

Communiqué de presse

Montpellier, le 30 septembre 2021

La FNAUT et Régions de France publient une étude conjointe sur les tarifications régionales de l'offre de transports interurbains

Les Régions de France et la FNAUT ont mené en 2021 une étude conjointe pour **disposer d'une vision exhaustive des tarifs proposés par les différentes régions**, avec pour objectif d'identifier tous les leviers complémentaires pour augmenter l'attractivité des réseaux ferroviaires TER et des autocars interurbains.

Si la fréquentation des trains régionaux a augmenté en moyenne de de +3,1% par an depuis 2002, ce n'est qu'à partir de 2017 que les régions, autorités organisatrices de la mobilité, ont pu librement fixer leurs tarifs en vue de renforcer leur fréquentation, et, d'identifier les conditions d'une intermodalité optimale tant à l'échelle des nouveaux périmètres régionaux, qu'avec les transports interurbains par autocars dont elles ont pris la compétence.

Pour **Jean ROTTNER**, Président de la commission *mobilité, transports et infrastructures* de Régions de France : « *l'étude a permis de démontrer l'importance de la compétence tarifaire des régions pour renforcer l'intermodalité tout particulièrement avec les autocars et transports urbains, développer de nouveaux produits, et innover face à la multiplicité des usages dans le contexte singulier de la crise sanitaire que nous traversons* ».

L'étude menée le cabinet 6-t pour le compte des régions et de la FNAUT a conduit à **plusieurs recommandations**, visant notamment à : mettre davantage en valeur les points communs des offres tarifaires des différentes régions ; adopter une base commune pour les tarifs de groupe ; faciliter la comparaison des tarifs par les usagers ; harmoniser les offres de transport routier régional à l'échelle de chaque région.

Pour **Bruno GAZEAU**, Président de la FNAUT, « *les usagers attachent beaucoup d'importance à ce que la liberté tarifaire dont bénéficient les régions s'accompagne de la responsabilité des régions de sauvegarder une grande unité pour les déplacements interrégionaux, sur la compatibilité des cartes de réduction entre régions et avec SNCF Voyageurs, sur les critères, les seuils et la communication* ».

L'étude est disponible en libreaccès en ligne : <https://bit.ly/3EKAvLI>, ainsi que la présentation effectuée en conférence de presse ce jour : <https://bit.ly/3imLotH>.

A propos de la FNAUT :

À propos de Régions de France :

Association de consommateurs agréée, la Fédération Régions de France est l'institution regroupant les régions Nationale des Associations d'Usagers des Transports françaises. Elle est la voix des Régions auprès des pouvoirs rassemble aujourd'hui 160 associations implantées dans publics français et des institutions européennes, et toutes les régions françaises. La FNAUT conseille et défend promeut le fait régional auprès des citoyens et des acteurs

les usagers de tous les modes de transport et les de la vie économique et sociale. Régions de France représente auprès des pouvoirs publics et des entreprises organise également la concertation et les échanges de transport. Groupe de pression d'intérêt général, elle bonnes pratiques entre les Régions, et constitue un centre s'efforce d'infléchir la politique des transports et de de ressources pour les élus régionaux et leurs techniciens. l'aménagement du territoire.

FNAUT

Contacts presse :

- Bruno GAZEAU, président de la FNAUT, 06 76 73 31 09
- Michel QUIDORT, président de la FEV, 06 12 22 35 54

32 Rue Raymond Losserand, 75014 Paris, France
01 43 35 02 83, contact@fnaut.fr
www.fnaut.fr

Régions de France

Contact presse :

- Violaine HACKE, Conseillère presse, 06 28 47 53 55
vhacke@regions-france.org

1 quai de Grenelle, 75015 Paris, France
01 45 55 82 48, contact@regions-france.org
www.regions-france.org

(6-t)

Etude sur les tarifs de l'offre régionale de transport interurbaine

Synthèse et recommandations

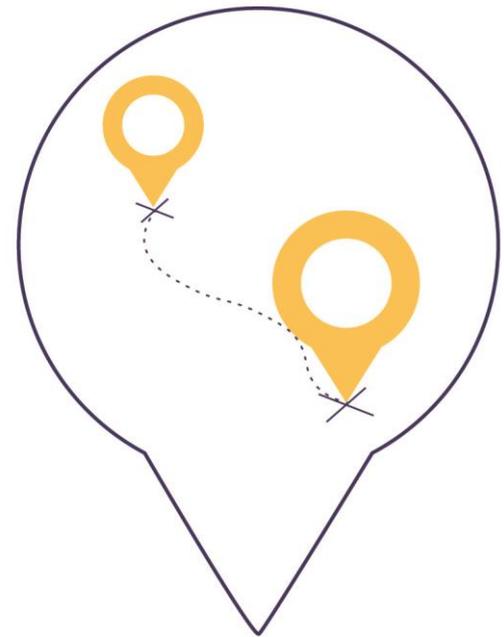


6t-bureau de recherche

58, rue Corvisart | 75013 Paris
info@6-t.co | www.6-t.co
+33 (1) 53 09 26 36

17e Congrès de Régions de France - 30 septembre 2021

Introduction



Un levier pour favoriser l'usage



Favoriser l'utilisation des transports en commun



Assurer l'équité sociale dans l'accès au territoire

Et un outil pour l'opérateur

Equilibrer la demande



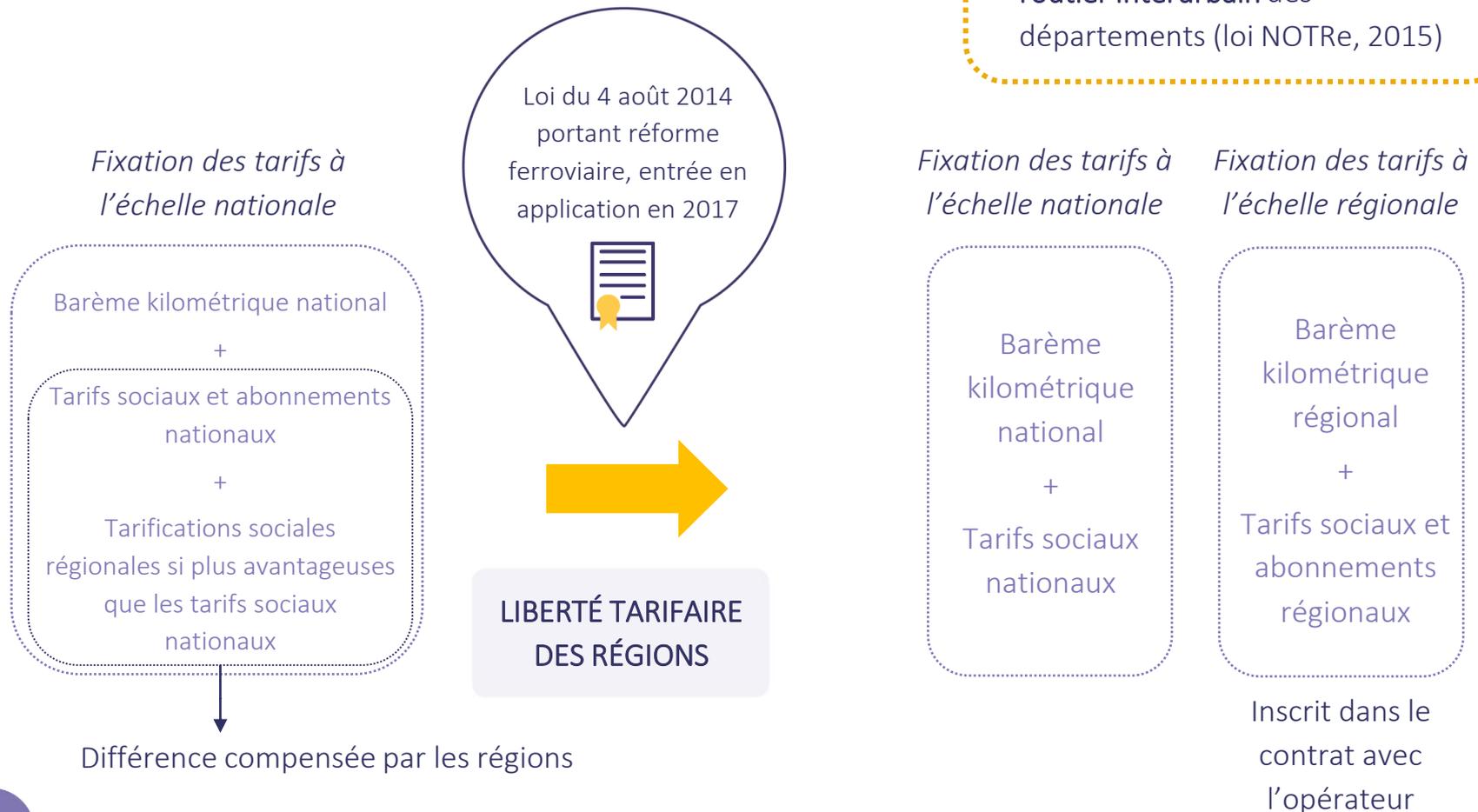
Financer l'offre de service



Des changements institutionnels



Qui ont un impact sur la tarification des TER



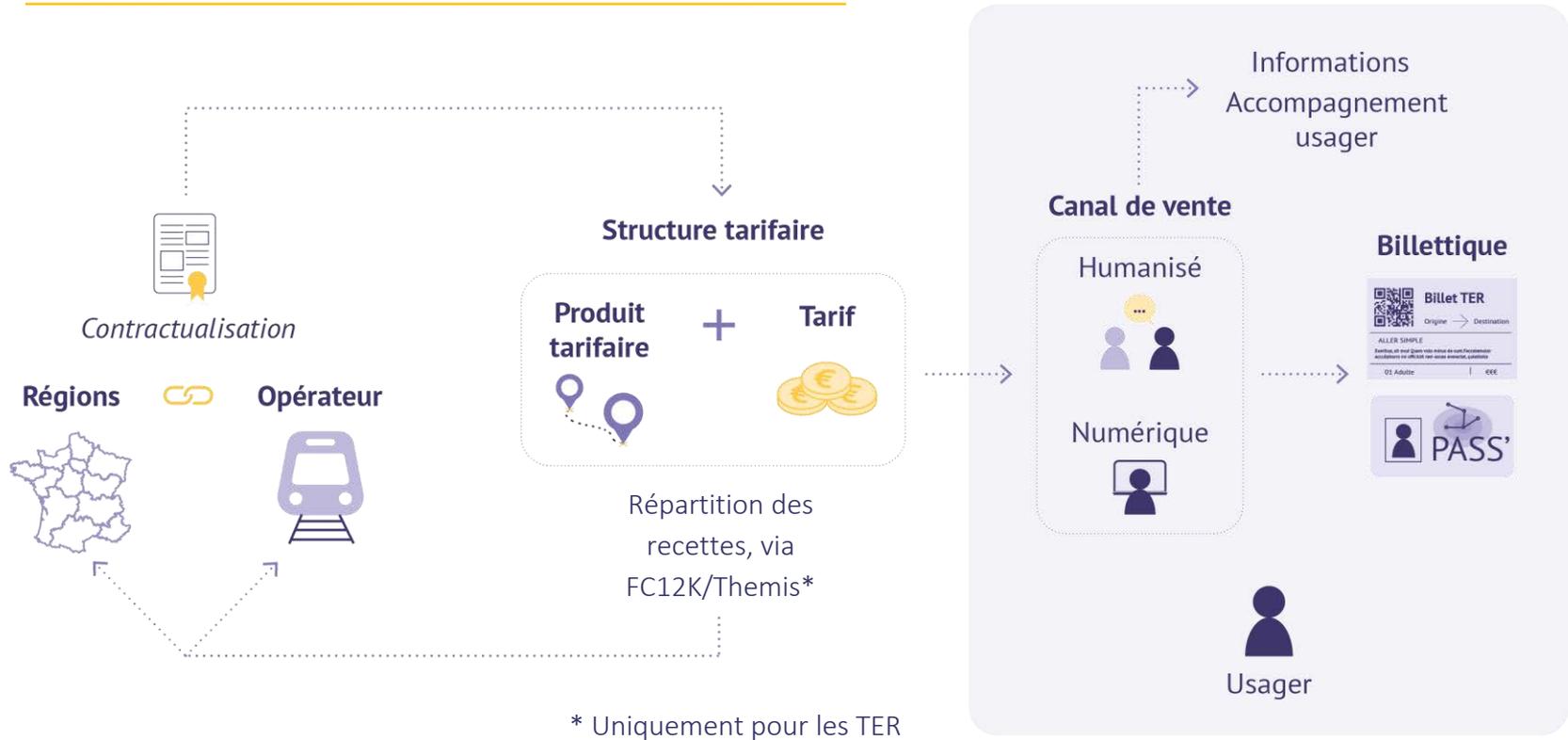
Et des transports routiers :

Régions héritent du transport routier interurbain des départements (loi NOTRe, 2015)



L'écosystème de la tarification

Des back-office et front office multi-acteurs

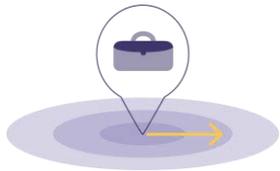


→ Les régions n'ont pas la main sur l'ensemble de la chaîne

Une liberté dont se saisissent les régions



Des tarifs et services adaptés aux territoires et aux populations



Extension de la distance d'application de l'abonnement travail aux trajets de moins de 75km



Intégration d'avantages pour la mobilité de loisir dans les abonnements de travail



Extension des abonnements au-delà des seuls navetteurs (abonnements « tout public »)



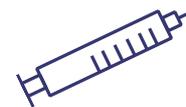
Mise en place d'accords de réciprocité entre régions



Des tarifs « Pic de pollution »



Des tarifs de relance d'été



Des pass vaccination



Des tarifs de groupe



Des tarifs évènementiels



Des petits prix vendus en ligne

Objectifs de l'étude



- Disposer d'une **vision exhaustive des tarifs proposés** par les différentes régions :
 - Pour les TER
 - Pour les car régionaux, lorsqu'une harmonisation intrarégionale a eu lieu



- Mettre en évidence les **points de convergence qui pourrait permettre des synergies**, notamment en matière de **communication** envers les usagers



Quand ?



- Printemps 2021

Comment ?



- Analyse des grilles tarifaires transmises par les régions



- Analyse de l'information accessible aux usagers en ligne

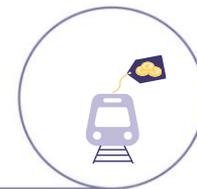


- Entretien avec des experts et des responsables tarification au sein des régions

1. Un système complexe pour l'utilisateur

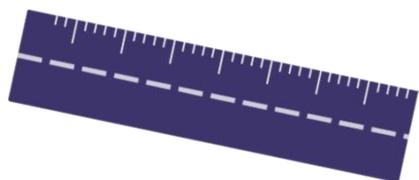


1. Un système complexe pour l'utilisateur



Tout tarif correspond à un tableau à double ou triple entrée

Respect a minima des tarifs sociaux nationaux



Principe de dégressivité tarifaire
(en fonction de la distance)

barème kilométrique national
(BKN)

ou

barème kilométrique régional
(BKR)



Réductions
appuyées
sur...



le type d'**usager**

- Tarification sociale
- Tarification solidaire



le type d'**usages** (motif + fréquence)

- Navetteurs pendulaires
- Usagers du « grand quotidien »
- Usagers occasionnels de loisir



RÉGIONS
DE FRANCE



1. Recommandation



Faciliter la comparaison des tarifs par les usagers

- Communiquer davantage sur le système de tarification (transparence)
- Proposer des simulateurs indiquant à l'utilisateur le produit le plus avantageux en fonction de son profil et de ses besoins



2. Des points communs entre régions

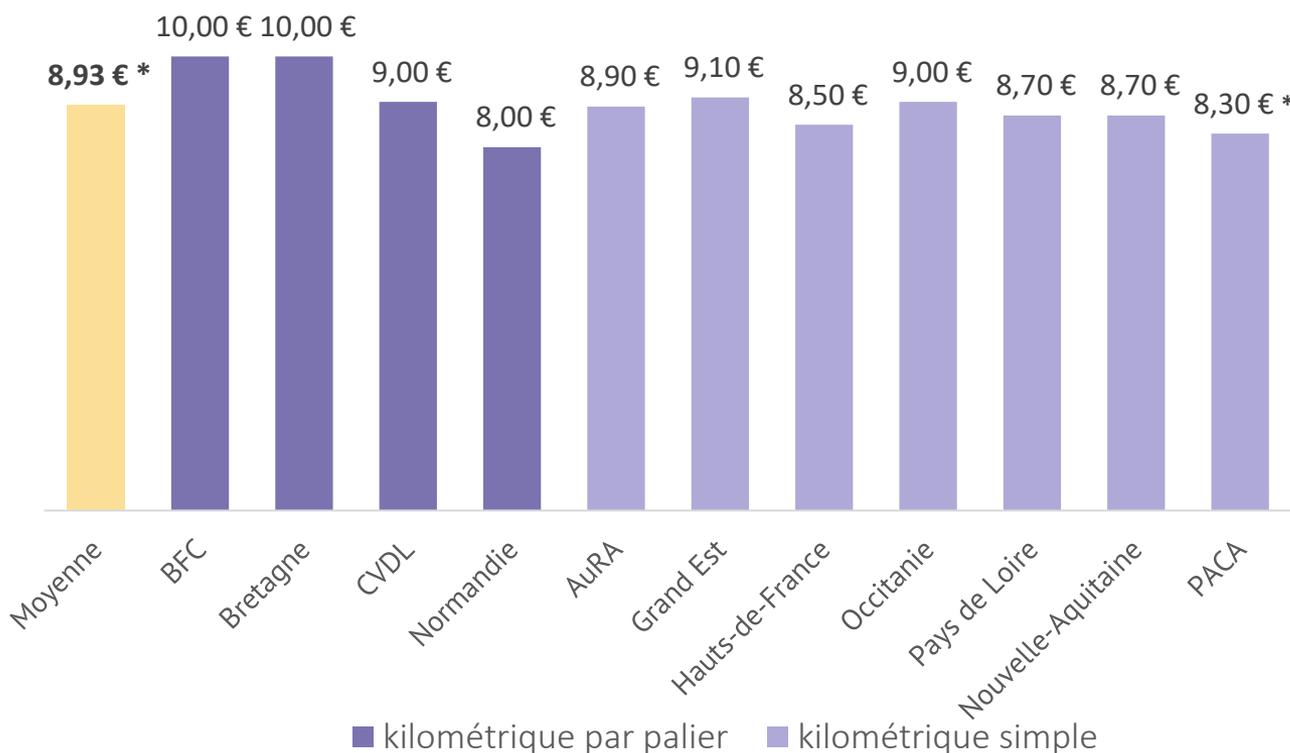


2. Des points communs entre régions



Un « plein tarif » présentant des différences limitées entre régions

Tarifcation standard d'un trajet de 40 kilomètres en seconde classe selon les régions



Le coût d'usage de la voiture (carburant + entretien) sur 40km est d'environ 5 €. Sur la base du « plein tarif » et pour une distance de 40 km, le TER n'apparaît pas compétitif pour les personnes possédant une voiture.

→ MAIS toutes les régions offrent au moins 50% de réduction les weekends et jours fériés aux détenteurs de cartes de réduction

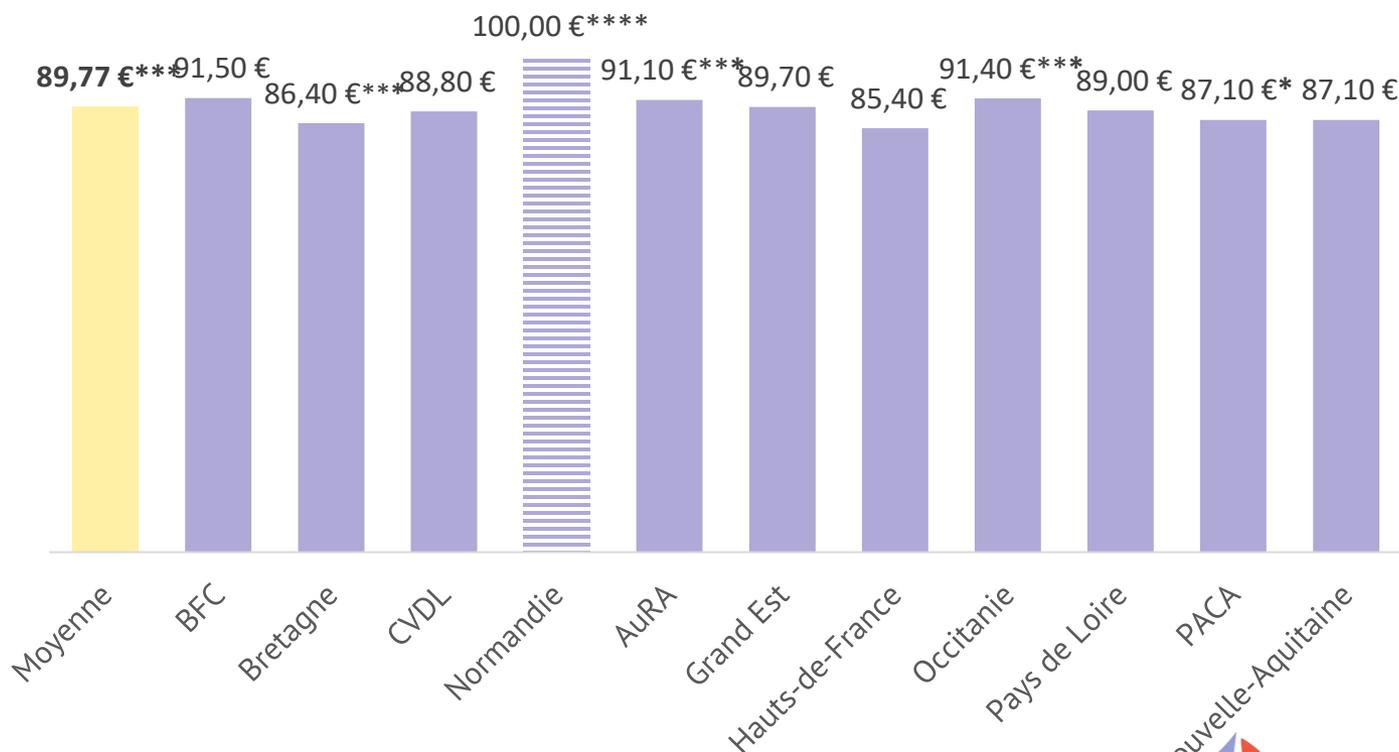


2. Des points communs entre régions



Des abonnements pendulaires (voyages illimités sur un trajet défini) aux tarifs homogènes

Coût d'un abonnement mensuel pendulaire selon les régions
(trajets de 40 kilomètres, en seconde classe)



Ces abonnements rendent le TER bien plus attractif économiquement que la voiture (coût mensuel estimé en voiture = 192€)

2. Des points communs entre régions



Des tarifs sociaux relativement harmonisés entre les différentes régions

Âge : important degré d'harmonisation entre les régions, ce qui s'explique par le fait qu'ils sont issus des tarifs commerciaux de la SNCF



- Gratuit pour les **moins de 4 ans**
- 50% de réductions, tarif unique à 1 ou 2€, voire gratuité pour les **enfants de moins de 12 ans**
- Avantages proposés aux jeunes de **moins de 26 ans** (28 ans en Nouvelle-Aquitaine) : déclinaison « jeune » des abonnements pendulaires et cartes de réduction, tarif réduit sur les titres unitaires, décartisation dans certaines régions



- Pas de tarifs à destination des **séniors**, sauf en Centre-Val de Loire, mais la **Carte Avantage Senior** de la SNCF est acceptée par l'ensemble des régions



Handicap : un important degré d'harmonisation

- Les tarifs sociaux concernant l'accompagnant sont également harmonisés entre les régions

2. Recommandation



Mettre en valeur les points communs aux offres tarifaires des régions

- Insister sur l'**avantage compétitif du TER** (avec carte de réduction) par rapport à la voiture quelle que soit la région
- Communiquer davantage sur les **prix plafond des différents produits tarifaires** (relativement proches entre régions)
- Mettre en valeur les points de convergence concernant les profils d'utilisateurs bénéficiant de réductions

→ La possibilité d'une mutualisation des campagnes de communication sur ces sujets

3. Des divergences sur les tarifs pour usagers occasionnels



3. Tarifs pour usagers occasionnels



Des tarifs de groupe présentant une grande hétérogénéité



Tarifs **mini-groupes** (<10) : % de réduction uniforme ou croissant avec le nombre de voyageurs



Tarifs **mini-groupes sous forme de pass ou forfaits** sur plusieurs jours : montant forfaitaire



Tarifs **groupes de jeunes avec accompagnateurs** : montant forfaitaire



Tarifs **groupes scolaires** : montant forfaitaire



Tarifs **maxi-groupes** (>10), ciblant des structures ou associations : % de réduction croissant



Tarifs **familles** (région PACA pour des déplacements spécifiques) : montant forfaitaire

Facteurs de variations des tarifs de groupe :

- Taille (nombre de voyageurs)
- Statut (association, école, etc.)
- Structure (pour les groupes de jeunes avec accompagnateurs ou les familles)
- Périmètre d'application
- Temporalité (semaine, week-end)
- Forme des réductions
- Niveau des réductions



3. Tarifs pour usagers occasionnels



Coexistence de cartes nationales et régionales

- Toutes les régions proposent des cartes de réduction pour usagers occasionnels
- Des calendriers de réduction qui ne sont pas alignés
 - Cartes régionales : semaine / weekend
 - Cartes nationales : période bleue/ blanche

Réductions offertes par les cartes nationales selon les régions

Région	Carte Avantage Senior		Carte Avantage Jeune		Carte Avantage Adulte		Carte liberté
	Période blanche	Période bleue	Période blanche	Période bleue	Période blanche	Période bleue	
Horaires d'application							Taux unique
CVDL	25%		25%				
Grand Est	25%		25%		25%		25%
Hauts-de-France	25%		25%		25%		25%
Normandie	30%		30%		30%		50%
Pays de Loire	30%		30%		30%		50%
BFC	25%	50%					
Occitanie	25%	50%	25%	50%			25%
Nv-Aquitaine	25%	50%	25%	50%			50%
AuRA	25%	50%	25%	50%	25%	50%	25%
Bretagne	25%	50%	25%	50%	25%	50%	50%
PACA	25%	50%	25%	50%	25%	50%	50%

3. Recommandation



Faciliter la lisibilité pour les usagers occasionnels

- Adopter une base commune pour les tarifs de groupe
- Permettre à l'utilisateur occasionnel de mettre à profit son expertise d'usage acquise dans une région dans toutes les autres régions

→ Au passage, ces mesures renforceraient la compétitivité des TC pour les usagers occasionnels

4. Une offre routière régionale en cours de consolidation



4. Une offre en cours de consolidation



Une structuration de l'offre routière régionale pas toujours simple à appréhender

- Les offres routières régionales sont à distinguer des offres de bus urbains ainsi que des Services Librement Organisés d'autocars (SLO)
- 4 niveaux d'offres d'autocars interurbains dépendent des régions :

2 font l'objet de cette étude :

- Autocars régionaux desservant plusieurs départements
- Autocars intra-départementaux, anciennement gérés par les départements

2 sont hors du champ de l'étude :

- Autocars TER, opérés par la SNCF conjointement avec son offre ferroviaire TER (et proposés aux mêmes tarifs, ou avec un % de réduction)
- Autocars de transport scolaire



6 régions ont harmonisé leurs offres



5 régions proposent encore des systèmes distincts entre départements

→ Des canaux d'information et de vente très diversifiés



RÉGIONS
DE FRANCE



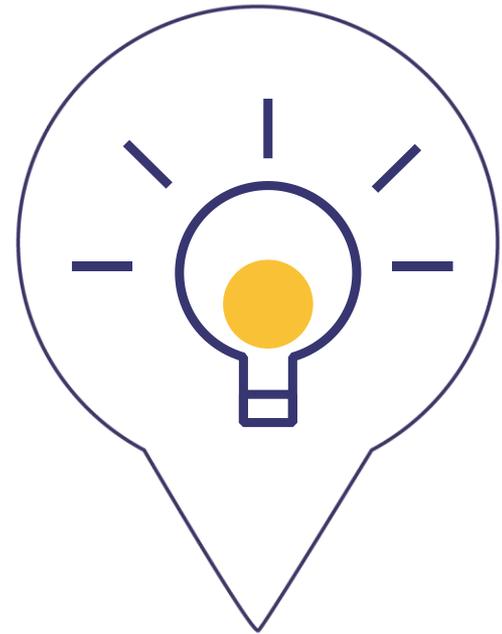
4. Recommandation



Travailler la lisibilité de l'offre routière au sein de chaque région

- Achever l'harmonisation de l'information et de la tarification des autocars régionaux à l'échelle de chaque région
- Rapprocher la tarification et l'information entre autocars TER et autocars régionaux
- Harmoniser, autant que faire se peut, les profils d'utilisateurs bénéficiant de réductions entre offres routière et ferroviaire

Conclusion



Conclusion



Constats

- Un processus de tarification complexe dont une partie échappe encore aux régions
- Des points de convergence sur la compétitivité des TER par rapport à la voiture pour les usagers réguliers
- Des divergences qui rendent la lisibilité plus difficile pour les usagers occasionnels

Recommandations

- Mettre davantage en valeur les points communs aux offres tarifaires des régions
- Faciliter la lisibilité pour les usagers occasionnels
- Faciliter la comparaison des tarifs par les usagers
- Harmoniser les offres de transport routier régional



6t-bureau de recherche

58 rue Corvisart

75013 Paris

Tel : +33 1 53 09 26 36

Mail : info@6-t.co