



Edito La mobilité est un enjeu d'intégration sociale et économique. Au sein d'espaces urbains et suburbains qui tendent à se spécialiser et à s'étendre, **la mobilité est devenue la fonction organisatrice de la vie quotidienne.**

Plus le budget d'un ménage est faible et plus la part des dépenses consacrées aux transports est élevée : cette réalité a un impact évident sur la mobilité qui se traduit par **un effet ségrégatif** : limitation de l'accès à l'emploi et, plus largement, à la ville et ses ressources.

Pour faire face à cette inégalité, les collectivités locales disposent de plusieurs outils. **La politique tarifaire des réseaux de transports en commun** en fait partie et permet d'adapter les coûts de déplacement aux moyens des usagers.

Intervenant depuis vingt ans sur ce sujet, l'OSL a analysé les évolutions des pratiques, les améliorations des dispositifs et les adaptations restant à réaliser.

INTEGRATION SOCIALE ET MOBILITE : QUELLES POLITIQUES TARIFAIRES ?

LES ENJEUX DES POLITIQUES TARIFAIRES

Pendant longtemps réduites à des aides communales, les politiques tarifaires des transports en commun se développent à l'échelle des agglomérations depuis le début des années 1990.

Ce processus a été renforcé au cours de la dernière décennie avec le développement de l'intercommunalité et les évolutions législatives (loi SRU).

Une politique tarifaire d'agglomération doit permettre de répondre à plusieurs enjeux traversant les transports en commun : le droit au transport, l'équité entre les usagers et le financement du réseau.

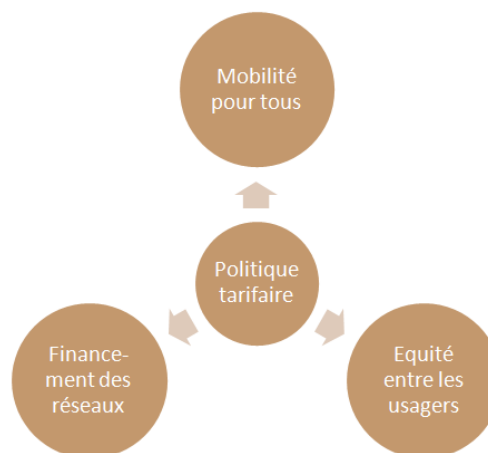
La tarification des transports relevant des compétences des collectivités locales, il existe une **grande diversité des dispositifs**. Ceux-ci peuvent varier en fonction des combinaisons des paramètres opérationnels (publics aidés,

niveaux de réduction, conditions d'accès). De plus, les trois enjeux des politiques tarifaires se révèlent parfois contradictoires et les réponses qui y sont apportées dépendent **des volontés politiques** locales et **des négociations avec la société civile.**

LES NOUVEAUX USAGERS PRÉCAIRES

Dans cette diversité, deux grandes évolutions apparaissent clairement. La première est **l'élargissement des catégories** d'ayant-droits, avant centrées sur les personnes âgées sans conditions de ressources, elles intègrent

de plus en plus de publics : demandeurs d'emploi, jeunes sans emploi, bénéficiaires du RSA, etc. La deuxième évolution concerne les niveaux de réduction, avant la gratuité totale était la solution la plus répandue, elle laisse maintenant la place à **une participation financière** de l'usager, normalement adaptée à ses moyens. En revanche, peu d'évolutions ont été observées



concernant la « logique de statut » d'accès à la tarification sociale, c'est-à-dire **un accès conditionné à l'appartenance de l'utilisateur à une catégorie socio-économique** donnée. Ces catégories sont souvent définies par l'âge (moins de 18 ans, moins de 26 ans) ou par un statut institutionnel (bénéficiaire de l'AME, du RSA, demandeur d'emploi, etc.). Hors **cette logique ne peut intégrer la catégorie grandissante de travailleurs pauvres et les personnes précaires non reconnues institutionnellement**. Les coûts des déplacements peuvent générer une nouvelle forme de précarité impactant aussi des ménages insérés mais consacrant plus de 20% de leur budget à leur mobilité. L'alternative consiste à mettre en place une **réduction modulables en fonction des revenus du ménage** indépendamment de toute catégorie sociale. Cette solution attire de plus en plus de réseaux : les agglomérations de Dunkerque, Grenoble, Strasbourg, Rennes, Brest et Quimper ont tenté l'expérience.

EVALUATION PARTICIPATIVE DES DISPOSITIFS

Lors des évaluations de dispositifs tarifaires réalisées par l'OSL, la question qui revenait le plus souvent était celle de **l'équité entre les usagers. La complexité des arbitrages à réaliser** entre les impératifs de financement, l'accès aux transports pour les publics défavorisés sans pour autant faire porter tout le point de la participation sur les publics sans tarifs spéciaux rend nécessaire **la concertation et l'échange entre les acteurs concernés** par ces dispositifs.

Cette complexité rend l'exercice difficile. Essayer de mettre en place le « système parfait » du premier coup est contreproductif et producteur d'immobilisme. Il est par contre primordiale de réaliser rapidement **une**

évaluation ouverte et rigoureuse prenant en compte l'ensemble des besoins des publics et les contraintes des acteurs.

Lors de l'évaluation du dispositif de l'agglomération grenobloise, l'OSL a réalisé **des enquêtes de terrain quantitatives et qualitatives** (1500 questionnaires et 50 entretiens) auprès des usagers actuels et potentiels. Ce travail de diagnostic a été complété par une analyse financière comparative entre le dispositif actuel et son ancienne forme. Dans la perspective d'améliorer efficacement le dispositif, l'OSL a **intégré les acteurs concernés dans la démarche d'évaluation** (exploitants, collectivités, CAF, travailleurs sociaux, associations, etc.) à toutes les étapes du processus afin qu'ils y participent activement et puissent faire entendre leurs retours d'expériences.

L'originalité de ce dispositif tarifaire est d'avoir articulé les logiques de statut et de personnalisation des tarifs en fonction des ressources : catégories donnant droit automatiquement à des réductions (moins de 18 ans, plus de 65 ans, etc.) et réductions liées aux revenus ouvertes à tous et remplaçant les réductions statutaires lorsqu'elles sont moins avantageuses.

L'évaluation a permis de pointer **les avancées pour les usagers et les publics précaires** qui n'avaient avant droit à aucune réduction, mais aussi d'étendre ce dispositif à d'autres publics en difficulté qui ne pouvaient pas encore y prétendre. Le nouveau dispositif étant plus complexe que l'ancien, des difficultés persistaient dans la collaboration entre acteurs. La démarche participative leur a permis de se rencontrer et **d'améliorer leur collaboration pour rendre le système plus transparent pour l'utilisateur.**

josselin.berneide@observatoire-social.org
christian.harzo@observatoire-social.org
virginie.bonnal@observatoire-social.org

DES NOUVELLES DES ETUDES

Travaux de l'OSL en matière de politique tarifaire:

- ▶ Evaluation de la tarification solidaire des transports en commun de l'agglomération grenobloise, *SMTC*
- ▶ Evaluation et adaptation de la tarification sociale du réseau des transports publics de Dunkerque, *Communauté Urbaine de Dunkerque*
- ▶ Suivi de l'impact de la politique tarifaire du réseau des transports publics de l'agglomération nantaise, *SEMITAN*
- ▶ Etat des lieux des pratiques tarifaires et projets en direction des publics précaires, *TRANSDEV*

Nouvelles études de l'OSL :

- ▶ Evaluation sociologique des « Couloirs de vie », projet de restauration et de préservation des corridors biologiques du Grésivaudan, *Conseil Général de l'Isère*.
- ▶ Etude pour la mise en place d'un dispositif de formation « Précarité énergétique », partenariat avec Hespul et Pact-Arim Rhône, *ADEME Formation*.
- ▶ Prestation de conseil et d'expertise pour le pôle d'appui opérationnel de l'ANRU et des porteurs de projets de rénovation urbaine : Mobilités durables, *ANRU*.

L'équipe de l'OSL : Christian HARZO (directeur), Virginie BONNAL, David CHEVALLIER, Stéphanie PERRET, Josselin BERNEIDE, Annabelle BERTHAUD