



*Fédération Nationale des Associations  
d'Usagers des Transports*

*Association agréée de consommateurs*

**LA TARIFICATION  
DES TRANSPORTS FERROVIAIRES REGIONAUX :  
L'ANALYSE DE LA FNAUT**

**Etude réalisée avec le soutien**

**du Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement Durable et de la Mer**

**(Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer)**

Jean LENOIR, vice-Président de la FNAUT

Marc DEBRINCAT, responsable du service juridique de la FNAUT

Réseau des FNAUT régionales

Avril 2010

*32 rue Raymond Losserand 75014 Paris*

*courriel : [contact@fnaut.org](mailto:contact@fnaut.org)*

*téléphone : 01 43 35 02 83*

*internet : <http://www.fnaut.asso.fr>*

*télécopie : 01 43 35 14 06*

<b>SOMMAIRE.....</b>	<b>2</b>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b>4</b>
<b>Présentation de la FNAUT.....</b>	<b>4</b>
<b>Le succès du transport ferroviaire régional.....</b>	<b>5</b>
<b>La tarification du transport ferroviaire régional, levier en faveur du report modal ?..</b>	<b>7</b>
<b>.....</b>	<b>7</b>
<b>1. PREMIERE PARTIE : ANALYSE DE LA TARIFICATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES REGIONAUX.....</b>	<b>8</b>
<b>1.1 LE SYSTEME TARIFAIRE NATIONAL.....</b>	<b>9</b>
<b>1.2 LE SYSTEME TARIFAIRE REGIONAL .....</b>	<b>19</b>
<b>1.2.1 Les principaux tarifs mis en place par les régions.....</b>	<b>20</b>
<b>1.2.2 L'évaluation des tarifs mis en place par les régions .....</b>	<b>36</b>
<b>1.2.2.1 Evaluation .....</b>	<b>36</b>
<b>1.2.2.2 Propositions d'améliorations .....</b>	<b>40</b>
<b>1.3 L'INFORMATION SUR LES TARIFS DES TRANSPORTS FERROVIAIRES REGIONAUX .....</b>	<b>43</b>
<b>1.3.1 Les dispositifs d'information sur les tarifs des transports ferroviaires régionaux .....</b>	<b>43</b>
<b>1.3.2 L'évaluation des dispositifs d'information sur les tarifs des transports ferroviaires régionaux .....</b>	<b>46</b>
<b>1.3.2 Le très discret barème kilométrique.....</b>	<b>49</b>

<b>2. LA COMBINAISON DE LA TARIFICATION TER ET DE LA TARIFICATION GRANDES LIGNES.....</b>	<b>51</b>
<b>2.1 LES PRINCIPES DE BASE DE LA DEGRESSIVITE TARIFAIRE EN FONCTION DE LA DISTANCE .....</b>	<b>53</b>
<b>2.2 LES EFFETS DE LA LONGUEUR DU TRAJET SUR LE PRIX DU COMPLEMENT DE TRAJET EN TER.....</b>	<b>57</b>
<b>2.3 LES PRINCIPES DES REDUCTIONS TARIFAIRES GRANDES LIGNES .....</b>	<b>63</b>
<b>2.3.1 Les réductions tarifaires des TER.....</b>	<b>63</b>
<b>2.3.2 Les réductions des trains à réservation obligatoire .....</b>	<b>64</b>
<b>2.3.3 Les réductions tarifaires dans le cas de voyages avec correspondances.....</b>	<b>64</b>
<b>2.4 LES EFFETS DE LA DEGRESSIVITE APPLIQUEE AUX REDUCTIONS GRANDES LIGNES SUR LE PRIX EN COMPLEMENT DU TRAJET EN TER ..</b>	<b>65</b>
<b>2.4.1 La méthode d'analyse .....</b>	<b>65</b>
<b>2.4.2 Les tests effectués.....</b>	<b>65</b>
<b>2.5 EVALUATION ET PROPOSITIONS D'AMELIORATION .....</b>	<b>69</b>
<b>2.5.1 Evaluation .....</b>	<b>69</b>
<b>2.5.1.1 Les principes de dégressivité .....</b>	<b>69</b>
<b>2.5.1.2 Les effets de la dégressivité .....</b>	<b>69</b>
<b>2.5.1.3 Les principes des réductions grandes lignes .....</b>	<b>71</b>
<b>2.5.1.4 L'effet de la dégressivité appliquée aux réductions grandes lignes .....</b>	<b>71</b>
<b>2.5.2 Propositions d'améliorations .....</b>	<b>72</b>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b>76</b>
<b>PROPOSITIONS D'AMELIORATIONS.....</b>	<b>80</b>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>86</b>
<b>BIBLIOGRAPHIE .....</b>	<b>91</b>
<b>ABREVIATIONS .....</b>	<b>92</b>

Les textes encadrés et précédés du symbole ☒ désignent des résumés ou des constats.

Les textes encadrés et précédés du symbole ☛ désignent des propositions d'améliorations.

## **INTRODUCTION**

- **Présentation de la FNAUT**

La Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), créée en 1978, rassemble aujourd'hui 150 associations implantées dans toutes les régions françaises et plusieurs associations ou fédérations nationales, soit au total environ 65 000 adhérents.

La FNAUT s'intéresse à tous les modes de transport, qu'il s'agisse des voyageurs ou du fret, et à tous leurs enjeux, économiques, sociaux et écologiques.

Elle agit :

- pour l'amélioration et le développement des transports collectifs urbains, régionaux, ruraux et interurbains,
- pour de meilleures conditions de déplacement des piétons, cyclistes et personnes handicapées,
- pour le développement de l'autopartage,
- pour la sécurité routière,
- pour une politique intermodale des transports, respectueuse du cadre de vie quotidien, de la santé publique et de l'environnement global.

Association de consommateurs agréée par l'Etat, la FNAUT conseille et défend les usagers de tous les modes de transport et les représente auprès des Pouvoirs publics et des entreprises de transport.

Soucieuse de la protection de l'environnement et groupe de pression d'intérêt général, elle s'efforce d'infléchir la politique des transports en faveur d'une politique réellement durable permettant une réduction de la consommation de pétrole et des émissions de gaz à effet de serre.

Cette politique vise une réduction du trafic automobile en ville, du trafic de camions sur longue distance et du trafic aérien sur courte distance. Elle implique de faire payer aux modes les plus agressifs pour l'environnement ce qu'ils coûtent à la collectivité, afin d'enrayer leur extension et de financer les modes alternatifs, ainsi que de favoriser un aménagement équilibré du territoire et d'enrayer l'étalement urbain afin de maîtriser la demande de transport.

- **Le succès du transport ferroviaire régional**

Le contexte actuel des transports ferroviaires régionaux est celui d'une période de renouveau et d'un large succès. Ce secteur est régulièrement cité comme "l'exemple d'une politique de décentralisation réussie". Depuis l'expérimentation de la régionalisation des transports ferroviaires par 6 régions volontaires à partir de 1997, la régionalisation s'est généralisée et est devenue la règle juridique commune pour l'organisation de ces services.

La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000 relative à la solidarité et au renouvellement urbain a consacré juridiquement l'expérimentation et a modifié les dispositions de la LOTI afin de transférer aux régions administratives la compétence d'autorité organisatrice des transports collectifs d'intérêt régional à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2002 (à l'exception de la Corse et de l'Île-de-France).

Depuis une décennie et la mise en place de la réforme des transports ferroviaires régionaux, ceux-ci ont changé de visage. Les régions se sont transformées en autorités organisatrices de transport efficaces et compétentes. Les dessertes ont été revivifiées, des efforts d'investissement ont permis une modernisation sans précédent du matériel roulant, des tarifications incitatives ont été mises en place. Des efforts qualitatifs ont été réalisés par la SNCF, à la demande des régions agissant en tant qu'autorités organisatrices (AO), notamment en ce qui concerne la mise en place de certifications de services transport et, tout récemment, d'horaires cadencés.

Le changement d'image du transport ferroviaire régional induit par ces améliorations a été de pair avec une très nette augmentation de la fréquentation de ces services.



© Marc DEBRINCAT, une rame TER récente au Creusot (TER Bourgogne), mai 2009.

C'est ainsi que depuis la mise en place de la régionalisation, on a pu constater, pour l'ensemble des régions françaises :

- une augmentation du nombre de circulations ferroviaires (accompagnée de la mise en place du cadencement dans certaines régions),
- un abaissement de l'âge moyen du parc du matériel roulant,
- l'aménagement ou la rénovation des gares et la création de pôles d'échanges intermodaux,
- la mise en œuvre de politiques tarifaires régionales attractives.

La dynamique de ce secteur répond à des enjeux sociaux et environnementaux et a un impact sur la vie quotidienne et le pouvoir d'achat des consommateurs. Elle a également un effet sur la vitalité des territoires desservis par le transport ferroviaire régional<sup>1</sup>.

Un des éléments les plus visibles de cette modernisation a été l'effort de rénovation du parc de matériel affecté aux TER. Cette modernisation, voulue et financée par les régions, est plébiscitée par les voyageurs : d'après une enquête Bombardier de décembre 2008, 95 % des personnes interrogées s'en disent satisfaites ou plutôt satisfaites.

Depuis 2002, la fréquentation des TER a augmenté, sur l'ensemble de cette activité au niveau national, de 20 % en ce qui concerne les trains assurés et de 40 % en ce qui concerne les voyageurs transportés.

Sur la période 1996-2006, la fréquentation des TER a augmenté de 60 % et l'impact des tarifications régionales attractives est présenté dans une enquête réalisée à la demande de la SNCF<sup>2</sup> comme un des principaux facteurs de ce succès.

A l'heure actuelle, l'activité TER représente près de 800 000 voyageurs par jour. Le public qui voyage en TER est un public jeune dont l'âge moyen est de 31 ans. Les réflexions relatives à l'amélioration de l'information relative aux horaires et aux tarifs des TER ainsi que la gamme de tarifs elle-même doivent donc notamment prendre en considération cette donnée.

Malgré les efforts financiers consentis par la région et ceux de la SNCF en tant qu'exploitant des services, la part modale du transport ferroviaire régional reste faible. Cette part modale est de l'ordre de 10 %, la très grande majorité des déplacements régionaux sont des déplacements routiers.

La marge de progression de la part modale du TER est donc grande et la question du rôle que peut jouer la tarification du transport ferroviaire régional dans cette progression peut donc se poser. Il convient toutefois de rappeler que le taux de couverture global des charges d'exploitation du transport ferroviaire régional par les recettes provenant des utilisateurs du service n'est que de 30 % environ. Dans cette mesure, face aux besoins d'investissements importants, les efforts de mise en place de tarifications attractives sont nécessairement limités. A contrario, la propension au report modal de certains automobilistes ne doit pas être négligée à condition qu'ils trouvent un niveau de service satisfaisant.

---

<sup>1</sup> le service du transport ferroviaire régional est assuré sous l'appellation "trains express régionaux" (TER) par la SNCF (cf. page 8)

<sup>2</sup> d'après l'enquête connaissance des clients quotidiens, SNCF décembre 2006

- **La tarification du transport ferroviaire régional, levier en faveur du report modal ?**

La question de la tarification est un des enjeux du développement du transport ferroviaire régional (voir le récent rapport de la Cour des comptes sur le transfert aux régions du transport express régional, novembre 2009, qui préconise une hausse des tarifs). Du point de vue des AO et des exploitants, elle doit permettre de contribuer au financement du développement de l'offre pour faire face à la demande. Du point de vue des usagers, elle doit avoir pour objectifs d'encourager au report modal, de faciliter l'intermodalité et de tenir compte des préoccupations relatives au pouvoir d'achat. Enfin, d'un point de vue global, elle doit contribuer au développement de l'intermodalité, à la préservation de l'environnement et à l'aménagement du territoire.

L'étude a été réalisée selon la méthodologie suivante :

- analyse de la tarification des transports ferroviaires régionaux (1<sup>ère</sup> partie),
- tarification régionale et tarification grandes lignes (2<sup>ème</sup> partie),
- conclusion et propositions d'améliorations.

## **1. PREMIERE PARTIE : ANALYSE DE LA TARIFICATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES REGIONAUX**

Les transports ferroviaires régionaux dont les tarifs font l'objet de cette étude sont les services ferroviaires régionaux de voyageurs, régis par l'article 21-1 de la loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (LOTI). Les régions exercent le rôle d'autorités organisatrices pour ces services. En tant qu'autorité organisatrice (AO), la région est chargée par la LOTI de définir le contenu du service public de transport régional, notamment en ce qui concerne la tarification.

Actuellement, ces services sont exercés exclusivement<sup>3</sup> par la SNCF, sous l'appellation TER : Transport Express Régional qu'il s'agisse de services ferroviaires ou de services routiers qui leurs sont substitués. On peut noter à ce propos que l'appellation TER "trains express régionaux" est enregistrée en marque commerciale à l'INPI (notamment sous le numéro 1 613 499) au profit de la SNCF. Comme toute marque commerciale, cet enregistrement confère à la SNCF un droit de propriété sur l'utilisation du signe protégé.

**☒ Par souci de simplification, le sigle TER désignera l'ensemble de ces services dans le cadre de cette étude.**

Lorsqu'on interroge les représentants des FNAUT régionales<sup>4</sup> sur le profil dominant des utilisateurs du TER dans leur région, on obtient un portrait-robot de l'utilisateur du TER qui est majoritairement un usager domicile-travail, viennent ensuite les catégories élève-étudiant puis utilisateur occasionnel parmi lesquels on peut distinguer des utilisateurs effectuant un déplacement à l'intérieur de la région et des utilisateurs utilisant le TER en correspondance avec un autre trajet ferroviaire.

Au sein du groupe des "navetteurs" utilisateurs quotidiens des TER, on peut distinguer le sous-groupe particulier des usagers du grand bassin parisien qui utilisent des TER pour leurs déplacements entre l'Ile-de-France et les régions qui lui sont limitrophes ainsi que celui des usagers qui effectuent quotidiennement des déplacements interrégionaux (ex : Mâcon-Lyon).

---

<sup>3</sup> parmi les curiosités de l'organisation de l'exploitation des TER par la SNCF, on peut citer les lignes Carhaix-Guingamp-Paimpol sous-traitée à Veolia et du Blanc à Argent sous-traitée à Keolis, mais il ne s'agit dans les deux cas que de sous-traitance.

<sup>4</sup> l'ensemble des FNAUT régionales a été destinataire d'un questionnaire dans le cadre de cette étude qui figure en annexe 1.

## 1.1 LE SYSTEME TARIFAIRE NATIONAL

Le système tarifaire des TER prend en compte cette diversité des voyages et peut être adapté par chaque région dans le cadre de ses compétences d'AO aux besoins des voyageurs régionaux, notamment quotidiens.

En effet, la tarification des TER résulte de la combinaison des deux strates : le "système tarifaire national" ainsi que le qualifie la LOTI ("les régions exercent leurs compétences en matière de tarifications dans le respect des principes du système tarifaire national", extrait de l'article 21-1) sans vraiment le définir et, d'autre part, ce qui relève des compétences de la région, qui peuvent adapter ces principes tarifaires.

Les adaptations mises en place par la région sont limitées par le respect des principes du système tarifaire national ainsi que des tarifs sociaux nationaux ("les tarifs sociaux nationaux s'appliquent aux services régionaux de voyageurs", extrait de l'article 21-1 de la LOTI).

- Les principes du système tarifaire sont ceux relatifs à la SNCF. En ce qui concerne les tarifs des TER, ces principes sont déterminés notamment par les articles 14, 16 et 45 du décret du 13 septembre 1983 modifié portant approbation du cahier des charges de la SNCF et tenant compte du décret 2001-1116 du 27 novembre 2001 relatif au transfert de compétences en matière de transports collectifs d'intérêt régional. Il résulte de ces dispositions que la SNCF définit un "tarif de base général" (article 14) qui est applicable, par principe, aux relations TER (article 16).

En application de ces principes, les conventions relatives à l'exploitation des services TER intervenant entre la SNCF et les régions déterminent les tarifs qui relèvent du tarif de base général de la SNCF et ceux qui sont spécifiques à la région sous réserve que ces derniers soient compatibles avec "la structure tarifaire d'ensemble de la SNCF".

Le tarif de base général de la SNCF ("tarif normal") est défini au volume 2 "gamme tarifaire" des tarifs voyageurs de la SNCF (ce sont les conditions générales de vente de la SNCF, version en vigueur : février 2010). Ce prix est variable en fonction de la distance et dégressif :

### 1.1. Prix de base général

#### 1.1.1. Paramètres de calcul du prix de base général au 1<sup>er</sup> juillet 2009

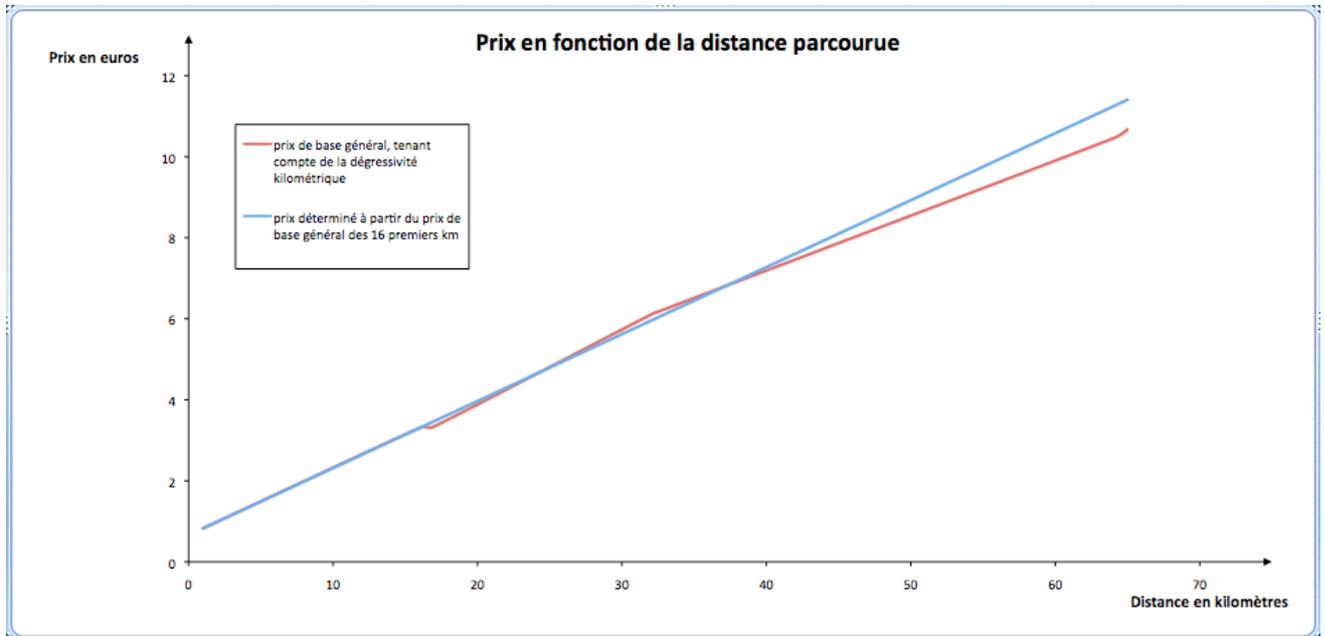
Le prix de base seconde classe (pour les trajets dans certains trains autres que TGV) est calculé selon la formule:  $P = a + bd$ .

P étant le prix, a une constante, b le prix kilométrique et d la distance tarifaire.

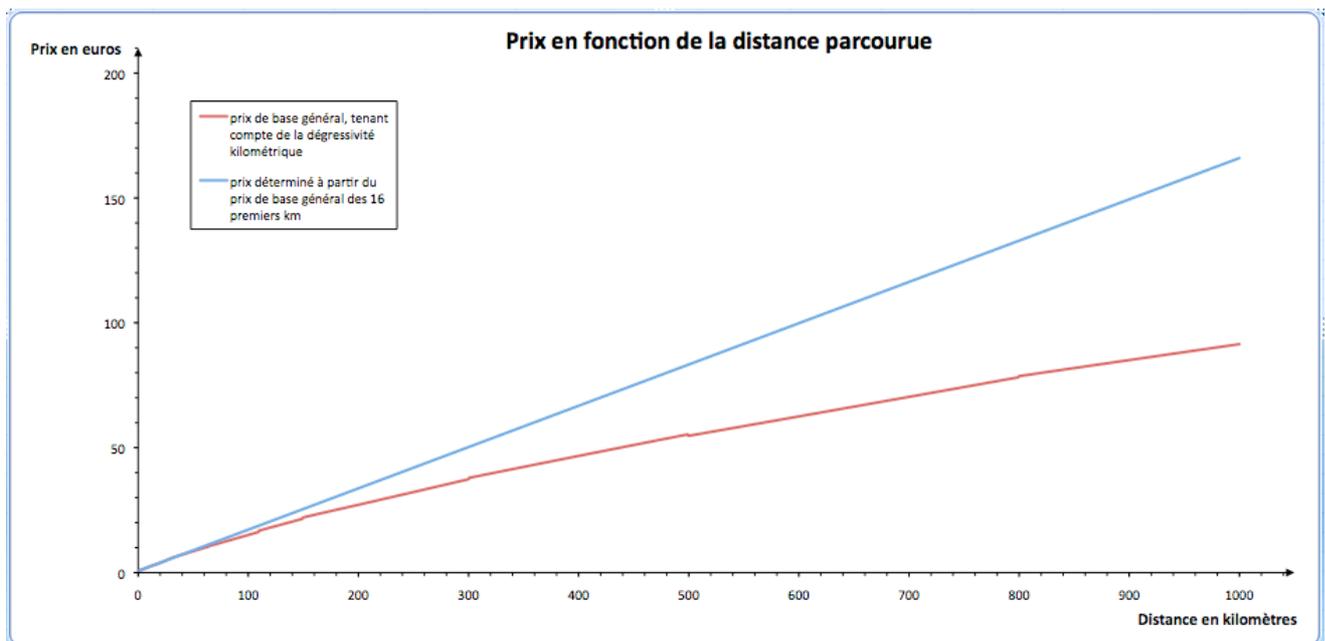
Le prix plein tarif d'un billet pour un trajet effectué en 1<sup>ère</sup> classe est déterminé à partir du prix calculé en 2<sup>ème</sup> classe auquel est appliqué le coefficient de majoration de 1,5. Le montant obtenu est arrondi au dixième d'euro supérieur.

Distance (d)		Constance (a)		Prix kilométrique (b)	
de	à	1 <sup>ère</sup> classe	2 <sup>ème</sup> classe	1 <sup>ère</sup> classe	2 <sup>ème</sup> classe
1	16 km	0,9920	0,6613	0,2480	0,1653
17	32 km	0,3192	0,2128	0,2760	0,1840
33	64 km	2,6396	1,7597	0,2037	0,1358
65	109 km	3,6828	2,4552	0,1896	0,1264
110	149 km	5,2091	3,4727	0,1818	0,1212
150	199 km	10,3080	6,8720	0,1521	0,1014
200	300 km	9,8891	6,5927	0,1541	0,1027
301	499 km	17,4056	11,6037	0,1314	0,0876
500	799 km	23,5170	15,6780	0,1173	0,0782
800	1999 km	41,0561	27,3707	0,0962	0,0641

Ce tableau peut être exprimé sous forme de courbe relative au prix concernant les 64 premiers kilomètres à laquelle on compare le prix des 64 premiers kilomètres calculés comme s'il n'y avait pas de dégressivité sur le prix de la première tranche (1 à 16 km) :



Il peut aussi être exprimé sous forme de courbe relative à des parcours plus longs, intégrant la comparaison avec une courbe relative au prix kilométrique s'il n'y avait pas de dégressivité (prix de la première tranche : 1 à 16 km) :



L'effet tarifaire de la dégressivité du barème kilométrique est le suivant :

Distance (km)	Prix (€)	Prix au kilomètre (€)	Dégressivité (%)
10	2,31	0,231	***
50	8,55	0,171	- 26
100	15,10	0,151	- 35
200	27,13	0,136	- 41
400	46,64	0,117	- 49
600	62,60	0,104	- 55
800	78,65	0,098	- 58

Dans le cadre de ce tarif, les enfants de moins de 4 ans voyagent gratuitement et les enfants de 4 à moins de 12 ans ont droit à une réduction de 50 %.

Ces dispositions ne s'appliquent pas au transport régional en Ile-de-France, les tarifs de cette région étant déterminés par le STIF.

D'autre part, si la région définit des tarifs qui lui sont propres, ceux-ci doivent respecter "la structure tarifaire d'ensemble" de la SNCF dont on peut penser qu'il s'agit du volume 2 "gamme tarifaire" des Tarifs voyageurs de la SNCF. Ceux-ci définissent notamment les conditions d'utilisation des cartes commerciales permettant l'accès à des tarifs réduits et leurs restrictions d'utilisation (calendrier voyageur notamment).

☛ **La notion de système tarifaire national doit être définie juridiquement de manière précise.**

☛ **Ces dispositions font uniquement référence aux tarifs de la SNCF et devraient être adaptées juridiquement, en amont de l'ouverture de ces services à d'autres opérateurs, afin de fixer notamment un prix kilométrique de base maximum en 2<sup>ème</sup> classe commun à toutes les entreprises ferroviaires et le principe de la dégressivité kilométrique.**

☛ **Pour les relations à "prix de marché", selon le même principe, un prix maximum doit être fixé par l'Etat.**

- Les tarifs commerciaux de la SNCF comprennent les abonnements commerciaux de la SNCF Fréquence (réduction de 50 %) et Forfait<sup>5</sup> (trajets illimités) qui sont valables sur des parcours intégralement ou partiellement TER ainsi que les réductions commerciales de la SNCF : cartes 12-25, Senior, Enfant + et Escapades<sup>6</sup> dont l'amplitude de réduction varie en fonction du calendrier voyageur de la SNCF<sup>7</sup>, billets Découverte<sup>8</sup> 12-25, Senior et Enfant + (réduction de 25 % pour un trajet commencé en période bleue du calendrier voyageur), billets de congrès (réduction de 20 %), groupes à partir de 10 personnes (réduction de 30 % dans les TER).

Ces réductions qui sont de portée nationale doivent pouvoir être utilisées sur l'ensemble des trajets TER même s'il advenait que certains d'entre eux soient assurés par d'autres opérateurs ferroviaires que la SNCF (ce qui impliquerait la mise en place d'un système de compensation des réductions entre opérateurs). Les conventions d'exploitation des services TER conclues entre les AO et d'autres exploitants que la SNCF devront tenir compte de ce paramètre.

☛ **Assurer, sur les bases des tarifs maximums fixés par l'Etat, la prise en compte par d'éventuels nouveaux opérateurs ferroviaires des réductions commerciales dont les voyageurs disposent auprès de la SNCF.**

- Les tarifs sociaux sont des réductions créées par la loi, par des textes réglementaires ou des décisions de l'administration, au profit de certaines catégories d'usagers.

Parmi ces tarifs, on peut notamment citer :

- les militaires,
- les abonnements pour élèves, étudiants et apprentis (AEEA),
- les abonnements de travail (AT pour les trajets inférieurs à 75km),
- les handicapés,
- les familles nombreuses (30, 40, 50 ou 75% de réduction par rapport au tarif normal en fonction du nombre d'enfants),
- les congés annuels, billets d'aller-retour populaire (réduction de 25 %<sup>9</sup>),
- accompagnateurs de personnes handicapées civiles, militaires, promenades d'enfants.

<sup>5</sup> disponible sur support carte à puce sur certaines relations hors TGV : "Optiforfait"

<sup>6</sup> dans la mesure où le trajet en TER dépasse 200 km et dans le cadre des conditions d'utilisation de cette carte

<sup>7</sup> de manière synthétique le niveau de réduction évolue de 25 % garantis en période blanche (heures de pointe) à 50 % garantis en période bleue (heures creuses), pour la carte 12-25 la réduction peut aller jusqu'à 60 %.

<sup>8</sup> qui ne nécessitent pas l'achat préalable de cartes commerciales pour bénéficier de la réduction,

<sup>9</sup> soumise au calendrier voyageurs

- Enfin, il existe des tarifs conventionnés à visée sociale fixés par des conventions prises en application de l'article 41 du décret du 13 septembre 1983 portant approbation du cahier des charges de la SNCF, parmi lesquels on peut citer la carte Enfant Famille.

A noter que la carte enfant famille ne s'applique pas aux TER. Cette carte bénéficie aux familles comprenant un ou deux enfants âgés de moins de 18 ans dont les ressources annuelles sont inférieures ou égales aux plafonds de l'allocation de rentrée scolaire. Elle permet de bénéficier, sur les trains à réservation obligatoire de la SNCF (TGV, TéoZ, Lunéa, Corail de nuit), d'une réduction pouvant aller jusqu'à 50% avec 25% garantis. Elle ne donne pas de réduction sur les trains sans réservation obligatoire : trains Corail Intercités et TER.

☛ **Il convient de donner une nature juridique propre à la carte enfant-famille pour en faire un véritable tarif social, afin qu'elle permette d'offrir des réductions dans l'ensemble des trains de la SNCF dont les TER et pour les trains des futures autres entreprises ferroviaires, ce qui suppose une compensation par l'Etat.**

☛ **Par extension, tous les tarifs sociaux doivent pouvoir être appliqués par l'ensemble des entreprises ferroviaires.**

Du point de vue du droit de la consommation, il convient de rappeler que le rôle de la région en tant qu'AO ne lui confère en aucun cas le rôle de transporteur. Quelles que soient les tarifications qui s'appliquent, le contrat de transport est conclu entre le voyageur et l'exploitant ferroviaire. C'est à l'égard de celui-ci que le client s'engage à verser le prix du transport et c'est également à son égard qu'il est en situation irrégulière s'il n'est pas en possession d'un billet valable.

Du point de vue du voyageur, c'est à l'exploitant avec qui il est lié contractuellement, qu'il doit s'adresser en cas de défaut d'exécution du contrat de transport si les conditions en sont réunies (notamment en cas de retard ou d'accident de personnes).

L'Engagement Horaire Garanti, mesure commerciale de la SNCF de remboursement en cas de retard, ne s'applique pas ainsi qu'aucune des dispositions relatives aux remboursements en cas de retard du règlement 1371/2007 du 23 octobre 2007 relatif aux droits des passagers ferroviaires.

Des indemnités des retards peuvent être demandées individuellement par chaque voyageur sur la base de ses préjudices à l'amiable ou par l'intermédiaire du Médiateur de la SNCF, d'une association de consommateurs ou par voie contentieuse.

Des indemnités peuvent aussi être demandées collectivement, les AO jouant le rôle de bons offices<sup>10</sup>...

---

<sup>10</sup> telle la réduction de 15 % sur le coût d'un mois d'abonnement mensuel des usagers de la région Rhône-Alpes en raison de la mauvaise qualité de service début 2010.

**☒ Les tarifs des TER qui sont fixés entre chaque région autorité organisatrice et la SNCF, peuvent :**

- être similaires au tarif de base général de la SNCF,
- être spécifiques à chaque région sous réserve qu'ils soient compatibles avec la structure des tarifs SNCF.

**Ils doivent tenir compte des tarifs sociaux.**

La liberté tarifaire des régions est donc contrainte par les règles d'application nationale de la SNCF et un certain nombre de tarifications spécifiques.

Les conventions confiant l'exploitation des services TER à la SNCF comportent systématiquement un volet tarification.

Elles comprennent également un volet sur l'information relative à cette tarification. La règle est que la tarification nationale de la SNCF (donc la tarification évoquée plus haut) s'applique sous réserve de tarifs spécifiques à la région.

Enfin il convient de rappeler la répartition des trains de la SNCF :

- trains à accès libre, au tarif kilométrique : TER<sup>11</sup> (pas de réservation de place) et Corail Intercités (réservation facultative),
- trains à réservation obligatoire, au prix de marché : TGV, TéoZ, Lunéa, ainsi que les relations internationales (Thalys, Eurostar, Alleo, Lyria, Artesia, Elipsos).

L'application du calendrier voyageurs de la SNCF dans les plages de périodes blanches restreignant les réductions des titulaires de cartes commerciales de la SNCF ont pour objectif de dissuader les utilisateurs occasionnels d'emprunter les TER au moment des pointes quotidiennes du matin et du soir.

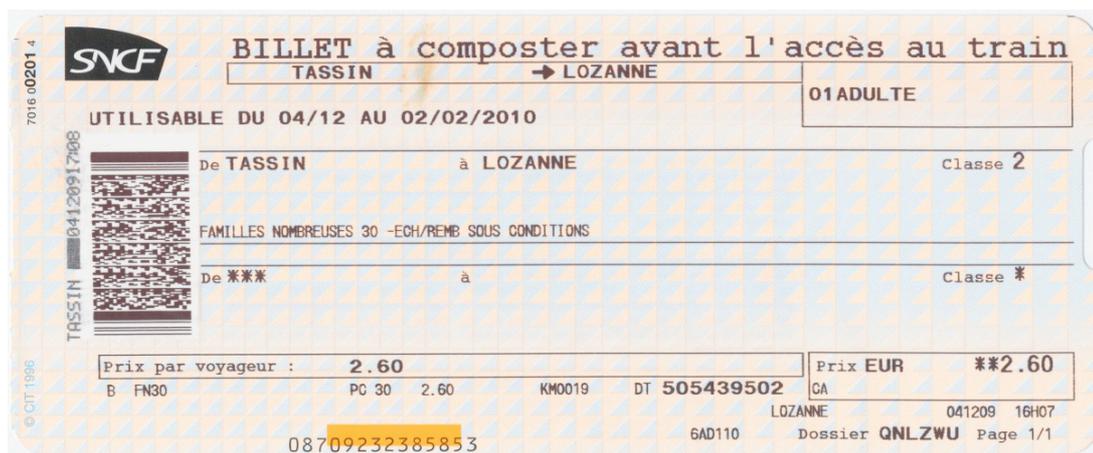
Le compostage des billets TER est obligatoire sauf pour les points d'arrêts qui ne sont pas équipés de composteurs.

---

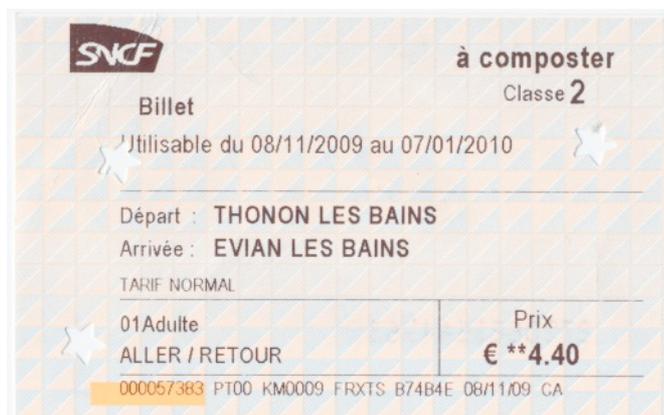
<sup>11</sup> un certain nombre de ces relations sont assurées par des services de substitution routiers, lorsque les lignes concernées ne sont plus ouvertes à la circulation ferroviaire ou en cas de travaux ; ces services routiers relèvent de la tarification TER. Dans certains cas, des autocars TER sont à réservation obligatoire, tels certaines liaisons Chambéry-Lyon

Deux exemples de billets TER :

- un billet intégrant une réduction familles nombreuses distribué au guichet d'une gare :



- un billet à tarif normal distribué en borne libre-service TER :



En ce qui concerne les trajets en TER, les deux réductions sociales les plus utilisées pour ce type de trajet sont l'Abonnement de Travail (AT) et les Abonnements pour Elèves, Etudiants et Apprentis (AEEA). Ces tarifs sont par nature disponibles dans toutes les régions. De plus, les gammes tarifaires régionales ont développé des produits spécifiques à chaque région, se basant sur les principes respectifs de ces réductions en les adaptant aux spécificités régionales (point 1.2.1, page 29).

De manière générale, l'AT offre une réduction qui va jusqu'à 75 % du plein tarif et l'AEEA jusqu'à 80 %. Ces deux réductions utilisent un barème kilométrique dégressif qui leur est spécifique. Ces pourcentages de réduction par rapport au tarif normal indiquent la réduction maximale qu'il est possible d'atteindre (cette réduction variant suivant la distance) si l'on effectue un certain nombre de trajets AR par semaine (pour l'AT ce pourcentage est atteint si l'on effectue un AR quotidien sur l'ensemble des jours ouvrés d'un mois).

La comparaison du coût entre l'AT et l'AEEA n'est pas aisée car le premier est un titre hebdomadaire et l'autre mensuel, les deux permettant des voyages illimités sur un trajet TER déterminé (domicile-travail ou domicile-études).

Comparaison du coût (en euros) entre le tarif normal, l'AT, l'AEEA et les abonnements commerciaux SNCF :

NATURE DU TARIF	10 KM	20 KM	100 KM
<b>tarif normal</b>	2,31	3,89	8,55
<b>AT</b> (calculé sur une base mensuelle : prix x 4,5)	32,08	53,86	108,60 <sup>12</sup>
<b>AEEA</b> (base mensuelle)	36,27	55,06	83,07 <sup>13</sup>
abonnement de travail "région"		43,10 (Bourgogne) 37,70 (Champagne-Ardenne)	
abonnement Forfait SNCF (trajets illimités, sans parcours sur LGV)		175,14	264,25
abonnement Fréquence SNCF (réduction de 50 %)		8,94/mois + billets à 50 % (1,94)	

<sup>12</sup> rentable à partir du 10<sup>ème</sup> voyage donc du 5<sup>ème</sup> AR mensuel,

<sup>13</sup> rentable à partir du 13<sup>ème</sup> voyage donc du 7<sup>ème</sup> AR mensuel, en comparant avec le tarif normal et sans prendre en considération une éventuelle réduction 12-25,

Pour les distances inférieures à 45 kilomètres, le prix de l'AEEA est plus cher que l'abonnement de travail, ainsi qu'en témoigne cet extrait du guide TER Champagne-Ardenne<sup>14</sup> :

Tarifs au 1 <sup>er</sup> juillet 2009					
		2 <sup>ème</sup> classe	Prix du billet au tarif normal	Forfait mensuel Pass'Actif annuel	Forfait mensuel Libre Etudes
PARCOURS		km	€	€	€
Courcy-Brimont	Reims	8	2,00	19,50	22,20
Sedan	Charleville-Mézières	20	3,90	37,70	43,10
Joinville	Saint-Dizier	30	5,80	50,80	58,00
Troyes	Romilly-sur-Seine	37	6,80	59,70	68,20
Bar-sur-Aube	Chaumont	41	7,40	64,70	74,00
Châlons-en-Champagne	Reims	58	9,70	85,40	86,10
Givet	Charleville-Mézières	64	10,50	92,40	88,40
Jonchery-sur-Vesle	Châlons-en-Champagne	75	12,00	105,30	92,50
Charleville-Mézières	Reims	88	13,60	147,30	97,30
Chaumont	Troyes	96	14,60	160,70	100,30
Châlons-en-Champagne	Chaumont	135	19,90	206,90	112,50

La plupart des régions corrigent la courbe tarifaire de l'AEEA pour les distances inférieures à 45 km et définissent dans leur gamme tarifaire des abonnements pour les jeunes de moins de 26 ans inscrits dans un établissement d'enseignement dont la courbe tarifaire se calque sur celle de l'AT (qui est inférieure à celle de l'AEEA pour ces trajets inférieurs à 45 km).

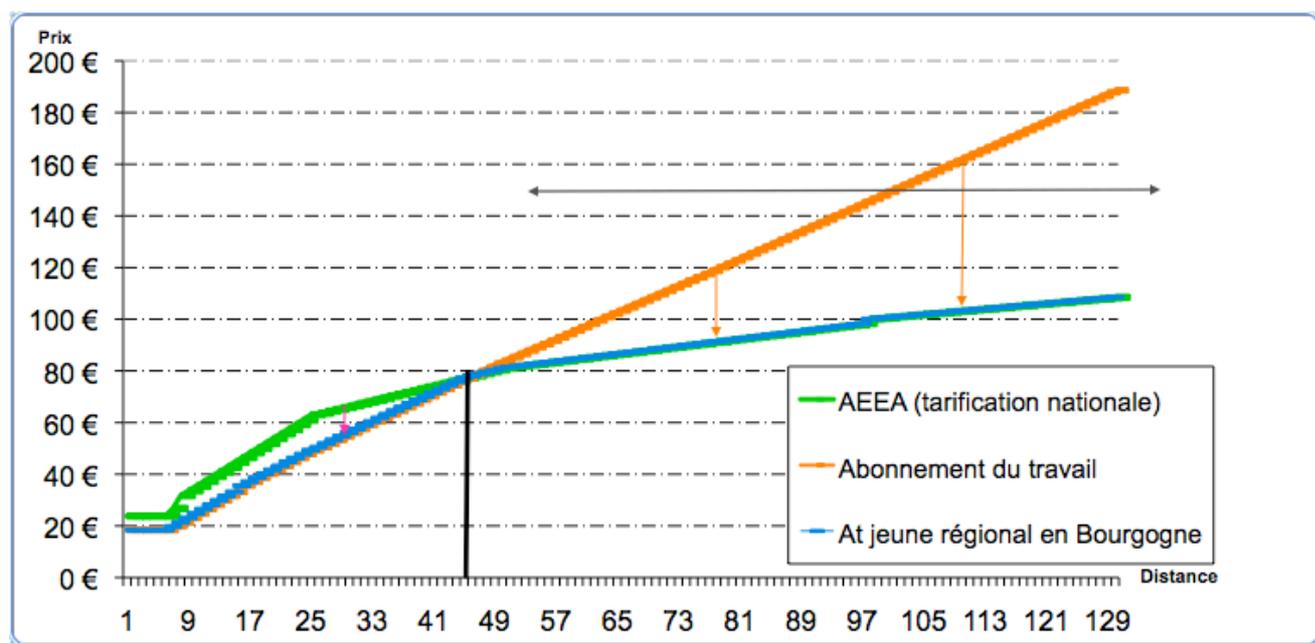
De plus, cet illogisme est renforcé par le décret de décembre 2008<sup>15</sup>, qui prévoit la participation de l'employeur à hauteur de 50 % des abonnements de travail : le coût du transport quotidien acquitté par les salariés est nettement moindre que le solde acquitté par les jeunes, pour les distances inférieures à 45 km.

Le Conseil Régional de Bourgogne nous a fait part de sa position sur cette question : "*si on prend l'exemple de la courbe tarifaire retenue par la région Bourgogne pour l'abonnement jeune régional sur les liaisons TER en Bourgogne (Bourgogne Fréquence moins de 26 ans) est celle de l'AT et celle de l'AEEA à partir de 45 km : ainsi, les jeunes ne paient pas plus cher que les salariés. Il serait souhaitable que les tarifs sociaux nationaux SNCF soient revus pour une plus grande logique*".

<sup>14</sup> la courbe tarifaire de l'abonnement Pass'Actifs annuel Champagne-Ardenne est celle de l'AT national, la particularité régionale étant que la limite des 75 km de trajet domicile-travail est étendue jusqu'aux limites de la région

<sup>15</sup> Décret n° 2008-1501 du 30 décembre 2008 relatif au remboursement des frais de transport des salariés, que ces frais relèvent de la tarification SNCF ou régionale

Source conseil régional de Bourgogne (comparaison sur des coûts mensuels) :



L'intérêt de l'AEEA ou de l'AT relevant de la tarification nationale conserve son intérêt notamment pour des trajets entre deux régions limitrophes qui n'ont pas mis au point d'abonnement spécifique ex domicile/études.

☛ **Abaisser le tarif de l'abonnement AEEA petites distances et le caler au maximum sur la courbe tarifaire de l'AT en ce qui concerne les abonnements de la SNCF ainsi que ceux spécifiques aux régions.**

L'AEEA est destiné aux élèves (moins de 21 ans), étudiants (moins de 26 ans) et apprentis (moins de 23 ans) et permet des trajets illimités entre le domicile et le lieu d'études ou d'apprentissage.

Il est décliné en :

- Abonnement Interne Scolaire (AIS) pour les élèves âgés de moins de 21 ans permettant une réduction de 50 % sur le trajet domicile - lieu d'enseignement sur la base d'un AR par semaine, le coût de cet abonnement pouvant être pris en charge par le Conseil Général (montant variable).
- Abonnement Scolaire Réglementé (ASR) pour les élèves âgés de moins de 21 ans permettant une réduction de 75 % sur le trajet domicile – lieu d'enseignement sur la base d'un AR quotidien, le coût de cet abonnement pouvant être pris en charge par le Conseil Général (montant variable).

## 1.2 LE SYSTEME TARIFAIRE REGIONAL

Ces dispositions tarifaires nationales de la SNCF sont complétées par des dispositions plus avantageuses, spécifiques à chaque région, augmentant le taux de réduction ou la distance autorisées pour un tarif en fonction, notamment, de catégories de trajets, de date de voyages et de voyageurs.

En ce qui concerne les déclinaisons régionales des abonnements de travail, la plupart du temps la communication des régions est du type “jusqu’à 75 % de réduction”. C’est à dire celle de l’abonnement de travail SNCF de base, l’apport réel pour le voyageur étant souvent une extension de la limite des 75 km.

On peut relever qu’il n’y a pas de tarifs spécifiques aux régions pour les seniors et les familles : les réductions commerciales ou sociales liées aux tarifs SNCF sont les seules applicables.

Il est intéressant de procéder à un examen région par région des grandes lignes de la gamme tarifaire disponible avant de procéder à son évaluation.

Le tableau suivant présente, pour chaque région, les dispositifs tarifaires les plus remarquables qui sont mis en place, **de manière non exhaustive**, classés par type d’usage.

Dans tous les cas le tarif normal et les tarifs sociaux et commerciaux de la SNCF restent disponibles.

## 1.2.1 Les principaux tarifs mis en place par les régions

REGIONS	SOLIDAIRES	JEUNES	OCCASIONNELS	REGULIERS	INTERMODAUX	TOURISTIQUES	COMMENTAIRES
<b>ALSACE</b>  www.vialsace.eu	tarif unique 1,20 euros pour les déplacements en vue d'une embauche ou d'une entrée en formation  PASS FORMATION : formation professionnelle : réduction de 80 %  PASS MOBILITE : personnes à faibles ressources : réduction de 80 %	abonnement élève, étudiant, apprenti : 70 % de réduction sur un parcours TER,  ALSAPLUS CAMPUS : 70 % de réduction sur un parcours TER, intègre les abonnements urbains d'une ou deux villes parmi 7  TONUS ALSACE (15 euros) : moins de 26 ans, 50 % de réduction	REFLEXE TER (25 euros) : 30 % de réduction sur l'ensemble du réseau (y compris certaines gares en régions limitrophes) et réduction de 70 % les we jusqu'à trois accompagnateurs	abonnement annuel Alsace (carte Alseo) : jusqu'à 75 % de réduction sur un trajet TER  abonnement de Travail Régional (trajet compris entre 225 et 75 km)  carnets de billets (par 10, réduction 25 %)	ALSAPLUS JOB (< 75 km) : 75 % de réduction sur un parcours TER, intègre les abonnements urbains d'une ou deux villes parmi 7  EUROPASS : réseaux urbains Strasbourg, Kehl, Offenbourg et lignes TER Communauté Urbaine de Strasbourg  Forfait Saar-Alsace	train + bus Markstein  pass Haut-Rhin-Brigau (ligne Mulhouse-Freiburg in B.)	la région avait écarté l'application du calendrier voyageurs limitant les réductions des porteurs de cartes commerciales SNCF mais est revenue en 2009 sur cette mesure  nom du support carte à puce : Alseo
<b>AQUITAINE</b>	carte SESAME : demandeurs d'emplois (plafond d'indemnisation), titulaires des minima sociaux, RSA etc , gratuité sur le réseau TER	carte AQUITAINE ETUDIANT : réduction de 50 % sur un trajet TER et de 25 à 50 % sur l'ensemble du réseau	carte IZY AIR : (30 euros) : tout public, 25 % de réduction en semaine et 50 % les we ; réduction de 50 % pour un à trois accompagnateurs en juillet-août  valable sur le réseau TER y compris Périgueux-Brive et Pau-Tarbes ; pour le titulaire de la carte valable aussi en Poitou-Charentes	carte IZY PASS : déplacements fréquents jusqu'à 300 km, 75 % de réduction, intégrant des avantages pour les déplacements loisirs,	carte MODALIS : réduction 75% sur un parcours TER déterminé et réseau urbain de Bordeaux	billet combiné Bordeaux/Angoulême et salon de la BD  forfait PASSBASK entre Bayonne et San Sebastian	accords ponctuels sur lignes interrégionales : Bordeaux-Saintes, Bordeaux-Tarbes,  possibilité utilisation du TGV sur Bordeaux-Bayonne  nom du support carte à puce : Modalis

REGIONS	SOLIDAIRES	JEUNES	OCCASIONNELS	REGULIERS	INTERMODAUX	TOURISTIQUES	COMMENTAIRES
<b>AUVERGNE</b>	<p>billet EMPLOI AUVERGNE : chômeurs, bénéficiaires du RSA, déplacement en vue d'un recrutement, d'un concours, d'une convocation à Pôle Emploi, billet gratuit</p> <p>billet SOLIDARITE : salariés et chômeurs indemnisés moins de 80 % du SMIC, titulaires du RSA, de la CMU et de nombreuses autres mesures sociales, 75 % pour des trajets en TER</p>	<p>carte BILLET U : étudiants de l'enseignement supérieur : 50 % de réduction sur un trajet TER et formule multi-billets</p> <p>abonnement TANDEM ETUDIANTS : titre combiné un trajet TER et transports urbains clermontois</p> <p>Forfait OPEN TOUR (45 euros, gratuit moins de 18 ans) : de 15 à 25 ans, libre circulation en juillet et août</p>	<p>carte LOISIRS (30 euros) : 25 % de réduction en semaine, 50 % les we (et pour 3 accompagnateurs les we)</p>	<p>abonnement TANDEM salariés : titre combiné un trajet TER et transports urbains clermontois</p> <p>abonnement de travail étendu jusqu'à 300 km y compris régions Bourgogne et Rhône-Alpes</p>		<p>Forfait VACANCES, libre circulation pour une journée sur le réseau TER Auvergne (excepté Corail TéoZ) pour 1 à 5 personnes voyageant ensemble, 30 euros</p> <p>offres "ski en train" dans 3 stations d'Auvergne, billets combinés avec les remontées mécaniques</p>	<p>pas de titres intermodaux en dehors des abonnements de travail et des transports urbains clermontois</p> <p>nom du support carte à puce : unikOpass</p>
<b>BASSE-NORMANDIE</b>	<p>Passeport SOLIDARITE revenu moyen annuel net imposable inférieur ou égal à 80% du SMIC pour une personne seule : 12 trajets simples avec 80% de réduction pour se déplacer en Basse-Normandie et jusqu'à Rennes.</p> <p>SOLIDARITE EMPLOI : 1 AR gratuit en vue d'un entretien</p> <p>SOLIDARITE FORMATION 80 % de réduction sur abonnement SNCF</p>	<p>abonnement BOOSTER 15-25 ans : 80 % sur un trajet TER en Basse-Normandie ou vers la Haute-Normandie ou Rennes ou Dol-de-Bretagne</p> <p>carte BOOSTER (30 euros) 15-25 ans : 50 % de réduction sur les trajets TER en Basse-Normandie ou vers la Haute-Normandie ou Rennes</p>	<p>carte LIBERTER (30 euros) plus de 26 ans : 30 % de réduction sur les trajets TER en Basse-Normandie ou vers la Haute-Normandie ou Rennes</p> <p>carte SILLAGE LOISIRS (7 euros) : réduction de 50 % sur les trajets TER et sur la ligne Trouville-Deauville-Dives-Cabourg en juillet-août et réduction de 50 % pour un accompagnateur et forfait de 0,15 euros du deuxième au cinquième accompagnateur</p>	<p>abonnement LIBERTER plus de 26 ans: 75 % sur un trajet TER en Basse-Normandie ou vers la Haute-Normandie ou Rennes ou Dol-de-Bretagne ; 25 % de réduction sur un second trajet</p>	<p>LIBERTER PLUS : idem LIBERTER incluant 4 réseaux urbains</p>		<p>nom du support carte à puce : Twisto</p>

REGIONS	SOLIDAIRES	JEUNES	OCCASIONNELS	REGULIERS	INTERMODAUX	TOURISTIQUES	COMMENTAIRES
<b>BOURGOGNE</b>	chéquier Bourgogne Emploi : chômeurs, 80 % de réduction sur deux AR par mois pour un entretien d'embauche	carte Bourgogne Liberté -26 ans (25 euros) : 50 % de réduction y compris vers l'Ile-de-France, réduction valable également vers le lieu d'étude s'il est situé dans une région limitrophe, réduction étendue à un accompagnateur we et vacances scolaires  abonnement Bourgogne Fréquence -26, valable sur un parcours TER, les formules mensuelles et annuelles offrent des réductions sur les autres trajets TER et jusqu'à l'Ile-de-France  abonnement Bourgogne Fréquence Plus -26, valable sur un parcours TER jusqu'à l'Ile-de-France et le réseau urbain de Sens ainsi qu'une réduction de 25 % sur les autres lignes en TER et 50 % we et vacances scolaires jusqu'à 4 accompagnateurs	carte Bourgogne Liberté (25 euros) : 25 % de réduction en semaine, 50 % de réduction les we et vacances scolaires pour le titulaire et 4 accompagnateurs, réduction augmentées pour les enfants	abonnement Bourgogne Fréquence, valable sur un parcours TER, les formules mensuelles et annuelles offrent des réductions sur les autres trajets TER et jusqu'à l'Ile-de-France	abonnement Bourgogne Fréquence Plus, valable sur un parcours TER jusqu'à l'Ile-de-France et le réseau urbain de Sens ainsi qu'une réduction de 25 % sur les autres lignes en TER et 50 % we et vacances scolaires jusqu'à 4 accompagnateurs  abonnement MOBIPRO 75 % de réduction sur un trajet TER et 25 % sur le réseau urbain de Dijon  abonnement MOBIPRO annuel idem mais inclut également le réseau urbain de Mâcon	aller-retour Dijon-Paris les samedis à 15 euros et Paris/Dijon (nuit du samedi au dimanche sur place)	abonnement Bourgogne Fréquence légèrement inférieur au prix de l'abonnement SNCF Forfait 3 <sup>ème</sup> année  tarifs particuliers sur certaines lignes à certaines périodes (ex : la Gentiane Bleue pour Métabief ou lors des Journées du Patrimoine)
<b>BRETAGNE</b>	carte Bretagne Actuel : réduction de 75 % sur le réseau TER breton, chômeurs indemnisés moins de 80 % du SMIC, titulaires de l'ASS et du RSA etc.  billet TER Bretagne Actuel emploi, AR gratuit en vue d'un entretien, d'une formation, d'un concours etc	abonnement Uzuël jeunes : idem abonnement Uzuël avec 75 % de réduction sur les trajets hors trajet habituel  billet Ribambël : gratuit pour les moins de 12 ans accompagnés d'un voyageur ayant un titre TER hors après-midi vendredi et dimanche	abonnement Pelmël : carnet de 10 billets sur un trajet inférieur à 50 km : réduction de 30 % (50 % si moins de 26 ans)  aller-retour Pelmël : réduction de 30 % sur un aller-retour hors après-midi vendredi et dimanche (50 % si moins de 26 ans)	abonnement Uzuël : réduction de 75 % sur un trajet TER (jusqu'en Pays de la Loire, sous conditions), existe aussi en abonnement avec accès TGV sans place assise réservée (!) et réduction de 50 % sur tout trajet hors après-midi vendredi et dimanche	abonnement Uzuël + : réduction de 75 % sur un trajet TER et un ou deux réseaux urbains parmi 11 et réduction de 50 % sur tout trajet hors après-midi vendredi et dimanche  UNIPASS : TER et réseau urbain à l'intérieur du PTU	abonnement Uzuël jeunes + : idem abonnement Uzuël jeunes  tarif spécial pour certains festivals : 10 euros l'aller-retour  Pass ligne baie : desserte estivale du Mont-St Michel	nom du support carte à puce : KorriGo

REGIONS	SOLIDAIRES	JEUNES	OCCASIONNELS	REGULIERS	INTERMODAUX	TOURISTIQUES	COMMENTAIRES
<p><b>CENTRE</b></p> <p>www.jv-malin.fr</p>	<p>chéquier régional vers l'emploi : 20 billets gratuits pour les demandeurs d'emploi</p>	<p>carte TER BAC + et carte TER apprenti (30 euros) : réduction de 50 % sur un trajet vers un lieu d'enseignement supérieur, en région Centre, Auvergne, Bourgogne, Limousin, Pays de la Loire et Poitou-Charentes et réduction de 50 % sur les autres trajets TER les we et jours fériés pendant l'année scolaire</p>	<p>carte LOISIRYS (15 euros) : réduction de 50 % sur un aller-retour dans la journée pour le titulaire et jusqu'à trois accompagnateurs les we et jours fériés (réduction de 75 % pour les enfants)</p>	<p>abonnement de travail régional : trajets de plus de 75 km y compris Pays de la Loire (trajet &lt; 300 km)</p> <p>Annuelys : jusqu'à 75 % de réduction sur un parcours y compris Bourgogne, Limousin, Pays de la Loire et Poitou-Charentes (trajet &lt; 300 km) ainsi que certains parcours vers l'Ile-de-France (communes limitrophes)</p>	<p>abonnement STARTER et STARTER étudiants : un trajet TER ayant pour origine ou destination Blois, Orléans ou Tours et un ou deux réseaux urbains</p>	<p>tarifs spéciaux de Printemps de Bourges,</p> <p>billets à 4 euros pour des évènements culturels ou touristiques régionaux</p>	<p>nom du support carte à puce : Multipass</p>
<p><b>CHAMPAGNE-ARDENNE</b></p>	<p>PASS'EMPLOI : un aller-retour en vue d'un entretien d'embauche, une convocation à Pôle Emploi ou un concours</p> <p>PASS'SOLIDAIRES : réduction de 80 % pour tous les membres d'un même foyer fiscal domiciliés en Champagne-Ardenne, dont le quotient familial annuel n'excède pas 72 % du SMIC</p>	<p>PASS'ETUDES : réduction de 63 % sur un aller-retour hebdomadaire vers un lieu d'enseignement supérieur de la région ou de certains départements de certaines régions limitrophes et réduction de 50 % sur les autres trajets TER tous les jours ainsi qu'à un accompagnateur les we et jours fériés pendant l'année scolaire et 50 % dans certains TGV autorisés (ainsi qu'un remboursement de 32 euros)</p> <p>LIBRE'ETUDES : valable sur un aller-retour TER et réduction de 50 % sur les autres trajets tous les jours ainsi que pour un accompagnateur (les we et vacances scolaires)</p>	<p>PASS'CHAMPAGNE-ARDENNE LIBERTE (29 euros) : réduction de 25 % en semaine et de 50 % pendant les week-ends pour le titulaire de cette carte et jusqu'à trois accompagnateurs</p> <p>PASS'CHAMPAGNE-ARDENNE LOISIRS (5 euros) : réduction de 50% sur un aller-retour sur une journée pendant les week-ends pour le titulaire de cette carte et jusqu'à trois accompagnateurs</p> <p>tarifs groupes à partir de 10 personnes : réduction de 30 à 75 %</p> <p>PASS'ARDENNE : 6 euros période d'été et we période d'hiver</p>	<p>PASS'ACTIF et PASS'ACTIF annuel : réduction jusqu'à 75 % sur un trajet (sans limite de distance, à l'intérieur de la région) et réduction pour les autres trajets de 25 % en semaine et de 50 % les we jusqu'à trois accompagnateurs (les we)</p>	<p>billet TER TAC (1,05 euros) : trajet combiné TER Nouzonville-Charleville et bus communauté d'agglomération Charleville</p>	<p>Pass/Solidaires : initiative intéressante</p> <p><b>PASS'ETUDES pourquoi certains départements de certaines régions limitrophes ?</b></p> <p>trains du foot pour Sedan : tarifs forfaitaires, lorsque l'équipe de football locale joue à domicile (!)</p> <p>visite du Mémorial Charles de Gaulle : réduction de 50 % au départ de n'importe quelle gare de la région pour se rendre au Mémorial</p>	

REGIONS	SOLIDAIRES	JEUNES	OCCASIONNELS	REGULIERS	INTERMODAUX	TOURISTIQUES	COMMENTAIRES
<b>CORSE</b>	absence de dispositions régionales spécifiques mises en œuvre par la Collectivité territoriale de Corse : la tarification SNCF s'applique						
<b>FRANCHE-COMTE</b>	<p>SOLIDARI'TER : 75 % de réduction pour les titulaires de l'ATA, de l'ASS, du CIVIS et du RSA</p> <p>MOBILI'TER : réduction de 50 % sur un trajet aller-retour pour toute personne en recherche d'emploi</p>	<p>Activi'TER JEUNES : jusqu'à 80 % de réduction sur un trajet TER jusqu'à 250 km y compris des destinations importantes dans les régions limitrophes</p> <p>FACILI'TER JEUNES : idem FACILI'TER</p> <p>UNIVERSI'TER (30,50 euros) : réduction de 50 % sur un parcours TER et réduction de 25 % en semaine et 50 % les we sur les autres trajets (jusqu'à Dijon et Epinal)</p> <p>PASS VISI'TER jeunes : lié à la carte Avantages Jeunes : trajets illimités pendant 2 jours</p>	<p>PASS'VISITER : parcours illimités une ou deux journées périmètre TER Franche-Comté légèrement étendu</p> <p>PASS'VISITER jeunes</p> <p>Forfait VISI'TER groupes : valable sur un aller-retour à partir de 10 personnes, prix forfaitaire</p> <p>carte VISI'TER (10 euros) : réduction de 50 % pour un aller-retour les we et vacances scolaires jusqu'à quatre accompagnateurs</p>	<p>Activi'TER : jusqu'à 75 % de réduction sur un trajet TER jusqu'à 250 km y compris des destinations importantes dans les régions limitrophes</p>	<p>FACILI'TER : un trajet TER et un réseau urbain parmi 5</p> <p>PASS'OK : TER et transports urbains dans l'aire urbaine de Belfort-Montbéliard</p>	<p>ligne des Hirondelles</p> <p>Gentiane Bleue</p>	

REGIONS	SOLIDAIRES	JEUNES	OCCASIONNELS	REGULIERS	INTERMODAUX	TOURISTIQUES	COMMENTAIRES
<b>HAUTE-NORMANDIE</b>	Région-Transports Solidarité : 12 trajets TER gratuits pour les demandeurs d'emploi	Région-Transports Pass Etudes : jusqu'à 75 % de réduction sur un parcours TER jusqu'en Basse-Normandie et 50 % sur les autres trajets tous les jours ainsi qu'une réduction de 50 % les we jusqu'à trois accompagnateurs  Région-Transports carte études (30 euros) : réduction de 50 % sur les TER tous les jours ainsi que de 50 % les we jusqu'à trois accompagnateurs	Région-Transports tout public (30 euros) : réduction de 25 % sur les TER en semaine ainsi que de 50 % les we jusqu'à trois accompagnateurs	Région-Transports travail : jusqu'à 75 % de réduction sur un trajet TER y compris Basse-Normandie et Picardie et réduction pour les autres trajets de 25 % en semaine et de 50 % les we ainsi qu'une réduction de 50 % jusqu'à trois accompagnateurs			

REGIONS	SOLIDAIRES	JEUNES	OCCASIONNELS	REGULIERS	INTERMODAUX	TOURISTIQUES	COMMENTAIRES
<b>ILE-DE-FRANCE</b>  www.transport-idf.com	Forfait gratuité transport : trajets illimités pour les demandeurs d'emploi bénéficiant cumulativement de l'ASS et de la CMU et les titulaires du RSA  cartes Améthyste, Améthyste ½ tarif et Emeraude (75) délivrées par les départements aux personnes handicapées ou âgées sous condition de ressources  réduction Solidarité transports : réduction de 75 % sur les forfaits Navigo pour les titulaires de la CMU complémentaires et les demandeurs d'emplois titulaires de l'ASS mais pas de la CMU et de 50 % pour les trajets isolés  chèque mobilité attribué par les organismes sociaux permettant l'achat de forfait et billets  carte d'invalidité cécité : réduction de 50 % sur les trajets et gratuité pour l'accompagnateur	l'âge pour le demi-tarif est limité aux enfants de moins de 12 ans alors que c'est moins de 10 ans dans les autres régions  Imagine R : jeunes de moins de 26 ans et inscrits dans un établissement d'enseignement ou d'apprentissage, permet des trajets sur l'ensemble des zones tarifaires les we et vacances scolaires hors été  ticket jeunes we : trajets illimités, valable une journée les we	billet isolé : tarification légèrement moins chère que la tarification kilométrique SNCF, exemple : inférieure de 8,25 % sur un trajet de 45 km (Paris-Melun) donne systématiquement accès au métro et tram RATP mais pas au bus si une des extrémités du trajet est Paris  forfait Navigo découverte (5 euros), conditions d'accès plus souples que Navigo  forfait Mobilis : trajets illimités pour une journée, nombre de zones variables	forfaits Navigo et Intégrale (annuel) : ouverts aux personnes domiciliés ou travaillant en Ile-de-France  ces forfaits peuvent se combiner avec un AT dans la limite d'un trajet de 75 km et de la zone tarifaire Ile-de-France	tarification spéciale pour les dessertes d'aéroport, tarification Orlyval spécifique, non incluse dans les abonnements	Paris Visite : trajets illimités, nombre de zones et de journées variables  forfait Loisirs comprenant une entrée à Disneyland Paris	tarification zonale définie par le STIF (ordonnance n°59-151 du 7 janvier 1959 relative à l'organisation des transports de voyageurs en Ile de France. modifiée notamment par la loi du 13 août 2004)  pour la SNCF le service est intitulé Transilien et non TER  nom du support carte à puce : passe Navigo  <b>piège tarifaire redoutable à la Défense : métro ligne 1 en zone 2, tram, RER et Transilien en zone 3 !</b>  <b>demi-tarif limité aux enfants de moins de 10 ans</b>  pas de prolongements de parcours sur la base d'un abonnement

REGIONS	SOLIDAIRES	JEUNES	OCCASIONNELS	REGULIERS	INTERMODAUX	TOURISTIQUES	COMMENTAIRES
LANGUEDOC - ROUSSILLON	VIA PLUS : réduction de 75 % pour les demandeurs d'emploi indemnisés moins de 75 % du SMIC, les titulaires du RSA, demandeurs d'un premier emploi de moins de 26 ans et titulaires de certains contrats aidés pour les trajets dans la région et de et vers les gares situées entre Ceilhes-Roqueredonde et Banassac-la-Canourgue	<p>abonnement VIA ETUDES moins de 26 ans, à partir d'une gare de la région ou située entre Ceilhes-Roqueredonde et Banassac la Canourgue, 2 formules :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- formule libre circulation : 3 allers-retours par semaine sur un trajet vers toutes destinations,</li> <li>- formule demi-tarif réduction de 50 % sur un trajet (rentable si seulement un à deux AR par semaine) vers une gare située en Languedoc-Roussillon, en Midi-Pyrénées, en Provence-Alpes-Côte d'Azur ou en Auvergne,</li> </ul> <p>Les deux formules offrent également une réduction de 50 % sur les autres trajets toute l'année pour la formule libre circulation et l'été pour la formule demi-tarif</p>	VIA LIBERTE (25 euros) : réduction de 25 % en semaine, 50 % de réduction les we et vacances scolaires jusqu'à 3 accompagnateurs	abonnement VIA PRO : jusqu'à 75 % de réduction sur un trajet TER (y compris au départ des gares situées entre Ceilhes-Roqueredonde et Banassac-la-Canourgue) et réduction de 50 % sur les autres trajets dans la région, utilisable dans la limite de 75 km, même hors région et au delà de 75 km vers l'ensemble des gares de la région y compris PACA, ligne Castelnaudary-Toulouse et Ceilhes-Roqueredonde et Banassac la Canourgue (NB droit d'accès forfaitaire mensuel de 15 euros trains TEOZ)	<p>KARTATOO PRO : abonnement zonal comprenant un trajet TER et les réseaux urbains de départ et d'arrivée ainsi qu'une réduction de 50 % sur les autres trajets TER</p> <p>DROIT D'ACCES TGV TEOZ : abonnés VIA PRO, VIA ETUDES, ASR, AIS : droit forfaitaire mensuel de 10 euros pour l'accès à certains TGV et TEOZ du parcours de l'abonnement sans garantie de place assise</p>	billets Train Jaune hiver à 10 euros sur la ligne concernée et 50 % pour le parcours d'approche en TER	<p>nom du support carte à puce : Kartatoo</p> <p>dérogation intéressante pour la carte VIA PRO accessible depuis les gares situées entre Ceilhes-Roqueredonde et Banassac-la-Canourgue, sur la ligne des Causses mais en région Midi-Pyrénées</p>

REGIONS	SOLIDAIRES	JEUNES	OCCASIONNELS	REGULIERS	INTERMODAUX	TOURISTIQUES	COMMENTAIRES
<b>LIMOUSIN</b>	<p>carte LIMOUSIN FORMATION : réduction de 80 % sur un trajet vers le lieu du stage dans le cadre d'une formation rémunérée et titulaire de l'AFR</p> <p>chéquier Limousin vers l'emploi : chéquier de 30 chèques de réduction à 90 % pour les demandeurs d'emploi valable un an dans la région et sur la ligne Montluçon-Ussel</p>	<p>carte LIMOUSIN ETUDIANT (étudiant sans limite d'âge) : réduction de 50 % sur la région Limousin et des trajets jusqu'à Poitiers, Angoulême, Périgueux et Montluçon, ainsi que 50 % de réduction jusqu'à 3 accompagnateurs les we et en juillet et août</p>	<p>carte LIMOUSIN LOISIRS (20 euros) : 50 % de réduction sur la région Limousin et des trajets jusqu'à Poitiers, Angoulême, Périgueux et Montluçon, les we et en juillet août jusqu'à 3 accompagnateurs, TER et Corail Intercités</p>	<p>carte LIMOUSIN DOMICILE TRAVAIL : ma carte 365 : jusqu'à 75 % de réduction sur un trajet dans la région Limousin et jusqu'à Périgueux, Aurillac, Cahors, Capdenac, Châteauroux, Clermont Ferrand, Montluçon, Poitiers ou Sarlat</p>	<p>Pass CORAIL TEOZ : permet d'emprunter les TéoZ dans la région sans réservation en complément d'une carte Limousin Domicile Travail ou d'un AT</p>		

REGIONS	SOLIDAIRES	JEUNES	OCCASIONNELS	REGULIERS	INTERMODAUX	TOURISTIQUES	COMMENTAIRES
LORRAINE	TICKET EMPLOI + : un aller-retour TER gratuit en vue d'un entretien d'embauche	PASS CAMPUS : jusqu'à 60 % de réduction sur les TER pour les étudiants de moins de 26 ans, formule mensuelle de la carte prise en charge de 10 à 50 % par la région  PASS AVENIR : libre circulation sur un trajet TER et jusqu'à 60 % de réduction sur les autres trajets TER pour les collégiens et lycéens	BILLET METROLOR : accessible à tous, jusqu'à 40 % de réduction sur les trajets TER par rapport au tarif normal SNCF, selon un barème kilométrique dégressif spécifique, hors TGV et trains de nuit  CARTE METROLOR (20 euros) et CARTE METROLOR JEUNES (10 euros) : 60 % de réduction sur les trajets TER par rapport au tarif normal SNCF, selon un barème kilométrique dégressif spécifique, hors TGV et trains de nuit "billet METROLOR REDUIT"	PASS METROLOR et PASS METROLOR ANNUEL : réduction de 75 % sur un trajet et jusqu'à 60 % de réduction sur les autres trajets TER  PASS EMPLOI : réduction de 75 % sur un trajet de moins de 75 km vers la région et les régions Franche-Comté, Champagne-Ardenne, le département de Côte d'Or et sans limite de distance vers l'Alsace et jusqu'à 60 % de réduction sur les autres trajets TER  abonnement JONQUILLE : AT SNCF combiné avec un des quatre réseaux urbains Metz, Nancy, Pont-à-Mousson, Forbach et jusqu'à 60 % de réduction sur les autres trajets TER	FLEXWAY : libre circulation à bord des TER sur un trajet gare de Lorraine - point frontière Bettembourg ou Rodange et l'accès aux transports luxembourgeois ferroviaires et urbains ainsi que jusqu'à 60 % de réduction sur les autres trajets TER  FLEXFAHRT : un trajet TER combiné avec 4 réseaux urbains (Metz, St-Avold, Forbach, Sarrebrück (RFA)) ainsi que jusqu'à 60 % de réduction sur les autres trajets TER  FORFAIT SAAR LOR LUX : libre circulation pour une à cinq personnes (prix dégressif) sur le réseau TER ainsi que luxembourgeois et sarrois pour une journée (samedi ou dimanche) jusqu'au lendemain 3H00	WALYGATOR PASS et TICKET : titre combiné trajet TER et entrée ou pass au parc Walygator  Ski PASS VOSGES : trajet TER et remontées mécaniques de Gérardmer et la Bresse	nom du support carte à puce : SimpliCités (5 euros)  Pass METROLOR accessible à tous, sans justificatifs, modification du trajet principal aisée  billet occasionnel inférieur au tarif normal SNCF !

REGIONS	SOLIDAIRES	JEUNES	OCCASIONNELS	REGULIERS	INTERMODAUX	TOURISTIQUES	COMMENTAIRES
<b>MIDI-PYRENEES</b>	Midi-Pyrénées Emploi : 10 trajets TER gratuits par mois pour les demandeurs d'emploi indemnisés moins que le SMIC et les titulaires du RSA	AEEA : réduction de 75 % sur un trajet et réduction de 50 % sur les autres trajets ainsi que le we jusqu'à trois accompagnateurs (AEEA + : idem incluant le réseau urbain de Tarbes)	carte MIDI-PYRENEES LOISIRS (20 euros) : réduction de 25 % sur l'ensemble des trajets en semaine et de 50 % pour les mois de juillet et d'août et les we jusqu'à trois accompagnateurs  carnet TER 10 trajets : réduction de 25 %, non nominatif, valable 6 mois sur un parcours TER	carte MIDI-PYRENEES ACTIFS : jusqu'à 75 % de réduction sur un trajet et réduction de 50 % sur les autres trajets ainsi que le we pour des accompagnateurs  carte MIDI-PYRENEES ACTIFS + : idem MIDI-PYRENEES intégrant le réseau urbain de Tarbes		forfait SKIRAIL : forfait un AR en TER (jusqu'à 50 % de réduction) vers des stations de ski de la région et les remontées mécaniques	nom du support carte à puce : carte Pastel  <b>Précisions à apporter sur le site TER de la région :</b>  carte MIDI-PYRENEES ACTIFS et LOISIRS : préciser les gares accessibles hors région notamment Aurillac, Brive, Agen, la Tour-de-Carol et le nombre maximal d'accompagnateurs (trois en l'occurrence)  Midi-Pyrénées Emploi : préciser les conditions
<b>NORD-PAS-DE-CALAIS</b>	PASS REGIONAL SOLIDARI'TER : réduction de 75 % sur les trajets dans la région pour les demandeurs d'emploi indemnisés moins que le SMIC, les demandeurs d'un premier emploi de moins de 25 ans, les titulaires de contrats aidés et de nombreux minima sociaux	PASS REGIONAL TER ETUDES : jusqu'à 75 % de réduction sur un trajet TER dans la région et jusqu'aux régions Picardie et Champagne-Ardenne ; option Opale pour utiliser les TER GV ; gratuit si l'étudiant est boursier	PASS REGIONAL Grand'TER (7 euros) : réduction de 50 % sur un trajet AR dans la région les we et vacances scolaires ainsi qu'une réduction de 50 % pour le premier accompagnateur et un forfait de 0,30 euros jusqu'à trois autres accompagnateurs ; option Opale pour utiliser les TER GV	PASS REGIONAL FIDELI'TER : jusqu'à 75 % de réduction sur un trajet TER dans la région et jusqu'aux régions Picardie et Champagne-Ardenne ; option + permet d'intégrer de 4 réseaux urbains pour la formule annuelle à 10 pour l'hebdomadaire ; option Opale pour utiliser les TER GV	gamme TRAMPOLINE : Pass journée et abonnements sur des relations avec la Belgique dont Lille-Mons et Lille-Tournai  abonnement TICKET + : libre circulation sur les TER et réseau urbain de la communauté urbaine de Lille		nom du support carte à puce : carte billettique  TER GV : utilisation des TGV sur les relations régionales utilisant partiellement la ligne à grande vitesse, sur les relations Lille-Dunkerque et Lille-Fréthun-Boulogne (face au succès la SNCF utilise des rames ex Eurostar !)

REGIONS	SOLIDAIRES	JEUNES	OCCASIONNELS	REGULIERS	INTERMODAUX	TOURISTIQUES	COMMENTAIRES
<b>PAYS DE LA LOIRE</b>	ACTICARTE : réduction de 75 % sur les trajets TER y compris jusqu'en Bretagne et certains autres trajets hors région pour les demandeurs d'emploi rémunérés moins de 80 % du SMIC	carte TIVA 15 25 ans (15 euros) : réduction de 50 % sur les trajets TER dans la région et jusqu'aux régions Centre, Basse-Normandie, Bretagne (sauf les vendredi et dimanche entre 15 et 20 H le we) et Poitou-Charentes hors Lunea et TGV ainsi qu'une réduction de 50 sur les TER de la région jusqu'à trois accompagnateurs  carte gratuite pour les titulaires de l'AEEA		ECO TER : jusqu'à 75 % de réduction sur un trajet TER dans la région et jusqu'aux régions Centre et Bretagne avec un maximum de 300 km	ATLAN'TER : permet de combiner jusqu'à deux réseaux urbains avec un AT ou ECO TER  METROCEANE : libre circulation sur les TER et transports urbains autour de Nantes (tarification zonale)  TAN et TER : les titres du réseau urbain de Nantes sont valables pour les trajets TER à l'intérieur du PTU  STRAN et TER : idem pour St-Nazaire		<b>pas de dispositif permettant l'accès aux TGV (ex : Nantes-St-Nazaire)</b>
<b>PICARDIE</b>	PICARDIE PASS'EMPLOI : trajet gratuit (en Picardie et de nombreuses destinations dans les régions limitrophes y compris Paris) en vue d'un entretien d'embauche pour les demandeurs d'emploi	Abonnement Picardie Pass'Etudes : réduction de 50 % (gratuité si boursier) sur l'AEEA pour un trajet (pas de limite de distance)		Abonnement Picardie Pass'Actifs : un trajet TER en Picardie pouvant dépasser 75 km  Abonnement Picardie Pass'Actifs vers Paris : un trajet TER à destination de Paris-Est et Paris-Nord et disponible également pour des déplacements vers les régions Champagne-Ardenne, Haute-Normandie et Nord-Pas-de-Calais	abonnement de travail train + bus Partner St Quentin : les titulaires d'un AT et d'un abonnement Picardie Pass'Actifs peuvent bénéficier d'un abonnement illimité sur le réseau urbain de St Quentin et formule du même type pour le réseau urbain d'Abbeville (limité aux AT)		Abonnement Picardie Pass'Actifs Annuel : taux de réduction non précisé sur le site et formule "entre 30% et 40% de réduction sur les trajets domicile / travail supérieurs à 75 km" pas claire : réduction par rapport à quoi ?

REGIONS	SOLIDAIRES	JEUNES	OCCASIONNELS	REGULIERS	INTERMODAUX	TOURISTIQUES	COMMENTAIRES
<b>POITOU-CHARENTES</b>	<p>carte AVANTAGES EMPLOI : réduction de 75 % pour les demandeurs d'emploi sur les trajets en TER et Corail Intercités ainsi que de 50 % les we et en juillet et août jusqu'à trois accompagnateurs</p> <p>ACCOMPAGNANT PMR : AR gratuit sur le réseau TER dès qu'un des trajets est effectué avec une PMR</p>	<p>carte JEUNES TER POITOU-CHARENTES (20 euros) : réduction de 50 % sur les trajets en TER et Corail Intercités ainsi que de 50 % les we et en juillet et août jusqu'à trois accompagnateurs</p>	<p>carte AVANTAGE TER POITOU-CHARENTES (20 euros) : réduction de 25 % sur les trajets en TER et Corail Intercités en semaine ainsi que de 50 % les we et en juillet et août jusqu'à trois accompagnateurs</p>	<p>Abonnement TER Poitou-Charentes : jusqu'à 75 % de réduction sur un trajet TER et réduction de 25 % sur les autres trajets en semaine ainsi que de 50 % les we et en juillet et août jusqu'à trois accompagnateurs</p>	<p>Abonnement TER + BUS VITALIS : idem abonnement TER Poitou-Charentes, incluant le réseau urbain de Poitiers si le trajet principal a pour origine ou destination Poitiers</p> <p>Abonnement TER + BUS la Rochelle-Rochefort : tarification zonale multimodale permettant d'emprunter les TER et les réseaux urbains, existe en billet 1 jour</p>	<p>tarifs incluant l'entrée au salon de la BD d'Angoulême</p>	<p><b>Abonnement TER Poitou-Charentes : sa limite serait portée à 150 km, information non vérifiable sur le site TER concerné</b></p>
<b>PROVENCE-ALPES-COTE D'AZUR</b>	<p>carte SOLIDARITES : réduction de 90 % sur tous les trajets TER pour les demandeurs d'emploi indemnisés moins que le SMIC, les bénéficiaires du RSA et de nombreux contrats aidés</p>	<p>carte JEUNES région PACA (15 euros) : réduction de 50 % sur l'AEEA sur un trajet TER jusqu'en Rhône-Alpes et Languedoc-Roussillon et réduction de 50 % sur les autres trajets TER</p>	<p>Carte Tout Public région PACA (30 euros) : réduction de 25 % sur les trajets en TER en semaine ainsi que de 50 % les we jusqu'à trois accompagnateurs</p>	<p>Abonnement Pour Tous : jusqu'à 75 % de réduction sur un trajet TER sans justificatifs</p> <p>Abonnement de Travail : jusqu'à 75 % de réduction sur un trajet TER dans la limite de 300 km jusqu'en région Languedoc-Roussillon et Rhône-Alpes</p>	<p>Abonnements combinés TER + : combinaison des AT et AEEA avec un réseau urbain de bus parmi 15 de la région, pour Avignon trajet TER jusqu'à 300 km possible</p>	<p>carte BERMUDA : tarif forfaitaire de 5 euros sur la ligne de la Côte Bleue (Marseille-Miramas via Port-de-Bouc), les we de juillet et août</p> <p>carte ISABELLE (12 euros) : valable une journée de juin à août sur l'ensemble de la région</p>	<p><b>billets TER à l'unité valables seulement 24H</b></p>

REGIONS	SOLIDAIRES	JEUNES	OCCASIONNELS	REGULIERS	INTERMODAUX	TOURISTIQUES	COMMENTAIRES
<b>RHONE-ALPES</b>  <a href="http://www.multitud.fr">www.multitud.fr</a>	<p>carte ILLICO SOLIDAIRES : réduction de 75 % sur tous les trajets en TER pour les demandeurs d'emploi indemnisés moins du SMIC, les titulaires du RSA et de nombreux contrats aidés</p>	<p>carte ILLICO JEUNES (20 euros) : réduction de 50 % combinable avec un AEEA vers les régions Auvergne, Bourgogne et PACA ainsi qu'une réduction de 50 % sur les trajets TER en région les we jusqu'à trois accompagnateurs</p> <p>Abonnement combinés Réduit (cf. Abonnements Combinés, tarifs spécifiques aux moins de 26 ans)</p>	<p>carnet de billets : réduction de 20 % sur un trajet TER si achat de 6 billets aller simple</p>	<p>Abonnement ILLICO FREQUENCE : jusqu'à 75 % de réduction sur un trajet de plus de 75 km à destination de la région (incluant Genève) jusqu'aux régions Auvergne, Bourgogne et PACA et réduction de 25 % sur les autres trajets en semaine ainsi que de 50 % les we jusqu'à trois accompagnateurs</p> <p>carte ILLICO FREQUENCE (40 euros) : réduction de 25 % sur les trajets TER de la région (y compris Mâcon et Genève) jusqu'en Auvergne en semaine ainsi que de 50 % les we jusqu'à trois accompagnateurs %</p>	<p>Abonnements Combinés : combinaison d'un abonnement TER sur un trajet et d'un abonnement libre circulation sur un réseau urbain et TER parmi ceux des PTU de Lyon, Grenoble, Valence, Genève et réduction de 25 % sur les autres trajets TER en semaine ainsi que de 50 % les we jusqu'à trois accompagnateurs</p> <p>Abonnement OûRA Rhône et Ain : abonnement combinant un trajet en TER et l'accès à certaines lignes d'autobus</p> <p>Abonnements combinant un trajet TER et la libre circulation sur un réseau urbain parmi ceux de Chambéry, Bourgoin-Jallieu, St Etienne</p> <p>Abonnement combiné TCL – TAG : un trajet TER d'une gare du PTU de Lyon à une gare du PTU de Grenoble et la libre circulation sur les réseaux urbains de Lyon et Grenoble et réduction de 25 % sur les autres trajets TER en semaine ainsi que de 50 % les we jusqu'à trois accompagnateurs</p>		<p>nom du support carte à puce : carte OûRA</p>

## Guide de lecture du tableau présentant les tarifications TER régionales :

- **catégories de voyage** : elles ne relèvent pas d'une typologie officielle mais permettent de regrouper les offres tarifaires régionales à des fins explicatives (autant que faire se peut...),
  - sous le nom des régions est indiqué le site d'information multimodal régional (le cas échéant),
  - "touristiques" : rubrique touristiques : tarifs spéciaux souvent liés à des trains spéciaux : Gentiane Bleue, trains pour le Printemps de Bourges, des informations générales (et de bonne qualité) sont disponibles <http://www.trains-touristiques.sncf.com>
  - "commentaires" : dans cette rubrique figurent des spécificités tarifaires régionales intéressantes **ainsi que des propositions d'amélioration (information ou tarification) en gras**,
- **informations liées au calendrier** : we signifie week-end et jours fériés, les vacances scolaires sont celles de la zone considérée,
- **informations relatives aux réductions** : une réduction exprimée en "% de réduction sans mention de trajet" correspond à un titre qui donne droit à un nombre de parcours illimités à l'intérieur de la région sur un trajet déterminé et dont l'origine et la destination se situent à l'intérieur de la région (sauf exceptions signalées),
  - les pourcentages de réduction concernent des parcours en TER à l'intérieur de chaque région et ne sont pas valables au-delà
  - "jusqu'à" signifie jusqu'à une gare d'une autre région mais ne signifie pas qu'établi dans une de ces gares hors région on puisse utiliser la tarification de la région concernée (sauf si précisé),
  - valable sur un parcours TER : concerne les TER, parfois les Corail Intercités, ne concerne les trains à réservation obligatoire que si précisé,
  - toutes ces réductions permettent de s'affranchir du calendrier voyageur (sauf exceptions indiquées),
  - abonnements et cartes offrent des formules hebdomadaire, mensuels, souvent annuels (dans ce cas coût inférieur à 12 mois, compris en général entre 8,5 et 11),

- **informations relatives aux cartes de réduction :**

- les accompagnateurs ne bénéficient pas de la réduction élevée accordée au titulaire de la carte sur le trajet principal,
- les cartes offrant des réductions pour les occasionnels et dont les prix sont indiqués sont valables un an, sans mention de prix : carte gratuite
- les noms commerciaux des cartes et tarifs relèvent souvent du français commercial, intégrant TER notamment en préfixe ou suffixe mais rendant l'ensemble assez sibyllin et empêchant une compréhension, une connaissance et une comparaison aisée car variable selon les régions,
- les cartes sont nominatives,

- **informations diverses :**

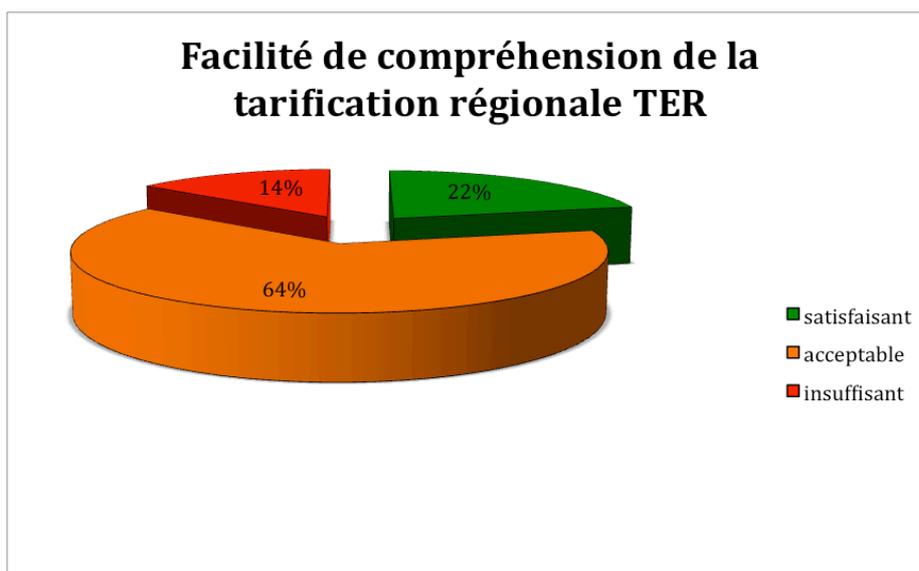
- dans la plupart des cas condition de résidence ou de travail dans la région concernée,
- réduction solidaires, AT : uniquement 2<sup>ème</sup> classe
- minimum de perception 1,20 euros assez répandu
- conditions d'échange et remboursement spécifiques pour les forfaits à 0,15 euros par ex

## 1.2.2 L'évaluation des tarifs mis en place par les régions

### 1.2.2.1 évaluation

La perception des tarifs régionaux par les FNAUT régionales a été mesurée sur la base des quatre questions suivantes :

- **la tarification TER de votre région est-elle bien comprise par les usagers ?**

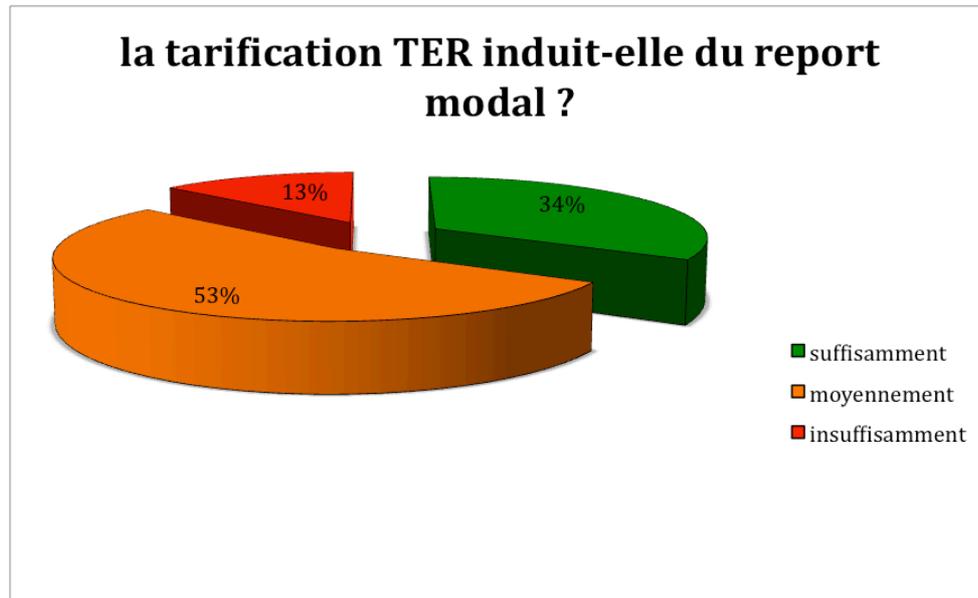


Pour la **FNAUT Auvergne**, la tarification pour les voyages occasionnels est claire mais il n'est pas certain que tous les usagers soient au courant de toutes les possibilités de réduction. Ce qui est sûr, c'est que l'utilisateur ne s'intéresse pas à la distinction TER/trains grandes lignes, il souhaite juste "prendre le train"...

La **FNAUT Lorraine** estime que sur un trajet donné, le voyageur se voit contraint trop souvent, lorsqu'il emprunte plusieurs modes de transport d'acheter plusieurs types de billets ou de disposer de plusieurs abonnements.

La **FNAUT PACA** indique que le billet TER valable seulement 24H (au lieu de deux mois dans la majorité des cas) est dissuasif pour la clientèle occasionnelle.

- la tarification TER est-elle suffisamment incitative à l'utilisation des TER plutôt que de la voiture ?



La **FNAUT Aquitaine** estime que ce qui motive le transfert voiture/train, c'est l'étendue des horaires, la fréquence et la régularité des trains et pour les navetteurs venant sur l'agglomération bordelaise la possibilité d'un gain de temps sans souci de parking.

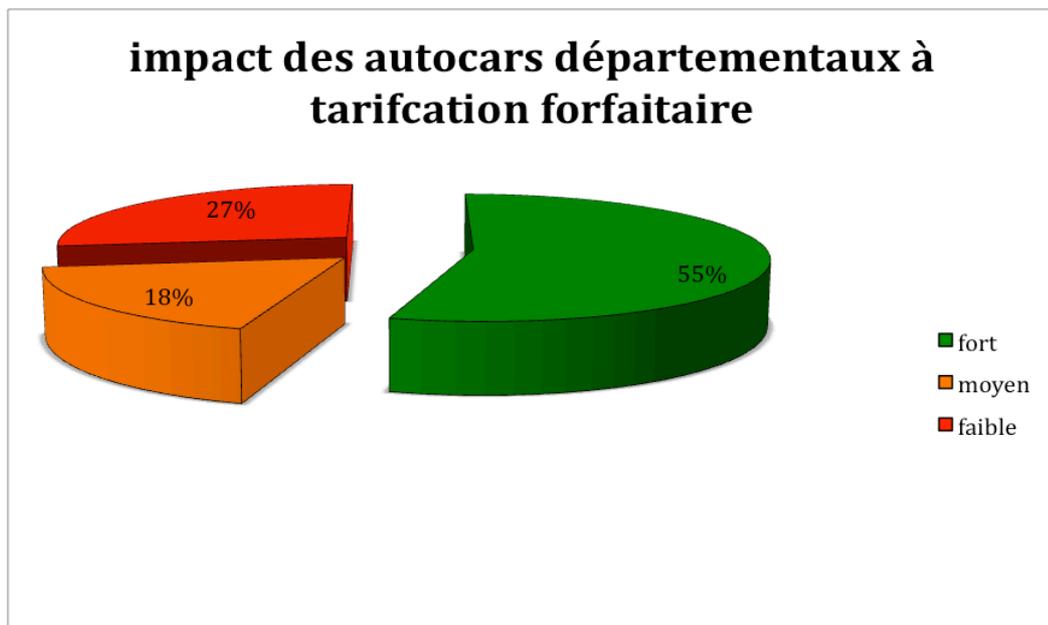
La **FNAUT Bretagne** constate que les utilisateurs occasionnels préfèrent utiliser la voiture alors que les usagers quotidiens utilisent de préférence le TER.

La **FNAUT Champagne-Ardenne** relève qu'en fonction du coût d'un voyage isolé, les voyageurs ne sont pas incités à utiliser le TER.

La **FNAUT Lorraine** rappelle que la tarification régionale Lorraine est indéniablement incitative au report modal et que cette région est pionnière en la matière.

La **FNAUT Poitou-Charentes** estime qu'au vu de la croissance du trafic TER on peut constater un certain report modal. De même, la **FNAUT Rhône-Alpes** constate un report modal depuis 2005.

- quel est l'impact des tarifs très bas des services d'autocars départementaux ? <sup>16</sup>



La **FNAUT Bourgogne** relève que l'inconvénient majeur au-delà des tarifs bas, c'est leur mise en place sans concertation et parfois en concurrence directe avec les lignes TER. La complémentarité serait vraiment préférable !

La **FNAUT Lorraine** estime qu'au plan tarifaire sur des lignes parallèles le caractère pernicieux de cette concurrence est d'autant plus marqué.

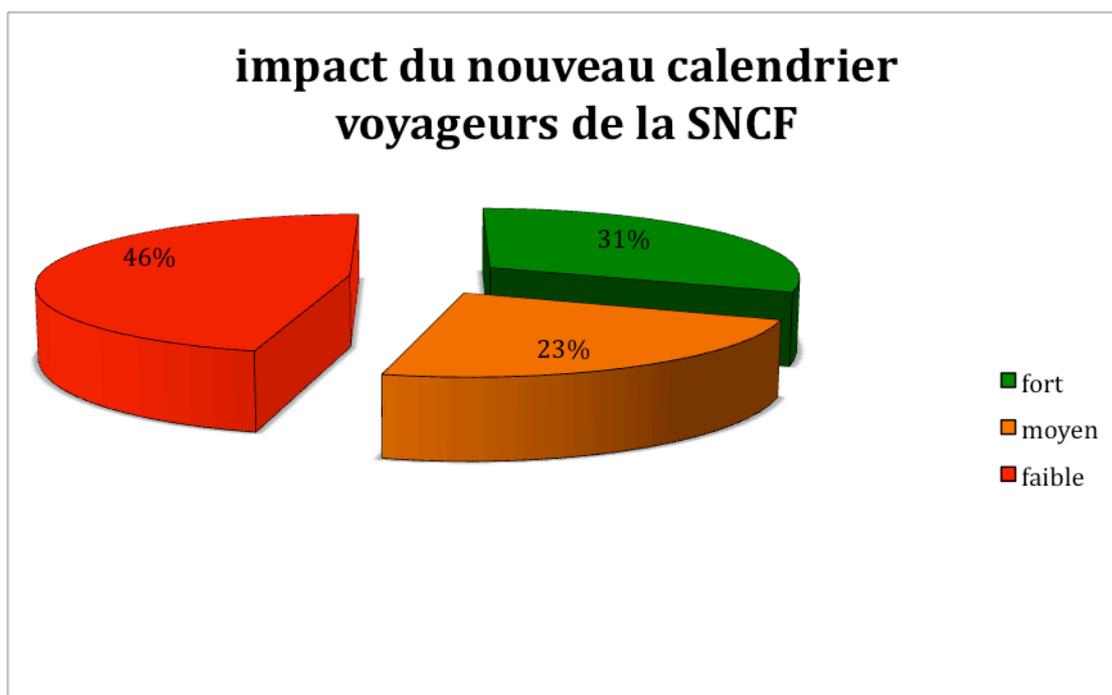
La **FNAUT Nord-Pas-de-Calais** indique que cette concurrence est réelle pour les zones périurbaines mais moindre sur les longues distances du fait de la plus grande rapidité du train.

La **FNAUT PACA** regrette l'existence de ces tarifs qui sont une catastrophe dans les Alpes-Maritimes où les cars à un euro ont stoppé la progression du trafic sur la ligne Nice-Cannes-Grasse.

---

<sup>16</sup> dans la mesure où ces services existent dans la région concernée.

- quel est l'impact sur la fréquentation du nouveau calendrier voyageurs de la SNCF ?



La **FNAUT Alsace** est d'avis que ces tarifs sont nécessairement négatifs en ce qu'ils dissuadent de prendre le train pour les voyageurs soumis à ce calendrier.

La **FNAUT Haute-Normandie** tempère ce constat en indiquant que les voyageurs occasionnels peuvent se reporter sur les trains hors périodes blanches s'ils sont assez fréquents.

La **FNAUT Lorraine** estime que l'impact est assez peu marqué dans la mesure où les abonnés ne sont pas concernés et que dans tous les cas le tarif "Métrolor" garantit une réduction de 40 % par rapport au tarif normal, alors que la réduction en période blanche n'est que de 25 %.

On constate donc qu'il y a des différences assez importantes selon les régions dans la strate tarifaire qu'elles peuvent mettre en place et qui se combine avec la strate tarifaire SNCF. Il y a ainsi des différences notables entre les âges d'accès aux réductions pour une même catégorie de voyageurs, des conditions d'utilisation pour les abonnements de travail dégagés de la limite des 75 km et même la mise en place d'un "tarif normal" moins cher que le tarif normal SNCF (Lorraine).

A l'extrême, on pourrait même considérer que certaines de ces mesures porteraient atteinte au principe d'égalité des citoyens devant les services publics car les différences de traitement (qui ne sont pas contraires à ce principe) ne doivent pas être discriminatoires.

Afin d'apporter de la clarté et de l'homogénéité dans le système tarifaire national, la FNAUT émet les propositions d'amélioration qui suivent.

### 1.2.2.2 propositions d'améliorations

☒ Ces propositions concernent l'ensemble de la tarification régionale, qu'il s'agisse de la tarification nationale de la SNCF ou de tarifications régionales spécifiques.

- ☛ **propositions relatives à l'information tarifaire**

- systématiser dans le comparateur des prix des sites TER régionaux la comparaison avec l'ensemble de la gamme commerciale et sociale "de base" de la SNCF y compris avec les tarifs en temps réel des relations à prix de marché<sup>17</sup> dont les prix Loisirs peuvent être moins cher que le tarif normal !
- rappeler le principe que dès qu'on peut bénéficier des tarifs spécifiques régions ceux-ci sont plus avantageux,
- renvoyer aux dispositions générales SNCF "les tarifs voyageurs" sur les sites TER,
- garantir un accès à l'information tarifaire comparative hors internet,
- préciser les % de réduction des différents titres en indiquant la fréquence minimum des trajets pour qu'ils soient rentables (ex : réduction de X % à condition d'effectuer Y AR par mois),
- l'information relative à la liste des trains autorisés aux porteurs d'AT fait l'objet d'un renvoi<sup>18</sup> aux trains dont l'horaire est inscrit en caractères maigres dans l'Indicateur Horaires...qui n'existe plus !

- ☛ **propositions relatives aux supports des tarifs et à la billettique**

- développer des tarifications multimodales et zonales à destination des voyageurs occasionnels (projet en Alsace pour 2010) et réguliers,
- l'ensemble des offres doit être disponible pour des durées hebdomadaires, mensuelles ou annuelles,
- systématiser les cartes à puce et les possibilités offertes par la billettique (puces NFC, clés USB),
- développer la facturation a posteriori en fonction de l'utilisation réelle des titres,

---

<sup>17</sup> sur les trajets qui sont desservis soit par des TER soit par des trains à prix de marché

<sup>18</sup> point 6.10 des dispositions générales SNCF page 64

- harmoniser le prix des cartes dont certains évoluent de 15 à 50 euros,
- permettre l'achat des cartes et abonnements par correspondance,
- libéraliser la condition d'accès aux titres des régions : ne pas limiter au seul domicile dans la région mais inclure également le lieu de travail (ne pas limiter au travail salarié : prendre en compte notamment le portage salarial ou le statut d'autoentrepreneur),

- **☛ propositions relatives aux tarifs**

- systématiser la possibilité d'intégration de plusieurs réseaux urbains (potentiellement l'ensemble des réseaux urbains traversés) dans les titres qu'ils soient forfaitaires, illimités, abonnements de travail supérieurs à 75 km etc. sur des supports billettiques et de deux lorsque la réduction porte sur un trajet déterminé,
- permettre d'utiliser les TER à l'intérieur des PTU avec les titres urbains,
- harmoniser la réduction sur les réseaux urbains à au moins 50 % pour les titres combinés (ex : 50 % en Bretagne),
- permettre l'inclusion du pass Navigo dans les abonnements relatifs à des trajets à destination de l'Ile-de-France au départ des régions limitrophes,
- augmenter la distance de l'abonnement de travail fixée en 1921 à 75 km afin de tenir compte des nouveaux modes de vie et de l'amélioration du service ferroviaire, à tout le moins harmoniser les conditions de dézonage des AT et la possibilité de trajets interrégions,
- harmoniser les âges permettant l'accès à des réductions, ex : cartes étudiants Auvergne jusqu'à 29 ans, plus élevé qu'ailleurs, Ile-de-France réduction de 50 % jusqu'à moins de 10 ans alors que jusqu'à moins de 12 ans ailleurs,
- réductions sociales : les réductions régionales pourraient être harmonisées sur la base de ce qui est fait pour le transport urbain (article 123 de la loi SRU : dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transport urbain de voyageurs, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article [L. 861-1](#) du code de la sécurité sociale, bénéficient de titres permettant l'accès au transport avec une réduction tarifaire d'au moins 50 % ou sous toute autre forme d'une aide équivalente. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'usager<sup>19</sup>),

---

<sup>19</sup> Au sujet de l'application de cet article, la cour administrative d'appel de Marseille a rappelé dans un arrêt du 21 janvier 2010 que la réduction tarifaire prévue par la loi ne pouvait être limitée aux seuls bénéficiaires de la CMU complémentaire ainsi qu'au seul abonnement mensuel.

- uniformiser les réductions relevant des conseils généraux ou à tout le moins fixer un minimum de prise en charge, ex : prise en charge des abonnements scolaires réglementés entraînant des disparités selon les départements,
- rendre possible le "complément de parcours" au tarif kilométrique dégressif pour la partie finale d'un trajet interrégional débuté avec une réduction régionale concernant la région de début (ou de fin) du trajet<sup>20</sup>,
- permettre les combinaisons de réduction entre régions limitrophes pour les trajets d'une région à l'autre afin d'obtenir une réduction sur l'ensemble du parcours,
- permettre la prise en compte d'une réduction régionale dans le cadre d'un trajet qui traverse la région concernée sur un parcours entre deux régions (ex : réduction Auvergne qui serait prise en compte sur un trajet TER Bordeaux-Lyon),
- mettre en place une carte TER nationale à coût forfaitaire annuel modéré permettant une réduction de 50 % pour le titulaire les we et jours fériés, valable sur l'ensemble du réseau,
- ne pas limiter la durée de validité des billets à 24 heures ainsi que cela est la règle, notamment en PACA ou sur certaines lignes de Champagne-Ardenne. Cette mesure destinée à la lutte contre la fraude est contraire aux dispositions générales de la SNCF<sup>21</sup> et complexifie l'usage du TER pour les voyageurs occasionnels.

---

<sup>20</sup> il n'est pas possible de combiner deux tarifs différents sur un même billet SNCF, il est possible de scinder le voyage en deux billets au prix de circonvolutions fastidieuses (compostage des deux billets à la gare de départ possible si la limite entre les deux régions correspond à un arrêt du train et en perdant le bénéfice de la dégressivité kilométrique)

<sup>21</sup> les titres de transport ne comportant pas de réservation sont utilisables un jour quelconque compris dans une période de 61 jours (point 3.1 page 8)

## 1.3 L'INFORMATION SUR LES TARIFS DES TRANSPORTS FERROVIAIRES REGIONAUX

Les conventions relatives aux services TER entre les régions et la SNCF exigent la mise en place de dispositifs d'information sur les tarifs TER qui portent sur l'ensemble des tarifs qu'il s'agisse du tarif national de base ou des tarifs régionaux spécifiques.

### 1.3.1 Les dispositifs d'information sur les tarifs des transports ferroviaires régionaux

- **l'environnement juridique de l'information tarifaire**

En tant qu'exploitant des services de transports régionaux, la SNCF doit respecter un certain nombre de dispositions juridiques qui déterminent la teneur de son obligation d'information sur les prix de ses services.

Ces dispositions sont, cumulativement, celles :

- qui s'imposent à tout prestataire de services :

- obligation générale d'information précontractuelle (L. 111-1 du code de la consommation, livre Ier : information des consommateurs et formation des contrats), obligation d'information sur les prix (L. 113-3 du même code),

- article 13 de l'arrêté du 3 décembre 1987 relatif à l'information du consommateur sur les prix : *"Le prix de toute prestation de services doit faire l'objet d'un affichage dans les lieux où la prestation est proposée au public. L'affichage consiste en l'indication sur un document unique de la liste des prestations de services offertes et du prix de chacune d'elles. Ce document, exposé à la vue du public, doit être parfaitement lisible de l'endroit où la clientèle est habituellement reçue."*

*En outre, le prix de tout ou partie des prestations proposées au public doit faire l'objet d'un affichage lisible de l'extérieur, selon des modalités fixées par arrêté du ministre chargé de l'économie."*

- qui s'imposent spécifiquement à la SNCF :

- article 11 du décret n° 83-817 du 13 septembre 1983 portant approbation du cahier des charges de la SNCF : *"La S.N.C.F. met à la disposition des voyageurs, de manière précise et accessible, toutes les informations utiles portant sur les horaires des trains, les tarifs, les conditions générales d'exploitation des services et les prestations complémentaires qu'elle fournit."*

*Elle prend toute disposition visant à la plus large diffusion de ces informations."*

Il ressort de la combinaison de ces différentes dispositions qu'une contrainte juridique forte pèse sur la SNCF en ce qui concerne l'information qu'elle doit être en mesure de délivrer sur ses tarifs, notamment ceux des TER.

Ces dispositions concernent tant le tarif national de base applicable aux TER que les tarifs spécifiques déterminés par les régions.

- **les canaux de l'information tarifaire**

Les informations sur les tarifs des TER sont disponibles auprès de la SNCF au moyen des canaux suivants :

- aux guichets des gares et boutiques SNCF,
- sur le site TER général ([www.ter-sncf.com](http://www.ter-sncf.com)) qui renvoie aux sites TER régionaux, dont la version récente est appréciée,
- sur le site [www.voyages-sncf.com](http://www.voyages-sncf.com) (y compris sa version internet mobile),
- par le numéro d'information téléphonique général SNCF (3635),
- par les numéros spécialisés TER par région,
- au moyen des prospectus régionaux spécifiques, qui donnent des informations sur les tarifs mis en place par chaque région, ainsi qu'aux guides régionaux des transports lorsqu'ils existent :



exemple d'un prospectus pour une carte destinée aux abonnés domicile-travail région PACA



exemple d'un prospectus pour une carte destinée aux voyageurs occasionnels région Bretagne

Les guides des transports régionaux qui reprennent par région l'ensemble des dispositions tarifaires et les horaires des différentes relations régionales sont appréciés par les représentants des FNAUT régionales. Ils existent dans un certain nombre de régions mais pas dans toutes. Ils pourraient être systématisés et diffusés de manière alternative en version téléchargeable par internet.

☛ **Les guides régionaux des transports, avec les horaires des différentes relations, doivent être systématisés et rendus diffusables par internet.**

En dehors des dispositifs gérés par la SNCF il est également possible d'obtenir des informations sur le prix des trajets en TER auprès :

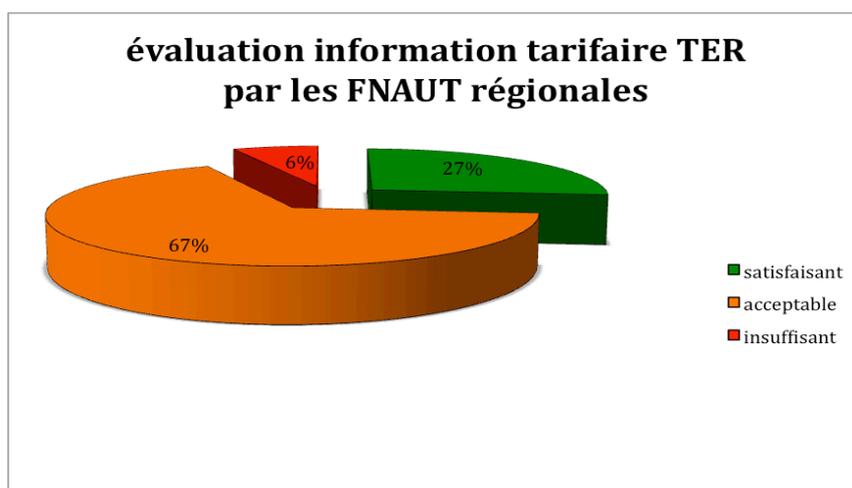
- des sites internet d'information multimodale (ex : [www.multitud.org](http://www.multitud.org) en région Rhône-Alpes), les sites existants sont listés en dessous du nom de chaque région colonne de gauche du tableau point 1.2.1),
- des Points d'Information Médiation Multiservices (PIMMS) dont le rôle est de renseigner sur les services publics en mutualisant les moyens d'information d'entreprises de service public. Certains de ces PIMMS sont installés dans des gares.

### 1.3.2 L'évaluation des dispositifs d'information sur les tarifs des transports ferroviaires régionaux

L'information sur les tarifs des TER porte sur l'ensemble des tarifs dont les voyageurs bénéficient, qu'il s'agisse du tarif de base national ou des tarifs spécifiques mis en place par les régions.

- **L'analyse de l'information sur les tarifs du TER par les FNAUT régionales**

Les FNAUT régionales estiment que l'information sur la tarification des TER est globalement satisfaisante :



La **FNAUT Aquitaine** estime par exemple que "l'information horaire est satisfaisante, surtout pour les usagers utilisant internet, mais la région n'édite plus de guide papier de l'ensemble des lignes TER)".

La **FNAUT Bourgogne** indique que "l'information horaire papier s'est améliorée suite à nos diverses interventions toutefois nous restons vigilants et elle doit correspondre non pas à une réponse technique de présentation ou de trajet mais bien aux besoins des usagers quant à leurs origines et destinations."

La **FNAUT Limousin** relève que la disponibilité des documents horaires a été mesurée à 91,3 % en 2008.

Ce taux de satisfaction global sur les informations n'empêche pas la survenance de litiges ponctuels tel celui-ci transmis à la FNAUT par un usager du TER Bourgogne :

▪ **information tarifaire - abonnement Bourgogne Fréquence**

Un voyageur nous a contacté parce qu'il souhaitait souscrire un abonnement Bourgogne Fréquence pour le trajet Sens – Fontainebleau. Il s'est renseigné auprès d'un guichet SNCF pour connaître le coût mensuel d'un tel abonnement, soit environ 90 €.

Il a alors rempli un formulaire de demande d'abonnement en indiquant le tarif qui lui avait été communiqué. Cependant, les prélèvements mensuels ont été de 130 €, contrairement à ce qui lui avait été annoncé. Il n'a reçu aucune explication quant à cette différence de tarif, pas plus qu'une indication de l'éventuelle erreur qu'il aurait pu commettre.

Il a souhaité vérifier le tarif applicable à l'abonnement concerné en consultant le site internet du TER Bourgogne, qui propose une simulation du prix des abonnements Bourgogne Fréquence :

**3. Combien va coûter mon voyage ?**

Pour calculer au mieux votre budget, vous avez la possibilité d'effectuer une simulation tarifaire de votre voyage. Vous pouvez également faire une demande de devis directement sur le site TER ou joindre votre centre de relation clientèle. Vous pouvez également utiliser l'éco-comparateur pour calculer vos économies en choisissant le train à la place de votre voiture.

En indiquant les renseignements le concernant, il a obtenu la réponse suivante :

Combien coûte votre trajet\* ?

Indiquez vos informations personnalisées pour calculer le prix de votre voyage.  
Vous pouvez aussi consulter directement la liste des tarifs

*Pour vos trajets hors région, renseignez vous en gare ou auprès de votre centre de contacts Ter.*

■ **Départ**  
fontainebleau

■ **Arrivée**  
sens

■ **Sélectionnez votre produit**  
ABONNEMENT BOURGOGNE FREQUENCE MENSUEL

■ **Classe**  
Recherche tarifaire sur aller simple  
 1ère classe  2nde classe

Calculer un prix

Les conditions générales d'utilisation du site internet du TER Bourgogne invitent les voyageurs ne trouvant pas les informations recherchées sur le site internet à se rendre en gare pour obtenir des renseignements auprès d'un guichet ou à appeler le centre relation clients. Cependant, cette solution n'était pas satisfaisante pour ce voyageur, puisqu'il avait besoin d'une information écrite.

Il ne lui est donc pas possible d'avoir une information écrite sur le coût de son abonnement, parce que les informations délivrées par le site ne concernent que les abonnés ne voyageant qu'à l'intérieur de la région. Les abonnements Bourgogne Fréquence existent pourtant sur la relation demandée par le voyageur (Sens – Fontainebleau).

**Cet exemple illustre la complexité de certaines questions relatives à l'information tarifaire qui peut entraîner des défauts d'informations pour le voyageur l'empêchant de pouvoir comparer en connaissance de cause diverses modalités d'abonnement (ex : abonnement de travail dézonés par la région ou abonnements fréquence de la SNCF).**

▪ **information tarifaire : abonnement TER Languedoc-Roussillon et droit d'accès TGV, TEOZ**

Un cas nous a été soumis révélant la complexité de l'offre faite aux abonnés Via pro et Kartatoo Pro afin qu'ils puissent emprunter des trains à réservation sur le même trajet que leur abonnement TER Languedoc-Roussillon.

Le droit d'accès TGV TEOZ (Pass TGV TEOZ) est proposé aux abonnés Via Pro, Via Etudes, Kartatoo Pro et Etudes, ASR et AIS. Les abonnés achètent ce droit 10 euros par mois auprès des guichets ou des distributeurs de billets régionaux, ce qui leur permet d'emprunter certains TGV et TEOZ, sur leur parcours domicile/travail, sans garantie de place assise.

Les abonnés Via Pro ont également la possibilité d'acheter un autre droit valable uniquement sur les trains TEOZ. Ils doivent pour cela s'acquitter soit d'un droit d'accès hebdomadaire de 5 euros ou mensuel de 15 euros soit d'une réservation.

En l'espèce, un voyageur détenteur d'un abonnement Kartatoo Pro a été victime de la confusion faite entre le Pass TGV TEOZ et le supplément donnant accès aux TEOZ réservé aux abonnés Via Pro. En effet, ses horaires de travail ne correspondant pas toujours avec ceux des TER pour effectuer son trajet domicile/travail, il avait l'habitude d'acheter au guichet une réservation pour le TGV ou le TEOZ désiré voire un Pass mensuel TEOZ.

Or, cette offre ne correspondant pas à son abonnement, les guichets n'auraient jamais dû lui vendre cette prestation. Ils devaient au contraire l'informer des droits attachés à son abonnement.

Cette affaire montre que les différentes conditions de vente afférentes à ces deux abonnements et à leurs suppléments ne sont pas claires pour les voyageurs mais également pour les agents commerciaux.

L'intitulé "Pro" des deux abonnements associé à la similitude des intitulés des droits d'accès aux TGV ou TEOZ sont un premier facteur de confusion.

Le second facteur de confusion est lié au fait que l'abonnement Via Pro est compatible avec les deux droits d'accès contrairement à l'abonnement Kartatoo Pro restreint au Pass TGV TEOZ.

D'autre part, on peut s'interroger sur les restrictions associées au Pass TGV TEOZ. En effet, les conditions de vente mentionnent que seule une dizaine de trains est accessible avec ce Pass. Cela restreint considérablement l'utilité de ce Pass pour les abonnés professionnels à la recherche de flexibilité. Dans le cas présent, l'abonné n'est pas en mesure d'emprunter un TEOZ pour rentrer chez lui après 20h.

Il apparaît donc que les conditions d'utilisation de l'abonnement Kartatoo Pro sont source de méprise et peuvent être en décalage avec les attentes des abonnés, d'une part en raison de la confusion avec les possibilités offertes par Via Pro et d'autre part en raison des restrictions de trains qui ne sont pas forcément connues des voyageurs voire des agents commerciaux (guichets et contrôleurs).

La complexité de l'information tarifaire régionale est liée à l'imbrication de deux niveaux de tarification : les tarifs de la SNCF applicables nationalement et les tarifs propres à chaque région.

Ce système complexe peut générer des difficultés. Par souci de cohérence, les propositions relatives à l'amélioration de l'information tarifaire sont présentées simultanément avec les propositions d'améliorations relatives à l'amélioration des tarifs eux-mêmes, les deux questions étant liées (point 1.2.2.2, page 40).

### **1.3.3 Le très discret barème kilométrique**

Le tarif de base national est, par défaut, le prix du tarif régional de principe pour le voyageur occasionnel qui ne peut pas bénéficier des tarifs spécifiques mis en place par les régions ou qui ne bénéficie pas des réductions commerciales ou sociales de la SNCF. Si l'information sur les tarifs spécifiques des régions est bien perçue (cf. supra), il est très difficile d'avoir une information sur les modalités de calcul théoriques de la tarification kilométrique (le "tarif normal" de la SNCF) qui est fonction du kilométrage parcouru incluant une dégressivité en fonction de la longueur du parcours.

Le tarif de base général de la SNCF est défini au volume 2 "gamme tarifaire" des tarifs voyageurs de la SNCF (version actuelle : février 2010), document qui est disponible, peu aisément, sur le site [www.voyages-sncf.com](http://www.voyages-sncf.com)

Ce tarif est reproduit page 9. La SNCF est très discrète sur son existence et son mode de calcul, pourtant simple et qui permet au voyageur d'estimer rapidement le coût d'un trajet en TER (ainsi qu'en Corail intercity) et donc de pouvoir procéder à des comparaisons de coûts modaux.

L'absence de visibilité de ce point essentiel à la compréhension de la tarification du TER est en contradiction avec les exigences posées par les textes cités en introduction du point 1 (pages 9 et suivantes).

Une autre donnée qui est très difficile à appréhender pour le voyageur est celle de la distance entre une gare d'origine et une gare de destination. Or cette donnée est évidemment tout à fait essentielle dans le cadre d'une tarification au barème kilométrique !

Elle est utile pour le voyageur occasionnel qui souhaite calculer le coût théorique d'un trajet, pour faire des comparaisons modales par exemple, sans avoir à faire des simulations de prix trajet par trajet sur les sites TER et [www.voyages-sncf.com](http://www.voyages-sncf.com). Elle est également utile pour savoir si un trajet se situe dans la distance autorisée pour les abonnements de travail de la SNCF (75 km) ou certains titres comme les tarifs "Pelmels" en Bretagne qui offrent des réductions pour l'achat de 10 billets sur une même destination pour les parcours inférieurs à 50 km. Encore faut-il que le voyageur puisse déterminer quelles sont les relations du TER Bretagne dont les distances respectent ce critère.

La longueur du trajet parcouru figure uniquement sur les billets. Elle ne figure pas sur les confirmations de billets électroniques. En dehors des billets aucune information écrite quel que soit le support n'est disponible pour le consommateur.

A l'heure actuelle, les seuls moyens pour un voyageur de connaître la distance kilométrique d'un parcours, en dehors de la connaissance de la mention figurant sur les billets ou d'une fastidieuse simulation de prix billet par billet, sont de consulter les indicateurs horaires papier ancienne version de la SNCF, de consulter l'indicateur horaire Thomas Cook mais ce n'est pas une source officielle de la SNCF ou encore de faire des relevés en fonction des points kilométriques qui sont implantés le long des lignes de chemin de fer !

Ces données de longueur de parcours pourraient être fournies sur les fiches horaires, sur les sites internet, par le logiciel horaires SNCF, dans les guides TER régionaux etc...

Améliorer la publicité du barème kilométrique ou la possibilité de connaître la distance d'un trajet ferroviaire sont deux éléments sur lesquels la SNCF doit faire des efforts pour améliorer la véracité de ce qu'elle communique au voyageur du TER.

- ☛ **améliorer la visibilité du barème kilométrique dégressif, élément central de la tarification du TER, couvert par des exigences juridiques liées à sa publicité, et la rétablir dans la documentation écrite.**
- ☛ **donner au voyageur la possibilité de connaître les distances ferroviaires des relations de son choix autrement que par l'achat d'un billet.**
- ☛ **indiquer les distances kilométriques du trajet quel que soit le type de billet.**

## **2. DEUXIEME PARTIE : LA COMBINAISON DE LA TARIFICATION TER ET DE LA TARIFICATION GRANDES LIGNES**

Lorsqu'un trajet est composé d'un parcours en train grandes lignes puis d'un parcours en TER, quelle est la méthode de calcul du prix du parcours en TER ? S'il est certain que ce parcours relève du barème kilométrique dégressif, le Tarif Normal de la SNCF pour les trains à accès libre, la question qui se pose est de savoir comment il est considéré par la SNCF : est-ce un trajet initial soumis au barème kilométrique à partir du premier kilomètre du barème (donc le coût au kilomètre le plus élevé) ou au contraire est-il considéré comme un prolongement du parcours initial, étant soumis aux tranches du barème kilométrique tenant compte de la distance déjà parcourue donc plus avantageuses ?

La réponse de la SNCF est claire : le barème kilométrique dégressif s'applique à la partie du parcours en TER composant un trajet combinant plusieurs trains à tarification différente, le tout est de comprendre comment...

Le prix du train a de longue date été exclusivement calculé en fonction de la distance du voyage, avec un effet de dégressivité, selon un barème homologué par l'Etat : plus le kilométrage est important, plus le prix par kilomètre est faible.

Les prix globaux ont été mis en œuvre par la SNCF dès l'introduction en 1994 d'une tarification "à prix de marché", indépendante de la distance, sur les TGV. Cette tarification intégrée, de "bout-en-bout", a pour but de faire bénéficier le client de cet effet de dégressivité sur les trajets avec correspondances. Ce principe a été confirmé lors de l'introduction de la nouvelle offre tarifaire et de services (NOTES) en octobre 2007.

Les déplacements régionaux et à longue distance sont largement interdépendants : 20 % des voyages en TGV sont précédés ou prolongés par un déplacement en TER. Il est évident que ces 20 % de parts de marchés sont tout aussi profitables aux TER qu'aux trains de "grandes lignes". Ce constat illustre l'intérêt de l'exploitation "en réseau" des services ferroviaires, à l'inverse des dessertes aériennes d'abord basées sur des liaisons de "point-à-point".

Lors du lancement en octobre 2007 de NOTES, la SNCF a annoncé que la nouvelle gamme des tarifs prendrait en compte les voyages avec correspondances.

Cet "effet réseau" peut être valorisé par trois catégories de mesures :

- la réalisation de liaisons directes à grandes distance assurant une desserte fine du territoire en extrémité de parcours, donc à caractère régional ;
- l'organisation de correspondances gérées en qualité entre trains régionaux et trains à long parcours ;
- la mise en œuvre de tarifications globales "grandes lignes" + TER incitatives, donc financièrement intéressantes et compréhensibles par la clientèle. Dans ce domaine, la SNCF parle de "souci de cohérence et de simplification de l'offre".

L'analyse de cette dernière série de mesures porte sur :

- les principes de base de la dégressivité tarifaire en fonction de la distance (2.1.1),
- les effets de la distance du voyage sur le prix du complément de trajet en TER (2.1.2),
- les principes des réductions tarifaires "grandes lignes" (2.1.3),
- les effets de la dégressivité appliquée aux réductions "grandes lignes" sur le prix du complément de trajet en TER (2.1.4),
- évaluation et propositions d'amélioration (2.1.5).

## 2.1 LES PRINCIPES DE BASE DE LA DEGRESSIVITE TARIFAIRE EN FONCTION DE LA DISTANCE

La tarification intégrée, de "bout-en-bout" selon l'appellation de la SNCF, propose un prix global tout compris pour un parcours "grandes lignes" en train à réservation obligatoire (TGV, Corail TéoZ, Lunéa), précédé ou suivi par un parcours en TER (ou Corail, Corail Intercités).

- **La tarification des TER** (et des Corail et Corail Intercités) est directement fonction de la distance parcourue. Le prix maximum, c'est-à-dire le "tarif normal" selon la terminologie de la SNCF figurant dans sa documentation écrite (guide d'information voyageur Corail Intercités), se détermine à partir d'un barème fixant un "prix de base général" en fonction de la distance.

Toutes les réductions commerciales ou sociales, régionales pour les TER ou nationales, se calculent à partir de ces prix de barème, appelés antérieurement "plein tarif".

La principale caractéristique de ce barème est la dégressivité : plus le kilométrage est important, plus le prix au kilomètre est réduit.

On constate par exemple que :

- le prix du kilomètre parcouru est réduit de 50 % pour un trajet de 400 km (0,117 €/km) par rapport à celui d'un trajet de 10 km (0,231 €/km) ;
- la réduction est de 30 % quand la distance du voyage passe de 100 km (0,151 €/km) à 600 km (0,104 €/km).

Cette dégressivité est compréhensible : elle reflète très logiquement celle des coûts de production, marqués par des frais fixes importants.

**Remarque :** Ce barème était publié dans le "Guide du Voyageur" qui fournissait des informations valables pour toutes les catégories de trains, "grandes lignes" mais aussi TER. Suite à sa suppression en décembre 2006, ce barème n'est plus disponible que sur le site [voyages-sncf.com](http://voyages-sncf.com).

- **La tarification des trains à réservation obligatoire** est indépendante du barème kilométrique. Elle s'applique à des trains "offrant des conditions avantageuses en matière de confort et de vitesse et/ou pour tenir compte des éléments de concurrence" sur certaines relations.

Le "prix de base particulier" pour ces trains est l'analogue du "prix de base général" pour les trains soumis au barème kilométrique. Il détermine le prix maximum, dénommé dans ce cas prix "Loisir standard". C'est également la référence pour le calcul des réductions.

Les niveaux de ces prix sont essentiellement fonction des "prix de marché" ; ils relèvent donc d'une logique très différente de celle du barème kilométrique.

On constate cependant une caractéristique commune : la dégressivité des prix en fonction de la distance.

Les baisses sont importantes sur les longues distances, particulièrement pour des temps de trajet de 3h (Paris-Marseille) ou plus, donc du fait de la concurrence aérienne :

**Prix de marché**  
**Evolution \* en fonction de la distance**

<b>Relation</b>	<b>Distance (km) (1)</b>	<b>Prix (€) (2)</b>	<b>Prix/kilomètre (€)</b>	<b>Dégressivité (%)</b>
Lille – Paris	220	38,9	0,1768	***
Paris – Lyon	425	63,1	0,1484	- 16 %
Paris – Marseille	750	80,9	0,1078	- 39 %
Paris – Nice	975	94,5	0,0969	- 45 %
Lille – Nice	1190	115,1	0,0967	- 45 %

(\*) Prix Loisir standard

(1) Distances réelles par les lignes nouvelles : les billets mentionnent les kilométrages par les lignes anciennes (détours par Arras ou Dijon) qui ne sont donc pas significatifs.

(2) Prix Loisir standard en période normale.

Mais dans ce cas, on constate que les prix évoluent aussi en fonction des potentialités du marché, étant soit supérieurs, soit inférieurs à ce que donnerait l'application du barème :

### Comparaisons des prix \* avec le barème kilométrique

Relation	Distance (km) (1)	Prix selon barème (€)	Prix de marché (€)	Ecart prix marché/barème (%)
Paris - Tarbes	874	83,39	75,2	- 10 %
Paris – Toulouse	713	71,43	66,5	- 7 %
Paris – Perpignan	968	89,42	97,5	+ 9 %
Paris – Nice	1088	97,11	109,7	+ 13 %
Bordeaux – Nice	907	85,51	93,4	+ 9 %

(\*) Prix pour un voyage en Corail Lunéa en siège inclinable et en période normale

A noter enfin qu'en période de pointe (+ 20 % par rapport à la période normale, appliquée généralement en début et fin de week-end), tous les prix de marché sont supérieurs au barème.

- **La tarification des voyages avec correspondances**, train à réservation obligatoire + TER ou Corail ou Corail Intercités a pour but d'intégrer les effets de dégressivité constatés pour les deux catégories de trains.

La notion de tarification globale de "bout-en-bout" n'est pas énoncée dans la documentation "simplifiée" distribuée puisque les guides actuels sont structurés par catégories de trains et non de voyages, véritable contresens commercial. Ces questions ont été traitées dans l'étude FNAUT : "Commercialisation du TGV – Information sur les horaires et les prix – Tarification" (voir en particulier page 7).

Le principe du calcul des prix est expliqué dans le document intitulé "Les Tarifs Voyageurs" de la SNCF, volume 2, "Gamme tarifaire", notamment au § 1.7 : "Calcul du prix des titres du transport" et au § 3.1 : "Tarifs commerciaux – L'offre Grand Public".

**1- Premier cas :** train au barème kilométrique + train au barème kilométrique.  
Exemple : voyage en Corail Intercités + TER.

La méthode de calcul décrite par la SNCF est la suivante :

"Chaque partie d'un voyage qui correspond à l'utilisation d'un train [...] est appelée "segment".

"[...] le calcul du prix s'effectue dans les conditions ci-après :

" - lorsqu'il y a emprunt de plusieurs trains avec application des mêmes conditions tarifaires, " [...] les éléments de prix sont appliqués sur l'ensemble du trajet car les segments constituent un ensemble homogène ;

" - lorsqu'il y a emprunt de plusieurs trains avec, au cours du trajet, changement des conditions tarifaires, [...] le prix de chacun des segments : [...] est calculé séparément en fonction des éléments de prix qui le caractérisent.

"Dans ce cas, le prix de chaque segment [...] est affecté d'un coefficient intégrant, sur l'ensemble du trajet, [...] la dégressivité de prix contenue dans la formule de calcul du tarif de base général."

**2- Deuxième cas :** train à prix de marché + train au barème kilométrique.  
Exemples : TGV + TER, Corail TéoZ + Corail Intercités.

La méthode de calcul annoncée par la SNCF est la suivante :

"Les voyageurs se déplaçant sur des trains à réservation obligatoire et empruntant une "correspondance avec des trains à réservation facultative ou sans réservation peuvent utiliser un "tarif Loisir "de bout en bout".

"Sur la partie du voyage effectuée en train à réservation facultative ou sans réservation, aucune "réduction n'est appliquée si le voyageur utilise un tarif Loisir standard.

"S'il utilise un Tarif Loisir réduit, une réduction de 25 % est appliquée si le voyage est "commencé en période bleue du calendrier voyageurs.

"Le calcul du prix du billet tient compte, dans tous les cas, de la dégressivité tarifaire."

**3- Le principe de dégressivité** est donc bien affirmé comme général : pour les trains soumis au barème et ceux commercialisés au prix du marché, comme vu ci-dessus, mais aussi pour les voyages avec correspondance dans les diverses combinaisons possibles.

La "mesure" des effets de la dégressivité tarifaire peut se faire en procédant en deux étapes :

- Une première série tests, faite à partir du "plein tarif", permet de déterminer l'influence de la longueur des trajets sur les réductions de prix permises par la tarification globale pour les voyages en correspondance, dont au moins un des deux trains est soumis au barème kilométrique, comme les TER.

A ce stade, les résultats obtenus permettent d'analyser l'effet de la dégressivité du barème.

- Une deuxième série de tests, pour deux cas type, correspondance entre deux trains soumis au barème et train au prix de marché + TER, évalue pour les trajets complémentaires en TER la sensibilité des réductions de prix obtenues en fonction de différentes réductions proposées par la SNCF pour les voyages "grandes lignes".

## 2.2 LES EFFETS DE LA LONGUEUR DU TRAJET SUR LE PRIX DU COMPLEMENT DE TRAJET EN TER

On vient de constater que si le principe de la dégressivité est "officiel", la manière de la calculer à partir du barème ne l'est pas. Seule la SNCF dispose de la méthode qui permet d'effectuer ces calculs.

**1- La méthode d'analyse** comporte, en conséquence, deux étapes.

1<sup>ère</sup> étape : on mesure les réductions de prix permises par la tarification intégrée globale en déterminant successivement :

- le prix global pour le 1<sup>er</sup> et le 2<sup>ème</sup> trajet achetés simultanément, avec correspondance, et le prix de la relation directe correspondante quand celle-ci existe ;
- les prix de chacun des deux trajets achetés séparément ; le prix du 2<sup>ème</sup> trajet, en TER, se vérifie aisément à partir du barème ;
- le prix du 2<sup>ème</sup> trajet effectué en complément du premier =  
prix du trajet total – prix du 1<sup>er</sup> trajet acheté séparément.

La comparaison entre les deux prix du trajet en TER permet d'estimer l'intérêt pour le client de la tarification de "bout-en-bout" appliquée dans le cadre de la nouvelle offre tarifaire.

2<sup>ème</sup> étape : A défaut de connaître la règle appliquée, une première approche pour estimer l'effet du barème consiste à calculer un "prix théorique" du trajet complémentaire en TER :

- prix théorique du 2<sup>ème</sup> trajet, en TER, en complément du trajet en TGV, en tenant compte de la dégressivité du barème kilométrique =  
prix du trajet total si celui-ci était calculé selon le barème – prix du 1<sup>er</sup> trajet, calculé dans les mêmes conditions.

On fait donc l'hypothèse que la réduction de prix du trajet complémentaire due à l'effet de dégressivité est identique à celle qu'on obtient lors de voyages avec correspondances entre deux trains dont la tarification est soumise au barème : Corail Intercités + TER...

La comparaison entre les résultats pratiques et "théoriques" permet donc d'estimer dans quelle mesure la réduction calculée par la SNCF est conforme ou non à celle qu'on devrait obtenir en appliquant le barème kilométrique.

Tous les prix déterminés correspondent à des billets "plein tarif" en 2<sup>ème</sup> classe, à savoir :

- le "Tarif Normal" pour les trains Corail et les TER,
- le tarif "Loisir standard" pour les TGV (en période normale) et Téoz.

Pour connaître les prix dans le 2<sup>ème</sup> cas, puisque le site internet de la SNCF ne précise toujours pas au client si le prix affiché correspond ou non au prix maximum, il est nécessaire de procéder à des demandes de réservation tardives.

Le tableau I ci-après illustre un exemple de la démarche ci-dessus appliquée au cas d'un voyage TGV + TER Paris – Rennes – Saint-Malo.

Tableau I

## Paris – Rennes – Saint-Malo

TGV Tarif Loisir standard, période normale + TER en période blanche ou bleue

Trajet	Prix (€)		Prix du trajet en TER selon le barème kilométrique (€)	
26 – 59 ans Tarif Loisir standard + barème	Paris	Rennes	Billet acheté séparément	Complément du trajet en TGV
	TGV	TER		
	Période normale		<i>Tranches du barème</i>	
455 km	374 km	81 km	65 km – 109 km	301 km - 499km
Direct TGV	62,30		51,46 (1)	
Correspondance TGV + TER	61,40			
Trajets séparés	54,00	<b>12,70</b> (TER) 14,60 (TGV)	12,69 (2)	
Total TGV+TER	66,70			
Complément de trajet en TER *		61,40 – 54,00 = <b>7,40</b>		<b>7,09</b> (3)
Gain dû à l'effet du complément de trajet **		12,70 – 7,40 = 5,30 = 66,70 – 61,40		

\* Prix du trajet total – prix du 1er trajet acheté séparément

\*\* Prix du 2ème trajet acheté séparément – prix du complément de trajet ;  
aussi égal à :

Prix du 1<sup>er</sup> trajet + prix du 2<sup>ème</sup> trajet achetés séparément – prix du trajet total

(1) Prix du trajet total si le barème kilométrique s'appliquait :

$455 \times 0,0876 + 11,6037 = 51,46$  (à comparer au prix global du trajet direct ou avec correspondance)

(2) Prix du 2<sup>ème</sup> trajet acheté séparément selon le barème kilométrique :

$81 \times 0,1264 + 2,4552 = 12,69$  arrondi à 12,70

(3) Prix théorique du 2<sup>ème</sup> trajet, en TER, en complément du trajet en TGV, en tenant compte de la dégressivité du barème kilométrique =

prix du trajet total selon barème – prix du 1<sup>er</sup> trajet, en TGV, selon barème :  
 $51,46 - [374 \times 0,0876 + 11,6037] = 51,46 - 44,37 = 7,09$

## Commentaires

Dans l'exemple présenté, le prix d'un billet Rennes – Saint-Malo (81 km) en TER est de 12,70 €, conforme à ce que donne le barème : 12,69 € (tranche 65 km – 109 km).

En prolongement d'un trajet de 374 km, Rennes – Saint-Malo ne coûte plus que 7,40 €, à rapprocher du prix calculé à partir du barème : 7,09 € (tranche 301 km – 499 km) pour une distance totale de 455 km.

**2- Les tests ont été effectués sur 14 relations** correspondant à différentes tranches du barème.

**Nota :** Les kilométrages des différentes lignes ne sont plus publiés par la SNCF. Ils ne sont mentionnés que sur le billet, donc une fois l'achat effectué. Les calculs n'ont pu être effectués qu'à partir de documents d' "archives" fournis par une association membre de la FNAUT...

### *De 150 km à 199 km*

(1) Angers – Nantes – la Roche-sur-Yon	88 km + 77 km = 165 km	TGV + TER
(2) Cahors – Toulouse – Pamiers	113 km + 65 km = 178 km	Téoz + TER

### *De 200 km à 300 km*

(3) Paris – Reims – Rethel	173 km + 37 km = 210 km	TGV + TER
(4) Paris – Arras – Béthune	199 km + 39 km = 238 km	TGV + TER

### *De 301 km à 499 km*

(5) Dijon – Lyon – Grenoble	197 km + 129 km = 326 km	TER + TER
(6) Paris – Rennes – Saint-Malo	374 km + 81 km = 455 km	TGV + TER

### *De 500 km à 799 km*

(7) Paris – Clermont-Ferrand – Langogne	420 km + 170 km = 590 km	Téoz + TER
(8) Quimper – Nantes – Bordeaux	225 km + 376 km = 631 km	Corail + Corail
(9) Paris – Lyon – Grenoble	512 km + 129 km = 641 km	TGV + TER
(10) Paris – Toulouse – Albi	713 km + 75 km = 788 km	Téoz + TER

### *De 800 km à 1999 km*

(11) Paris – Valence – Briançon	617 km + 244 km = 861 km	TGV + TER
(12) Paris – Bordeaux – Tarbes	581 km + 293 km = 874 km	TGV + TER
(13) Paris – Marseille – Toulon	863 km + 67 km = 930 km	TGV + TER
(14) Paris – Montpellier – Perpignan	841 km + 160 km = 1001 km	TGV + TER

**3- Les résultats obtenus** pour les 14 relations sont récapitulés dans le tableau II ci-après qui dresse les comparaisons entre les prix des "compléments de trajets" et leur valeur "théorique" selon l'effet de barème.

**Tableau II**

Trajet total		Trajet complémentaire			
Relation	km	km	Prix €	Prix "théorique" €	Ecart / "théorique"
1 Angers – Nantes – la Roche-sur-Yon	165	77	8,50	10,02	- 15 %
2 Cahors – Toulouse – Pamiers	178	65	7,00	7,75	- 10 %
3 Paris – Reims -Rethel	210	37	4,20	3,75	+ 12 %
4 Paris – Arras – Béthune	238	39	4,20	3,99	+ 5 %
5 Dijon – Lyon – Grenoble (TER+TER)	326	129	13,20	13,31	***
6 Paris – Rennes – Saint-Malo	455	81	7,40	7,09	+ 5 %
7 Paris – Clermont-Ferrand – Langogne	590	170	15,40	13,42	+ 15 %
8 Quimper – Bordeaux (Corail + Corail)	631	376	32,30	32,24	***
9 Paris – Lyon – Grenoble	641	129	11,50	10,08	+ 14 %
10 Paris – Toulouse – Albi	788	75	7,00	6,45	+ 9 %
11 Paris – Valence – Briançon	861	244	20,10	18,63	+ 8 %
12 Paris – Bordeaux – Tarbes	874	293	23,90	21,98	+ 9 %
13 Paris – Marseille – Toulon	930	67	7,10	4,29	+ 66 %
14 Paris – Montpellier – Perpignan	1001	160	13,70	10,25	+ 34 %

La comparaison des prix "théoriques" et pratiques montre que :

- dans tous les cas, le prix du billet TER acheté isolément est rigoureusement égal aux prix du barème ;
- l'effet de dégressivité est rigoureusement appliqué pour des voyages entièrement tarifés au barème : (5) Dijon – Lyon – Grenoble (TER + TER) et (8) Quimper – Nantes – Bordeaux (Corail Intercités + Corail Intercités) ;
- la méthode de calcul utilisée par la SNCF pour la tarification "globale" ne suit que très approximativement ou pas du tout les réductions permises par le barème.

Dans les cas (1) et (2), le prix du complément de trajet en TER est moins cher que celui déterminé par le barème (- 10 % et - 15 %). Mais dans la majorité des cas le prix payé s'écarte de celui établi conformément au barème et est nettement plus élevé. Dans les cas (13) et (14), le surcoût est même très important (+ 66 % et + 34 %).

Le tableau ci-dessous récapitule l'économie sur le prix du billet liée à la tarification globale. Pour améliorer la lisibilité des résultats, les relations ont été classées dans l'ordre croissant des pourcentages du kilométrage des trajets complémentaires effectués en TER par rapport à la longueur totale des trajets.

**Tableau III**

Relation	Trajet total				Trajet complémentaire :
	Distance km	Prix €	Gain dû à l'effet du complément de trajet		% de km / total
			€	%	%
13 Paris – Marseille – Toulon	930	93,40	3,90	4	7
10 Paris – Toulouse – Albi	788	81,70	5,30	6	10
4 Paris – Arras – Béthune	238	34,50	2,90	8	16
14 Paris – Montpellier – Perpignan	1001	95,00	9,40	10	16
6 Paris – Rennes – Saint-Malo	455	61,40	5,30	9	18
3 Paris – Reims -Rethel	210	34,10	2,90	9	18
9 Paris – Lyon – Grenoble	641	75,80	7,60	10	20
11 Paris – Valence – Briançon	861	91,10	11,60	13	28
7 Paris – Clermont-Ferrand – Langogne	590	67,80	8,80	13	29
12 Paris – Bordeaux – Tarbes	874	93,70	12,80	14	34
2 Cahors – Toulouse – Pamiers	178	26,80	3,70	14	37
5 Dijon – Lyon – Grenoble (TER + TER)	326	40,10	5,90	15	40
1 Angers – Nantes – la Roche-sur-Yon	165	25	3,70	15	47
8 Quimper – Bordeaux (Corail + Corail)	631	65,10	12,30	19	60

On constate que l'économie procurée par la dégressivité du barème est intéressante. Son influence est évidemment d'autant plus forte que le pourcentage du kilométrage du trajet complémentaire est élevé.

Ce constat montre tout l'intérêt qu'il y a d'acheter pour les voyages avec correspondance un billet unique plutôt que deux billets séparés.

Comme déjà vu au point 2.1 les principes de base de la dégressivité tarifaire en fonction de la distance ci-dessus, le barème kilométrique n'est plus indiqué dans la documentation écrite. La SNCF se contente de mentionner dans le seul guide Corail Intercités que le "tarif au kilomètre est dégressif. Plus la distance est longue, moins le prix au kilomètre sera cher."

Les autres guides ne mentionnent rien. Ce défaut d'information a deux causes :

- la structure de la documentation par catégorie de trains et non de voyages,
- le souci manifeste de la SNCF de communiquer le moins possible sur les prix.

La conséquence est grave : la clientèle qui commande un voyage avec correspondance et comportant un train à réservation obligatoire ignore l'intérêt d'effectuer des achats groupés.

Cette méconnaissance permet de masquer un défaut du système de vente de la SNCF, particulièrement sur internet : certains voyages un peu complexes ne peuvent être achetés qu'en commandant deux billets séparés.

**☒ En résumé, pour les trajets en TER effectués en correspondance avec un parcours "grandes lignes" :**

- **l'effet de dégressivité conduit à des réductions intéressantes qui démontrent l'intérêt de faire des achats groupés, c'est à dire de regrouper les trajets sur un billet unique,**
- **mais la méthode de calcul utilisée par la SNCF conduit dans la majorité des cas à des réductions sensiblement inférieures à celles qu'on devrait obtenir par application pure et simple de l'effet du barème kilométrique.**

## 2.3 LES PRINCIPES DES REDUCTIONS TARIFAIRES "GRANDES LIGNES"

Après avoir déterminé l'effet du paramètre distance pour un niveau de tarif donné (le "plein tarif"), il convient maintenant d'analyser, pour une distance donnée du trajet complémentaire effectué en TER, la sensibilité des réductions de prix obtenues sur le billet TER en fonction des différentes réductions proposées par la SNCF pour les voyages "grandes lignes".

Les réductions accordées par la SNCF présentent un caractère commercial (abonnement Fréquence, cartes 12-25, Escapades, Senior et Enfant +) ou social (Familles nombreuses et Enfant Famille).

Les règles appliquées dépendent de la catégorie des trains empruntés :

**2.3.1 - Les réductions tarifaires des TER** (et des Corail et Corail Intercités) soumis au barème kilométrique sont soumises au "calendrier voyageurs" qui définit des périodes de forte affluence (périodes "blanches") et de faible affluence (périodes "bleues") : en semaine la période blanche s'étend de 6H30 à 8H et de 16H à 18H30, le vendredi la période blanche s'étend de 6H30 à 8H et de 14H à 20H, le samedi ne comporte aucune période blanche et le dimanche elle s'étend de 15H à 20H.

De façon générale :

- les "cartes" commerciales autorisent 25 % de réduction pour les voyages commencés en période blanche et 50 % (40 % pour Escapades, 60 % pour 12 - 25) pour ceux commencés en période bleue ;
- les abonnements Fréquence (réduction de 50 %) et les cartes Familles nombreuses<sup>22</sup> donnent droit à des réductions indépendantes du calendrier voyageurs ;
- la carte Enfant Famille – paradoxalement – n'accorde aucune réduction ;
- des tarifs "Découverte" permettent à certaines catégories de voyageurs 25 % de réduction en période bleue.

---

<sup>22</sup> les cartes Familles Nombreuses donnent de 30 à 75 % de réduction, en fonction du nombre de mineurs à charge (3 enfants = 30 %, 4 enfants = 40 %, 5 enfants = 50%, puis 75 % au delà). Le taux diminue quand les enfants deviennent majeurs, puis il n'y a plus de réduction quand tous les enfants sont majeurs. Les parents qui ont eu au moins 5 enfants mineurs simultanément à charge bénéficient de 30 % à vie)

**2.3.2 - Les réductions des trains à réservation obligatoire** (TGV, TéoZ et Lunéa) ne dépendent pas du barème kilométrique, mais de prix de marché.

Les modalités d'applications relèvent de la même logique :

- les "cartes" commerciales offrent des réductions comprises entre 25 % garantis et 40 %, 50 % ou 60 % selon les cartes en fonction de la fréquentation du train ;
- les abonnements Fréquence (réduction de 50 %) et les cartes Familles nombreuses<sup>23</sup> donnent droit à des réductions dans tous les trains ;
- la carte Enfant Famille, à caractère social, offre des réductions comprises entre 25 % et 50 %, dans les mêmes conditions que celles des cartes commerciales !
- Le tarif Loisir, ouvert à tous, permet des réductions allant (en 2<sup>ème</sup> cl) jusqu'à 35 % environ du plein tarif (Loisir standard) pour des achats anticipés.

Ces règles de gestion, basées sur des "réductions variables" adaptées à la fréquentation des trains, sont regroupées sous le vocable d' "optimisation commerciale" par la SNCF.

**2.3.3 - Les réductions tarifaires dans le cas de voyages avec correspondances** ne font l'objet d'aucune information "vulgarisée" et de très peu de documentation "publique".

Les seules règles connues sont les suivantes :

- Les tarifs Loisirs réduits autorisent une réduction de 25 % sur le complément de trajet en TER si le voyage est commencé en période bleue du calendrier voyageurs,
- L'heure de départ à prendre en compte pour la détermination de la période du calendrier voyageur applicable pour le TER en correspondance est celle du 1<sup>er</sup> train emprunté quelle que soit sa nature.

Ainsi, pour un voyage en TGV + TER par exemple, un TER circulant en période bleue est, du point de vue de la tarification, considéré comme circulant en période blanche si l'heure de départ du TGV correspond à cette période du calendrier voyageurs, non applicable au TGV... et inversement !

Les documentations disponibles sur les cartes commerciales ne sont pas explicites sur cette question car elles traitent séparément des deux catégories de voyages, mais pas de leur combinaison en cas de correspondance.

Des informations précédentes, on peut en déduire de façon schématique les règles appliquées pour les réductions accordées lors de compléments de trajet effectués en TER, suite à un 1<sup>er</sup> trajet en train à réservation obligatoire.

- Tarifs Loisir réduits : - 25 % si le 1<sup>er</sup> trajet est commencé en période bleue, quel que soit le pourcentage de la réduction Loisir.
- Cartes commerciales, quelle que soit la réduction obtenue sur le trajet "grandes lignes" :
  - - 25 % si le 1<sup>er</sup> trajet est commencé en période blanche,
  - - 50 % (-40 % pour Escapade, -60 % pour 12-25) si le 1<sup>er</sup> trajet est commencé en périodes bleue.
- Cartes Fréquence et Famille nombreuse : réduction indépendante de la période de circulation, identique sur tout le voyage.
- Carte Enfant Famille : pas de réduction.
- "Prem's" : pas de réduction.

---

<sup>23</sup> cf. note 21

## **2.4 LES EFFETS DE LA DEGRESSIVITE APPLIQUEE AUX REDUCTIONS "GRANDES LIGNES" SUR LE PRIX DU COMPLEMENT DE TRAJET EN TER**

**2.4.1 - La méthode d'analyse** reprend celle utilisée pour apprécier l'effet de la dégressivité tarifaire sur la distance du voyage. Le prix du complément de trajet effectué en TER, avec les réductions calculées selon les règles ci-dessus, est comparé au prix "théorique" établi à partir du barème, et auquel on applique les mêmes règles de réduction "grandes lignes".

Prix "théorique" = prix du trajet total si celui-ci était calculé selon le barème – prix du 1<sup>er</sup> trajet, calculé dans les mêmes conditions.

**2.4.2 - Les tests ont été effectués dans 17 cas** permettant d'analyser une combinaison de différentes configurations possibles :

- voyages soumis intégralement au barème kilométrique,
- combinaison prix de marché – barème kilométrique,
- période blanche ou bleue,
- tarifs Loisirs (Loisir standard et Loisir minimum) et Prem's,
- cartes commerciales (Escapade, carte 12-25)
- abonnement Fréquence,
- réductions sociales : cartes Familles nombreuses et Enfant Famille
- deux "réductions négatives" : les tarifs "période de pointe" et "Pro" plus élevés que le prix de référence (Loisir standard) retenu pour les analyses.

Les tests effectués sont les suivants :

TER + TER : Dijon – Lyon – Grenoble

- (1) Tarif normal en période blanche ou bleue
- (2) Carte Escapade 25 % (en période blanche)
- (3) Carte Escapade 40 % (en période bleue)

TGV + TER : Paris – Rennes – Saint-Malo

- (4) Tarif Loisir standard, période normale + TER en période blanche ou bleue
- (5) Tarif Loisir standard, période de pointe + TER en période blanche ou bleue
- (6) Tarif Pro + TER en période blanche ou bleue
- (7) Tarif Loisir minimum + TER, départ 1<sup>er</sup> train en période blanche
- (8) Tarif Loisir minimum + TER, départ 1<sup>er</sup> train en période bleue
- (9) Carte 12-25, réduction 25 % + TER, départ 1<sup>er</sup> train en période blanche
- (10) Carte 12-25, réduction 25 % + TER, départ 1<sup>er</sup> train en période bleue
- (11) Carte 12-25, réduction 60 % + TER, départ 1<sup>er</sup> train en période blanche
- (12) Carte 12-25, réduction 60 % + TER, départ 1<sup>er</sup> train en période bleue
- (13) Abonnement fréquence + TER en période blanche ou bleue
- (14) Carte Familles nombreuses 30 % + TER en période blanche ou bleue
- (15) Carte Enfant-Famille 25 % + TER en période blanche ou bleue
- (16) Carte Enfant-Famille 50 % + TER en période blanche ou bleue
- (17) Prem's + TER en période blanche ou bleue

Le tableau IV ci-après montre un exemple des comparaisons effectuées dans le cas d'un voyage TGV + TER.

**Tableau IV Paris – Rennes – Saint-Malo (8)**  
**Tarif Loisir minimum + TER, départ 1<sup>er</sup> train en période bleue**

Trajet	Prix (€)		Prix trajet TER selon barème kilométrique (€)	
26 – 59 ans Loisir minimum TER "Bleue"	Paris TGV Période normale	Rennes Saint-Malo TER	Billet acheté séparément	Complément du trajet en TGV
455 km	374 km	81 km	65 km – 109 km	301 km - 499 km
Direct TGV	40,00 (4)			
Correspondance TGV + TER	40,50			
Trajets séparés	35,00 (4)	<b>12,70</b> (TER) 10,90 (TGV) (5)	12,69 (2)	
Total TGV+TER	47,70			
Complément de trajet en TER *		40,50 – 35,00 = <b>5,50</b>		7,09 (3) – 25 % = <b>5,32</b>
Gain dû à l'effet du complément de trajet **		12,70 – 5,50 = 7,20 = 47,70 – 40,50		

\* Prix du trajet total – prix du 1<sup>er</sup> trajet acheté séparément

\*\* Prix du 2<sup>ème</sup> trajet acheté séparément – prix du complément de trajet ;  
aussi égal à :

Prix du 1<sup>er</sup> trajet + prix du 2<sup>ème</sup> trajet achetés séparément – prix du trajet total

(2) Prix (plein tarif) du parcours local selon barème kilométrique :  $81 \times 0,1264 + 2,4552 = 12,69$  arrondi à 12,70

(3) Prix théorique (plein tarif) du parcours local TER, en complément d'un parcours "grandes lignes" en tenant compte de la dégressivité du barème kilométrique =  
prix du trajet total selon barème – prix du trajet "grande ligne" selon barème :  
 $51,46 - [374 \times 0,0876 + 11,6037] = 51,46 - 44,37 = 7,09$

(4) Réduction de 36 % par rapport au tarif Loisir standard ; ce taux correspond au prix Loisir minimum le plus fréquemment constaté en 2<sup>ème</sup> classe

(5) La réduction accordée par rapport au tarif Loisir standard sur le parcours purement régional ne dépasse pas 25 % par rapport au tarif Loisir standard

## Commentaires

La réduction obtenue sur le 1<sup>er</sup> trajet est de 36 % et correspond au tarif Loisir minimum. En prolongement du trajet Paris – Rennes, Rennes – Saint-Malo coûte 5,50, € (au lieu de 12,70 €), prix proche de ce que donne le calcul à partir du barème : 5,32 €, en appliquant la réduction de 25 % en vigueur pour un voyage commencé (en TGV) en période blanche.

**2.1.4.3 - Les résultats obtenus** pour les 17 cas sont détaillés ci-après. Le tableau V récapitule les comparaisons entre les prix des "compléments de trajets" et leur valeur "théorique" selon l'effet de barème.

**Tableau V**

Trajet total		Trajet complémentaire			
Tarifification	km	km	Prix €	Prix "théorique" €	Ecart / "théorique" %
(1) TER + TER Tarif normal, blanc, bleu	326	129	13,20	13,31	- 1
(2) TER + TER Escapade, 25 %, blanc	326	129	10,00	9,98	**
(3) TER + TER Escapade, 40 %, bleu	326	129	8,00	7,99	**
(4) Loisir standard, PN, blanc, bleu	455	81	7,40	7,09	+ 4
(5) Loisir standard, PP, blanc, bleu	455	81	7,30	7,09	+ 3
(6) Tarif Pro, blanche, bleu	455	81	7,40	7,09	+ 4
(7) Loisir minimum, PN, blanc	455	81	7,80	7,09	+ 10
(8) Loisir minimum, PN, bleu	455	81	5,50	5,32	+ 3
(9) Carte 12-25, 25 %, PN, blanc	455	81	5,40	5,32	+ 2
(10) Carte 12-25, 25 %, PN, bleu	4555	81	3,10	3,54	- 12
(11) Carte 12-25, 60 %, PN, blanc	455	81	6,00	5,32	+ 13
(12) Carte 12-25, 60 %, PN, bleu	455	81	3,40	3,54	- 4
(13) Fréquence (50 %), blanc, bleu	455	81	5,50	3,54	+ 55
(14) Fam. nomb. 30 %, blanc, bleu	455	81	5,00	4,96	+ 1
(15) Enfant Fam. 25 %, blanc, bleu	455	81	7,00	7,09	- 1
(16) Enfant Fam. 50 %, blanc, bleu	455	81	7,20	7,09	+ 2
(17) Prem's, blanc, bleu	455	81	12,70	Pas de tarification globale	

## Commentaires

On constate que par rapport aux écarts (compris entre - 15 % et + 15 % et exceptionnellement + 34 % et + 66 %, cf. tableau II) entre prix constatés et prix "théoriques" résultant de la dégressivité kilométrique, les écarts en pourcentages issus de l'effet des réductions commerciales grandes lignes restent plus limités (- 4% à + 4 %, sauf dans 3 cas, de - 12 % à + 13 %).

Il faut noter une exception avec l'abonnement Fréquence, qui n'est applicable depuis NOTES qu'aux seuls tarifs "Pro", pour lequel la réduction obtenue au titre de la dégressivité est très inférieure à celle calculée à partir du barème. On constate de surcroît que les tarifs "Pro" augmentent beaucoup plus rapidement que les tarifs "Loisir standard".

La carte Enfant Famille constitue également un cas atypique :

- elle n'offre pas de réduction, comme annoncé, sur un parcours local en TER (12,70 € pour Rennes – Saint-Malo) ;
- par contre, elle accorde 50 % de réduction si ce même parcours local est effectué en TGV (7,00 € pour Rennes – Saint-Malo) ;
- et si le trajet en TER est effectué en complément d'un 1<sup>er</sup> trajet en TGV, ce 2<sup>ème</sup> trajet est tarifé exactement comme un complément de trajet calculé à partir du barème kilométrique (7,00 € ou 7,20 € pour un prix "théorique" selon le barème de 7,09 €).

La tarification globale n'est pas appliquée avec les tarifs Prem's : l'achat groupé n'entraîne aucune économie et le complément de trajet effectué en TER est payé au plein tarif courte distance sans effet de dégressivité.

En dehors de ces cas, cette meilleure "précision" des calculs montre que les règles de réductions qu'on peut déduire de la documentation "éparpillée" de la SNCF, relativement au mode de calcul de l'effet des réductions "grandes lignes" sur les compléments de trajets en TER, (cf. § IV- 3- ), sont globalement appliquées.

**⊗ En résumé et en règle générale pour les trajets en TER effectués en correspondance avec un parcours "grandes lignes", on peut donc considérer :**

- **qu'il y a bien, hors tarifs "Prem's", cumul des réductions créées par l'effet de dégressivité avec celles accordées au titre des mesures tarifaires commerciales et sociales en vigueur sur les trajets grandes lignes, quelles que soient les catégories de trains concernées,**
- **mais que l'effet de dégressivité appliqué, comme pour les billets "plein tarif", est souvent réduit par rapport à ce que donnerait la stricte application du barème kilométrique.**

## 2.5 EVALUATION ET PROPOSITIONS D'AMELIORATION

### 2.5.1 Evaluation

**2.5.1.1 - Les principes de dégressivité** mis en œuvre sont complexes car ils traitent de manière différente les 3 catégories de voyages :

- TER et trains à réservation facultative,
- trains à réservation obligatoire,
- et voyages avec correspondance juxtaposant les deux régimes.

Ils montrent toutefois la volonté de la SNCF de traduire dans tous les cas l'intérêt qu'elle a à favoriser les déplacements à longue distance par des incitations d'ordre tarifaire.

C'est dans le premier cas seulement que la règle de calcul, le barème kilométrique, est explicitée pour le client. Cette règle, initialement largement diffusée et expliquée simplement à travers des exemples dans la documentation écrite, n'est maintenant plus accessible que sur le site "voyages-sncf.com" et seulement pour le client qui s'"acharne" à comprendre la tarification, car elle est "noyée" dans un document volumineux à caractère plus juridique qu'informatif : les Tarifs voyageurs, *Volume 6, Recueil des prix*.

La dégressivité pour les trains à réservation obligatoire ne répond qu'à la seule loi du marché.

Il n'y a pas de règle explicite pour le client dans le cas de voyages avec correspondances pour lesquels la SNCF se contente d'écrire que "le calcul du prix du billet tient compte, dans tous les cas, de la dégressivité tarifaire".

**2.5.1.2 - Les effets de la dégressivité** en fonction de la distance sont nettement "visibles" dans tous les cas analysés.

- **Pour les TER** et trains Corail et Corail Intercités, l'effet de dégressivité selon le barème kilométrique est important, conséquence logique d'une structure de coûts comportant des frais fixes significatifs.
- **Pour les trains à prix de marché**, l'effet est marqué de façon plus "visible" pour des trajets de 3 heures (Paris – Grenoble) ou plus, donc quand la concurrence aérienne est forte<sup>24</sup>, comme le montrent les exemples ci-dessous, illustrant le ratio : prix de marché TGV en période normale / prix si le barème kilométrique était applicable.

---

<sup>24</sup> cette remarque ne vaut pas pour la relation Paris-Grenoble : pas de desserte aérienne directe sur cette relation

**Tableau VI**

Relation	Prix de marché / prix selon barème	Ecart
Paris – Rennes	62,30 € / 51,46 €	+ 21 %
Paris – Grenoble	75,00 € / 65,80 €	+ 14 %
Paris – Tarbes	89,30 € / 83,09 €	+ 7 %
Paris – Perpignan	93,50 € / 91,53 €	+ 2 %

- **Pour les voyages avec correspondance**, l'effet du barème joue pleinement, et sans modification, dans le cas des TER + Corail ou Corail Intercités.

Dans le cas fréquent TER + train au prix de marché, l'effet d'économie réalisé grâce à une tarification intégrée, "de bout en bout", appliquée quand le client effectue un achat groupé des deux trajets, permet des économies significatives.

Ces économies sont d'autant plus intéressantes que le trajet complémentaire représente une part importante du voyage, cf. les exemples ci-dessous extraits du tableau III.

**Tableau VII**

Relation TGV ou TéoZ + TER	Gain dû à l'effet du complément de trajet	Trajet complémentaire : % de km /total
Paris – Toulouse – Albi	6 %	10 %
Paris – Lyon – Grenoble	10 %	20 %
Paris – Clermont-Ferrand – Langogne	13 %	≈ 30 %
Angers – Nantes – la Roche-sur-Yon	15 %	≈ 45 %

Par contre les économies obtenues sont, dans la majorité des cas, sensiblement inférieures à celles qu'on devrait obtenir par application pure et simple de l'effet du barème kilométrique. **La méthode de calcul utilisée par la SNCF pour la tarification "globale" ne suit donc que très approximativement ou pas du tout les réductions permises par le barème. Elle est d'ailleurs inaccessible au public.**

Ci-dessous, rappel de quelques cas traités au § III- 3-, tableau II

**Tableau VIII**

Trajet total		Trajet complémentaire			
Relation	km	km	Prix €	Prix "théorique" €	Ecart "théorique"
Angers – Nantes – la Roche-sur-Yon	165	77	8,50	10,02	- 15 %
Paris – Arras – Béthune	238	39	4,20	3,99	+ 5 %
Paris – Bordeaux – Tarbes	874	293	23,90	21,98	+ 9 %
Paris – Lyon – Grenoble	641	129	11,50	10,08	+ 14 %
Paris – Montpellier – Perpignan	1001	160	13,70	10,25	+ 34 %

**2.5.1.3 - Les principes des réductions "grandes lignes"** sont différents dans les trois cas de voyages, comme la dégressivité kilométrique, mais ils relèvent de la même logique autorisant des réductions plus importantes dans les périodes de faible affluence :

- taux de réductions fixes mais plus élevés en période bleues pour les trains à tarification kilométrique,
- taux de réduction variables en fonction de l'occupation du train, complétés par la référence à une période normale ou de pointe, pour ceux qui sont au prix de marché.

Dans le cas le plus complexe de correspondance entre TER et train à réservation obligatoire, les règles restent précises.

- Tarifs Loisir réduits (jusqu'à 35 % environ) : réduction forfaitaire sur le TER de 25 % quand le 1<sup>er</sup> voyage est commencé en période bleue.
- Cartes commerciales : réductions accordées conformes à leurs règles respectives pour chacun des parcours.
- L'heure du départ du 1<sup>er</sup> train constitue la référence pour le calendrier voyageur.

Ces règles paraissent globalement appliquées, sauf pour les tarifs "Pro" dont le prix du parcours en TER reste très élevé par rapport au prix "théorique", comme le montre la comparaison ci-dessous (extraits du tableau V).

**Tableau IX**

Trajet total		Trajet complémentaire			
Tarifification Paris – Rennes – Saint-Malo	km	km	Prix €	Prix "théorique" €	Ecart "théorique" %
Tarif Pro, blanc, bleu	455	81	7,40	7,09	+ 4
Fréquence (50 %), blanc, bleu	455	81	5,50	3,54	+ 55

Par contre, la documentation dans le cas de voyages avec correspondance est très déficiente :

- elle est "nulle" au plein sens du terme dans la documentation écrite "grand public", résultat d'un cloisonnement inutile par catégorie de train et non de voyage ;
- elle est complexe et peu accessible sur "voyages-sncf.com" car située, comme le calendrier voyageur, dans un document volumineux : Les Tarifs voyageurs, *Volume 2, Gamme tarifaire*.

**2.5.1.4 - L'effet de la dégressivité appliquée aux réductions "grandes lignes"** sur le prix du complément de trajet en TER est donc à l'image de cet effet pour les billets au plein tarif. Les réductions obtenues sont significatives mais inférieures dans de nombreux cas à celles qu'on devrait obtenir par application pure et simple de l'effet du barème kilométrique.

En règle générale pour les trajets en TER effectués en correspondance avec un parcours "grandes lignes", on peut donc considérer qu'il y a bien cumul des réductions créées par l'effet de dégressivité avec celles accordées au titre des mesures tarifaires commerciales et sociales en vigueur sur les trajets grandes lignes, quelles que soient les catégories de trains concernées.

## 2.5.2 Propositions d'améliorations

- Les analyses ci-dessus montrent que le principe de dégressivité est appliqué pour toutes les catégories de voyages, notamment ceux qui comportent une correspondance avec un TER. Evidemment, **il s'agit d'un excellent principe qui valorise les avantages du mode ferroviaire, exploité en réseau.**

Dans ce cas, en effet, c'est "le train qui va chercher le client là où il est". Si on se limite au trajet "grandes lignes", comme c'est trop souvent le cas, en particulier avec des gares nouvelles TGV implantées "à la campagne", c'est "le client qui doit aller chercher le train", s'il ne prend pas sa voiture.

Ce principe de tarification globale garde tout son intérêt même si, dans des cas de plus en plus nombreux où le parcours principal peut être effectué avec un billet "Prem's", l'achat groupé des deux billets ne présente pas d'avantage financier. Le tarif Loisir global de "bout-en-bout" reste plus élevé, malgré l'effet de dégressivité kilométrique, mais le billet, contrairement au "Prem's", peut être échangé ou remboursé sous conditions.

- **Les réductions de prix sont intéressantes.** Des économies de l'ordre de 5 % à 15 % sont facilement réalisables. Elles dépendent de l'importance relative du complément de trajet effectué en TER mais aussi, évidemment, de l'effet de dégressivité constaté sur le trajet principal, qu'il dépende ou non du barème kilométrique.
- A ce stade, on peut considérer que **l'objectif de la SNCF** d'établir un prix de "bout-en-bout" aux clients "dans un souci de cohérence et de simplification de l'offre" **est atteint au niveau de la cohérence** puisqu'un voyage favorisant l'effet de réseau, intéressant pour l'entreprise, est également financièrement avantageux pour le client. Par contre cette possibilité et l'intérêt qu'elle offre ne sont pas indiqués au client.

☛ **La règle de préférer un billet unique en cas de correspondance à une pluralité de billets ainsi que les avantages qui en découlent doit être communiquée au client, par la documentation "commerciale" et ce sur l'ensemble des supports.**

- A partir d'un principe simple, **l'application se révèle complexe dans le cas d'emprunt de trains à réservation obligatoire** car les règles tarifaires qui leur sont appliquées diffèrent fortement de celles des trains soumis au barème kilométrique, même si elles relèvent d'une même logique.

Les finalités sont en effet les mêmes : faire du "yield management" (de la "tarification en temps réel" pour employer le vocabulaire du jour si on raisonne en terme de moyens, ou de la "gestion de capacités" si on s'attache aux objectifs) et améliorer la fréquentation et les recettes de toutes les catégories de trains.

Cette complexité est ainsi acceptable par le client compte tenu de l'objectif visé.

- **Le calcul précis de la dégressivité est confidentiel dans le cas des trains à réservation obligatoire** en correspondance avec un TER ou autre train à Corail, puisque la seule formule affichée : "Le calcul du prix du billet tient compte, dans tous les cas, de la dégressivité tarifaire." n'est disponible que sur le site "voyages-sncf.com", dans un document complexe accessible selon un chemin surtout utilisé par les "initiés" d'internet.

☛ **Le mode de calcul de la dégressivité des parcours TER suivant un parcours en train à réservation obligatoire doit être clair pour le client.**

- **La réduction proposée avec les trains à réservation obligatoire est souvent plus faible que celle qu'on obtient à partir du barème**, qui, au contraire, s'applique totalement dans le cas des correspondances entre trains sans réservation obligatoire.

Les écarts observés sont très variables. Cette opacité est injustifiable. La FNAUT a relevé dans ces cas de nombreuses interrogations d'associations, mais aussi de clients, sur les niveaux des prix et leur mode de calcul.

Les premiers témoignages reçus sont très antérieurs à NOTES et datent de la première mise en œuvre de la tarification à prix de marché avec le TGV-Nord.

On peut donc en déduire que l'application des prix de marché a constitué l'occasion, dans certains cas, de "réduire les réductions" accordées au titre de la dégressivité kilométrique.

- **Les craintes d'augmentations "invisibles" des tarifs ont évidemment été aggravées avec l'arrivée de la nouvelle offre tarifaire** (en octobre 2007).

La SNCF annonçait dans son communiqué du 11 septembre 2007 que les "nouveaux paliers de réductions permettront, en moyenne, à 9 clients sur 10 d'obtenir une réduction supérieure à - 25 % au lieu de 3 clients sur 4 actuellement."

Les craintes et les impressions d'augmentations perdurent et ont été répercutées par la FNAUT, en particulier dans son étude sur la commercialisation du TGV de mars 2009, p.13 : "Cette présentation, compte tenu de l'évolution de la tarification, se reformule sans déformation : aujourd'hui, neuf clients sur dix ont une réduction (inconnue) supérieure à 25% alors que 75% d'entre eux disposaient de 50% de réduction avant NOTES. Le flou sur l'évolution des prix moyens est évident."

Or, la SNCF a récemment déclaré (conseil consultatif des consommateurs du 25 novembre 2009) qu'en 2009 "30% des voyages effectués avec une carte commerciale l'ont été au taux maximal de réduction". La comparaison avec les 75 % annoncés avant NOTES interpelle...

L'inquiétude des usagers est surtout due au fait que ces variations échappent au contrôle de l'Etat qui ne fixe que l'évolution des prix maximums.

- **La tarification globale est très peu connue de la clientèle.**

La documentation écrite ignore complètement le sujet. Seul le guide Corail Intercités signale le principe de la dégressivité kilométrique mais, évidemment, pour les voyages concernés par ces seuls types de trains.

Sur internet, comme déjà vu, l'information n'est accessible qu'aux seuls "initiés".

C'est à la fois un inconvénient et deux avantages pour la SNCF (mais trois inconvénients pour le client !):

- un inconvénient car l'entreprise ne fait pas de publicité sur une pratique commerciale très valorisante pour elle ;
- un avantage car le client ignore souvent qu'en procédant à des achats séparés, le voyage lui coûte plus cher ;
- un avantage aussi car cette ignorance permet de masquer un défaut relativement fréquent du système de vente actuel, rendant impossible la réalisation d'achat groupé dans de nombreux cas, particulièrement quand le voyage comporte un itinéraire complexe ou est peu demandé et non pris en compte en informatique.

- Compte tenu des remarques précédentes, on peut considérer que **l'objectif de simplification de l'offre n'est que partiellement atteint.**

- Il est atteint en ce sens qu'un achat groupé est plus simple à effectuer que des commandes séparées.
- Il n'est pas atteint en ce qui concerne la vérification du niveau des prix qui est très difficile à faire, même en se limitant à un ordre de grandeur, sauf à se livrer aux exercices complexes développés dans la présente étude.

- Si les principes du **yield management** – et leur complexité associée – ne peuvent qu'être approuvés compte tenu de leur enjeu, en contre partie ils **doivent être accompagnés d'une amélioration de la documentation**, comme la FNAUT l'a déjà montré.

Le cas précis objet de la présente étude : le prix des billets TER constituant le complément d'un trajet "grandes lignes", montre à nouveau qu'il ne faut pas confondre les deux grandes catégories d'améliorations attendues :

- **la diffusion de l'information**, "papier", informatique, "largeur" dans le temps de la "fenêtre" des prix affichés... ;
- **la compréhension des prix**, donc la possibilité de vérification de leur niveau : pourcentage de réduction obtenue...

Dans le cas présent étudié, les améliorations de la documentation doivent porter notamment :

- sur la structure qui doit aborder les différentes catégories de voyages (le "produit" de la SNCF) et non pas de train (le moyen) comme aujourd'hui ; ceci explique que le cas des correspondances est quasiment ignoré ;
- sur la remise à disposition du public d'informations que la SNCF a progressivement supprimées sans motif recevable pour les usagers ; on peut citer entre autres : les kilométrages, le barème kilométrique et les méthodes de calcul, les pourcentages de réductions obtenues...

**En conclusion**, comme constaté lors de l'introduction de NOTES, le principe d'un prix global de "bout-en-bout" intégrant, dans le cas de voyages avec correspondance, la tarification des TER à un parcours "grandes lignes" se révèle excellent tant pour la SNCF que pour l'utilisateur avec des réductions de prix intéressantes. On constate cependant que leurs niveaux sont souvent sensiblement plus faibles que ceux auxquels on pourrait s'attendre par application "simple" du barème kilométrique.

A défaut de pouvoir être simples, les règles de calcul doivent être largement explicitées.

- **Pour que le client puisse comprendre les prix et connaître la meilleure façon d'acheter, il est indispensable de reprendre la documentation (sur l'ensemble des supports), basée sur un mauvais principe, et de rétablir nombre d'informations de plus en plus dissimulées.**
- **Quel que soit le type de billet, électronique ou non, il est indispensable d'afficher pour chacun des trajets (principal et complémentaire) le kilométrage et le prix correspondant.**

## CONCLUSION

Le transport ferroviaire régional est devenu un enjeu de société et même un enjeu politique ainsi qu'en témoigne le débat lors des élections régionales de mars 2010. Deux idées ont émergé dans ce cadre : celle de la tarification forfaitaire des trajets en TER ainsi que celle de la gratuité. La FNAUT ne défend aucune de ces deux idées.

- **la tarification forfaitaire du TER**

L'UMP vient de proposer la création d'un "passe transport pour tous" à tarif unique dans chaque région (60 euros par mois en Ile-de-France) : la FNAUT est défavorable à cette proposition qui aurait dû être précédée d'une sérieuse étude d'impact. En Ile-de-France, les Verts, moins généreux, ont fait une proposition analogue à 65 euros. Evidemment, l'hypothèse d'une réduction du nombre de zones tarifaires en Ile-de-France et donc, si on pousse le raisonnement jusqu'au bout, de la mise en place d'une zone tarifaire unique basée sur le coût de la zone centrale actuelle, recueille de nombreuses opinions favorables (79 % de franciliens favorable à la réduction du nombre de zones dans les transports d'après un sondage TNS-Sofres-Logica publié dans Metro du 10 mars 2010).

### **Trois principes**

Une bonne tarification du transport public doit satisfaire trois principes.

1. La tarification doit inciter au report de la voiture vers le transport collectif.

Elle doit être simple, donc forfaitaire et multimodale : parking + métro, TER + bus, parc vélo + train, ...

Elle doit respecter la liberté de l'utilisateur, donc proposer un forfait à l'heure, au jour, au mois, à l'année.

Elle doit faciliter les déplacements des petits groupes (forfait famille) hors périodes de pointe en semaine.

2. La tarification ne doit pas inciter à la consommation inutile de transport.

Elle doit laisser les trajets très courts à la marche et au vélo.

La dégressivité du prix en fonction de la distance doit rester modérée pour ne pas inciter à l'étalement et l'éparpillement de l'habitat.

Sauf exception, la gratuité doit être exclue (FNAUT Infos n°151, 164, 170).

3. La tarification doit être adaptée à toutes les catégories d'utilisateurs.

Le tarif normal ne doit pas être trop bas, le transport collectif revenant moins cher pour l'utilisateur que la voiture. Mais les utilisateurs à pouvoir d'achat réduit doivent pouvoir bénéficier de tarifs adaptés à leurs moyens financiers.

## **Le passe régional**

La notion de passe régional n'est pas nouvelle : introduite en Ile-de-France en 1975, la Carte Orange était une tarification multimodale et forfaitaire permettant de se déplacer de manière illimitée en Ile-de-France par tous les modes de transport : train, TER, métro, bus, car. La tarification était zonale : le nombre de zones a été réduit de 8 à 6 en 2006, à la demande en particulier de l'AUT-FNAUT Ile-de-France, afin de simplifier le dispositif et de faciliter les déplacements entre banlieues. La carte Orange magnétique a été remplacée récemment par le passe électronique Navigo : le principe tarifaire a été conservé.

L'instauration de la carte Orange a eu un effet spectaculaire, la fréquentation du réseau francilien a augmenté de 20% en dix ans. Un passe donne en effet au transport collectif une souplesse d'utilisation comparable à celle de l'automobile, et fidélise l'utilisateur.

## **Le tarif unique**

Le problème soulevé par la proposition de l'UMP ne tient donc pas au caractère forfaitaire du passe, mais au tarif unique. En effet, tout tarif unique introduit sur un territoire donné doit être d'un niveau nécessairement bas pour être acceptable pour des trajets courts (mais il reste insuffisamment attractif pour ces trajets, c'est le cas du tarif unique à deux euros adopté par plusieurs départements).

Le tarif unique provoque donc inévitablement deux effets pervers : un allongement des distances que les usagers acceptent de parcourir quotidiennement sur le territoire considéré, et éventuellement une surconsommation de transport. Un tarif unique régional induirait un allongement particulièrement important des distances.

Par ailleurs, de nombreuses villes sont situées à mi-chemin entre deux grandes villes de régions différentes : ainsi, en Pays-de-la-Loire, Saumur entre Angers et Tours, Redon entre Rennes et Nantes. Cette réalité pousserait à des accords interrégionaux élargissant les périmètres de validité des passes.

La création d'un passe régional à tarif unique n'est donc envisageable que si ce tarif est élevé. Sinon elle amènerait les Régions à consacrer davantage d'argent au fonctionnement du TER (dont le coût a structurellement tendance à s'envoler), au détriment de l'investissement. Or ce dernier est maintenant prioritaire pour améliorer l'infrastructure (même si ce n'est pas la vocation des Régions) et augmenter la productivité du système ferroviaire, et pour desservir de nouveaux axes régionaux ou interrégionaux.

Une solution préférable est la mise en place d'une carte régionale pour voyageurs occasionnels, comprenant une part fixe et une réduction systématique sur les billets, pour compléter les cartes commerciales ou sociales. Elle serait moins chère que les cartes Escapade ou Senior de la SNCF, mais avec des possibilités plus limitées (moindre réduction sur le TGV, limitation au périmètre régional ou interrégional proche, par exemple).

Il faut aussi créer des cartes multi-réseaux (TER + transports urbains), pour simplifier la vie de l'utilisateur, en particulier si plusieurs gares d'une même ville sont desservies par le TER.

Bien entendu, le passe à tarif unique reste légitime à l'échelle de l'agglomération, où se font la plupart des trajets quotidiens et parce que ces trajets sont courts ; les avantages de l'incitation au report modal dans les espaces denses dépassent les inconvénients liés à l'incitation au déplacement et au gaspillage énergétique qui restent limités.

- **la gratuité du TER**

La campagne électorale en cours donne lieu, dans de nombreuses régions françaises, à un déferlement de promesses concernant la tarification des trains TER : billet à 1 euro, passe régional à tarif unique, voire même gratuité. Ces promesses alléchantes vont-elles dans le sens de l'intérêt bien compris des usagers ?

Les régions proposent déjà des tarifs TER attractifs. Il faut encore systématiser l'intégration des abonnements urbains aux offres TER, et créer une "carte orange régionale", mais un zonage est alors nécessaire pour éviter les effets pervers attendus d'une zone unique : surconsommation de transport, incitation à l'éloignement entre domicile et lieux d'activités, concurrence entre TER et services grandes lignes de la SNCF.

Une quasi-gratuité du TER est une perspective séduisante, elle provoquerait certainement un afflux immédiat de clientèle. Mais les trains, déjà bondés dans les zones denses, seraient alors complètement saturés, comme les pôles d'échange et les transports de rabattement, ce qui découragerait les usagers, anciens et nouveaux : on ne peut, du jour au lendemain, renforcer toute la chaîne de transport. Et le risque d'une dégradation durable serait grand pour les usagers : "de quoi se plaignent-ils ? c'est gratuit".

La priorité est donc d'augmenter la capacité du TER, matériel roulant et infrastructures. Mais comment y parvenir si les régions, dont les recettes fiscales sont à la baisse, se privent de recettes commerciales en adoptant des tarifs trop éloignés de la réalité économique ? D'autre part, le retour à une tarification plus réaliste serait bien difficile.

La quasi-gratuité est-elle d'ailleurs réclamée par les usagers actuels et potentiels ? Ces derniers ont des exigences bien différentes (fréquences, vitesse, ponctualité, confort) dès lors que des tarifications adaptées aux salariés, étudiants, personnes à très faibles ressources et familles sont disponibles.

Enfin le souci louable de renforcer la fréquentation du TER dans les zones denses au détriment de la voiture ne doit pas occulter la nécessité d'assurer un maillage plus égalitaire du territoire régional : les lignes à faible trafic seraient encore plus menacées - sans parler des réouvertures indispensables pour enrayer l'étalement urbain diffus - si la contribution des usagers diminuait brutalement.

- **augmenter les tarifs ?**

### La contribution de l'utilisateur

En 2005, le coût complet du TER a été couvert par une subvention directe de l'Etat (1871 millions), par une subvention indirecte de l'Etat sous forme de sous-tarification des péages versés par la SNCF à RFF (878 millions), par la subvention des régions à la SNCF (594 millions), enfin par la contribution des usagers (705 millions). Ces derniers n'ont donc couvert qu'environ 17% du coût complet du TER et 26% du coût d'exploitation. Cette part diminue depuis 2009 avec la création de la prime transport, qui reporte sur les employeurs la moitié du coût des déplacements domicile-travail.

Dans un rapport récent<sup>25</sup>, la Cour des comptes résume bien le dilemme en matière de contribution des usagers aux coûts d'investissement et d'exploitation : pratiquer une politique de volume en maintenant une tarification basse pour favoriser le transfert du trafic de la route vers le rail et minimiser ainsi les coûts externes (accidents, congestion, nuisances), ou pratiquer une politique de recettes afin de minimiser les subventions publiques en alignant le prix du billet TER sur la "capacité contributive" de l'utilisateur. La Cour (qui penche manifestement vers la seconde hypothèse, voir encadré) recommande d'étudier la sensibilité de la fréquentation du TER au niveau des tarifs et l'impact social qu'aurait une hausse des tarifs.

La satisfaction des attentes des usagers suppose, en particulier, une maîtrise des coûts d'exploitation du TER : en Allemagne, 630 millions de trains-km coûtent 6 milliards d'euros, tandis qu'en France, 160 millions de trains-km coûtent 3 milliards. Sur ce point, la FNAUT approuve les recommandations de la Cour : meilleure connaissance et maîtrise des coûts, ouverture à la concurrence, à commencer par les lignes à faible trafic sur lesquelles il est possible d'innover (FNAUT Infos n°180).

La FNAUT est plus réticente face à une éventuelle hausse des tarifs.

La Cour déplore le faible taux de couverture des coûts d'exploitation par les usagers du TER : 26% en moyenne. Cependant elle note elle-même que la situation n'est pas différente en transport urbain : le taux de couverture était, en 2006, de 12% à Toulouse, 18% à Bordeaux, 26% à Lille, 28% à Lyon, 30% à Paris, 32% à Strasbourg, 50% à Marseille. Le niveau des tarifs TER n'est donc pas scandaleusement bas.

Un relèvement ne peut être totalement exclu s'il garantit un développement du TER, mais à 4 conditions : qu'il soit progressif et très modéré ; que l'utilisateur à faible pouvoir d'achat bénéficie de tarifs adaptés à son cas ; que la qualité de service s'améliore sensiblement car on est encore loin de l'optimum allemand ; enfin que l'automobiliste lui aussi paie une plus grande part des coûts économiques, écologiques et sociaux qu'il fait supporter à la collectivité.

**Enfin, au terme de cette étude, la FNAUT rappelle l'ensemble des propositions d'amélioration qu'elle a émises au fil du texte et qu'elle portera auprès des Pouvoirs publics, des autorités organisatrices et des exploitants.**

---

<sup>25</sup> rapport de la Cour des comptes sur le transfert aux régions du TER (novembre 2009)

## 1. ANALYSE DE LA TARIFICATION DES TRANSPORTS FERROVIAIRES REGIONAUX

### 1.1 LE SYSTEME TARIFAIRE NATIONAL

- ☛ La notion de système tarifaire national doit être définie juridiquement de manière précise.
- ☛ Ces dispositions font uniquement référence aux tarifs de la SNCF et devraient être adaptées juridiquement, en amont de l'ouverture de ces services à d'autres opérateurs, afin de fixer notamment un prix kilométrique de base maximum en 2<sup>ème</sup> classe commun à toutes les entreprises ferroviaires et le principe de la dégressivité kilométrique.
- ☛ Pour les relations à "prix de marché", selon le même principe, un prix maximum doit être fixé par l'Etat.

- ☛ Assurer, sur les bases des tarifs maximums fixés par l'Etat, la prise en compte par d'éventuels nouveaux opérateurs ferroviaires des réductions commerciales dont les voyageurs disposent auprès de la SNCF.

- ☛ Il convient de donner une nature juridique propre à la carte enfant-famille pour en faire un véritable tarif social, afin qu'elle permette d'offrir des réductions dans l'ensemble des trains de la SNCF dont les TER et pour les trains des futures autres entreprises ferroviaires, ce qui suppose une compensation par l'Etat.
- ☛ Par extension, tous les tarifs sociaux doivent pouvoir être appliqués par l'ensemble des entreprises ferroviaires.

- ☛ Abaisser le tarif de l'abonnement AEEA petites distances et le caler au maximum sur la courbe tarifaire de l'AT en ce qui concerne les abonnements de la SNCF ainsi que ceux spécifiques aux régions.

## 1.2 LE SYSTEME TARIFAIRE REGIONAL

### 1.2.1 Les principaux tarifs mis en place par les régions

**Propositions d'améliorations spécifiques à certaines régions en gras dans la colonne "commentaires" au regard de chaque région**

#### 1.2.2.2 Propositions d'améliorations des tarifs mis en place par les régions

**☒ Ces propositions concernent l'ensemble de la tarification régionale, qu'il s'agisse de la tarification nationale de la SNCF ou de tarifications régionales spécifiques.**

- **☛ propositions relatives à l'information tarifaire**
  - systématiser dans le comparateur des prix des sites TER régionaux la comparaison avec l'ensemble de la gamme commerciale et sociale "de base" de la SNCF y compris avec les tarifs en temps réel des relations à prix de marché<sup>26</sup> dont les prix Loisirs peuvent être moins cher que le tarif normal !
  - rappeler le principe que dès qu'on peut bénéficier des tarifs spécifiques régions ceux-ci sont plus avantageux,
  - renvoyer aux dispositions générales SNCF "les tarifs voyageurs" sur les sites TER,
  - garantir un accès à l'information tarifaire comparative hors internet,
  - préciser les % de réduction des différents titres en indiquant la fréquence minimum des trajets pour qu'ils soient rentables (ex : réduction de X % à condition d'effectuer Y AR par mois),
  - l'information relative à la liste des trains autorisés aux porteurs d'AT fait l'objet d'un renvoi<sup>27</sup> aux trains dont l'horaire est inscrit en caractères maigres dans l'Indicateur Horaires...qui n'existe plus !

---

<sup>26</sup> sur les trajets qui sont desservis soit par des TER soit par des trains à prix de marché

<sup>27</sup> point 6.10 des dispositions générales SNCF page 64

- **propositions relatives aux supports des tarifs et à la billettique**

- l'ensemble des offres doit être disponible pour des durées hebdomadaires, mensuelles ou annuelles,
- systématiser les cartes à puce et les possibilités offertes par la billettique (puces NFC, clés USB),
- développer la facturation a posteriori en fonction de l'utilisation réelle des titres,
- harmoniser le prix des cartes dont certains évoluent de 15 à 50 euros,
- permettre l'achat des cartes et abonnements par correspondance,
- libéraliser la condition d'accès aux titres des régions : ne pas limiter au seul domicile dans la région mais inclure également le lieu de travail (ne pas limiter au travail salarié : prendre en compte notamment le portage salarial ou le statut d'autoentrepreneur),

- **propositions relatives aux tarifs**

- systématiser la possibilité d'intégration de plusieurs réseaux urbains (potentiellement l'ensemble des réseaux urbains traversés) dans les titres qu'ils soient forfaitaires, illimités, abonnements de travail supérieurs à 75 km etc. sur des supports billettiques et de deux lorsque la réduction porte sur un trajet déterminé,
- développer des tarifications multimodales et zonales à destination des voyageurs occasionnels (projet en Alsace pour 2010) et réguliers,
- permettre d'utiliser les TER à l'intérieur des PTU avec les titres urbains,
- harmoniser la réduction sur les réseaux urbains à au moins 50 % pour les titres combinés (ex : 50 % en Bretagne),
- permettre l'inclusion du pass Navigo dans les abonnements relatifs à des trajets à destination de l'Ile-de-France au départ des régions limitrophes,
- augmenter la distance de l'abonnement de travail fixée en 1921 à 75 km afin de tenir compte des nouveaux modes de vie et de l'amélioration du service ferroviaire, à tout le moins harmoniser les conditions de dézoning des AT et la possibilité de trajets interrégions,
- harmoniser les âges permettant l'accès à des réductions, ex : cartes étudiants Auvergne jusqu'à 29 ans, plus élevé qu'ailleurs, Ile-de-France réduction de 50 % jusqu'à moins de 10 ans alors que jusqu'à moins de 12 ans ailleurs,

- réductions sociales : les réductions régionales pourraient être harmonisées sur la base de ce qui est fait pour le transport urbain (article 123 de la loi SRU : dans l'aire de compétence des autorités organisatrices de transport urbain de voyageurs, les personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au plafond fixé en application de l'article [L. 861-1](#) du code de la sécurité sociale, bénéficient de titres permettant l'accès au transport avec une réduction tarifaire d'au moins 50 % ou sous toute autre forme d'une aide équivalente. Cette réduction s'applique quel que soit le lieu de résidence de l'utilisateur<sup>28</sup>),
- uniformiser les réductions relevant des conseils généraux ou à tout le moins fixer un minimum de prise en charge, ex : prise en charge des abonnements scolaires réglementés entraînant des disparités selon les départements,
- rendre possible le "complément de parcours" au tarif kilométrique dégressif pour la partie finale d'un trajet interrégional débuté ou terminé avec une réduction régionale concernant la région de début (ou de fin) du trajet<sup>29</sup>,
- permettre les combinaisons de réductions entre régions limitrophes pour les trajets d'une région à l'autre afin d'obtenir une réduction sur l'ensemble du parcours,
- permettre la prise en compte d'une réduction régionale dans le cadre d'un trajet qui traverse la région concernée sur un parcours entre deux régions (ex : réduction Auvergne qui serait prise en compte sur un trajet TER Bordeaux-Lyon),
- mettre en place une carte TER nationale à coût forfaitaire annuel modéré permettant une réduction de 50 % pour le titulaire les we et jours fériés, valable sur l'ensemble du réseau,
- ne pas limiter la durée de validité des billets à 24 heures ainsi que cela est la règle, notamment en PACA ou sur certaines lignes de Champagne-Ardenne. Cette mesure destinée à la lutte contre la fraude est contraire aux dispositions générales de la SNCF<sup>30</sup> et complexifie l'usage du TER pour les voyageurs occasionnels.

---

<sup>28</sup> Au sujet de l'application de cet article, la cour administrative d'appel de Marseille a rappelé dans un arrêt du 21 janvier 2010 que la réduction tarifaire prévue par la loi ne pouvait être limitée aux seuls bénéficiaires de la CMU complémentaire ainsi qu'au seul abonnement mensuel.

<sup>29</sup> il n'est pas possible de combiner deux tarifs différents sur un même billet SNCF, il est possible de scinder le voyage en deux billets en perdant le bénéfice de la dégressivité kilométrique au prix de circonvolutions fastidieuses (compostage des deux billets à la gare de départ possible si la limite entre les deux régions correspond à un arrêt du train) ou encore au prix d'une "correspondance" forcée...

<sup>30</sup> les titres de transport ne comportant pas de réservation sont utilisables un jour quelconque compris dans une période de 61 jours (point 3.1 page 8)

## **1.3 L'INFORMATION SUR LES TARIFS DES TRANSPORTS FERROVIAIRES REGIONAUX**

### **1.3.1 Les dispositifs d'information sur les tarifs des transports ferroviaires régionaux**

☛ **Les guides régionaux des transports, avec les horaires des différentes relations, doivent être systématisés et rendus diffusables par internet.**

### **1.3.3 Le très discret barème kilométrique**

☛ **améliorer la visibilité du barème kilométrique dégressif, élément central de la tarification du TER, couvert par des exigences juridiques liées à sa publicité, et la rétablir dans la documentation écrite.**

☛ **donner au voyageur la possibilité de connaître les distances ferroviaires des relations de son choix autrement que par l'achat d'un billet.**

☛ **indiquer les distances kilométriques du trajet quel que soit le type de billet.**

## **2. LA COMBINAISON DE LA TARIFICATION TER ET DE LA TARIFICATION GRANDES LIGNES**

### **2.5.2 Propositions d'amélioration**

☛ **La règle de préférer un billet unique en cas de correspondance à une pluralité de billets ainsi que les avantages qui en découlent doit être communiquée au client, par la documentation "commerciale" et ce sur l'ensemble des supports.**

☛ **Le mode de calcul de la dégressivité des parcours TER suivant un parcours en train à réservation obligatoire doit être clair pour le client.**

☛ **Pour que le client puisse comprendre les prix et connaître la meilleure façon d'acheter, il est indispensable de reprendre la documentation (sur l'ensemble des supports), basée sur un mauvais principe, et de rétablir nombre d'informations de plus en plus dissimulées.**

☛ **Quel que soit le type de billet, électronique ou non, il est indispensable d'afficher pour chacun des trajets (principal et complémentaire) le kilométrage et le prix correspondant.**

### **Liste des annexes**

- questionnaire sur la tarification du TER adressé aux FNAUT régionales en avril 2009,
- état des réponses des FNAUT régionales au questionnaire,
- courrier adressé aux directions transports des régions en avril 2009 (hors Ile-de-France),
- état des réponses des conseils régionaux.

## Questionnaire sur la tarification du TER

### Généralités

Décrivez brièvement les usagers du TER de votre région

Quel est le profil dominant : navetteur domicile-travail, étudiant, voyageur occasionnel ?

D'une manière générale, une tarification TER attractive est-elle aussi, moins, plus importante que la fréquence, le confort, la qualité de l'information, la ponctualité ?

### Etat des lieux de la tarification régionale - Décrivez

- les dispositions tarifaires générales de la convention TER de votre région
- les tarifications spécifiques financées par la région
  - tarif domicile-travail (la limite des 75 km a-t-elle été modifiée par la région ?)
  - tarif étudiant
  - tarifs jeunes, familles, seniors
  - tarifs groupes et mini-groupes
  - tarifs particuliers (sur certaines lignes, à certaines périodes : fêtes, tourisme)
  - mesures promotionnelles (semaine de la mobilité ou du développement durable)
- la tarification des relations interrégionales
- le cas où l'offre TER ne convient pas aux usagers, qui doivent se reporter sur le TGV ou le Corail pour les relations domicile-travail
- la tarification des voyages occasionnels
- la tarification des autocars TER (gérés par la région)

### Aspects intermodaux

- les tarifications intégrées TER-urbain
- les tarifications intégrées TER-autocar
- tarification (et partage des recettes) des voyages TER + TGV ou TER + Corail
- tolérance d'accès à des trains grandes lignes à des tarifs régionaux ?

### Evaluation

L'information horaire et tarifaire est-elle disponible et satisfaisante ?

La tarification TER de votre région est-elle bien comprise par les usagers ?

Est-elle suffisamment incitative à l'utilisation des trains TER au lieu de la voiture ?

Quel est l'impact, éventuellement, des tarifs très bas des services d'autocars départementaux ?

Quel est l'impact du nouveau calendrier voyageur SNCF ?

### Propositions d'amélioration

Une meilleure coordination des autorités organisatrices (billettique et information tarifaire intégrées) est-elle souhaitable ?

Faut-il baisser les tarifs TER ?

Faut-il faire payer plus cher en heure de pointe (yield management) ?

Faut-il systématiser les indemnités pour retards importants, pour grèves prolongées ?

Faut-il accepter une certaine balkanisation de la tarification régionale ou, au contraire, rapprocher les politiques tarifaires régionales ?

Quels seraient à votre avis les effets sur la tarification d'une éventuelle introduction de la concurrence entre opérateurs ferroviaires ?

Liste des FNAUT régionales ayant répondu au questionnaire :

- Alsace,
- Aquitaine,
- Auvergne,
- Bourgogne,
- Bretagne,
- Champagne-Ardenne,
- Haute-Normandie,
- Limousin,
- Lorraine,
- Nord-Pas-de-Calais,
- Pays de la Loire,
- Picardie,
- Poitou-Charentes,
- Provence-Alpes-Côte d'Azur,
- Rhône-Alpes.

Paris, le 28 avril 2009

Direction des transports  
Conseil Régional

Objet : enquête sur la tarification TER

Monsieur le Directeur,

la FNAUT a été chargée par la DGITM (Direction générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer, MEEDDAT) d'une étude, à remettre fin 2009, sur la tarification de services TER. Ce thème semble intéresser particulièrement le ministère.

Le bureau de la FNAUT ne disposant pas de toutes informations nécessaires à la réalisation de l'étude, je vous serais reconnaissant de bien vouloir nous adresser des informations sur la politique tarifaire en vigueur dans votre région.

Nous sommes particulièrement intéressés par les points suivants :

- les tarifications des trains TER spécifiques financées par la région ;
- la tarification des autocars TER ;
- les tarifications intermodales.

Par ailleurs nous souhaitons savoir si le nouveau calendrier national bleu-blanc et l'introduction éventuelle de tarifs très bas des services d'autocars départementaux ont eu un impact sur l'usage des trains TER.

Compte tenu des délais de réalisation de notre étude, il serait souhaitable que votre réponse, adressée au siège de la FNAUT par courrier (32 rue Raymond Losserand, 75014 Paris) ou par courriel (secretariat@fnaut.org), nous parvienne avant le 15 juin.

Nous vous remercions par avance de votre contribution, et vous assurons, Monsieur le Directeur, de notre meilleure considération.

Le Président,  
Jean SIVARDIERE

Liste des conseils régionaux ayant répondu au questionnaire :

- Alsace,
- Auvergne,
- Bourgogne,
- Bretagne,
- Centre,
- Champagne-Ardenne,
- Franche-Comté,
- Haute-Normandie,
- Lorraine,
- Midi-Pyrénées,
- Nord-Pas-de-Calais,
- Pays de la Loire,
- Poitou-Charentes,
- Provence-Alpes-Côte d'Azur,
- Rhône-Alpes.

Ce questionnaire n'a pas été adressé aux régions Corse et Ile-de-France

## BIBLIOGRAPHIE

- rapport de la Cour des comptes sur le transfert aux régions du TER (novembre 2009),
- FNAUT Infos, notamment FNAUT Infos 182 mars 2010, quel avenir pour le TER ?
- la Vie du Rail,
- dispositions générales SNCF – les tarifs voyageurs, février 2010,
- sites internet des conseils régionaux, des TER, site voyages-sncf, sites d'informations multimodales, site du GART,
- prospectus d'information sur les tarifs régionaux,
- collection privée FNAUT d'indicateurs officiels service d'hiver 2003/2004, bien utiles pour calculer les distances kilométriques entre deux gares,
- carte de France du réseau ferroviaire IGN 912 et Editions la Vie du Rail.

## ABBREVIATIONS

**AEEA** : Abonnements pour Elèves, Etudiants et Apprentis  
**AFNOR** : Association Française de Normalisation  
**AO** : Autorité Organisatrice des Transports  
**AFR** : Allocation Formation Reclassement  
**AIS** : Abonnement Interne Scolaire  
**AR** : trajet aller-retour  
**ARF** : Association des Régions de France  
**ASR** : Abonnement Scolaire Réglementé  
**AT** : abonnement de travail  
**AUT** : Association des Usagers des Transports d'Ile-de-France  
**FNAUT** : Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports  
**GART** : Groupement des Autorités Responsables de Transports  
**INPI** : Institut National de la Propriété Industrielle  
**LGV** : Ligne à Grande Vitesse  
**LOTI** : loi n°82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (modifiée)  
**NFC** : Near Field Communication  
**NOTES** : Nouvelle Offre Tarifaire Et de Services (offre commerciale SNCF à partir de l'automne 2007)  
**PACA** : région Provence-Alpes-Côte d'Azur  
**PMR** : Personne à Mobilité Réduite  
**PTU** : Périmètre des Transports Urbains (aire de compétence des AO de transports collectifs urbains)  
**RATP** : Régie Autonome des Transports Parisiens  
**RSA** : Revenu de Solidarité Active  
**SNCF** : Société Nationale des Chemins de fer Français  
**STIF** : Syndicat des Transports d'Ile-de-France  
**TER** : Trains Express Régionaux  
**UMP** : Union pour un Mouvement Populaire  
**USB** : Universal Serial Bus  
**WE** : Week-end