

La note très salée du pass Navigo à tarif unique

Mesure améliorant le pouvoir d'achat, pour ses partisans ; décision onéreuse alors que le réseau mériterait d'être rénové, pour ses détracteurs. Le «dézonage» de l'abonnement aux transports franciliens est loin de faire l'unanimité.



Sipa



[@clairebauchart](#)

Publié le lundi 31 août à 18h04 - Mis à jour le mardi 01 septembre à 10h55

Par [Claire Bauchart](#)

Les faits - Soixante-dix euros par mois que l'on habite Paris, Marne-La-Vallée ou au fin fond de l'Essonne. La nouvelle formule du pass Navigo, en vigueur dès mardi, est séduisante pour beaucoup d'utilisateurs. Le dispositif est surtout coûteux : au moins 400 millions d'euros, dont la moitié pèsera sur les entreprises.

«Une fausse bonne idée», assure Bernard Gobitz, vice-président de l'association des utilisateurs de transports (Aut-Fnaut IDF). « Une mesure utopique », martèle Agnès Lo Jacomo, présidente du Medef Ile-de-France. Un dispositif non financé, dénonce la candidate Les Républicains à la région Ile-de-France, Valérie Pécresse.

Sur le papier, le pass Navigo à tarif unique semble avantageux. A compter de ce 1er septembre, les quelque 3,8 millions de Franciliens abonnés aux transports publics paient le même forfait, qu'ils se contentent de voyager dans Paris intra-muros ou qu'ils traversent chaque jour de l'Ile-de-France : 770 euros pour un pass annuel, 70 euros pour un abonnement mensuel, un peu plus de 21 euros pour une carte hebdomadaire, soit les tarifs appliqués jusqu'ici à ceux qui franchissaient quotidiennement le moins de «zones».

La mesure, portée par Jean-Paul Huchon, président socialiste sortant d'Ile-de-France, entre en vigueur à trois mois des régionales. Les partisans du dispositif, [à commencer par les élus écolos de la région](#), défendent une initiative sociale visant à «casser les logiques d'enclavement», selon les termes du Premier ministre. Ceux qui habitent le plus loin de leur lieu de travail économiseront jusqu'à 434,50 euros par an.

Pour autant, la nouvelle grille tarifaire du pass Navigo fait grincer quelques dents. Comme celles de Bernard Gobitz: «Le principal problème des transports en Ile-de-France réside dans la qualité de leurs services. Il est important de rendre les infrastructures plus attractives. Or ce pass Navigo va générer une baisse des moyens financiers disponibles pour investir.»

De fait, pour 2016, le Conseil régional prévoit une baisse de recettes de 400 millions d'euros. Dans l'entourage de Valérie Pécresse, on affirme que la candidate, bien qu'opposée au dispositif, ne compte pas revenir sur la mesure. En cas d'élection, l'ancienne ministre promet de trouver les sources de financement via une lutte sans merci contre la fraude dans les transports, qui génère une perte estimée à 200 millions d'euros chaque année. Valérie Pécresse supprimera également la réduction de 75% du prix des billets pour les étrangers en situation irrégulière. La gauche, quant à elle, n'a toujours pas précisé comment elle comptait financer sa mesure, souligne-t-on au sein de son équipe.

Pour l'heure en effet, seule la moitié de la mesure est financée. Les patrons ont été mis à contribution pour déboursier 210 millions d'euros annuels, via une hausse de la taxe dite «versement transport». «Une décision qui n'a pas été prise en concertation avec les principales représentations du monde patronal», affirme Agnès Lo Jacomo, du Medef Ile-de-France.

«Cette somme s'ajoute aux 500 millions d'euros supplémentaires que les entreprises doivent payer depuis le 1er janvier 2011, afin de financer la réalisation du Grand Paris Express», précise-t-elle.

«Plus les entreprises doivent payer, moins elles sont compétitives et capables de résoudre le premier problème qui se pose en France : celui de l'emploi», estime Agnès Lo Jacomo. Pour la présidente du Medef Ile-de-France, il est logique que le transport soit proportionnel à la distance. «A partir du moment où l'on impose un tarif unique, on joue aux apprentis sorciers et il y a forcément des lésés.»

Ainsi, dans l'entourage de Valérie Pécresse, on estime que 250 000 usagers sur environ 2, 2 millions vont voir le tarif de leur pass annuel augmenter.

Coûts de déplacement. Bernard Gobitz soulève de son côté le rapport entre le coût d'exploitation des transports et ce que déboursent les Franciliens : «Dans le centre de l'agglomération, à Paris essentiellement, un usager paie 80% à 90% du montant de son déplacement. Plus on s'éloigne de la capitale, plus cette proportion baisse», détaille-t-il, estimant que la moyenne globale sur l'ensemble de l'Ile-de-France se situe autour de 35%, là où elle dépasse les 48% en Allemagne. La situation n'est d'ailleurs pas propre à la capitale : dans un rapport consacré aux transports urbains en province, la Cour des comptes soulignait, en février, que les voyageurs payent à peine 17% du coût total des métros, bus ou tramways, et jugeait la situation intenable.

«En grande périphérie, les utilisateurs ne paient que 10 à 15% du coût réel de leur trajet, insiste Bernard Gobitz. Dans ce contexte, je me demande vraiment si baisser encore plus les tarifs des transports est vraiment une bonne politique».

Des entreprises de plus en plus sollicitées pour une mesure dont on ignore encore comment elle sera financée dans sa globalité, des ressources en moins pour des infrastructures en mal de rénovation, le tout alors que le budget transport de l'Ile-de-France est amené à croître dans les années à venir avec le financement du Grand Paris... «Ce n'est pas en baissant les ressources actuelles que l'on va y arriver», souligne encore Bernard Gobitz. Et le vice-président de l'Aut-Fnaut de poser une équation improbable : «A l'horizon 2025, les frais de financement des transports en Ile-de-France vont augmenter d'un milliard d'euros», rappelle-t-il alors que, dans le même temps, la moitié de la baisse du pass Navigo n'est toujours pas financée. «On ne va vraiment pas dans le bon sens», conclut-il.