

La tarification intégrée pour faciliter l'intermodalité

La série de fiches « Boîte à outils de l'intermodalité » synthétise les connaissances et recommandations essentielles à la planification et à la mise en œuvre d'une politique intermodale.

Elle s'adresse aux techniciens et élus des AOM et des Régions, à leurs assistants à maîtrise d'ouvrage, ainsi qu'aux services de l'État.

La tarification est un des principaux leviers entre les mains des autorités organisatrices des transports et de la mobilité pour faciliter les déplacements intermodaux de leurs usagers. En effet, lorsque ces déplacements nécessitent l'usage successif ou alternatif d'offres de transport relevant d'autorités organisatrices différentes, des tarifications partenariales peuvent être proposées. Elles reposent alors sur une coopération entre les autorités organisatrices et prennent différentes formes, dont la « tarification intégrée », encore rare en France, constitue la modalité la plus aboutie.

Cette fiche de la série « Boîte à outils de l'intermodalité » présente les caractéristiques, les atouts et les formes prises en France par la tarification intégrée. Elle permet ainsi au lecteur d'identifier les configurations territoriales pour lesquelles son déploiement est judicieux et de s'appropriier les principales étapes de sa mise en œuvre.



1. Définitions et enjeux de la tarification intégrée

La réalisation de déplacements intermodaux nécessite parfois l'usage de plusieurs réseaux de transports collectifs gérés par des autorités organisatrices (AO) distinctes¹. Afin de faciliter ces déplacements et de les rendre plus intuitifs pour l'utilisateur, certaines AO coopèrent pour mettre en place un système de tarification dite « intégrée », permettant à l'utilisateur de bénéficier d'un unique titre pour ses déplacements plutôt qu'un titre par réseau.

La première partie de cette fiche présente la tarification intégrée comme outil au service de l'intermodalité.

Tarification intégrée : de quoi parle-t-on ?

Depuis longtemps, les AO agissent sur la tarification de leur réseau pour faciliter l'intermodalité.

Historiquement, ce choix s'est tout d'abord traduit pour une AO par le fait de permettre, sur son ressort territorial, l'utilisation de l'ensemble des lignes de transport collectif de son réseau avec un seul titre de transport (ex : un unique ticket pour réaliser un trajet tramway + bus).

Dans un deuxième temps, des besoins en déplacement dépassant l'offre proposée par un seul réseau de transport ayant été identifiés, des **tarifications intermodales « combinées »** ont été mises en place. Celles-ci proposent, pour un déplacement nécessitant l'usage de plusieurs réseaux (réseau urbain + TER par exemple), une réduction tarifaire par rapport à l'achat séparé des titres nécessaires à ce déplacement (ex : un titre valable sur le réseau urbain + une **origine-destination donnée** sur une ligne du réseau TER. Cf. encadré page suivante).

Tandis que la tarification combinée est associée à une origine-destination donnée, la tarification intégrée s'applique à un territoire, sans distinction des origines et destinations des déplacements réalisés (ex : un déplacement réalisé en bus + TER puis un déplacement réalisé en car, avec un unique titre Alsa+24H valable dans tout le département du Bas-Rhin).

Ainsi, la tarification intégrée offre à l'utilisateur un titre adapté à ses besoins de déplacement au sein d'un territoire, sans équivalent parmi les titres de chaque AO.

En permettant à l'utilisateur d'acheter un unique titre pour se déplacer sur plusieurs réseaux de transports collectifs d'un territoire, **la tarification intégrée constitue l'un des outils facilitateurs des pratiques intermodales.**

Caractéristiques et domaines de pertinence d'une tarification intégrée

Trois indicateurs permettent de qualifier une tarification intégrée :

- **l'étendue du territoire** sur lequel elle porte ;
- **le nombre de réseaux** auxquels elle donne accès sur ce territoire : la tarification intégrée peut concerner l'ensemble des réseaux présents sur le territoire ou seulement certains (par exemple : un réseau urbain + le réseau TER mais pas le réseau routier régional) ;
- le caractère plus ou moins complet de **la gamme tarifaire** qu'elle propose.

La gamme tarifaire d'un réseau correspond à l'ensemble des tarifs proposés, selon le profil de l'utilisateur et la durée de validité des titres.

Une gamme tarifaire classique peut être décomposée en deux principaux types de titres :

- les titres « commerciaux » accessibles à tous ou sous condition d'âge ou de statut ;
- les titres « sociaux » accessibles sous condition de revenu et de composition du ménage.

Ces titres sont par ailleurs déclinés pour deux catégories d'utilisateurs : les usagers occasionnels (titres unité, carnet de titres, titre journée...) et les usagers réguliers (abonnements).

En France, la tarification intégrée prend des formes variables, mais porte principalement sur deux configurations territoriales, pour lesquelles elle constitue un outil particulièrement adapté aux besoins des usagers :

- **le ressort territorial d'une AO, sur lequel une offre de transport complémentaire est proposée par une autre AO.** Il peut s'agir par exemple du ressort territorial d'une AOM sur lequel des lignes TER viennent compléter le réseau urbain. Dans cet exemple, l'AOM a la compétence pour créer une nouvelle ligne mais elle choisit de

¹ Dans la suite de la fiche, on appellera « réseau », l'ensemble des modes de transports collectifs gérés par une autorité organisatrice donnée. On entend par autorité organisatrice les autorités organisatrices de la mobilité (AOM) et les Régions (AOT) telles que définies par le code des transports en 2018.

s'appuyer sur l'offre TER existante et d'en faciliter l'accès aux usagers de son réseau ;

- **des territoires situés à la frontière de plusieurs réseaux de transport**, et dont la mobilité quotidienne des habitants nécessite l'usage des différents réseaux (ex : des habitants de

l'Oise résidant à la frontière de l'Île-de-France qui utilisent le réseau francilien et leur réseau urbain²).

À ces deux types de périmètres correspondent deux logiques de tarification intégrée.

Exemples de tarification combinée et tarification intégrée en Région Grand Est

Deux types de coopérations tarifaires entre la Région Grand Est et les AOM du territoire permettent d'illustrer les différences entre tarification combinée et tarification intégrée.

■ Tarification combinée : les titres Primo et Presto



Ces titres sont accessibles aux moins de 26 ans (Primo) et plus de 26 ans (Presto) et ciblent les utilisateurs réguliers de transports collectifs que sont les étudiants et les salariés. Ils sont déclinés sous forme d'abonnements annuels, mensuels ou hebdomadaires et permettent de voyager en TER de façon illimitée sur une **origine/destination** définie ainsi que sur un ou plusieurs réseaux urbains.



Par exemple, un étudiant résidant à Sélestat et étudiant à Strasbourg, qui souhaite utiliser régulièrement le réseau urbain de Sélestat, la ligne Sélestat-Strasbourg du réseau TER et le réseau urbain de Strasbourg. Il peut, grâce à l'abonnement Primo, réaliser ses déplacements en s'acquittant d'un seul abonnement au lieu de trois.

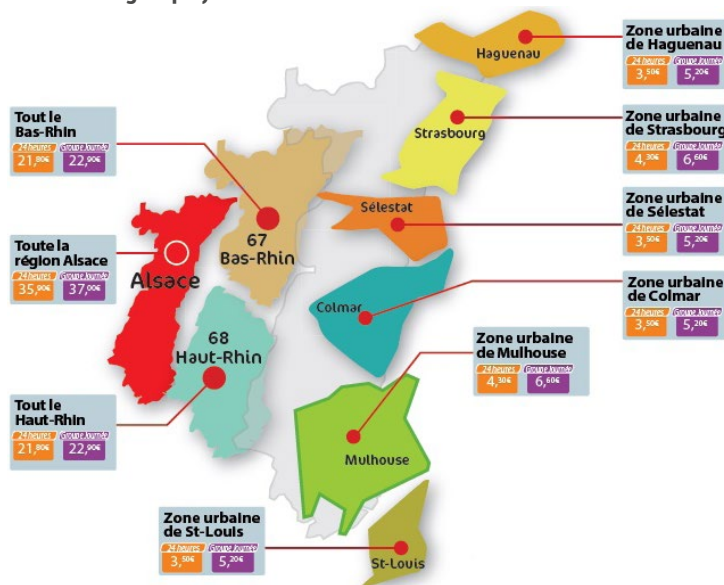
■ Tarification intégrée : les titres Alsa+ 24H et Alsa+ groupe journé

Les titres intégrés Alsa+ ne sont pas définis pour une origine-destination spécifique mais sur l'ensemble d'un territoire, au choix à l'échelle :

- de l'ex-Région Alsace ;
- des départements Haut-Rhin ou Bas-Rhin ;
- des réseaux urbains partenaires.

Un titre permet à ses bénéficiaires d'utiliser pendant une journée l'ensemble des réseaux de transport public proposés sur le territoire pour lequel le titre est valable. Ainsi, un détenteur d'un titre ALSA+ 24H Haut-Rhin pourra utiliser pendant une journée :

- le réseau TER dans les limites du département du Haut-Rhin ;
- le réseau de bus interurbains à l'intérieur du département du Haut-Rhin ;
- les réseaux urbains de Colmar, Mulhouse et Saint-Louis.



Un ticket unique pour tous les transports en commun dans toute l'Alsace!

ALSA + 24 heures et ALSA + Groupe Journé : des titres qui pensent à tout !

www.vialsace.eu le site de tous vos itinéraires

Source: www.vialsace.eu

2 Voir l'outil de visualisation des résultats de l'enquête sur les grands mobiles picards, 2014. <https://grandsmobiles.picardie.fr/>

2. La tarification intégrée aujourd'hui en France

Cette partie présente les principales caractéristiques des deux types de tarifications intégrées en France.

La tarification intégrée sur le périmètre d'une AO

Ces tarifications intégrées sont généralement développées par des AOM (ou avant 2017 par des départements). Dans ces cas de tarification intégrée, l'AO pilote souhaite compléter son offre de transport par l'ajout d'offres d'autres réseaux présents sur son territoire.

C'est par exemple le cas de la communauté d'agglomération du Grand Besançon qui a mis en place, sur son ressort territorial, en lien avec la Région Bourgogne Franche-Comté, une tarification intégrée permettant l'usage du réseau urbain et du réseau régional ferroviaire dont 16 gares/haltes desservent son ressort territorial. Ainsi, un abonné du réseau urbain peut utiliser le TER tant que ses déplacements sont limités au périmètre du grand Besançon.

▷ Gamme tarifaire et prix des titres ① et ②

Lorsque la tarification intégrée est développée sur le territoire d'une AO, **elle reprend généralement la gamme tarifaire pré-existante sur le réseau de l'AO**. Toute la gamme, ou seulement une partie des titres, peut être intégrée.

Ainsi, l'autorité organisatrice permet aux détenteurs de titres de sa propre gamme tarifaire d'accéder sans surcoût à d'autres réseaux de transport présents sur son territoire.

L'adossement de la tarification intégrée à une gamme tarifaire préexistante offre l'avantage de la simplicité de sa mise en place. Elle ne requiert ni harmonisation des tarifs entre les réseaux, ni production de nouveaux tarifs, et permet à l'utilisateur de conserver son profil tarifaire³.

Du point de vue de la billetterie, les titres désormais valables sur plusieurs réseaux peuvent demeurer inchangés ou bien évoluer afin d'y mentionner la



Localisation des gares ferroviaires sur le territoire du Grand Besançon

Source : PDU du Grand Besançon ©AudaB

3 Le profil tarifaire correspond aux éventuelles réductions auxquelles l'utilisateur a droit ; par exemple, un tarif « jeune ».

possibilité de les utiliser sur des réseaux partenaires. L'AO partenaire doit s'assurer que ses contrôleurs pourront reconnaître et valider les titres intégrés.

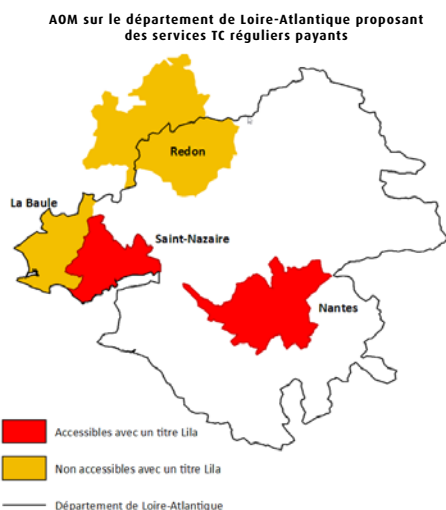
- le nombre de déplacements effectués par les détenteurs de titres intégrés sur le réseau de l'AO partenaire.

L'adaptation de la billettique à la tarification intégrée en Loire-Atlantique



Source: www.lila.paysdelaloire.fr Lila©

En Loire-Atlantique par exemple, **les détenteurs d'un titre de transport routier interurbain** organisé par la Région sur le département de Loire-Atlantique (réseau Lila) peuvent utiliser ce titre, dans la limite d'une heure, **sur les réseaux urbains de Nantes et de Saint-Nazaire.**



La tarification intégrée sur un territoire spécifique

Respecter les contours d'un périmètre institutionnel n'est pas toujours pertinent lorsqu'il s'agit de faciliter des pratiques intermodales que l'on observe justement à la frange des territoires institutionnels. Dès lors, une réflexion à une échelle institutionnelle supra (par exemple régionale) revêt un certain sens. Cependant, le périmètre des tarifications intégrées doit être avant tout en adéquation avec les bassins de déplacements.

Ainsi, lorsque les pratiques de mobilité des usagers nécessitent de s'affranchir des périmètres des AO, la tarification intégrée peut être déployée sur un territoire adapté.

Par exemple, en Meurthe-et-Moselle, la tarification MixCités est déployée sur un territoire formé par quatre EPCI, réunis avec la Région Grand Est dans un **syndicat mixte SRU**⁴: la métropole du Grand Nancy et les communautés de communes voisines du Bassin de Pompey, du Pays du Sel et du Vermois, et de Moselle et Madon.

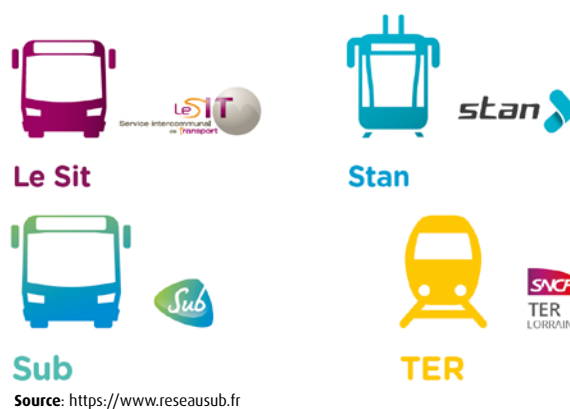
Cette tarification donne accès aux réseaux suivants :

- le réseau de transport en commun (SIT) du Bassin de Pompey ;
- le réseau Stan de la métropole du Grand Nancy,
- le réseau interurbain Sub géré par le syndicat mixte SRU ;
- le réseau TER entre Nancy, le Bassin de Pompey et Moselle et Madon.

► Clef de répartition des coûts ③

Dans le cas de l'adossement de la tarification intégrée à une gamme tarifaire existante, les recettes générées par les titres intégrés sont perçues par l'AO pilote (le réseau du Grand Besançon dans l'exemple précédent). Celle-ci **compense le manque à gagner aux AO partenaires** (la Région pour son offre TER) en prenant en compte :

- les recettes qu'aurait sans doute perçues chaque AO en l'absence de titre intégré ;
- les coûts de fonctionnement des services de l'AO partenaire offerts aux usagers de la tarification intégrée ;



Source: <https://www.reseausub.fr>

4 Syndicat mixte de transport dit SRU créé par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000.



Le territoire « à la carte » de la gamme tarifaire Attitudes

Source : www.cdn.ter.sncf.com © SNCF

Lorsqu'elles ne couvrent pas un territoire institutionnel, les tarifications intégrées sont particulièrement adaptées aux **territoires desservis par un axe de transport structurant**. C'est le cas de la tarification intégrée qui a été développée en Région Grand Est autour du tram-train Mulhouse-Thann.

La mise en service de ce tram-train en 2010 a été accompagnée de la création d'une gamme tarifaire intégrée visant à **faciliter les déplacements en bus, car, tram, tram-train ou TER le long de la vallée de la Thur**. Cette tarification intitulée « Attitudes » est vendue à la fois sur le réseau urbain Soléa et sur le réseau SNCF.

Le périmètre qui correspond à cette tarification intégrée est formé du ressort territorial de la communauté d'agglomération Mulhouse Alsace Agglomération et des communes situées le long de la vallée de la Thur jusqu'à Kruth. Ce territoire n'a donc aucune existence institutionnelle, il correspond aux pratiques de mobilité des habitants de la vallée de la Thur.

► Création d'une gamme tarifaire propre ①

Les tarifications intégrées qui ne portent pas sur un territoire institutionnel nécessitent la création de nouvelles gammes tarifaires.

Celles-ci ne se substituent pas forcément aux gammes pré-existantes. Selon les cas, les usagers de chacun des réseaux pourront continuer à utiliser des titres non intégrés leur permettant de se déplacer uniquement sur un réseau.

Ces nouvelles gammes tarifaires sont généralement limitées aux usagers occasionnels. Les tarifications destinées aux salariés reposant sur une origine-destination récurrente peuvent en effet davantage se prêter à des offres combinées. Ainsi, l'ex-Région Alsace a fait le choix de développer sa tarification intégrée pour usagers occasionnels en ne proposant que des tarifs à la journée (Alsa+).

À la différence des cas de réutilisation de la gamme tarifaire d'un réseau, la création d'une gamme tarifaire intégrée constitue souvent une étape difficile à franchir dans la mesure où elle doit concilier les spécificités des gammes tarifaires des différents réseaux accessibles.

Par exemple, la définition du titre « jeune » varie d'un réseau à l'autre : critères d'âge pour certains, critères relatifs au statut pour d'autres (étudiants, apprentis...). La synthèse de ces gammes est alors difficile à obtenir. Cette difficulté explique pour partie le caractère incomplet de la plupart des gammes tarifaires intégrées proposées actuellement en France.

Cette difficulté peut en revanche être considérée comme une **opportunité pour les AO d'harmoniser et de simplifier leurs propres gammes tarifaires**.

► Prix des titres ②

Lorsque la tarification intégrée est développée distinctement des gammes tarifaires de chaque réseau, le prix des titres résulte d'un équilibre entre recherche d'attractivité de la gamme intégrée et cohérence vis-à-vis du prix des différentes gammes tarifaires existantes des réseaux.

Concrètement, le prix du titre intégré d'un usager occasionnel réalisant plusieurs déplacements sur des réseaux distincts sera généralement compris entre le prix du titre d'un des réseaux et la somme

des titres qu'il aurait achetés séparément en l'absence de tarification intégrée.

Cependant, il n'est pas forcément possible de comparer la valeur des titres intégrés et la somme des titres de chaque réseau. En effet, la tarification TER étant kilométrique, elle ne propose généralement pas de titre lié à un territoire donné mais seulement à une origine-destination choisie.

Ainsi, l'intégration de tarifications plates des réseaux urbains⁵, avec des tarifications kilométriques des TER, rend difficile la construction des prix des titres intégrés, notamment pour des territoires très étendus. Les AO peuvent alors recourir à des **tarifications zonales**, qui sont un compromis entre les tarifications « plates » et les tarifications kilométriques.

▷ Clef de répartition des coûts et des recettes ③

Les **dépenses** liées à la mise en place d'une nouvelle gamme tarifaire concernent :

- le coût de création de la nouvelle gamme tarifaire et de la billettique (définition et conception des titres, installation ou adaptation éventuelles des bornes de validation et des distributeurs de titres) ;
- le coût de communication sur la nouvelle tarification ;
- le coût de suivi de son utilisation (enquête auprès des usagers...).

Certains de ces coûts peuvent être mutualisés avec ceux de la gamme tarifaire d'un des réseaux (conception et distribution notamment).

D'autre part, la création de titres intégrés distincts des titres proposés par chaque réseau permet **d'isoler une recette propre à la tarification intégrée**. Cependant, en raison de l'attractivité des tarifs de la gamme tarifaire intégrée, les recettes générées restent inférieures à celles qu'aurait générées l'utilisation de titres séparés sur chacun des réseaux, à fréquentation constante. Ainsi, le bilan des recettes de la tarification intégrée doit être apprécié en évaluant, parmi les utilisateurs de titres intégrés :

- la part d'usagers utilisant initialement la tarification des différents réseaux (qui, en raison de l'attractivité des tarifs des titres intégrés, constitue un manque à gagner pour les réseaux) ;

- la part de « **nouveaux** » usagers que la **tarification intégrée a attirée sur les réseaux de transports** (qui génèrent, eux, de nouvelles recettes).

Ainsi, **la tarification intégrée n'est pas un outil qui vise à augmenter les recettes des AO mais qui recherche plutôt une augmentation de l'utilisation des transports alternatifs à l'usage individualisé de la voiture.**

Les accords financiers définis entre AO partenaires relèvent le plus souvent d'un partage de la recette propre à la tarification intégrée. Les modalités de ce partage sont variables mais reposent généralement :

- sur la connaissance des réseaux utilisés par les détenteurs de titres intégrés lors de leurs déplacements ;
- sur la distinction entre les déplacements réalisés sur un unique réseau et ceux réalisés sur plusieurs réseaux ;
- sur le prix des titres vendus sur chacun des réseaux.

État des lieux de la tarification intégrée en France

L'enquête des transports collectifs régionaux⁶ (données 2016) permet de dresser le portrait de la mise en œuvre des politiques de tarifications intégrées en France.

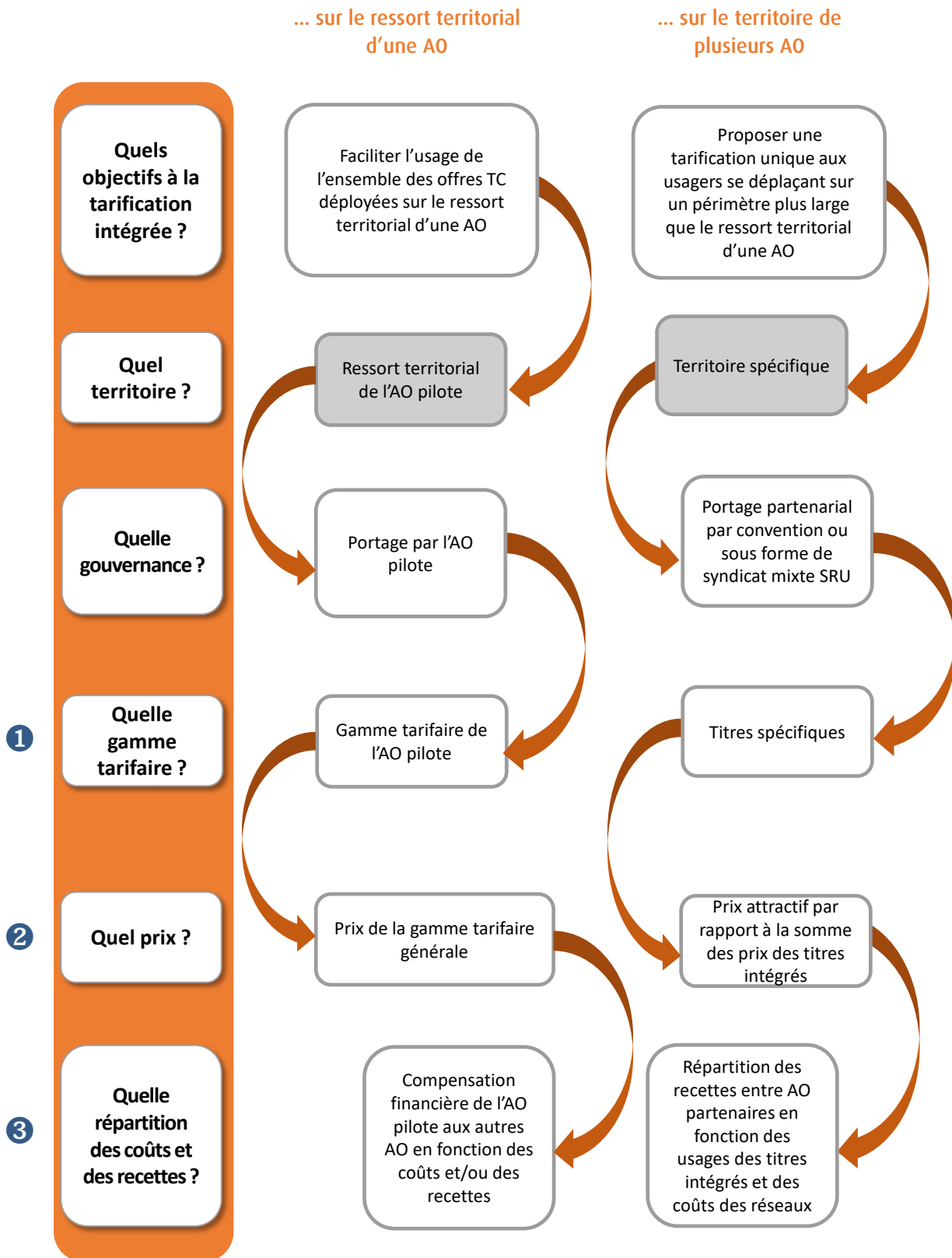
Les Régions colorées correspondent aux Régions ayant développé des tarifications intégrées sur une partie de leur territoire (par exemple, sur le périmètre de certaines AOM).

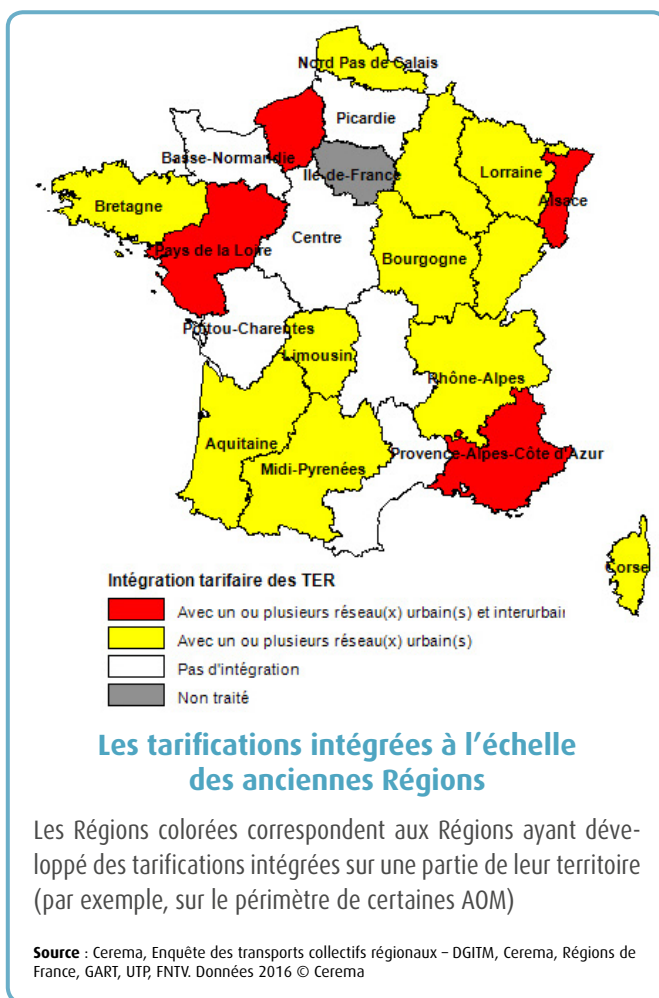
Il met notamment en évidence le développement des politiques de tarification intégrée incluant les transports régionaux. Sur les 15 Régions comportant des politiques de tarification intégrée, 11 d'entre elles ne sont concernées que par des intégrations réseaux urbains/réseau ferroviaire régional, sur le périmètre d'AOM (couleur jaune sur la carte page 9).

5 Syndicat mixte de transport dit SRU créé par la loi relative à la solidarité et au renouvellement urbains du 13 décembre 2000.

6 Enquête des transports collectifs régionaux – DGITM, Cerema, Régions de France, GART, UTP, FNTV. Données 2016.

Deux types de tarifications intégrées existant en France...





Par ailleurs, si l'on ne recense pas de tarification intégrée inter-régionale, il existe des accords ponctuels développés sur des territoires limitrophes ayant de fortes interactions. C'est notamment le cas entre les Régions Auvergne-Rhône-Alpes et Bourgogne-Franche-Comté (carte TER illico valable sur l'ensemble de la Région Auvergne-Rhône-Alpes et à destination de Mâcon et Genève).

Enfin, la fusion de certaines Régions entraîne de nouvelles réflexions sur l'intermodalité dont il conviendra de mesurer les effets sur les politiques de tarification intégrée.

3. Pour aller plus loin

Des conditions favorables aux impulsions régionales

Les récentes évolutions législatives, bien que ne concernant pas directement les questions de tarification intégrée, vont néanmoins faciliter leur mise en œuvre.

L'adoption de la loi MAPTAM a confié à la Région le rôle de **chef de file de l'intermodalité et de la complémentarité entre modes de transport**, la tarification étant identifiée comme l'un des principaux leviers de cette action de coordination.

Alors que très peu de tarifications intégrées sont aujourd'hui construites à l'initiative et à l'échelle d'une Région ou d'une ex-Région, celles-ci peuvent désormais, au travers de la mise en place des SRADDET, identifier des territoires où le développement de l'intermodalité passe par la mise en œuvre de tarifications intégrées.

Par ailleurs, les coopérations nécessaires à la mise en œuvre de telles tarifications ont été simplifiées par le transfert à la Région des compétences transport initialement exercées par les départements. **La mise en place d'une tarification intégrée** portant sur l'ensemble des réseaux de transport public d'un territoire nécessite désormais **un accord entre les AOM et la Région**.

Enfin, la loi du 4 août 2014 portant réforme ferroviaire a permis aux Régions de s'affranchir du barème kilométrique dans la tarification des services TER. D'autres principes tarifaires (tarification zonale, tarifs uniques...) sont donc aujourd'hui envisageables. Ces nouveaux outils de tarification simplifieront certainement, à terme, le développement de tarifications intégrées.

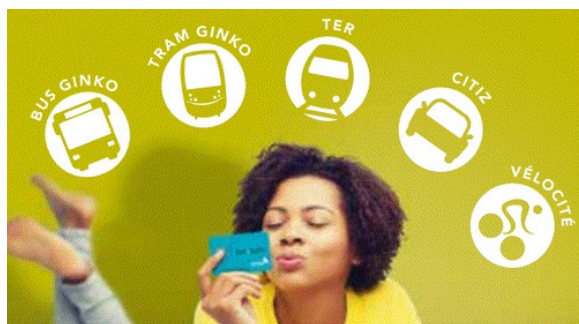
Par ailleurs, **le périmètre des Régions a évolué** en 2016 amenant celles-ci à **entreprendre des démarches d'harmonisation des différentes tarifications de leurs services de transport**. Ces démarches d'harmonisation peuvent amener à définir des gammes tarifaires plus simples et donc plus faciles à intégrer sur d'autres réseaux.

Si ces différentes évolutions législatives vont sans nul doute simplifier les phases d'élaboration des tarifications intégrées, leur impact sur le périmètre géographique de ces tarifications est aujourd'hui difficile à évaluer. Ces tarifications ont-elles vocation à se multiplier ? Vont-elles se développer sur des territoires de plus en plus étendus à l'instar de ce qui est observé en Suisse ou en Allemagne où les communautés tarifaires ont vocation à couvrir l'ensemble du territoire national ?

Étendre le périmètre de la tarification intégrée (notamment pour atteindre celui de l'échelon institutionnel supérieur) **n'est en effet pas un objectif en soi**. Le périmètre d'une tarification intégrée doit avant tout viser à répondre à des besoins de mobilité observés, sur un bassin de vie spécifique.

Mobility as a Service (MaaS) : le prochain défi ?

Le développement d'une tarification intégrée concourt à un usage facilité des différents réseaux de transport collectifs sur un territoire donné. D'autres outils complémentaires permettent de faciliter les déplacements des usagers. Il est notamment utile d'associer à un projet de tarification intégrée, une information de qualité sur la gamme tarifaire intégrée, et plus globalement un **système d'information multimodale** et **une billettique interopérable** adaptée.



Tarification intermodale sur le territoire du Grand Besançon

Source : www.ginko.voyage ©Agence Dartagnan pour le Grand Besançon

Les exemples de tarification intégrées présentées dans cette fiche concernent uniquement les réseaux de transports collectifs. De façon générale, **la tarification intégrée comprend très rarement des services de mobilité** tels que l'autopartage ou les vélos en libre-service. Des accords tarifaires entre les réseaux de transports collectifs et les services de mobilités proposés par les AO existent mais ne vont pas jusqu'à l'intégration tarifaire. Par exemple,

- à Bordeaux, l'abonnement mensuel au service de vélos en libre service coûte 22 euros pour les abonnés du réseau de transports collectifs et 33 euros pour les non abonnés. Cependant les usagers doivent acheter leurs deux titres séparément ;
- à Besançon, l'abonnement au service d'autopartage Citiz est gratuit pour les abonnés du réseau de transport collectif Ginko. Cependant, ces usagers doivent payer les heures et les kilomètres parcourus.

Ainsi, l'un des enjeux de la tarification intégrée de demain sera de poursuivre cette dynamique de coopération tarifaire avec les services de mobilité déployés par les AO sur un territoire afin de faciliter l'accès à ces services alternatifs à l'usage de la voiture individuelle.

Le concept de **Mobility as a Service**, qui s'est développé ces dernières années, vise à offrir aux usagers **un unique service de mobilité comprenant l'ensemble des offres existantes (offres publiques et privées, individuelles et collectives)**. Ainsi, au-delà de la tarification, les projets de MaaS prévoient d'intégrer la billettique, et l'information multimodale, pour l'ensemble des systèmes de transports et de mobilité.

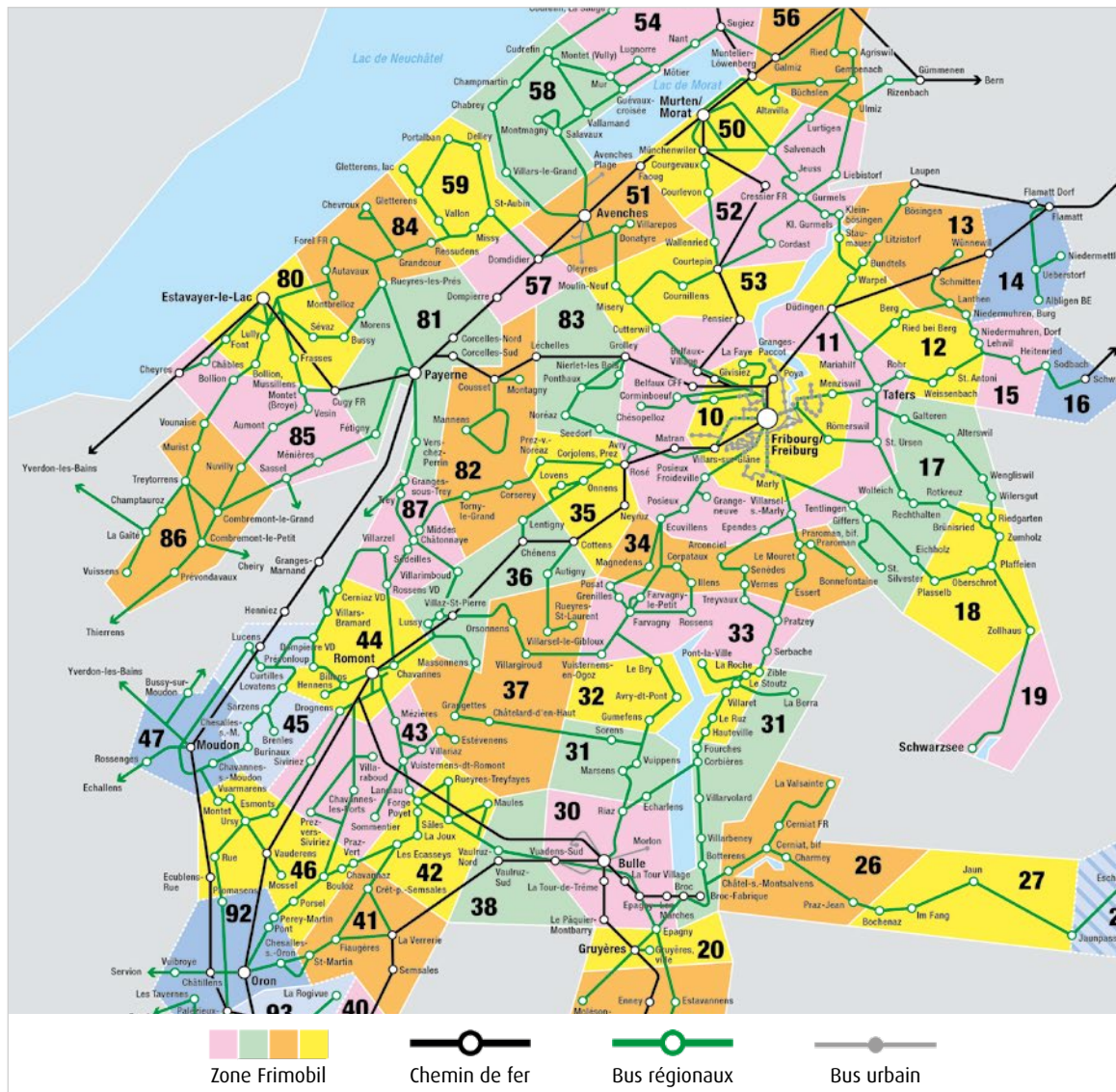
La tarification intégrée constitue donc un premier pas vers un système de mobilité plus intégré, que les évolutions législatives à venir pourront contribuer à faire évoluer.

Les communautés tarifaires suisses

Une vingtaine de communautés tarifaires couvrent la majeure partie du territoire suisse. Si les périmètres de ces communautés tarifaires s'inspirent du périmètre institutionnel des cantons, ils n'y correspondent généralement pas totalement, certains besoins en mobilité pouvant amener :

- à étendre la communauté tarifaire au-delà du périmètre du canton ;
- à faire chevaucher plusieurs communautés tarifaires.

Ces communautés tarifaires font l'objet d'un découpage en zones, permettant une meilleure modulation des tarifs.



Zones de la Communauté Tarifaire Intégrale Fribourgeoise Frimobil développée sur le canton de Fribourg de la Broye vaudoise

Source : <https://www.frimobil.ch>

Les tarifs proposés par ces communautés tarifaires relèvent principalement d'abonnements, lesquels peuvent se substituer aux tarifs proposés sur les réseaux membres. Ainsi, l'abonnement mensuel proposé sur le réseau urbain de Fribourg est l'abonnement Frimobil valable sur les réseaux de chemins de fer et de bus urbains et régionaux d'une zone.

En Suisse, l'étendue spatiale des communautés tarifaires et la finesse de leurs zonages s'expliquent par la très forte densité du réseau de transport public qui dessert l'ensemble des zones même lorsque ces dernières sont éloignées des espaces urbains. En revanche, une tarification intégrée basée sur le périmètre d'une Région française comporterait nécessairement des secteurs non accessibles ou très faiblement desservis par les lignes régulières de transport public.

Une série de fiches « Boîte à outils de l'intermodalité » (* fiches à paraître)

- Fiche n° 01** L'intermodalité : enjeux, gouvernance et leviers
- Fiche n° 02** Un diagnostic territorial au service d'une politique intermodale de mobilité*
- Fiche n° 03** La coordination des services de transports et de mobilité*
- Fiche n° 04** Les pôles d'échanges au service de l'intermodalité*
- Fiche n° 05** **La tarification intégrée pour faciliter l'intermodalité**
- Fiche n° 06** La billettique interopérable*
- Fiche n° 07** L'information multimodale au service des usagers*

+ Pour en savoir plus ●●●

- Cerema, *L'intermodalité : enjeux, gouvernance, leviers*, 2018
- Cerema, *Outil pour l'acquisition de systèmes intelligents pour les transports collectifs – Systèmes billettiques*, 2017
- Cerema, *30 ans de tarification des transports collectifs urbains (hors Ile-de-France)*, 2014
- Certu, *La coopération entre autorités organisatrices de transports : les syndicats mixtes SRU*, 2014
- Gart, *La coopération en matière de mobilité*, 2012
- Cerema, *L'intégration tarifaire dans les transports. Repères pour la mise en œuvre*, à paraître

✍️ Contributeurs ●●●

Cette fiche a été rédigée par Bertrand Dépigny, Florence Girault et Pierre Nouaille (Cerema).

Sont remerciés pour leur relecture :

Stéphane Chanut, Jérôme Charrier, Cécile Clément-Werny, Patrice Morandas (Cerema).

Mounia Moudjed, Florence Dujardin, Céline Sabatier (GART), Gaëlle Paternotte (DIGITM), Julie Vincendeau (Région Pays-de-la-Loire), Laurie Caron (Région Grand Est).

Photo de couverture

Source : www.vialsace.eu

Maquettage

Cerema Territoires et ville
Service édition

Impression

Jouve
Mayenne

✉️ Contact ●●●

- bertrand.depigny@cerema.fr
- DD.DTECTV@cerema.fr

Pilotage de la série « Boîte à outils de l'intermodalité »

- florence.girault@cerema.fr

Date de publication

Novembre 2018
ISSN : 2276-0164
2018/39

Commander ou télécharger nos ouvrages sur

www.cerema.fr

La collection « Références » du Cerema

Cette collection regroupe l'ensemble des documents de référence portant sur l'état de l'art dans les domaines d'expertise du Cerema (recommandations méthodologiques, règles techniques, savoirs-faire...), dans une version stabilisée et validée. Destinée à un public de généralistes et de spécialistes, sa rédaction pédagogique et concrète facilite l'appropriation et l'application des recommandations par le professionnel en situation opérationnelle.

Aménagement et cohésion des territoires - Ville et stratégies urbaines - Transition énergétique et climat - Environnement et ressources naturelles - Prévention des risques - Bien-être et réduction des nuisances - Mobilité et transport - Infrastructures de transport - Habitat et bâtiment

© 2018 - Cerema
La reproduction totale ou partielle du document doit être soumise à l'accord préalable du Cerema.