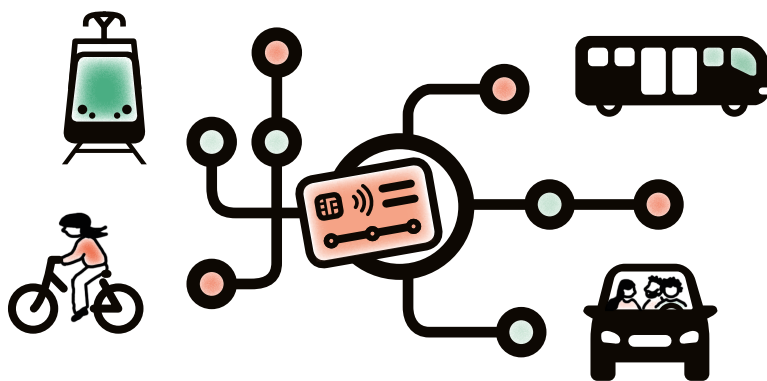
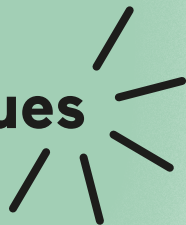


Les initiatives billettiques et tarifaires dans les transports

→ Bonnes pratiques
en France
et en Europe



réseau
action
climat france

Soutenu par

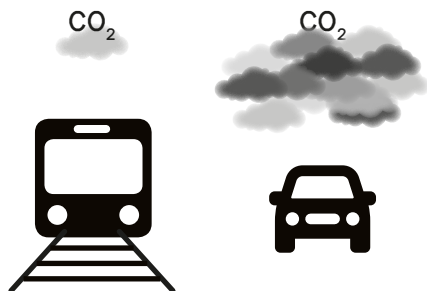

RÉPUBLIQUE
FRANÇAISE
*Liberté
Égalité
Fraternité*



Constat

Les transports collectifs tels que le train, le car, le bus ou encore le tramway comptent pour environ 17,6% de l'ensemble des kilomètres parcourus en France chaque année (11,4% pour le ferroviaire et 6,2% pour les transports urbains) soit près de 4 fois moins que le nombre de kilomètres réalisés en voiture¹. Cette part est relativement stable au cours des dernières années (hors crise du Covid-19). Pourtant, le Haut Conseil pour le Climat estime qu'il faudrait **multiplier par 5 l'effort de réduction annuelle des émissions de gaz à effet de serre dans le secteur des transports afin de respecter nos objectifs climatiques**². Pour y parvenir, le Secrétariat général à la planification écologique évalue par exemple qu'environ un quart de l'effort de réduction des émissions devrait venir de l'abandon des trajets en voiture au profit d'autres modes de transport tels que les transports collectifs, le vélo ou encore la marche.

Outre le développement de l'offre de transports collectifs (fréquence, amplitude horaire, desserte) indispensable à une hausse de la fréquentation, les enjeux billettiques et de tarification sont également des leviers importants pour accélérer le report de la voiture aux modes collectifs. En effet, 69% des Français estiment par exemple que la mise en place d'un tarif de transport en commun inférieur au coût habituel d'utilisation de leur voiture leur permettrait d'utiliser plus fréquemment un autre moyen de transport. Ils sont également 66% à considérer que la mise en place d'un titre de transport unique leur permettrait d'utiliser plus fréquemment d'autres moyens de transport³. C'est également le constat qui ressort d'une enquête réalisée par le Réseau Action Climat selon laquelle **le prix des billets demeure le premier obstacle à une plus forte utilisation du train**⁴.



1 [Chiffres clés des transports](#), Ministère de la transition écologique, 2022.

2 [Rapport annuel](#), Haut Conseil pour le Climat, 2023.

3 Ipsos – Enquête sur la mobilisation du quotidien dans les régions françaises, Transdev, 2019.

4 [Les Français et l'usage du train](#), Réseau Action Climat, 2023.

La pertinence des initiatives billettiques et tarifaires

Si la liberté tarifaire accordée aux Régions sur l'offre TER a permis à ces dernières de développer une offre d'abonnements au plus près des besoins régionaux, elle a également entraîné une multiplication des abonnements, au détriment de la lisibilité et de la facilité d'usage pour les voyageurs. On dénombre ainsi **42 cartes d'abonnement régionales différentes** sans compter les abonnements nationaux⁵. De plus, cette multiplicité des abonnements régionaux se cumule bien souvent avec le besoin de détenir plusieurs abonnements différents pour effectuer son trajet de bout en bout. **Il n'est en effet pas rare de posséder 3 à 4 cartes d'abonnement différentes** afin de pouvoir passer du réseau de transports collectifs de sa ville de résidence au réseau TER et enfin d'achever son trajet dans sa ville de destination, et ce sans compter sa carte d'abonnement nationale SNCF. Enfin, si la tarification solidaire – qui permet d'avoir une tarification adaptée aux capacités financières des usagers allant jusqu'à la gratuité

pour les ménages les plus modestes – progresse⁶, elle se cantonne encore trop souvent aux seuls réseaux de transports en commun, oubliant ainsi de nombreux services de mobilité tels que les services de location de vélo, l'autopartage ou encore le covoiturage. Il existe pourtant de **nombreuses initiatives en France et en Europe qui permettraient de faciliter l'accès à ces services de transport et d'en renforcer l'accessibilité tarifaire.**

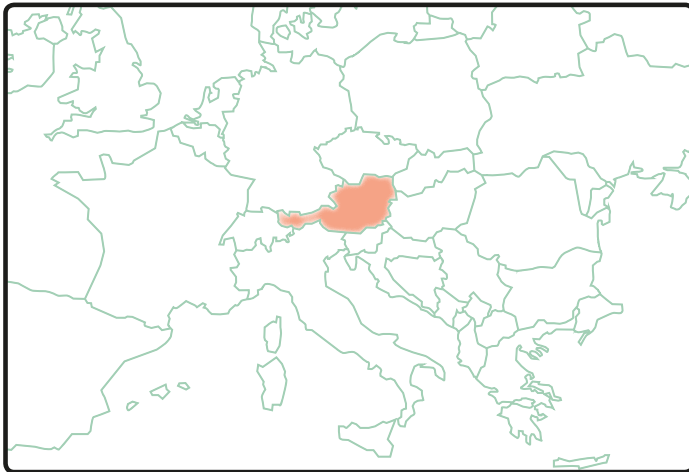


⁵ [Fnaut infos n°296](#), juillet-août 2022.

⁶ Selon le GART, en 2022, 32 collectivités proposaient une tarification solidaire sur leur offre de transports en commun.

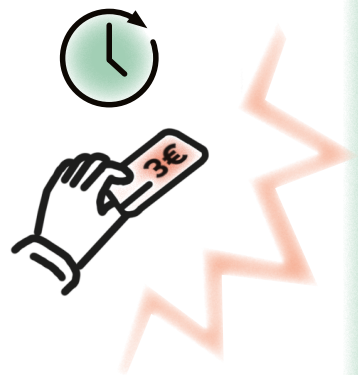
BONNES PRATIQUES
1
* en France et en Europe *

Le ticket climat autrichien et sa régionalisation



Depuis octobre 2021, il est possible de voyager sur l'ensemble du réseau de transports collectifs autrichiens (à l'exception des trains de nuit) avec un seul abonnement: le « **KlimaTicket** »⁷. Il s'agit d'une **des mesures centrales mise en avant par le gouvernement autrichien pour atteindre la neutralité carbone en 2040**, soit dix ans avant l'objectif français. Combiné à une hausse de l'offre de transports collectifs, cette mesure doit permettre de réduire la part des kilomètres parcourus en voiture de 70% à 54% d'ici 2030. À l'inverse, les kilomètres parcourus en transports collectifs doivent eux augmenter de 27% à 40% sur la même période⁸.

Cet abonnement annuel coûte 1 095€ ou 821€ pour les jeunes, seniors et personnes à mobilité réduite. Afin de répondre aux besoins de déplacement des familles, un supplément de 110€/an permet de voyager gratuitement avec jusqu'à quatre enfants de moins de 15 ans. Une des spécificités de cette offre est également d'être **accessible à la journée au prix de 3€**. Enfin, depuis janvier 2022, **les sept régions autrichiennes ont également introduit un ticket régional, celui-ci permet par exemple de voyager sur l'ensemble du réseau de transport public de Haute Autriche pour 365€/an soit l'équivalent de 1€ par jour.**



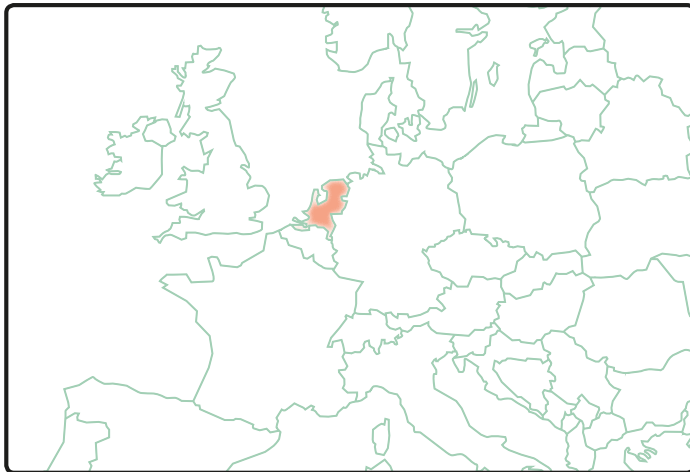
La mise en œuvre de ces différentes offres a fait l'objet de 18 mois de négociation entre l'État et les régions autrichiennes et d'un coût pour le trésor public autrichien d'environ 300 millions d'euros par an. Plus de 245 000 autrichiens ont déjà souscrit à cette nouvelle offre, soit deux fois plus que l'objectif affiché par le gouvernement. Enfin, **85% des usagers du « KlimaTicket » disent avoir déjà remplacé des trajets en voiture par des trajets en transport public.**

⁷ [KlimaTicket Homepage](#)

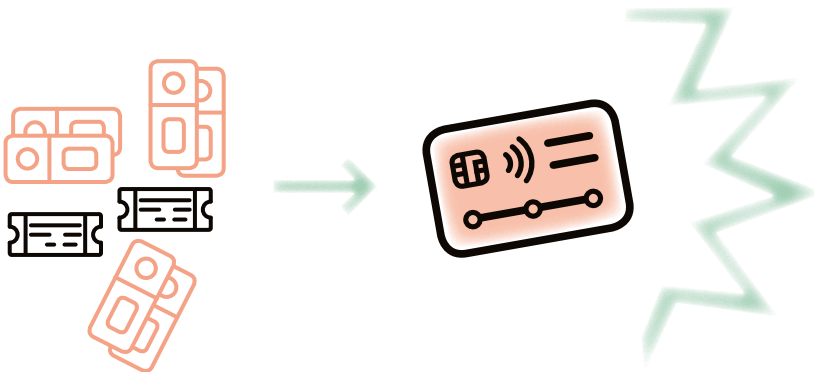
⁸ [Austria's « KlimaTicket » to promote low-carbon mobility, OECD, 2022.](#)

BONNES PRATIQUES
2
* en France et en Europe *

L'intégration de l'offre de transport : le titre unique hollandais



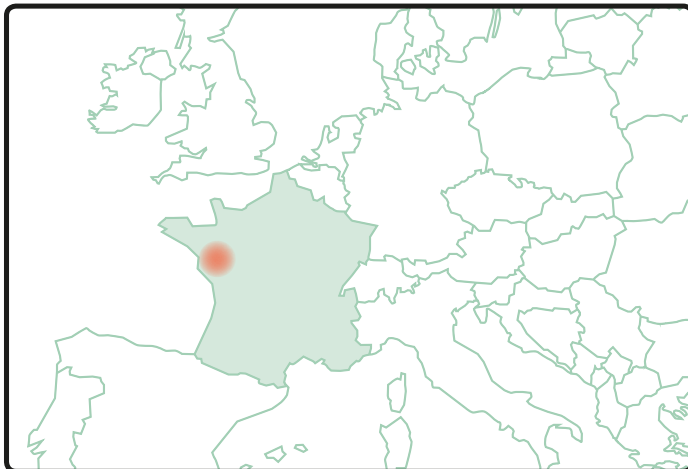
L'OV-chipkaart est une carte à puce sans contact permettant l'accès à l'ensemble de l'offre de transports publics proposée aux Pays-Bas : bus, train, métro, vélo (OV-fiets) et ferry. Ce titre unique a été introduit dès 2005. Depuis 2011, il est devenu l'unique système de paiement sur les réseaux de bus, de tramway ou encore de métro. **Sa concrétisation a été rendue possible grâce à l'impulsion des cinq principaux réseaux de transport hollandais :** la compagnie nationale des chemins de fer (Nederlandse Spoorwegen), la compagnie de bus de moyenne et longue distance Connexion ainsi que les réseaux de transport des trois principales agglomérations du pays : Amsterdam, La Haye et Rotterdam. Ces cinq acteurs des transports cofondent alors l'entreprise Trans Link System qui se chargera de développer l'OV-chipkaart. Les Pays-Bas ont également lancé en 2023 le service OV-pay qui permet d'accéder à l'ensemble de l'offre de transport uniquement grâce à l'utilisation de sa carte bancaire ou de son téléphone. La tarification fonctionne selon le principe du « pay as you go » à l'image du fonctionnement de l'Oyster card à Londres.

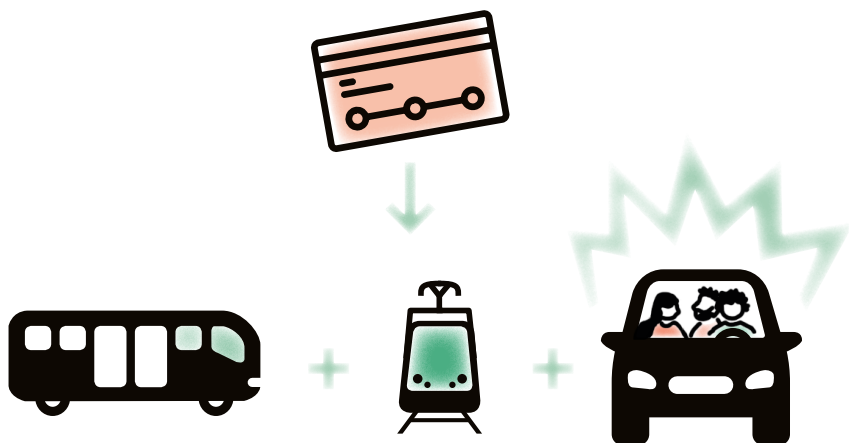


S'il n'existe pas à ce jour en France de politiques billettiques et tarifaires aussi avancées que l'abonnement unique autrichien ou le titre unique hollandais, plusieurs exemples français témoignent néanmoins d'une dynamique positive sur le sujet. →

BONNES PRATIQUES
3
*** en France et en Europe ***

L'intégration de l'offre de covoiturage et l'application d'une tarification solidaire : l'exemple de la Métropole de Nantes





Depuis 2019, la métropole de Nantes a intégré l'offre de covoiturage ayant pour origine-destination les 24 communes de la métropole à son offre de transports en commun: covoit'Tan.

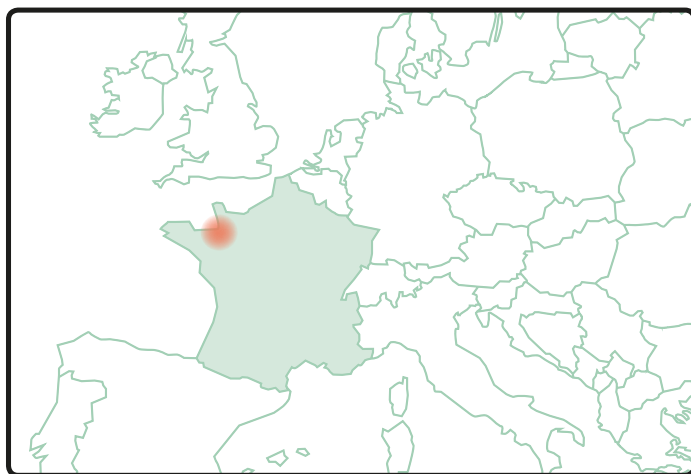
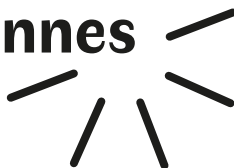
Cette nouvelle offre permet au passager d'utiliser l'offre de covoiturage sans coût supplémentaire, cette dernière étant intégrée à son abonnement aux transports en commun Libertan. Pour les usagers ne disposant pas d'un abonnement «Illimité», le covoiturage coûte le prix d'une validation sur le réseau de transport.

Avec cette offre, **il est donc possible de passer du covoiturage au tramway ou au bus avec un seul abonnement pour toute la métropole nantaise. Nantes Métropole propose aussi une tarification solidaire sur ses abonnements aux transports en commun qui s'applique également aux services de covoiturage.**

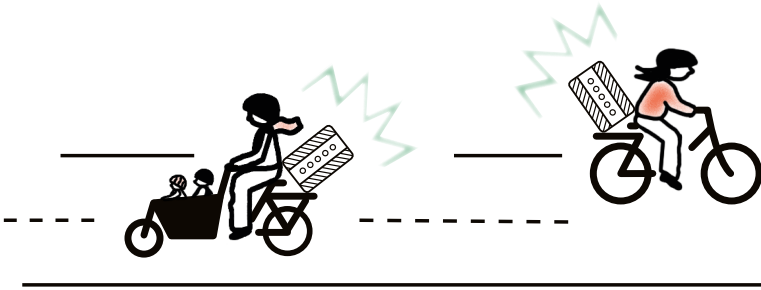
Le conducteur est lui directement rémunéré par la métropole afin d'encourager les déplacements réguliers en covoiturage (2€ minimum par passager et 0,10€/km/passager au-delà de 20km). Début 2022, l'offre covoit'Tan comptait plus de 10 000 inscrits dont 32% de conducteurs de 68% de passagers.

BONNES PRATIQUES
4
*** en France et en Europe ***

La tarification solidaire sur les services vélo : l'exemple de la Métropole de Rennes



La métropole de Rennes a élargi aux services vélos le dispositif de tarification solidaire déjà appliqué aux transports en commun. Cet élargissement concerne à la fois l'offre de vélos en libre-service mais aussi l'offre de location longue-durée et d'achat de vélos. Les bénéficiaires peuvent par exemple désormais profiter du **service de vélos en libre-service gratuitement, à 85% ou 50% de réduction en fonction de leur situation financière.**



→ D'autres exemples

D'autres exemples de bonnes pratiques billettiques et tarifaires existent en France, c'est par exemple le cas de la **carte Korrigo en Bretagne** qui est une carte billettique multimodale et multi-services. **En région Auvergne-Rhône-Alpes la carte Oûra** permet-elle de stocker des titres de transports en commun, d'autopartage ou encore de vélo en libre-service. Enfin, le **PassMobilité développé par l'Eurométropole de Strasbourg** permet lui d'avoir accès à l'ensemble des services de mobilité proposés par l'agglomération.



Le Réseau Action Climat, fédération de 37 associations nationales et locales, lutte contre les causes du changement climatique, de l'échelle internationale à l'échelle locale. Il est le représentant français du Climate Action Network International, réseau mondial de plus de 1900 ONG. Il couvre l'ensemble des secteurs responsables du dérèglement climatique : les transports, la production d'énergie, l'agriculture et l'alimentation, l'habitat, l'industrie lourde et travaille à l'élaboration de mesures alternatives et ambitieuses pour lutter contre le changement climatique et ses impacts.

Le Réseau Action Climat fédère les associations impliquées dans la lutte contre le dérèglement climatique

