

# **R. A. T. P.**

**Concertation avec les Associations de Consommateurs  
et d'Usagers des Transports**

**Le zonage tarifaire en Île-de-France : Bilan critique et  
pistes d'évolution**

**10 mars 2011**

**Participent à la séance :**

**Richard JEAN-BAPTISTE**

<b>ADEIC</b>	<b>--</b>
<b>AFOC</b>	<b>--</b>
<b>Asseco CFDT</b>	<b>M. Daniel RABARDEL</b>
<b>CGL</b>	<b>--</b>
<b>ALLDC</b> Léo Lagrange	<b>M. Gérard SCHREPFER</b>
<b>CNAFAL</b>	<b>Mme ARMALET</b>
<b>CNAFC/AFC</b> Paris	<b>M. Guy BLANCO</b>
<b>CNL</b>	<b>M. Pierre CARRE</b>
<b>CLCV</b>	<b>Mme Janine MORDELET</b>
<b>CSF – CNAPFS</b>	<b>--</b>
<b>Famille de France</b>	<b>--</b>
<b>FNAUT</b>	<b>Mme Marcelle VERNET</b>
<b>INDECOSA – CGT</b>	<b>--</b>
<b>ORGEKO</b>	<b>M. Roger GALEOTTI</b>
<b>UFCS/ Familles Rurales</b>	<b>Mme Françoise RICARD</b>
<b>UNAF</b>	<b>Mme Hélène MARCHAL</b>

***La séance est ouverte à 14 h 35.***

**M. JEAN-BAPTISTE.**- Bonjour à toutes et à tous. Pour cette deuxième réunion que j'ai le plaisir d'animer avec vous, nous accueillons Claire SPITZMULLER et Jacques DELORME du Département commercial de l'Unité marketing. Je les laisserai se présenter un peu plus précisément, notamment par rapport à ce qu'ils font et au thème de cette journée, même si l'intitulé de cette réunion et l'ordre du jour de cette séance étaient indiqués dans la convocation que vous avez reçue. Il fait partie de ceux qui avaient été présentés en perspective du programme de l'année 2011 au moment de la réunion du mois de décembre, par rapport auquel certains d'entre vous avaient exprimé leur intérêt.

Avant de commencer, je vais vous donner quelques informations relatives au calendrier. Vous avez noté, puisque cela figurait dans votre invitation, que notre prochaine réunion se tiendra le 30 mars. Vous recevrez l'invitation au début de la semaine prochaine. Ce sera un après-midi animé par la Délégation générale à l'innovation et au développement durable qui sera complètement dédié aux sujets et problématiques la concernant. Je vous en dirai plus la semaine prochaine par courrier puisque j'attends la confirmation des sujets qui seront traités, mais cela fait aussi partie des thèmes que vous aviez souhaité voir abordés cette année.

La réunion suivante aura lieu le 28 avril après-midi. Deux sujets seront abordés : la nouvelle intervention du Département commercial, décidément très présent à plusieurs titres depuis le début de l'année, et l'Unité marketing, autour des profils clients et des tendances. C'est un thème que deux d'entre vous avaient lors de la réunion de décembre dernier sur le bilan de l'année 2010 et le programme de l'année 2011 souhaité voir abordé, ce qui sera le cas avec Hélène LABORIE, du Département commercial.

La deuxième intervention de l'après-midi du 28 avril sera celle du Département RER sur des sujets liés à ses problématiques d'exploitation et plus particulièrement aux scénarios d'exploitation. Je vous le dis à titre indicatif. Vous trouverez dans vos invitations plus de détails sur les contenus.

Pour aller un peu plus loin -mais là je ne m'engage pas sur la date-, je pense pouvoir vous annoncer que vers mi-mai (le 11, le 12 ou le 13) nous devrions pouvoir organiser une visite du centre de formation -je sais que c'est attendu par certains d'entre vous- du Département Bus, NES, à Aubervilliers. Je vous confirmerai la date dès que possible. Je ne vais pas aller plus loin dans le programme car ce serait un peu trop aléatoire par rapport aux disponibilités des uns et des autres, mais nous aurons encore sans doute deux rendez-vous avant l'été, l'un fin mai et l'autre en juin. Je vous repréciserai cela le plus tôt possible.

Avez-vous des remarques à faire sur ce programme ?

Le compte rendu de la séance précédente a été envoyé par mail et par courrier hier. Si vous n'avez pas de remarques à ce stade, je vais laisser la parole à Claire SPITZMULLER pour qu'elle se présente et aborde le thème qui nous concerne cet après-midi.

**Mme SPITZMULLER.-** Je travaille au sein du Département commercial, en particulier sur les aspects tarifaires. Nous nous occupons à la fois d'éléments assez concrets, par exemple à travers des actions de paramétrage des appareils de vente, des prix, des tarifs, des évolutions etc., nous gérons les projets que le STIF nous demande de réaliser suite à ses décisions tarifaires, et nous avons également un rôle de conseil et d'étude dans le cadre des prospectives tarifaires, de l'aide à la décision et du positionnement de l'entreprise. Enfin, nous travaillons en ce moment à la préparation du nouveau contrat entre la RATP et le STIF en participant aux réflexions qui sont menées dans ce cadre.

L'idée est aujourd'hui, compte tenu du contexte récent des élections régionales - on a beaucoup parlé de tarification et de tarif unique en Île-de-France, de vous exposer un point de vue de notre entité de techniciens qui n'est pas la position officielle de la RATP mais qui est issu de nos réflexions tarifaires, afin de vous apporter des éclairages sur ce que nous connaissons un peu plus en profondeur sur la technique tarifaire autour du zonage qui est en train d'être remis en cause avec l'idée de tarif unique.

L'idée est de vous rappeler quels sont les enjeux en termes de politique tarifaire du STIF, avec un petit rappel théorique sur ce dont on parle exactement et des enjeux de la structure zonale. Nous verrons aussi le contexte et ce qu'il se passe en Île-de-France, en faisant aussi des comparaisons avec ce qu'il se passe ailleurs pour voir si nous sommes atypiques ou non et si l'Île-de-France est un cas particulier, comme souvent. L'idée est de faire un benchmarking dans les grandes agglomérations européennes pour pouvoir répondre à cette question. Nous nous proposons ensuite d'ouvrir le débat et la réflexion sur les solutions alternatives qui seraient possibles et les modifications par rapport à une structure zonale.

La politique tarifaire a trois grands buts :

1) Essayer d'orienter la demande dans une perspective de développement durable afin de limiter les problèmes de connexion en faisant en sorte que ce soit viable économiquement par rapport au fonctionnement de la région. Le tarifaire devrait être un signal donné suffisamment parlant pour que les personnes prennent selon leurs besoins et la configuration le bon mode de transport : les transports en commun quand l'offre est présente, et s'il n'y a

vraiment pas d'offre d'autres modes alternatifs comme la voiture particulière. Le signal de la tarification doit faire en sorte que quand il y a une offre de transports en commun on ne prenne pas sa voiture particulière. Je simplifie mais c'est un peu cela.

2) Faire en sorte que la tarification telle qu'elle est définie permette à tous d'accéder aux transports collectifs et qu'il n'y ait pas de discrimination. Elle doit être à la fois simple, compréhensible par tous et accessible à tous les revenus sans distinction.

3) Pouvoir continuer à développer les transports collectifs et, même sans parler de développement, pouvoir assurer leur fonctionnement, à savoir les coûts d'exploitation, le prix que paie le voyageur contribuant en partie au financement du système. Surtout dans nos grosses agglomérations, je ne vais pas ouvrir le débat sur la gratuité mais il est très difficilement envisageable de ne pas faire payer le voyageur et qu'il ne contribue pas à l'économie du système. De toute façon, c'est toujours pareil : si ce n'est pas le voyageur qui paie, c'est le contribuable, or il n'a peut-être pas envie de payer le service quand il ne l'utilise pas. Il faut trouver un équilibre entre la part des subventions publiques et la contribution du voyageur.

**M. SCHREPFER.-** Vous oubliez le versement transport qui est une part importante.

**Mme SPITZMULLER.-** Vous avez tout à fait raison. D'ailleurs, les premiers financeurs sont les entreprises. Vous faite bien de le rappeler. J'ai un peu simplifié le schéma. Le versement transport, taxe assise sur la masse salariale, a été mis en place avec la justification suivante : nous vous donnons accès à une certaine main d'œuvre et en contrepartie nous vous demandons de participer au financement du système qui vous permet d'avoir un bassin de main-d'œuvre à votre disposition.

**M. RABARDEL.-** Pour les entreprises qui ont plus de 9 salariés.

**Mme SPITZMULLER.-** Tout à fait. Cela permet aux petites entreprises de ne pas être prises à la gorge car ce sont des taxes qui représentent des financements non nuls.

Quels sont les moyens pour définir cette politique ? On peut évidemment jouer sur les niveaux de tarifs. Le STIF le fait tous les ans à travers ses augmentations de tarifs en essayant de suivre grosso modo l'inflation, ce qui n'est d'ailleurs pas toujours représentatif de l'évolution des coûts d'exploitation des systèmes, mais c'est un autre débat.

On peut aussi apporter des modifications à la structure tarifaire, qui peut se baser sur différentes unités de base. On fait payer en fonction de la distance parcourue qui peut s'exprimer de différentes manières : soit le kilomètre pur, soit -ce fut le cas à une époque en Île-de-France des sections qui sont en fait du kilométrage déguisé, soit des zones, qui sont également une manière d'exprimer de la distance puisqu'elles sont progressives et peuvent être concentriques, comme chez nous, ou différentes. Le principe est que plus il y a de zones, plus on paie. C'est bien un principe de progression, celle-ci étant toujours liée à la distance parcourue. On peut aussi utiliser d'autres unités, comme en province dans certains réseaux (mais ce n'est pas le plus répandu), comme le temps ou une distinction en fonction du service rendu.

Le dernier moyen est la gamme tarifaire. Une fois la structure définie, on peut définir pléthore de titres qui répondent plus ou moins aux besoins de déplacements d'une catégorie par rapport à une autre (les jeunes ou les gros consommateurs). On segmente le marché des personnes en fonction de la fréquence de leurs déplacements ou de leurs spécificités en termes d'usage et on leur offre un titre particulier.

Nous allons aujourd'hui zoomer sur la qualité de la structure zonale qui a été choisie pour base pour la gamme tarifaire des forfaits en Île-de-France. La tarification zonale peut être journalière (Mobilis), hebdomadaire, mensuelle ou annuelle (Navigo, la gamme sociale et Imagin'R).

Il y a en Île-de-France six zones concentriques. Je rappelle qu'elles étaient au nombre de huit jusqu'en 2007 avant la fusion des zones 6 à 8, la zone 1 correspondant à peu près à Paris intramuros. Le principe -c'est comme vous le verrez un choix qui n'est pas très courant- est un minimum de deux zones à chaque fois. L'objectif de ce choix d'achat minimum est d'éviter les problèmes de frontières. Les voyageurs font rarement des déplacements très longs compte tenu de la taille des zones. Deux zones couvrent déjà une grande partie des déplacements et notamment ceux à cheval entre deux zones.

**M. DELORME.-** J'ajoute qu'avec seulement une zone, on pourrait payer un certain prix pour faire un déplacement assez long dans une zone mais que si l'on avait la malchance pour un très petit voyage de passer d'une zone à l'autre on paierait le double, c'est-à-dire le niveau 2 du tarif. Le principe de deux zones minimum évite cet inconvénient.

**Mme SPITZMULLER.-** Le système des zones 1 à 6 avec toutes les combinaisons possibles représente environ 15 couples de zones possibles. Le prix minimum est de 54,90 €...

**Mme MARCHAL.-** Cela a augmenté.

**Mme SPITZMULLER.-** Oui, mais on paie moins cher pour la zone 5-6. L'offre n'est pas tout à fait la même. Il est normal qu'il y ait un petit écart entre les prix selon les zones.

**M. DELORME.-** C'est une évolution. Les prix étaient à l'origine les mêmes mais peu à peu, à chaque hausse tarifaire, les tarifs des zones externes ont moins augmenté dans la mesure où l'offre de transport était moindre.

**M. GALEOTTI.-** Ce sont surtout des déplacements qui concernent Imagin'R ou scolaires. La zone 1 est assez demandée en matière d'abonnements du fait de l'attractivité économique des emplois.

**Mme SPITZMULLER.-** D'accord pour les scolaires, mais pour les étudiants beaucoup de zonages incluent la zone 2.

**M. GALEOTTI.-** Oui, du fait de l'étendue plus importante des universités.

**Mme SPITZMULLER.-** La question est de savoir si la tarification zonale telle qu'elle est définie actuellement répond aux objectifs que la collectivité s'est fixés -que nous avons vus précédemment- en termes de politique tarifaire.

La nouvelle majorité régionale a fait une promesse : la mise en place d'une tarification unique, d'ailleurs sans en préciser le prix. C'était pour la petite histoire la promesse des Verts. Jean-Paul HUCHON l'a un peu tempérée quand il l'a reprise, en disant qu'elle était à étudier plus à fond et qu'il fallait se donner un peu de temps pour décider de la tenir ou non. Il est vrai que ce n'est pas forcément simple, comme nous allons le voir.

**M. RABARDEL.-** Je me souviens que lors des régionales précédentes, l'UMP aussi proposait une zone unique, mais pas au même prix.

**Mme SPITZMULLER.-** La fusion des zones 5 et 6 a été budgétée par le STIF lors du Conseil d'administration de décembre. Cela pourrait être interprété comme un premier pas vers ce tarif unique.

**M. SCHREPFER.-** Dans la mesure où l'offre sera non plus radiale mais parfois en rocade, une étude est-elle menée sur une modification du système de zonage ?

**Mme SPITZMULLER.-** Nous allons en parler ; c'est un peu le but de tout cela. Nous allons d'abord faire un petit bilan du zonage actuel, pour vous montrer le côté concentrique des zones. On a voulu faire peu à peu des ronds autour de Paris, avec un élargissement progressif de la taille des zones, sachant que la

dernière est déjà très conséquente.

Nous allons regarder tout d'abord les avantages de la tarification zonale actuelle puis ses inconvénients. Elle est a priori simple et assez bien comprise. D'ailleurs, les enquêtes qui ont été faites sur la question montrent qu'il n'y a pas de problème. Elle est même appliquée aux billets ; cela signifie que le système zonal a été adopté dans le mode de réflexion. Dans des tests qui ont été faits dans le cadre d'une étude, des personnes parlaient des zones quand elles évoquaient la tarification des billets. La représentation cartographique est simple, cette tarification progressive maintenant un certain lien avec les coûts et une certaine logique de couverture des coûts. Cependant, bien qu'elle soit progressive, elle reste très dégressive en fonction de la distance parcourue. Il y a plafonnement des prix et elle est très avantageuse pour les très longs voyages traversants. Elle est aujourd'hui très adaptée à l'offre qui demeure encore -cela va dans le sens de votre remarque- majoritairement radiale.

Les chiffres que vous voyez datent de 2008 mais ils ont le mérite d'exister et montrent -le calcul qui a été fait n'est pas très exact ; il ne faut pas le prendre au pied de la lettre mais cela permet de donner un ordre de grandeur- la part du voyageur dans le coût en moyenne. On s'aperçoit que le prix des COH (ex cartes Orange ou Navigo hebdomadaires) qui ont un taux de couverture très élevé pour la zone 1-2, est très proche de celui des billets. Le COM est le Navigo mensuel et la CI la Carte Intégrale (Navigo annuel).

Le Navigo semaine qui a un prix plus élevé proportionnellement par rapport au Navigo mensuel et assez proche de celui du ticket, a un taux de couverture très élevé en zone 1-2 avec une dégressivité quand on va vers les zones excentrées.

Dans le même esprit, le premier graphique montre en vert le prix mensuel. Vous voyez la progression du prix. Il part de 60,40 € pour la zone 1-2 pour aller jusqu'à 123 €. Si on prend en compte la fusion des zones, une cassure va générer un aplatissement supplémentaire. La progression qui était assez linéaire, sera vraiment très aplatie. L'autre courbe montre pour chacun des couples de zones la longueur moyenne d'un parcours en kilomètres. La proportionnalité est assez bien respectée.

Vous voyez au-dessus la dégressivité pour chacun des zonages, avec le prix moyen au kilomètre parcouru. On a considéré que les usagers font en moyenne une cinquantaine de voyages par mois. Cela a permis de faire des comparaisons et d'obtenir le prix au kilomètre pour chacun des couples de zones au forfait. On part d'assez haut mais ensuite cela descend très vite, avec une pente régulière jusqu'à un prix très bas pour la zone 1-6.

**M. GALEOTTI.-** Plus la distance est longue, plus le coût économique est faible.



Un train quasiment sans arrêt, comme par exemple le Paris-Versailles-Rambouillet, consomme moins sur le plan énergétique. Mon raisonnement est peut-être un peu vicieux mais je veux dire par là que quand on utilise des trains qui s'arrêtent moins, en faisant donc appel à moins d'énergie, le coût du voyage est moins élevé.

**Mme SPITZMULLER.-** Vous avez raison.

**M. DELORME.-** Oui, mais plus on s'éloigne, moins il y a de personnes dans le train, ce qui génère moins de recettes.

**M. GALEOTTI.-** On travaille plus en pointe alors que dans la zone centrale, le trafic est plus étalé toute la journée.

**Mme SPITZMULLER.-** C'est vrai mais par conséquent l'usage des transports collectifs est moindre. C'est un peu l'histoire du chat qui se mord la queue. Moins il y a d'offre, moins il y a de demande. Le problème de la couverture des coûts dans les zones éloignées est que les trains sont un peu vides. Ils ne se remplissent que progressivement.

**M. DELORME.-** Pour la collectivité, il coûte beaucoup plus cher parce que cela rapporte peu de recettes de développer des transports en commun dans la périphérie.

**M. GALEOTTI.-** C'est le grand débat que vous avez avec les régions sur les arrêts de TER dans la zone 6.

**Mme SPITZMULLER.-** Les inconvénients majeurs sont les pièges tarifaires dont on parle régulièrement, notamment entre le métro et RER, dont La Défense est une illustration criante. On peut accéder avec un titre zone 1-2 en métro alors qu'il faut en fait un titre zone 1-3 pour prendre le RER.

**M. RABARDEL.-** On fait un petit décalage pour que des communes de la partie concentrique restent dans la zone inférieure. Il y a d'ailleurs eu des évolutions dans le temps. On pourrait très bien prendre une décision pour La Défense ; cela ne changerait pas globalement la philosophie.

**Mme SPITZMULLER.-** C'est tout le problème du tarif unique.

**M. RABARDEL.-** Le métro est systématiquement en zone 1-2. Cela date du prolongement à Saint-Denis. Il existait une tarification spéciale pour le métro mais elle a été supprimée suite à des revendications politiques.

**Mme SPITZMULLER.-** C'est en fait non pas la structure zonale elle-même qui

est en cause mais l'exception qui a été faite de celle-ci, c'est-à-dire son application modale.

**Mme VERNET.-** Oui, mais à partir du moment où vous faites une exception au principe, il est entamé. Une commune de mon département, les Hauts de Seine, est coupée en deux : Antony. Il existe une tarification jusqu'à Antony ville, puis le tarif change pour les deux gares suivantes (Fontaine Michalon et les Baconnets). Je me suis fait piéger une fois : je n'avais pas pensé à cela et arrivée aux Baconnets je n'ai pas pu sortir.

**Mme SPITZMULLER.-** On essaie avec la notion de couples de zones de limiter ces effets.

**Mme VERNET.-** Il faudrait faire quelque chose pour Antony parce que c'est aberrant.

**Mme SPITZMULLER.-** Toutes les frontières de zones sont aberrantes pour ceux qui sont à côté.

**Mme VERNET.-** Oui, mais dans une même commune...

**Mme SPITZMULLER.-** Je sais. Le problème du zonage est le découpage géographique.

**M. DELORME.-** Y compris pour Paris. Nous avons eu des réclamations de personnes qui vont à la Cartoucherie, or dès que l'on sort de Paris on est en zone 2 et dans le bois de Vincennes on peut même aller jusqu'en zone 3 alors que c'est la commune de Paris, mais il faut bien fixer une limite quelque part.

**M. RABARDEL.-** On a fait quelques entorses.

**Mme SPITZMULLER.-** Normalement cela suit les limites des communes. Il est vrai que certaines sont partagées en deux mais cela reste marginal. Ceci dit, cela fait partie des problèmes.

**M. RABARDEL.-** Cela a aussi en banlieue une influence par rapport à la tarification des parkings.

**M. JEAN-BAPTISTE.-** Il faudrait pour faire disparaître complètement ces pièges trouver d'autres systèmes ; cela fera peut-être l'objet d'un débat un peu plus tard. Dans d'autres villes, ces pièges existent mais on permet au voyageur de régulariser sa situation à la sortie et d'ajouter un complément.

**M. DELORME.-** Cela a des inconvénients car si on permet cela tout le monde

optera pour un parcours inférieur et ne paiera le complément que s'il y a un contrôleur ; cela favorise la fraude.

**M. JEAN-BAPTISTE.-** Ce système fonctionne dans des pays qui ont manifestement une autre culture, comme notamment les pays anglo-saxons.

**Mme SPITZMULLER.-** Ce piège va de plus croissant avec les extensions de métro.

**M. RABARDEL.-** Mais c'est moins flagrant qu'à La Défense parce que ce n'est pas exactement au même endroit.

**M. DELORME.-** Vous vous souvenez très bien qu'il avait été décidé d'installer à La Défense des péages en sortie et d'appliquer une tarification différenciée en zone 3 : c'est la veille de l'inauguration que le Gouvernement a dit qu'il fallait les retirer.

**Mme SPITZMULLER.-** La tarification des billets est basée sur une autre principe tarifaire que la zone, ce qui n'aide pas forcément pour certains la compréhension du système global. Il n'y a pas du tout de correspondance entre le zonage et la tarification. De plus, les prix progressent dans le cadre de la tarification des billets beaucoup plus fortement que par rapport à la réalité zonale.

**M. GALEOTTI.-** On arrive à des absurdités, notamment s'agissant des anciennes zones 7 et 8. Il est plus intéressant de prendre le Mobilis qu'un billet aller-retour.

**Mme SPITZMULLER.-** Oui. Il n'y a pas forcément de justification administrative et/ou géographique aux limites des zones, qui ont été décidées de manière un peu arbitraire par le STP à l'époque. C'est la raison pour laquelle nous sommes aujourd'hui confrontés à des réclamations des élus ou des voyageurs parce qu'ils ne comprennent pas pourquoi les zonages sont différents d'un endroit à un autre d'une même rue.

Vous voyez la comparaison entre les prix des forfaits et des billets. Ce graphique n'est pas lisible, ce dont je m'excuse car les échelles sont tellement différentes que l'on ne voit pas très bien que le prix des billets suit une pente bien plus élevée que celui des forfaits. Le rapport est entre le prix minimum et le prix maximum pour les forfaits de 2,25 contre 6 ou 7 pour les billets.

Vous voyez ensuite le nombre de billets en carnet à partir duquel il devient intéressant de basculer sur le forfait. On voit que plus on s'éloigne du centre, plus cela devient intéressant de le faire.

Nous avons fait figurer un exemple de zonage compliqué assez courant, avec une sorte de biseau entre les zones deux et trois. On est dans un sens en zone 2 alors que dans l'autre on est en zone 3. La géographie peut créer des distorsions et nous recevons régulièrement des critiques à ce sujet. Une réponse pourrait consister en doubles zonages pour un ou deux arrêts.

J'en viens à la problématique que vous avez évoquée tout à l'heure des rocades. Notre source est l'enquête globale transport qui date de 2001 : elle montre que la majeure partie des déplacements motorisés se font maintenant de banlieue à banlieue. Il reste beaucoup de déplacements radiaux, mais les déplacements intra-communaux et en rocade sont également nombreux, d'où une utilisation massive de la voiture particulière du fait du manque d'offre. On peut donc se poser la question de l'adaptation de notre zonage par rapport à l'importance des déplacements en rocade s'il existait une offre.

**M. RABARDEL.-** Les déplacements en rocade en voiture particulière ne représentent que 17 % contre 40 % pour Paris et la banlieue : j'aurais plutôt dit l'inverse ; cela me surprend.

**Mme SPITZMULLER.-** C'est une erreur. Ne prenez pas ces chiffres en compte.

*(Discussion générale)*

**M. RABARDEL.-** Je crois qu'aujourd'hui, c'est plus de 40 % pour les déplacements banlieue-banlieue, même si bien sûr les déplacements domicile-travail peuvent varier selon les heures, d'autant que l'on se déplace aussi pour de courts parcours.

**M. JEAN-BAPTISTE.-** Ce sera corrigé.

**Mme VERNET.-** 60 % des déplacements en grande couronne se font en voiture.

**Mme SPITZMULLER.-** Les transports en commun sont beaucoup plus présents dans le cadre des déplacements radiaux. Je sais pour avoir lu des études plus récentes faites depuis le GT que contrairement à ce qui a été dit durant de nombreuses années, à savoir que l'on voit le desserrement de l'urbanisation, avec des personnes qui partent de plus en plus s'installer en grande couronne, il y a redensification de la proche couronne. Cela atténue l'idée selon laquelle la grande couronne mérite des développements là où nous sommes absents.

**Mme MARCHAL.-** N'y a-t-il pas resserrement des déplacements ?

**Mme SPITZMULLER.-** Je ne sais pas quel est l'impact exact sur les

déplacements mais en tout cas en termes d'urbanisation il y a vraiment redensification de la proche couronne, malgré le prix du foncier. Les logements sociaux se développent, avec aussi la requalification d'anciennes friches industrielles, etc.

Beaucoup de projets seront en rocade, notamment dans le Contrat de Plan Etat-Région 2007-2013 et les projets du Grand Paris Express, donc quid de cette tarification par rapport aux déplacements ? Tout d'abord, le fait qu'un minimum de zones soit obligatoire, minimisera la perte économique potentielle que représenteront les déplacements en rocade, étant entendu que pour le voyageur cela risque d'être un peu cher. On le fera en effet payer deux zones alors qu'il n'en utilisera qu'une. En revanche, il pourra faire le tour pour un prix... Je n'ai pas les chiffres exacts, mais nous avons fait une simulation avec le modèle global de la RATP pour les prévisions de trafic des nouveaux projets dans le cadre de Métrophérique, qui est en quelque sorte l'équivalent d'Arc Express : elle avait montré que la majorité des déplacements ne seraient pas très importants, un redécoupage des zones n'étant forcément pas l'idée la plus pertinente qui soit. Cela changera-t-il si l'offre est vraiment beaucoup plus importante ? Je n'en sais rien.

**Mme MARCHAL.-** Les grands déplacements sont compliqués.

**Mme SPITZMULLER.-** Oui, mais ils ne sont pas aussi nombreux que cela. Les personnes qui passent par Paris pour aller de banlieue à banlieue sont minoritaires et leurs déplacements ne sont pas très longs.

**M. RABARDEL.-** Cela aura plus d'importance en grande couronne. Je ne partage pas du tout le projet par Saclay mais des parcours peuvent être assez longs.

**Mme SPITZMULLER.-** Je ne porte pas de jugement. Je dis simplement qu'aujourd'hui, par rapport à la réalité des déplacements...

**M. DELORME.-** Vous avez raison de dire que quelques déplacements seront certainement très longs. La question est de savoir quel sera leur poids. Si cela ne représente pas grand-chose, cela vaut-il la peine de redécouper toutes les zones pour ne gagner presque rien ?

**Mme SPITZMULLER.-** Il ne serait pas très pertinent de redécouper les zones si la réalité des déplacements ne le nécessite pas. Cela complexifierait la lisibilité du système pour rien.

**M. RABARDEL.-** On peut modifier les zones en fonction de l'offre de transport. Par exemple, la zone 1-2 correspond à une tarification en proche couronne,

mais en zone 3 des endroits sont largement aussi bien desservis que la zone 2.

**M. SCHREPFER.-** Et les lignes ne seront pas forcément circulaires. Par exemple, la ligne 2 du métro, le PC ou même le tramway seront coupés.

**M. RABARDEL.-** Grand Paris Express comportera une zone qui ira assez loin dans Marne la Vallée. Cela devrait aller jusqu'à la zone 4.

**M. DELORME.-** Tout à fait ; on passerait sur la même ligne de la zone 2 à la zone 4.

**Mme VERNET.-** N'envisagez-vous pas un système alvéolaire comme il en existe dans certaines grandes métropoles, notamment à Amsterdam ?

**Mme SPITZMULLER.-** Nous allons en parler mais nous pouvons déjà en dire un mot. Le système alvéolaire est intéressant mais il a de gros défauts. Tout d'abord, il faut déjà le comprendre car le nombre de zones est multiple ; la représentation est complexe. De plus, nous risquons compte tenu de la configuration de l'Île-de-France de tomber dans les mêmes travers qu'aujourd'hui avec la tarification des billets, à savoir le problème des « via ». Selon le parcours que l'on fait pour aller d'un point A à un point B, on passe par tel ou tel endroit, le risque étant que les prix ne soient pas identiques. Le découpage risque de ne pas être simple pour aboutir au même nombre de zones et à un prix qui ne soit pas différent pour aller d'un point A à un point B. Ce système est assez séduisant au départ parce que l'on se dit qu'il sera plus proche de la réalité fine des déplacements mais il génère d'autres travers de ce type, avec des iniquités en termes de tarification.

Nous allons justement faire un petit tour des capitales européennes pour voir comment se situent l'Île-de-France et Paris dans un contexte plus large. Les capitales que nous avons étudiées comptent toutes plus d'un million d'habitants : Londres, Berlin, Amsterdam, Rome, Madrid, Stockholm, etc. L'éventail est large.

3 villes sont concernées par la tarification alvéolaire, Amsterdam, Madrid et Copenhague, 8 villes ont une tarification unique, Vienne, Bucarest, Bruxelles, Dublin, Stockholm, Prague, Budapest et Athènes, et 4 une tarification concentrique : Paris, Helsinki, Varsovie, Londres, Berlin, Rome et Lisbonne. (Cf. *diapositives*)

La tarification concentrique sous-tend que l'on fait toujours le même trajet ; on paie sur un mois un tarif qui correspond à telles zones. Si l'on en sort souvent et que l'on se promène partout, il existe un forfait toutes zones, qui est très cher. En revanche, si l'on en sort rarement, je ne peux pas vous répondre. Je ne sais

pas s'il existe un système de complément de parcours.

Les choix en matière de tarification au forfait ne sont pas forcément les mêmes que pour celle au billet. Il existe deux types de tarification en Île-de-France. Nous nous sommes demandé si c'était atypique : en fait, un peu tous les cas existent. Il s'agit par exemple à Amsterdam d'un système zonal pour les forfaits mais au kilomètre pour les billets, et à Rome d'un système zonal pour les forfaits et de billets à tarifs uniques pour la tarification au billet, alors qu'à Stockholm les forfaits sont à tarif unique, sans zones, avec en revanche un système zonal pour les billets. Notre système de couples de zones est un peu plus spécifique ; il n'existe qu'à Paris et Berlin. Il s'agit dans tous les autres systèmes zonaux d'une zone minimum ; on n'impose pas d'acheter un titre pour deux zones minimum.

**M. DELORME.**- En Allemagne où le système des billets est zonal, il est possible de n'acheter qu'une zone mais il existe un tarif spécial pour les petits parcours en cas de franchissement de zone.

**Mme SPITZMULLER.**- Pour les billets. Certains éléments peuvent agrémente les forfaits mensuels zonaux. Par exemple, certains correspondent à des durées de trente jours et d'autres strictement au mois calendaire. D'autres permettent les deux systèmes. On peut par exemple choisir un nombre de jours donné à Copenhague. Il existe à Londres un tarif heures creuses pour les visiteurs qui correspond aussi à un forfait zonal, ou un système de recoupement entre les zones peut pallier le problème des frontières.

**M. GALEOTTI.**- Il s'agit dans presque tous les exemples que vous donnez de zonages intermodaux. Notre combat est justement contre l'absence d'intermodalité entre le métro et le bus à Paris. Il est par exemple possible de passer du bus au métro à Madrid et Berlin.

**Mme SPITZMULLER.**- Je parle de la tarification des forfaits. Ils sont au contraire multimodaux et illimités.

Nous avons essayé de regarder s'il existe des corrélations entre le choix de type concentrique, alvéolaire ou unique et la richesse : ce n'est a priori pas le cas. Plus l'offre est dense en moyenne en agglomération, plus les villes choisissent le tarif unique. On peut se demander si ce n'est pas lié au problème de la multimodalité. Le système du tarif unique est plus simple et permet une intégration tarifaire plus simple. En revanche, la superficie permet une discrimination assez satisfaisante : les petites agglomérations sont toutes au tarif unique alors que les plus grosses pratiquent indifféremment le tarif alvéolaire ou concentrique.

**M. DELORME.-** Cela veut dire que plus la ville est grande, plus on fait intervenir la distance dans le prix du tarif.

**Mme SPITZMULLER.-** Vous voyez en jaune les villes où la tarification est concentrique, en vert celles où elle est alvéolaire et en orange celles où elle est unique. On voit qu'il y a un peu de tout partout ; ce n'est pas discriminant.

Le fait que l'offre de transport soit très concentrée à Paris, avec pas grand-chose ailleurs, fait que la densité est faible. Il s'agit là où il y a des grandes superficies et où l'offre est concentrée plutôt de concentrique, ce qui permet une progressivité, voire un aplatissement, et en tout cas pas un tarif unique partout, qui ne tient pas du tout compte du service rendu et de l'offre. Toutes les petites villes sont au tarif unique.

Vous pouvez voir une comparaison des niveaux de prix moyens des forfaits mensuels, avec en rouge les villes en concentrique, en vert celles qui sont en alvéolaire et en violet celles qui sont en zone unique. Paris apparaît deux fois du fait de la particularité qu'est le remboursement employeur qui fausse énormément la tarification. Si l'on ne tient pas compte de ce dernier, les prix sont plutôt relativement élevés alors qu'ils sont plutôt avantageux en en tenant compte.

**M. JEAN-BAPTISTE.-** Ce système existe-t-il ailleurs ?

**Mme SPITZMULLER.-** C'est à confirmer. Nous n'avons pas réussi à avoir cette information mais je sais qu'il est très particulier.

**M. RABARDEL.-** Le versement transport n'existe qu'en France, étant entendu que selon que l'on est employeur ou salarié on n'a pas forcément la même approche.

**Mme SPITZMULLER.-** Le PIB par habitant n'explique pas forcément les écarts entre les prix dans les villes. Certaines ont des tarifications uniques plutôt bon marché par rapport au PIB par habitant. On ne peut donc pas penser qu'il existe un lien direct. De même, la taille de l'agglomération n'explique pas tous les écarts de prix entre les villes. Paris et Londres sont relativement bon marché par rapport à la taille de l'agglomération.

**M. RABARDEL.-** C'est nous qui ne sommes pas chers. Londres est beaucoup plus cher, sachant que le grand Londres est plus petit que l'Île-de-France.

**M. JEAN-BAPTISTE.-** Beaucoup plus petit.

**Mme SPITZMULLER.-** On a du mal à expliquer certains écarts même par



rapport au service offert.

**M. DELORME.-** Le facteur politique est très fort. Si Londres décide de faire payer plus au voyageur et moins au contribuable, c'est une option politique.

**M. RABARDEL.-** Le transport est cher à Londres, avec la zone intérieure qui est relativement interdite aux voitures via un péage urbain, mais le stationnement illicite est aussi très cher par rapport à chez nous.

**M. SCHREPFER.-** Que pense RATP DEV du prix du transport à Londres ?

**Mme SPITZMULLER.-** Je ne sais pas.

**M. DELORME.-** Ce n'est pas forcément un critère. En Île-de-France, si le STIF décide -soyons optimistes !- de prix deux fois moins élevés, notre subvention sera plus importante.

**Mme VERNET.-** C'est le contribuable qui paie.

**M. DELORME.-** Oui, c'est une option politique.

**M. SCHREPFER.-** L'exploitation d'une ligne de bus est-elle plus chère à Londres qu'ici ?

**M. DELORME.-** Je ne sais pas répondre à cette question.

**M. SCHREPFER.-** Il serait intéressant de le savoir.

**M. GALEOTTI.-** Je ne suis pas aussi optimiste que vous. Un article est paru cette semaine dans une revue spécialisée concernant les TER qui pourraient s'ouvrir à la concurrence : cela pourrait vous mettre le couteau sous la gorge en matière de productivité. Les prix étant moins élevés, au lieu de vous donner par exemple 1 € par voyageur, on pourrait vous laisser vous débrouiller avec 80 centimes. Cela n'aura pas forcément d'impact sur le versement compensatoire. Là aussi un débat est à avoir.

**M. DELORME.-** A Londres par exemple, si c'est ouvert à la concurrence, il est évident que l'entreprise qui gagnera sera la plus efficace et celle qui aura les plus faibles coûts, mais ce n'est pas parce que le tarif est élevé. Il en va exactement de même à Paris. Le tarif est plus faible mais c'est l'entreprise la plus efficace qui sera retenue, avec toujours l'option politique de verser une subvention plus ou moins importante et de fixer des tarifs plus ou moins élevés.

**M. JEAN-BAPTISTE.-** C'est le choix de celui sur qui repose le coût du transport.

Il repose en Ile-de-France à la fois sur le contribuable, le voyageur et les bénéficiaires indirects que sont les employeurs, alors qu'à Londres il repose beaucoup plus sur le voyageur que sur le contribuable, et à ma connaissance quasiment pas sur les bénéficiaires indirects.

**Mme SPITZMULLER.-** Il est difficile de faire payer le bénéficiaire indirect quand on ne l'a jamais fait payer avant.

Nous vous transmettrons les comparatifs de prix entre les villes afin que vous puissiez les regarder de plus près. Les prix moyens sont pondérés par le kilomètre offert. Paris est par rapport à l'offre de transport offerte moins chère que le prix affiché. Le tarif est plus avantageux et nous sommes encore moins chers en termes de classement. Certaines villes, comme par exemple Rome, ont une offre assez faible par rapport au prix.

**M. SCHREPFER.-** Avez-vous établi un schéma par rapport aux énergies utilisées ? Des villes utilisent beaucoup l'électricité parce que les tramways y sont plus nombreux. C'est aussi un facteur important étant donné le rythme auquel l'énergie va augmenter.

**Mme SPITZMULLER.-** C'est exact. C'est un facteur très important de variation des charges du système transport.

Concernant l'écart entre le prix minimum et le prix maximum, la moyenne est de 2,5, avec des extrêmes : 1,1 pour Dublin, Berlin et Stockholm et 5 pour Amsterdam. Nous sommes un peu au-dessous de la moyenne (2,25). On ne peut pas dire que le choix entre le concentrique et l'alvéolaire justifie cette amplitude.

S'agissant du rapport entre les billets et le forfait, en moyenne l'abonnement devient intéressant au bout de 29 voyages avec des billets en carnet mais cela peut varier énormément. Ce chiffre est par exemple de 62 pour Rome, ce qui n'incite pas du tout à opter pour le forfait. Nous sommes à peu près dans la moyenne à Paris avec un chiffre de 30, étant entendu qu'en prenant en compte le remboursement employeur cela change complètement la donne. Il est important de le dire.

Que peut-on retenir de toutes ces comparaisons en synthèse ? Le zonage concentrique est quand même relativement répandu en Europe, plus que le zonage alvéolaire mais moins que la tarification unique. Les très grosses agglomérations ne sont en effet pas aussi nombreuses que cela et dans les grosses villes c'est la tarification unique qui s'applique. On a tendance à aller vers le concentrique dès lors que les superficies sont très importantes.

La tarification zonale est souvent cohérente avec la densité de l'offre et le nombre d'habitants. Les prix pratiqués à Paris sont a priori élevés en valeur absolue mais dès lors que l'on tient compte du remboursement employeur ils deviennent très attractifs pour ce qui concerne les forfaits. Le rapport entre le prix minimum et le prix maximum est dans la moyenne. Paris est peu chère par rapport à la taille de l'agglomération même sans prendre en compte le remboursement employeur. Enfin, le rapport entre le prix du billet et du forfait se situe dans la moyenne, toujours sans tenir compte du remboursement employeur.

**M. RABARDEL.-** Je n'avais pas l'impression que Paris était chère en zone centrale compte tenu de l'offre.

**Mme SPITZMULLER.-** Tout dépend de l'utilisation que l'on fait de l'offre, mais a priori les Parisiens n'en ont pas une utilisation intensive par rapport au niveau tarifaire, qui a tendance à s'élever de plus en plus.

**M. JEAN-BAPTISTE.-** Ils n'utilisent pas la densité qui leur est offerte.

**Mme SPITZMULLER.-** L'offre potentielle est importante et ils l'utilisent, mais quand on fait un déplacement en banlieue la dépense unitaire augmente très vite alors qu'il faut y aller dans Paris pour atteindre un même niveau de dépense.

**M. RABARDEL.-** Oui, mais la mobilité est plus importante dans Paris.

**Mme SPITZMULLER.-** Les villes qui pratiquent la gratuité s'aperçoivent que l'un de ses travers est que des personnes renoncent à la marche à pied, ce qui n'est pas bon pour la santé.

**M. RABARDEL.-** Une des orientations du PDU est de développer la marche à pied.

**Mme SPITZMULLER.-** Pour revenir à la zone unique, nous avons voulu redonner quelques précisions sur ce projet. A raison de 65 €, les personnes qui utilisent 4, 5 ou 6 zones sont très avantagées. Il n'y a plus de lien entre le prix payé et le service rendu. En revanche, on pourrait se dire que cela va inciter à l'usage des transports collectifs. Cependant, nous nous sommes aperçus à travers les simulations que nous avons faites que non seulement cela n'augmentait pas le nombre de déplacements là où on s'y attendait, c'est-à-dire en banlieue, mais qu'en plus cela diminuait au profit de la voiture particulière les déplacements en transport collectif pour les personnes qui paient plus cher.

**M. RABARDEL.-** Deux éléments sont contradictoires : c'est facilitateur pour les

personnes qui vont dans le cadre du logement social en banlieue mais en sens inverse, dans le cadre de l'aménagement du territoire et de la redensification de la proche banlieue, cela risque de produire un desserrement.

**M. SCHREPFER.-** C'est aussi une compensation des erreurs commises dans le cadre de l'aménagement du territoire, comme le fait d'avoir mis l'emploi à l'ouest et le logement à l'est.

**Mme SPITZMULLER.-** C'est vrai, mais nous ne sommes pas du tout chers par rapport au positionnement des prix et au remboursement employeur. On est en train de casser encore plus les prix et le système économique de la logique tarifaire de départ mais on n'aura plus d'argent pour améliorer les transports.

**M. SCHREPFER.-** Qu'est-ce que la RATP a à dire en la matière ?

**Mme SPITZMULLER.-** Nous ne disons rien. J'ai pris la précaution de vous l'indiquer au départ.

*(Conversation générale)*

**M. BLANCO.-** C'est anti-économique. Vous allez favoriser les habitations très éloignées de Paris et augmenter les coûts de production des transports avec une recette qui ne bougera pas. C'est un très mauvais signal sur le plan de l'urbanisation.

**Mme VERNET.-** Et environnemental. Le coût n'est jamais nul en termes de gaz à effet de serre. Cela va à l'encontre du Grenelle.

**Mme MARCHAL.-** Le montant de 65 € correspondra-t-il à un tarif unique toutes zones ?

**Mme SPITZMULLER.-** Oui. La perte sera de 250 M€.

**Mme MARCHAL.-** Des personnes pourront se déplacer dans toutes les zones en transport alors qu'elles ne le font qu'en voiture actuellement. Il paraît donc paradoxal de dire que cela va entraîner une perte. *(brouhaha)*

**Mme SPITZMULLER.-** Les projets du CPER correspondent à un sous-dimensionnement de l'offre par rapport à une demande qui risque d'être importante, et nous ne saurons pas y répondre.

**M. SCHREPFER.-** La ligne 13 est un exemple type.

**M. DELORME.-** La perte en capacité de financement s'élèvera à 250 M€ par an.

Comme cela a été dit, les bénéficiaires ne seront pas forcément les usagers puisqu'une bonne partie de ce montant proviendra des remboursements des employeurs. Cela ne touchera donc pas forcément les personnes que l'on voudrait. Vous avez parlé par ailleurs de développer l'offre : imaginez ce que l'on pourrait faire avec 250 M€ par an pour cela !

**Mme SPITZMULLER.-** Il est vrai qu'annoncer un tarif unique est attractif mais économiquement cela va à l'encontre du besoin des voyageurs.

**M. SCHREPFER.-** C'est une décision politique partisane. Il faut en laisser la responsabilité à ceux qui en sont partisans. Je ne vois pas pourquoi nous aurions à en discuter ici.

**Mme SPITZMULLER.-** Je répète ce que j'ai dit au début, à savoir que ce n'est pas le point de vue officiel de la RATP. C'est simplement un éclairage de techniciens qui montre la réalité. Les personnes qui habitent très loin ne paient pas cher du tout. C'est une réalité objective, non un point de vue politique.

**M. SCHREPFER.-** D'autres critères sont à prendre en compte, comme le prix du logement selon la zone. Le pouvoir d'achat d'une personne qui habite à 40 kilomètres de Paris est certainement plus faible que celui d'une personne qui habite dans Paris intra muros et en première couronne. C'est un problème sociologique qui évolue.

**Mme SPITZMULLER.-** Je ne nie pas cette réalité mais ce type de problème est plus à régler via une tarification sociale du transport que via une tarification de base.

**M. SCHREPFER.-** Non. On ne demande pas des subventions parce que l'on habite telle zone ! On est citoyen, non demandeur d'allocations selon la zone dans laquelle on se trouve.

**M. RABARDEL.-** Le problème est que la tarification sociale rentre dans le Budget transport. Nous sommes plutôt partisans qu'elle rentre dans un budget social, comme d'autres. On aurait ainsi une meilleure vision du coût des transports en globalité. Des prix sont prévus pour différentes catégories sociales, ce qui est normal, mais cela ne rentre pas forcément dans le Budget transport ; cela concerne le budget social. C'est de la responsabilité du STIF et c'est politique, mais cela n'empêche pas les différents partenaires d'avoir des opinions.

Vous faites un constat dans votre analyse et je comprends que vous n'êtes pas pour le tarif unique. Vous êtes si je comprends bien pour le statu quo. Si l'offre augmente du fait du développement de la qualité de service, de la fréquence, de

l'amplitude, etc., le prix du transport pourra faire de même, ce qui conduira à revoir le découpage des zones. Dans des zones à quinze kilomètres de Paris, des dessertes sont largement aussi bonnes qu'en zone 2. Cela veut dire qu'il faudrait faire fusionner les zones 1, 2 et 3 pour arriver à un tarif commun. Cela ne veut pas dire un tarif unique mais puisque l'offre sera meilleure on pourra agrandir la zone 1, qui se termine à la frontière de Paris mais pourrait très bien aller un peu plus loin. Il y a des calculs à faire mais je pense que le statu quo n'est pas bon. Je crois personnellement qu'il ne faut pas aller au-delà de la zone 5 mais qu'il faudrait revoir les découpages en fonction de l'offre.

**M. DELORME.**- Augmenter par exemple la zone 1 fera baisser les recettes.

**M. RABARDEL.**- On peut aussi faire varier les prix. En schématisant, les zones 1, 2 et 3 rapportent tant de recettes : on pourrait les redécouper afin qu'elles soient égales mais distribuées d'une autre façon.

**Mme SPITZMULLER.**- La zone 2 ne correspond pas à grand-chose. Il y a une certaine cohérence en termes de déplacements intra-zones, qui sont majoritaires.

**M. BLANCO.**- Majoritaires ? Il est intéressant de le savoir !

**Mme SPITZMULLER.**- Ce n'est en revanche pas le cas dans la zone 2. On pourrait par exemple décider de faire fusionner les zones 2 et 3.

**M. RABARDEL.**- En fonction de l'évolution de l'urbanisation et du service. C'est le rôle du STIF.

**Mme SPITZMULLER.**- En limitant le nombre de zones, on limite la progression possible. Les personnes qui font de petits déplacements dans une zone sont pénalisées.

**M. RABARDEL.**- Un autre élément intéressant est le chevauchement des zones, qui permet de corriger un certain nombre d'anomalies. C'est faisable avec l'informatique.

**Mme SPITZMULLER.**- C'est vrai mais c'est un peu redondant avec les couples de zones. Si on limite le nombre de zones, on a en effet intérêt à faire du chevauchement, mais si elles sont plus nombreuses c'est moins nécessaire ; les couples de zones sont dans ce cas mieux adaptés.

**M. BLANCO.**- Le chevauchement deviendrait de plus en plus nécessaire avec la limitation du nombre de zones.

**Mme SPITZMULLER.-** Exactement, et cela remplacerait la notion de couples de zones. Ce serait plus logique.

**Mme VERNET.-** L'association des usagers des transports est tout à fait opposée au statu quo, et elle est naturellement contre le tarif unique. Nous estimons en effet que les personnes doivent payer pour ce qu'elles consomment y compris sur le plan énergétique. Cependant, il n'y a pas parmi nous de doctrine unique. D'ailleurs, le thème du prochain Conseil d'administration est justement la tarification. Certains demandent une zone agglomérée (correspondant en fait aux zones 1, 2 et 3) à tarification unique, et en grande couronne ils seraient favorables à une facturation selon les bassins, ce qui se rapproche de l'alvéolaire. Tout cela est en discussion, mais nous voudrions aussi dire que pour corriger certaines aberrations nous avons demandé depuis longtemps le prolongement de parcours qui existait jadis. Je me souviens très bien qu'il y a vingt ans, cela permettait de corriger pour des déplacements occasionnels les aberrations des zones.

Nous demandons aussi le dézonage pour réduire la circulation automobile le week-end, dans la mesure où les déplacements sont en nombre non négligeable en Ile-de-France à ce moment-là, en particulier le samedi. Cela permettrait de se déplacer pour ses loisirs sans que cela génère des bouchons et une pollution épouvantable.

**M. RABARDEL.-** J'ai fait un rapport en Conseil économique et social, en 1994, sur la qualité dans les transports. A l'époque -je ne sais pas si cela existe toujours- Munich proposait une carte d'abonnement pour les trajets domicile-travail qui permettait aussi aux familles de voyager sans payer au-delà d'une certaine heure. C'était une incitation à utiliser les transports collectifs.

**M. DELORME.-** Cela pose un problème technique. Il faut des péages avec une barrière pour éviter que le même titre puisse être validé plusieurs fois.

**M. RABARDEL.-** On pourrait imaginer un système de contremarques.

**Mme SPITZMULLER.-** Le cas de Berlin est intéressant, avec non seulement des tarifs aux heures creuses mais aussi un tarif dit accompagnant. Les accompagnants des porteurs d'un forfait ont droit le week-end au demi-tarif quand ils voyagent en groupe. J'ai cité le cas du dézonage car nous le pratiquons déjà avec Imagin'R mais on pourrait en effet regarder ce que cela pourrait donner sur d'autres titres le week-end ou en soirée. La particularité de Rome est que le forfait n'est pas personnel, ce qui est une manière d'en minimiser le coût. Plusieurs personnes peuvent l'utiliser au sein d'une même famille.

**M. RABARDEL.-** Nous avons donné un avis plutôt favorable sur le budget 2010

avec mon collègue M. SCHREPFER. La possibilité était justement prévue dans ce dernier de prolonger le parcours pour ce qui concerne les Cartes Navigo, or après le débat en Conseil d'administration, l'augmentation a été un peu plus forte en moyenne que l'inflation. Un certain nombre de groupes politiques se sont opposés, on est revenu à une augmentation voisine de l'inflation moyenne et pour compenser cette mesure on n'a pas procédé à l'extension prévue au 1<sup>er</sup> juillet.

**Mme SPITZMULLER.-** Je confirme ; tout était prêt. Le complément de parcours est un projet que nous avons depuis maintenant longtemps dans nos cartons. Il est prêt à être mis en œuvre mais le STIF a fait d'autres choix.

On peut aussi jouer avec les forfaits sur le nombre de jours proposés. Cela peut être intéressant pour s'adapter à la demande. La tarification zonale des billets permettrait un complément de parcours plus simple que celui qui avait été envisagé en Île-de-France au début, en respectant la tarification kilométrique actuelle, et d'essayer de mettre en cohérence les zones des billets et mensuelles pour éviter les pièges tarifaires.

Au-delà du forfait, des réflexions sont menées à l'international (notamment à Singapour et Hong Kong) sur une tarification purement à la consommation. Il est possible de réintroduire une notion de forfait avec des systèmes de plafonnement. Dès lors qu'une personne a fait tant de déplacements sur une période donnée, on arrête de lui prélever des unités. Cela fonctionne au moyen d'une carte à puces. On enregistre le nombre de trajets et on sait combien elle a dépensé jusqu'à atteindre le prix du forfait mensuel. C'est une manière différente de fixer des tarifs avantageux en fonction de la consommation. On peut aussi imaginer des plafonnements à la journée ; cela existe à Londres. C'est un système qui convient au système billettique actuel (Passe sans contact).

*(Conversation générale)*

**Mme SPITZMULLER.-** Je ne sais pas si vous avez des retours de vos adhérents sur la perception des prix.

**Mme MARCHAL.-** C'est assez cloisonné. Des personnes ont des forfaits alors que d'autres en sont exclues de fait, comme celles qui ne sont pas salariées.

**Mme SPITZMULLER.-** Il y a quand même la TST qui est maintenant assise sur le RSA.

**Mme MARCHAL.-** Il n'y a pas que le RSA.

**M. SCHREPFER.-** Faut-il faire payer le versement transport à toutes les



entreprises à partir d'un seul salarié ? N'y a-t-il pas là une niche fiscale ?

**Mme MARCHAL.-** Beaucoup de personnes viennent en voiture à Paris parce qu'elles ne veulent pas payer de forfait.

**Mme SPITZMULLER.-** Le coût de la voiture est plus élevé.

**Mme MARCHAL.-** C'est vrai.

**M. JEAN-BAPTISTE.-** Avez-vous d'autres questions ? C'est un sujet complexe. Je ne sais pas si c'est une bonne conclusion mais j'en déduis qu'il n'y a pas de solution idéale.

**Mme SPITZMULLER.-** Bien sûr. C'était simplement pour débattre autour des réflexions que l'on entend sur la tarification zonale actuelle.

**Mme RICARD.-** J'ai une question qui je pense n'aura pas de réponse : à quand le ticket -puisque des personnes voyagent encore avec des tickets !- pour le bus et le métro ? Il y a déjà un progrès puisque l'on a le droit de prendre deux bus avec un petit intervalle.

*(Conversation générale)*

**M. DELORME.-** Le STIF n'a pas mis en place un complément de parcours l'année dernière parce qu'il aurait fallu augmenter un peu plus les tarifs pour équilibrer le budget, et cela n'aurait été qu'une très petite réforme. Imaginez une grande réforme comme la correspondance des billets entre le réseau ferré et celui de surface : ce serait encore beaucoup plus important.

**M. RABARDEL.-** Il me semble que cela coûterait environ 150 M€ par an, et cela demanderait une adaptation par rapport aux bus. Cela devient de plus en plus facile avec l'informatique mais cela aurait quand même un coût.

**M. DELORME.-** Pour toutes les personnes qui habitent loin en banlieue et qui aujourd'hui prennent une ligne de rabattement, comme Optile, pour prendre le RER et venir à Paris, cela veut dire que cela ne coûterait plus rien sur le...

**M. GALEOTTI.-** Cette population est déjà beaucoup au forfait. Comme nous l'avons vu, plus on est loin, plus les forfaits sont intéressants. Ce sont surtout les voyageurs occasionnels des zones 1 et 2 qui seraient favorisés.

**M. RABARDEL.-** Oui, mais si on le fait pour la RATP, il faut le faire pour Optile ; il n'y a pas de raison.

**M. GALEOTTI.-** Il faudrait mettre en place des tickets occasionnels avec un système zonal. Ce serait plus simple pour les terminaux de vente.

**M. DELORME.-** Vous savez très bien que réaliser une réforme tarifaire est très difficile. Il faut pour maintenir le même budget que des personnes y gagnent et que d'autres y perdent. Or si ceux qui y gagnent sont tous d'accord, même si très peu y perdent ils font du bruit.

**M. RABARDEL.-** Votre position en termes de tarification est-elle l'intégration dans le prix du Navigo du parc de stationnement régional ?

**Mme SPITZMULLER.-** Le STIF a réfléchi à cela à une époque.

**M. RABARDEL.-** C'est dans le projet de PDU.

**Mme SPITZMULLER.-** L'idée principale du STIF est de mieux utiliser le support billettique Navigo multifonctions. Je ne sais pas si cela ira jusqu'au tarifaire mais l'idée est d'améliorer la praticité d'usage, avec un seul support pour réaliser plusieurs actions. L'intégration dans la tarification est une autre étape. Je sais que cela fait l'objet d'une réflexion que le STIF a ouverte mais je ne sais pas jusqu'où il est allé.

**Mme VERNET.-** Ce qui me semble aller tout à fait à l'encontre de la tarification unique, en dehors de tous les aspects anti-économiques et environnementaux, est le fait que vous dites que d'après votre simulation cela n'augmenterait pas l'usage des transports collectifs en grande couronne, or c'est justement là qu'est le défi. En effet, pour que les subventions soient moindres pour les voyageurs, il faut augmenter leur nombre, en faisant en somme des économies d'échelle. Par conséquent, cela tombe à plat s'ils ne prennent pas plus les transports en commun.

**Mme SPITZMULLER.-** Nous sommes d'accord.

**M. DELORME.-** Il faut pour qu'ils les prennent plus augmenter l'offre en grande couronne, or on ne le fera pas si nous commençons par perdre 250 M€ avec la zone unique.

*(Conversation générale)*

**Mme VERNET.-** Je me suis rendu compte que plus les contraintes sont nombreuses, plus les voyageurs font des boucles dans leur transport, notamment le matin. Par exemple, une mère de famille qui a un enfant à mettre à la crèche peut prendre un bus, s'arrêter et reprendre le bus pour aller prendre le RER, or avec le Ticket T il est impossible de faire du cabotage. Vous

pourriez essayer de revenir sur cela. Cela ne changerait pas grand-chose en termes de coût et faciliterait grandement la vie d'un certain nombre de personnes. J'interviens en mon nom personnel.

**M. JEAN-BAPTISTE.**- C'est noté.

**M. GALEOTTI.**- On a parlé plusieurs fois pendant la réunion de la prise en charge de l'employeur mais il y a aussi les retraités, qui à Madrid bénéficient d'un tarif troisième âge : nous aimerions qu'il en soit de même pour nous, comme par exemple pour les étudiants.

**Mme SPITZMULLER.**- Il est vrai qu'aujourd'hui il n'existe qu'un tarif senior, pour les personnes répondant à certains critères.

**M. GALEOTTI.**- Avec en plus une ségrégation régionale.

**M. RABARDEL.**- La carte senior de la SNCF, qui est commerciale, est valable sur l'ensemble des TER, à un tarif inférieur. Les associations de retraités voudraient qu'ils puissent au moins bénéficier d'une réduction, ce qui ne serait pas forcément du social car des retraités ont les moyens. Ce qui est social fait déjà l'objet de tarifications spécifiques.

**Mme SPITZMULLER.**- Nous avons proposé il y a déjà quelques années une réflexion sur une tarification senior commerciale, c'est-à-dire ouverte à tous les seniors sans critères, et sur une période de 60 jours d'utiliser un certain nombre de Mobilis, afin de répondre aux besoins des seniors, qui se déplacent plus occasionnellement et pas forcément tous les jours. Nous avons aussi pensé pour les personnes ayant un niveau de mobilité plus élevé à un abonnement plus long, de type mensuel voire annuel. C'était resté lettre morte, car la priorité du STIF était alors la mise en place d'une tarification sociale, ce qu'il a d'ailleurs fait avec la TSF (tarification solidarité transport).

**M. RABARDEL.**- Les retraités de la CFDT d'Île-de-France ont rencontré récemment Jean-Vincent PLACE qui a dit que c'était un sujet à étudier.

**M. JEAN-BAPTISTE.**- Nous remercions Mme SPITZMULLER et M. DELORME. Merci de votre participation.

*La séance est levée à 16 h 30.*