

## Tarification francilienne et usages des titres de transport

---

### Objectifs de la tarification.

Une politique tarifaire peut poursuivre 3 types d'objectifs :

- **Objectif économique** : assurer une partie du financement des transports publics. La part des recettes tarifaires dans le financement est un indicateur de l'importance accordée à cet enjeu et du choix de l'AOT sur ce que doit être l'équilibre entre les contributions respectives des usagers et des contribuables au financement des transports. En 2015, en Ile-de-France, les recettes commerciales provenant de la vente des titres contribuaient à hauteur d'environ 40% (30% si l'on exclut la part des ventes des abonnements remboursée par les employeurs aux salariés).
- **Objectif social et d'équité** : rendre les transports publics accessibles au plus grand nombre et permettre à tous de se déplacer (et notamment aux publics fragiles). Cet objectif se traduit par exemple par la modulation des tarifs selon les profils, les besoins et les ressources des usagers.
- **Objectif environnemental** : encourager l'usage des TC aux dépens de la voiture, dans la limite des capacités d'accueil des réseaux. Cet objectif peut se concrétiser par exemple par l'amélioration de la facilité d'usage des titres (titres intermodaux, titres télébillettiques chargés sur une carte sans contact ...) ou par des mesures encourageant le recours aux transports collectifs hors des motifs et périodes obligées (un bon exemple est le dézonage pendant les WE, décidé pour les forfaits zonaux à partir de septembre 2012, dans la mesure où il incitait à utiliser les TC pour des usages de loisir).

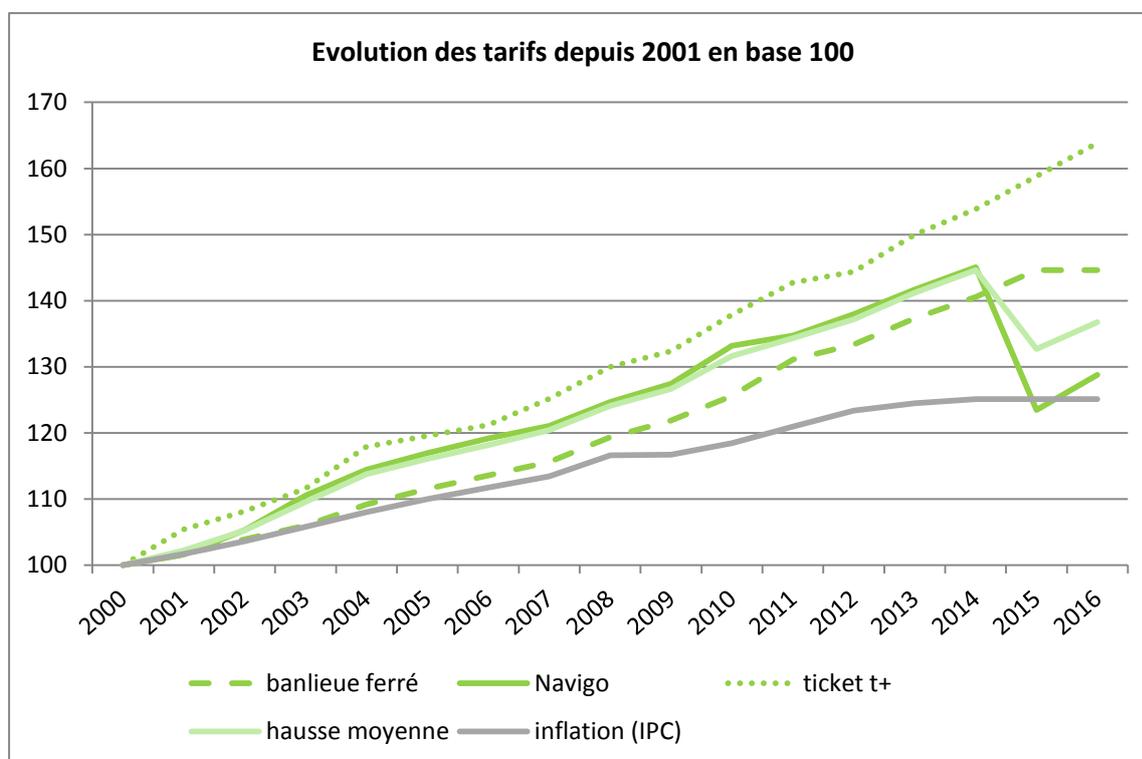
Le STIF est responsable de la création des titres de transport en Île-de-France et fixe leurs tarifs. Quelle place donne-t-il à chacun de ces objectifs dans l'exercice de sa compétence tarifaire ?

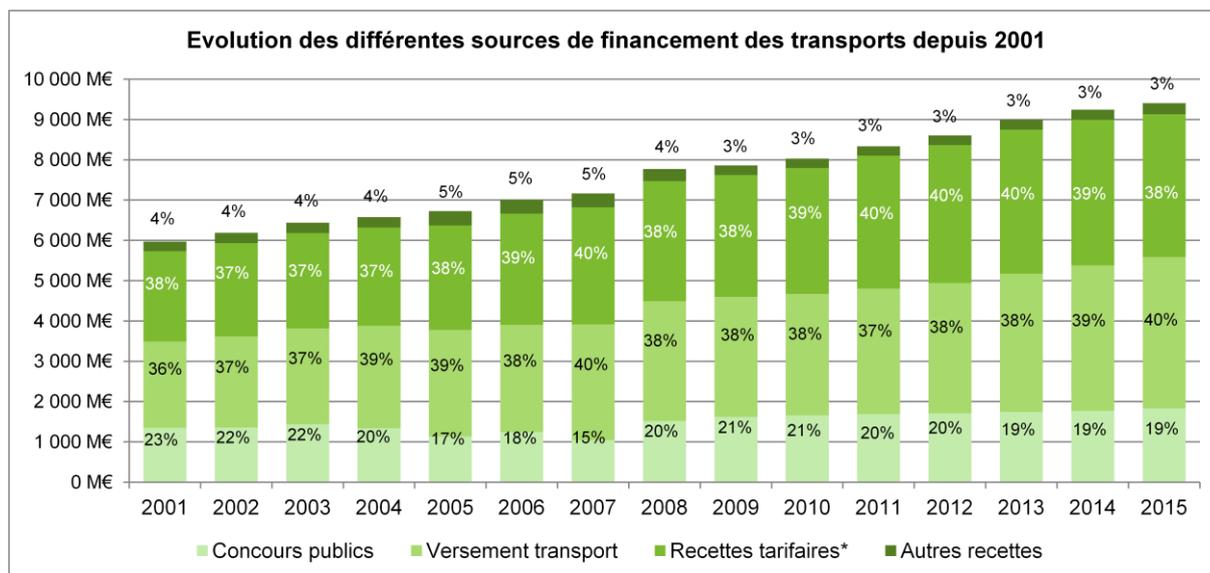
## Une évolution des tarifs entre 2001 et 2015 qui a maintenu le taux de couverture des recettes.

Les hausses tarifaires moyennes annuelles depuis 2002 fluctuent autour de 3%, avec néanmoins des variations importantes selon les titres considérés. La décentralisation (2005), concomitante d'une période d'inflation modérée, s'est dans les premières années traduite par un ralentissement des hausses tarifaires. A partir de 2009, avec la crise économique apparaît une tension entre le souci de ne pas trop augmenter les tarifs pour des ménages connaissant déjà une situation économique difficile, et la nécessité de préserver les recettes tarifaires.

Le graphique ci-dessous met en lumière le fait que l'évolution des tarifs est supérieure à celle de l'inflation. Ceci découle du souhait de maintenir au fil des années la part des recettes tarifaires dans le financement (celle-ci a fluctué, entre 2005 et 2015, dans une fourchette située entre 38% et 40%), alors que les coûts du système de transport progressaient plus vite que l'inflation.

Ce même graphique fait bien apparaître le « décrochage » induit par la mise en œuvre des forfaits « toutes zones » en septembre 2015 : les tarifs des forfaits Navigo ont globalement baissé de l'ordre de 18% et l'évolution moyenne globale des tarifs a été de -11% (ce qui illustre le poids des forfaits dans les recettes). Le tarif du forfait Navigo mois 1-5 a, quant à lui, diminué de -40%. Cette mesure a dégradé le taux de couverture des recettes (les données nécessaires pour quantifier précisément cet effet ne sont pas encore toutes disponibles).





**Evolution tarifaires depuis 2000**

	Billets banlieue ferré	Navigo	Ticket t+	Ensemble des titres
2000	100,0	100,0	100,0	100,0
2001	101,6	101,6	105,4	102,2
2002	103,9	105,3	108,1	105,3
2003	106,0	110,5	111,6	109,6
2004	109,2	114,4	117,9	113,7
2005	111,6	116,9	119,5	116,1
2006	113,6	119,2	121,2	118,2
2007	115,6	121,0	125,1	120,4
2008	119,4	124,7	130,0	124,1
2009	121,9	127,4	132,3	126,6
2010	125,6	133,2	137,9	131,6
2011	131,1	134,7	142,7	134,3
2012	133,4	137,9	144,4	137,2
2013	137,3	141,7	150,0	141,2
2014	140,6	145,1	153,8	144,6
2015	144,6	123,5	158,8	132,7
2016	144,6	128,8	163,8	136,7

## La tarification, un objectif social et d'équité.

La « tarification francilienne » se compose de l'ensemble des titres et tarifs définis par le STIF. Ces titres permettent d'accéder aux transports en commun tous publics exploités en Île-de-France par des entreprises :

- en contrat avec le STIF (via une procédure de marché public ou une délégation de service public) ;
- ou en contrat avec une collectivité à laquelle le STIF a délégué sa compétence (AOP - autorité organisatrice de proximité).

Ces titres associent :

- un service (mobilité offerte, droit à emprunter tel mode ou tel réseau) ;
- un tarif ;
- et éventuellement des conditions d'accès, liées notamment au statut particulier de certains usagers (titres et/ou réductions réservés à des publics spécifiques, comme les jeunes, les publics précaires, etc.).

	Titres tous publics	Titres offrant un service analogue réservés à certains publics	Profil des personnes bénéficiant de tarifs spécifiques
Billets "au voyage"	Ticket t+ en carnet	Ticket t+ demi-tarif en carnet	Familles nombreuses Moins de 10 ans
	Billet O-D à l'unité ou en carnet	Billet O-D demi-tarif à l'unité ou en carnet, complément de parcours	Aveugles Bénéficiaires de minima sociaux
	Orlyval	Orlyval enfant (4 à 10 ans) - demi-tarif	Moins de 10 ans
Forfaits	Navigo Semaine	Navigo Solidarité Semaine	Bénéficiaires de minima sociaux
	Navigo Mois	Navigo Solidarité Mois	
	Navigo Annuel	Améthyste Carte Police Navigo Gratuité Imagine R Scolaire et Etudiant	Personnes âgées ou handicapées ayant de faibles ressources, anciens combattants. Bénéficiaires de minima sociaux. Elèves et étudiants
	Paris Visite	Paris Visite Enfant (4 à moins de 12 ans) - demi-tarif	Moins de 12 ans
	Mobilis	Ticket Jeunes Week-end	Moins de 26 ans

Parmi les publics cibles des titres ou tarifs spécifiques de l'offre tarifaire Francilienne, on retrouve des profils assez classiquement visés tels que les enfants et les scolaires. Par rapport aux pratiques observées dans les autres AOT Françaises, la tarification Francilienne se caractérise par un volontarisme plus accentué vis-à-vis des bénéficiaires de minima sociaux et des personnes ayant de faibles ressources.

## Quelle maîtrise des recettes tarifaires ?

Le montant des recettes tarifaires résulte du prix des titres et du volume d'unités vendues. Les recettes dépendent de facteurs multiples dont certains sont intrinsèques aux transports (prix des titres, évolution de l'offre, qualité de service, lutte contre la fraude) et d'autres sont exogènes (situation économique, concurrence des autres modes de transport, etc.).

Pour préserver la source de financement que constituent les recettes tarifaires, le STIF utilise conjointement plusieurs leviers :

- d'une part, il utilise sa compétence tarifaire pour définir des titres adaptés aux besoins des usagers et revaloriser annuellement les tarifs des titres ;
- d'autre part, il intéresse les transporteurs aux recettes via les contrats qu'il passe avec eux, et les incite ainsi à mettre en œuvre les mesures propres à augmenter ces recettes (qualité de service, lutte contre la fraude, climat social de l'entreprise propre à limiter les grèves, etc.).

La configuration de la région et le caractère très dense et structurant du système de transport est tel que le recours aux TC pour les déplacements domicile-travail est significativement plus important que dans les autres régions. La plus grosse part de la fréquentation est réalisée par des utilisateurs d'abonnements qui utilisent les TC notamment pour des déplacements contraints réguliers (domicile-travail, domicile-étude). Ce type d'usagers est moins sensible aux prix que des voyageurs occasionnels, ce qui permet une meilleure efficacité du « levier tarifaire » (une augmentation du prix des abonnements risque moins d'induire une diminution des achats qu'une augmentation des prix des tickets au voyage).

Cela dit, certains effets du contexte, immaîtrisables, influent les recettes de manière notable, par exemple :

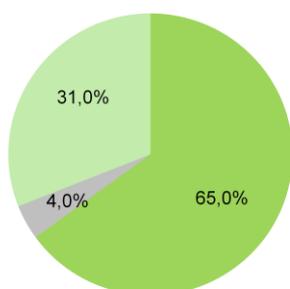
- la place dominante des actifs parmi les utilisateurs des TC va de pair avec un lien certain entre niveau des recettes et situation de l'économie et de l'emploi dans la région ;
- les attentats terroristes de 2015 et 2016 ont certainement eu des effets délétères sur les recettes de la billetterie et les ventes de forfaits touristiques.

## Quelle contribution aux recettes pour quelle consommation ?

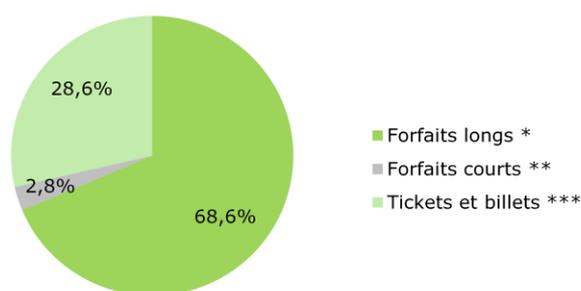
Alors que les forfaits longs représentaient 80% du trafic, ils ne représentaient en 2013 (avant la mise en place du forfait toutes zones) que 65% des recettes ; à l'inverse, les billets et forfaits courts ne représentaient que 20% du trafic, mais 35% des recettes.

En 2016, la part des recettes des forfaits longs augmente par rapport à 2013 malgré la baisse des tarifs. Ceci s'explique par une baisse significative des recettes des billets, tickets et forfaits de courte durée, d'une part, parce que les abonnés ont cessé de consommer ce type de titres (ils le faisaient lorsqu'ils sortaient des zones de validité de leur forfait), d'autre part, en raison de transferts des utilisateurs des tickets, billets et forfaits courts vers les forfaits toutes zones.

Répartition des recettes selon les types de titres (2013)



Répartition des recettes selon les types de titres (2016)



(\*) : Navigo, Navigo Solidarité Transport, Imagine R, Améthyste, carte Police  
 (\*\*): Mobilis, Ticket Jeunes Week-end, Paris Visite, billet Fête de la musique  
 (\*\*\*) : tickets t+, tickets d'accès à bord, billets OD, billets des dessertes directes des aéroports

Titre de transport	Trafic annuel (millions de km.voyageurs)	Part du trafic
Navigo	14 604	52%
Imagine R	4 174	14,9%
Améthyste	550	2%
Réduction Solidarité Transport (RST)	1 873	6,5%
Forfaits Navigo Gratuité	884	3,1%
Tickets t+ et billets Origine-Destination	4 936	17,6%
Autres	1 092	3,9%

Comme déjà souligné, la prédominance des abonnements dans les recettes va de pair avec une moindre sensibilité au prix des usagers des TC (ce choix modal étant prioritairement motivé par la disponibilité de l'offre, la fréquence,...). Cela a aussi des implications importantes sur le dimensionnement des infrastructures et équipements : ce sont les flux aux heures de pointe des actifs qui sont déterminants. Des actions qui permettraient, même sur une ampleur réduite, de

lisser la fréquentation aux heures de pointe auraient un effet salutaire sur les problèmes de saturation.

Le décalage entre la répartition des titres selon leur contribution aux recettes ou selon leur contribution au trafic laisse augurer des ratios recettes/dépenses (R/D) assez dispersés. Le tableau ci-dessous établi avec des données de **2013** confirme cette disparité (Cette analyse n'inclut pas les circuits spéciaux scolaires et les transports à la demande de personnes handicapés ce qui explique un taux de couverture global un peu plus élevé que celui calculé pour l'ensemble du système de transport Francilien).

Titres plein-tarif		Participation voyageur
Billets	Ticket t+ unité (et TAB)	81%
	Ticket t+ carnet plein-tarif	61%
	Billet Origine-Destination plein tarif	66%
	Billet Origine-Destination demi tarif	25%
Forfaits courts	Mobilis, Ticket Jeunes Week-end, Paris Visite	49%
Forfaits longs	Navigo - dont Navigo Annuel 1-5 - dont Navigo Semaine 1-2	44% 33% 75%
	Imagine R - dont Imagine R Etudiant 1-5 - dont Imagine R Scolaire 1-2	27% 22% 42%
<b>Moyenne sur l'ensemble des titres</b>		<b>42% *</b>

(\*) Ces calculs ne tiennent pas compte des interventions en tiers-payant ou en remboursement de certaines collectivités (notamment les Départements sur Imagine R) ou des employeurs (sur les forfaits longs), qui réduisent le montant réellement acquitté par l'utilisateur par rapport au tarif du titre. Ces chiffres majorent donc la participation des usagers par rapport à ce qu'elle est réellement (30,4% en 2013).

Avant la création des forfaits toutes zones, le taux de couverture des coûts d'exploitation par les recettes des abonnements zonaux variait fortement selon le zonage considéré : le niveau de participation des usagers diminuait en effet à mesure que le nombre de zones augmentaient, et, pour un même nombre de zones, les zonages périphériques (4-5) présentaient un taux de couverture plus faible que les zonages centraux (1-2).

Il sera intéressant d'observer, lorsque les données nécessaires seront disponibles, dans quelle mesure la mise en œuvre des forfaits « toutes zones » a dégradé le taux de couverture des abonnements. Certes, les « nouveaux abonnés » qui, avant la réforme, consommaient des tickets et billets, ont probablement une utilisation un peu moins intense de leur titre que les abonnés « historiques », ce qui tend à améliorer le taux de couverture. Mais ce

phénomène est de second ordre par rapport à la baisse de tarif drastique des zonages les plus étendus, ce à quoi s'ajoute une induction de trafic découlant de l'extension du périmètre d'usage des forfaits à « petit zonage ».

Quoiqu'il en soit cela va accentuer le décalage entre des forfaits significativement subventionnés et des billets au voyage qui le sont clairement moins.

## Propension à utiliser un titre selon le profil du voyageur

### Taux de pénétration selon la catégorie socioprofessionnelle (CSP)

Derrière les titres, ce sont des catégories d'utilisateurs qui contribuent plus ou moins fortement au financement des transports, selon la propension qu'ils ont à utiliser préférentiellement tel ou tel titre.

En effet, tous les usagers n'utilisent pas les titres dans les mêmes proportions, mais choisissent leurs titres en fonction de leurs besoins de mobilité et du coût que le titre représente pour eux in fine, une fois déduites les aides auxquelles ils peuvent prétendre (remboursement employeur pour les actifs porteurs de Navigo par exemple, subventions départementales, etc.).

	Porteurs d'abonnements <sup>1</sup>	dont Navigo	dont Autres (Imagine R, TST, Améthyste, etc.)	Tickets t+ <sup>2</sup> (utilisateurs sur 1 mois)	Billets banlieue <sup>2</sup> (utilisateurs sur 1 mois)
Agriculteurs, artisans, commerçants, chefs d'entreprises	14%	13%	1%	26%	20%
Professions libérales, cadres supérieurs	45%	43.5%	1.5%	25.0%	17.0%
Professions intermédiaires	40%	38%	2%	22%	14%
Employés	45%	41%	4%	17%	12%
Ouvriers	35%	29%	6%	15%	10%
Chômeurs	34%	22%	12%	30%	21%
Etudiants, apprentis <sup>3</sup>	84%	9%	75%	13%	7%
Retraités, inactifs	21%	6%	15%	33%	18%
<b>TOTAL population &gt; 5 ans<sup>3</sup></b>	<b>36%</b>	<b>22.5%</b>	<b>13.5%</b>	<b>23.0%</b>	<b>14.0%</b>

<sup>1</sup> Source : EGT (enquête conduite en 2009, avant la mise en œuvre du dézonage Navigo)

<sup>2</sup> Source : enquête Titres courts de 2015, redressée de l'impact du tarif unique STIF

<sup>3</sup> Respectivement "Elèves et étudiants de plus de 15 ans" et "Total de la population > 4 ans" pour l'utilisation des billets

*Lecture : 38% des professions intermédiaires détiennent un forfait Navigo ; 30% des chômeurs utilisent au moins un ticket t+ par mois.*

Les actifs employés ont une propension plus élevée que les inactifs et les demandeurs d'emploi à utiliser un forfait, du fait d'une mobilité plus régulière et de l'attractivité que le remboursement employeur confère à l'abonnement.

A contrario, les demandeurs d'emploi qui ne remplissent pas les conditions de ressources pour bénéficier de la Tarification Solidarité Transport (TST) voyagent

essentiellement avec des titres unitaires, et plus particulièrement des tickets t+ : leur mobilité plus réduite ne justifie pas l'achat d'un Navigo plein-tarif. En retour, voyager au titre unitaire les conduit probablement à restreindre leur nombre de déplacements au strict minimum, à l'inverse des porteurs d'abonnements qui peuvent voyager de manière illimitée et profiter du dézouage.

Au sein des actifs, des différences importantes existent, entre d'un côté, les cadres, les professions intermédiaires et les employés, qui sont fortement détenteurs de forfaits, et de l'autre les ouvriers, les agriculteurs, artisans, commerçants et chefs d'entreprise : leur moindre utilisation des forfaits s'explique pour certains par leur faible mobilité (agriculteurs, commerçants), pour d'autres probablement par la géographie de leurs déplacements (déplacements éclatés des travailleurs indépendants, voire nécessité de transporter ses outils de travail, moins bonne desserte TC des sites industriels qui tendent à se déconcentrer et horaires décalés pour les ouvriers, etc.).

La tarification francilienne favorise ainsi les abonnés plus que les voyageurs occasionnels, notamment pour les déplacements pendulaires longue distance.

### Combien d'usagers pour quels titres ?

En 2016, sur un mois de « plein trafic » (n'incluant pas de période de vacances scolaires), les volumes des utilisateurs des différents titres de transport sont les suivants :

Titre de transport	Nombre de "circulants" <sup>(1)</sup>	Nombre de bénéficiaires
Navigo	2 630 000 <sup>(2)</sup>	
Imagine R	872 000 <sup>(3)</sup>	
Navigo Solidarité Transport	196 000 <sup>(4)</sup>	307 000 <sup>(8)</sup>
Navigo Gratuité	285 000 <sup>(5)</sup>	345 000 <sup>(8)</sup>
Améthyste	267 000 <sup>(6)</sup>	313 000
Tickets t+ et Billets Origine-Destination	2 929 000 <sup>(7)</sup>	

<sup>(1)</sup> On entend par « circulant » la personne qui se déplace effectivement par les transports en commun avec le titre concerné. Une partie des bénéficiaires des titres (Améthyste ou des forfaits Navigo Gratuité en particulier) peuvent ne pas se déplacer au cours d'un mois. Deux cas sont possibles pour les bénéficiaires de la Réduction Solidarité Transport qui ne circulent pas avec un forfait Solidarité Transport : soit ils ne se sont pas déplacés, soit ils ont voyagé avec des tickets et billets à demi tarif.

<sup>(2)</sup> Source : SIDV, novembre 2016. Dont 1 066 000 Navigo Annuel, 1 299 000 Navigo Mois, 270 000 Navigo Semaine <sup>(3)</sup> Source : SIDV, novembre 2016.

<sup>(3)</sup> Dont 427 000 Imagine R Scolaire et 445 000 Imagine R Étudiant.

<sup>(4)</sup> Source : SIDV, novembre 2016. Dont 177 000 Forfaits Solidarité Transport mois et 20 000 Forfaits Solidarité Transport semaine. Les bénéficiaires de la RST voyageant avec des tickets ou billets à demi-tarif sont comptés dans la ligne « Tickets et billets ».

<sup>(5)</sup> Source : SIDV, novembre 2016.

<sup>(6)</sup> Source : SIDV, novembre 2016.

<sup>(7)</sup> Estimation établie à partir des résultats de l'enquête menée en 2015 et redressée des effets du tarif unique. Chaque mois, 2,9 millions de Franciliens circulent avec des tickets ou billets y compris des utilisateurs de forfaits se déplaçant tout ou partie hors des zones de validité de leur forfait. On ne compte pas les voyageurs non franciliens, qui consomment de l'ordre de 17% des tickets et billets vendus.

<sup>(8)</sup> Source : tableau de bord de l'Agence Solidarité Transport, novembre 2016.

## Répartition des ventes de tickets et billets en nombre d'unités

Les tickets sont le plus généralement achetés en carnet, ce qui se comprend par la multiplicité des possibilités d'usage puisqu'ils sont valables sur le métro, le RER dans Paris, le bus, et le tram. Les billets banlieue sont, quant à eux, majoritairement achetés à l'unité : l'usage de billets en carnet concerne surtout des personnes empruntant un parcours de manière répétée.

Répartition des ventes de tickets et billets en nombre d'unités (2016)		
	Tickets t+ et TAB	Billets Origine-Destination
Unité plein tarif (et TAB)	22%	53%
Carnet plein tarif	66%	30%
Unité demi-tarif (*)	-	10%
Carnet demi-tarif (*)	13%	6%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>