

Ile-de-France : les gagnants et les perdants du passe Navigo à tarif unique

Le Monde | 01.09.2015



La paternité de la réforme revient aux élus communistes d'Ile-de-France et c'est une petite révolution. Finies les zones tarifaires, qu'ils soient parisiens ou « grands banlieusards », les 3,8 millions de Franciliens abonnés aux transports en commun paieront désormais le même prix. Adopté définitivement en février, le passage au tarif unique de 70 euros du passe Navigo, qui permet des déplacements illimités dans les transports en commun de la région Ile-de-France, est officiellement mis en œuvre mardi 1^{er} septembre, à trois mois des élections régionales. Il permet aux abonnés (à la semaine, au mois ou à l'année) de se rendre partout dans la région francilienne pour le même tarif. Auparavant, en vertu d'un système de « zones », plus le voyageur se rendait loin, plus il payait son abonnement cher — ou devait acheter un « complément de parcours » pour terminer son voyage.

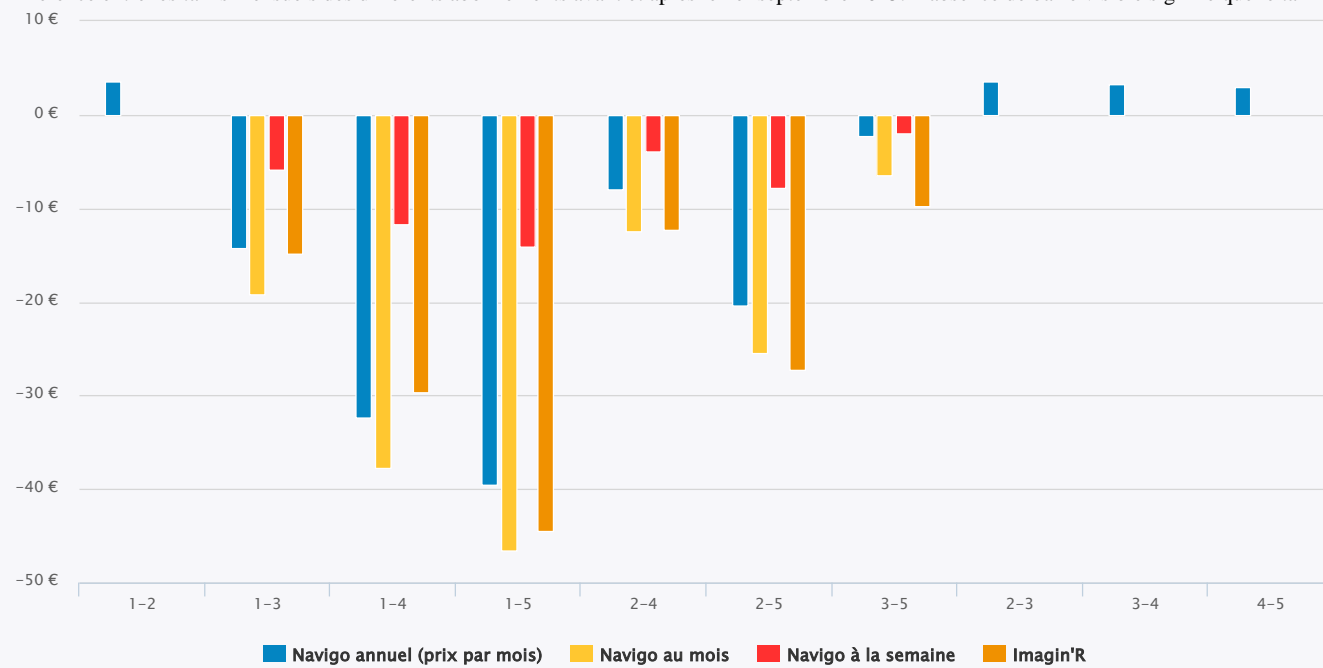
Initialement exclue du dispositif, la carte Imagine'R, réservée aux scolaires et aux étudiants, a elle aussi été intégrée. En revanche, les tickets achetés individuellement ne sont pas concernés.

Avec le nouveau tarif, seuls les utilisateurs de l'abonnement annuel Navigo pour deux zones (1 et 2 principalement – Paris et proche banlieue – mais aussi 2 et 3, etc.) vont payer un peu plus cher (3,50 euros par mois, soit 38,50 euros sur l'année), tandis que tous les autres paieront moins, de 2,30 euros par mois (pour les zones 3 à 5) à 39,50 euros (pour les zones 1 à 5, soit 435 euros pour l'année).

400 000 personnes concernées par l'augmentation

► Les gagnants et les perdants du tarif unique du passe Navigo

Différence entre les tarifs mensuels des différents abonnements avant et après le 1er septembre 2015. L'absence de barre visible signifie que le tarif ne change pas pour les abonnements concernés.

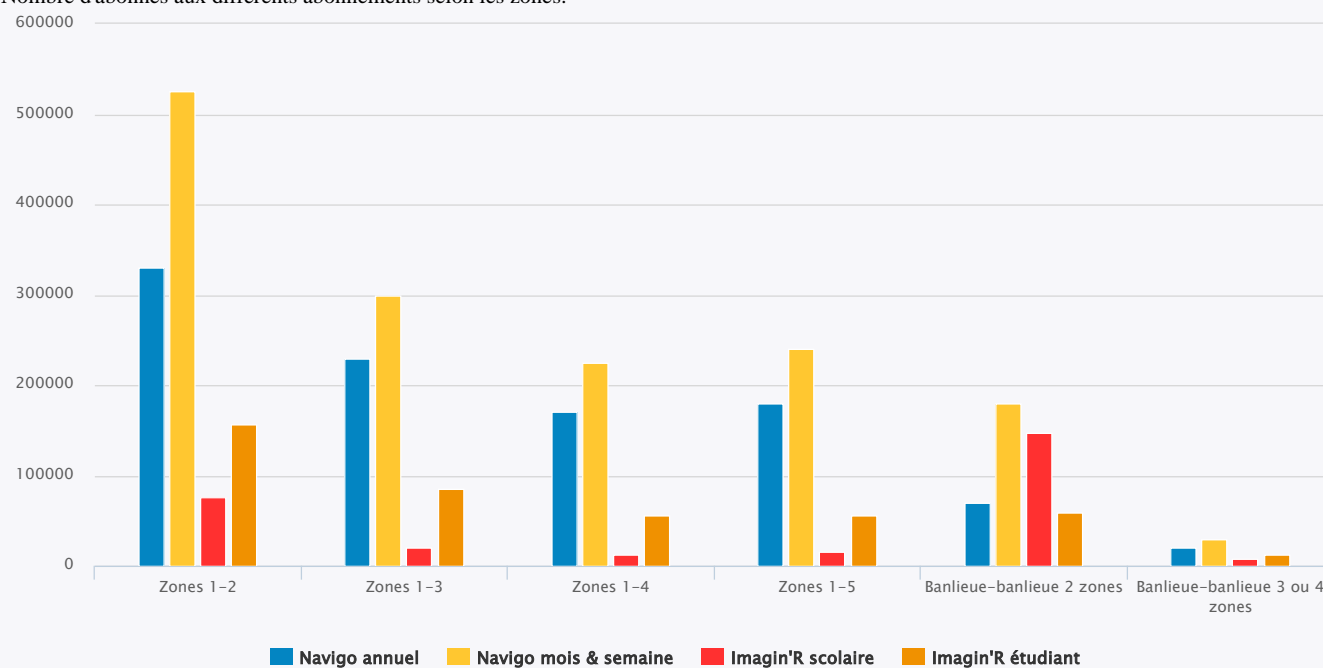


Source : STIF

Un peu moins de 4 millions de personnes sont concernées par la mesure, mais l'augmentation, elle, s'appliquera à environ 400 000 d'entre elles – mais qui pourront se rendre sans surcoût au bout des lignes, comme à l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle par exemple ou bien celui d'Orly via le Orlybus (le métro automatique Orlyval étant en revanche exclu du dispositif). A l'inverse, 3,6 millions de personnes verront leur abonnement diminuer.

► Les voyageurs des zones 1 et 2 de la région parisienne sont les plus nombreux par rapport aux autres catégories

Nombre d'abonnés aux différents abonnements selon les zones.



Source : STIF

Au sein du conseil régional d'Ile-de-France, la mesure avait été soutenue par la majorité de gauche rassemblant les socialistes, le Front de gauche et les écologistes. Ces derniers, qui espèrent tirer bénéfice de la réforme se sont félicités de cette « grande bouffée d'oxygène pour le pouvoir d'achat des habitants d'Ile-de-France », tandis que le premier ministre et élu d'Evry (Essonne), Manuel Valls, a salué cette mesure visant à « casser les logiques d'enclavement ».

485 millions d'euros de manque à gagner en 2016

Le tarif unique n'est toutefois pas approuvé unanimement. La tête de liste des Républicains pour les élections régionales en Ile-de-France, Valérie Pécresse, a ainsi à plusieurs reprises dénoncé le coût de la mesure. Un rapport soumis en février au Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) estimait à 181 millions d'euros la « perte de recettes » en 2015 et 485 millions d'euros en 2016.

La Région augmentera son financement mais devra dégager 61 millions d'euros cette année et 275 millions d'euros en 2016 pour équilibrer les comptes du STIF – un montant contesté par Valérie Pécresse. La députée Républicaine des Yvelines le chiffre à 313 millions d'euros, y ajoutant le manque à gagner des mesures de dézonage entrées en vigueur progressivement depuis deux ans.

A plus long terme, la Région compte aussi sur la renégociation des contrats entre le STIF et la SNCF et la RATP pour faire des économies.

Plus inattendu, l'Association des usagers des transports (AUT-Fnaut IDF) a également critiqué la mesure, regrettant une « fausse bonne idée », assurant que « les usagers les plus éloignés de Paris (...) ont avant tout besoin de meilleures conditions de transports », qui passent notamment par une – coûteuse – rénovation des différentes lignes. Elle a également fait remarquer que « les utilisateurs de tickets, souvent modestes, paient, eux, plein pot ».