

Les effets inattendus du « dézonage » du Pass Navigo



70€ le mois, 770€ l'année (dont la moitié remboursée par l'employeur). Valable pour tous les moyens de transport public, d'un bout à l'autre de la région. Le dézonage du Pass Navigo (l'ex-carte orange) est présenté par la région Ile-de-France comme une « *mesure de justice sociale* », censée profiter aux travailleurs pauvres. Pour mémoire, jusqu'à ce 1^{er} septembre, pour les abonnés, la région était divisée en 5 « zones » concentriques (8 jusqu'en 2007), servant de base à la tarification. Les « zones » font même figure d'identité géographique : « *Je suis en zone 5, maintenant; il n'habite pas en zone 3, Machin?* ».

Une seule Ile-de-France. En supprimant ce zonage au profit d'un Pass unique, la majorité francilienne (PS-EELV-PC) « *casse la logique d'enclavement* », a expliqué Manuel Valls. Désormais, il n'y a plus qu'une seule Ile-de-France. La « 1-2 » (car la zone 1 est indéfectiblement liée à la 2), correspondant à Paris et à ses communes limitrophes, n'a plus rien à envier à la zone 5. Créer un forfait unique à l'échelle de la région, c'est un peu comme si on faisait disparaître le périphérique, symbole du passage entre la capitale et sa banlieue.

Mais la mesure est-elle vraiment « *sociale* », voire « *écologique* », comme le disent la majorité et notamment les écologistes, qui aiment à rappeler qu'ils en sont les instigateurs ? Ce n'est pas certain, et voici pourquoi.

1/ Avantage aux cadres. Pour les « *navetteurs* » qui traversent tous les matins l'Ile-de-France de sa périphérie à son centre, l'économie permise par le dézonage atteindra 434€ par an, comme le rappelle Le Parisien. Soit « *+ 1000€ pour un couple* », souligne ce tweet du président sortant de la région, Jean-Paul Huchon (PS), qui s'emballe un peu :



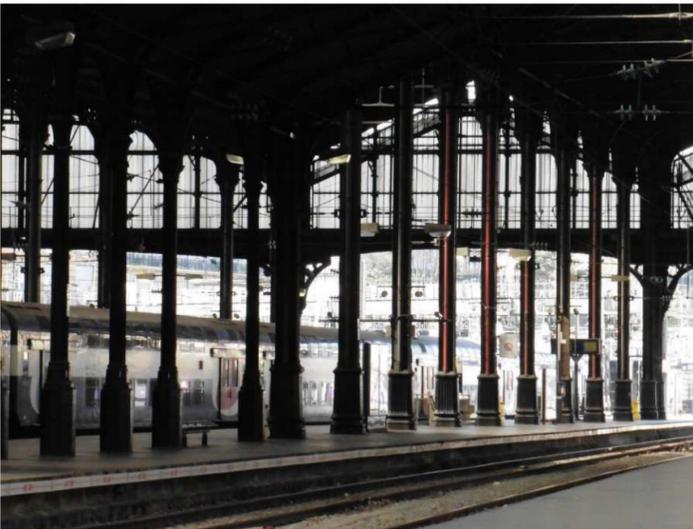
Mais à quoi ressemblent ces heureux bénéficiaires ? Si l'on en croit les statistiques de l'Insee, il s'agit essentiellement de cadres, davantage que d'ouvriers et d'employés. En effet, d'après les chiffres des recensements, si « *la moitié des salariés travaillent à moins de 8 kilomètres de chez eux* », la distance médiane des cadres par rapport à leur bureau est de 9,9 km. Cela signifie que la moitié d'entre eux habite plus loin et l'autre moitié en-deçà. Pour les employés, la médiane est à 5,6 km et pour les ouvriers à 8,2. Bien sûr, on trouvera de nombreuses exceptions et en Ile-de-France, les distances parcourues sont sans doute supérieures. Mais en pratique, ce sont bien les cadres, plus mobiles, qui sont les principaux bénéficiaires du nouveau dispositif. En outre, l'Insee constate, à l'échelle du pays, et contrairement aux idées reçues, « *des revenus élevés et en plus forte hausse dans les couronnes des grandes aires urbaines* ».

2/ Les « vrais pauvres » paient plein pot. Certes, le Pass Navigo propose des « *tarifs sociaux* ». Mais cela concerne les abonnés. En pratique, les personnes qui perçoivent des revenus à la fois faibles et aléatoires, les « *vrais pauvres* », ne souscrivent à aucun abonnement, qu'ils jugent trop cher. « *Ils préfèrent payer leur ticket à l'unité, en cas de besoin, et donc au prix fort* », expliquait, en mars, Eric Chareyron, directeur de la prospective de Keolis, à l'occasion d'une interview sur la fraude. Les spécialistes appellent ça « *le non-recours aux droits* ». (**Pour compléter:** « En France, 8 millions de pauvres peinent à se déplacer quotidiennement »)



3/ 485 millions d'euros de recettes en moins. C'est le coût de l'opération selon un bureau d'étude missionné par le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) et cité ici. Une partie de cette somme, 210 millions d'euros, sera payée par les employeurs, par l'intermédiaire d'une augmentation du « *versement transport* », un impôt assis sur les salaires. C'est risqué : il arrive que les entreprises se rebiffent contre cet impôt, comme ici, à Calais, où le Medef conseille aux élus de limiter le nombre de lignes de bus.

Or, dans le même temps, en raison du dézonage, la SNCF s'attend à « *plus de monde dans les trains* ». La Fédération des associations d'usagers des transports (FNAUT), opposée au dézonage, dénonce « *saturation, vétusté, retards, manque de trains, manque de liaisons banlieue à banlieue* » et ajoute : « *les transports franciliens ont besoin d'investissements massifs* ». Comment maintenir un réseau de plus en plus surchargé avec moins d'argent ?



4/ Bonus pour les Parisiens. Le Pass Navigo des zones 1-2, dont le prix est certes passé à 70€ dès le 1^{er} janvier 2015, donne désormais accès à toute l'Ile-de-France. Un beau cadeau aux Parisiens et habitants de la petite couronne, qui ne sont, en moyenne, pas les plus à plaindre dans la région. En bonus : l'accès à l'aéroport de Roissy est compris dans le lot, alors qu'ils devaient auparavant payer 8,1€ (10€ pour les non abonnés) l'aller simple en RER. Une aubaine pour ces grands voyageurs que sont les habitants de la capitale ! (**à lire:** ce sont les plus diplômés qui voyagent le plus).

5/ Malus pour les régions voisines.

Les habitants des régions voisines (Centre, Nord-Picardie, Normandies, notamment) qui travaillent en Ile-de-France, ont rapidement fait le calcul. A 70€ mensuels, mieux vaut prendre le train dans la gare francilienne la plus proche que de choisir sa gare régionale, qui ne bénéficie d'aucun tarif préférentiel. Résultat : les réseaux TER de ces régions subissent un préjudice que l'Ile-de-France évalue à 10 millions d'euros, et compense à hauteur de cette somme. Ou quand le dézonage aboutit à une péréquation entre région riche et régions moins riches.



6/ Sus à la fraude. Il est au moins un domaine où le dézonage devrait produire

des effets positifs, c'est en matière de lutte contre la fraude. « *La notion de dépassement de zone disparaît pour les abonnés. Cela correspond à la moitié de la fraude que nous subissons* », indique-t-on à la branche Transilien de la SNCF.

7/ Un financement aléatoire à l'avenir. Selon un communiqué de la FNAUT, « *le financement du Pass unique n'est pas assuré en 2016* ». 250 millions d'euros devaient manquer dès l'année prochaine, affirme l'association. Dès lors, « *une baisse des investissements de la*

région est à craindre ».



8/ L'étalement urbain favorisé. Si le transport ne vaut presque rien, en tous cas moins que son coût théorique, autant habiter plus loin. C'est l'une des tonalités de la charge de Gilles Dansart, journaliste spécialisé, dans Les Échos, en novembre 2014. Or, l'étalement urbain coûte cher : à la collectivité, car il faut entretenir le réseau, mais aussi aux ménages, car en habitant plus loin, on utilise davantage la voiture, part importante du budget.

Olivier Razemon