

Le passe Navigo veut faire sa révolution

Par [Caroline Sallé](#)

Mis à jour le 05/12/2011 à 10:22 | publié le 04/12/2011 à 07:54

Dès juin 2012, si la réforme est adoptée, les usagers contraints de prolonger un trajet hors de leur zone devront s'acquitter d'un simple supplément au lieu de payer, comme aujourd'hui, un billet complet en plus de leur forfait Navigo.



Crédits photo : Jean-Jacques CECCARINI/Le Figaro

Suppression des zones le week-end, suppléments de parcours, forfait de proximité... Détails de l'accord PS-Verts au conseil régional.

En bus, en métro ou en RER, l'**Ile-de-France** sera bientôt sans frontière. C'est en tout cas la révolution que promet l'accord passé ce week-end entre socialistes et écologistes de la région, qui prévoit notamment la suppression progressive des cinq zones actuelles. Mais pas seulement. Cette réforme tarifaire des transports en commun, sur laquelle doit se pencher, mercredi, le conseil d'administration du **Syndicat des transports de l'Ile-de-France** (Stif), annonce aussi d'autres changements.

Dès juin 2012, si la réforme est adoptée, **les usagers contraints de prolonger un trajet hors de leur zone devront s'acquitter d'un simple supplément au lieu de payer, comme aujourd'hui, un billet complet en plus de leur forfait Navigo.** Ce petit « extra », qui évite de dépenser grosso modo deux billets pour le prix d'un trajet, ne s'appliquera qu'en semaine : l'accord préconise en effet d'abolir les zones tarifaires le week-end, autrement dit d'instaurer sans surcoût une libre circulation des usagers partout en Ile-de-France les samedis et les dimanches. Du moins jusqu'à ce que le **passé Navigo à tarif unique fasse son apparition le 1^{er} janvier 2013.**

Prix unique proche de 65 euros

À cette date, en effet, les cinq zones actuellement en vigueur seront supprimées. Le prix de l'abonnement n'avoisinerait plus, comme évoqué un temps, « 78 à 80 € mais des tarifs inférieurs, plutôt proches de ceux de la zone 1-2, qui coûte 62 € », a déclaré jeudi l'élu régional écologiste Pierre Serne, par ailleurs pressenti pour devenir le prochain vice-président de la région en charge des transports.

La majorité PS-Verts propose que cette mesure, dont le coût est estimé à 250 millions d'euros, soit supportée par les entreprises franciliennes via une augmentation du versement transport, contribution obligatoire prévue par la loi afin de financer le bus, le métro et le RER. « Pas question de servir de variable d'ajustement, rétorque Jérôme Dubus, délégué général du Medef. On parle de 250 millions mais ce sera sûrement davantage de l'ordre de 300 millions d'euros, rectifie-t-il. Or ni les collectivités locales, ni le Stif, ni les usagers ne veulent payer. Une fois encore, on va peser sur la fiscalité des entreprises. Je rappelle tout de même que depuis fin 2010, l'augmentation de la taxe sur les bureaux et les entrepôts ainsi que le rezoneage du versement transport, afin de financer le Grand Paris, coûte déjà aux entreprises 500 millions d'euros supplémentaires par an. » De toute façon, « l'augmentation du versement transport ne relève ni de la compétence du Stif ni de celle de la région mais exclusivement du Parlement », rappelle dans un communiqué le groupe d'opposition Majorité présidentielle (MP) au conseil régional.

Du côté de l'Association des usagers des transports en Ile-de-France, on se dit franchement perplexe concernant le financement de cette promesse de passe Navigo à 65 € « sachant que d'après le Stif, il devrait coûter aux alentours de 90 € pour être viable, confie son président, Marc Pelissier. Personne n'a la même calculatrice. Et puis quid des trois millions d'usagers occasionnels qui utilisent des tickets et des carnets ? » interroge-t-il.

Quoi qu'il en soit, cette proposition de tarif unique pourrait, à partir de 2014, faire place à des prix « à la carte ». En clair, les abonnés utiliseraient un passe, à la manière d'une carte de téléphone, débité en fonction des trajets effectués. Ceux qui se déplacent très localement pourraient quant à eux bénéficier d'un « forfait de proximité ». « C'est aujourd'hui techniquement possible mais cela nécessite un contrôle systématique à la sortie, fait remarquer Marc Pelissier. Là encore, qui va payer pour équiper les bornes de contrôle ? »