

# Redynamiser la tarification de la mobilité à l'ère du numérique

À partir des années 1970, les autorités organisatrices de mobilité ont commencé à proposer des titres de transport sous la forme d'abonnements hebdomadaires, mensuels ou annuels. Ces abonnements ouvrent à leurs détenteurs un accès illimité à l'ensemble des moyens de transport pour un prix unique dépendant généralement d'un critère géographique (zones). L'abonnement offre alors une commodité aux utilisateurs réguliers des transports publics : il facilite l'usage des transports en commun en unifiant la billettique d'un système dans lequel à chaque mode correspondait jusqu'alors un titre spécifique. L'abonnement permet ainsi aux utilisateurs de réaliser des économies sur le coût de leurs déplacements.

## → L'ABONNEMENT, UNE COMMODITÉ DEVENUE NORME

Pour l'opérateur aussi, cette nouvelle formule tarifaire a ses avantages : elle lui permet de disposer d'une meilleure prévisibilité sur les recettes, qui ne dépendent plus uniquement de la vente de titres à l'unité, potentiellement volatile. L'abonnement garantit en effet un revenu sur une période donnée, que les transports soient utilisés ou non.

À Paris, de la carte Orange au Pass Navigo, l'abonnement a évolué au fil des ans. Aujourd'hui, il est utilisé dans plus de 70% des déplacements. Ce fort recours à l'abonnement s'explique par deux facteurs : l'obligation faite aux employeurs de prendre en charge 50% du prix des abonnements souscrits par leurs salariés et, dans le cas parisien, le prix final abordable de l'abonnement, que la participation de l'entreprise rend plus attractif encore<sup>231</sup>.

## → EN VILLE, LES EFFETS SECONDAIRES DE L'ABONNEMENT

Du point de vue de l'économiste, l'abonnement n'est toutefois pas une solution idéale d'incitation à l'utilisation des transports collectifs. En effet, il induit un prix marginal nul du déplacement en transport collectif ; en d'autres termes, le coût d'un déplacement supplémentaire sera égal à zéro. Cela peut entraîner une surutilisation des transports collectifs, c'est-à-dire un usage disproportionné et non créateur de valeur pour la collectivité. C'est notamment le cas lorsqu'un déplacement aurait pu être réalisé grâce à des modes actifs (vélo, marche à pied). Ce phénomène n'est pas sans conséquences. Il peut engendrer une saturation précoce des réseaux de transport et un report d'une partie des usagers vers d'autres modes, comme l'automobile. La lutte contre la saturation précoce des réseaux est un enjeu de taille : le faible coût des transports dans certaines métropoles (Rome, Paris) conduit les usagers à réagir à la qualité de service plutôt qu'au coût des transports. L'abonnement illimité à prix unique empêche une

régulation des transports par une action sur le signal-prix. La saturation des transports devient alors le seul mode de régulation de la demande.

## → L'ABONNEMENT À L'ÈRE DU NUMÉRIQUE

À mesure que la congestion se renforce dans les villes et que les réseaux de transport collectif arrivent à saturation aux heures de pointe, on peut se demander si l'usage de l'abonnement est réellement pertinent au regard des objectifs de lissage de la demande aux heures de pointe. Cette formule est-elle efficace pour lutter contre la saturation des réseaux de transports collectifs ou renforcer l'attractivité des transports collectifs face à l'automobile ? Rien n'est moins sûr. En revanche, les évolutions rendues possibles par le numérique (*pay-as-you-go*, tarification fine en fonction des déplacements) ainsi que les innovations en matière de billettique (ticket dématérialisé) ouvrent des perspectives nouvelles. Comment transformer l'abonnement forfaitaire afin de favoriser la transformation des usages et d'éviter la saturation précoce des réseaux de transports collectifs ?

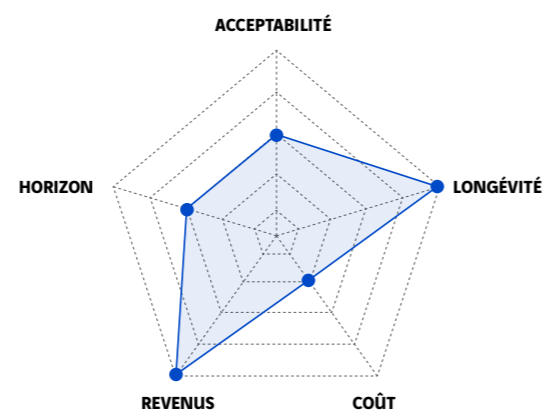
L'une des solutions pourrait être de limiter la tarification forfaitaire à un groupe « origine-destination » correspondant aux déplacements domicile-travail ou domicile-études<sup>232</sup>. Les données de déplacements produites à chaque passage d'une carte d'abonnement permettent de qualifier plus finement un trajet que ne l'aurait permis le poinçon. Cette capacité nouvelle rend possible la mise en place d'une tarification forfaitaire limitée à un couple « origine-destination ». Pour les autres trajets, une tarification à l'usage pourrait être appliquée et facilitée grâce à un système post-paiement, par lequel le client paiera en fonction de sa consommation réelle de transport, laquelle fera l'objet d'une facture en fin de mois<sup>233</sup> ou de quota de déplacements par jour (prépaiement). Cette tarification à l'usage est rendue plus aisée par l'utilisation des données de déplacements liées aux validations de différents supports (carte d'abonnement ou badge NFC). À la différence de l'abonnement, qui supprime le coût marginal du déplacement supplémentaire, ce système ouvre la possibilité de moduler le prix en fonction de la zone

géographique et/ou de l'heure de la journée, dotant ainsi l'autorité organisatrice d'un levier supplémentaire pour agir sur la régulation de la demande : le prix.

Cette solution, qui exige, pour être acceptée, de déployer d'importants efforts pédagogiques, permettrait aux autorités organisatrices de la mobilité de réguler la demande au travers d'une action sur le signal-prix et de recréer une corrélation entre l'usage avéré des transports collectifs et le produit de sa billettique.



→ RETROUVEZ L'INTÉGRALITÉ DE NOTRE RAPPORT SUR NOTRE SITE INTERNET EN SCANNANT CE QR CODE.



## Qui paie ?



ÉTAT



PRIVÉ

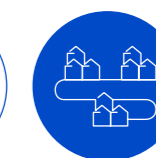


USAGER

## À quelle échelle ?



LOCALE



RÉGIONALE



NATIONALE