



Tarification ■

# La tarification unique dans les transports publics départementaux



Ce document a été réalisé sur la base des résultats d'une enquête menée auprès des départements ayant mis en place une tarification unique sur leur réseau de transport public. Cette enquête a été réalisée de février à septembre 2007.

Le pôle économique du GART remercie vivement tous les départements qui ont collaboré à cette enquête en acceptant de renseigner le questionnaire et de prendre du temps pour répondre à ses questions.

Document réalisé par :

**Isabelle Rovira**, responsable du pôle économique  
**Florence Dujardin**, adjointe du pôle économique  
**Hayet Zéradine**, stagiaire du pôle économique, Master Transport Espaces Réseaux, Lyon II

Sous la direction de :

**Chantal Duchène**, Directrice générale

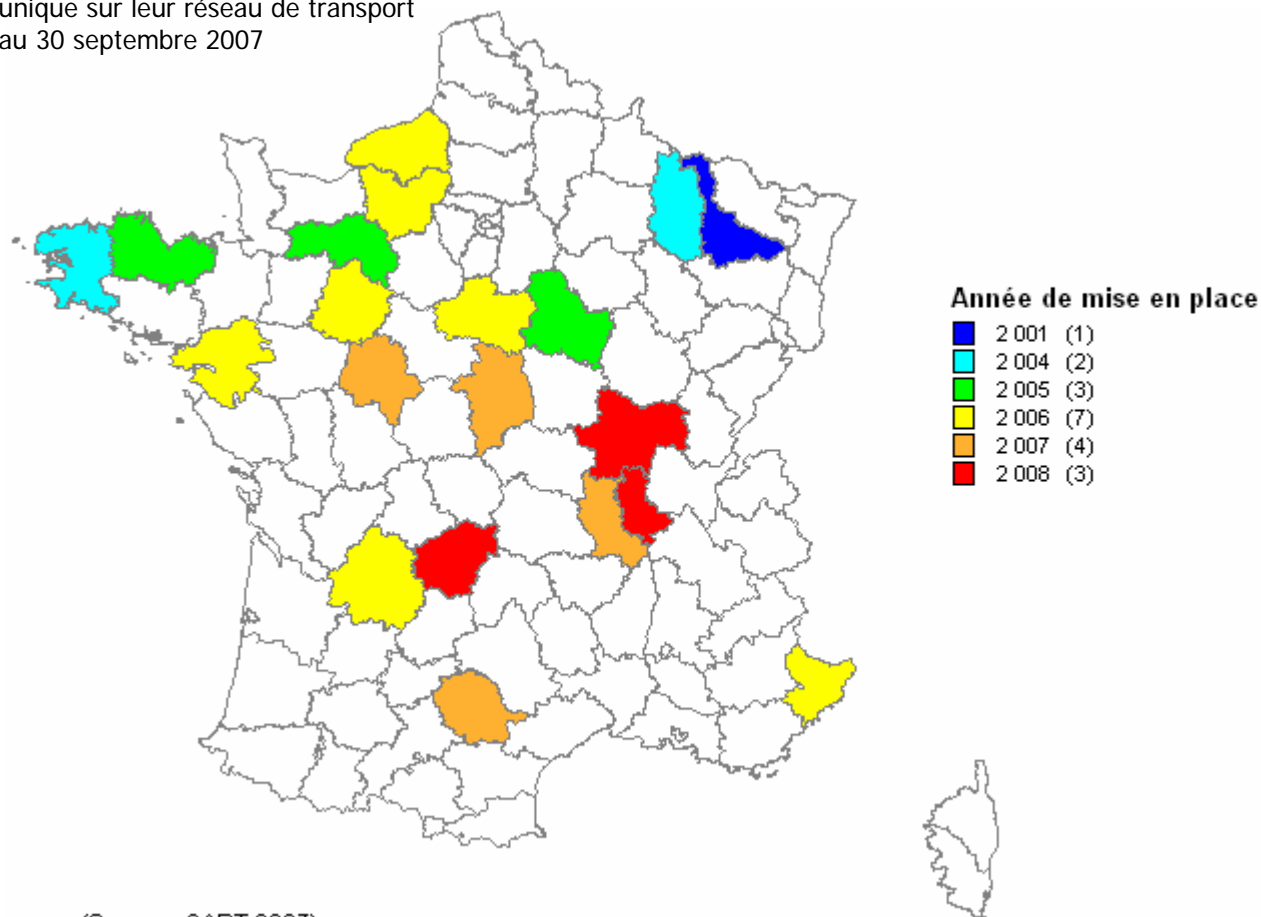
Maquette et mise en page :

**Valérie Leguillard**, pôle communication

## Départements ayant mis en place une tarification unique sur leur réseau de transport

17

C'est le nombre de départements qui appliquent une tarification unique sur leur réseau de transport au 30 septembre 2007



(Source : GART 2007)

54	Meurthe-et-Moselle	19/02/2001
29	Finistère	01/09/2004
55	Meuse	02/09/2004
22	Côtes d'Armor	01/09/2005
61	Orne	01/09/2005
89	Yonne	01/09/2005

06	Alpes-Maritimes	01/01/2006
72	Sarthe	02/01/2006
27	Eure	28/08/2006
76	Seine-Maritime	28/08/2006
24	Dordogne	01/09/2006
44	Loire-Atlantique	01/09/2006
45	Loiret	01/09/2006

37	Indre-et-Loire	02/04/2007
42	Loire	25/08/2007
18	Cher	01/09/2007
81	Tarn	01/09/2007
69	Rhône	01/01/2008
19	Corrèze	01/04/2008
71	Saône-et-Loire	01/07/2008

## Introduction

Les départements, autorités organisatrices des transports réguliers et scolaires sur leur territoire en dehors des périmètres de transport urbain, ont toujours pratiqué des politiques tarifaires variées. Harmonisée à l'échelle du territoire ou non, kilométrique, zonale ou parfois mixte, la tarification des transports publics départementaux est parfois difficilement lisible pour l'utilisateur et peut conduire à des tarifs très élevés.

Cette complexité parfois « extrême » des grilles tarifaires est notamment à l'origine de la faible attractivité des transports départementaux et, par voie de conséquence, de leur faible niveau de fréquentation.

Soucieux de renforcer l'attractivité de leur réseau interurbain, de faire des transports en commun un mode de déplacement durable, de gommer les discriminations tarifaires pour rétablir l'égalité des citoyens face au transport public, de promouvoir la solidarité entre les territoires, de plus en plus d'élus responsables de transport dans les conseils généraux optent pour la mise en œuvre d'un principe tarifaire simple et attractif : la tarification unique.

Initiée en 2001 par la Meurthe-et-Moselle, la tarification unique, politique tarifaire harmonisée et attractive avec un tarif bas et unique quelle que soit la distance parcourue, fait de plus en plus d'émules. Au 30 septembre 2007, 17 départements appliquent une tarification unique sur leur réseau de transport.

Cette politique tarifaire destinée à promouvoir les transports collectifs passe également, à des degrés divers selon les départements, par des adaptations et des restructurations de l'offre en transports collectifs, par une amélioration de l'information aux usagers, et par des actions de communication et de sensibilisation des usagers.

Aussi, l'évolution récente de la tarification des transports départementaux interroge t-elle, notamment au regard de l'économie du système.

Bien que le bilan qualitatif soit globalement positif, tous les départements qui ont mis en place une tarification unique ont fait des transports un vecteur majeur de communication et de visibilité de leurs politiques. Le bilan économique, quant à lui, est plus mitigé. La « jeunesse » des expériences ne permet pas d'en tirer beaucoup d'enseignements. Toutefois, il est légitime de penser que le développement de l'offre nécessaire à la couverture de la demande de mobilité générera des dépenses importantes.

Enfin d'autres questions plus sensibles, relatives à la complémentarité et à la cohérence tarifaire des réseaux à une échelle supra départementale, restent en suspens dans nombre de départements.

Notre étude présente, dans un premier temps, une synthèse des pratiques de tarification unique dans les 17 départements l'ayant mis en œuvre au 30 septembre 2007. Une seconde partie propose une monographie détaillée de chaque département.

Notre enquête nous a conduit à recenser, par ailleurs, 3 départements ayant prévu de mettre en place la tarification unique en 2008, ceux-ci n'ont pu faire l'objet d'une monographie dans la présente étude.

## Sommaire

Départements ayant mis en place une tarification unique sur leur réseau de transport .....	3
Introduction .....	4
1 <sup>ère</sup> partie : synthèse des pratiques.....	6
De nécessaires évolutions des réseaux .....	6
Un bilan délicat : une fréquentation en hausse... ..	7
... un déséquilibre croissant entre recettes et dépenses.....	8
2 <sup>ème</sup> partie : Monographies.....	10
Alpes-Maritimes (06) .....	11
Cher (18) .....	15
Côtes d'Armor (22) .....	19
Dordogne (24).....	23
Eure (27) .....	27
Finistère (29) .....	31
Indre-et-Loire (37).....	36
Loire (42).....	41
Loire-Atlantique (44) .....	46
Loiret (45) .....	50
Meurthe-et-Moselle (54).....	54
Meuse (55) .....	58
Orne (61).....	63
Sarthe (72) .....	67
Seine-Maritime (76) .....	71
Tarn (81) .....	74
Yonne (89).....	77
Glossaire .....	80

## 1<sup>ère</sup> partie : synthèse des pratiques

Pionnier dans la mise en place de la tarification départementale unique, le département de la Meurthe-et-Moselle en a inspiré plus d'un depuis 2001. On compte aujourd'hui dix-sept départements ayant adopté ce système : les Alpes-Maritimes, le Cher, les Côtes d'Armor, la Dordogne, l'Eure, le Finistère, l'Indre-et-Loire, la Loire, la Loire-Atlantique, le Loiret, la Meurthe-et-Moselle, la Meuse, l'Orne, la Sarthe, la Seine-Maritime, le Tarn et l'Yonne.

Séduits par cette nouvelle tarification, d'autres départements envisagent sa mise en place très prochainement : le Rhône en janvier 2008, la Corrèze en avril 2008, et la Saône-et-Loire en juillet 2008.

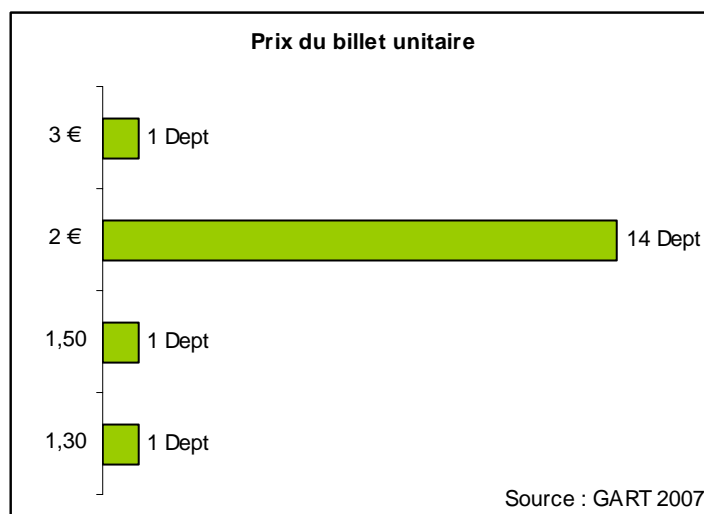
Cette diffusion de la tarification unique est le signe d'un second souffle pour les transports publics interurbains. En effet, la tarification départementale unique a été instaurée dans le but de promouvoir les transports publics et de les rendre plus attractifs afin d'en faire un véritable mode alternatif à la voiture particulière. D'autres ont même été jusqu'à mettre en place la tarification unique sur leur département afin de l'harmoniser avec celle de leur voisin, c'est le cas de l'Eure vis à vis de la Seine Maritime.

### *De nécessaires évolutions des réseaux*

La mise en œuvre de la tarification unique entraîne des modifications contractuelles et organisationnelles du réseau. Pour certains départements, elle a nécessité la signature de nouveaux contrats, pour d'autres, les conventions ont fait l'objet d'avenants portant sur le versement d'une compensation à l'opérateur. Quant à la restructuration du réseau, les évolutions qui accompagnent l'innovation tarifaire ne sont pas toujours immédiates mais n'en sont pas moins une garantie de réussite.

Parmi les 17 départements étudiés, 8 n'avaient pas de tarification harmonisée à l'échelle de leur territoire avant de passer en tarification unique. A contrario, 9 départements avaient une tarification harmonisée basée pour 8 d'entre eux sur un principe zonal. Seuls 5 départements sont aujourd'hui équipés d'un système billettique. L'absence d'un tel système représente un inconvénient pour certains réseaux dans lesquels les titres ne sont pas « inter opérable », chaque exploitant accepte uniquement les titres qu'il délivre sur ses lignes.

Le prix du billet unitaire a été fixé dans plus de 80% des départements à 2 €.



Cette politique tarifaire harmonisée et attractive est en fait favorable aux usagers puisqu'elle propose un tarif bas et non discriminant dans la mesure où tous les voyageurs payent le même prix quel que soit leur lieu de

résidence. Dans le département du Loiret, par exemple, un trajet aller retour Orléans – Pithiviers passe de 15,20 € à 4 € et un aller retour Orléans – Montargis de 24,40 € à 4 €.

Les gammes tarifaires simplifiées proposent pour la plupart des carnets de 10 voyages et des abonnements mensuels, dont le prix moyen est respectivement de 14 € et de 40 €.

Département	BU	C10	Mois
Alpes-Maritimes	1,30 €		30 €
Cher	2 €	14 €	40 €
Côtes d'Armor	2 €		40 €
Dordogne	2 €	14 €	40 €
Eure	2 €	12 €	40 €
Finistère	2 €	14 €	40 €
Indre-et-Loire	1,50 €	14 €	
Loire	2 €	18 €	40 €

Département	BU	C10	Mois
Loire-Atlantique	2 €	16 €	42 €
Loiret	2 €	15 €	
Meurthe-et-Moselle	1,70 €	11 €	42 €
Meuse	3 €	15 €	35 €
Orne	2 €	15 €	50 €
Sarthe	2 €	14 €	40 €
Seine-Maritime	2 €	12 €	40 €
Tarn	2 €	15 €	40 €
Yonne	2 €		

Dans le même temps, les tarifs des transports scolaires ont peu évolué alors que les scolaires figurent parmi les principaux bénéficiaires de ces nouvelles gammes. En effet mobiles par essence, les scolaires sont pour autant captifs des transports publics et profitent aujourd'hui largement de ces nouveaux tarifs pour leurs déplacements privés.

Bien qu'il soit trop tôt pour en tirer de telles conclusions, les années à venir diront si l'utilisation aujourd'hui de réseaux de transports publics efficaces par une population jeune, et sensibilisée par ailleurs aux enjeux du développement durable, garantira demain un usage raisonné de la voiture particulière et un report modal vers les transports collectifs.

### ***Un bilan délicat : une fréquentation en hausse...***

Une tarification harmonisée et attractive doit permettre un renforcement de l'utilisation du réseau de transport départemental. C'est, en effet, le constat aujourd'hui : grâce à cette nouvelle politique tarifaire, tous les départements (pour ceux dont nous avons pu exploiter les chiffres) ont incontestablement enregistré une augmentation de leur fréquentation.

Depuis la mise en place de la tarification unique en 2001 en Meurthe-et-Moselle, le département a continuellement enregistré des augmentations de fréquentation, mais aussi de ses recettes tarifaires. Au lendemain du lancement de la tarification unique, la fréquentation en Meurthe-et-Moselle a connu une croissance exponentielle sans précédent : + 123%

Le département de Meurthe-et-Moselle a augmenté ses tarifs en février 2005.

#### **Evolutions en Meurthe-et-Moselle**

Années	Fréquentation	Recettes
2002/2001	123%	8%
2003/2002	22%	22%
2004/2003	24%	7%

Années	Fréquentation	Recettes
2005/2004	12%	9%
2006/2005	4%	17%

**Evolution de la fréquentation dans les départements pour lesquels des informations sont disponibles**

Département	N°	N-1	N	N+1	N+2
Alpes-Maritimes	06	-12,5%	55,8%		
Côtes d'Armor	22			27,4%	12,3%
Dordogne	24	5,0%			
Eure	27		51,8%		
Finistère	29			44,9%	14,3%
Indre-et-Loire	37	-27,5%			
Loire-Atlantique	44		50%		
Loiret	45		-6,5%	31,2%	
Meurthe-et-Moselle	54		122,6%	21,6%	23,6%
Sarthe	72	-9,1%	48,5%		
Seine-Maritime	76	-7,0%	-8,8%	84,3%	
<b>Evolution moyenne</b>		<b>-10,2%</b>	<b>+43,9%</b>	<b>+41,9%</b>	<b>+16,7%</b>

La mise en place de la tarification unique dope la fréquentation des transports collectifs alors que celle-ci s'essouffait dans la plupart des réseaux. Lorsque les informations sont disponibles, l'analyse de la nouvelle clientèle fait apparaître qu'elle se compose principalement des usagers captifs : jeunes, personnes âgées ou ne disposant pas du permis de conduire.

Certains réseaux enregistrent, toutefois, une fréquentation régulière et en augmentation des salariés qui délaissent leur véhicule personnel pour les déplacements domicile – travail.

La répartition des voyages entre occasionnels et réguliers est, cependant, relativement équilibrée en moyenne. Sur les 8 réseaux pour lesquels nous disposons des données, 45% des voyages sont réalisés avec des billets unitaires et 55% avec des titres de fidélisation.

**... un déséquilibre croissant entre recettes et dépenses**

Seul « bémol », ce système coûte très cher. Certes, la tarification départementale unique est favorable à l'utilisation des transports publics, mais les coûts d'exploitation restent beaucoup plus élevés que les recettes qu'ils procurent.

**Evolution des recettes et des dépenses suite à la mise en œuvre de la tarification unique (année N) dans les départements pour lesquels des informations sont disponibles**

Département	N°	Recettes				Dépenses			
		N-1	N	N+1	N+2	N-1	N	N+1	N+2
Alpes-Maritimes	06	-0,8%	-59,6%			-1,8%	2,6%		
Côtes d'Armor	22			-2,5%	-0,6%				
Dordogne	24	5,3%				-4,6%			
Eure	27		-6,9%						
Indre-et-Loire	37	-1,1%				-0,7%			
Loire-Atlantique	44		-20,7%						
Loiret	45		-6,5%	-70,7%			1,2%	5,2%	
Meurthe-et-Moselle	54		7,7%	22,3%	6,8%	-3,0%	0,2%	27,4%	4,2%
Meuse	55			-2,2%	2,2%			4,9%	
Sarthe	72	-5,9%	-18,0%			9,0%	4,6%		
Seine-Maritime	76	-4,9%	-11,7%	0,9%		32,6%	16,9%	3,0%	
<b>Evolution moyenne</b>		<b>-1,5%</b>	<b>-16,5%</b>	<b>-10,4%</b>	<b>+2,8%</b>	<b>+5,2%</b>	<b>+5,1%</b>	<b>+10,1%</b>	<b>+4,2%</b>



Les recettes ne couvrent pas les dépenses, et cela s'explique d'une part, par la réduction importante des prix des titres de transport, et d'autre part, par l'augmentation des dépenses d'exploitation des départements. La plupart d'entre eux ont, en effet, été contraints de développer des moyens supplémentaires afin d'accueillir une clientèle nouvelle et plus fidèle.

Dans le département de la Sarthe, qui était découpé en six zones, avec un prix différent selon chaque zone, le prix variait de 1,70 € pour la première zone à 8,40 € pour la sixième. Aujourd'hui il n'existe plus de zones et le prix du billet unitaire est fixé à 2 €, à peine plus que le prix de la première zone et ce quelle que soit la distance parcourue. Il y a donc un manque à gagner pour le département. En 2006, année de mise en place de la tarification unique, le département a enregistré une baisse de recettes tarifaires de 18% alors que ses dépenses ont augmenté de 4,6%.

Qu'en est-il pour l'usager ? La personne qui voyageait habituellement uniquement au sein de la zone 1 est-elle finalement perdante puisque le prix de son billet unitaire passe de 1,70 € à 2 € ?

Non, le département a constaté que les clients utilisent de plus en plus souvent les carnets à voyages, dont le prix du ticket est inférieur à l'ancien tarif de la zone 1, plutôt que les billets unitaires :

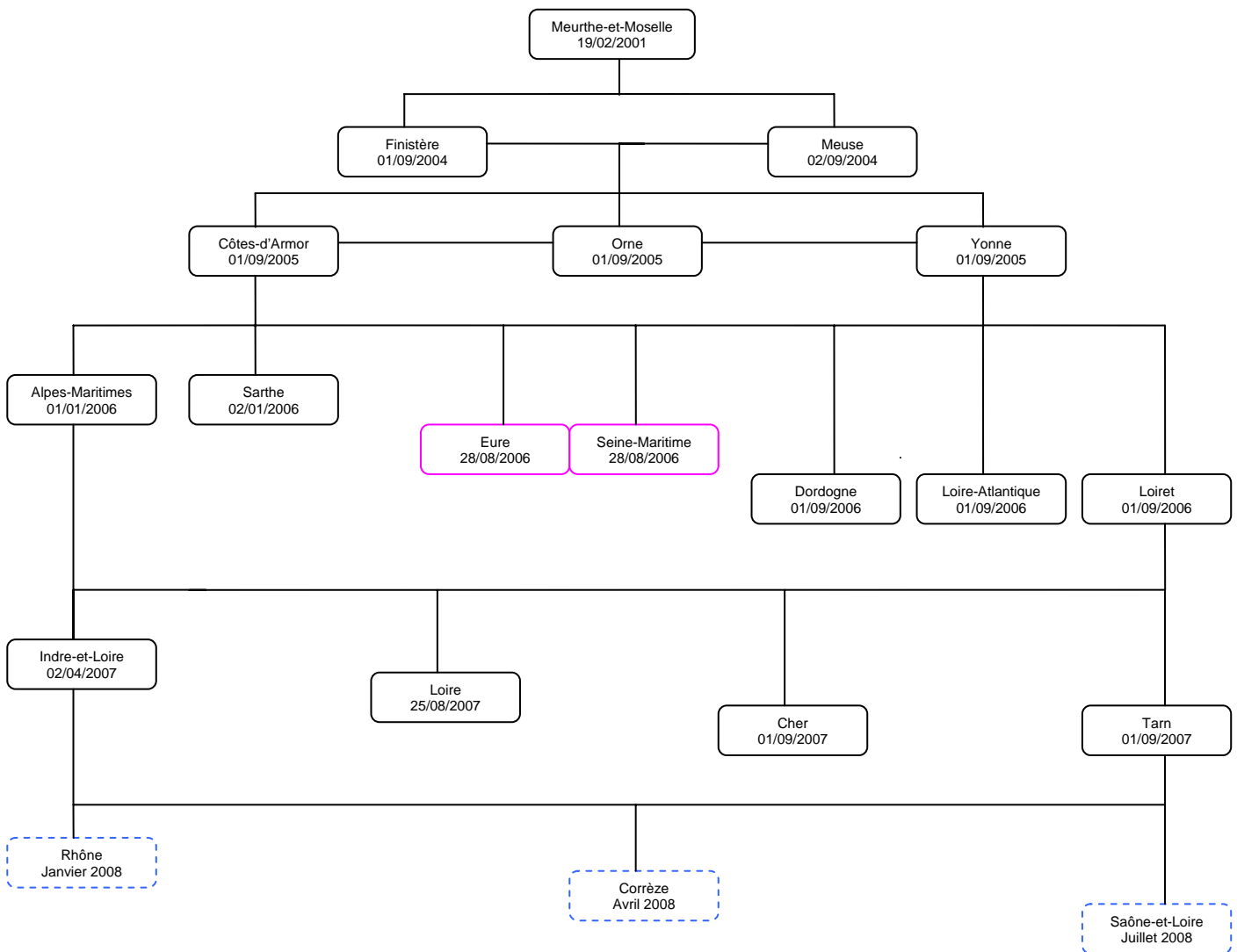
- Un carnet à 5 voyages (C5) coûte 8 €, soit 1,60 € le billet unitaire
- Un carnet à 10 voyages (C10) coûte 14 €, soit 1,40 € le billet unitaire
- Un carnet à 20 voyages (C20) coûte 25 €, soit 1,25 € le billet unitaire

## 2<sup>ème</sup> partie : monographies

L'organigramme ci-dessous représente les départements qui ont mis en place la tarification unique avec pour chacun leur date de lancement.

L'Eure et la Seine-Maritime, représentés par un contour violet, sont les deux départements voisins qui ont harmonisé leur tarification unique.

Les trois derniers départements, en pointillés bleus, sont ceux pour lesquels la tarification unique ne sera effective qu'à partir de 2008.



## Alpes-Maritimes (06)

Région	Population totale	Densité	Superficie	Caractéristiques géographiques
Provence-Alpes - Côte d'Azur	1 022 710 hab.	235 hab. / km <sup>2</sup>	4 299 km <sup>2</sup>	Une partie côtière, densément peuplée, regroupe les villes, une partie montagneuse, très peu peuplée, est entièrement rurale

### I. Constat sur le réseau avant la mise en place de la tarification unique

■ **Nom du réseau** : TAM (Transports Alpes – Maritimes)

■ **Principe tarifaire** : la tarification était harmonisée sur l'ensemble du département et basée sur un principe de sections. Elle était donc proportionnelle à la distance parcourue. C'est le département, en collaboration avec les exploitants, qui décidait de la tarification, de ses évolutions ainsi que des augmentations tarifaires.

■ **Structure du réseau** :

- 60 lignes régulières
- 97 lignes scolaires
- 40 lignes TAD

■ **Relation contractuelle** :

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	9 DSP	9
Lignes scolaires	nc	nc
Lignes / services TAD	nc	nc

■ **Billettique** : le département ne disposait pas de système billettique.

■ **Gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> mai 2005** :

LES TITRES TOUTES CLIENTELES					
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution
BU	BU	De 1,30 € à 18,10 €			A bord
TAD	BU	De 1,70 € à 8,60 €			A bord
TAM+ Argent	BU	20% à 30% réduc.	Détenteurs de la carte gratuite TAM+Argent	1 O/D fixe, carte nominative Valable 1 an	Siège transporteurs + gare routière
TAM+ Verte : salariés	HEBDO ou MOIS	50% à 70% réduc.	Salarié, résidant du département	1 O/D fixe, carte nominative gratuite	Siège transporteurs + gare routière
TAM+ Rouge : jeunes de moins de 26 ans	HEBDO ou MOIS	Jusqu'à 50% réduc.	< 26 ans et non salariés, résidant du département	Carte nominative payante	Siège transporteurs + gare routière

LES TITRES REDUITS						
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
TAM+ Blanche	TRIM.	30 €	Scolaire, résidant du département	1 O/D en période scol.	Siège transporteurs + gare routière	CG
TAM+ Jaune	TRIM.	30 €	Scolaire, résidant du département	1 O/D sur circuits spéciaux en période scol.	Siège transporteurs + gare routière	CG

## II. Conditions de mise en place / Objectifs de la réforme

Le département des Alpes-Maritimes a pris l'initiative de mettre en place sur son réseau interurbain une tarification unique afin de donner une impulsion aux transports en commun et de les rendre plus attractifs. Ce choix résulte d'une volonté politique de diminuer considérablement l'utilisation de la voiture individuelle dans le département. Un autre objectif était de réduire les disparités territoriales, et de conduire une politique sociale à destination de tous les usagers. Ainsi, le département a choisi de mettre en place cette tarification unique avec des tarifs plus lisibles, plus attractifs et plus économiques.

La délibération a été adoptée le 19 décembre 2005 pour une application au 1<sup>er</sup> janvier 2006. Une première expérimentation de la tarification unique avait été lancée en septembre 2005 sur un secteur déterminé. Face au succès de cette opération, il a rapidement été décidé de l'étendre sur tout le territoire des Alpes-Maritimes.

- **Date de lancement** : 1<sup>er</sup> janvier 2006.

## III. Mise en œuvre

- **Nom du réseau** : TAM (Transports des Alpes – Maritimes)

■ **Impact de la tarification unique** : La mise en place de la tarification unique ne s'est pas accompagnée d'une restructuration du réseau.

- **Structure actuelle du réseau** :

- 51 lignes régulières
- 99 lignes scolaires
- 14 bassins de TAD (desserte zonale)
- 4 secteurs de transport d'élèves handicapés sur la bande littorale

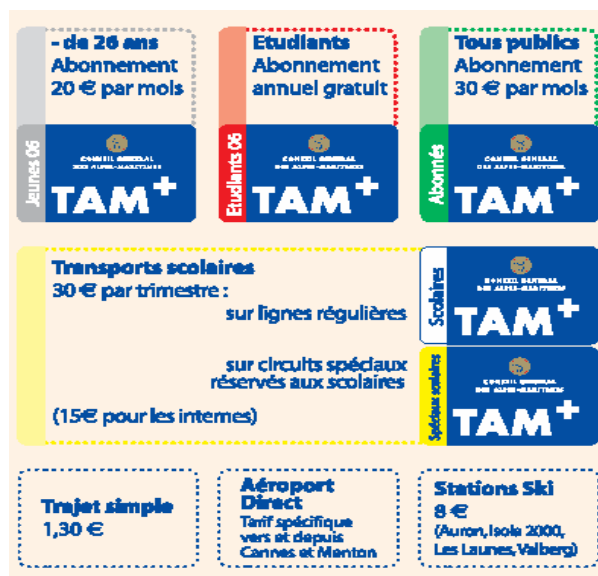
■ **Relation contractuelle** : suite à la mise en place de la tarification unique, les contrats ont fait l'objet d'avenants portant sur le versement d'une compensation à l'opérateur.

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	8 DSP + 7 marchés	8
Lignes scolaires	31	17
Lignes / services TAD	nc	nc
Autres (PMR...)	nc	4

■ **Billettique** : le département a lancé une étude pour la mise en place d'un système billettique en 2008/2009.

■ Nouvelle gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> janvier 2007 :

Les titres ne sont pas interopérables. Les abonnements sont aux couleurs du réseau. Les TAD sont accessibles avec des BU uniquement et les lignes scolaires uniquement avec des abonnements.



LES TITRES TOUTES CLIENTELES				
Nom	Nature	Prix	Utilisation	Distribution
Ticket unitaire	BU	1,30 €	1 O/D	A bord
TAM + abonnés	HEBDO	8 €	Illimitée sur une O/D	Siège transporteurs + gare routière
TAM + abonnés	MOIS	30 €		
Stations 06	BU	8 €	Non résidant, desserte des stations de ski 06	
Billet ligne aéroport	BU	De 12,90 € à 19,90 €	Desserte des aéroports	A bord

LES TITRES REDUITS						
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
TAM + scolaire	TRIM.	30 €	Scolaire, DP, jusqu'au BAC, résidant du département	1 AR / j. sur 1 O/D, correspondance incluse	Etablissement scolaire	CG
TAM + scolaires internes	TRIM.	15 €	Scolaire, interne, jusqu'au BAC, résidant du département	1 AR / sem. sur 1 O/D, correspondance incluse		
Jeunes 06	MOIS	20,50 €	< 26 ans	Illimitée sur une O/D	Siège transporteurs + gare routière	
RMIste	MOIS	6 €	Allocataire du RMI sur décision CLI	Illimitée sur une O/D		

LES TITRES GRATUITS					
Nom	Nature	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la gratuité?
Etudiants 06	AN	Etudiant, < 26 ans, résidant du département	1 O/D correspondance incluse, du lundi au samedi toute l'année	CG + Siège transporteurs + Associations universitaires	CG

## IV. Bilan économique

	2004	2005	2006
Fréquentation (1) (millions de voyages)	8,8	7,7 (2)	11 à 12 (3)
Recettes tarifaires (millions €)	23,7	23,5	9,5
Dépenses d'exploitation (millions €)	27,1	26,6	27,3

(1) y compris scolaires voyageant sur les lignes régulières

(2) baisse résultant du transfert de lignes aux AOTU

(3) +38% hors scolaires (environ 9,5 millions de voyages)

- Répartition des nouveaux voyages :

Occasionnels	Réguliers
BU : 3,9 millions	Abo. : 2,6 millions

- Origine des nouveaux usagers : grâce à la mise en place de la tarification unique, la vente des billets unitaires a augmenté de 60%, et celle des abonnements jeunes de 100%. Les secteurs concernés par cette augmentation sont les lignes du haut pays avec un accroissement de 100%, le secteur Grasse / Cannes qui a connu une hausse des ventes de 40%, et enfin le secteur Cannes / Nice qui a enregistré un renforcement de la clientèle de 50%.

## Cher (18)

Région	Population totale	Densité	Superficie	Caractéristiques géographiques
Centre	325 131 hab.	43 hab. / km <sup>2</sup>	7 235 km <sup>2</sup>	Pouvez-vous nous les caractériser

### I. Constat sur le réseau avant la mise en place de la tarification unique

■ **Nom du réseau** : réseau vert

■ **Principe tarifaire** : la tarification départementale n'était pas harmonisée. Elle était basée sur un principe zonal, 1 zone tous les 10 km - soit 6 zones. Le département décidait de la tarification, de ses évolutions et des augmentations tarifaires.

■ **Structure du réseau** :

- 13 lignes régulières
- 232 lignes scolaires
- 43 services TAD
- 9 lignes d'internes

■ **Relation contractuelle** : nc

■ **Billettique** : le département ne disposait pas d'un système billettique

■ **Gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> mai 2005** :

Distance	Aller	Aller / Retour
0 – 10 km	1, 25 €	2,5 €
10 – 20 km	1, 9 €	3,8 €
20 – 30 km	2,5 €	5,05 €
30 – 40 km	3,2 €	6,35 €
40 – 50 km	3,8 €	7,6 €
> 50 km	4,4 €	8,8 €

LES TITRES TOUTES CLIENTELES			
Nature	Prix	Utilisation	Distribution
BU	Selon la distance (cf. grille tarifaire)	1 O/D sans correspondance	A bord

LES TITRES REDUITS						
Nature	Prix		Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
BU	A : 0,76 €	A/R : 1,53 €	Chômeur inscrit à l'ANPE	1 O/D sans correspondance	A bord	CG

Le prix de la carte de transport scolaire distribuée par le département était de 58€.

■ Carte du réseau Lignes 18 :





## II. Conditions de mise en place / Objectifs de la réforme

Le département du Cher a souhaité mettre en place une tarification simple destinée à améliorer la lisibilité du réseau, à augmenter le nombre d'usagers et à ne pas pénaliser les usagers qui subissaient déjà les temps de trajet les plus longs.

L'étude sur la restructuration du réseau a duré un an, la question tarifaire a été intégrée à cette étude. La décision a été prise lors de l'Assemblée départementale du 11 décembre 2006.

- **Date de lancement** : 1<sup>er</sup> septembre 2007.

## III. Mise en œuvre

- **Nom du réseau** : Lignes 18

■ **Impact de la tarification unique** : la mise en place de la tarification unique a été l'occasion de restructurer le réseau.

- **Structure actuelle du réseau** :

- 17 lignes régulières + 2 lignes inter départementales
- 251 lignes scolaires
- 19 lignes d'internes
- 35 Transport à la demande de rabattement permettant de rejoindre une ligne régulière ou une gare SNCF
- 29 services à la demande de marché

- **Relation contractuelle** :

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	5	2
Lignes scolaires	nc	nc
Lignes / services TAD	nc	nc
Autres (PMR,...)	nc	nc

- **Billettique** : le département n'est toujours pas équipé d'un système billettique.

- **Nouvelle gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> janvier 2007** :

Les titres sont aux couleurs du réseau et « inter opérables ».

Des titres existent pour les lignes régulières et transports à la demande de rabattement. Des titres différents existent pour les services à la demande de marché.

LES TITRES TOUTES CLIENTELES			
Nature	Prix	Utilisation	Distribution
BU	2 €	1 O/D sans correspondance, y compris sur le rabattement	A bord, siège transporteurs
C10	14 €	10 O/D sans correspondance	A bord, siège transporteurs
MOIS	40 €	Illimitée sur 1 O/D sans correspondance	A bord, siège transporteurs
BU	1 €	Navette de marché	A bord, siège transporteurs

LES TITRES REDUITS					
Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction?
BU	1 €	Famille nombreuse, demandeur d'emploi, allocataire du RMI, étudiant, stagiaire, titulaire de la carte scol.	1 O/D sans correspondance, y compris sur le rabatement	A bord, siège transporteurs	CG
C10	14 €		10 O/D sans correspondance		
MOIS	20 €		Illimitée sur 1 O/D sans correspondance		
BU	0,50 €		Navette de marché		

LES TITRES GRATUITS				
Nature	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la gratuité?
BU	< 4 ans	1 O/D sans correspondance	A bord	CG
AN	scolaire interne, DP	1 O/D sans correspondance hors WE, j.f. et vac. scol.	CG, AO2	CG

#### IV. Bilan économique

	2005 - 2006	2006 - 2007	Prévision 2007 - 2008
Fréquentation (millions de voyages)	0,042	0,04	+25% à 50%
Recettes tarifaires (millions €)	0,104	0,106	
Dépenses d'exploitation (millions €)	0,560	0,580	1,2

## Côtes d'Armor (22)

Région	Population totale	Densité	Superficie	Caractéristiques géographiques
Bretagne	565 141 hab.	79 hab. / km <sup>2</sup>	6 878 km <sup>2</sup>	Département à dominante rurale avec un littoral urbain

### I. Constat sur le réseau avant la mise en place de la tarification unique

■ **Nom du réseau** : Tibus (le réseau de transports interurbains des Costarmoricains)

■ **Principe tarifaire** : avant la mise en place de la tarification unique, il existait une harmonisation tarifaire sur l'ensemble du département. La tarification était basée sur un principe tarifaire zonal, de six zones. Le département décidait de la tarification, de ses évolutions, ainsi que des augmentations tarifaires.

■ **Structure du réseau** :

- 24 lignes régulières
- 460 lignes scolaires

■ **Relation contractuelle** :

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	6 DSP	9
Lignes scolaires	53 marchés	290

■ **Billettique** : le département ne disposait pas d'un système billettique.

■ **Gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> mai 2005** :

LES TITRES TOUTES CLIENTELES			
Nature	Prix	Utilisation	Distribution
BU	De 2,10 € à 9,20 €	1 O/D, correspondance incluse	Exploitant
C5	De 8,50 € à 13,50 €	5 O/D, correspondance incluse	
MOIS	De 31 € à 136 €	Illimitée, correspondance incluse	

LES TITRES REDUITS						
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
Carte scolaire	AN	83 €	DP, interne, résidant du département, respect carte scol., dom – école > 3 km (DP) et > 10 km (interne)	1 AR / j. (DP), 1 AR / sem. (interne) sur O/D dom – école, correspondance incluse, du lundi au samedi	CG	CG
Vacances	BU AR	2,40 €	Titulaire de la carte scol., résidant du département	AR, correspondance incluse	Exploitant	
Social	BU AR	1,60 €	Résidant du département, revenu < 80% du SMIC	AR, correspondance incluse, tout déplacement (privé, recherche d'emploi...)	Exploitant	

LES TITRES GRATUITS				
Nature	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la gratuité ?
BU	< 5 ans, handicapé > 75% et son accompagnateur	1 O/D, correspondance incluse	A bord	CG

## II. Conditions de mise en place / Objectifs de la réforme

Deux raisons ont poussé le conseil général des Côtes d'Armor à adopter la tarification départementale unique sur son territoire : d'une part la volonté de réduire les tarifs car, au-delà des deux premières zones, la tarification était précédemment très élevée ; d'autre part la volonté de favoriser l'usage des transports collectifs.

Après une période d'étude et de procédure de délégation de service public d'environ 12 mois, la décision de mise en place de la tarification unique a été prise en juillet 2005.

- **Date de lancement** : 1<sup>er</sup> septembre 2005.

## III. Mise en œuvre

- **Nom du réseau** : Tibus (le réseau de transports interurbains des Costarmoricains)

- **Carte du réseau Tibus** :



■ **Impact de la tarification unique** : la mise en place de la tarification unique s'est accompagnée d'une restructuration du réseau dont la réflexion a précédé le renouvellement de la délégation de service public. Cette restructuration a conduit à la création de lignes virtuelles à la demande et d'un TAD zonal géré par les Communautés de Communes, à la mise en place de minibus accessibles, d'une centrale de mobilité multimodale et d'un système embarqué de géo localisation.

■ **Structure actuelle du réseau** :

- 20 lignes régulières
- 469 lignes scolaires
- 166 services virtuels + TAD zonaux délégués aux communautés de communes.

■ **Relation contractuelle** : suite à la mise en place de la tarification unique, une nouvelle DSP a été signée.

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	1 DSP	6 cotraitants avec 1 mandataire
Lignes scolaires	28 marchés	36
TAD virtuel	1	1

■ **Billettique** : le département n'est pas équipé d'un système billettique.

■ **Nouvelle gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> janvier 2007** :

Les titres de transport sont aux couleurs du réseau. Les titres SRO (réseau Tibus) et TAD sont « inter opérables », les titres scolaires sont quant à eux utilisables sur tous les circuits scolaires.



Ces titres sont valables sur les lignes SRO, TAD, et scolaires

LES TITRES TOUTES CLIENTELES			
Nature	Prix	Utilisation	Distribution
BU	2 €	Valable 2 h, correspondance incluse	A bord
MOIS	40 €	Illimitée, correspondance incluse, carte personnalisée avec photo + coupon mensuel, valable 31 j. à compter de la date d'achat.	Siège transporteurs

LES TITRES REDUITS						
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
Tarif social	BU	1,60 €	Résident du département, revenu < 80% du SMIC	1 AR / j., correspondance incluse, tout déplacement (privé, recherche d'emploi...)	A bord	CG
Abonné scolaire	AN	83 €	DP, interne collégien, lycéen, étudiant, résident du département, respect carte scol., dom – école > 3 km	1 AR / j. (DP) 1 AR / sem. (interne) correspondance incluse sur O/D dom – école du lundi au samedi	Siège transporteurs	CG

LES TITRES REDUITS						
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
Tarif scolaire vacances	BU	2,40 €	Détenteur de la carte scol. ou de la carte Laser ou de la carte Campus <sup>(1)</sup>	1 AR / j., correspondance incluse, pendant les petites vac. scol. et les dimanches (détenteurs de la carte scol.), uniquement l'été (détenteurs de la carte Laser ou Campus)	Siège transporteurs	CG

<sup>(1)</sup> Cartes Laser et Campus : cartes de transport pour les scolaires et les étudiants, délivrées par la Communauté d'Agglomération de Saint-Brieuc

LES TITRES GRATUITS				
Nature	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la gratuité ?
BU	< 5 ans, handicapé > 75% et son accompagnateur	1 O/D, correspondance incluse	A bord	CG

#### IV. Bilan économique

	2004-2005	2005-2006	2006-2007
Fréquentation (voyages)	318 000	405 000	455 000
Recettes tarifaires (millions €)	5,13	5	4,97
Dépenses d'exploitation (millions €)		8	

- Le département des Côtes d'Armor comptabilise 5 670 abonnés scolaires représentant environ 2 millions de voyages par an. Ces chiffres restent stables au cours des années.
- Répartition des nouveaux voyages :

Occasionnels	Réguliers
64%	36%

- Origine des nouveaux usagers : les nouveaux usagers sont, pour la plupart, des salariés, des retraités et des étudiants.

## Dordogne (24)

Région	Population totale	Densité	Superficie	Caractéristiques géographiques
Aquitaine	402 404 hab.	43hab. / km <sup>2</sup>	9 060 km <sup>2</sup>	Dominante rurale

### I. Constat sur le réseau avant la mise en place de la tarification unique

■ **Nom du réseau** : TransPERIGORD

■ **Principe tarifaire** : avant la mise en place de la tarification unique, il n'y avait pas d'harmonisation tarifaire sur l'ensemble du département. Chaque transporteur appliquait ses propres grilles commerciales et pratiquait sa propre politique tarifaire (hormis deux titres compensés par le département). La gamme tarifaire était globalement très réduite à l'exception de celle proposée par trois sociétés de taille importante qui déclinaient des titres variés. La tarification était basée sur un principe kilométrique. Le département, ainsi que l'exploitant, décidaient de la tarification, de ses évolutions et des augmentations tarifaires.

■ **Structure du réseau** :

- 26 lignes régulières
- 560 lignes scolaires

■ **Relation contractuelle** :

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	24	13
Lignes scolaires	437	158

■ **Billettique** : le département ne disposait pas d'un système billettique.

■ **Gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> mai 2005** :

- Chaque transporteur proposait sa propre gamme tarifaire
- Certains transporteurs pratiquaient la gratuité pour les plus jeunes enfants
- Les deux titres compensés par le département étaient les suivants :
  - Carte 10 voyages, dont le tarif dépendait du trajet effectué et pour lequel le département prenait en charge 20% de réduction par trajet.
  - Carte « Coud'Pouce », destinée aux demandeurs d'emploi et aux Rmistes, qui bénéficiaient de 90% de réduction par trajet, dont 40% pris en charge par le département.

### II. Conditions de mise en place / Objectifs de la réforme

Le département de la Dordogne a décidé de mettre en place une tarification unique en raison de fortes disparités du service sur le territoire, entre les lignes du réseau d'une part, et entre les exploitants d'autre part, qui induisaient des discriminations injustifiées entre les usagers.

La décision de mettre en place une tarification unique a été prise en novembre 2005 à l'issue d'une période de réflexion de 11 mois.

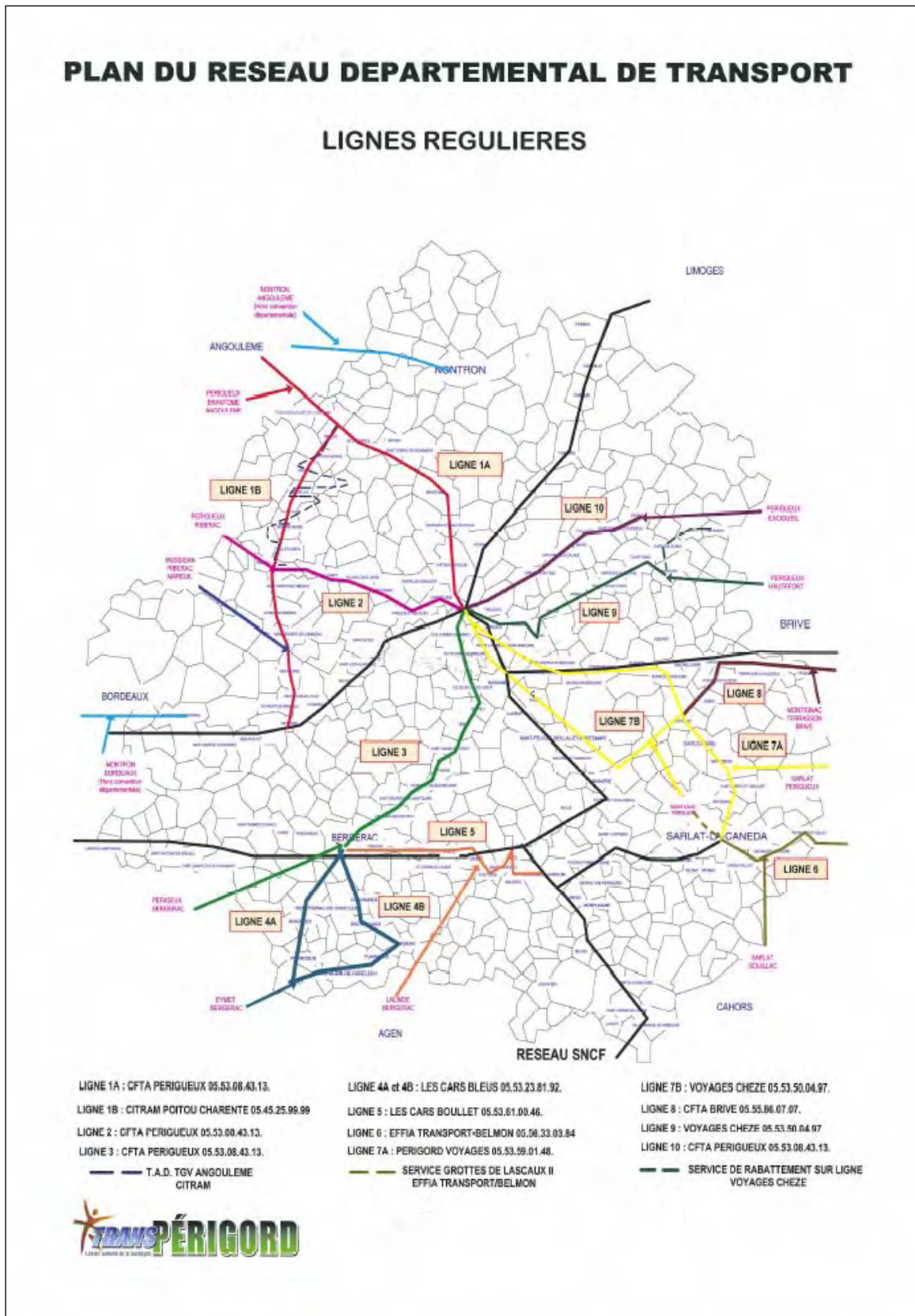
■ **Date de lancement** : 1<sup>er</sup> septembre 2006.



### III. Mise en œuvre

■ Nom du réseau : TransPERIGORD

■ Carte du réseau TransPERIGORD :





■ **Impact de la tarification unique** : La mise en place de la tarification unique s'est accompagnée d'une rationalisation du réseau. Le nombre de lignes a été réduit. Les lignes qui doublonnaient celles du réseau TER ont été supprimées. Seules ont été conservées en armature les « vraies » lignes réseau, complétées dans un second temps par un réseau de TAD pour les personnes à mobilité réduite, ou les zones blanches du département, en partenariat avec les communes, syndicats ou communautés de communes. Enfin, les lignes devenues au fil des années des services de transport scolaire ont été requalifiées en SATPS.

La restructuration a été élaborée à l'occasion de l'arrivée à échéance de la majorité des DSP en cours.

■ **Structure actuelle du réseau** :

- 10 lignes régulières
- 576 lignes scolaires
- 2 lignes TAD rattachées à 2 lignes régulières sur des périodes précises (été, vacances).

■ **Relation contractuelle** : suite à la mise en place de la tarification unique, de nouveaux contrats ont été signés et un ancien contrat a été dénoncé par anticipation. Les dates d'échéances des autres contrats ont été alignées. Les nouvelles conventions prévoient une compensation tarifaire pour chaque catégorie de tarif.

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	10	7
Lignes scolaires	547	149
Lignes / services TAD	Inclus dans 2 contrats de LR (LR 9 et LR 6)	2

■ **Billettique** : le département n'est toujours pas équipé d'un système billettique.

■ **Nouvelle gamme tarifaire au 1er janvier 2007** : les titres sont aux couleurs du réseau. Chaque gamme de titres reprend une couleur de la charte graphique du logo réseau. Les titres ne sont pas « inter opérables », chaque transporteur a apposé son logo commercial sur sa propre billetterie et vend ses propres titres.

Ces titres sont valables sur les lignes régulières et de TAD existantes à ce jour, et sur les lignes scolaires dans la limite des places disponibles, la présence des usagers non scolaires dans ces dernières restant toutefois marginale.

LES TITRES TOUTES CLIENTELES				
Nom	Nature	Prix	Utilisation	Distribution
Ticket	BU	2 €	1 O/D sans correspondance sauf sur la LR1	Siège transporteurs
Carte 10 voyages	C10	14 €	10 O/D, correspondance possible uniquement sur la LR1, valable un an	
Abonnement Mensuel	Mois	40 €	Illimitée, 1 mois de date à date, correspondance possible uniquement sur la LR1	

LES TITRES REDUITS						
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
Scolaires	AN	138 €	DP, résidant du département, respect carte scol., dom - école > 3 km	1 AR / j. sur O/D dom – école, correspondance possible	AO2	CG
	AN	110 €	Interne, résidant du département, respect carte scol., dom – école > 3 km	1 AR / sem. sur O/D dom – école, correspondance possible		
	AN	214 €	DP, interne, résidant du département, non respect carte scol., dom – école > 3 km	1 AR / j. (DP) ou / sem. (interne), correspondance possible		
Tarif Jeune	Ticket	1 €	< 25 ans, titulaire de la carte scol.	Illimitée les mercredis, samedis après-midi, et dimanche pendant la période scol. et tous les jours pendant les vac.	Siège transporteurs	CG
Coup d'Pouce	BU	1 €	Demandeur d'emploi, démarche d'insertion, Rmiste, CES, résidant du département, détenteur d'une carte gratuite valable 6 mois	1 O/D sans correspondance, tout déplacement (privé, recherche d'emploi...)	Carte : CG BU : transporteurs	CG

#### IV. Bilan économique

	2004	2005
Fréquentation (voyages)	65 708	68 995
Recettes tarifaires (€)	300 898	316 990
Dépenses d'exploitation (€)	2 712 867	2 587 661

- L'impact de la mise en place de la tarification unique sur la fréquentation, les coûts ainsi que les recettes ne sont pas disponibles à ce jour pour les années 2006 et 2007. Du fait de sa mise en place au 1<sup>er</sup> septembre 2006, le département ne dispose pas encore d'informations précises et détaillées à ce sujet.
- Origine des nouveaux usagers : la mise en place de la tarification unique s'est traduite par une augmentation de la fréquentation du réseau départemental par les salariés et les scolaires en dehors des périodes scolaires.

## Eure (27)

Région	Population totale	Densité	Superficie	Caractéristiques géographiques
Haute-Normandie	557 049 hab.	90 hab. / km <sup>2</sup>	6 040 km <sup>2</sup>	Ruralité prononcée à l'Ouest, urbanisation et industrialisation croissante à l'Est à proximité de l'Île-de-France

### I. Constat sur le réseau avant la mise en place de la tarification unique

■ **Nom du réseau** : Réseau de transports départementaux de l'Eure

■ **Principe tarifaire** : La tarification n'était pas harmonisée sur l'ensemble du département. Celle-ci était basée sur un principe kilométrique. Le département décidait de la tarification, de ses évolutions, ainsi que des augmentations tarifaires.

■ **Structure du réseau** :

- 38 lignes régulières
- 650 circuits spéciaux scolaires.
- 5 lignes TAD

■ **Relation contractuelle** :

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	38	6
Lignes scolaires	64	33
Lignes / services TAD	5	2

■ **Billettique** : le département ne disposait pas d'un système billettique.

■ **Gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> mai 2005** :

LES TITRES TOUTES CLIENTELES			
Nature	Prix	Utilisation	Distribution
BU	Selon distance et transporteur	1 O/D, correspondance possible chez le même exploitant	A bord, dépositaires
C10		Véolia et TVS : valable 1 an à compter de la 1 <sup>er</sup> validation Jacquemard : valable 3 mois à compter de la date d'émission STAO : valable 6 mois à compter de la date de vente Cariane Eure : valable 2 mois à compter de la 1 <sup>ère</sup> validation	
HEBDO		Véolia et TVS: 10 voyages valable 7 jours à compter de la 1 <sup>ère</sup> validation Jacquemard : valable 3 mois à compter de la date d'émission STAO : valable du lundi au samedi Cariane Eure : valable du lundi au dimanche	
MOIS		Véolia et TVS : illimité pendant 31 jours, à compter de la 1 <sup>ère</sup> validation Jacquemard : illimité pendant un mois STAO : valable un mois de date à date Cariane Eure : valable un mois civil du 1 <sup>er</sup> au 31	

LES TITRES REDUITS, uniquement chez les transporteurs Véolia et TVS, titres autorisant la libre circulation sur tout le réseau, correspondances possibles uniquement chez le même exploitant					
Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
BU	15% réduc.	< 26 ans, > 55 ans, famille nombreuse, demandeur d'emploi, Rmiste, titulaire d'une carte à 3 €, valable 1 an	Idem Titres toutes clientèles	Sièges Véolia et TVS	CG
C10	30% réduc.				
HEBDO	45% réduc.				
MOIS	60% réduc.				
BU	50% réduc.	Titulaire de la carte scol., enfant de 4 à 12 ans, handicapé et son accompagnateur	1 O/D, correspondance possible chez le même exploitant		

## II. Conditions de mise en place / Objectifs de la réforme

Afin d'harmoniser sa tarification avec celle du département de Seine-Maritime, le conseil général de l'Eure a décidé de mettre en place une tarification unique, cette réduction moyenne des tarifs devant permettre d'accroître la clientèle transportée.

D'une part, cette initiative permet de favoriser le transport collectif et de mener ainsi une politique dynamique de développement d'un mode alternatif à la voiture personnelle. D'autre part, ce nouveau système permet d'avoir des tarifs plus lisibles, plus simples, plus « solidaires » pour la clientèle.

Après une période de réflexion de 4 mois, la décision d'une mise en place de la tarification unique a été prise le 28 juin 2006.

- **Date de lancement** : 28 août 2006.

## III. Mise en œuvre

- **Nom du réseau** : Réseau de transports départementaux de l'Eure

■ **Impact de la tarification unique** : la mise en place de la tarification unique ne s'est pas accompagnée d'une restructuration du réseau.

- **Structure actuelle du réseau** :

- 43 lignes régulières
- 650 circuits spéciaux scolaires
- 5 lignes TAD

■ **Relation contractuelle** : suite à la mise en place de la tarification unique, les contrats (cf. 1<sup>ère</sup> partie) ont fait l'objet d'avenants portant sur le versement d'une compensation à l'opérateur.

- **Billettique** : le département n'est toujours pas équipé d'un système billettique.

■ Nouvelle gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> janvier 2007 :

Visuel des titres Veolia Transports Normandie Interurbain



En l'absence de billettique, les titres de transport sont valables uniquement dans les autocars du transporteur émetteur, sur les lignes régulières, les circuits spéciaux et les lignes de TAD.

LES TITRES TOUTES CLIENTELES				
Nom	Nature	Prix	Utilisation	Distribution
Billet plein tarif	BU	2 €	1 O/D sans correspondance	A bord Dépositaires
Bagages...	BU	1,50 €	Poussettes, bagages, valises, animaux de petite taille	
Carnet à voyages	C10	12 €	Carte non nominative, validité illimitée, 10 trajets sur n'importe quelle O/D du même exploitant.	
Abonnement mensuel	MOIS	40 €	Carte nominative, mois calendaire, correspondance possible chez le même exploitant	
Abonnement trimestriel	TRIM	100 €	Carte nominative, trim. calendaire, correspondance possible chez le même exploitant	

LES TITRES REDUITS						
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
Billet demi-tarif	BU	1 €	< 10 ans, accompagné d'un adulte.	1 O/D sans correspondance	A bord, dépositaires	CG
Carte scolaire	AN	100 €	DP, résidant du département, respect carte scol., dom – école > 3 km (rural), > 5 km (urbain)	1 AR / j. sur O/D dom – école, correspondance possible y compris entre exploitants, valable du lundi au vendredi	CG	
		60 €	Interne, résidant du département, respect carte scol., dom – école > 3 km (rural), > 5 km (urbain)	1 AR / sem. sur O/D dom – école, correspondance possible y compris entre exploitants		

LES TITRES GRATUITS					
Nom	Nature	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la gratuité?
Gratuité	BU	Rmiste, présentation d'un bon de transport	1 O/D, correspondance possible y compris entre exploitants	Bon : UTAS BU : à bord	CG

Tarifs et réductions de la ligne 390 Rouen Evreux			
Nature	Conditions	Prix **	
		1 <sup>ère</sup> section	2 <sup>ème</sup> section
BU	1 O/D	2 €	4 €
C10	Carte non nominative, validité illimitée	12 €	18 €
MOIS	Carte nominative, mois calendaire	40 €	50 €
TRIM	Carte nominative, trimestre calendaire	100 €	150 €
BU demi-tarif	< 10 ans accompagné d'un adulte	1 €	2 €
Gratuité	Rmiste sur présentation d'un bon de transport	-	
BU	Bagages, poussettes, valises, animaux de petites tailles	1,50 €	

\*\*La ligne est décomposée en deux sections : Département de l'Eure – Département de la Seine Maritime, la tarification est fonction du nombre de sections empruntées.

#### IV. Bilan économique

	2005	2006	2007*
Fréquentation (voyages)	92 568	+52%	-
Recettes tarifaires (millions €)	0,303	0,282	- 41%
Dépenses d'exploitation (millions €)	-	8,343	-

\* Constat sur janvier et février 2007

- Répartition des nouveaux voyages :

Occasionnels	Réguliers
80%	20%

## Finistère (29)

Région	Population totale	Densité	Superficie	Caractéristiques géographiques
Bretagne	886 342 hab.	127 hab. / km <sup>2</sup>	6 733 km <sup>2</sup>	La partie littorale regroupe des villes densément peuplées (Quimper, Brest) et la partie centrale, faiblement peuplée et essentiellement rurale, est en voie de désertification

### I. Constat sur le réseau avant la mise en place de la tarification unique

■ **Nom du réseau** : Penn-Ar-Bed

■ **Principe tarifaire** : la tarification n'était pas harmonisée. Celle-ci était basée sur un principe kilométrique. Le département décidait de la tarification, de ses évolutions et des augmentations tarifaires.

■ **Structure du réseau** :

- 39 lignes régulières
- 700 lignes scolaires
- 2 services TAD (lignes virtuelles) délégué aux Communautés de Communes

■ **Relation contractuelle** :

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	19	14
Lignes scolaires	63	57
Lignes / services TAD	2	4

■ **Billettique** : le département ne disposait pas d'un système billettique.

■ **Gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> mai 2004** : avant la mise en place de la tarification départementale unique sur le réseau Penn-Ar-Bed, chaque exploitant disposait de sa propre grille tarifaire basée sur un principe kilométrique avec des prix au kilomètre différents selon les transporteurs.

### II. Conditions de mise en place / Objectifs de la réforme

Afin de promouvoir et de valoriser les transports collectifs routiers interurbains, le conseil général du Finistère s'est engagé, en 2004, à mettre en place sur son réseau une tarification unique. Cette tarification unique doit permettre aux transports collectifs de devenir un mode alternatif à la voiture particulière d'une part, et d'autre part de garantir aux populations non motorisées des déplacements de qualité. Cette promotion des transports collectifs passe par une politique tarifaire harmonisée et attractive avec un tarif à 2 €, mais aussi par une amélioration de l'information aux usagers, ainsi que par des adaptations et des restructurations de l'offre en transports collectifs, des actions de communication sur le réseau et de sensibilisation des usagers, et enfin des expérimentations en faveur de l'accessibilité aux personnes à mobilité réduite.

Après une période de réflexion de 4 ans, initiée lors de la création du schéma départemental en 1999, la délibération de mise en place de la tarification unique a été prise le 25 septembre 2003.

■ **Date de lancement** : 1<sup>er</sup> septembre 2004.



### III. Mise en œuvre

■ **Nom du réseau** : Penn-Ar-Bed

■ **Carte du réseau Penn-Ar-Bed:**



■ **Impact de la tarification unique** : au moment de sa mise en place, la tarification unique ne s'est pas accompagnée d'une restructuration du réseau. Après un an d'exercice, et de façon régulière par la suite, les fréquences sur les lignes à fort potentiel ont été renforcées.

■ **Structure actuelle du réseau** :

- 40 lignes régulières
- 700 lignes scolaires
- 2 services TAD (lignes virtuelles)

■ **Relation contractuelle** : suite à la mise en place de la tarification unique, cinq contrats ont fait l'objet d'avenants portant sur le versement d'une compensation à l'opérateur, et quatre nouveaux contrats de lignes régulières ont été signés au 1<sup>er</sup> septembre 2004.

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	19	14
Lignes scolaires	63	57
Lignes / services TAD	2	4



■ **Billettique** : le département n'est toujours pas équipé d'un système billettique.

■ **Nouvelle gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> janvier 2007** :

Les titres sont aux couleurs du réseau, ci-dessous les titres du réseau Penn-Ar-Benn



Ces titres sont inter opérables et valables sur les lignes SRO uniquement

LES TITRES TOUTES CLIENTELES			
Nature	Prix	Utilisation	Distribution
BU	2 €	1 O/D (sauf sur Quimper – Brest), 1 correspondance incluse, y compris sur les réseaux urbains de Brest, Quimper et Morlaix	A bord, gare routière, siège transporteurs, dépositaires
BU	6 €	Valable uniquement sur la ligne Quimper – Brest, sans correspondance	
C5	8 €	5 trajets sur la même ligne (sauf sur Quimper – Brest), 1 correspondance incluse, y compris sur les réseaux urbains de Brest, Quimper et Morlaix	Gare routière, siège transporteurs, dépositaires
C10	14 €	10 trajets sur la même ligne (sauf sur Quimper – Brest), 1 correspondance incluse, y compris sur les réseaux urbains de Brest, Quimper et Morlaix	
MOIS	40 €	Abonnement nominatif, usage illimité sur une ligne spécifique (sauf sur Quimper – Brest), 1 correspondance incluse, y compris sur les réseaux urbains de Brest, Quimper et Morlaix	

LES TITRES REDUITS						
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
Roulez Jeunesse	BU	1,50 €	< 25 ans	1 trajet (sauf sur ligne Quimper - Brest), 1 correspondance incluse, y compris sur les réseaux urbains de Brest, Quimper et Morlaix	A bord, gare routière, transporteurs, dépositaires	CG
Aide à la mobilité	BU	0,75 €	Rmiste, Assedic < 80% SMIC, résidant du département, détenteur d'une carte d'ayant droit gratuite		Carte : CG BU : transporteurs, dépositaires, gare routière	CG
Mensuel	MOIS	32 €	Etudiants	Nominatif, illimité sur 1	Gare routière,	CG

LES TITRES REDUITS						
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
Etudiant				ligne spécifique (sauf Quimper – Brest), 1 correspondance incluse, y compris sur les réseaux urbains de Brest, Quimper et Morlaix	transporteurs, dépositaires	
Carte scolaire	AN	183 €	DP, résidant du département, respect carte scol., dom – école > 2 km	1 AR / j. sur O/D dom – école, (sauf Quimper – Brest), valable les we, jf, vac. scol.	Siège transporteurs	CG
Carte scolaire	AN	290 €	DP, résidant du département, non respect carte scol., dom – école > 2 km		Siège transporteurs	CG
Carte scolaire	AN	90 €	Interne, résidant du département, dom – école > 2 km	1 AR / sem. sur O/D dom – école (sauf sur Quimper – Brest)	Siège transporteurs	CG
Carte scolaire	AN	180 €		1 AR / sem. sur O/D dom – école sur la ligne Quimper - Brest	Siège transporteurs	CG

LES TITRES GRATUITS				
Nature	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la gratuité ?
BU	< 4 ans, accompagné	1 O/D (sauf sur Quimper – Brest), 1 correspondance incluse, y compris sur les réseaux urbains de Brest, Quimper et Morlaix	A bord, gare routière, siège transporteurs, dépositaires	CG
AN	Demi – pensionnaire, résidant du département, dom – école > 2 km, respect carte scol., à partir du 4 <sup>ème</sup> enfant	1 AR / j. sur O/D dom – école, (sauf Quimper – Brest), valable les we, jf, vac. scol.	Siège transporteurs	CG

### LA TARIFICATION INTERMODALE

- un titre départemental permet une correspondance gratuite sur le réseau urbain de Quimper Agglomération et sur celui de la Communauté d'agglomération de Morlaix (principe issu du protocole de coopération intermodale intervenu entre le département et chacune des communautés d'agglomération)

- une heure de trajet est offerte sur toutes les lignes du réseau Bibus (réseau urbain de la Communauté Urbaine de Brest) après oblitération du titre Penn-Ar-Bed (réseau interurbain) lors de l'accès au bus du réseau Bibus.

## IV. Bilan économique

	2004	2005	2006	2007*
Fréquentation (voyages)	519 801	752 954	860 480	+ 15%
Recettes tarifaires (Millions €)	2,125	1,202	1,374	1,7
Dépenses d'exploitation (millions €)	2,795	3,098	3,409	3,8

\* données prévisionnelles

- Les lignes régulières sont utilisées à plus de 70% par des scolaires qui n'entrent pas dans les chiffres de fréquentation cités plus haut. Les coûts d'exploitation sont donc financés de façon très majoritaire par les scolaires et sont indissociables des clients commerciaux.

- Répartition des nouveaux voyages :

Occasionnels	Réguliers
57%	43%

- Origine des nouveaux usagers : la tarification départementale unique a attiré les moins de 25 ans et les plus de 65 ans. De plus certains voyageurs déjà clients voyagent plus souvent. Ce nouveau dispositif a également profité aux travailleurs pour leurs trajets quotidiens domicile – travail.

## Indre-et-Loire (37)

Région	Population totale	Densité	Superficie	Caractéristiques géographiques
Centre	568 031 hab.	93 hab. / km <sup>2</sup>	6 127 km <sup>2</sup>	Département à dominante rurale

### I. Constat sur le réseau avant la mise en place de la tarification unique

■ **Nom du réseau** : Touraine Fil Vert

■ **Principe tarifaire** : Avant la mise en place de la tarification unique, il existait une harmonisation tarifaire sur l'ensemble du département. Celle-ci était basée sur un principe zonal. Le département était découpé en trois zones. C'est le département qui décidait de la tarification, de ses évolutions ainsi que des augmentations tarifaires.

■ **Structure du réseau** :

- 20 lignes régulières
- 350 circuits scolaires
- lignes TAD :
  - 2 lignes tout public sur réservation
  - 1 ligne virtuelle
  - 2 lignes tout public avec, en plus, prise en charge des personnes atteintes d'une invalidité  $\geq$  à 80% et/ou les titulaires de la carte de l'Aide Personnalisée à l'Autonomie
  - 1 navette fonctionnant tous les vendredis et samedis soirs

■ **Relation contractuelle** :

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières dont les lignes spécifiques (PMR)	1 marché public	7 PME locales sous traitantes
Lignes scolaires	1 marché public	8
Lignes / services TAD	1 marché public	3

■ **Billettique** : le département est équipé d'un système billettique depuis septembre 2005.

■ **Gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> mai 2005** :

LES TITRES TOUTES CLIENTELES				
Nom	Nature	Prix	Utilisation	Distribution
Ticket unitaire	BU	- Zone 1 : 1,05 € - Zone 2 : 2,10 € - Zone 3 : 3,15 €	1 O/D, correspondance possible	A bord
Multipass	Cn	- 10 unités: 9,15 € - 20 unités: 16,00 € - 30 unités: 23,00 € - 40 unités: 29,70 €	Chaque voyage interurbain donne droit dans la même journée à 2 voyages sur le réseau urbain de Tours	A bord, halte routière, transporteurs, agence commerciale
Abonnement mensuel	Mois	- 1 Zone : 18,29 € - 2 Zones : 19,82 € - 3 Zones : 26,37 €	Illimitée, correspondance possible	Transporteurs, recharge à la halte routière

LES TITRES REDUITS						
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
Solidarité	TRIM	98% réduc.	Demandeur d'emploi, titulaire d'une Carte à 2 €	Illimitée, correspondance incluse, tout déplacement (privé, recherche d'emploi...)	Transporteurs, recharge a bord, halte routière	CG

## II. Conditions de mise en place / Objectifs de la réforme

Le département d'Indre-et-Loire a décidé de mettre en place une tarification unique afin de renforcer l'attractivité du réseau interurbain, supprimer le caractère discriminant des coûts de transport collectif supportés par les habitants des communes les plus éloignées de l'agglomération tourangelle et lutter contre la pollution et la violence routière.

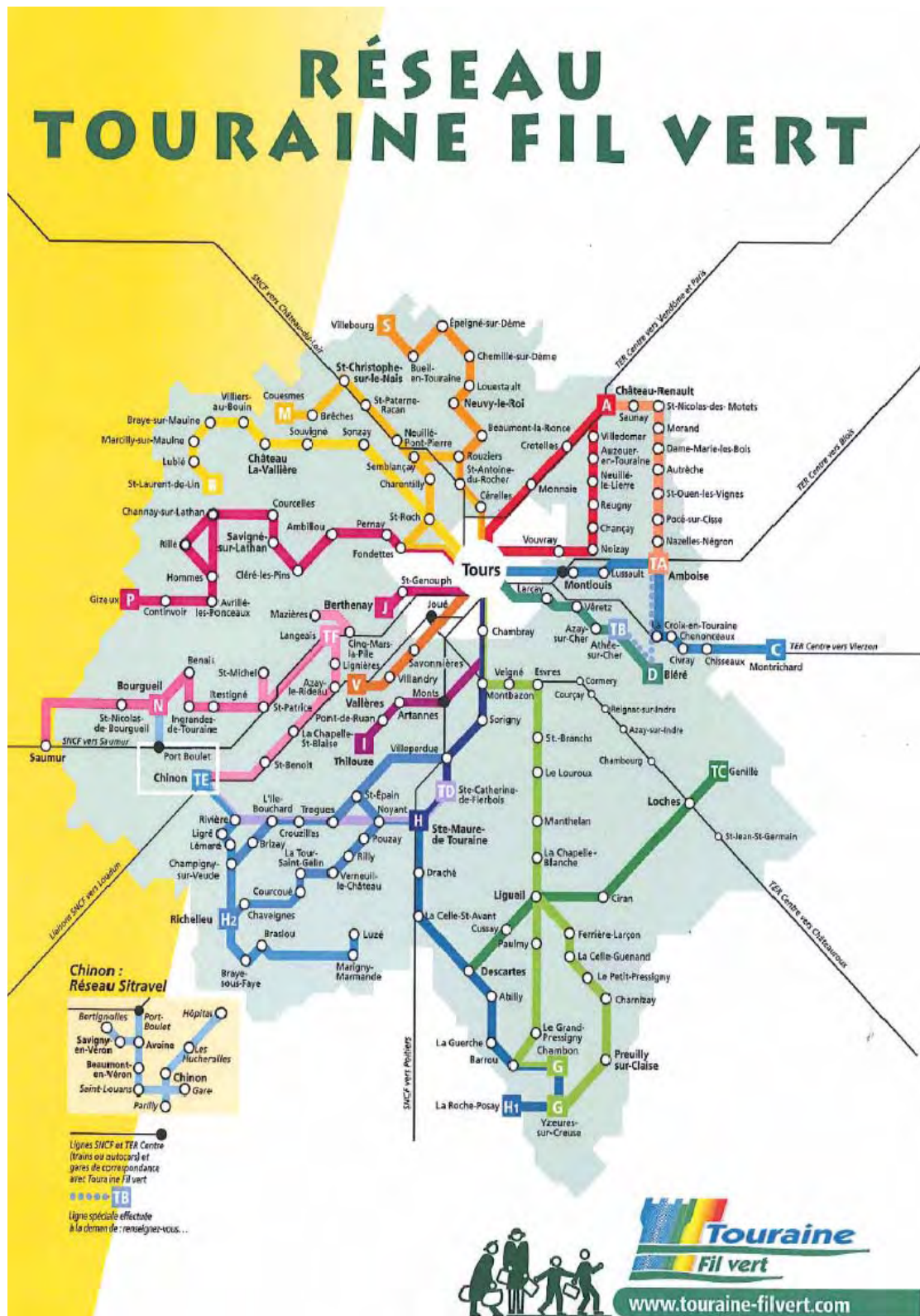
Après une période de réflexion de 4 mois, la décision de mise en place de la tarification unique a été prise le 19 décembre 2006.

- **Date de lancement** : 2 avril 2007.

## III. Mise en œuvre

- **Nom du réseau** : Touraine Fil Vert
- **Impact de la tarification unique** : la mise en place de la tarification unique ne s'est pas accompagnée d'une restructuration du réseau de Touraine Fil Vert.
- **Structure du réseau et relations contractuelles** : (cf. partie 1)
- **Billettique** : le département est équipé d'un système billettique depuis septembre 2005.

■ Carte du réseau de Touraine Fil Vert :





■ Nouvelle gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> janvier 2007 :



Les titres sont « inter opérables » : quel que soit leur lieu d'achat ils sont utilisables indifféremment dans les cars des différents transporteurs. D'autre part, la carte à voyages donne accès dans la même journée, pour chaque voyage réalisé sur le réseau départemental, à 2 voyages gratuits en correspondance sur le réseau urbain de Tours.

Ces titres sont valables sur les lignes SRO, TAD et scolaires.

LES TITRES TOUTES CLIENTELES			
Nature	Prix	Utilisation	Distribution
BU	1,50 €	1 O/D, sans correspondance avec le réseau urbain de Tours	A bord
Cn	10 unités : 13,05 € 20 unités : 25,20 € 30 unités : 36,45 € 40 unités : 46,80 € 50 unités : 56,25 € 60 unités : 64,80 € 70 unités : 72,45 € 80 unités : 79,20 € 90 unités : 85,05 € 100 unités : 90,00 €	Illimitée, correspondance incluse. Chaque voyage interurbain donne droit dans la même journée à 2 voyages sur le réseau urbain de Tours	A bord, halte routière, transporteurs, agence commerciale

LES TITRES REDUITS						
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
Mensuel de travail	MOIS	30,20 €	Salarié	Illimitée, correspondance incluse	A bord, halte routière, agence commerciale	CG
Scolaire mensuel	MOIS	10,00 €	Résidant du département, hors agglomération de Tours	Illimitée, correspondance incluse, y compris pendant les vac. scol. jusqu'en terminale.		
Abonnement solidarité	MOIS	4,10 €	Demandeur d'emploi	Illimitée, correspondance incluse, tout déplacement (privé, recherche d'emploi...)		

LES TITRES GRATUITS					
Nom	Nature	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
Invalidité	BU	Accompagnateur d'une personne handicapée	Illimitée, correspondance incluse	A bord	CG

#### IV. Bilan économique (en année scolaire)

	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007
Fréquentation (voyages)	1 380 000	1 380 000	1 000 000	Prévision : + 15% + 20%
Recettes tarifaires (millions €)	1, 041	1, 01	1	-
Dépenses d'exploitation (millions €)	3,6	3,8	3,7	-

- Répartition des nouveaux voyages :

Occasionnels	Réguliers
2%	98%

- Origine des nouveaux usagers : la tarification départementale unique ne datant que d'avril 2007, les premiers constats ne sont pas encore définitifs. Toutefois, le département enregistre une nouvelle clientèle qui utilise essentiellement la carte à voyage. Certains usagers n'ont pas encore fait le choix de se fidéliser au réseau et voyagent avec des billets unitaires.



## Loire (42)

Région	Population totale	Densité	Superficie	Caractéristiques géographiques
Rhône-Alpes	744 411 hab.	152 hab. / km <sup>2</sup>	4 781 km <sup>2</sup>	Département avec 2 agglomérations urbaines importantes : Saint-Etienne et Roanne, et une zone périurbaine au nord de l'agglomération stéphanoise

### I. Constat sur le réseau avant la mise en place de la tarification unique

■ **Nom du réseau** : le réseau interurbain n'avait pas de dénomination avant la mise en place de la tarification départementale unique.

■ **Principe tarifaire** : la tarification n'était pas harmonisée sur l'ensemble du département. Elle était basée sur un principe kilométrique. Le département et l'exploitant décidaient conjointement de la tarification, ainsi que des augmentations tarifaires. Néanmoins, la gamme tarifaire était identique sur chaque ligne : ticket à l'unité, carnet de 10 trajets, abonnement mensuel et une tarification réduite de 25% pour les étudiants.

■ **Structure du réseau** :

- 31 lignes régulières
- 450 lignes / circuits scolaires
- 43 lignes de proximité
- 130 autres services spécifiques (circuits scolaires pour élèves et étudiants handicapés)

Les lignes de proximité ne fonctionnent qu'une à deux fois par semaine pour les jours de marché par exemple. Elles concernent souvent des communes qui ne sont pas desservies par le réseau de lignes régulières.

■ **Relation contractuelle** :

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	25	20
Lignes scolaires	400	-
Lignes / services de proximité	35	15
Services spécifiques	120	44

■ **Billettique** : le département ne disposait pas d'un système billettique

■ **Gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> mai 2006** :

LES TITRES TOUTES CLIENTELES			
Nature	Prix	Utilisation	Distribution
<b>Lignes régulières quotidiennes</b>			
BU	Prix variables selon les exploitants	Valable sur 1 O/D	A bord
C10*			Exploitants, dans certains cas dépositaires
MOIS			
<b>Lignes de proximité</b>			
BU	1,30 €	1 trajet quelle que soit la distance	A bord

\* Carnet à voyages (C10) : pour un tronçon commun à plusieurs lignes de transport ce titre est inter – opérable. Dans ce cas, les billets associés à ce carnet comportent une partie détachable qui est conservée par le conducteur. Cette partie détachable permet d'identifier l'exploitant qui a délivré le carnet. Le décompte de billets permet ensuite le calcul des compensations

**La tarification intermodale** : accord de tarification avec la SNCF. Sur une ligne en correspondance avec le TGV : titres SNCF valables sur le parcours interurbain.

LES TITRES REDUITS						
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
Carte scolaire	MOIS	8,30 € / mois 11 € / mois si D+U	DP, résidant du département	1 AR / j. hors vac. scol.	CG	CG
Indemnité pour élève interne	AN	- ≤ 30 km : 168 € - [31 et 60 km] : 41 € - [61 et 90 km] : 314 € - > 90 Km : 433 €	Interne, résidant du département	Aide forfaitaire, indépendante du mode de transport	CG	CG
Carnet 10 trajets	C10	25% réduc.	Etudiant ≤ 26 ans, résidant du département	10 O/D quel que soit l'exploitant	Exploitants	CG

LES TITRES GRATUITS					
Nom	Nature	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la gratuité ?
Carte scolaire	AN	Elèves et étudiants handicapés ≥ 50%	1 AR / j. sur O/D dom - école	CG	CG

## II. Conditions de mise en place / Objectifs de la réforme

Les contrats de DSP de la plupart des lignes régulières arrivant à échéance, une étude du schéma départemental a été réalisée en 2005-2006 afin de restructurer le réseau pour la rentrée 2007. La mise en place de la tarification unique faisait partie de cette réorganisation. Son objectif était de rendre le réseau plus attractif, en particulier pour les usagers non scolaires, de faire du transport public un mode concurrentiel par rapport à la voiture particulière, d'éliminer les discriminations tarifaires, de mener des actions en faveur du développement durable.

La décision de mise en place de la tarification unique a été prise en juin 2006, à l'issue d'une période de réflexion de 6 mois correspondant à l'étude du schéma départemental.

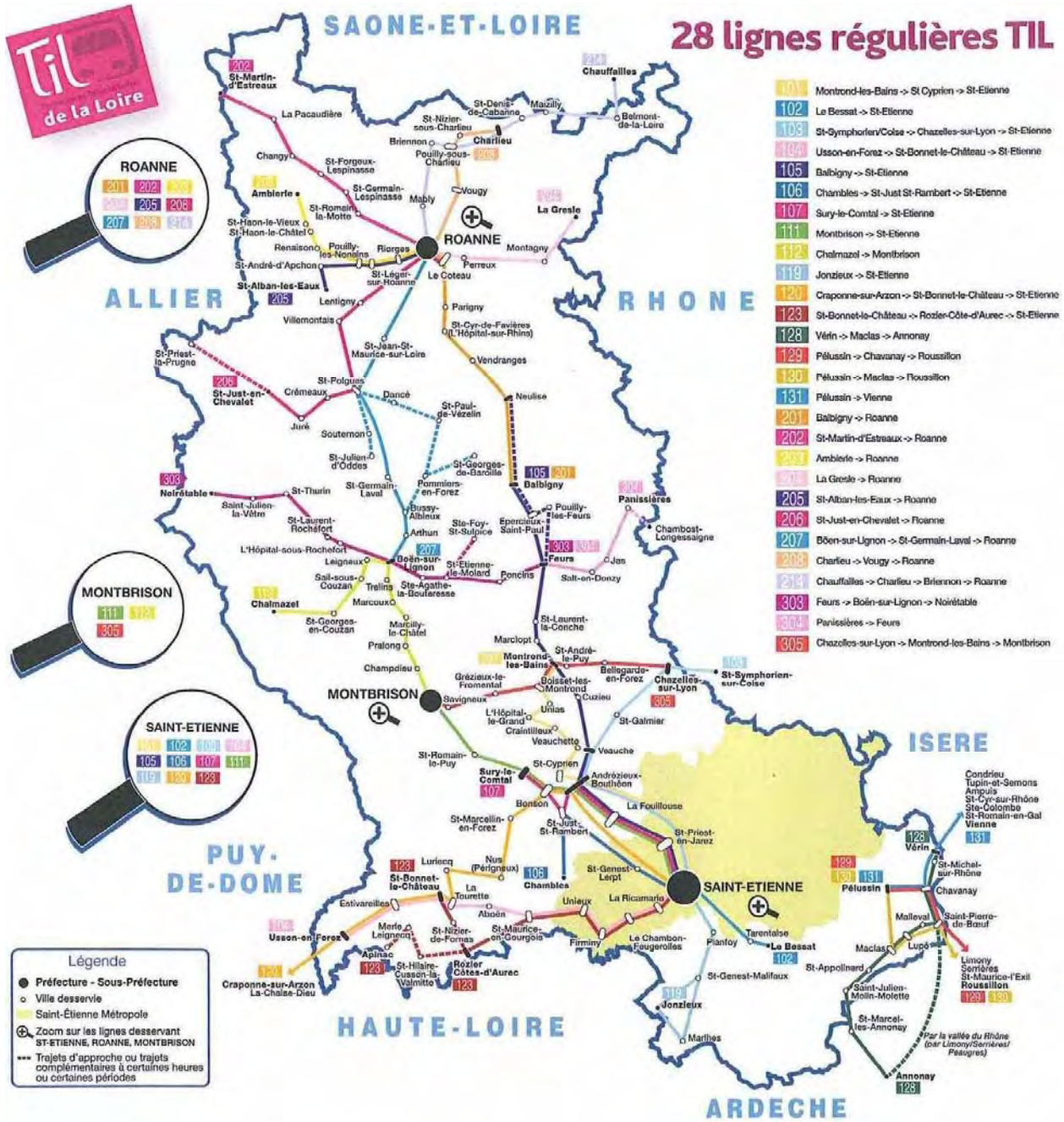
- **Date de lancement** : 25 août 2007.

## III. Mise en œuvre

- **Nom du réseau** : TIL (Transports Interurbains de la Loire)

■ **Impact de la tarification unique** : la mise en place de la tarification unique s'est accompagnée d'une restructuration du réseau. Certaines lignes ont été réaménagées afin d'en renforcer la fiabilité. Ce réaménagement s'est traduit par une scission des lignes trop longues, par des itinéraires directs sur certains axes, par une simplification de la desserte sur quelques secteurs pour une meilleure cohérence et lisibilité du réseau. Il s'est aussi accompagné d'un renforcement des fréquences sur plusieurs lignes et d'une harmonisation des circulations (les horaires d'été et de vacances scolaires sont les même pour toutes les lignes régulières).

■ Carte du réseau TIL :



■ Structure actuelle du réseau :

- 28 lignes régulières quotidiennes + 40 lignes de proximité à fréquence hebdomadaire ou bi-hebdomadaire
- 450 lignes scolaires
- 120 autres services spécifiques (circuits scolaires pour élèves et étudiants handicapés)

■ **Relation contractuelle** : suite à la mise en place de la tarification unique et à la réorganisation du réseau, de nouveaux contrats de délégation de service public ont été signés pour 15 lignes. Les contrats n'arrivant pas à échéance en 2007 ont fait l'objet d'avenants sans versement de compensation à l'opérateur, en accord avec les transporteurs, en raison d'une fréquentation scolaire importante.

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	28	17
Lignes scolaires	400	nc
Lignes / services TAD	35	15
Autres (PMR...)	120	44

■ **Billettique** : le département n'est toujours pas équipé d'un système billettique. Il engagera dès 2008 une étude de mise en oeuvre d'un système billettique qu'il projette de mettre en place d'ici 2010.

■ **Nouvelle gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> janvier 2007 :**

La carte scolaire est aux couleurs du département, tandis que les titres des lignes régulières sont aux couleurs de l'exploitant avec logo du Département.

Malgré l'absence de billettique, les titres sont partiellement « inter opérables ». Quel que soit leur lieu d'achat, le billet et le carnet 10 voyages sont utilisables indifféremment dans les cars des différents transporteurs. Cet inter opérabilité est valable sur un tronçon en zone périurbaine de Saint – Etienne.

Ces titres sont valables sur les lignes SRO uniquement



LES TITRES TOUTES CLIENTELES			
Nature	Prix	Utilisation	Distribution
BU	2 €	Valable sur 1 O/D	A bord
C10	18 €		Dépositaires, siège transporteurs
MOIS	40 €		Dépositaires, siège transporteurs

LES TITRES REDUITS					
Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
BU	1,50 €	Scolaire, étudiant ≤ 26 ans, résidant du département, handicapé, > 75 ans.	1 O/D	Carte d'ayant droit : CG BU : à bord	CG
C10 <sup>(1)</sup>	13,50 €	Scolaire, étudiants ≤ 26 ans, résidant du département, handicapé, > 75 ans.	10 O/D	Carte d'ayant droit : CG Titre : Siège transporteurs	CG
MOIS	30 €	Scolaires, étudiants ≤ 26 ans et résider dans le département, handicapés, > 75 ans.	Illimité sur 1 O/D	, dépositaires	CG
MOIS	8,50 € / mois 12 € / mois si D+U	DP, résidant du département, respect carte scol. <sup>(1)</sup> , dom – école > 2 km en zone de montagne, > 3 km en zone rurale, périurbaine, ou pour les collégiens et lycéens	1 AR / j. hors vacances scolaires	CG	CG
AN	- ≤ 30 km : 172 € - [31 et 60 km] : 246 € - [61 et 90 km] : 321 € - > 90km : 443 €	Interne, résidant du département, respect carte scol. *, dom – école > 2 km en zone de montagne, > 3 km en zone rurale, périurbaine, ou pour les collégiens et lycéens	Aide forfaitaire aux déplacements	CG	CG

<sup>(1)</sup> Le respect carte scol. n'est pas obligatoire pour collégiens et lycéens.

LES TITRES GRATUITS					
Nom	Nature	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la gratuité ?
Carte scolaire	AN	Elève et étudiant handicapés ≥ 50%	1 AR / j. sur O/D dom - école	CG	CG

#### IV. Bilan économique

	2005 <sup>(2)</sup>	2006	2007
Fréquentation (voyages)	1 700 000	En cours de recensement	-
Recettes tarifaires (millions €)	3,5		Perte annuelle estimée entre 200 000 € et 300 000 €
Dépenses d'exploitation (millions €)	6,4		-

<sup>(2)</sup> Extrait des rapports des délégataires

La tarification départementale unique devrait entraîner une augmentation de la fréquentation et des dépenses d'exploitation (augmentation de l'offre). L'impact sur les recettes est limité compte tenu du poids relativement faible de la tarification commerciale – voire très faible sur certaines lignes – par rapport aux montants des abonnements scolaires. Toutefois ce montant n'est qu'une estimation.



## Loire-Atlantique (44)

Région	Population totale	Densité	Superficie	Caractéristiques géographiques
Pays de la Loire	1 165 231 hab.	117 hab. / km <sup>2</sup>	6 815 km <sup>2</sup>	Département industrialisé au nord et à dominante rurale au sud

### I. Constat sur le réseau avant la mise en place de la tarification unique

■ **Nom du réseau** : Atlantic'

■ **Principe tarifaire** : La tarification unique était harmonisée sur l'ensemble du département. Celle-ci était basée sur un principe de sections. Il existait au maximum 13 sections sur une ligne. Le département décidait de la tarification, de ses évolutions ainsi que des augmentations tarifaires, les décisions étant prises en partenariat avec les transporteurs.

■ **Structure du réseau** : le département de la Loire-Atlantique disposait de :

- 43 lignes régulières
- 1 500 circuits scolaires ordinaires (hors circuits spécifiques des mercredis et samedis)
- 8 services TAD
- 7 dessertes locales

■ **Relation contractuelle** :

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	15	9
Lignes scolaires	1500	27
TAD accessibles	40	19

■ **Billettique** : le département ne disposait pas d'un système billettique.

■ **Gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> mai 2005** :

LES TITRES TOUTES CLIENTELES				
Nom	Nature	Obtention	Utilisation	Distribution
Atlantic'	BU	1,10 € / section, minimum de perception : 2 sections		A bord, points de vente
Atlantic'	C5	30% réduc.	5 trajets quel que soit le transporteur	Points de vente
Unic'	C5	8,50 €	5 trajets sur la zone 1 (zone périurbaine de Nantes)	A bord, points de vente
Pratic' hebdomadaire	HEBDO	- zone 1 : 13 € - zone 2 : 18,50 € - zone 3 : 24,00 €	Illimitée sur une zone, correspondance possible quel que soit le transporteur	Points de vente, par correspondance auprès des transporteurs
Pratic' mensuel	MOIS	- zone 1 : 41,50 € - zone 2 : 61,50 € - zone 3 : 87,00 €		

LES TITRES REDUITS						
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
Tarif Réduit	BU	20% réduc.	Famille nombreuse, personne âgée	Valable sur tout le réseau, correspondance incluse	A bord	CG
		50% réduc.	Handicapé et invalide, enfant de 4 à 10 ans accompagné			
Wic'end	TRIM	30 €	Interne		Siège transporteurs	CG
Tonic'	TRIM	40 €	Scolaire subventionné			

LES TITRES GRATUITS					
Nom	Nature	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la gratuité ?
Pratic' Emploi	MOIS	Résidant du département, démarche de retour à l'emploi, formation qualifiante ou préqualifiante	Illimitée sur 1 O/D, correspondance incluse, tout déplacement (privé, recherche d'emploi...)	CG sur demande ANPE, CLI, PAIO...	CG

## II. Conditions de mise en place / Objectifs de la réforme

La volonté des élus de promouvoir la solidarité entre les territoires a conduit le département de Loire-Atlantique à mettre en place une tarification unique.

Après une période de réflexion de onze mois, la décision de mise en place de la tarification unique s'est faite le 15 octobre 2005.

- **Date de lancement** : 1<sup>er</sup> septembre 2006.

## III. Mise en œuvre

- **Nom du réseau** : Lila

■ **Impact de la tarification unique** : La mise en place de la tarification unique s'est accompagnée d'une restructuration du réseau (les lignes, itinéraires, horaires et fréquences ont été modifiés), et d'un changement de nom : baptisé « Atlantic' » avant la mise en place de la tarification unique, le réseau s'appelle désormais « Lila ». Depuis le 16 avril 2007, le réseau Lila poursuit son évolution et s'ajuste. Sur toutes les lignes, des changements de nature et d'intensité variable, parfois très importants ont pris effet à compter de cette date.

■ Carte du réseau Lila :



■ Structure actuelle du réseau :

- 23 lignes régulières
- 1 500 circuits scolaires ordinaires (hors circuits spécifiques des mercredis et samedis)
- 10 services TAD
- 7 dessertes locales

■ **Relation contractuelle** : suite à la mise en place de la tarification unique, de nouveaux contrats ont été signés, sans que les anciens aient été dénoncés. Il s'agit de marchés non plus « aux risques et périls », mais « à prix unitaire avec intéressement ».

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	15	10
Lignes scolaires	1500	27
TAD accessibles	40	19

■ **Billettique** : le département ne dispose pas d'un système billettique.



■ **Nouvelle gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> janvier 2007 :**

Les titres sont aux couleurs du réseau. Malgré l'absence de billettique, ils sont « inter opérables », c'est-à-dire : quel que soit leur lieu d'achat, ils sont utilisables indifféremment dans tous les cars des différents transporteurs. Ces titres sont valables sur les lignes SRO, scolaires et sur les autres services disponibles.

LES TITRES TOUTES CLIENTELES				
Nom	Nature	Prix	Utilisation	Distribution
Plein tarif	BU	2 €	Libre circulation pendant 2 heures correspondance incluse	Siège transporteurs + automates urbains + espace transport
Carnet 10 voyages	C10	16 €		
Pratic'	MOIS	42 €		

LES TITRES REDUITS						
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction?
Demi tarif	BU	1 €	Handicapé, ancien combattant, famille nombreuse	Libre circulation pendant 2 heures, correspondance incluse	Siège transporteurs	CG
Tonic'	TRIM	40 €	Scolaire subventionné, résidant du département, respect carte scol.	Libre circulation avec correspondances		
Tonic' combiné	TRIM	63 €		Libre circulation sur les réseaux du département et de Nantes Métropole		

#### IV. Bilan économique

	2005	2006
Fréquentation (voyages)	-	Prévision : + 50% hors scolaires 2 573 000 (dont 62,9% scolaires)
Recettes tarifaires (millions €)	2,9	2,3
Dépenses d'exploitation (millions €)		12,8

Le réseau a été profondément modifié : suppression des lignes en doublon avec le train ou re-spécialisation de lignes scolaires, par exemple. Par conséquent, les comparaisons avec les années antérieures sont complexes, la fréquentation scolaire ayant assez sensiblement diminué au global, tout en ayant augmenté sur les lignes non modifiées.

- Répartition des nouveaux voyages :

Occasionnels	Réguliers
50%	50%

- Origine des nouveaux usagers : suite à la mise en place de la tarification unique, le département a connu une augmentation des fréquentations de toutes les catégories d'usagers hormis celle des scolaires.

## Loiret (45)

Région	Population totale	Densité	Superficie	Caractéristiques géographiques
Centre	636 867 hab.	91 hab. / km <sup>2</sup>	6 775 km <sup>2</sup>	Département à dominante urbaine

### I. Constat sur le réseau avant la mise en place de la tarification unique

■ **Nom du réseau** : Ulys

■ **Principe tarifaire** : avant la mise en place de la tarification unique, il n'y avait pas d'harmonisation tarifaire sur l'ensemble du département. La tarification était basée sur un principe zonal, avec 30 zones. Le département ainsi que l'exploitant décidaient conjointement de la tarification, de ses évolutions ainsi que des augmentations tarifaires.

■ **Structure du réseau** :

- 22 lignes régulières
- 450 lignes scolaires
- 152 autres services spécifiques : circuits taxi dédiés aux élèves handicapés

■ **Relation contractuelle** :

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	5	3
Lignes scolaires	50	14
Autres	152	87

■ **Billettique** : le département dispose d'un système billettique depuis 1997.

■ **Gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> mai 2005** :

LES TITRES TOUTES CLIENTELES				
Nom	Nature	Prix	Utilisation	Distribution
	BU	De 1,70 € à 16,60 €	1 O/D	A bord
MEZZO	C10	De 13,60 à 132,80 €	10 O/D différentes	Dépositaires
TERSIO	C45	De 51 € à 498 €	45 O/D différentes, valable 31 jours	Dépositaires

LES TITRES GRATUITS					
Nom	Nature	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la gratuité?
Carte scolaire	AN	Respect de la carte scol.	1 AR / j. sur O/D dom – école, correspondance incluse y compris sur le réseau urbain	CG	CG

## II. Conditions de mise en place / Objectifs de la réforme

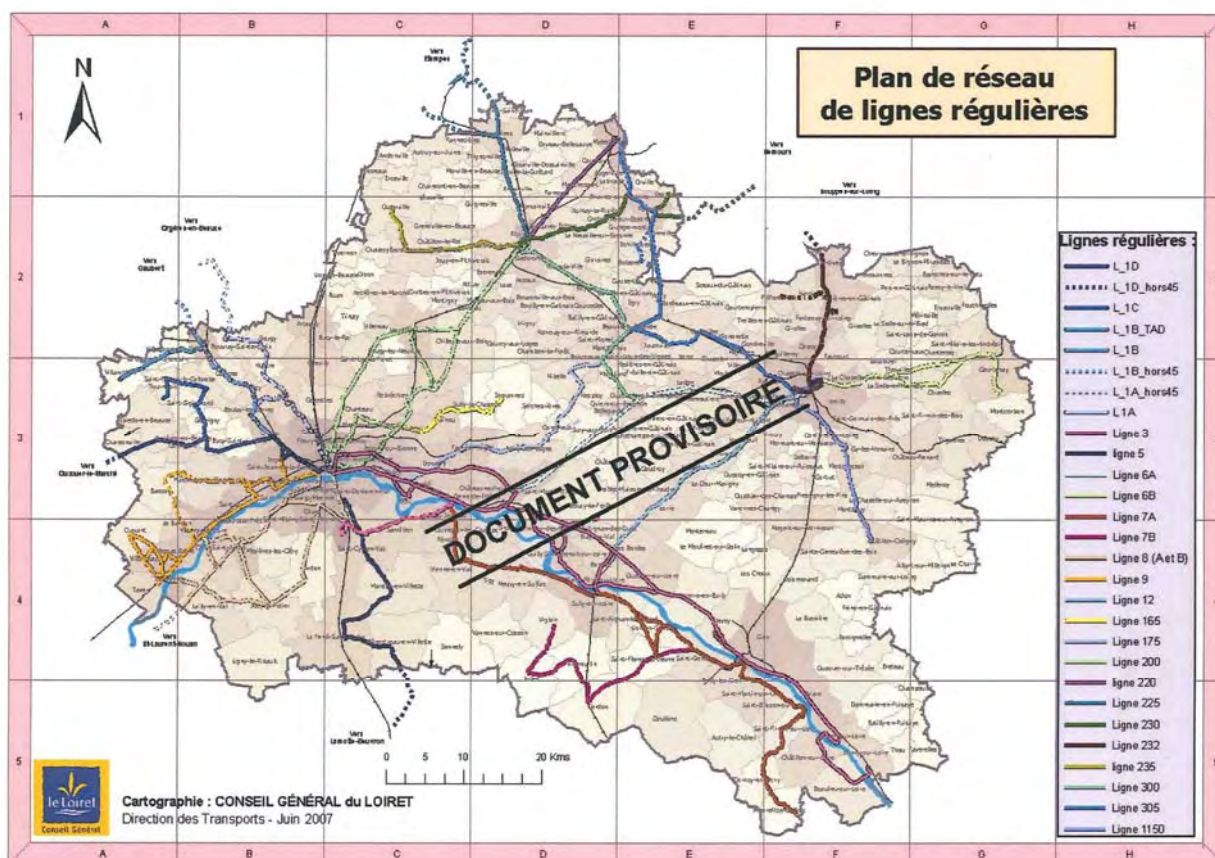
Le département a décidé de mettre en place une tarification unique pour des raisons économiques, mais aussi sociales. Cette mesure doit permettre, d'une part, d'intégrer les transports collectifs dans une approche de développement durable et, d'autre part, de faciliter la mobilité des personnes à faibles revenus ou en difficulté.

Après une période de réflexion de 2 mois, la décision de mise en place de la tarification unique a été prise le 7 juillet 2006.

- **Date de lancement** : 1<sup>er</sup> septembre 2006.

## III. Mise en œuvre

- **Nom du réseau** : Ulys
- **Carte du réseau Ulys** :



■ **Impact de la tarification unique** : La mise en place de la tarification unique s'est accompagnée d'une restructuration du réseau. A cet effet, il y a eu une hiérarchisation de l'offre autour de deux réseaux proposant chacun deux niveaux de service.

- Réseau de lignes régulières avec :
  - Un service « rapide » privilégiant la régularité et la vitesse commerciale entre les pôles centres.
  - Un service « express » desservant à la demande les communes situées dans un « corridor » de part et d'autre de l'axe principal.
- Réseau de TAD accessible aux PMR avec :
  - Un service de 7h à 9h et de 16h à 18h réservé aux scolaires
  - En dehors de ces créneaux horaires, le réseau propose des lignes virtuelles à la demande en rabattement sur la commune centre ou les lignes régulières.

■ **Structure actuelle du réseau** :

- 23 lignes régulières
- 400 lignes scolaires
- 11 services TAD
- 100 autres services spécifiques : circuits taxi destinés aux élèves handicapés

■ **Relation contractuelle** : suite à la mise en place de la tarification unique, les contrats ont fait l'objet d'avenants portant sur le versement d'une compensation à l'opérateur. D'autre part, de nouveaux contrats ont été signés.

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	4	4
Lignes scolaires	50	13
Lignes / services TAD	2	2
Autres (PMR,...)	131	82

■ **Billettique** : le département du Loiret dispose d'un système billettique depuis 1997.

■ **Nouvelle gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> janvier 2007** :

Les titres sont à la fois aux couleurs du réseau et des exploitants. La billettique actuelle est obsolète et ne permet pas l'inter opérabilité. Une réflexion est en cours pour doter les délégataires d'un seul et même système billettique. Ces titres sont valables sur les lignes SRO et les lignes TAD.

LES TITRES TOUTES CLIENTELES			
Nature	Prix	Utilisation	Distribution
BU	2 €		Dépositaires
C10	15 €	10 O/D différentes	
C45	45 €	Validité 31 jours après 1 <sup>ère</sup> validation, 45 O/D différentes	

LES TITRES GRATUITS					
Nom	Nature	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la gratuité?
Carte scolaire	AN	Résidant du département, respect carte scol., dom – école ≥ 3 km en zone rurale et ≥ 5 km en zone urbaine.	1 AR/j. sur O/D dom – école, correspondance incluse y compris sur le réseau urbain	AO2 / CG	CG

## IV. Bilan économique

	2004-2005	2005-2006	2006-2007	2007-2008 <i>Estimation</i>
Fréquentation (voyages)	- 7% 361 534	- 7% 337 882	+ 50% 443 239	450 000
Recettes tarifaires (millions €)	1,088	1,017	0,298 <sup>(1)</sup>	0,332
Dépenses d'exploitation (millions €)	7,733	7,827	8,235	9,553

<sup>(1)</sup> Les recettes reprennent les bilans de 10 lignes régulières sur 23. Pour ces 10 lignes, la recette commerciale moyenne s'établissait en 2005-2006 à 5,80 €. Dans le cadre de la tarification unique, elle s'établit autour de 1,70 €.

- Evolution de la fréquentation : du fait de la restructuration des lignes en concurrence, il est difficile d'analyser l'évolution de la fréquentation.

- Répartition des nouveaux voyages :

Billets Unitaires	Carte 10 voyages	Carte 45 voyages
+ 132%	+ 39%	+124%

- Origine des nouveaux voyages : les nouveaux usagers sont essentiellement les personnes à faibles revenus qui profitent du bas prix du billet unitaire pour voyager. Ce sont également les travailleurs qui utilisent plus fréquemment la carte 45 voyages pour les trajets domicile - travail.

## Meurthe-et-Moselle (54)

Région	Population totale	Densité	Superficie	Caractéristiques géographiques
Lorraine	729 996 hab.	136 hab. / km <sup>2</sup>	5 246 km <sup>2</sup>	Départements avec des territoires urbains (Metz et Nancy) et ruraux

### I. Constat sur le réseau avant la mise en place de la tarification unique

■ **Nom du réseau** : le réseau n'avait pas de nom commercial

■ **Principe tarifaire** : avant la mise en place de la tarification unique, il y avait une harmonisation tarifaire sur l'ensemble du réseau. La tarification était basée sur un principe zonal, avec autant de zones que de communes (300 à 400 communes desservies). Le département décidait de la tarification, de ses évolutions et des augmentations tarifaires.

■ **Structure du réseau** :

- 48 lignes régulières
- 450 circuits scolaires
- 4 services TAD

■ **Relation contractuelle** :

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	Environ 20	6
Lignes scolaires	Environ 90	8
Lignes / services TAD	4	1

■ **Billettique** : le département dispose d'un système billettique depuis 1997-1998.

■ **Gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> mai 2000** : la gamme tarifaire était composée d'un minimum de perception combiné à une grille tarifaire avec un tarif différent pour chaque Origine – Destination (300 à 400 communes desservies).

### II. Conditions de mise en place / Objectifs de la réforme

Partant du constat d'une faiblesse des recettes alors que les tarifs étaient élevés et d'une fréquentation stagnante voire en régression, la tarification unique a été proposée au président qui a tout de suite adhéré et a souhaité la mettre en place dans les plus brefs délais.

Son objectif était d'augmenter le nombre de voyages, de faire des transports en commun un mode de déplacement durable, de rendre les tarifs plus lisibles vu leur complexité, de gommer les discriminations tarifaires pour rétablir l'égalité des citoyens face au transport public.

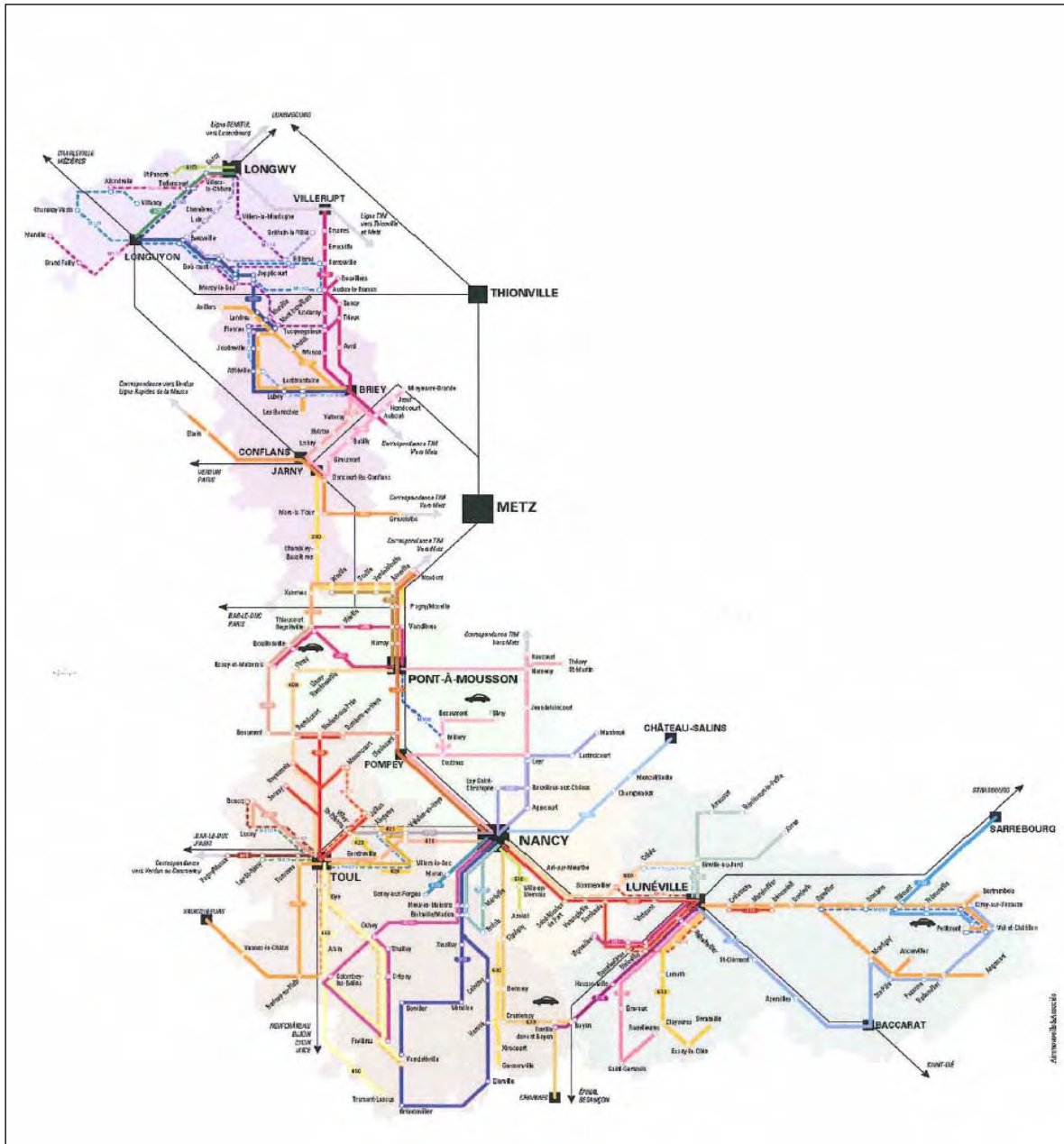
Après une période de réflexion très brève, la décision de mise en place de la tarification unique a été prise en décembre 2000.

■ **Date de lancement** : 19 février 2001.

### III. Mise en œuvre

■ **Nom du réseau :** Ted' (Transports en département)

■ **Carte du réseau de Ted' :**



■ **Impact de la tarification unique :** la mise en place de la tarification unique s'est accompagnée d'une restructuration du réseau. Un gros travail de refonte des lignes et circuits a été fait en 2001. De plus, une adaptation du réseau en lien avec la tarification a été faite au fil de l'eau après la mise en œuvre des contrats notamment pour mettre en place des moyens supplémentaires là où ils étaient nécessaires du fait de l'explosion de la fréquentation.

- **Structure du réseau :**
- 48 lignes régulières
  - 450 circuits scolaires
  - 4 services TAD



■ **Relation contractuelle** : suite à la mise en place de la tarification unique, les contrats ont fait l'objet d'avenants.

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	Environ 20	8
Lignes scolaires	Environ 90	8
Lignes / services TAD	4	1

■ **Billettique** : le département dispose d'un système billettique depuis 1997-1998.

■ **Nouvelle gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> janvier 2007** :

Les titres de la gamme tarifaire sont aux couleurs du réseau. Ils sont « nter opérables » et valables sur les lignes SRO et scolaires

Carte scolaire



Carte Voyageurs étoile / JEF



Initialement fixé à 1,5 €, le billet unitaire a augmenté en février 2005.

LES TITRES TOUTES CLIENTELES				
Nom	Nature	Prix	Utilisation	Distribution
Plein tarif	BU	1,70 €	1 O/D, correspondance incluse, valable 1 heure	A bord
Ted' Voyageur	Carte	15 €	Carte à puce non nominative, rechargeable, donnant accès aux « formules trajets » et incluant 5 voyages gratuits	CG + AO2 + agences commerciales + certains transporteurs + à bord
Formule 10 trajets	C10	11 €	10 O/D, correspondance incluse, dans la limite d'une heure, utilisable par plusieurs personnes, simultanément ou non (10 passagers maxi)	
Formule 20 trajets	C20	18 €	20 O/D, correspondance incluse dans la limite d'une heure, utilisable par plusieurs personnes, simultanément ou non (10 passagers maxi)	
Formule 30 trajets	C30	25,50 €	30 O/D, correspondance incluse dans la limite d'une heure, utilisable par plusieurs personnes, simultanément ou non (10 passagers maxi)	
Formule 40 trajets	C40	32 €	40 O/D, correspondance incluse dans la limite d'une heure, utilisable par plusieurs personnes, simultanément ou non (10 passagers maxi)	
Formule illimitée mensuelle	MOIS	42 €	Illimitée, correspondance incluse dans l'heure, 31 jours à partir de la date d'achat	



LES TITRES REDUITS						
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
Ted' JEF	SEMESTRE	50 €	Jeune en formation détenteur de la carte Ted'Voyageur	Illimité sur O/D dom - lieu de formation, correspondance incluse	CG + AO2	CG

LES TITRES GRATUITS						
Nom	Nature	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la gratuité?	
Ted' voyageur étoile	AN	RMIste, revenu ≤ RMI, minimum vieillesse, carte à puce nominative valable 1 an	Illimitée sur l'ensemble du réseau, correspondance incluse	RMiste : CMS ou CCAS PA : CMS ou PAIS	CG	
Accueil 54	AN	Collégien ou lycéen, dom - école > 3 km, respect carte scol.	1 AR / j. (1 AR / sem. pour les internes) sur l'O/D dom – école, correspondances possibles si besoin	CG	CG	

#### IV. Bilan économique

	1999-2000	2000-2001	2001-2002	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006
Fréquentation (voyages)	-	81 387	181 146	220 203	272 114	303 666	315 051
Recettes tarifaires (millions €)	-	0,177	0,191	0,233	0,249	0,273	0,318
Dépenses d'exploitation (Millions €)	23,370	22,679	22,715	28,932	30,148	-	-

## Meuse (55)

Région	Population totale	Densité	Superficie	Caractéristiques géographiques
Lorraine	200 331 hab.	31 hab. / km <sup>2</sup>	6 211 km <sup>2</sup>	Département à dominante agricole et dont le tiers du territoire est occupé par une forêt.

### I. Constat sur le réseau avant la mise en place de la tarification unique

■ **Nom du réseau** : avant la mise en place de la tarification unique, le réseau départemental de la Meuse ne portait pas de nom commercial

■ **Principe tarifaire** : avant la mise en place de la tarification unique, la tarification n'était pas harmonisée sur l'ensemble du département. Elle était basée sur un principe kilométrique. Le département ainsi que l'exploitant décidaient conjointement de la tarification, de ses évolutions ainsi que des augmentations tarifaires.

■ **Structure du réseau** :

- 26 lignes régulières dont 7 interdépartementales
- 96 lignes scolaires
- Une vingtaine de services spécifiques

■ **Relation contractuelle** : n.c.

■ **Billettique** : le département ne disposait pas d'un système billettique.

■ **Gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> mai 2004** :

LES TITRES TOUTES CLIENTELES			
Nature	Prix	Utilisation	Distribution
BU	Selon distance parcourue	Valable sur tout le réseau	Siège transporteurs

LES TITRES GRATUITS					
Nom	Nature	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la gratuité?
Carte scolaire	AN	DP, interne, résidant du département, de la maternelle à la terminale, respect de la carte scol.	Valable uniquement sur 1 circuit spécialisé ou 1 ligne régulière définie, correspondance incluse	CG	CG

### II. Conditions de mise en place / Objectifs de la réforme

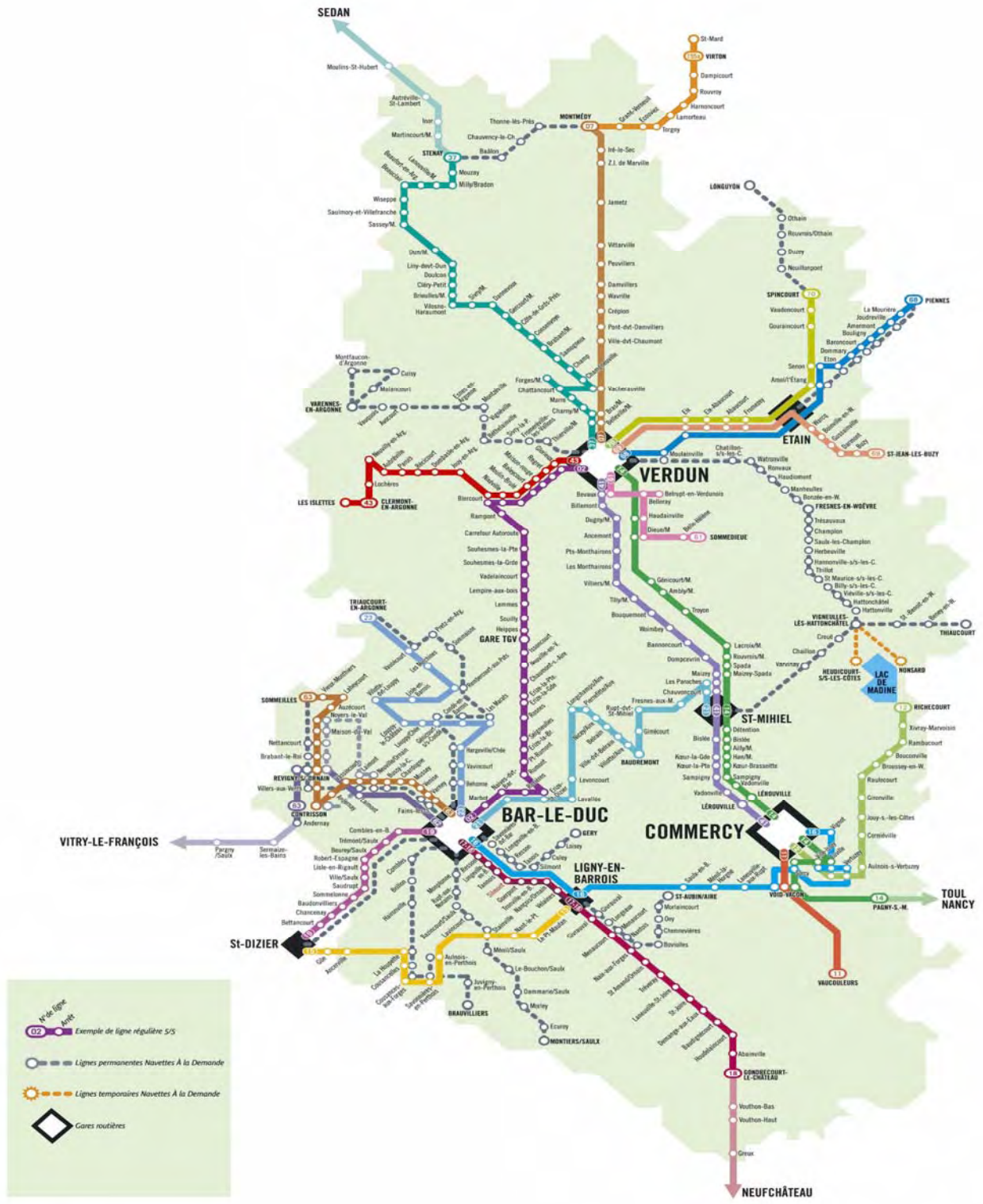
Afin d'harmoniser le réseau, d'améliorer sa lisibilité pour l'utilisateur et adopter une tarification plus attractive, le conseil général de la Meuse a décidé de mettre en place une tarification unique sur son réseau interurbain. Profitant de la fin des DSP en 2004, le département est alors passé en procédure de marché public négocié.

Le choix de la mise en œuvre d'une tarification unique a été précédé d'une période de réflexion de 8 mois.

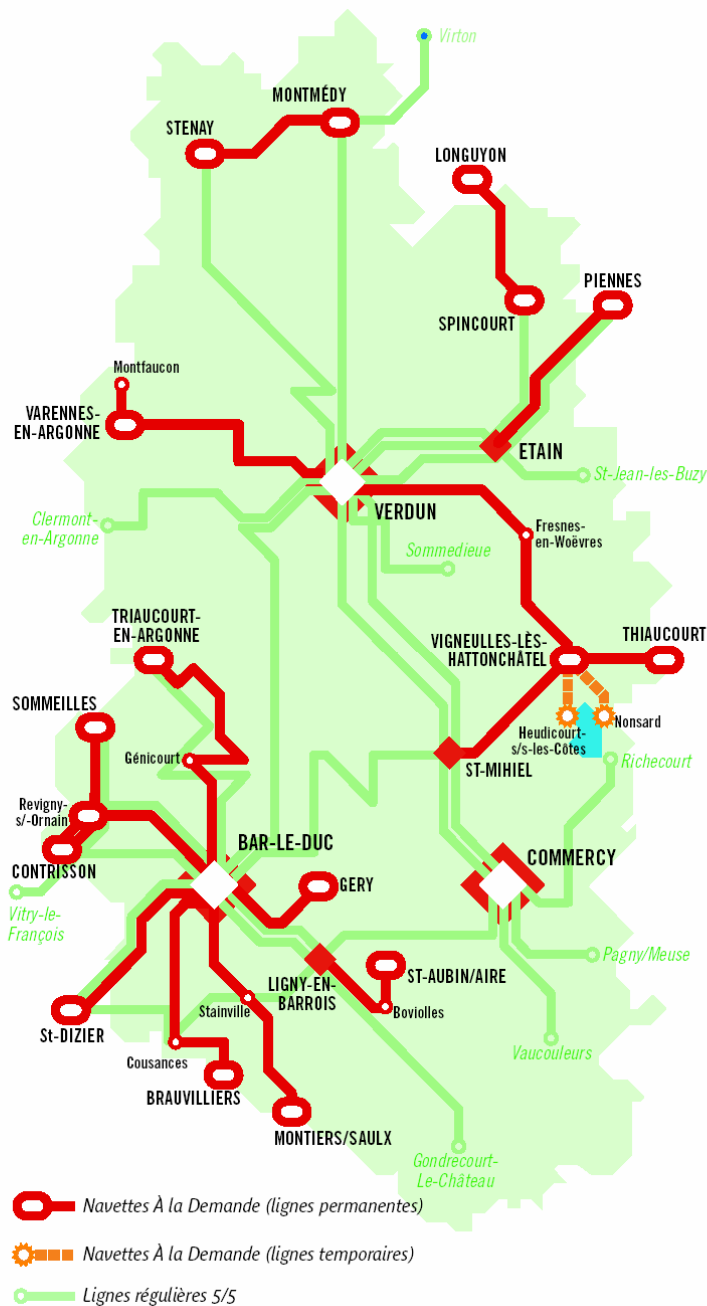
■ **Date de lancement** : 2 septembre 2004.

### III. Mise en œuvre

- **Nom du réseau** : réseau 5 sur 5
- **Carte du réseau 5 sur 5** :



■ Carte du réseau des navettes:



Carte susceptible d'être modifiée en fonction de l'adaptation du réseau aux besoins du public.

■ **Impact de la tarification unique** : la mise en place de la tarification unique s'est accompagnée d'une restructuration du réseau. Cette restructuration était prévue dans le nouveau Schéma Départemental des Transports avec l'instauration de nouvelles lignes, de nouveaux circuits scolaires. Cette restructuration a été mise en application en septembre 2004.

■ **Structure actuelle du réseau** :

- 20 lignes régulières
- 175 lignes scolaires (circuits spécialisés scolaires)
- 14 services TAD
- 28 autres services spécifiques pour les PMR
- 2 navettes express desservant quotidiennement la gare TGV Meuse Voie Sacrée sur tous les horaires arrivée et départ.

■ **Relation contractuelle** : suite à la mise en place de la tarification unique, de nouveaux contrats ont été signés.

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	4	2
Lignes scolaires	16	12
Lignes / services TAD	5 marchés dont 1 pour la centrale de réservation	1
PMR	28 marchés	10
Navettes TGV		1 groupement de 2 transporteurs

■ **Billettique** : le département n'est toujours pas équipé d'un système billettique. Un système billettique sans contact devait être déployé sur le réseau en septembre 2007 mais ce projet a été reporté, probablement pour 2009 lors de la remise en concurrence de tous les lots. Dans l'attente du futur système billettique, une billetterie papier homogène pour tous les transporteurs a été mise en place à la rentrée 2007.

■ **Nouvelle gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> janvier 2007 :**

Chaque transporteur émet, pour l'heure, ses propres billets pouvant différer visuellement.



Malgré l'absence de billettique, les titres sont « inter opérables » : quel que soit leur lieu d'achat, ils sont utilisables indifféremment dans les cars des différents transporteurs. Une correspondance d'une heure et demie est autorisée.

Ces titres sont valables sur les lignes SRO, TAD, scolaires, sur les autres services spécifiques (PMR), mais ne le sont pas sur les navettes TGV qui disposent d'une tarification indépendante.

LES TITRES TOUTES CLIENTELES			
Nature	Prix	Utilisation	Distribution
BU	3 €	1 O/D, correspondance possible, valable 1h30	A bord, siège transporteurs
C10	15 €	10 O/D, correspondance possible, valable 1h30	
C20	20 €	20 O/D, correspondance possible, valable 1h30	
MOIS	35 €	Illimitée, correspondance incluse	

LES TITRES REDUITS						
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
PASS JEUNE	C10	7,5 €	< 26 ans, résidant du département, détenteur de la carte PASS JEUNE à 15 € valable 1 an	10 O/D, correspondance possible, valable 1h30	Carte : CG , C10 : à bord, siège transporteurs	CG

Dans les communes non desservies par les transports départementaux, le Conseil Général verse une indemnité kilométrique, de 0,30 € / kilomètre, aux familles dont la distance domicile – école est supérieure ou égale à 2 km.

LES TITRES GRATUITS					
Nom	Nature	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la gratuité?
Carte scolaire	AN	DP, interne, résidant du département, de la maternelle à la terminale, respect de la carte scol.	Valable uniquement sur 1 circuit spécialisé ou 1 ligne régulière définie, correspondance incluse	CG	CG

#### IV. Bilan économique

	2002-2003	2003-2004	2004-2005	2005-2006	2006-2007
Fréquentation (voyages)	-	-	-	-	-
Recettes tarifaires (millions €)	-	-	0,23	0,225	Prévision : 0,23
Dépenses d'exploitation SRO <sup>(1)</sup> (millions €)	5,8	5,7	6,8	7,13	-

<sup>(1)</sup> Le coût de l'ensemble des transports est de l'ordre de 17 millions d'€

- Ne disposant pas de billetterie électronique, le retour de fréquentation et de titres vendus dans le département de la Meuse est peu fiable. Les transporteurs utilisent des billetteries papier différentes. Aussi, la répartition des nouveaux voyageurs (occasionnels, réguliers) ne peut être déterminée.
- Origine des nouveaux usagers : les usagers sont essentiellement les captifs des transports en commun tels que la population rurale, les personnes âgées, ainsi que les actifs ne disposant pas du permis de conduire. Le département enregistre peu de nouveaux clients, ou alors très ponctuels.

## Orne (61)

Région	Population totale	Densité	Superficie	Caractéristiques géographiques
Basse-Normandie	302 537 hab.	48 hab. / km <sup>2</sup>	6 103 km <sup>2</sup>	Département à dominante rurale

### I. Constat sur le réseau avant la mise en place de la tarification unique

■ **Nom du réseau** : Cap Orne

■ **Principe tarifaire** : Avant la mise en place de la tarification unique, la tarification n'était pas harmonisée sur l'ensemble du département, à l'exception d'un tronçon de ligne commun à deux exploitants. Celle-ci était basée sur un principe kilométrique. Les évolutions tarifaires étaient conjointement décidées sur la base de propositions de l'exploitant.

■ **Structure du réseau** : le département de l'Orne disposait de :

- 26 lignes régulières
- 600 circuits scolaires
- 3 Communautés de Communes organisaient les TAD sur leur territoire

■ **Relation contractuelle** :

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	2	2
Lignes scolaires	41	17

■ **Billettique** : le département ne disposait pas d'un système billettique.

■ **Gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> mai 2005** :

Un groupement de transporteurs rassemble plusieurs entreprises de transports. Une seule parmi elles, appelée mandataire, est désignée comme interlocuteur du CG. Dans le département de l'Orne, il existe deux mandataires M1 et M2.

LES TITRES TOUTES CLIENTELES			
Nature	Prix	Utilisation	Distribution
BU	1,60 €		A bord
C5	25% réduc.	5 O/D sur toutes les lignes d'un mandataire, valable 6 mois	Siège transporteurs
AN	- M1 : 786 € - M2 : 615 €	Illimitée sur toutes les lignes d'un mandataire	Siège transporteurs

LES TITRES REDUITS						
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
Carte scolaire	AN	55 €	Scolaire, résidant du département, respect de la carte scol.	Illimitée sur O/D dom - école	CG	CG



LES TITRES REDUITS						
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
Jeune	AN	8 €	Détenteur de la carte scol.	Illimitée les WE, j.f. vac. scol.	Siège transporteurs	Transporteurs
Parents	AN	16 €	Parent dont l'enfant est détenteur de la carte scol.	Illimitée sur toutes les lignes d'un mandataire, parent accompagné de son enfant	Siège transporteurs	Transporteurs
Etudiant	BU	50% réduc. (M1) 30% réduc. (M2)	Etudiant détenteur d'une carte annuelle à 80€ chez M1 et gratuite chez M2	Valable sur toutes les lignes de chaque mandataire	Siège transporteurs	Transporteurs
Billet collectif	BU	20% réduc.	Groupe > 10 personnes	Valable sur toutes les lignes de chaque mandataire	Siège transporteurs	Transporteurs

## II. Conditions de mise en place / Objectifs de la réforme

Suite à l'expérience réussie de la Meurthe-et-Moselle en matière de tarification unique sur le réseau interurbain, et en raison du prix élevé de la tarification kilométrique sur son réseau, le département de l'Orne décide à son tour de mettre en place une tarification unique. L'amélioration de la lisibilité des tarifs pour les usagers et l'orientation de la politique du département en faveur du développement durable figurent parmi les raisons qui ont poussé le conseil général à entreprendre cette démarche.

Cette nouvelle tarification doit permettre de redynamiser le transport interurbain en augmentant la fréquentation et en facilitant l'accès aux transports interurbains quels que soient les lieux d'habitats.

Après une période de réflexion de 10 mois, la décision de mise en place de la tarification unique a été prise en décembre 2004. La date de mise en œuvre a été choisie en fonction du renouvellement des contrats en septembre 2005.

- **Date de lancement** : 1<sup>er</sup> septembre 2005.

## III. Mise en œuvre

- **Nom du réseau** : Cap Orne

■ **Impact de la tarification unique** : La mise en place de la tarification unique a été accompagnée d'une restructuration du réseau. Quelques lignes ont été supprimées, une ligne express a été mise en place. Parallèlement, de nouvelles dessertes ont été créées et certaines lignes existantes ont été étendues.

- **Structure actuelle du réseau** :

- 23 lignes régulières
- 354 circuits scolaires le matin et 426 l'après-midi
- 7 Communautés de Communes organisent les TAD sur leur territoire



■ **Relation contractuelle** : la mise en place de la tarification unique a coïncidé avec la signature de nouveaux contrats.

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	2	2
Lignes scolaires	70	17

■ **Billettique** : le département ne dispose toujours pas d'un système billettique.

■ **Carte du réseau de Cap Orne** :



■ **Nouvelle gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> janvier 2007** :

Les titres, aux couleurs de chaque exploitant, sont valables sur les lignes régulières. Les scolaires peuvent avoir accès aux lignes régulières s'il reste de la place et s'ils sont munis d'un ticket extrait du carnet.

LES TITRES TOUTES CLIENTELES			
Nature	Prix	Utilisation	Distribution
BU	2 €	1 O/D sans correspondance	A bord, siège transporteurs
C10	15 €	10 O/D chez un même opérateur, valable 1 an après 1 <sup>er</sup> validation	
MOIS	50 €	Illimitée, valable 1 mois à partir du 1 <sup>er</sup> du mois.	Siège transporteurs
AN	400 €	illimitée, valable 1 an à partir du 1 <sup>er</sup> du mois.	

LES TITRES REDUITS						
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
Carte scolaire	AN	57 €	DP du secondaire résidant ou scolarisé dans le département, respect de la carte scol. gratuit à partir du 3 <sup>ème</sup> enfant.	Illimitée sur O/D dom – école	CG	CG

LES TITRES GRATUITS					
Nom	Nature	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la gratuité?
Carte scolaire	AN	Enfant de Rmiste ou relevant de l'aide sociale à l'enfance, résidant du département, respect de la carte scol.	Illimitée sur O/D dom – école	CG	CG

#### IV. Bilan économique

	2003	2006
Fréquentation sur 12 lignes (voyages)	51 935	80 105
Recettes tarifaires (millions €)	0,207	0,128
Dépenses d'exploitation (millions €)	3,42	4,9

3 lignes du département représentent 73% de la fréquentation de l'ensemble du réseau. Les voyages sur ces lignes ont évolué de 60% à 81%, tandis que les recettes ont baissé. Toutes les lignes n'ont pas connu la même augmentation, certaines ayant enregistré une baisse de fréquentation.

- Répartition des nouveaux voyages :

Titre	Nombre de titres vendus en 2006
BU	36 500
C10	3 500
MOIS	70
AN	30

- Origine des nouveaux usagers :

Les élèves internes, qui ne sont pas subventionnés par le département, ont toujours souhaité bénéficier d'un titre de transport annuel et illimité comme les demi-pensionnaires. La tarification départementale unique a permis de résoudre ce problème : avec un carnet de 10 voyages à 3 € la semaine sur 35 semaines, les internes payent 105 € contre 57 € pour les demi-pensionnaires. Avec cette nouvelle formule, les internes ont pris l'habitude de revenir chez eux en milieu de semaine, ce qu'ils ne faisaient pas auparavant. Par ailleurs, ceux qui avaient l'habitude de se déplacer en voiture utilisent aujourd'hui davantage le car. Enfin, les autres clients du réseau utilisent de plus en plus le réseau départemental plutôt que leur voiture personnelle pour leurs déplacements privés.

## Sarthe (72)

Région	Population totale	Densité	Superficie	Caractéristiques géographiques
Pays de la Loire	545 862 hab.	85 hab. / Km <sup>2</sup>	6 206 km <sup>2</sup>	Département à dominante rurale

### I. Le réseau avant la mise en place de la tarification unique

■ **Nom du réseau** : TIS (Transports Interurbains de la Sarthe)

■ **Principe tarifaire** : avant la mise en place de la tarification unique, il existait une harmonisation tarifaire sur l'ensemble du département. La tarification était basée sur un principe zonal. Le département était découpé en six zones. Le département décidait de la tarification, de ses évolutions ainsi que des augmentations tarifaires.

■ **Structure du réseau** : le département de la Sarthe disposait de :

- 15 lignes régulières
- 450 services / lignes scolaires
- 5 lignes TAD
- 3 véhicules spécifiques pour les PMR

■ **Relation contractuelle** :

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières et lignes / services TAD	1	1
Lignes scolaires	450	11
Autres (PMR)	1	1

■ **Billettique** : le département est équipé d'un système billettique depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2003

■ **Gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> mai 2005** :

LES TITRES TOUTES CLIENTELES				
Nom	Nature	Prix	Utilisation	Distribution
Billet unitaire	BU	- Zone 1 : 1,70 € - Zone 2 : 3,35 € - Zone 3 : 4,55 € - Zone 4 : 5,40 € - Zone 5 : 6,80 € - Zone 6 : 8,40 €	1 O/D	Siège transporteurs
Libertis 5 voyages	C5	25% réduc.	5 O/D, valable 1 mois	
Libertis 20 voyages	C20	35% réduc.	20 O/D, valable 4 mois	
Libertis fidélité	MOIS	50% réduc.	Illimitée sur 1 O/D définie, du 1 <sup>er</sup> au dernier jour du mois	

LES TITRES REDUITS					
Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
AN	35 €	Scolarité dans un établissement du département jusqu'en terminale	1 AR / j., correspondance possible	CG	CG
BU, carnet	50% réduc.	Etudiant, détenteur de la Carte Senior SNCF, enfant de 4 à 12 ans, élève en école privée, professionnelle, non subventionné	1 O/D	Siège transporteurs	CG
BU, carnet	35% réduc.	Famille nombreuse, pensionné de guerre, handicapé	1 O/D	Siège transporteurs	CG

LES TITRES GRATUITS				
Nature	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la gratuité?
BU	Rmiste	Illimitée, tout déplacement (privés, recherche d'emploi...)	CG	CG
	Demandeur d'emploi		ANPE	

## II. Conditions de mise en place / Objectifs de la réforme

La fréquentation dans les transports interurbains du département de la Sarthe diminuait régulièrement. Le Conseil Général a donc décidé de mettre en place une tarification unique afin d'augmenter le taux de remplissage des cars en dehors du transport scolaire en favorisant leur fréquentation par des voyageurs réguliers. Cette initiative permet, d'une part, de favoriser le transport collectif et ainsi mener une véritable politique de développement durable. Cela permet, d'autre part, d'améliorer l'accès au transport interurbain à tous les Sarthois quel que soit leur lieu de résidence.

Après une période de réflexion de 4 mois, la décision de mise en place de la tarification unique a été prise en octobre 2005.

- **Date de lancement** : 2 janvier 2006.

## III. Mise en œuvre

- **Nom du réseau** : TIS (Transports Interurbains de la Sarthe)
- **Impact de la tarification unique sur le réseau** : la mise en place de la tarification unique ne s'est pas accompagnée d'une restructuration du réseau.
- **Structure actuelle du réseau** :
  - 15 lignes régulières
  - 450 services / lignes scolaires
  - 5 lignes TAD
  - 3 véhicules spécifiques pour les PMR
- **Relation contractuelle** : suite à la mise en place de la tarification unique, les contrats (cf. partie.1) ont fait l'objet d'avenants portant sur le versement d'une compensation à l'opérateur.
- **Billettique** : le département dispose d'un système billettique depuis le 1<sup>er</sup> septembre 2003

■ Carte du réseau de TIS :



----- : lignes SNCF.

■ Nouvelle gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> janvier 2007 :



Titres valables sur les lignes régulières et de transport à la demande en bout de ligne lorsque les cars ne circulent pas.

LES TITRES TOUTES CLIENTELES				
Nom	Nature	Prix	Utilisation	Distribution
Billet	BU	2 €	1 O/D, correspondance incluse	A bord, siège transporteurs
5 voyages	C5	8 €	5 O/D, correspondance incluse	Siège transporteurs
10 voyages	C10	14 €	10 O/D, correspondance incluse	
20 voyages	C20	25 €	20 O/D, correspondance incluse	
Mensuel	MOIS	40 €	Illimitée, correspondance incluse	
Annuelle	AN	350 €	Illimitée, correspondance incluse	

Avant la mise en place de la tarification unique, les tarifs étaient élevés et la gamme tarifaire proposait des réductions à de nombreux bénéficiaires. Aujourd'hui, avec la mise en place de la tarification unique, les tarifs étant bas, seules sont proposées des réductions pour les étudiants.

LES TITRES REDUITS					
Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
AN	50 €	Scolarité dans un établissement du département jusqu'en terminale	1 AR / j., correspondance incluse	CG	CG
AN	150 €	Etudiant	Illimités, correspondance incluse.	Siège transporteurs	CG

LES TITRES GRATUITS				
Nature	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la gratuité?
BU	Rmiste	Illimitée, tout déplacement (privés, recherche d'emploi...), correspondance incluse	CG	CG
BU	Demandeur d'emploi		ANPE	CG

#### IV. Bilan économique

	2004	2005	2006	2007 <i>prévisions</i>
Fréquentation (voyages)	215 178	195 535	290 398	+ 30%
Recettes tarifaires (millions €)	0,579	0,545	0,447	0,347
Dépenses d'exploitation (millions €)	4,536	4,942	5,169	

Les coûts d'exploitation n'ont pas été modifiés car malgré l'augmentation de la fréquentation, très peu de moyens supplémentaires ont été mis en œuvre.

- Répartition des nouveaux voyages :

Occasionnels	Réguliers
80%	20%

- Origine des nouveaux usagers : les premières analyses font apparaître que les anciens clients voyagent plus souvent, que la fréquentation des personnes âgées et des étudiants augmente, et que de plus en plus d'actifs fréquentent le réseau.



## Seine-Maritime (76)

Région	Population totale	Densité	Superficie	Caractéristiques géographiques
Haute-Normandie	1 262 482 hab.	197 hab. / km <sup>2</sup>	6 278 km <sup>2</sup>	Nord, centre et est à dominante rurale et agricole, Sud et Ouest (Rouen et Le Havre) plutôt à dominante urbaine et industrielle

### I. Constat sur le réseau avant la mise en place de la tarification unique

■ **Nom du réseau** : le réseau ne portait pas de nom commercial.

■ **Principe tarifaire** : Avant la mise en place de la tarification unique, la tarification était harmonisée sur l'ensemble du département. Celle-ci était basée sur un principe kilométrique dégressif et à « vol d'oiseau » de centre de commune à centre de commune. Le département décidait de la tarification, de ses évolutions et des augmentations tarifaires.

■ **Structure du réseau** :

- 41 lignes régulières + 14 lignes de marchés
- Environ 400 circuits scolaires

■ **Relation contractuelle** :

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	15	7
Lignes scolaires	28	10
Lignes / services TAD	1	1

■ **Billettique** : le département disposait d'un système billettique.

■ **Gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> mai 2005** :

#### Tarif de base (billet à l'unité) :

Km à vol d'oiseau	5 premiers km	0,30 €
	Du 6 <sup>ème</sup> au 10 <sup>ème</sup> km	0,20 €
	Du 11 <sup>ème</sup> au 20 <sup>ème</sup> km	0,10 €
	Au-delà de 20 km	0,08 €

LES TITRES TOUTES CLIENTELES				
Nom	Nature	Prix	Utilisation	Distribution
Billet à l'unité	BU simple	kilométrique		Siège transporteurs, point-relais, à bord
Carte 5 trajets	C5	30% réduc.	5 fois la même O/D Valable 1 semaine	
Carte 10 trajets	C10	20% réduc.	10 fois la même O/D Valable 1 an	
Abonnement mensuel	MOIS	40% réduc.	40 fois la même O/D Valable 1 an	

LES TITRES REDUITS						
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
	BU	30% réduc.	< 10 ans accompagné d'un adulte		Etablissement scol., CG, transporteur	CG
Abo. scolaire	HEBDO	89,5% réduc.	DP, résidant du département, respect carte scol., dom – école > 3 km	5 AR / sem. sur l'O/D dom – école		
Abo. interne	HEBDO	65 % réduc.	Interne, résidant du département, respect carte scol., dom – école > 3 km	1 AR / sem. sur l'O/D dom - école		

LES TITRES INTERMODAUX					
Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
TRAIN + RD	30% réduc.	Scolaire, résidant du département	Sur les services de rabattement vers les lignes SNCF	Etablissement scol., CG, SNCF	CG

## II. Conditions de mise en place / Objectifs de la réforme

Le Conseil Général de Seine Maritime décide de mettre en place une tarification unique afin d'harmoniser sa tarification avec celle du département de l'Eure, et de la simplifier pour les usagers.

Par ailleurs, ce nouveau dispositif, mis en place dans le cadre d'un nouveau schéma départemental des transports, a pour but :

- d'inciter les seinomarins à emprunter davantage les transports départementaux,
- de rendre les transports en commun accessibles à toute la population quel que soit son lieu de résidence.
- De faciliter les déplacements des populations à mobilité réduite.

Une période de réflexion de 2 ans, initiée lors des élections de 2004, a précédé la décision de mise en place de la tarification unique qui a eu lieu le 15 juin 2006. De nombreuses discussions informelles ayant eu lieu préalablement, deux mois (de juin à août) ont ensuite été nécessaires à la mise au point du dispositif.

- **Date de lancement** : 28 août 2006.

## III. Mise en œuvre

- **Nom du réseau** : le réseau ne porte toujours pas de nom commercial.

■ **Impact de la tarification unique** : La mise en place de la tarification unique a été accompagnée d'une restructuration du réseau qui s'est traduite par une augmentation de la fréquence de passage des cars, toutes les demi-heures en heures de pointe et toutes les heures en périodes creuses.

- **Structure actuelle du réseau** :
  - 41 lignes régulières + 14 lignes de marchés
  - Environ 400 circuits scolaires
  - TAD : expérimentation en 2007 sur 13 cantons



■ **Relation contractuelle** : la mise en place de la tarification unique n'a pas été accompagnée de signature de nouveaux contrats, ni même d'avenants portant sur le versement d'une compensation aux opérateurs.

■ **Billettique** : le département est équipé d'un système billettique. Il a été prévu dans les marchés à bons de commande, conclus pour 2004-2007, l'équipement des autocars en billettique légère.

■ **Nouvelle gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> janvier 2007** : les titres sont aux couleurs du département

LES TITRES TOUTES CLIENTELES				
Nom	Nature	Prix	Utilisation	Distribution
Billet unique	BU	2 €	1 O/D, correspondance incluse	Siège transporteurs
Carte 10 trajets	C10	12 €	10 O/D, correspondance incluse	
Pass Mensuel	MOIS	40 €	Illimitée, correspondance incluse	
Pass Trimestriel	TRIM	100 €	Illimitée, correspondance incluse	

LES TITRES REDUITS						
Nom	Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction?
Tarif social	C10	2 €	Rmiste, demandeur d'emploi, résidant du département	Illimitée, correspondance incluse	Gare routière de Rouen	CG
Tarif enfant	BU	1 €	< 10 ans, résidant du département		Siège transporteurs	
Carte scolaire	AN	31,50 €	DP, résidant du département, respect carte scol., dom – école > 3 km	1 AR / j. sur O/D dom – école, correspondance incluse, valable les we, j.f., vac. scol.	CG	
Carte scolaire	AN	24 €	Interne, résidant du département, respect carte scol., dom – école > 3 km			

#### IV. Bilan économique

	2004	2005	2006	2007 <sup>(1)</sup>
Fréquentation (voyages)	428 000	398 000	363 000	669 000
Recettes tarifaires (millions €)	1,298	1,234	1,090	1,1
Dépenses d'exploitation (millions €)	11,401	15,114	17,672	+ 3%

<sup>(1)</sup> Prévisions

- Origine des nouveaux usagers : la tarification départementale unique a davantage capté la clientèle commerciale et en particulier les salariés.

## Tarn (81)

Région	Population totale	Densité	Superficie	Caractéristiques géographiques
Midi-Pyrénées	355 784 hab.	60 hab. / km <sup>2</sup>	5 757 km <sup>2</sup>	Département à dominante rurale

### I. Constat sur le réseau avant la mise en place de la tarification unique

■ **Nom du réseau** : TarnBus

■ **Principe tarifaire** : avant la mise en place de la tarification unique, la tarification était harmonisée sur l'ensemble du département. La tarification était basée sur un principe de sections, avec 21 sections. Le département décidait de la tarification, de ses évolutions ainsi que des augmentations tarifaires.

■ **Structure du réseau** :

- 17 lignes régulières
- 420 circuits scolaires
- 9 services TAD organisés par les Communautés de Communes
- 3 grandes lignes PMR avec des services bien précis

■ **Relation contractuelle** :

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	14	20
Lignes scolaires	14	13
Lignes / services TAD	9	4 <sup>(1)</sup>
Autres (PMR...)	nc	nc

<sup>(1)</sup> 8 Communautés de Communes ont délégué le service à 1 transporteur, 1 Communauté de Communes a délégué le service à 3 transporteurs

■ **Billettique** : le département disposait d'un système billettique depuis 1997.

■ **Gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> mai 2006** :

LES TITRES TOUTES CLIENTELES			
Nature	Prix	Utilisation	Distribution
BU	0,66 € / section, min de perception : 2 sections	1 O/D	A bord
C10	20 % réduc.	Carte valable 6 mois	A bord + gare routière
C44	60 % réduc.	Carte valable 30 jours	
C66	60 % réduc.	Carte valable 45 jours	
MOIS	60 % réduc.	2 AR / j. sur 1 O/D fixe	

LES TITRES REDUITS					
Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la réduction ?
BU	50 % réduc.	Etudiant, > 60 ans	1 O/D	A bord + gare routière	CG

LES TITRES GRATUITS				
Nature	Prix	Obtention	Utilisation	Qui finance la gratuité?
BU	Rmiste, Demandeur d'emploi	1 O/D, tout déplacement (privé, recherche d'emploi...)	Carte d'ayant droit + bon de transport : CG BU : à bord	CG
AN	DP, interne, résidant du département, respect carte scol., dom – école > 3 km	1 AR / j. (DP), 1 AR / sem. (Interne), sur l'O/D dom – école, correspondance possible	CG	

## II. Conditions de mise en place / Objectifs de la réforme

Le département du Tarn a décidé d'instaurer sur son territoire une tarification départementale unique afin de développer les transports collectifs routiers interurbains. Cette innovation passe par une politique tarifaire simple et attractive.

Après une période de réflexion de 6 mois, la décision de mise en place de la tarification unique a été prise le 2 juillet 2007.

- **Date de lancement** : 1<sup>er</sup> septembre 2007.

## III. Mise en œuvre

- **Nom du réseau** : TarnBus

- **Carte du réseau TarnBus** :



■ **Impact de la tarification unique** : la mise en place de la tarification unique ne s'est pas accompagnée d'une restructuration du réseau.

■ **Structure du réseau et relations contractuelles**: cf. partie 1.

■ **Billettique** : le département est équipé d'un système billettique et prévoit, en 2009, de mettre en place une billettique multimodale plus adaptée.

■ **Nouvelle gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> janvier 2007** :

Les titres sont aux couleurs du réseau. Chaque transporteur vend les titres qui doivent être utilisés uniquement dans ses cars. Ces titres sont valables sur les lignes régulières uniquement à condition que l'O/D soit la même

LES TITRES TOUTES CLIENTELES			
Nature	Prix	Utilisation	Distribution
BU	2 €	1 O/D	A bord
C10	15 €	10 O/D fixes, correspondance incluse chez le même exploitant	A bord + gare routière
MOIS*	40 €	Illimitée sur 1 O/D fixe dans le mois, correspondance incluse chez tous les exploitants	A bord + gare routière

\*Le titre mensuel à 40 € est divisé en trois groupes : les jeunes, les actifs et les seniors. Cette division permet de connaître la proportion d'achat de chaque catégorie.

LES TITRES GRATUITS				
Nature	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la gratuité?
BU	Rmiste, demandeur d'emploi	1 O/D, pour tout type de déplacements	Carte d'ayant droit + bon de transport : CG BU : à bord	CG
AN	DP, interne, résidant du département, respect carte scol., dom – école > 3 km	1 AR / j. (DP), 2 AR / sem. (DP), sur O/D dom – école, correspondance incluse	CG	

## IV. Bilan économique

Compte tenu de la date de mise en œuvre de la tarification unique, aucun bilan économique n'est disponible.

## Yonne (89)

Région	Population totale	Densité	Superficie	Caractéristiques géographiques
Bourgogne	345 059 hab.	45 hab. / km <sup>2</sup>	7 427 km <sup>2</sup>	Département à dominante rurale

### I. Constat sur le réseau avant la mise en place de la tarification unique

■ **Nom du réseau** : Trans-Yonne

■ **Principe tarifaire** : avant la mise en place de la tarification unique, il n'existait pas d'harmonisation tarifaire sur le réseau départemental. Les lignes régulières étaient exploitées « aux risques et périls » par les transporteurs qui proposaient leur tarification après validation du conseil général. La tarification était basée sur un principe kilométrique ou zonal selon les transporteurs. Le département et l'exploitant décidaient conjointement de la tarification et de ses évolutions.

■ **Structure du réseau** :

- 18 lignes régulières
- 525 lignes scolaires

■ **Relation contractuelle** :

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	18	5
Lignes scolaires	525	35

■ **Billettique** : le département ne disposait pas d'un système billettique.

■ **Gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> mai 2005** :

Titres valables uniquement chez le principal exploitant « Les Rapides de Bourgogne ».

LES TITRES TOUTES CLIENTELES				
Nom	Nature	Prix	Utilisation	Distribution
DECADI	C10	35% réduc.	Valable uniquement sur les lignes des « Rapides de Bourgogne »	« Rapides de Bourgogne »
SEPTIMA	HEBDO	55% réduc.		
TRENTO	MOIS	70% réduc.		

Le département distribuait par ailleurs des cartes d'ayant-droit et des bons de transport gratuits pour les allocataires du RMI et les demandeurs d'emploi.

### II. Conditions de mise en place / Objectifs de la réforme

Afin de respecter le principe d'égalité de traitement des usagers mais aussi pour faciliter les déplacements, le conseil général de l'Yonne a décidé de mettre en place la tarification départementale unique.

La décision de mise en place de la tarification unique a été prise le 2 février 2004.

■ **Date de lancement** : 1<sup>er</sup> septembre 2005.

### III. Mise en œuvre

■ Nom du réseau : Trans-Yonne

■ Carte du réseau Trans-Yonne :



■ **Impact de la tarification unique** : la mise en place de la tarification unique s'est accompagnée d'une restructuration du réseau de lignes régulières à l'occasion de la mise en oeuvre du nouveau Schéma Départemental de Transport.

- **Structure du réseau** :
- 24 lignes régulières
  - 525 lignes scolaires
  - 15 services TAD



■ **Relation contractuelle** : suite à la mise en place de la tarification unique, de nouveaux contrats ont été signés.

	Nombre de contrats	Nombre d'exploitants
Lignes régulières	24	7
Lignes scolaires	525	+ ou - 35
Lignes / services TAD	15	15

■ **Billettique** : le département ne dispose toujours pas de système billettique.

■ **Nouvelle gamme tarifaire au 1<sup>er</sup> janvier 2007** :



Ces titres sont valables sur les lignes SRO et TAD et, malgré l'absence de billettique, ils sont « inter opérables » : quel que soit leur lieu d'achat, ils sont utilisables indifféremment dans les cars des différents transporteurs. Les titres de transports sont vendus directement par le conducteur de chaque car.

LES TITRES TOUTES CLIENTELES			
Nature	Prix	Utilisation	Distribution
BU	2 €	1 O/D sans correspondance	CG

LES TITRES GRATUITS					
Nom	Nature	Obtention	Utilisation	Distribution	Qui finance la gratuité?
Bon de transport	BU	RMIste, demandeur d'emploi, résident du département, détenteur d'une carte d'ayant-droit valable 3 mois	Illimitée, correspondance incluse, tout déplacement (privés, recherche d'emploi...)	Carte d'ayant-droit + 50 bons de transport : CG pour les RMIstes, ANPE pour les demandeurs d'emploi	CG

Le département de l'Yonne prend intégralement en charge la participation des familles au transport scolaire.

#### IV. Bilan économique

	2006
Fréquentation (voyages)	32 778
Recettes tarifaires (millions €)	0,65
Dépenses d'exploitation (millions €)	3,677



## Glossaire

AN : abonnement annuel  
ANPE : agence nationale pour l'emploi  
AO2 : autorité organisatrice de second rang  
AR : aller retour  
BU : billet unitaire  
CG : conseil général  
CLI : commission locale d'insertion  
CLIS : classes d'intégration scolaire  
Cn : carnet de ticket de n voyages (n = 10, 20, 30...)  
dom : domicile  
DP : demi-pensionnaire  
DSP : délégation de service public  
hab. : habitants  
j. : jour  
j.f. : jour férié  
LR : ligne régulière  
min. : minimum  
MOIS : abonnement mensuel  
nc : non communiqué  
O/D : origine destination  
PA : personnes âgées  
PAIO : permanence d'accueil d'information et d'orientation  
PAIS : point d'accueil information service  
réduc. : réduction  
RMI : revenu minimum d'insertion  
scol. : scolaire  
sem. : semaine  
SRO : service régulier ordinaire  
TAD : transport à la demande  
TRIM : abonnement trimestriel  
UTAS : unité territoriale d'action sociale  
vac. : vacances