

Tarification des transports publics en Ile de France

Quelques réflexions et propositions de travail

Gérard Najman - 16/11/2014

Préambule

J'ai consacré 30 années de ma vie professionnelle au domaine des transports publics, notamment ces 30 dernières années aux systèmes tarifaires et à la billettique : j'ai, à ce titre, étudié nombre de problématiques et de pratiques, tant en Europe que dans d'autres régions du monde. J'en ai acquis une expertise reconnue.

Je suis par ailleurs un élu local à Cachan, dans le Val de Bièvre, et j'ai été élu communautaire, président de la Commission Transports et Environnement de la Communauté d'agglomération du Val de Bièvre, Autorité Organisatrice de Proximité du réseau Valouette.

J'allie donc une vision politique à une connaissance et une pratique opérationnelles.

Une mesure emblématique a été portée par au moins deux listes lors de la campagne des élections régionales de 2010 : le "passe à tarif unique". Par abus de langage, ces listes ont parlé de "passe unique".

De fait, le "passe unique" existe : c'est la Carte Navigo accessible à tout francilien, et avant elle la Carte Orange. Celle-ci à ses débuts n'était pas accessible à tous les franciliens (lire ci-après).

Je pense qu'il faut requestionner le "passe à tarif unique" pour la campagne des régionales de 2015. "Errare humanum est, perseverare diabolicum".

La mise en oeuvre de la Carte Navigo en 2001 aurait dû être l'occasion de remettre à plat la politique tarifaire des transports en Ile de France. On n'a fait que moderniser la technologie du support du titre de transport pour lutter contre la fraude sur le ticket magnétique et réduire le coût de la maintenance des équipements.

L'objet de cette note est de fournir des pistes de travail, en appréhendant globalement la question.

1. Genèse de la Carte Orange et du zonage tarifaire (1975)

En 1975, le Syndicat des Transports Parisiens a compétence sur l'organisation des transports publics sur une "Région des Transports Parisiens" qui ne recouvre pas l'intégralité de ce qui est alors la "Région parisienne".

Je n'ai malheureusement pas retrouvé la carte pour la scanner et l'intégrer à cette note, mais deux aspects essentiels sont à retenir :

- Elle n'inclut pas les villes nouvelles (en cours de développement)
- L'emplacement du quartier de la Défense est inclus à l'intérieur du périmètre, mais celui-ci entame tout juste sa construction.

La région parisienne revêt alors un caractère fortement monopolaire vers Paris.

Les abonnements sont matérialisés par une carte hebdomadaire de travail qui comprend 12 coupons pour 1AR quotidien du lundi au samedi. Elle est valable pour une origine-destination donnée et son prix est décliné par rapport au prix du billet à l'unité.

Les travailleurs de la "région parisienne" qui n'habitent pas ou ne travaillent pas à l'intérieur de la "Région des Transports parisiens" ne bénéficient pas des avantages de cette tarification.

La tarification du ticket à l'unité et de l'abonnement hebdomadaire est établie sur le même principe (la distance).

En 1975, la Carte Orange est créée pour remplacer cette carte hebdomadaire : elle est multimodale et permet un nombre de voyages illimités à l'intérieur d'un périmètre défini par l'utilisateur.

Concomitamment, la région des Transports Parisiens est agrandie pour intégrer les pôles urbains périphériques (Villes Nouvelles, Mantes, Rambouillet, Dourdan, Étampes, Fontainebleau, Meaux, ...)



Région des Transports Parisiens résultant du décret du 11 avril 1975

La tarification repose sur un ensemble de 5 zones concentriques, révélateur d'un réseau radial focalisé sur la desserte de la ville-centre.

Bien plus, ce nouveau système introduit une distorsion par rapport à la tarification du ticket à l'unité : un déplacement diamétral traversant Paris ne coûte pas plus cher qu'un déplacement radial vers Paris, pourvu que l'on reste à l'intérieur du périmètre. On favorise ainsi les déplacements longs ("Elle court, elle court la banlieue" date de 1973) et la "rurbanisation" (terme qui apparaît en 1976).

L'effet essentiel de la mise en place de la Carte Orange sera d'inciter leurs porteurs à utiliser les bus devenus "gratuits" pour eux : en un an, le trafic du réseau de bus, tant RATP qu'APTR (banlieue) augmente de plus de 30%, dépassant ainsi largement toutes les prévisions. Cela a nécessité de mettre en œuvre des moyens supplémentaires conséquents (40 MF pour la RATP sur une année, 50 MF pour l'APTR sur deux années) sans recette commerciale supplémentaire.

Une enquête menée en 1976 montre que 90% des déplacements effectués sont radiaux et 10% orbitaux de banlieue à banlieue.

2. Remboursement partiel du coût de la Carte Orange par l'employeur (1982-1983)

Début août 1982, une loi a institué le remboursement par l'employeur de 40% du montant de la Carte Orange de ses employés. Ce taux est passé à 50% au 1er octobre 1983.

En 2012 et 2013, trente ans plus tard, les recettes des usagers couvrent environ 30% des dépenses de fonctionnement. Ce taux est l'un des plus faibles d'Europe.

Dans ce taux global de 30%, l'effort contributif est beaucoup plus élevé pour les voyageurs occasionnels utilisant des tickets à l'unité ou en carnet. En effet ils ne bénéficient pas, sauf exception, du remboursement de l'employeur, et le prix qui leur est demandé est de 1,5 à 3 fois le prix moyen du même trajet fait 2 fois par jour par le porteur de Carte Navigo, avant même le remboursement de l'employeur et la prise en considération des autres usages du passe.

3. Extension de la Carte Orange à toute l'Ile de France (1991)

En 1991, l'usage de la Carte Orange a été étendu à toute la Région Ile de France par modification de la zone 5 et la création de 3 zones supplémentaires : ici est intervenue l'intégration de tous les franciliens dans le même système avec une carte "unique", leur permettant de bénéficier du même droit à un abonnement mensuel ou hebdomadaire forfaitaire.

Auparavant, la tarification de leurs transports publics était plus élevée.

4. La mise en place de la Carte Navigo (2001-2004)

Celle-ci ne s'est accompagnée d'aucune modification de la structure tarifaire.

Plus tard, deux nouveaux produits tarifaires sont nés :

- le ticket t+ (en juillet 2007) qui a permis de mettre en place certaines correspondances intermodales gratuites ;
- le complément de parcours (en janvier 2013) qui a introduit pour les porteurs de passe Navigo une flexibilité de déplacement au prix marginal.

Toutefois, ces deux produits, tout en apportant une facilité tarifaire restent restrictifs en termes d'usage en comparaison de ce qui se pratique dans d'autres villes européennes.

Ainsi, pour l'utilisateur occasionnel, le fait de ne pas avoir à disposition un ticket intégré bus-RER renchérit le coût du déplacement et n'incite pas à l'usage des transports publics.

5. Quels ont été les bénéficiaires de l'évolution tarifaire depuis l'institution de la Carte Orange ?

Depuis 2009, si l'on excepte l'augmentation de 2012 de 1,6%, toutes les augmentations du ticket t+ ont atteint ou dépassé 3%.

La part supportée par l'utilisateur salarié d'un passe mensuel zones 1-5 (56,60 €) est en 2014 l'équivalent de 33,3 tickets t+.

Par comparaison, à la mise en place de la Carte Orange, avant l'instauration du remboursement partiel par l'employeur, le prix de la Carte Orange zones 1-5 équivalait 125 tickets de métro. En 2002, la part supportée par l'utilisateur salarié (déduction faite du remboursement de son employeur) représentait l'équivalent de 35,3 tickets.

Le tableau ci-après montre les évolutions comparées des prix nets des cartes 2 zones et 5 zones pour les salariés.

Années	1975	2002	2014
Valeur du ticket unité	1	1	1
Carte mensuelle 2 zones	50	17,7	19,7
Carte mensuelle 5 zones	125	35,3	33,3

Il ressort de ce tableau que l'évolution tarifaire s'est faite au bénéfice des porteurs de Carte Orange et au détriment des voyageurs occasionnels, même réguliers, voyageant avec des tickets.

De plus, on constate que cet équivalent tickets a suivi pour la carte zones 1-2 le chemin inverse de celui de la carte zones 1-5, au bénéfice des migrations longues et au détriment des trajets courts.

C'est ce qu'illustre le tableau ci-après qui montre l'évolution du rapport entre le prix de la carte mensuelle zones 1-5 et celui de la carte mensuelle zones 1-2 : il n'a fait que diminuer alors même que le STIF supprimait les zones 7 & 8, puis la zone 6.

Années	1975	1984	2001	2007	2011	2014
T5z / T2z	2,5	2,1	2	1,97	1,77	1,68
Evénements	Lanc. C.O.	Remb. 50%	Lanc. Navigo	Fin z7 et z8	Fin z6	

Les voyageurs qui sont le plus à plaindre ne sont pas ceux qui effectuent des migrations longues, mais les occasionnels qui cumulent des tarifs élevés et des titres de transport peu pratiques.

Lorsqu'un ménage décide de changer de résidence, il évalue les avantages et inconvénients de son choix : prix du logement, choix d'habiter en pavillon plutôt qu'en immeuble, équipements à proximité, niveau de desserte par les transports publics : la proximité et la fréquence passent avant le tarif.

6. Quels sont les besoins en mobilité à favoriser pour 2015 et au delà ?

Depuis la mise en place de la Carte Orange en 1975, les modes de vie, la situation de l'emploi et les objectifs urbanistiques ont profondément changé :

- La part des déplacements domicile-travail dans l'ensemble de la mobilité a considérablement diminué au profit d'un chaînage de déplacements pour autres motifs (activités culturelles, sportives, achats, enfants ou petits enfants ...) : le fossé entre abonnement et titres pour voyages occasionnels doit être comblé pour favoriser une plus grande flexibilité à un tarif raisonnable pour satisfaire ces besoins de mobilité ;
- L'agglomération est devenue réellement multipolaire et des bassins de vie se sont développés, rendant le schéma des zones concentriques obsolètes et demandant des formules tarifaires plus locales.
- Le développement de l'habitat individuel périurbain qui était supporté par les SDRIF de 1976 et de 1994 a fait place au "développement de la ville sur elle-même" pour une "ville dense, aux courtes distances" : une tarification qui encourage les trajets longs, et donc une mobilité résidentielle aux lisières de la région, va à l'encontre de cet objectif.

Ce que demandent les usagers, c'est avant tout un service fiable avec une fréquence suffisante.

7. Quels sont les outils tarifaires à privilégier ?

On constate à travers l'Europe que la mise en oeuvre de systèmes billettiques permet de lier les tarifs aux distances de différentes façons, y compris la distance à vol d'oiseau, de mettre en place des politiques tarifaires innovantes fondées sur des tarifs dégressifs en fonction de l'usage (au Danemark par exemple), de personnaliser la carte du voyageur avec un profil lié à des paramètres tels que son statut, son quotient familial, ... et de combiner sur la même carte un abonnement valable sur un certain nombre de zones avec un porte-monnaie transport permettant de payer des compléments de parcours lorsqu'il sort du périmètre de validité (aux Pays Bas par exemple).

Comparés à d'autres agglomérations (Londres, Milan, Munich, ...) Paris et l'Île de France offrent la caractéristique d'être la ville-centre la plus concentrée (105 km²) et la région la plus vaste (12.000 km²) : il est donc paradoxal de vouloir mettre en place un tarif uniforme, indépendante de la distance, sur un tel territoire, quand tous les gros réseaux urbains d'Europe, et même certains réseaux urbains français assez étendus, qui utilisent un tarif unique, essayent de migrer vers une tarification liée d'une façon ou d'une autre à la distance.

Il est temps que le système Navigo évolue en tirant partie de ce que la billettique permet d'accomplir. Passons en revue les produits tarifaires existants ou envisagés :

- **Le passe à "tarif unique"** : c'est une mesure qui coûtera cher si on établit le prix à celui du passe pour les zones 1-2 (67,10 €) et, en termes d'égalité par rapport au droit au transport, **on ne voit pas en vertu de quoi les tickets ne passeraient pas eux aussi au tarif unique.**

Tout le monde a besoin de diversifier à un moment ou à un autre ses trajets. C'est actuellement une galère pour les usagers occasionnels, notamment pour les retraités qui ne relèvent pas de la Carte Améthyste. La première couronne n'est pas habitée que par des riches et la deuxième que par des pauvres.

- **Le carnet de tickets origine-destination (OD)** pour le RER a apporté une amélioration mais cela reste très cher quand on doit effectuer occasionnellement une autre OD : **le complément de parcours n'existe pas pour les tickets.**

Si je prends le RER B d'Arcueil-Cachan pour aller à Paris, un ticket en carnet coûte 2,12 €.

Si j'ai besoin d'aller occasionnellement à La Défense, par exemple au Ministère des Transports, cela me coûte 5 € et si comme cela m'est arrivé deux fois, le service est interrompu sur la ligne A, je prends la ligne n°1 du métro jusqu'à Esplanade en ayant payé 5 € pour rien : j'aurais pu voyager avec mon ticket habituel. Le pire, c'est qu'il n'y a aucun moyen de se faire rembourser la différence.

Aller à l'aéroport Charles de Gaulle : 11,90 €.

Les voyageurs occasionnels sont environ 700.000 chaque jour et méritent eux aussi quelques égards.

- **Le passe de proximité** : c'est la solution adaptée aux déplacements dans un bassin de vie. Cela passe par la définition au niveau de l'Ile de France d'un zonage alvéolaire, d'une granulométrie à définir, notamment en fonction de l'objectif de prix recherché. L'abonné choisit la ou les zones qu'il veut intégrer dans son passe pour couvrir ses déplacements habituels.
- **Les unités de transport** : c'est le moyen adapté mettre en place pour les voyageurs occasionnels ou compléter de manière souple les droits couverts par un passe de proximité. L'un des intérêts des unités de transport est de permettre de moduler les tarifs en fonction d'une typologie de ligne (son niveau et sa qualité de service par exemple), d'appliquer un tarif unique le week end (ticket à 1 € pour aller à Paris), de mettre en place une tarification heure creuse/heure de pointe, de plafonner la dépense transport sur la journée ou la semaine et de mettre en place un barème de prix prenant en compte le quotient familial, à l'instar de ce que font les communes en matière de services municipaux.

Tous ces outils tarifaires ont été envisagés dans une délibération du Conseil régional le 14 décembre 2011 qui a adopté un protocole pour une réforme de la tarification des transports en Ile de France.

Ils ont déjà été mis en place ici où là en Europe, par exemple aux Pays Bas (zonage alvéolaire avec prise en compte des bassins de vie autour des pôles urbains, débit d'unités utilisé en tant que tel pour voyager ou compléter un abonnement) ou à Londres (plafonnement de la dépense à la journée : le voyageur n'achète pas un forfait mais consomme en sachant que sa dépense est plafonnée).

- **Avec la combinaison des passes de proximité et des unités de transport**, rien n'interdit de mettre en place un "passe toutes zones" (comme aux Pays Bas) mais pas au prix du passe zones 1-2 actuel. Outre le gouffre financier qu'il occasionnerait, ce tarif minimaliste créerait un effet d'aubaine pour les habitants des départements limitrophes de l'Ile de France. Cela pourrait avoir des conséquences importantes sur le développement de l'offre.