

Tarifification en Ile-de-France : quelles priorités ?

Par **Marc Pelissier**, secrétaire général de l'Association
des usagers de transports (AUT) Fnaut Ile-de-France

La tarification francilienne est parfois complexe, injuste ou trop élevée, même si des progrès ont été réalisés ces dernières années. Par exemple, il faut noter que des mesures de limitations des tarifs d'abonnement les plus élevées ont déjà été prises par le Stif. Il y a d'abord eu la fusion des zones 6 à 8 au tarif de la zone 6 en 2007 pour un coût annuel de 5 millions d'euros. Puis la fusion des zones 5 et 6 au tarif de la zone 5 en juillet 2011 pour un coût annuel de 20 millions d'euros. Ainsi, de 2009 à 2011, les abonnés de l'ex-zone 6 ont vu leur tarif baisser de 10 % tandis que les abonnés de Paris et des communes limitrophes ont connu une hausse de 12,5 %.

Zone unique : avantages et inconvénients

Il est vrai qu'en première approche, le passe Navigo à tarif unique présenterait certains avantages :

- simplification radicale du système tarifaire ;
- suppression des frontières artificielles du zonage actuel en petite et grande couronne ;
- baisse des tarifs pour ceux qui vont à Paris dans des secteurs mal desservis.

Mais d'autres considérations conduisent à s'interroger sur l'opportunité du tarif unique :

- le tarif unique paraît peu pertinent économiquement : les études montrent bien que le coût de production de l'offre de transport est pour une grande part proportionnel à la distance parcourue, il faut que les tarifs reflètent un minimum cette réalité. D'ores et déjà, d'après le Stif, les abonnés des zones 1-2 paient 50 % du coût réel, tandis que les abonnés de la zone 5 paient 31 % de celui-ci ;
- le tarif unique paraît peu pertinent écologiquement : il fait croire que les déplacements longs ne coûtent rien à la collectivité et peut favoriser l'étalement urbain, déjà largement engagé du fait du prix des logements. Il faut au contraire favoriser les déplacements courts, même en transport en commun ;

Suite aux élections régionales de 2010, la promesse électorale d'une zone tarifaire unique pour les abonnés au passe Navigo francilien revient dans l'actualité puisque Cécile Duflot, présidente du groupe Europe Ecologie Les Verts au conseil régional d'Ile-de-France, semble conditionner son vote du budget 2012 à la mise en œuvre de cette réforme tarifaire. Cette idée, qui n'était pas portée par les Verts avant 2010, transcende les climages politiques puisqu'elle figurait au programme de Jean-François Copé aux régionales de 2004, ainsi que dans le programme des communistes depuis longtemps.

Notre association d'usagers souhaite, à travers cette tribune et une lettre ouverte adressée aux conseillers régionaux d'Ile-de-France, donner son avis sur ces questions tarifaires et faire part de ses priorités.

- le tarif unique paraît peu pertinent socialement : les études montrent qu'il n'y a pas de corrélation forte entre le niveau de vie et la distance du lieu d'habitat par rapport à Paris. De plus il existe une tarification sociale allant jusqu'à la gratuité pour les publics les plus en difficultés ;

- le tarif maximum de l'abonnement mensuel est de 110 euros depuis juillet 2011. 90 % des abonnés bénéficient d'un remboursement à 50 % (voire plus) et supportent donc 55 euros par mois. Sur la base de 20 allers-retours par mois, cela fait 2,75 euros par aller-retour ou 1,38 euro par trajet. Ces prix sont bien acceptés dès lors que le service offert n'est pas dégradé ;

- le différentiel de prix entre transports en commun et véhicule particulier, déjà significatif, va augmenter du fait de la hausse inéluctable du prix des carburants. Il n'est donc pas nécessaire de baisser le prix des abonnements TC pour inciter au report modal. D'ailleurs, vu la saturation actuelle de nombreuses lignes en heure de pointe, s'il y avait un afflux d'usagers liés à une baisse des tarifs, cela pourrait être pénalisant pour l'ensemble des usagers ;

- la zone unique aboutirait à un fort effet de « mur tarifaire » aux frontières de l'Ile-de-France, notamment avec la Picardie, ce qui pourrait engendrer des afflux de véhicules aux abords des gares franciliennes en limite de la région.

Au-delà de ces aspects, c'est surtout le niveau de prix qui conditionne l'acceptabilité du tarif unique. Il serait sûrement bien accueilli s'il était proche de



Marc Pelissier.



Bruno Marguerite

D'après le Stif, les abonnés des zones 1-2 paient aujourd'hui 50 % du coût réel, tandis que les abonnés de la zone 5 paient 31 % de celui-ci.

celui de l'abonnement le moins cher actuel. Or, d'après une étude du Stif, cela représenterait un manque à gagner de plus de 500 millions d'euros par an. Manifestement il n'y a pas à court terme de recettes nouvelles pour y faire face. L'alternative d'un tarif unique à isorecettes, qui serait à au moins 80 euros par mois, conduirait à des augmentations brutales de tarifs de 30 à 40 % pour tous les abonnés à deux zones actuelles, qu'ils soient habitants de Paris et des communes voisines, mais aussi habitants d'autres secteurs faisant des déplacements locaux. Une telle évolution serait totalement inacceptable. Cela pourrait entraîner certains usagers à se détourner des abonnements au profit des tickets T+ avec une hausse possible de la fraude et des pertes de temps liés à la vente des billets à bord des bus. Cela pénaliserait aussi la grande majorité des collégiens et lycéens abonnés Imagine'R qui n'ont que deux zones actuellement et verraient leur tarif augmenter fortement.

Les usagers occasionnels oubliés ?

Les discussions se concentrent sur les abonnements mais les évolutions prioritaires devraient concerner les trajets occasionnels au prix trop souvent dissuasif notamment sur le réseau RER et Transilien. Ainsi, par exemple, un aller-retour

Paris – Mantes-la-Jolie coûte 16 euros, alors que l'abonné paie 5, 50 euros (sur la base de 20 trajets par mois), ce prix étant ramené à 2,75 euros pour la grande majorité compte tenu du remboursement employeur. L'utilisateur occasionnel paie donc 3 à 6 fois plus cher ! Même si l'abonnement doit rester plus avantageux, il n'y a aucune raison d'avoir un tel écart de prix. Il faut souligner qu'en grande couronne, les abonnements ne sont souscrits que par 10 à 15 % de la population, alors que les usages occasionnels concernent davantage d'individus. C'est pourquoi nous recommandons la mise en œuvre progressive des mesures ciblées suivantes.

Pour les trajets hors abonnement :

- baisser le prix des tickets sur le réseau ferré de grande banlieue, notamment en plafonnant ces prix comme on l'a fait pour les abonnements.
- Etendre les possibilités de correspondance des différents tickets (exemple : correspondance bus/métro avec le même ticket).
- Mettre en œuvre le complément de parcours en faveur des titulaires d'abonnements sur Passe Navigo voyageant ponctuellement au-delà de leurs zones souscrites.
- Créer des tickets « famille » ou « petits groupes », à l'image de ce qui existe à Berlin et dans plusieurs agglomérations en province.
- Introduire le paiement électronique prépayé,

avec une carte type Monéo.

Pour les abonnements :

- étendre le dézonage le week-end, actuellement réservé à Imagine'R, à tous les abonnés.
- En cas de stationnement payant à proximité des gares, étudier la faisabilité d'inclure celui-ci à tarif préférentiel dans l'abonnement.
- Envisager des abonnements low-cost pour les courts trajets. Par exemple, proposer une carte à 30 ou 40 euros par mois donnant accès à une seule ligne de bus, de manière à réduire l'avantage du faible coût marginal de la voiture sur les trajets courts.

Les autres besoins de financement

Nous considérons que la première attente des Franciliens réside dans la densité de l'offre de transport et, pour les mieux servis, dans la qualité de service. A juste titre, elle est jugée souvent médiocre par les usagers. Ils n'admettent pas de payer plus chers quand elles ne s'améliorent pas.

C'est pourquoi les mesures tarifaires ne devront pas remettre en cause les investissements en faveur de la qualité de service ni les renforts d'offre, notamment sur les réseaux de bus de banlieue. Comme le prévoit le projet de PDUIF adopté par le Stif, pour atteindre l'objectif d'augmenter l'offre TC de 25 % d'ici 2020, il est indispensable de consacrer dès 2012 au moins 40 millions d'euros par an à ces renforts, indépendamment des coûts pour l'exploitation des lignes de tramways et métros prolongées l'an prochain.

Plus globalement, l'ampleur des besoins de financement en fonctionnement, les marges de manœuvre limitées des collectivités locales et la fragilité des recettes du versement transport (très sensible à la croissance économique) laissent craindre des difficultés pour boucler le budget du Stif dès 2012. Les tarifs ne doivent pas être la variable d'ajustement de ce budget. Il faut donc rechercher de nouvelles ressources. Le « rezonage » du versement transport accordé par le législateur n'est clairement pas suffisant. □