

La vérité sur le coût du passe Navigo unique

[Le 09.10.2016 à 16h05](#)

Au même prix pour tous depuis 2015, le forfait francilien a fortement déséquilibré le budget transports de la région. Et freine l'investissement.



Depuis son arrivée à la tête de la région en décembre, Valérie Pécresse a relevé de 3 euros le tarif du passe Navigo et pourrait l'augmenter de 5 euros par an.

(c) Ingedata

C'était bien un cadeau empoisonné: le passe Navigo à tarif unique offert par Jean-Paul Huchon en 2015 aux Franciliens a obligé la région et l'Etat à bricoler un montage financier alambiqué qui ne satisfait personne. A commencer par les usagers: car en août, malgré ses promesses de campagne, la nouvelle patronne (LR) de l'Ile-de-France, Valérie Pécresse, a été obligée d'augmenter de 3 euros le forfait mensuel, à 73 euros, faute de pouvoir tenir son budget.

Il manque 300 millions d'euros par an. Aucun des calculs établis pour financer cette mesure très politique ne s'est révélé juste. Ni la diminution des recettes due à la baisse des tarifs, ni la somme récoltée au titre du versement transports financé par les entreprises, qui a fondu de moitié. "Tout le monde savait que l'on courrait à la catastrophe et que les élus d'Ile-de-France rechigneraient à couper dans les dépenses consacrées aux terrains de foot ou à l'éducation pour faire plaisir à Huchon", confie un cadre du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), le régulateur du métro et des trains de banlieue.

Le surcoût du nouveau "forfait pour tous" s'est élevé à près de 450 millions d'euros! Les ventes n'arrivant pas à compenser la baisse des tickets de métro ou de bus. Les automobilistes franciliens rechignant à prendre les transports en commun. Par ailleurs, les revenus annexes sur lesquels comptait le Stif, notamment les contributions de la RATP et de la SNCF tirées du plan de lutte contre la fraude (environ 30 millions d'euros), n'ont pas été au rendez-vous.

Montage bancal

Fin juin, voyant que l'engagement pris par Manuel Valls de trouver un financement pérenne restait lettre morte, Valérie Pécresse a sorti l'artillerie lourde, en menaçant d'augmenter le tarif unique à 80 ou 85 euros. "L'idée d'appeler cette

augmentation la "taxe Valls" était bien vue", sourit Laurent Probst, directeur général du Stif et ancien conseiller économique de Pécresse. Soucieux de ne pas se fâcher avec de potentiels électeurs franciliens, l'ancien député de l'Essonne a miraculeusement trouvé des solutions: un relèvement du versement transport qui devrait rapporter 200 millions d'euros en 2017; une hausse de la TICPE (taxe sur les carburants), soit 100 millions supplémentaires, qui s'ajoutent à l'augmentation des tarifs qu'avait déjà annoncée la région.

"Mais ce montage équilibre seulement les coûts de fonctionnement et laisse peu de marge de manoeuvre pour les investissements futurs", fait remarquer un opérateur de transport public. Il est surtout fragile, car les mesures fiscales doivent être intégrées dans la loi de finances 2017 à voter cet automne. Or le Medef est archicontraire une nouvelle ponction sur les entreprises, même si le forfait unique leur a permis de diminuer les montants remboursés aux salariés. Quant aux élus, ils voient d'un mauvais oeil la décision d'harmoniser les contributions des départements de la petite couronne. "Il s'agit d'une grave régression fiscale pour les entreprises des quartiers populaires de Seine- Saint-Denis", avance Juliette Griffond, porte-parole du président du conseil départemental.

Restent les usagers: pour faire passer la pilule de la hausse des tarifs, Valérie Pécresse a promis que ces nouvelles ressources seraient consacrées à la modernisation du matériel roulant. Or, les engagements à venir sont énormes. Rien que la première tranche d'investissement, destinée à l'acquisition et la rénovation de 700 RER et Transilien d'ici à 2021, s'élève à 8,5 milliards d'euros! "Ces achats pourront se faire en crédit-bail, en profitant des taux bas", promet-on à la région, qui a calculé que la hausse de 3 euros pourrait rapporter près de 100 millions sur un an. "C'est suffisant pour amorcer la pompe", affirme Laurent Probst. Mais le système est bancal, comme le rappelle la Cour des comptes en février 2016: le prix payé par les voyageurs franciliens est l'un des plus faibles d'Europe et ne couvre que 30 % des dépenses pour leurs déplacements. Le reste est à la charge des entreprises (pour environ 50 %) et des collectivités.

Forfait inéquitable et inadapté

L'ancienne ministre du Budget sous Sarkozy ne s'en cache pas: "3 euros, c'est une hausse minimum. Sachant que 94% des usagers ne paient pas leur forfait à tarif plein et que la France a l'un des systèmes de transport les moins chers d'Europe", rappelle-t-elle, bien décidée à refaire des arbitrages sur les tarifs chaque année, possiblement à coups de 5 euros. Cette piste ne réjouit pas l'Association des usagers des transports Ile-de-France (AUT): "Les Parisiens commencent à trouver la facture un peu lourde, avec un forfait qui a pris 10 euros d'augmentation en moins de deux ans!" souligne Bernard Gobitz, même s'il reconnaît que, avec la mise en service du Grand Paris Express, les frais de fonctionnement vont clairement augmenter.

Au-delà du prix, c'est le principe du forfait unique qui est remis en cause par certains économistes, comme Philippe Gagnepain, professeur à l'École d'économie de Paris, pour qui "il n'est pas forcément équitable". Il prône l'application d'un tarif adapté à chacun, selon le modèle du *yield management* utilisé pour le TGV ou l'avion. "Pourquoi ne paierait-on pas nos transports comme nous payons nos conversations téléphoniques ou notre électricité, moins cher aux heures creuses?" interroge pour sa part Marc Ivaldi, professeur à l'École d'économie de Toulouse, rappelant que ce système existe déjà ailleurs, aux Etats-Unis et dans les pays scandinaves, notamment.

Pour en arriver là, encore faudrait-il que les opérateurs connaissent les déplacements de leurs clients avec précision. Au Stif, on en est encore loin, même si Valérie Pécresse veut "transformer le passe Navigo en Smart Navigo" entre 2018 et 2020. Les usagers pourront télécharger leur forfait directement sur leur téléphone et se servir de leur mobile pour valider leurs trajets. "Nous l'expérimenterons dans deux ans d'abord dans les bus, puis dans les trains et les RER. Nous commencerons par les lignes de bus reliant les aéroports. Je peux vous annoncer la généralisation du Smart Navigo et la suppression du ticket de métro à l'horizon 2021", promet-elle. D'ici là, le forfait risque de passer à 98 euros...

La région paie cash le recul de Ségolène Royal

Pour Marc Ivaldi, "Ségolène Royal a une lourde responsabilité dans la crise du financement des transports publics franciliens". Selon le professeur de l'École d'économie de Toulouse, la mort de l'écotaxe -le péage sur le transit poids lourds- avalisée par la ministre de l'Ecologie en 2014 a fortement amputé les moyens de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF). "Cela devait lui rapporter 800 millions d'euros par an, soit 20% de son budget, rappelle-t-il. De quoi financer des projets de transports collectifs urbains, des lignes à grande vitesse ou des trains d'équilibre du territoire. Son report est une énorme erreur économique! D'autant que, un an et demi après leur abandon, les portiques bourrés de technologies sont toujours en place, laissés à l'abandon. Certaines régions, comme l'Ile-de-France, se montrent intéressées par ces équipements pour instaurer une écotaxe régionale. Mais "c'est désormais très compliqué à faire passer politiquement", pointe l'entourage de Valérie Pécresse. D'autant qu'il faut l'accord du gouvernement, peu enclin à risquer une fronde à huit mois de la présidentielle.