maglev Express. *ResearchGate*. [en ligne] disponible sur : https://www.researchgate.net/publication/340560692_Ticket_Price_Sensitivity_of_Airport_Rail_Link-a_Case_Study_of_Changsha_Maglev_Express
- Gagnepain, P., & Ivaldi, M. (2016). *La tarification des transports publics : Que disent les économistes ?* [en ligne] disponible sur : https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/396a2d5c-6d8c-437d-8dbd-53cca4897751_note_des_economistes-2.pdf
- Guéguen-Agenais, A.-E. (2008). *La tarification des déplacements : Évaluation de la pertinence d'une évolution tarifaire pour l'Île-de-France*. [Theses, Ecole Nationale des Ponts et Chaussées]. [en ligne] disponible sur : <https://pastel.hal.science/tel-00408132>
- Hasiak, S., Passalacqua, A., & Poinot, P. (2024). Les gratuités des transports collectifs : Quels impacts sur les politiques de mobilité ? *Cybergeo: European Journal of Geography*. [en ligne] disponible sur : <https://doi.org/10.4000/12vzc>
- Héran, F. (2020). Gratuité des transports publics et cohérence des politiques de déplacements urbains. *Transports urbains*, 136(1), 28-34. [en ligne] disponible sur : <https://doi.org/10.3917/turb.136.0028>
- Horth, P.-A., Menerault, P., & Richer, C. (2021). L'importation du maas (mobility as a service) en France : Un nouvel instrument pour les politiques de transport ? *Netcom. Réseaux, communication et territoires*, (35-3/4). [en ligne] disponible sur : <https://doi.org/10.4000/netcom.6335>
- Kalflèche, G. (2016). Les modalités d'exploitation des services publics de transports urbains. *Droit et Ville*, 82(2), 85-105. [en ligne] disponible sur : <https://doi.org/10.3917/dv.082.0085>

- Romanet, C. (2005). *La tarification sociale appliquée aux transports en commun d'Ile-de-France : Bilan et perspectives*. [en ligne] disponible sur : https://dumas.ccsd.cnrs.fr/dumas-00408436v1/file/Memoire_Romanet_Christophe.pdf
- Sutton, K., & Varlet, J. (2015). *Le « RER » en Suisse, entre accompagnateur de métropolisation et incubateur de métropoles*. [en ligne] disponible sur : https://irp.cdn-website.com/bf2583a0/files/uploaded/UAXzGGZQmKTQ32b2IysL_G5-6-10-pp%20115-134%20%20Le%20RER%20en%20Suisse%2C%20entre%20accompagnateur%20de%20métropolisation%20et%20incubateur%20de%20métropole%20%20K.Sutton%20%26%20J.Varlet.pdf

Rapports techniques / Rapport institutionnels

- ADEME. (2009). *Principes de tarifications : Leviers de développement des transports collectifs ?* 33 p. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse https://www.observatoire-transports.pays-de-la-loire.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/Principes_de_tarification_-_Leviers_des_transports_collectifs_-_les_actes_cle0fb81b.pdf
- Calypso Networks Association. (2020). *La billettique au service du MaaS*. 24 p. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://www.calameo.com/read/00585284726ffc72706de>
- CEREMA. (2022). *Tarification solidaire dans les transports publics*. 74 p. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse https://www.cerema.fr/system/files/documents/2024/04/tarification_solidaire_dans_les_transports_publics.pdf
- CEREMA. (2023). *Le Versement Mobilité*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://hal.science/hal-04564670v1/file/Pitout%20Morandas%20Versement%20Mob.pdf>
- Cour des comptes. (2005). *Synthèse du Rapport public particulier—Les transports publics urbains*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/EzPublish/Synthese.pdf>
- Cour des comptes. (2025). *La contribution des usagers au financement des transports collectifs urbains*. 140 p. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://www.ccomptes.fr/sites/default/files/2025-09/20250915-Contribution-usagers-transports-collectifs.pdf>

- Debrincat, M., Lenoir, J., Quidort, M., Richner, A., & Trcera, S. (2023). *La dématérialisation des titres de transport dans les transports ferroviaires et urbains : L'analyse de la FNAUT*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://www.fnaut.fr/uploads/2023/09/Etude-la-dematerialisation-des-titres-dans-les-transports-v4.1-1.pdf>
- DREAL Occitanie. (2005). *Le financement du transport collectif urbain*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/F31-Financement_du_TC_cle6ecfa8.pdf
- DREAL Occitanie. (2005). *Rôle des autorités organisatrices de transports urbains (AOTU)*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/F22-role_des_AOTU_cle2f159e.pdf
- DREAL Occitanie. (2006). *Le financement des transports collectifs urbains—Questions pour l'avenir*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse https://www.occitanie.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/F32-financement-questions_cle275ec1.pdf
- Étude sécurité billettique pour les AO de tailles intermédiaires. (2016). Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse https://www.cerema.fr/fr/system/files/documents/2017/11/billettique_saeiv_12_mai_2016_HUYGHE_NEXTENDIS_cle2cf1fc.pdf
- Financement des transports publics. (2025). Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://sytral-mobilites.fr/UserFiles/File/qui-sommes-nous/budget-et-finances/financement-transports-publics.pdf>
- GART. *Mobilité, repenser le modèle économique*. (2025). Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse https://www.gart.org/wp-content/uploads/2025/04/Repenser-le-modele-economique_Ouvrage-GART_Avril-2025-2.pdf
- GART & UTP. (2014). *Tarification des réseaux de transports urbains—État des lieux 2013*. 19 p. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://www.gart.org/publication/tarification-reseaux-de-transports-urbains/>
- Mezghani, M. (2008). *Study on electronic ticketing in public transport*. EMTA. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://www.emta.com/wp-content/uploads/2023/08/EMTA-Ticketing.pdf>
- Sénat. (2023). *Modes de financement des autorités organisatrices de la mobilité (AOM) (N° 830)*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://www.senat.fr/rap/r22-830/r22-830.html>

- UTPF. (2025). *Chiffres clés du transport public 2023*. 51 p. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse https://www.utpf-mobilites.fr/system/files/documents/actualites/utpf2025_chiffres_cles_2023.pdf
- UTPF. (2025). *Flash ECO-MOB 4e trimestre 2025*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://www.utpf-mobilites.fr/actualites/consultez-le-flash-eco-mob-du-4eme-trimestre-2025>

Sources web

- Alliance SwissPass. (s. d.) *Enquêtes sur l'utilisation des titres de transport*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <http://www.allianceswisspass.ch/fr/Informations-aux-usagers-des-TP/Enquetes>
- Bertrand, L. (1995). Le « billet sans contact » se répand dans les transports. *Le Monde*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse https://www.lemonde.fr/archives/article/1995/12/15/le-billet-sans-contact-se-repand-dans-les-transport_3887831_1819218.html
- Exertier, A. (2022). *Un seul ticket pour plusieurs modes ? Le lent chemin de l'intégration tarifaire dans les transports en commun*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://fr.linkedin.com/pulse/un-seul-ticket-pour-plusieurs-modes-le-lent-chemin-de-anouk-exertier>
- France 3 Nouvelle-Aquitaine. (2025). *Gratuité des bus à Limoges : Pourquoi la mesure ne sera pas généralisée à la rentrée scolaire*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://france3-regions.franceinfo.fr/nouvelle-aquitaine/haute-vienne/limoges/gratuite-des-bus-a-limoges-pourquoi-la-mesure-ne-sera-pas-generalisee-a-la-rentree-scolaire-3202095.html>
- Île-de-France Mobilités. (2020). *Les recettes tarifaires comme composante de la rémunération des transporteurs*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://www.iledefrance-mobilites.fr/une-composante-de-la-remuneration-des-transporteurs>
- Île-de-France Mobilités. (2025). *Séance du mercredi 10 décembre 2025—Budget Primitif 2026*. 36 p. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse https://www.iledefrance-mobilites.fr/medias/portail-idfm/aUVvSnNYCIf9og_F_RapportBP26.pdf
- Lepoutre, L. (s. d.). L'Account based ticketing (ABT) : Une vraie révolution dans la vie de l'utilisateur ? Systra. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse https://www.systra.com/france/expert_insights/laccount-based-ticketing-abt-une-vraie-revolution-dans-la-vie-de-lusager/

- L'interconnexion n'est plus assurée. (2013). *Les transports publics, toujours plus chers, toujours moins rentables*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://linterconnexionestplusassuree.fr/2013/10/09/les-transports-publics-toujours-plus-chers-toujours-moins-rentables/>
- liO Train SNCF Occitanie. (s. d.). *Offre Futé : Billets de train dès 3€*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://www.ter.sncf.com/occitanie/tarifs-cartes/petits-prix/fute>
- Limoges Métropole. (2025). *Point d'étape après un mois d'expérimentation du libre accès des transports*. [Communiqué de presse]. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse https://www.limoges-metropole.fr/fileadmin/1-LIMOGES_METROPOLE/7-Espace_presse/2025/2025_08_Aout_Presse/20250813_Communique%CC%81_Point_d_e%CC%81tape_apre%CC%80s_un_mois_d_expe%CC%81rimentation_du_libre_acc%CC%80s_des_transports_en_commun.pdf
- MaaSify. (s. d.). *Les 3 piliers de la mobilité servicielle*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://www.maasify.io/mobility-as-a-service/les-3-piliers-de-la-mobilite-servicielle/>
- Massot, M.-H. (2015). *Le passe Navigo à tarif unique en Île-de-France : Révolution ou illusion ?* Métropolitiques. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://metropolitiques.eu/Le-passe-Navigo-a-tarif-unique-en.html>
- Métropole Aix-Marseille-Provence. (2025). *Gamme tarifaire métropolitaine*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse https://deliberations.ampmetropole.fr/documents/metropole/deliberations/2025/10/06/ANNEXE/141588_142477_141588_ANNEXE%20TARIFAIRE.pdf
- Ministère du Partenariat avec les territoires et de la Décentralisation (2024). « *Enjeux billettiques du projet titre de transport unique* ». Consulté 27 juin 2026, à l'adresse <https://www.francemobilites.fr/sites/frenchmobility/files/inline-files/20241119%20webinaire%20Titre%20Unique%20vf.pdf>
- Montpellier Méditerranée Métropole et ville de Montpellier. (s. d.). *Gratuité des transports en commun*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://www.montpellier.fr/actions/les-grands-projets/gratuite-des-transports-en-commun>
- Nice-Matin. (2022) *Ce qu'il faut savoir sur les nouveaux tarifs de Lignes d'Azur qui entrent en vigueur en 2023*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://www.nicematin.com/societe/transports/ce-qu-il-faut-savoir-sur-les-nouveaux-tarifs-de-lignes-d-azur-qui-entrent-en-vigueur-en-2023-817864>
- Orléans Métropole. (2024). *Procès-Verbal de la Séance du 8 février 2024*. 157 p. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://www.orleans-metropole.fr/fileadmin/orleans->

metropole/MEDIA/document/metropole/conseil_communaute/proces_verbaux/2024/PV_du_24.02.2024.pdf

Public Transport Council. (s. d.) *Public transport fares & passes*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://www.ptc.gov.sg/fares/public-transport-fares-and-passes/>

Syndicat Mixte des Transports en Commun du Territoire de Belfort. (2023). *Conditions générales de vente et d'utilisation de l'offre de transport collectif public Optymo*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse https://www.optymo.fr/wp-content/uploads/2026/03/2603_CGV_BUS.pdf

SYTRAL M. (s. d.). *Tarification TCL – Abonnements, tarifs solidaires et billettique*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://sytral-mobilites.fr/fr/tarification-et-billettique.html>

Thomas. (2024). *Île-de-France Mobilités simplifie les tarifs des transports : Ce qui change en 2025*. Le site du RER A. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://malignea.fr/ile-de-france-mobilites-simplifie-les-tarifs-des-transports-ce-qui-change-en-2025/>

Tisséo Voyageurs. (s. d.). *Tarifs réduits et droits à réduction*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://www.tisseo.fr/acheter/tarifs/tarifs-reduits-et-droits-reduction>

Vigie Orange. (s. d.). *Rapport sur la contribution des usagers au financement des transports collectifs urbains en France*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse <https://vigie-orange.over-blog.com/2025/09/rapport-sur-la-contribution-des-usagers-au-financement-des-transports-collectifs-urbains-en-france.html>

Outil de travail

Ministères Transition Écologique, Aménagement du Territoire, Transports, Ville et Logement. (s. d.). *Tableau de bord des mobilités durables*. Consulté le 27 juin 2026, à l'adresse https://mobilites-durables.transports.gouv.fr/indicateurs/details/part-flux-domicile-travail/?sens_flux=sortant&sens_flux=%21entrant

Table des figures

Figure 1 : Schéma des objectifs de la tarification. Source : GUEGUEN-AGENAIS	8
Figure 2 : Schéma simplifié des conséquences d'une nouvelle politique tarifaire. Réalisation : GUILHOU Thomas	9
Figure 3 : Répartition des trois sources de financement des coûts totaux (fonctionnement et investissement) des TCU par catégorie de territoire en 2019. Source : Cour des comptes	11
Figure 4 : Répartition des taux de Versement Mobilité en fonction du nombre d'habitants pour les 70 plus grandes AOM urbaines françaises hors Paris. Réalisation : GUILHOU Thomas	12
Figure 5 : Schéma des circuits de financement des TCU. Source : Cour des comptes	13
Figure 6 : Schéma de la tarification plate. Réalisation : GUILHOU Thomas	14
Figure 7 : Schéma de la tarification zonale. Réalisation : GUILHOU Thomas	15
Figure 8 : Tableau de différenciation des modèles de tarification kilométrique et par palier. Réalisation : GUILHOU Thomas. Sources : Public Transport Council (Government of Singapore) et TER liO Occitanie (France)	15
Figure 9 : Schéma de la tarification kilométrique. Réalisation : GUILHOU Thomas	16
Figure 10 : Schéma des types de tarification dans les TCU. Réalisation : GUILHOU Thomas	17
Figure 11 : Tableau récapitulatif de la nouvelle gamme tarifaire francilienne pour les principaux titres applicable dès le 2 janvier 2025. Source : Île-de-France Mobilités	20
Figure 12 : Extrait du catalogue de la e-boutique du réseau Tisséo. Source : Tisséo Voyageurs	21
Figure 13 : Graphique montrant l'évolution du ratio R/D pour les réseaux urbains entre 2004 et 2023. Source : Chiffres clés du transport public 2023, UTPF	24
Figure 14 : Tableau des évolutions de prix des principaux titres du réseau Lignes d'Azur (Nice) après la réforme tarifaire de juillet 2023. Réalisation : GUILHOU Thomas. Source : Nice Matin	25
Figure 15 : Tableau sur l'évolution de la fréquentation avant/après l'instauration de la gratuité pour tous les habitants de la métropole montpelliéraine fin 2023. Source : Cour des comptes	26
Figure 16 : Tableau des 4 principaux supports de titres de transports. Réalisation : GUILHOU Thomas	29
Figure 17 : Schéma des principales lignes du réseau SuperBus – l'épaisseur du trait étant proportionnel à la fréquentation enregistrée sur chacune d'entre elles. Réalisation : GUILHOU Thomas	33
Figure 18 : Schéma de la structure de la gamme du réseau SuperBus. Réalisation : GUILHOU Thomas	35
Figure 19 : Schéma des profils tarifaires du réseau SuperBus. Réalisation : GUILHOU Thomas	36
Figure 20 : Tableau des règles d'usages des titres de transport du réseau SuperBus. Réalisation : GUILHOU Thomas	37
Figure 21 : Poids des recettes, des déplacements dans le réseau SuperBus. Réalisation : GUILHOU Thomas	38
Figure 22 : Tableau des recettes et des déplacements (et leur part) des principaux titres du réseau SuperBus. Réalisation : GUILHOU Thomas	38
Figure 23 : Graphique représentant l'évolution des recettes des titres du réseau SuperBus entre 2022 et 2025. Réalisation : GUILHOU Thomas	39
Figure 24 : Tableau des canaux de ventes et supports de titres du réseau SuperBus. Réalisation : GUILHOU Thomas	40
Figure 25 : Comparatif du « point mort » des abonnements -26 ans mensuels et annuels entre SuperBus et 3 des 5 autres réseaux de TCU. Réalisation : GUILHOU Thomas	41
Figure 26 : 3 scénarios de gamme tarifaire proposés au réseau SuperBus. Réalisation : GUILHOU Thomas	43
Figure 27 : Schéma de comparaison de 2 scénarios tarifaires aux seuils de QF différents et sur le pourcentage de population concernée. Réalisation : GUILHOU Thomas	44
Figure 28 : Graphique de la distribution de la population selon le QF CAF estimé de la ville-centre et de l'agglomération. Réalisation : GUILHOU Thomas	44

Résumé

Comment redynamiser les recettes d'un réseau de transport urbain de taille moyenne, dans un contexte de fortes contraintes budgétaires ? En s'appuyant sur le cas du réseau *SuperBus*, cette étude vise à présenter le processus de refonte d'une gamme tarifaire, et met en évidence le rôle du marketing tarifaire en tant que levier stratégique d'optimisation des recettes et d'attractivité du réseau. Avant cela, nous reviendrons sur les grands principes de la tarification voyageurs spécifique aux transports collectifs urbains (acteurs impliqués, financement, type de tarification), ainsi qu'une analyse détaillée des différentes stratégies mises en œuvre dans le cadre des politiques tarifaires développées par les autorités organisatrices de la mobilité (structure de la gamme, choix du niveau de prix, supports de billettique).

Mots clés : marketing tarifaire, tarification, transports collectifs urbains, refonte tarifaire, analyse territoriale