



**HAL**  
open science

## Les chiffres du ticket de métro à Paris depuis 1900

Arnaud Passalacqua

► **To cite this version:**

Arnaud Passalacqua. Les chiffres du ticket de métro à Paris depuis 1900. Transports urbains : mobilité, réseaux, territoires, 2020, N°136 (1), pp.35. 10.3917/turb.136.0035 . hal-03310447

**HAL Id: hal-03310447**

**<https://hal.science/hal-03310447>**

Submitted on 6 Jul 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.

# Les chiffres du ...

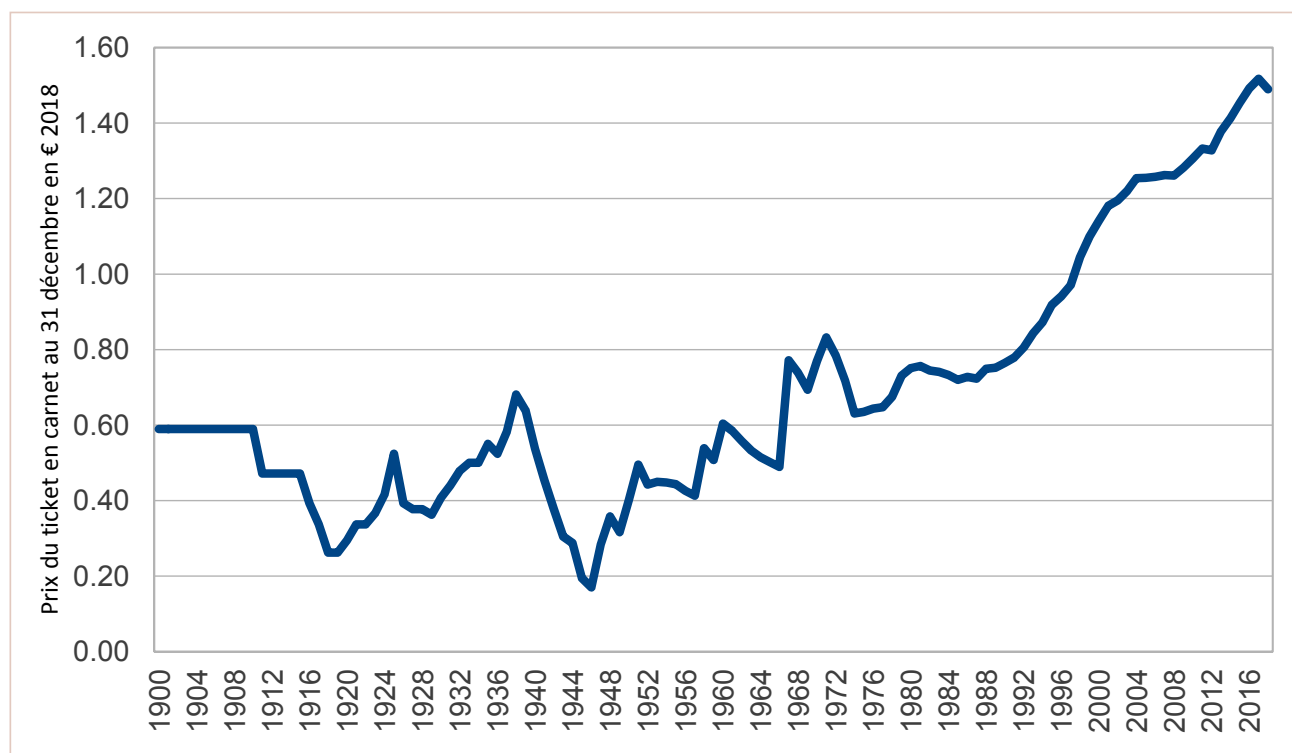
## ticket de métro à Paris depuis 1900

Arnaud Passalacqua

Le prix du ticket de métro parisien est une donnée sensible, qui a suscité l'intérêt des politiques depuis ses débuts. Son évolution est d'abord fortement marquée par les deux conflits mondiaux qui s'imposent comme des événements de baisse très nette du prix réel du ticket. Dans ces moments, le choix des pouvoirs publics de le maintenir à son niveau en monnaie courante est une façon de lutter contre l'inflation, au risque de mettre en péril la santé financière des exploitants. Les après-guerre sont donc des phases de rattrapage.

D'une façon plus fine, on peut lire aussi des effets de choix politiques, entre élus locaux et orientations nationales, qui produisent une évolution en dent de scie. Les Trente Glorieuses correspondent à une période de prix bas, pendant laquelle la RATP fait d'ailleurs face à des difficultés financières. Elles se closent, comme en 1938, par une hausse importante de + 58 %, décidée en 1967, dans le cadre d'un épisode de vérité des prix engagée par le gouvernement à une échelle plus globale.

Depuis le milieu des années 1970, le ticket fait l'objet d'une politique publique bien plus régulière, qui s'inscrit dans une hausse très nette du coût réel d'un trajet, passant par une révision annuelle du prix, qui n'est presque plus orientée qu'à la hausse (81 % des évolutions depuis 1975, contre 29 % de 1900 à 1975). Elle est le résultat de la volonté de marginaliser le ticket au profit des formes d'abonnement, dont le principal est la Carte Orange, née en 1975 et ancêtre du passe Navigo. Loin des grandes variations qu'a pu connaître le XX<sup>e</sup> siècle, ces évolutions sont devenues faibles (2 % annuels en moyenne depuis 1975), quoique non négligeable depuis que l'inflation s'est effondrée. Sur le temps long, l'effet est très sensible, puisqu'il rend le coût d'un trajet en métro par ticket en carnet plus de 2 fois plus cher que ce qu'il était en 1900. Bien sûr, un tel graphique pourrait être comparé à l'évolution du prix de l'abonnement... et à celle du coût du carburant automobile, dont on sait qu'il a connu une orientation bien plus favorable au consommateur !



# Les chiffres du ...