



**RAPPORT ET AVIS N° 2006 –03
PRÉPARÉS PAR M. FRANCIS CLINCKX
AU NOM DE LA COMMISSION DES TRANSPORTS**

23 mars 2006

**LA TARIFICATION DES TRANSPORTS
COLLECTIFS DE VOYAGEURS
EN ÎLE-DE-FRANCE**

• Francis CLINCKX

Disponible gratuitement auprès du CESR
29, rue Barbet-de-Jouy – 75700 Paris – Tél : 01.53.85.66.25 – Télécopie : 01.53.85.65.89

Mél : cesr@iledefrance.fr – Internet : www.cesr-iledefrance.fr

Chapitre 1 – Problématique générale.....	5
1.1 Transports et aménagement du territoire.....	5
1.2 Tarification et aménagement du territoire.....	5
1.3 Rôle de la tarification.....	5
1.4 Principes généraux de la tarification.....	6
1.4.1 Les différenciations selon les caractéristiques du déplacement	6
1.4.2 Les différenciations de la tarification selon le voyageur	6
1.5 Les transports en commun et l'automobile	6
Chapitre 2 – Situation actuelle	9
2.1 Le cas de l'Île-de-France.....	9
2.1.1 Répartition des déplacements entre les différents modes et évolution.....	9
2.1.2 Les motifs de déplacement	11
2.1.3 Le cadre institutionnel	11
2.1.4 Le mode de financement	12
2.1.5 La politique tarifaire.....	16
2.2 Le cas des autres agglomérations françaises	19
2.3 Le cas des autres métropoles européennes	21
2.4 Comparaison de la tarification en France et en Europe	22
2.4.1 Les taux de couverture	22
2.4.2. Comparaison des tarifs	23
Chapitre 3 – Attentes de la population et critiques du système actuel.....	25
3.1 Les attentes de la population	25
3.2 Les « oubliés » de la tarification.....	26
3.3 Les anomalies de la tarification.....	26
3.3.1 Pour les voyageurs utilisant un billet	26
3.3.2 Pour les voyageurs titulaires de titres d'abonnement.....	28
Chapitre 4 – Propositions à étudier	29
4.1 Remarques préliminaires.....	29
4.2 Enjeux et objectifs généraux de la politique tarifaire	29
4.2.1 Préserver et élargir la tarification intégrée	30
4.2.2 Favoriser le développement de l'inter modalité.....	30
4.2.3 Poser clairement les termes du débat sur le financement des transports en commun.....	30
4.2.4 Mieux mobiliser les recettes tarifaires	31
4.2.5 Répondre à la diversité croissante des usages	31
4.3 Les principales orientations.....	32
4.3.1 L'évolution générale des tarifs	32
4.3.2 La contribution de la tarification à la réduction des inégalités territoriales	33
4.3.3 La contribution de la tarification à la réduction des inégalités sociales.....	37
4.3.4 Mesures commerciales spécifiques	39
4.3.5 Mesures particulières visant à remédier à ce qui paraît aujourd'hui comme des anomalies.....	39
4.3.6 L'automatisation et les services associés	40

Chapitre 5 – Conclusions	41
5.1 À court et moyen terme.....	41
5.1.1 Pour favoriser l’intermodalité.....	41
5.1.2 Pour améliorer l’équité territoriale.....	42
5.1.3 Pour développer la tarification sociale	42
5.1.4 Pour développer les tarifications commerciales	42
5.1.5 Pour remédier à certaines anomalies de la tarification.....	43
5.2 À plus long terme : une nouvelle structure zonale ?.....	43

Chapitre 1 – Problématique générale

1.1 Transports et aménagement du territoire

Les transports, et singulièrement les transports en commun, doivent conforter les priorités fixées pour l'aménagement du territoire. Ils constituent un outil majeur pour la mise en œuvre du schéma régional d'aménagement du territoire. Il est probable que le polycentrisme restera dans le futur SDRIF le principe général de l'organisation urbaine. Au service de cet objectif, il faudra poursuivre et améliorer le maillage des réseaux de transport dans cadre d'intermodalité et rendre les transports en commun plus attractifs notamment en faisant appel à toutes les possibilités d'innovation.

1.2 Tarification et aménagement du territoire

Pour conforter l'aménagement souhaité, il faut tirer le meilleur parti du réseau de transport en commun existant. Ce n'est pas une condition suffisante. Le réseau doit être suffisamment attractif pour chacune des catégories d'usagers potentiels en termes de qualité (fréquence, amplitude journalière, confort, sécurité, rapidité, accessibilité, etc.) et de prix. Il y a une nécessaire interaction, difficile à optimiser, entre le développement urbain et le réseau. Mais il y a aussi une interaction entre le réseau, sa géométrie, sa densité, et le coût supporté par le voyageur, résultant de la tarification choisie. La tarification a une influence importante sur l'utilisation ou non du service offert au voyageur et par la même sur l'aménagement du territoire.

1.3 Rôle de la tarification

La tarification est un outil dont le rôle est :

- de contribuer à orienter la demande de mobilité vers le transport collectif et de participer à l'aménagement du territoire et protéger l'environnement,
- de contribuer à assurer l'équilibre économique de l'activité du transport collectif, parallèlement aux autres modes de financement, et de faire participer le voyageur au coût du service qui lui est rendu,
- par la modulation qui lui est apportée, de jouer un rôle social au profit des plus défavorisés.

Enfin, la tarification doit accompagner une politique d'offre de transport de qualité.

1.4 Principes généraux de la tarification

1.4.1 Les différenciations selon les caractéristiques du déplacement

- la tarification peut être fonction de la distance avec des variantes de tarification par zones ou par sections, un cas particulier étant le tarif unique. L'intérêt de ce type de tarification est d'abord économique, mais il peut comporter en outre un aspect social.
- la tarification peut être fonction du service rendu : services omnibus et services express, services à la demande, services de nuit, etc.
- la tarification peut être fonction de la fréquence d'utilisation (notion d'abonnement) avec un objectif de fidélisation des voyageurs,
- la tarification peut être fonction de l'heure de la journée (avantage tarifaire en heures creuses ou surcharge en heures de pointe). L'intérêt de ce type de tarification est d'ordre économique, car conduisant à un meilleur remplissage moyen.

1.4.2 Les différenciations de la tarification selon le voyageur

Au-delà des contributions générales au financement de l'équilibre du service public, il existe deux grandes modalités de différenciation tarifaire, la tarification à caractère social et la tarification à caractère commercial :

- la tarification sociale, qui s'applique à des catégories particulières de population, relève de la solidarité et doit, pour le transporteur, donner lieu à compensation financière par l'autorité organisatrice. Il est parfois difficile d'évaluer l'effet redistributif de la modulation de la tarification et sa propension à permettre à tous d'exercer le droit à la mobilité qui dépendent de l'usage effectif de la tarification et de sa fréquence. Parallèlement, il est difficile d'apprécier a priori les conséquences financières des modulations sur les comptes des transports en commun, instantanément et à terme, même si des enquêtes permettent d'évaluer les évolutions de comportement. Il faut se rappeler en outre qu'une tarification à caractère social est difficilement réversible.
- la tarification commerciale est proposée par le transporteur qui en supporte les conséquences financières. Les stratégies du domaine commercial visent à augmenter les recettes tarifaires en captant des nouvelles catégories de voyageurs, en fidélisant les anciennes de façon à mieux utiliser les capacités disponibles, enfin à diminuer les frais de vente.

D'une façon plus générale, les relations entre l'autorité organisatrice d'une part, et les entreprises de transports d'autre part doivent être parfaitement définies et saines, l'autorité organisatrice jouant pleinement son rôle de régulation, et le transporteur le rôle d'entrepreneur dans tous les acceptions du terme, et n'étant pas cantonné à exercer les fonctions de traction et d'exploitation.

1.5 Les transports en commun et l'automobile

Avec l'étalement urbain, les déplacements sont de moins en moins polarisés par le centre ville. On observe un développement des flux périphériques, transversaux et tangentiels. La multi polarité des activités conduit à des phénomènes de déplacements divers. On habite dans un lieu, travaille dans un autre, consomme dans un troisième, se divertit dans un quatrième, etc.

L'étalement urbain et le polycentrisme favorisent la recherche de multi-modalité et d'intermodalité. Pour le transporteur et le transporté, les problèmes des fréquences, des correspondances, et d'enchaînements des modes prennent une importance croissante. L'étalement urbain défavorise à terme les transports collectifs de masse au profit de la voiture particulière. Un système lourd ne peut pas assurer une desserte fine. L'étalement urbain est corrélé avec le taux d'équipement en automobile.

C'est en fait toute une combinaison de variables qui contribue à étendre la ville, notamment les conditions de la mobilité (en particulier le réseau de transport en commun), les coûts de la mobilité (tarification des TC versus le coût ressenti de l'automobile) et les coûts de la localisation.

Un autre paramètre de cette demande de mobilité de la part des habitants est la « temporalité » des activités : extension des périodes de consommation, fractionnement des vacances, nouveaux rythmes de travail, ... Une même journée voit se succéder les rythmes concurrents de l'entreprise, de la famille, de l'école, des transports, des loisirs, des achats, des tâches diverses, etc.

La conséquence de cette désynchronisation des modes de vie est la relative stagnation de l'usage des transports collectifs par rapport à l'ensemble des modes individuels de déplacement, et notamment la voiture particulière. La voiture se révèle souvent d'une grande efficacité : elle est le mode du libre choix, du porte à porte, et de l'option de dernière minute. Appréciée pour son confort, la voiture donne, à tort, l'impression d'être le mode de transport le moins coûteux lorsqu'on ne prend en compte que les coûts ressentis. La tarification des transports en commun est un des éléments qui peut contribuer à modifier progressivement cette tendance sous réserve qu'on la compare au coût total de la voiture, qui va se renchérir, en tenant compte des coûts externes qu'il faut d'une façon ou d'une autre lui faire supporter.

L'évolution de la part du transport collectif doit être rapprochée de l'évolution des prix relatifs des deux modes TC et VP. Depuis 1960 jusqu'à la récente « fièvre » pétrolière, l'évolution du prix relatif est favorable à l'usage de la voiture particulière : le coût d'usage de la voiture particulière n'a augmenté, en euro constants, que de 4% en quarante ans alors qu'il a été multiplié par deux pour les transports collectifs (Source Commissariat Général au Plan, 2003). Ainsi, le coût ressenti de la voiture particulière semble inférieur à celui des transports en commun, alors qu'en chiffres absolus, il lui est nettement supérieur (deux fois supérieur en Île-de-France, et 20 % de plus dans les autres régions françaises).

Les calculs comparatifs sont complexes et font l'objet de nombreuses controverses. Les trois exemples ci dessous permettent de se faire une idée du problème.

Le Groupement des Autorités Responsables de Transport (GART) associé au CSA a effectué, au milieu de l'été 2005, une enquête grand public sur le thème « Les Français et la mobilité durable ». Il apparaît, que bien informés sur les enjeux environnementaux et sanitaires liés à la mobilité, les Français sont en revanche peu informés de la question du coût comparé entre la voiture particulière et les transports en commun. Si la majorité des personnes interrogées déclare privilégier les transports publics pour ne pas avoir à subir les désagréments liés à l'utilisation de la voiture dans les grandes villes, seulement 22 % des utilisateurs des transports en commun estiment « que cela leur revient moins cher que d'utiliser la voiture ». Par ailleurs, 58% des conducteurs ne savent pas à combien leur revient l'utilisation de leur véhicule tous les mois.

Une voiture neuve représente un coût annuel de près de 5.000 € (mais elle est utilisée pour les déplacements professionnels comme pour les déplacements privés) à comparer au coût de l'abonnement annuel des transports en commun qui est de 1.413,50 € pour les zones 1-8, dont 50 % est supporté par l'employeur d'un salarié.

Enfin, on peut approcher avec un peu plus de précision cette différence de coût par un exemple à partir du barème de déduction fiscale. Ce barème publié par l'administration prend en compte les éléments suivants : dépréciation du véhicule, frais d'entretien et de réparation, dépenses de pneumatiques, consommation de carburant et primes d'assurance. En revanche, il ne prend pas en compte les frais de stationnement au sens large, les frais de péage, les intérêts des emprunts. Le coût calculé à l'aide de ce barème, est vraisemblablement inférieur à la réalité.

Le nombre de jours de travail, dans le cadre de l'accord d'entreprise le plus favorable sur la réduction du temps de travail, est de 202. Un habitant de Versailles qui vient travailler au centre de Paris (distance 22 km) peut acheter une carte annuelle, zone 1 à 4, au prix de 852,50 € alors que le coût de l'usage de la voiture particulière (6 CV), selon le barème fiscal relatif à la déductibilité, publié le 5 janvier 2005, donc avant la flambée des prix des carburants, se monterait à 3500 €. Sachant que le taux de remplissage moyen d'une voiture, en Île-de-France, est de 1,3 (source EGT) le rapport est dans ce cas de 3 avant prise en charge par l'employeur.

Le niveau de tarif ou le coût de la carte Orange dans le cas ci-dessus n'est donc pas le seul critère retenu dans le choix d'un mode de transport.

Chapitre 2 – Situation actuelle

2.1 Le cas de l'Île-de-France

L'interprétation fine de l'enquête générale de transport (EGT¹) effectuée en 2001 permet de mieux appréhender la demande de transport en Île-de-France, et son évolution importante dans le temps. Les paragraphes suivants reprennent les résultats principaux de cette enquête.

2.1.1 Répartition des déplacements entre les différents modes et évolution

La voiture particulière a toujours une part prépondérante (44%), même si sa progression s'infléchit. La part des transports collectifs continue de diminuer légèrement, et passe à 19,4%, avec une part, pour Paris, de près d'un tiers. La marche à pied représente 34,1% des déplacements (46,6% pour les Parisiens), l'utilisation des deux roues avec ou sans moteur s'établit à 2,1%.

La distance moyenne parcourue par déplacement est de l'ordre de 5 km, dont deux roues 5,1 km, marche à pied 0,6 km, voiture 6,4 km, transports collectifs 8,7 km, autres modes mécanisés 5,9 km.

La distance moyenne entre le domicile et le lieu de travail est passée en 25 ans de 8,7 km à 9,8 km. Enfin, la vitesse moyenne est de 13 km/h. Elle a fortement augmenté avec l'accroissement de la part modale de l'automobile. La vitesse moyenne des transports en commun est restée stable.

Le taux d'équipement en automobile est corrélé avec l'étalement urbain. Les deux tableaux ci-dessous l'illustrent parfaitement pour l'Île-de-France :

Ménages ne possédant pas de voiture

	1976	1983	1991	2001
Paris	55 %	53 %	52 %	53 %
Petite couronne	38 %	31 %	30 %	28 %
Grande couronne	24 %	20 %	16 %	15 %
Ensemble	39 %	33 %	30 %	29 %

Source EGT

¹ Les partenaires de l'EGT, dont les résultats détaillés ont été publiés au printemps 2005, sont la DREIF, la ville de Paris, le STIF, la RATP, la SNCF, l'INSEE Île-de-France, Cofiroute, l'IAURIF.

Ménages possédant plus d'une voiture

	1976	1983	1991	2001
Paris	5 %	5 %	8 %	6 %
Petite Couronne	12 %	17 %	21 %	21 %
Grande couronne	20 %	29 %	35 %	39 %
Ensemble	13 %	18 %	23 %	24 %

Source EGT

La marche et les modes doux

À Paris, après une diminution sensible de ce mode entre 1976 et 2001, le nombre de déplacements à pied semble augmenter légèrement. Mais c'est en banlieue qu'on constate une hausse particulièrement importante. Entre 1991 et 2001 la hausse a été de 7,5% en petite couronne et de 11% en grande couronne. La part modale de la marche à pied s'établit autour de 45% en petite couronne et de 31% en grande couronne.

La marche à pied et l'usage des deux roues rompent avec la tendance à la baisse qu'ils ont connue entre 1976 et 1991. La part des ces deux modes de déplacements a même augmenté durant les dix dernières années, sans toutefois atteindre les valeurs enregistrées en 1976 et en 1983. En 2001, la marche à pied représente 34,1% des déplacements (46,6 % pour les parisiens selon l'EGT), l'utilisation de vélos ou de cycles à moteur 2,1 %.

Les modes motorisés (voitures particulières, deux roues motorisés, transport en commun)

L'étude EGT fait ressortir en 2001 la répartition suivante des déplacements motorisés (qui ont globalement augmenté) :

Déplacements concernant Paris : 29% (contre 41,4% en 1976)

- 12% internes à Paris, contre 19% en 1976
- 17% de Paris vers la banlieue ou vice-versa, contre 22,4% en 1976

Déplacements concernant uniquement la banlieue : 71% (contre 58,63% en 1976)

- **30% en rocade de banlieue à banlieue,**
- 13% radiaux de banlieue à banlieue sur des distances moyennes,
- **23% à l'intérieur d'une même commune de banlieue,**
- 4% radiaux de banlieue à banlieue en passant par Paris,
- 1% de ou vers l'extérieur de l'Île-de-France.

On voit facilement, s'agissant des transports en commun, que la structure de la tarification par zones concentriques, qui est celle de la carte Orange, ne correspond plus à la physionomie actuelle des déplacements. Par ailleurs, l'évolution des déplacements concernant uniquement la banlieue est très importante depuis 1976.

Source EGT

2.1.2 Les motifs de déplacement

Chaque jour de la semaine, les Franciliens réalisent, en moyenne, plus de 35 millions de déplacements², soit 6% de plus qu'en 1991 et 16% de plus qu'en 1976. Cette hausse est essentiellement due à l'augmentation de la population. La mobilité individuelle reste stable et s'établit à 3,5 déplacements par jour et par personne. En revanche, les motifs de déplacement, les lieux où ils s'effectuent, et les modes de transport évoluent fortement.

Plus d'un déplacement sur deux est lié aux activités privées (loisirs, achats, démarches, santé, visites de parents ou d'amis, etc.), ils ont augmenté de +12% en 10 ans. Ils représentent 47% des déplacements mécanisés. Les déplacements entre le domicile et le lieu de travail, et ceux liés aux affaires professionnelles, représentent environ 33% des motifs de déplacement (-3,5%), les déplacements pour études sont stables et représentent 15,2% des motifs de déplacement.

La mobilité individuelle des Franciliens varie suivant leur zone de résidence. Celle des Parisiens, tout en restant au dessus de la moyenne, est en baisse, celle des résidents de la petite couronne augmente pour atteindre la moyenne régionale, enfin, celle des habitants de la grande couronne semble se stabiliser.

2.1.3 Le cadre institutionnel

La loi du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales confie au STIF l'intégralité des compétences reconnues par la LOTI (loi sur l'organisation des transports intérieurs) aux « autorités organisatrices de transport urbain ». L'établissement public territorial bénéficie désormais de compétences étendues en matière de maîtrise d'ouvrage, sous réserve des attributions reconnues à Réseau Ferré de France (RFF). Il dispose également de la compétence en matière de transports publics à la demande, de transport de personnes à mobilité réduite, de transports scolaires, mais aussi de l'élaboration et de révision du Plan de Déplacements Urbains (PDU). Enfin, il est responsable de la politique tarifaire.

Sur le plan financier, il est doté de la capacité d'emprunt. Il fixe le taux de perception du versement transport (VT) dans les limites fixées par la loi. Il bénéficie en outre d'une dotation indexée de l'État au titre des charges nouvelles résultant du transfert.

² Déplacements mécanisés et à pied (chiffres 2001).

Le STIF peut déléguer tout ou partie de ses attributions, notamment pour l'organisation des réseaux de proximité, à des collectivités de niveau infra régional en qualité « d'autorités organisatrices de proximité ». Cette délégation repose sur un système conventionnel qui fixe les engagements des parties, notamment sur le plan financier, et ne concerne pas la politique tarifaire.

La Région est devenue, pour sa part, compétente pour définir la politique des déplacements dans le respect des orientations du PDU régional. Elle est désormais responsable de l'élaboration du SDRIF, et c'est elle qui arrête le schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT). Elle préside le conseil d'administration de la nouvelle autorité organisatrice (conseil d'administration qui comprend, en outre, les huit départements franciliens).

2.1.4 Le mode de financement

Les entreprises de transport public en IDF sont :

- la SNCF, qui exploite le réseau ferré de banlieue, les RER A et B (partie SNCF) et les RER C, D, E,
- la RATP, qui exploite les RER A et B (partie RATP), le métro, les tramways, le réseau parisien de bus, et une partie du réseau banlieue,
- OPTILE, syndicat professionnel qui regroupe la majorité des entreprises de transport privées (93), qui exploitent un réseau banlieue de bus.

Au total plus de 30.000 points d'arrêt sont desservis en Île-de-France par l'ensemble de ces entreprises.

La structure de financement du fonctionnement des transports publics^{3, 4}

Le total des dépenses de fonctionnement et d'investissement consacrées aux transports en Île-de-France s'élevait, en 2003, à 32,4 Mrds €, dont 22,4 Mrds € (69%) pour la voiture particulière et 6,8 Mrds € (21%) pour transport en commun.

Le total des dépenses de fonctionnement du système de transport en Île-de-France s'établit de la manière suivante : total 20,9 Mrds€, dont voiture particulière 13,0 Mrds€ (62%) et transport en commun 5,8 Mrds € (28%).

Le financement du fonctionnement des transports publics de voyageurs repose, en Île-de-France comme dans le reste de la France, sur les recettes perçues auprès des voyageurs, sur le versement transport prélevé sur les entreprises de plus de 9 salariés, et sur les contributions publiques.

³ Les chiffres cités dans ce rapport sont extraits de documents différents. Les chiffres ne sont pas toujours cohérents. Un effort de cohérence des statistiques semble très souhaitable.

⁴ Les chiffres cités sont extraits du rapport du CESR de mars 2003 sur le financement des transports en Île-de-France (rapport Paumier) et de la plaquette éditée par le STIF en avril 2005.

Les grands équilibres

Financement des transports en commun (fonctionnement)

Montants en Mrds €	2000	%	2004	%
À la charge des voyageurs (après remboursement des 50% de la carte Orange pour les seuls salariés)	1,62	28,03	1,82	27,70
À la charge des employeurs	2,58	44,64	3,16	48,10
Remboursement des 50% de la carte Orange des salariés :	0,54	9,30	0,62	9,50
Versement transport (VT) :	2,04	35,30	2,54	38,60 ⁵
Contributions publiques	1,58	27,34	1,60	24,20
TOTAUX	5,78	100,0	6,58	100,0

Source STIF

Dans ce tableau, qui distingue les agents économiques, les subventions des collectivités locales pour tarifs sociaux sont comptées sur la ligne « Contributions publiques » et non sur la ligne « voyageurs ». Dans ces conditions, il appelle les observations suivantes :

- si on tient compte du remboursement de 50% du prix de la carte Orange par les employeurs, plus de 48 % du financement des transports en commun est à la charge des entreprises⁶,
- moins d'un tiers du coût de fonctionnement est supporté par les voyageurs,
- les recettes tarifaires, perçues directement auprès des voyageurs, représentent, en 2004, 37,2 % des charges de fonctionnement,
- la part des contributions publiques diminue en pourcentage du fait du désengagement de l'État.
- enfin, le versement transport croît du fait de l'augmentation du taux (le taux plafond est fixé par la loi) et de l'augmentation globale de la masse salariale des entreprises et des administrations assujetties.

Le versement transport

Le versement transport a été institué par la loi le 11 juillet 1971 au profit du Syndicat des Transports Parisiens (STP) devenu depuis le Syndicat des Transports de l'Île-de-France (STIF). Un prélèvement semblable a été instauré en 1973 pour les autorités organisatrices dans le reste de la France. L'assiette de ce prélèvement est la même que celle des cotisations URSSAF des entreprises de plus de 9 salariés situées dans le périmètre de l'Île-de-France. Ce prélèvement est de nature fiscale, la fixation de son taux maximum est donc du ressort de la loi.

Ce mode de financement des transports en commun est fondé sur les avantages que les acteurs économiques retirent des dits transports, qui améliorent l'accès des entreprises aux marchés de l'emploi situés dans la capitale et dans sa banlieue.

⁵ Ce chiffre diffère de celui figurant au graphique de la page 13 pour lequel n'ont pas été pris en compte au dénominateur les recettes diverses.

⁶ Certaines entreprises remboursent à leurs employés tout ou partie du coût du déplacement en voiture pour les trajets domicile-travail et des déplacements professionnels, d'autres mettent à la disposition de leurs salariés des véhicules automobiles.

Les entreprises de moins de 10 salariés ont été, dès l'origine, exonérées du versement transport. Ce seuil avait pour but de donner un avantage aux très petites entreprises (TPE), même si celles situées dans le cœur des villes, notamment les petits commerces, essentiels pour leur vitalité, sont aussi bénéficiaires du réseau de transport. Cette exonération correspond à environ 15% du produit du versement transport collecté.

En Île-de-France, les taux appliqués sont différents selon les départements et ont atteint les taux plafond.

Plafonds de versement de transport

	Taux applicable
Paris, Hauts de Seine	2,6 % des salaires
Seine St Denis, Val de Marne	1,7 % des salaires
Essonne, Yvelines, Val d'Oise, Seine et Marne	1,4 % des salaires

Les écarts de taux entre départements franciliens reposent sur une appréciation de la différenciation de l'offre de transports faite en 1990. Depuis, ils ont subi quelques ajustements.

Les contributions publiques⁷

Les contributions publiques, en provenance de l'impôt, constituent le troisième poste du financement des transports en commun. Elles représentaient, en 2004, 24,2% des dépenses de fonctionnement des transports en commun, ou encore 1,6 Mrds€, se décomposant de la manière suivante :

Etat	0,61 Mrds	38,1%
Région	0,24 Mrds	15,0%
Départements	0,49 Mrds	30,6%
Autres	0,26 Mrds	16,2%

Remarquons que dans le cadre de la décentralisation des transports en Île-de-France, l'État transfère directement aux collectivités les ressources qu'il y consacrait. De ce fait, la participation de l'État au fonctionnement n'apparaîtra plus, à l'avenir, au budget du STIF.

Évolution des sources de financement

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004
VTM€	1108	1192	1282	1426	1527	1537	1697	1807	1933	1998	2100	2189	2293	2381	2557
% ⁸		7,5	7,6	11,2	7,1	0,7	10,4	6,5	7,0	3,3	4,1	4,2	4,8	3,9	7,4
C.Pub.	1032	1089	1172	1061	1291	1290	1210	1238	1105	1174	1172	1128	1119	1185	1066
% ⁹		5,6	7,6	-9,5	21,8	-0,1	-6,2	2,3	-10,7	6,3	-0,2	-3,7	-0,8	5,9	-10,
Etat	722,2	762,6	820,5	742,5	904,0	902,7	847,1	866,4	773,3	821,9	820,1	754,7	575,1	609,0	548,1
Rég.												35,0	208,1	220,4	198,4
Dpts	309,5	326,8	351,6	318,2	387,4	386,9	363,0	371,3	352,2	351,5	338,4	335,6	335,6	355,4	319,9

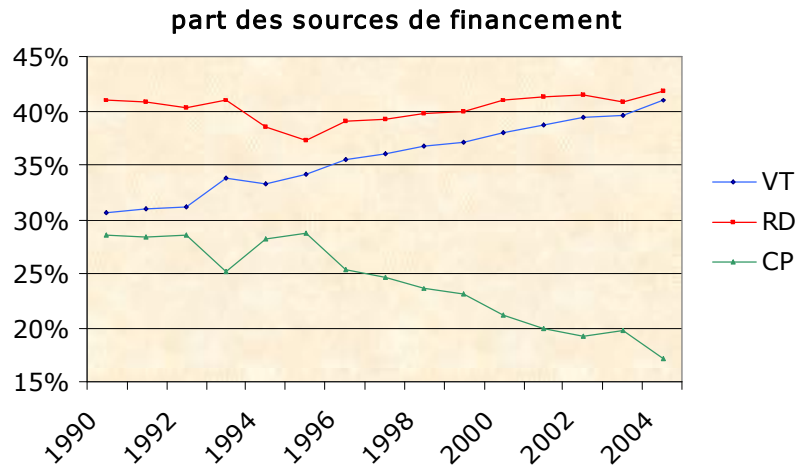
Dans le graphique suivant, qui lui reflète l'approche budgétaire du STIF, toutes les aides aux voyageurs (aides pour tarif sociaux et remboursement de la carte Orange) sont incluses dans les

⁷ Source STIF. Les chiffres présentés dans les différents documents peuvent varier d'un document à l'autre.

⁸ Pourcentage d'évolution d'une année sur l'autre.

⁹ Pourcentage d'évolution d'une année sur l'autre.

recettes directes, on constate une stabilité des recettes tarifaires, une forte croissance du versement transport et une décroissance encore plus forte des contributions publiques.

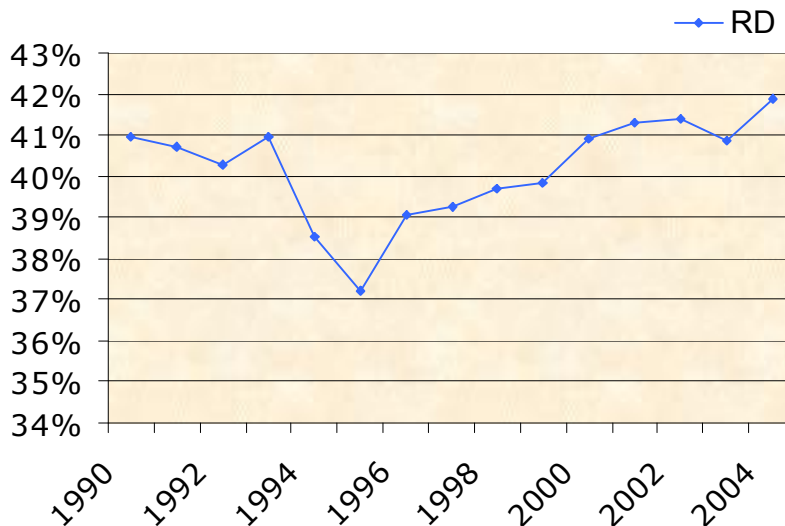


Montant du versement transport, des recettes directes et des contributions publiques

- VT = Versement transport
- RD = Recettes directes (sommes perçues pour l'achat des titres de transport)
- CP = Contributions publiques

Le taux de couverture recettes/dépenses

La courbe ci-dessous indique le taux de couverture depuis 1990



Le **taux de couverture**, qui est le rapport du montant des recettes perçues directement auprès des voyageurs augmentées des subventions en provenance essentiellement des départements (chèques mobilité, carte améthyste, etc.) au montant des dépenses totales de

fonctionnement, a subi des variations contrastées depuis 1990. Après une chute sensible de 1994 à 1996, il a retrouvé en 2004 le niveau de l'année 1990, passant en 10 ans de 37% à 42%.

2.1.5 La politique tarifaire

La politique tarifaire suivie en Île-de-France jusqu'en 2004, a fait l'objet d'une communication lors du conseil d'administration du STP du 10 décembre 1996. Celle-ci portait de l'affirmation que *« la politique de bas prix censée privilégier l'augmentation de trafic au détriment des recettes avait provoqué une stagnation du ratio recettes/endettement...d'autant plus préoccupante qu'elle n'avait pas entraîné un meilleur équilibre des parts de marché entre les modes motorisés, mais s'était faite au détriment de la marche et, dans une moindre mesure des deux roues »*.

La stratégie tarifaire poursuivie depuis 1997 a reposé, d'une part sur l'objectif de maintien du taux de couverture des charges de fonctionnement par les recettes tarifaires, d'autre part, sur des mesures de restructuration tarifaire.

La croissance des recettes directes résulte de la politique de revalorisation tarifaire poursuivie depuis 1997, ainsi que de l'évolution du trafic sur la période. Sur la période 1995-2004, les tarifs nominaux ont augmenté en moyenne de 1,9% au dessus de l'inflation, chiffre assez comparable avec l'augmentation du coût de production des transporteurs. Le taux de couverture est resté stable de ce fait.

Simultanément des mesures tarifaires sont intervenues pour simplifier l'usage des transports, rééquilibrer entre les tarifs ceux de proximité et ceux de longue distance, lutter contre la fraude, fidéliser les voyageurs, aider à l'accès aux transports pour les populations à faibles ressources. Les principales mesures dans ce domaine ont été les suivantes :

- intégration du complément urbain pour les billets origine/destination de ou vers Paris, ticket B+U (1995),
- homogénéisation du sectionnement entre les réseaux de bus RATP et OPTILE,
- création de la carte Imagine R (1998),
- mise en place du chèque mobilité (1998),
- mise en place de la carte Solidarité Transport (2000),
- création du Ticket t (2003).

Le coût de l'ensemble de ces mesures peut être évalué en année pleine à 172 M€ (valeur 2003), dont 60% (106 M€) à la charge du STIF.

Malheureusement, le taux de fraude, chiffré en nombre de voyageurs, reste élevé. Il est estimé à environ 4% dans le métro, 3% dans le RER avec une diminution constatée depuis 1994. Il atteint 14,5% dans les bus et les trams, et 12% dans les trains. Les transporteurs ont entrepris des efforts importants pour mieux sensibiliser les voyageurs et pris des dispositions qui devraient conduire à diminuer le taux de fraude (par exemple, la Bus attitude pour la RATP).

La perte de recettes dues à cette fraude est importante, mais difficile à chiffrer.

La forfaitisation et l'existence de tarifs sociaux devraient conduire à une diminution sensible des taux de fraude.

Les titres de transport

On distingue en Île-de-France les titres suivant :

Titres de la tarification à caractère général :

- le Ticket t vendu à l'unité, et par carnet de 10 (plein tarif ou demi-tarif). Il remplace, depuis le 1/1/03, le ticket de métro et autobus, ainsi que les divers billets des transporteurs privés affiliés à Optile. Il a constitué une innovation importante. Il est valable sur l'ensemble du réseau Île-de-France : sur les bus Optile et RATP, sur les trams et sur le métro, ainsi que sur le RER dans Paris (RATP et SNCF),
- les tickets vendus dans les bureaux de vente et sur les bus d'Optile, utilisés sur certains réseaux non équipés en valideurs magnétiques. Ces titres sont en voie de disparition.
- le billet « réseau ferré », valable sur le RER et le réseau Transilien-SNCF. Il est valable sur des parcours ayant une origine et une destination données (billet O.D).
- les titres « Paris Visite » (valable de un à cinq jours), les titres Mobilis (titre journalier), les titres combinés¹⁰ (Disneyland Resort Paris), les titres spécifiques aux liaisons avec les aéroports (Orlyval, Orlybus, Roissybus).
- les abonnements : carte Orange mensuelle ou hebdomadaire, l'abonnement Intégrale¹¹, pour lesquels la réalisation sous forme de passe Navigo est en cours.
- Les enfants de moins de quatre ans voyagent gratuitement et bénéficient ensuite du demi-tarif sur les Tickets t jusqu'à 10 ans.

Le titre Noctambus a disparu, le service Noctilien, nouvellement créé, est tarifé sur la base du Ticket t.

Titres de la tarification à caractère social :

- le ticket jeune (journalier valable uniquement en week-ends),
- la carte Imagine'R est un abonnement proposé aux collégiens, lycéens et étudiants, pour la moitié du prix d'une carte Intégrale. C'est, dans l'ensemble, un abonnement très apprécié des jeunes franciliens pour sa flexibilité d'utilisation et les avantages qu'elle procure (dézonage durant les week-ends, les jours fériés et les vacances scolaires, et offres de réductions variées).
- la carte Optile scolaire, un abonnement subventionné par les départements et par le STIF, est parfois plus attractive au niveau des prix que la carte Imagine'R. Elle est vendue sur des parcours déterminés domicile-école, et de ce fait est très appréciée par les parents d'élèves en particulier en Seine et Marne où elle est gratuite.
- les seniors, éventuellement sous condition de ressources, bénéficient de tarifs réduits sur les réseaux de transport franciliens selon les départements, grâce aux cartes Émeraude (uniquement attribuée par la Ville de Paris), Améthyste, Rubis (sur le réseau Optile). La Carte Blanche, pour les personnes âgées de plus de soixante cinq ans demeurant sur les communes de Versailles et de Rocquencourt, donne droit à la gratuité sur le réseau « Phoebus ».
- les personnes à mobilité réduite bénéficient également d'avantages tarifaires.
- les titulaires de la CMU-C (Couverture Maladie Universelle Complémentaire) bénéficient de la Carte solidarité Transports qui offre une réduction de 50% sur le prix des carnets Ticket t et sur les abonnements.
- la Carte Famille Nombreuse donne droit à une réduction de 50% sur le prix des billets.

¹⁰ Certains de ces titres offrent des facilités d'accès aux sites considérés.

¹¹ L'abonnement intégral annuel représente 10,1 mois de carte Orange.

Le chèque mobilité permet à certaines catégories de personnes démunies (RMI, ASS, jeunes en insertion) d'acheter des titres de transport.

Par ailleurs, il existe des dispositions particulières pour certaines professions.

Au total, il existe plus d'une quarantaine de tarifs différents, dont certains ne sont que locaux. Ce dispositif de tarification est complexe et mériterait d'être simplifié.

Les supports de ces titres sont soit un ticket avec bande magnétique soit une carte « à puce ». Le ticket magnétique présente l'inconvénient de n'avoir qu'une capacité de mémoire limitée, excluant de ce fait des tarifs très différenciés. Il est relativement facilement falsifiable. La carte à puce, plus onéreuse à fabriquer, présente une très grande souplesse de gestion, elle est plus fiable et permet sur un support unique une très grande diversité de tarifs. Elle est d'une lecture aisée (sans contact), et autorise des analyses statistiques très fines qui permettront, lors de la généralisation de ce support, de disposer d'éléments de suivi des politiques envisagées. Elle va remplacer progressivement une grande partie des supports existants. Parallèlement le paiement par porte-monnaie électronique va être favorisé.

Le prix des titres en 2005

Le Ticket t à l'unité est vendu 1,40 € et 1,07 € au carnet.

Le coût de la carte Orange est fonction du nombre de zones choisies, avec un tarif dégressif au fur et à mesure qu'on s'éloigne du centre. Il en est de même pour la carte Intégrale, qui pour les zones 1 - 2 est facturée 520,30 € et pour les zone 7 - 8, 470,80 €. Pour les trois zones centrales le coût s'élève à 687,50 € et pour les trois zones périphériques il se chiffre à 524,70 €.

L'évaluation du prix payé par le voyageur non salarié utilisant une carte Orange mensuelle, rapporté au coût, est de 54,5% pour les deux zones centrales et de 20,6% pour les deux zones périphériques. Cette participation est divisée par 2 pour un voyageur salarié. Le non salarié utilisant une carte Orange couvrant les huit zones paye 24,1%, le salarié 10,3% du coût de production. Seulement 0,3% des voyageurs utilisent une carte huit zones.

Près de 70 % des titulaires sont abonnés aux zones 1 - 2 (36,5%), 1 - 3 (20,6%), 1 - 4 (15,6%). Les liaisons avec la zone 1 représentent 87,4% des abonnements, les liaisons internes aux zones 1 à 4 représentent 78,9% des abonnements.

On constate dans le temps une diminution des ventes des cartes Orange (hebdomadaire et mensuelle) au profit de la carte Intégrale qui présente une plus grande facilité d'achat (moins de queue au guichet en période de renouvellement), un prix plus attractif (un mois gratuit et une tarification mensuelle moindre que la carte Orange) et une certaine souplesse d'utilisation (possibilité d'interrompre l'abonnement).

Répartition du trafic et des recettes par catégorie de titre

Les abonnements représentent 80% du trafic et 67% des recettes. Les cartes Orange et Intégrale sont utilisées par 2 millions de voyageurs par mois (dont 25% d'abonnés permanents). Les salariés qui voient leur carte remboursées à 50% par les employeurs représentent 82% du total des abonnements, 35% des salariés possèdent une Carte Orange.

Plus d'un million de personnes utilisent un forfait à tarif réduit ou gratuit : 50% des étudiants et des scolaires utilisent la Carte Imagine R (730.000 voyageurs), 20% des personnes de plus de 65 ans bénéficient d'une carte Améthyste (300.000 voyageurs).

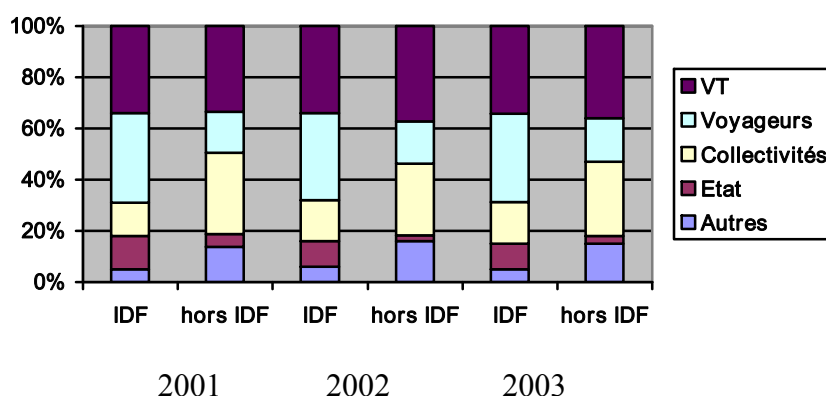
La moitié de la population se déplace principalement avec des billets. La tarification par billets est utilisée chaque jour par 700.000 voyageurs. Sur le réseau métro et bus, certains utilisateurs réguliers utilisent les Tickets t (plein ou demi tarif). Dans le métro, un ticket permet de faire des correspondances, alors que ceci n'est pas possible sur le réseau bus, qui est considéré comme plus accessible et plus accueillant par certains voyageurs, notamment en heure creuse. Sur les trajets ferrés de banlieue, la carte hebdomadaire est moins chère dès qu'on se déplace au moins trois jours dans la semaine.

2.2 Le cas des autres agglomérations françaises

Comme en Île-de-France, le financement des transports urbains dans les autres agglomérations françaises repose sur les recettes perçues auprès des voyageurs, sur le versement transport¹², et sur les contributions publiques (participation des collectivités membres ou non de l'A.O., des départements, notamment pour les transports scolaires et recettes diverses).

La participation de l'État concerne uniquement les investissements. Cette participation a été partiellement supprimée en 2004. Cette suppression a obligé les autorités organisatrices à revoir leur plan de financement, en particulier en augmentant le recours à l'emprunt, et à limiter leurs projets.

Comparaison entre l'Île-de-France et les agglomérations possédant un TCSP (Source : GART/UTP)



On constate que la part des recettes du VT est, en pourcentage, la même en Île-de-France et dans les agglomérations françaises possédant un TCSP. En revanche, les recettes apportées par les voyageurs sont supérieures en Île-de-France et celles apportées par les collectivités territoriales sont supérieures hors Île-de-France, la somme des deux étant du même ordre de grandeur.

Les structures de financement respectives des transports urbains d'Île-de-France et des autres régions françaises ne peuvent être strictement comparées. En effet, l'offre de transports urbains

¹² Les taux varient de 0,55% des salaires pour les communes ou EPCI de moins de 100 000 habitants à 1% pour les autres. Le taux pouvant être porté à 1,75% dans le cas de réalisation d'une infrastructure de transport collectif en site propre.

en Île-de-France intègre, à la différence des autres régions, le transport ferroviaire régional. De plus les statistiques manquent d'homogénéité¹³.

En 2002, le versement transport représentait 45% des recettes, les recettes tarifaires 17,4%, les contributions locales 17,5%, la contribution de l'État 4,2% et les autres recettes (dont les emprunts) 15,9% du total. Le chiffre de 17,4% pour les recettes tarifaires est à comparer au chiffre de 36,6% pour l'Île-de-France lorsqu'on tient compte du remboursement de 50% de la carte Orange par les employeurs en Île-de-France.

Depuis une dizaine d'années, on observe une tendance à la hausse modérée du prix des titres de transport urbain hors Île-de-France. Plus de 50% des entreprises de transport, au-delà de la vente directe aux voyageurs, vendent des titres aux collectivités locales, qui les revendent à un prix modulé, et/ou bénéficient de subventions. Le poids de ce type de recettes est grandissant.

En 2003, les recettes des titres « tout public » représentaient en moyenne 56% des ressources et 34% des voyages, contre respectivement 35% et 47% pour les titres comportant une réduction à caractère commercial ou social. Pour les titres gratuits ou vendus aux collectivités ces chiffres s'établissent à 9% des recettes et 18% des voyages.

Au 1^{er} janvier 2003, pour les réseaux à tarification unique, le prix moyen du ticket à l'unité s'élevait à 1,022€ (fourchette de prix s'étalant de 0,50 à 1,40€). La réduction moyenne pour l'achat par carnet était de 23%.

Le prix moyen de l'abonnement mensuel correspond à 34 tickets (fourchette de 22 à 46 tickets).

Le niveau de prix croît en fonction du développement des réseaux, de la taille des agglomérations et du développement de TCSP.

La grande majorité des entreprises de transport vendent des tickets plein tarif, à l'unité ou par carnet de dix tickets. Mais, depuis une dizaine d'années, la gamme de titres proposée s'agrandit : titre à la journée et à l'année. Le titre d'abonnement annuel varie entre 10 et 11 fois l'abonnement mensuel et est le plus souvent payé par prélèvement automatique.

La correspondance est possible avec le même titre de transport dans 98% des réseaux, avec, toutefois, une limite horaire entre 30 minutes et 1 h 30 (une heure dans 80% des cas). Certains réseaux (41%) autorisent l'aller-retour avec le même titre.

D'une façon générale, le forfait tarifaire, quelle que soit la distance effectuée est largement majoritaire, avec une diminution progressive des tarifications par zones ou par sections, en notant que les périmètres de transport urbain (PTU) desservis par une même autorité organisatrice de transport sont très petits si on les compare au périmètre de la région Île-de-France.

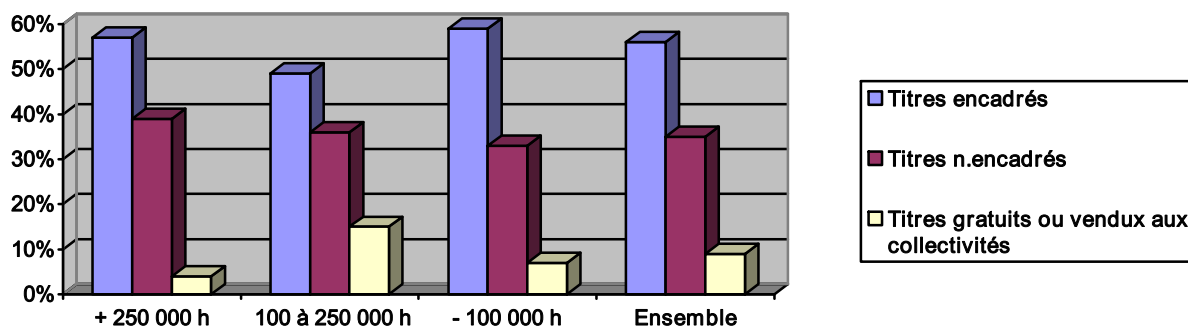
La politique sociale des réseaux vers les catégories le plus défavorisée se développe avec la création de réductions pour de nombreuses catégories. En revanche la gratuité tend à diminuer.

Pour attribuer ces réductions, il est tenu compte de nombreux critères, notamment le handicap (PMR) et les revenus (demandeurs d'emploi, ou Rmistes,...). On voit aussi apparaître des critères de résidence (différentiation selon les communes du PTU, ou selon qu'elle concerne des

¹³ Comptes du STIF et compte régional des déplacements pour l'Île de France et compte national des transports établi par le CERTU et le SYSTRA pour la province.

communes dans ou hors le PTU). L'âge est de plus en plus pris en compte au détriment de l'appartenance à une catégorie. Par exemple, pour les jeunes l'âge maximum est repoussé à 18, 25 ou 26 ans de façon à toucher, avec un seul titre, l'ensemble des catégories « jeunes » (scolaire, étudiant, apprenti, etc..). Il en découle une importante simplification dans la gestion et le contrôle. En ce qui concerne les seniors, la règle prépondérante demeure la réduction au-delà de 65 ans ou de 60 ans, mais avec prise en considération du degré de revenus.

Structure moyenne des recettes en 2003 (Source GART/UTP)



Les titres encadrés sont les titres tous publics. Ils représentent 56% des recettes et 34% des voyages réalisés. Les titres non encadrés sont les titres comportant une réduction à caractère social ou commercial. Ils représentent 35% des recettes et 47% des voyages. Les autres titres, gratuits ou vendus aux collectivités, représentent 9% des recettes pour 18% des voyages.

2.3 Le cas des autres métropoles européennes

Cinq ans après la première version du texte, la Commission européenne a adopté le 20 juillet dernier la proposition de règlement révisée sur l'attribution des contrats de service publics des transports de voyageurs.

Le principe de base est la mise en concurrence des opérateurs lorsque des droits exclusifs et/ou des compensations financières sont accordés pour des services de transport de passagers (métro, autobus, trains de banlieue). Cette nouvelle version laisse, toutefois, une certaine marge de manœuvre aux autorités publiques pour organiser leurs services de transport puisque des exceptions au principe général des appels d'offre – qui permettront aux autorités publiques d'attribuer directement des contrats de transport – sont prévues. Pour des raisons de transparence, elle institue cependant l'obligation de contractualisation dans tous les cas, même lorsqu'il n'aura pas été nécessaire de passer un appel d'offre préalable.

S'il est approuvé par le parlement Européen et le Conseil des ministres, ce règlement pourrait être repris dans une future Directive sur les services publics, souhaitée par les collectivités locales françaises.

2.4 Comparaison de la tarification en France et en Europe

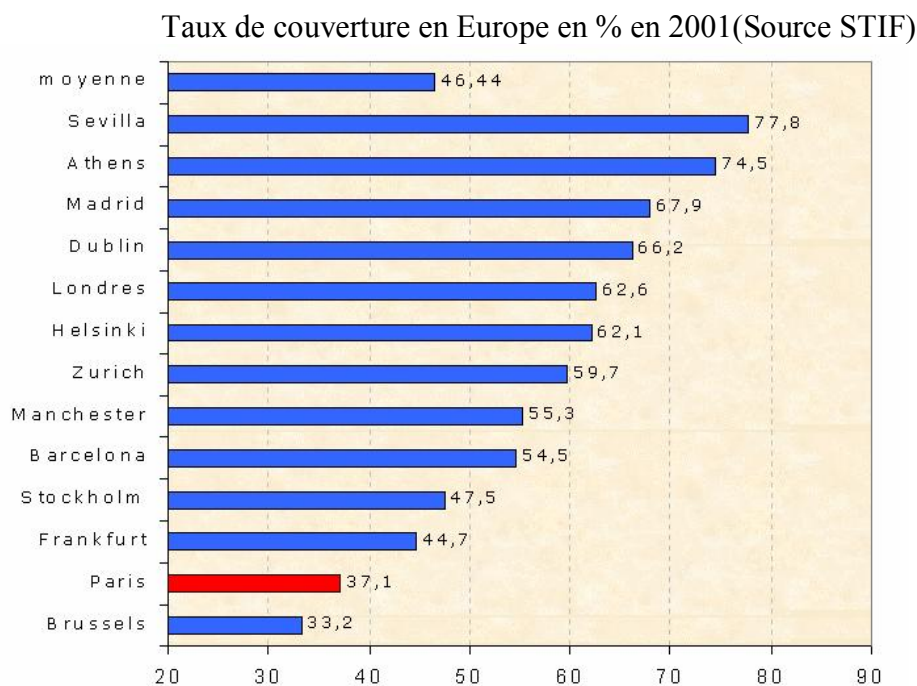
2.4.1 Les taux de couverture

En France

Le taux de couverture (voir définition page 14) par les recettes voyageurs est plus réduit dans les AOT des autres agglomérations françaises qu'en Île-de-France. Le taux de couverture moyen de l'exploitation des transports publics urbains s'établit à 34% en 2003 (Rappel IDF 41%). Mais la stabilisation du taux moyen s'explique par l'augmentation de 2 points (35% en 2002 et 37% en 2003) du taux de couverture dans les agglomérations à TCSP (transport en commun en site propre) qui vient compenser la baisse de celui des agglomérations sans TCSP. Les taux de couverture des réseaux TER varient entre 10% et 20%.

En Europe

Les comparaisons européennes (graphique ci-dessous) montrent que le taux de couverture en Île-de-France est parmi les plus bas d'Europe. Rappelons que l'échantillon du STIF n'inclut pas des agglomérations importantes comme Rome ou Berlin. Ces comparaisons sont donc à analyser avec précaution. En effet, les agglomérations retenues pour la comparaison présentent de grandes différences de taille, de niveau de vie, d'offre de transports en commun.



Nota : Paris = Île-de-France sur les graphiques des comparaisons européennes
Les chiffres indiqués sont homogènes.

2.4.2. Comparaison des tarifs

En France

Compte tenu de la taille des réseaux, il est très difficile de faire une comparaison pertinente des tarifs à l'échelle de la France. Le tableau ci-dessous indique le prix moyen des titres de base en fonction de la taille des réseaux.

Réseaux à tarification unique (108 réseaux)	Réseaux	Titre unitaire	Ticket en carnet	Abonnement mensuel
21	Plus de 250 000 hab.	1.20	0,95	34,66
29	De 100 000 à 250 000 hab.	1.05	0,79	28,34
58	Moins de 100 000 hab.	0,94	0,71	22,68
108	Ensemble	1.02	0,78	26,75

Données disponibles au 1/1/2003. Valeur en euro.

Une comparaison plus pertinente peut être faite entre l'Île-de-France d'une part, et les grandes métropoles françaises équipées de TCSP (Lille, Lyon, Marseille) d'autre part.

On constate une dégressivité sensible en fonction de la taille de l'agglomération. Les grandes agglomérations sont équipées de transports en commun en site propre plus onéreux qu'un système de bus classique.

Prix des titres en 2003 (Source GART)

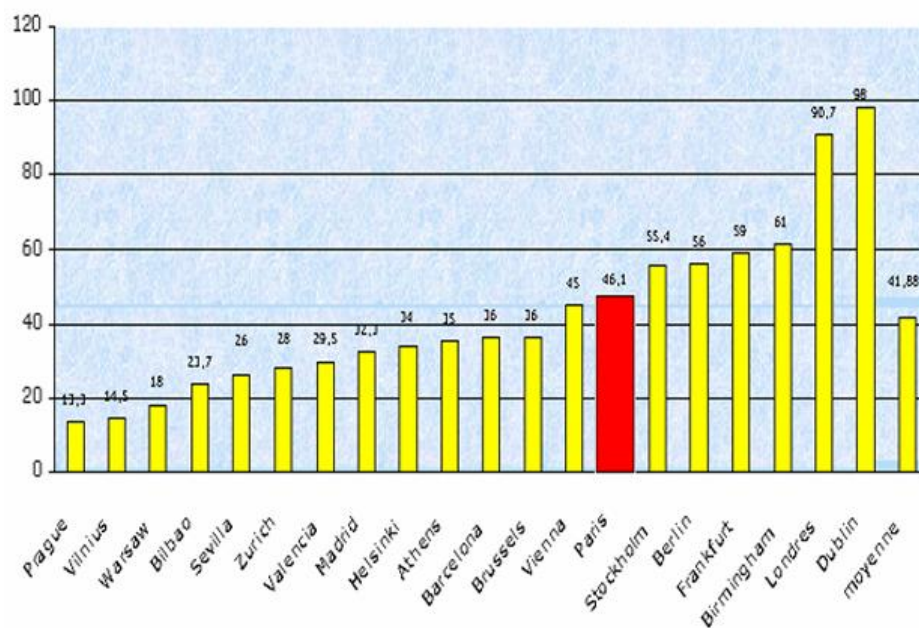
Prix des titres	Billet à l'unité	Carnet de 10 tickets	Abonnement mensuel
IDF	1,40 €	10,50 €	68,10 € ¹⁴
Lille	1,20 €	10,20 €	38,20 €
Lyon	1,50 €	11,90 €	45,10 €
Marseille	1,18 €		40,00 €

Les abonnements sont moins onéreux dans les trois dernières villes où il y a beaucoup moins d'abonnés.

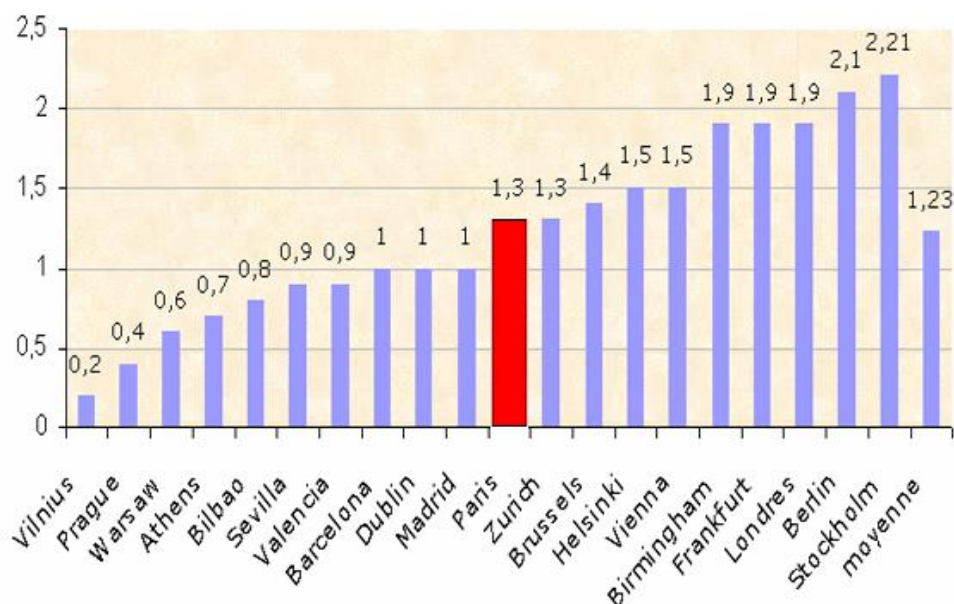
¹⁴ Abonnement 3 zones. Pour mémoire abonnement deux zones = 51,50 €

En Europe

Les deux graphiques ci-dessous illustrent les différences tarifaires qui existent à travers l'Europe au niveau du billet unitaire et des abonnements. Base année 2004.



Abonnements (Source STIF) Les chiffres sont en euro



Billets à l'unité (Source STIF)

En ce qui concerne les abonnements l'Île-de-France se situe au niveau de la moyenne, les pays de l'Europe de l'Est et les pays méditerranéens étant moins chers, l'Allemagne et la Grande Bretagne étant notablement plus chers. Pour la tarification au ticket, Paris est légèrement au dessus de la moyenne, le classement par pays étant le même que précédemment.

Chapitre 3 – Attentes de la population et critiques du système actuel

3.1 Les attentes de la population

Un sondage de CSA, effectué au mois d'avril 2005 et paru dans un hebdomadaire national, fait apparaître que les *attentes prioritaires des voyageurs* en matière de transports en commun en Île-de-France sont les suivantes :

Améliorer la sécurité dans les trains, métros, RER et autobus	42%
Développer les liaisons de banlieue à banlieue	39%
Baisser le prix de la carte Orange	32%
Augmenter la fréquence des trains, métros, RER et bus	23%
Développer les transports de nuit, du soir et des week-ends	22%
Améliorer la régularité des trains, métros, RER et bus	19%
Moderniser les trains, métros, RER et bus	10%

Le total est supérieur à 100, les interviewés ayant pu donner deux réponses

Il faut relativiser ces chiffres qui peuvent dépendre de la date à laquelle le sondage a été fait. De plus, les attentes des voyageurs habitant loin de Paris ne sont pas identiques que celles des parisiens.

Au cours des mois de mai et juin 2005, Transilien SNCF a mené une autre enquête auprès *des élus d'Île-de-France*. De l'analyse de cette enquête, découlent des enjeux de progrès, pour Transilien mais aussi pour la Région Île-de-France et les transports collectifs en général, à savoir :

- Se déplacer dans un environnement sûr
- Améliorer la qualité de service et en particulier le rapport qualité/prix
- Répondre aux nouveaux besoins de déplacements
- Intégrer la gare dans la ville
- Renforcer les relations de proximité et de partenariat avec les élus.

Ces deux enquêtes sont concordantes et rejoignent ce qu'expriment certaines associations d'usagers.

L'insécurité reste le critère n° 1 pour caractériser la qualité des transports en commun en Île-de-France, le critère prix ne vient qu'en troisième position s'agissant des voyageurs. L'ensemble des autres critères sont des critères de qualité de service et on peut estimer, sans se tromper, que plus que le niveau des prix c'est le rapport qualité/prix qui est jugé comme très insuffisant par les voyageurs.

La deuxième priorité (la troisième dans l'enquête SNCF), le développement des liaisons de banlieue à banlieue, confirme les constatations de l'enquête EGT.

3.2 Les « oubliés » de la tarification

La tarification des transports franciliens, telle qu'elle a été présentée ci-dessus, apparaît complète. Peu de catégories de personnes semblent oubliées.

D'une façon générale, la plupart des catégories de la population a accès à des tarifs réduits sauf, lorsqu'elle n'est pas en dessous des seuils de ressources. Les inactifs et les retraités qui sont au-dessus des seuils de ressources ne se voient pas proposer de tarifs incitatifs. Certains demandeurs d'emploi bénéficient du chèque mobilité. Les RMistes bénéficient de la CST.

En Île-de-France, un demandeur d'emploi peut bénéficier d'une aide à la mobilité proposée par l'ANPE, à hauteur de 45€, à condition qu'il bénéficie d'une aide à la recherche d'emploi ou d'une formation ayant pour but le retour à l'emploi. En outre, les demandeurs d'emploi peuvent prétendre à une prise en charge des frais de transport lorsqu'ils se déplacent hors de l'Île-de-France pour un entretien d'embauche.

3.3 Les anomalies de la tarification

L'histoire des transporteurs, avec des systèmes tarifaires très différents **et** malgré les progrès spectaculaires qui ont été faits dans ce domaine, conduit certains voyageurs à s'interroger sur ce qu'ils estiment être des incohérences, ou même des iniquités.

Bien que des efforts de simplification aient été faits dans les dernières années, il reste encore des incohérences et des aberrations dans la tarification qui nuisent à l'équité et peuvent constituer un frein à l'attractivité des transports en commun, en particulier pour les voyageurs occasionnels qui pourraient devenir des utilisateurs réguliers.

Le périmètre des transports parisiens a été étendu à l'intégralité du territoire francilien, en 1991, ce qui a constitué à l'époque un énorme progrès. Malgré les efforts entrepris pour tendre à l'unification tarifaire, il reste encore des scories historiques ou encore des différences, notamment en raison d'une recherche de cohérence au sein de la SNCF qui présente deux grilles distinctes – banlieue et « grandes lignes ».

3.3.1 Pour les voyageurs utilisant un billet

La tarification billet n'est pas la même pour le réseau ferré et le réseau routier. Cette différence permet d'expliquer certains « pièges ».

Dans la proche banlieue (jusqu'à 20 km de Paris), les sections sont calculées à partir d'un point origine situé à chaque gare tête de ligne tous les 2,5 km en suivant le tracé de la ligne. Au-delà, les gares sont réparties dans des sections ayant une longueur de 4,5 km en assurant au maximum une cohérence avec la tarification générale SNCF, utilisée pour les trajets autres que ceux entièrement inclus dans l'Île-de-France. En outre, au parcours de la banlieue vers Paris et dans l'autre sens, est associée la section urbaine ferrée qui permet avec le même billet l'utilisation du métro et des sections urbaines du RER, mais pas le réseau urbain des autobus de la RATP.

Par ailleurs, il serait souhaitable d'harmoniser les tarifs RER de la SNCF et de la RATP. Par exemple, un aller retour Massy – Paris par le RER B (réseau RATP) coûte 5,30 € alors qu'il est facturé 8 € sur le RER C (réseau SNCF). Rappelons, toutefois, que les chemins empruntés et les distances parcourues ne sont pas les mêmes.

Sur le réseau ferré, il faut distinguer :

- le module de base – Ticket t – qui donne accès au métro sur l'ensemble du réseau métropolitain avec la possibilité de multiples correspondances et aux RER dans la partie urbaine de Paris intra-muros. Notons que les terminus de métro sont souvent en banlieue et parfois en des points très éloignés des limites de la capitale, alors que la limite de la tarification urbaine du RER est toujours la dernière station parisienne intra-muros.
- le billet banlieue – billet origine - destination (billet-OD SNCF ou RER-RATP) – dont le prix varie en fonction du nombre de sections.

Le billet O.D donne lieu à des réductions tarifaires, réductions qui ne sont pas toujours homogènes avec celles pratiquées avec les autres titres.

Enfin, pour les voyageurs occasionnels, il existe le titre Mobilis qui permet d'effectuer, pendant la durée journalière du service, un nombre illimité de déplacements sur l'ensemble des réseaux RATP, SNCF, OPTILE (dessertes des aéroports exclues) dans la limite des zones choisies. Il arrive que ce titre s'avère plus avantageux qu'un aller-retour pour certaines liaisons de banlieue à banlieue.

Les quelques exemples ci-dessous illustrent ces anomalies :

- pour aller de Vincennes à la Défense, le prix du ticket à l'unité varie du simple à plus du double (1,40 à 3,70 €) suivant que l'on emprunte le métro (le moins cher) ou le RER certes plus rapide. Cette différence résulte du cumul sur ce trajet de deux exceptions au zonage. Les stations du métro, en zone 3, sont accessibles avec un ticket ordinaire, alors que les gares de RER, en zone 2, exigent un ticket spécial ;
- sur un trajet de même longueur, suivant qu'il est réalisable entièrement en métro ou au contraire, s'il nécessite une correspondance métro – bus ou bus – bus, le prix payé par le voyageur variera du simple au double ;
- au sein d'un même mode, des différences apparaissent pour des trajets de longueur équivalente ;
- la zone 2 est la plus étroite avec quelques anomalies. Certaines communes du nord ou de l'est de Paris sont écartelées entre la zone 2 et la zone 3. À Vincennes, par exemple, l'Hôtel de Ville est en zone 3 alors que le Château est en zone 2, tout en étant à la même distance du périphérique. Pour se rendre, en bus, au Parc Floral ou à la Cartoucherie du bois de Vincennes, situés sur la commune de Paris, il faut une carte zone 3 ;
- la tarification spéciale « aéroports » mise en place afin de compenser les investissements de transport financés par Aéroports de Paris, ainsi que les frais de fonctionnement des navettes internes de continuité du rail, est parfois mal comprise ;
- Enfin, la mention M et Bus figurant sur le Ticket t laisse penser que, comme pour le métro, ce ticket permet des correspondances bus et métro.

3.3.2 Pour les voyageurs titulaires de titres d'abonnement

Ces voyageurs utilisent des titres fondés sur la tarification par zones mise en place lors de la création de la carte Orange en 1975. Il existe actuellement huit zones disposées en anneaux autour de Paris et qui ont une longueur qui croît avec l'éloignement (zone 2 : 2 km, zone 3 : 5 km, zone 4 : 8 km, ...). Les prix sont fixés en fonction de ce découpage avec une tarification à la distance qui croît moins vite que celle-ci au fur et à mesure qu'on s'éloigne du centre. Sur un territoire aussi vaste que l'Île-de-France, une tarification par zone a semblé nécessaire, mais on peut s'interroger sur le nombre de zones existant aujourd'hui. En outre, cette tarification par zone avantage les trajets de rocade (pénalisés, il est vrai, par le manque de liaisons), alors que, comme cela a été indiqué ci-dessus, ce type de déplacements croît et représente aujourd'hui 30% du total des déplacements.

Les voyageurs qui s'aventurent occasionnellement hors des zones couvertes par leur Carte Orange ou leur titre Navigo sont astreints à payer pour la totalité du trajet et non le supplément de trajet. En les obligeant à payer le trajet entier (sauf à descendre en cours de route), ils ont l'impression de payer deux fois une partie de celui-ci. Par exemple, avec une carte couvrant les zones 1 et 2, s'ils veulent se rendre de Paris au Bourget, il leur faut, soit prendre au départ un billet à destination du Bourget, soit descendre à la gare intermédiaire de La Plaine pour prendre un billet pour Le Bourget. Dans l'autre sens, il faut prendre un billet Le Bourget – La Plaine moyennant une perte de temps.

La coexistence du réseau Optile, sur certains territoires, avec les deux autres réseaux conduit aussi à des aberrations tarifaires. Un exemple peut être cité :

- Le réseau Phoebus, très apprécié des voyageurs, dessert en autobus la ville de Versailles et les communes limitrophes avec des distances extrêmes inférieures à 12,5 km. Le voyage à l'intérieur de ce périmètre peut être fait avec un Ticket t. En revanche, le périmètre est couvert par la zone 4 de la carte Orange et partiellement par les zones 3 et 5, le titulaire d'une carte Orange deux zones 3 - 4 ou 4 - 5 ne peut pas se déplacer sur tout le réseau.

Chapitre 4 – Propositions à étudier

4.1 Remarques préliminaires

La tarification n'est qu'un élément d'une politique globale de transport, elle-même étant un élément de la politique d'aménagement du territoire. Son efficacité dépend de la cohérence stratégique définie pour l'ensemble du système de transport tous modes confondus.

Par son rôle dans l'économie et dans le fonctionnement des agglomérations, le service public de transport collectif ne peut être assimilé à un bien marchand comme les autres, et, à ce titre, bénéficie sous des formes diverses d'aides publiques. Ainsi, la tarification détermine la contribution des voyageurs qui, concurremment avec le versement des entreprises et ce que les autorités publiques souhaitent consacrer à cette activité, permet de couvrir le coût réel du transport. Cette situation n'est d'ailleurs pas spécifique au transport public. En Île-de-France, les dépenses de fonctionnement des transports en commun à la charge des collectivités, donc en provenance de l'impôt, s'élevaient pour l'année 2004 à 1,6 Mrd€ dont 0,61 Mrd apportés par l'État, 0,24 Mrd apportés par la Région et 0,49 Mrd par les départements.

4.2 Enjeux et objectifs généraux de la politique tarifaire

Les enjeux d'une nouvelle politique tarifaire sont triples :

- permettre à chaque habitant de l'Île-de-France d'exercer son droit au transport, en particulier les plus démunis,
- contribuer au financement pérenne d'un système de transport plus performant en termes d'offre, de qualité de service et de prix,
- participer à l'orientation de la demande dans le temps et dans l'espace.

À cet égard, la tarification est appelée à jouer un rôle important comme élément :

- d'une politique de transport permettant de favoriser l'utilisation des transports en commun, de lisser leurs usages en améliorant les remplissages en heures creuses, et de développer l'inter modalité.
- d'une contribution au développement économique de la Région (avec la nécessaire implication des entreprises et des agents économiques qui sont parmi les principaux prescripteurs de la mobilité), et à la réduction des inégalités sociales (aides à la personne) et territoriales.
- d'une politique d'aménagement du territoire favorisant la polarisation à travers une tarification de bassin d'emploi et d'habitat, et contribuant à maîtriser l'étalement urbain.

4.2.1 Préserver et élargir la tarification intégrée

Le système tarifaire actuel de la région Île-de-France est déjà basé principalement sur des titres multi modaux. Les abonnements multimodaux contribuent à fidéliser les voyageurs.

Pour consolider ce système, il faut :

- développer une offre favorisant l'intégration entre modes et transporteurs ;
- donner une réponse tarifaire appropriée à un réseau multi modal/multi transporteurs développé sur toute la région ;
- répondre à la diversité accrue des usages de plus en plus multiples en durée et en structure dans une chaîne modale correspondant à la variété des motifs de déplacement ;
- favoriser les enchaînements VP/TC notamment par des mesures tarifaires ad hoc.

Il faut maintenir le principe de l'intégration tarifaire régionale, éventuellement élargir son champ d'application et limiter les tarifications modales spécifiques.

4.2.2 Favoriser le développement de l'inter modalité

Pour mieux intégrer, dans la tarification des transports en commun, la complémentarité des modes de transports individuels et collectifs, il semble souhaitable d'envisager la création de formules d'abonnement intégrant, de façon homogène sur l'ensemble du territoire de l'Île-de-France, le prix du transport collectif et l'utilisation des parcs relais, à un niveau raisonnable, pour l'ensemble des modes de transports individuels (exemple : abonnement P+ à Bobigny ou encore le parking à vélos surveillé de Neuilly Plaisance).

Par ailleurs, dans l'hypothèse où une tarification de l'usage des véhicules particuliers empruntant les voies rapides serait à l'avenir introduite en Île-de-France (voir le rapport du CESR de mars 2003 sur le financement des transports en Île-de-France, J.M Paumier), il conviendrait d'étudier l'intérêt, l'opportunité, et la faisabilité de créer un titre multimodal incitant, en périphérie, à accéder au réseau de transports en commun depuis les voies rapides.

4.2.3 Poser clairement les termes du débat sur le financement des transports en commun

Le graphique en page 13 illustre l'évolution des parts des différentes sources de financement du système de transport en commun de 1990 à 2004. La part des recettes tarifaires est restée stable (avec un creux en 1995) et représente environ 42% des ressources, celle du versement transport, en augmentation continue, est passée de 30% en 1990 à environ 41% en 2004. Celle des contributions publiques est en diminution constante en passant de 28% en 1990 à 18% en 2004, principalement du fait du désengagement de l'Etat.

S'agissant des recettes tarifaires après une baisse de 1990 à 1995, elles ont augmenté en moyenne comme les coûts de production, c'est à dire d'environ deux points au dessus de l'inflation. Ces augmentations ont été modulées. Elles ont été plus fortes dans le centre de l'agglomération, où la qualité du service de transport est la meilleure et moindres en grande couronne.

Les recettes du versement transport, qui sont globalement proportionnelles à la masse salariale, c'est à dire au produit des effectifs des salariés par le salaire moyen ont augmenté sur la période d'environ 2 points par an en euro constant.

L'augmentation tarifaire décidée par le STIF pour l'année 2005 s'est limitée à couvrir l'inflation.

4.2.4 Mieux mobiliser les recettes tarifaires

S'agissant de la mobilisation des recettes tarifaires, il semble nécessaire :

- que les transporteurs développent une politique commerciale plus dynamique ;
- que la lutte contre la fraude soit amplifiée, eu égard aux importantes pertes de ressources qui en résultent, en particulier dans les bus et les trams. Les entreprises de transport devraient être incitées par voie contractuelle à réduire la fraude.
- que le STIF utilise¹⁵ ou développe, en coopération avec les transporteurs, des outils de simulation propres à évaluer les effets sur la fréquentation d'une part, et sur les équilibres financiers d'autre part, des politiques tarifaires envisagées, y compris les modifications éventuelles du zonage.

En outre, la recherche des recettes indépendantes du trafic doit être poursuivie, en particulier s'agissant des amendes de stationnement dont le recouvrement devrait être amélioré en liaison avec les services de l'État (dépenalisation des amendes).

Dans l'hypothèse où serait mise en place à plus long terme la taxation des déplacements motorisés, comme cela se pratique dans d'autres agglomérations européennes, tout ou partie des recettes pourrait venir abonder les autres ressources, comme cela a été indiqué dans le rapport du CESR « Le financement des transports de la Région Île de France ».¹⁶

4.2.5 Répondre à la diversité croissante des usages

La fréquentation tend à se diversifier. Il faut saisir cette occasion pour élargir les parts de marché des transports en commun :

- en répondant aux attentes par des réponses tarifaires de plus en plus ciblées. Il faut, en effet, segmenter la gamme de produits tarifaires en fonction des différentes catégories de la population, par exemple les seniors et les « moins de 25 ans » ;
- en tenant compte des comportements de moins en moins réguliers – « nomadisme » ;
- en différenciant la tarification selon les statuts sociaux,
- en recherchant l'équité dans la faculté d'utiliser les réseaux (l'exercice du droit au transport pour tous).

¹⁵ Il existe de tels outils de simulation dont certains sont ou ont été utilisés par la RATP en particulier.

¹⁶ Rapport du 20 mars 2003. Rapporteur Jean-Michel Paumier.

4.3 Les principales orientations

4.3.1 L'évolution générale des tarifs

- Pour fixer l'évolution annuelle des tarifs généraux, il faut avoir à l'esprit les considérations suivantes :
 - une augmentation forte peut être mal perçue par les voyageurs et peut conduire, par comparaison avec le coût ressenti de la voiture particulière, au transfert de certains voyageurs vers le mode individuel. Il faut noter cependant qu'avec les hausses inéluctables du coût du carburant l'augmentation réelle du coût du transport en voiture restera importante.
 - inversement, une baisse importante des tarifs pourrait entraîner une hausse sensible de la fréquentation des transports en commun à laquelle il faudrait faire face par des investissements en matériel roulant et ou en infrastructures de réseaux déjà saturés en heures de pointes. Si la hausse de trafic consécutive à une baisse de tarif nécessite une augmentation de l'offre, celle-ci ne peut être que lente et est, en tous cas onéreuse. La différence de temporalité entre ces deux paramètres peut entraîner une dégradation sensible de la qualité de service.
 - l'équilibre du compte d'exploitation des transports en commun est assuré par :
 - ~ le versement transport actuellement au plafond légal,
 - ~ les contributions publiques, malheureusement en baisse, baisse très importante pour celle de l'État ces dernières années,
 - ~ et les recettes du trafic.Dans ce contexte, toute baisse de recettes directes conduirait à augmenter les contributions publiques, c'est à dire les impôts. De telles augmentations sont, par ailleurs, nécessaires pour financer les nouveaux tarifs sociaux.
 - le versement transport étant à son plafond légal, on ne peut espérer, pour compenser une baisse relative de tarif, voir sa part augmenter, sauf à étudier et mettre en application, ce qui pose d'autres problèmes, les préconisations de la Cour des Comptes dans son rapport daté d'avril 2005, à savoir la modification des règles d'assiette et d'assujettissement. De telles propositions sont du domaine de la loi.
 - une augmentation se limitant à suivre l'inflation ne permet pas de couvrir l'accroissement des coûts de production. Dans ce cas, sauf à compter sur une meilleure efficacité du système de transport, l'équilibre financier n'est plus assuré. Selon le STIF, le manque à gagner, si on ne suit pas l'évolution des coûts, serait de 50 M € par an (un point de hausse annuelle rapporte 25 M €) qu'il faudrait retrouver ailleurs pour financer les investissements de qualité de service. Or, d'après les enquêtes citées ci-dessus, la qualité de service est un des motifs principaux d'insatisfaction de la part des voyageurs, essentiellement en banlieue. Par ailleurs, il est vraisemblable que les voyageurs accepteraient plus volontiers une hausse de tarif dès lors que la qualité de service serait au rendez-vous.
 - s'agissant de l'aménagement du territoire, un tarif d'un niveau trop faible pour les grandes distances favorise l'étalement urbain et une migration en dehors de l'Île-de-France.

- Quelle politique en matière d'évolution tarifaire ?

Les questions auxquelles il faut répondre, avant de décider des évolutions des tarifs, sont les suivantes :

- faut-il déconnecter les recettes tarifaires du coût de production des transports ?
- quelle doit être la part supportée, dans l'avenir, par les voyageurs ?
- sur quelle base doit s'établir l'arbitrage dans l'utilisation de l'argent public entre les niveaux tarifaires et leur modulation, le développement de l'offre et la « solvabilisation » du logement en première couronne (par exemple à travers l'établissement public foncier), le service public de transport en commun étant le service le plus subventionné, bien avant le logement ?

S'agissant du fonctionnement du transport public, il convient de rappeler la position du CESR telle qu'elle figurait dans l'avis du 20 mars 2003¹⁷, en son article 2, affirmant « *son attachement au principe du dispositif actuel de financement, qui associe la participation directe du voyageur, le versement transport par les entreprises et les contributions publiques. En ce qui concerne l'apport du voyageur, il considère que l'écart entre le prix du transport et son coût ne doit pas se creuser et recommande de poursuivre la politique tarifaire mesurée engagée ces dernières années, différenciée selon les zones et intégrant les mesures d'équité sociale nécessaires.* »

En tout état de cause, une hausse moyenne des tarifs supérieurs à l'inflation (comme cela a été le cas entre 1995 et 2004 en dépit de certaines oppositions), plus forte en zone centrale, où l'offre est meilleure, qu'en grande couronne, ne pourrait être acceptable que si elle était accompagnée d'un engagement en matière d'offre et d'amélioration de la qualité de service. Dans son avis du 11 septembre 1996 sur la qualité dans les transports régionaux en Île-de-France (rapport de Daniel Rabardel, il est indiqué : « *le CESR souhaite que les progrès de productivité et les augmentations de tarif, au-delà de l'augmentation annuelle, soient affectés par priorité à l'amélioration de la qualité* »).

Sur un autre plan, une part de cette hausse éventuelle permettrait de maintenir le taux de couverture, qui reste faible en Île-de-France si on le compare à celui des autres grandes agglomérations européennes, avec une tarification générale très comparable, alors que le service offert, en particulier dans la zone centrale, est de meilleure qualité.

Cette politique tarifaire doit être accompagnée d'une campagne de communication destinée à :

- sensibiliser le public sur les coûts réels comparés des transports individuels et des transports en commun dans le cadre plus général d'une politique de développement durable,
- l'informer sur les moyens financiers qu'elle permet de dégager pour améliorer la qualité de service.

4.3.2 La contribution de la tarification à la réduction des inégalités territoriales

L'enquête EGT a montré, que la structure de la tarification des transports en commun, par zones concentriques, qui correspondait à la répartition des déplacements au moment de sa mise en place, il y a trente ans, reflète de moins en moins à la physionomie nouvelle des déplacements (voir § 2.1.1). On rappelle que 35% (dont 12% à Paris) des déplacements motorisés s'effectuent

¹⁷ Rapport du CESR sur « Le financement des transports de la Région Île-de-France ». Rapporteur J.M.Paumier

aujourd'hui à l'intérieur d'une même commune, 30 % sont des déplacements en rocade de banlieue en banlieue. Les déplacements radiaux ne représentent que 34 % des déplacements motorisés.

- La dégressivité par rapport au centre de l'agglomération

Remarques préliminaires

En ce qui concerne ces déplacements radiaux, l'évolution de la tarification est actuellement favorable aux voyageurs dans la grande couronne, les hausses annuelles des dernières années ayant été modulées dans ce sens.

Le taux de couverture est plus faible en grande couronne qu'au centre.

Certes, l'offre y est plus réduite, surtout pour les liaisons domicile – travail, mais parfois le volume de demande est également faible.

Enfin, rappelons, à nouveau, que la demande prioritaire des habitants de la grande couronne porte d'abord sur l'offre et la qualité de service jusqu'ici insuffisantes en regard des tarifs en vigueur. En tout état de cause, la détermination de la tarification doit plus que jamais prendre en considération le fait qu'il s'agit avant tout de proposer un service public (ceci est particulièrement justifié dans les zones rurales de la périphérie où il existe des « captifs » des transports collectifs).

Source : STIF – Guide tarifaire 2005

Les suggestions

1) Pour les billets

L'idée évoquée par la SNCF Île-de-France consistant, pour le calcul du prix du billet, à remplacer la tarification en fonction de la distance parcourue par le train par une tarification s'appuyant sur les zones carte Orange doit être creusée.

2) Pour les abonnements

La solution de la carte Orange à tarif unique (un chiffre voisin de 50 € par mois a été avancé) pour l'ensemble de la région, n'est pas économiquement fondée. En effet, les conditions de desserte de la zone centrale ne correspondent en rien avec celle de villes comme Mantes et Meaux.

En revanche, il pourrait être envisagé, suivant l'exemple d'autres grandes agglomérations en dehors de l'Île-de-France, une zone tarifaire unique pour la zone dense, en la définissant de telle sorte que la desserte et la typologie des déplacements y présentent une certaine homogénéité. Cette idée va d'ailleurs de pair avec celle évoquée à propos de la révision du SDRIF, à savoir de densifier, en particulier, la zone centrale. Le tarif unique ne peut guère être envisagé ailleurs en Île-de-France tant il existe une grande disparité de trajets utilisés, en dehors de la zone centrale.

Une autre modification pourrait être envisagée dans le but d'accentuer la dégressivité tarifaire : le regroupement des zones éloignées du centre. Cette modification présenterait cependant le risque de renforcer la périurbanisation et l'émigration d'habitants actuels de l'Île-de-France vers les départements frontaliers du Bassin parisien.

Les questions qui se poseraient si on décidait d'aller dans le sens d'un regroupement de zones seraient les suivantes :

- quelles zones pourrait-on regrouper et quelles en seraient les limites ?
- quel serait le niveau tarifaire ?
- comment se ferait le raccordement entre zones adjacentes ?
- comment éviter les pertes de recettes ?
- comment passer du système actuel qui est rentré dans les mœurs, et n'est critiqué qu'à la marge, à un nouveau système ?

Au-delà il y a lieu de réfléchir, en liaison avec les régions voisines, en particulier avec la région Picardie, à la situation des voyageurs faisant des navettes journalières pour se rendre dans différents secteurs de la région Île-de-France et qui ne bénéficient que partiellement des avantages tarifaires qui y sont proposés.

En tout état de cause, de telles évolutions devraient être précédées d'études précises et détaillées pour en examiner toutes les conséquences (coûts et façon de les couvrir, incidences sur les trafics et manières d'y remédier, etc.). Et leur mise en place devrait vraisemblablement être progressive.

- Les déplacements transversaux

Il y a plusieurs causes à l'inéquité territoriale concernant les déplacements transversaux : le faible développement des réseaux lourds de transport en commun en rocade, la juxtaposition des tarifications de philosophie différente de la SNCF et de la RATP avec une tarification par zones concentriques essentiellement destinée aux abonnés et une tarification à la distance pour les billets.

La première cause est la plus importante. Sa réduction implique le développement de services adaptés, dont certains nécessiteraient des investissements lourds avec, par exemple, la construction de liaisons tangentielle qui doit bénéficier d'une forte priorité de programmation.

Pour réduire les deux autres causes, s'agissant des titres d'abonnement, différentes pistes peuvent être explorées, notamment la création d'un nouveau découpage « de type sectoriel » s'appuyant sur de grandes zones de bassin d'emplois et de vie :

- Ces secteurs coïncideraient avec des zones de géographie physique englobant les sites prioritaires. À titre indicatif, on pourrait en distinguer cinq : la zone centrale couvrant Paris et la petite couronne, le secteur de Seine Aval, le secteur centré sur l'aéroport de Paris CDG, le secteur de la vallée de la Marne, le secteur de Seine Amont, enfin un secteur allant de Versailles à Palaiseau et englobant le plateau de Saclay. Les limites de ces secteurs resteraient à préciser ;
- chacun d'eux est desservi par de puissantes radiales ferrées ;
- si on met à part le secteur central, la surface de chacun de ces secteurs est sensiblement la même ;
- l'ensemble des territoires de chacun de ces secteurs constituerait une « unité tarifaire multimodale » englobant une part prépondérante des emplois et des habitants de la Région ;
- pour les déplacements à l'intérieur de chacun d'eux, y compris le secteur central, serait établi un tarif unique supporté par un titre multi modal ;
- les déplacements entre secteurs feraient l'objet d'une tarification à définir à partir d'une combinatoire s'appuyant sur la superposition des zones carte Orange, modifiées comme indiquées ci-dessus, et des nouveaux secteurs ainsi définis.

Un tel dispositif s'apparente à des systèmes de tarification déjà utilisés en Europe (Copenhague par exemple).

Une réforme analogue devrait être étudiée pour les billets.

De telles modifications tarifaires demandent, comme dans le cas précédent, des études et des simulations approfondies avant d'en envisager la mise en application. Mais elles s'imposeront à terme avec l'augmentation des déplacements en rocade et la mise en service des infrastructures correspondantes.

4.3.3 La contribution de la tarification à la réduction des inégalités sociales

La tarification est un des éléments qui contribue à l'équité sociale.

L'Île-de-France a été longtemps en retard par rapport à d'autres agglomérations françaises. Des avancées substantielles ont été faites, en particulier, après l'adoption de la loi SRU, avec la carte Solidarité Transport. Néanmoins, l'Île-de-France reste, dans le domaine de la tarification sociale, en retard par rapport aux agglomérations de plus d'un million d'habitants.

Notons que, dans ce domaine, il serait souhaitable que la solidarité soit essentiellement supportée par les budgets sociaux des départements (collectivité territoriale compétente en matière d'aide sociale). Or, aujourd'hui, ce n'est pas tout à fait le cas : si les départements compensent certaines tarifications sociales et participent au fonctionnement des transports à travers le STIF, ce dernier et donc la Région à travers lui, compense aussi certains tarifs sociaux. Cependant, séparer ce qui relève du social de ce qui relève du fonctionnement n'est pas chose aisée. Il est pourtant nécessaire que les collectivités membres du STIF examinent cette question. Cette recherche devrait s'accompagner d'une homogénéisation et d'une intégration des différentes tarifications sociales mises en place dans les départements.

La tarification sociale devrait élargir la gamme existante des aides à la personne, pour donner à tous les Franciliens une égalité d'accès aux transports en commun.

La généralisation du « passe Navigo », support unique, facilitera le portage et la gestion de ces aides en autorisant la mise en place de taux de réductions variables appliqués à la gamme des tarifs généraux sur la base de profil des voyageurs chargé dans la « puce » des titres de transport personnalisés.

Le système d'aide devra, à terme, être le même pour toute la Région et en tenant compte :

- du risque de saturation à court terme, par un afflux de trafic, de certains réseaux déjà en limite de capacité et qui ne pourront être remis à niveau que progressivement et avec des investissements d'infrastructures ou de matériel roulant très élevés,
- et du difficile équilibre du système de financements des transports.

Il semble souhaitable que l'élargissement de la tarification sociale, s'appuie sur des réductions pour les populations défavorisées plutôt que sur la gratuité¹⁸. C'est d'ailleurs le sens des évolutions constatées dans le reste de la France ces dernières années. Il est important que le

¹⁸ Remarque sur la gratuité des transports en commun :

En France, les villes de Compiègne et Vitry pratiquent la gratuité totale des transports en commun depuis trente ans, les villes de Colomiers et Châteauroux la pratiquent depuis les dernières municipales. Chacune de ces quatre villes ont une population totale inférieure à 70.000 habitants. Leur exemple n'est donc pas transposable à la région Île-de-France, ni même à la zone agglomérée. La ville de Bologne (400.000 habitants) en Italie, la ville de Castellon de La Plaña (135.000 habitants) en Espagne, après avoir fait l'expérience de la gratuité pendant quelques années, l'ont abandonnée. D'une façon générale, les arguments en faveur de la gratuité perdent d'autant plus de poids que la zone agglomérée est importante. Il est certain que la gratuité est difficilement envisageable dans une région comme l'Île-de-France.

Au-delà des problèmes de financement qui sont inéluctables, la gratuité pose la question d'une dévalorisation du service pouvant entraîner une déresponsabilisation des entreprises de transport et des voyageurs.

Une étude très fouillée sur la gratuité, financée par l'ADEME, est disponible sur Internet : www.predit.fr.

service soit payé même partiellement. La perception par l'utilisateur, d'un service gratuit, ne pousse pas au respect de ce service et de ceux qui le produisent. Le « ticket modérateur » présente un aspect éducatif. La gratuité pousse en outre à la surconsommation et conduit à un surinvestissement si on ne veut pas décourager les voyageurs payants, qui risquent de se replier sur les transports individuels.

Les enquêtes récentes faites en dehors de l'Île-de-France indiquent que la tendance au passage de la gratuité vers des réductions tarifaires se confirme. Tout comme la plus grande prise en compte du critère de revenu dans l'attribution des titres sociaux qu'elle s'applique aux personnes âgées, aux personnes à mobilité réduite (PMR) ou même aux demandeurs d'emploi et Rmistés, politique qu'on peut résumer en ces termes « d'avantage de réductions mais moins de gratuité ». (Source UTP).

Les mesures étudiées pour les « oubliés » de la tarification et discutées fin 2004 au sein du Conseil d'administration du STIF sont détaillées dans le tableau ci-dessous :

Population	Nombre	Réduct. Actuelle	Réduct. Étudiée	Coût estimé
CMU.C	750.000	50%	Gratuité	80
AME	150.000	50%	Gratuité	
RMI	310.000	Aucune	Gratuité	à
ASS	70.000	Aucune	Gratuité	
AAH	80.000	Aucune	Gratuité	
API	25.000	Aucune	Gratuité	100 M€
ARE sous SMIC	300 à 500.000	Aucune	Gratuité ou 75%	75 à 120 M€
Personnes âgées non imposables	600.000	Variable suivant les départements	Gratuité ou 75%	100 M€ à diminuer de la part des départements
TOTAL	2.285.000 à 2.485.000			255 à 320 M€

- CMU.C = Couverture maladie universelle
- AME = Aide médicale d'état (Les sans-papiers)
- RMI = Revenu minimum d'insertion (RMistes et leurs enfants)
- ASS = Allocation spécifique de solidarité (chômeurs de longue durée)
- AAH = Allocation adulte handicapé
- API = Allocation de parent isolé
- ARE = Allocation de recherche d'emploi

Remarque : Il y a des recouvrements entre certaines catégories de population concernées.

Les populations et les sommes en jeu sont importantes. La dépense peut-être réduite ou du moins étalée en faisant des paliers de réduction intermédiaires (par exemple 50% pour les populations qui ne bénéficient d'aucun avantage et de 75% pour les autres) avant d'envisager la gratuité qui, rappelons-le, doit rester exceptionnelle. Il est difficile de décider un ordre de priorité pour les populations concernées. Cette dépense devra être compensée par la fiscalité avec, pour une part, l'accord des départements. Il appartient aux élus de décider quelle somme ils souhaitent consacrer à ce poste dans le budget des collectivités dont ils ont la responsabilité. D'ores et déjà, la Région a réservé dans son budget 2006 la possibilité d'accorder des réductions aux chômeurs et aux personnes démunies.

Pour atténuer les phénomènes de saturation des moyens de transport en commun, certaines réductions peuvent d'ailleurs n'être consenties qu'en dehors des heures de pointe pour des segments de population bien choisis.

Bien qu'il ne s'agisse pas d'une mesure strictement sociale mais d'un avantage général accordé aux jeunes, l'accès à tous les moins de 25 ans au titre Imagine'R, accompagné du dézouage et des services complémentaires est une mesure très souhaitable. Dans le même esprit, l'éventuelle suppression de la carte scolaire Optile doit être examinée en liaison avec les organisations de parents d'élèves, les départements et les transporteurs.

4.3.4 Mesures commerciales spécifiques

Les **Seniors** qui n'ont pas droit à une tarification sociale, soit près de 85% d'entre eux, ne bénéficient d'aucun tarif incitatif (à l'exception des Anciens combattants). Leur population devrait passer de 1,8 million en 2005 à 2,8 millions en 2030. Ils disposent d'une grande souplesse dans la gestion de leur temps et une gamme dédiée devrait leur être proposée à base de forfaits zonaux de trois à six mois, par exemple, et/ou de carnets à validité limitée, de titres journaliers...

S'agissant des trains, on constate que la capacité de transport est proche de la saturation en heures de pointe (6H00-9H30 et 16H30-20H00), tandis qu'en dehors de ces heures, le taux d'occupation varie de 15 à 60 % en semaine et de 15 à 80 % le week-end. Des réductions, durant les **heures creuses**, devraient inciter les voyageurs à utiliser les transports en commun – notamment le RER et le Transilien.

Rappelons que les mesures commerciales doivent être proposées par les transporteurs qui en supporteront les conséquences financières (éventuellement compensées par des mesures tarifaires).

Enfin, signalons que la Région a réservé dans son budget 2006 la possibilité de mettre en place en Île-de-France **un ticket horaire multimodal**. Cette mesure judicieuse, demandée par certaines associations d'usagers, est déjà mise en œuvre dans certaines villes.

4.3.5 Mesures particulières visant à remédier à ce qui paraît aujourd'hui comme des anomalies

Deux mesures complémentaires doivent être prises à ce qui paraît aujourd'hui être des anomalies :

- l'utilisation du ticket B+U pour accéder au réseau de bus, dans Paris, de même façon que pour le métro,
- le prolongement de parcours occasionnel au-delà de la zone couverte par l'abonnement.

Ces mesures qui amélioreraient la validité des titres existants pourraient, si nécessaire, être couvertes par des augmentations de tarif probablement faibles.

4.3.6 L'automatisation et les services associés

Les modulations tarifaires envisagées ci-dessus sont susceptibles d'augmenter la fréquentation des transports en commun. Il est en effet possible de jouer davantage sur la modulation des tarifs des transports collectifs en fonction de zones tarifaires, de distances parcourues voire de période de la journée ou de la semaine. Ces perspectives ont été repoussées jusqu'à aujourd'hui pour des raisons techniques ou économiques. Elles sont rendues possibles par les avancées des nouvelles technologies de l'information et des télécommunications.

Les nouvelles technologies, en particulier le support de titre sous forme de carte « à puce » chargée et lue automatiquement et contenant les informations sur les tarifs consentis à l'utilisateur, doivent en outre permettre :

- de connaître avec une plus grande précision la fréquentation des transports collectifs par lignes, tranches horaires, jours de l'année, etc.,
- de suivre l'impact des décisions tarifaires,
- d'alimenter des outils de simulation pour prévoir les conséquences d'une mesure envisagée.
- de généraliser une disposition existant dans certaines entreprises et permettant aux salariés d'acheter leurs coupons de carte Orange à demi-tarif, les entreprises compensant la différence auprès des transporteurs.

Chapitre 5 – Conclusions

Au terme de ce rapport, il apparaît que la tarification des transports collectifs en Île-de-France pose deux types de questions, selon l'horizon auquel on se place :

- des insuffisances et des anomalies apparaissent, dans le système existant, auxquelles il convient de remédier à court et moyen terme.
- la structure actuelle de la tarification, en zones concentriques pour la carte Orange, qui convenait à la répartition des déplacements lors de sa création, correspond de moins en moins à la physionomie nouvelle des déplacements. Le développement rapide des trajets en rocade imposera donc à plus long terme la mise en place d'une nouvelle structure zonale.

5.1 À court et moyen terme

Toute évolution des tarifs doit prendre en compte les considérations suivantes :

- il faut développer l'intégration tarifaire en vigueur en Île-de-France et favoriser ainsi l'intégration du système de transports et l'intermodalité ;
- pour améliorer la fréquentation des transports collectifs, il faut accroître le rapport qualité/prix de la prestation. Les voyageurs, notamment dans la grande couronne, demandent d'abord l'amélioration de l'offre et de la qualité de service (qui inclut la sécurité). La Région doit donc prioritairement poursuivre et amplifier son effort dans ce sens ;
- les contributions publiques devraient, par ailleurs, être augmentées pour développer les tarifs sociaux, réduire les inégalités territoriales, voire remédier à certaines anomalies de la tarification,
- pour accroître la fréquentation des transports collectifs, des tarifications commerciales incitatives doivent également être mises en place, en direction de certaines catégories de population ;
- le choix de mesures tarifaires doit tenir compte de leur coût, des incidences des variations de trafic qu'elles induisent et, dans les deux cas, des moyens d'y faire face, ce qui implique des études précises et détaillées.

Le CESR estime que le STIF doit, notamment sur ce dernier point, évaluer l'impact des suggestions qu'il formule ci-après :

5.1.1 Pour favoriser l'intermodalité

- créer des formules d'abonnement intégrant de façon homogène sur l'ensemble du territoire le prix du transport collectif et l'utilisation des parcs relais pour tous les modes individuels.

5.1.2 Pour améliorer l'équité territoriale

- accroître prioritairement, comme il est dit plus haut, l'offre et la qualité de service en banlieue, particulièrement en grande couronne,
- examiner, dans tous ses aspects, la mise en place d'une carte Orange à tarif unique en zone dense, dont les limites restent à définir, où la desserte et la typologie des déplacements présentent une certaine homogénéité. La formule de mise en place d'une carte Orange à tarif unique sur l'ensemble du territoire de la région semble devoir être écartée pour les raisons rappelées ci-dessus. En revanche, pour améliorer la dégressivité tarifaire en faveur des zones périphériques, il est parfois envisagé leur regroupement encore que le tarif actuel ne couvre qu'une très faible partie des charges. Cependant, cette solution présente l'inconvénient de favoriser la périurbanisation qu'on veut par ailleurs contenir et la migration de population en dehors de l'Île-de-France.

5.1.3 Pour développer la tarification sociale

- choisir, et cela relève bien évidemment des élus, les personnes les plus défavorisés à aider en priorité. L'exemple vient d'en être donné par la Région qui a réservé dans son budget 2006 la possibilité d'accorder des réductions aux chômeurs et aux personnes les plus démunies ;
- fixer le niveau des réductions tarifaires. S'agissant de mesures financières lourdes et dans le souci de ne pas dévaloriser le service public, il conviendrait, conformément à l'évolution observée dans les autres villes, de s'en tenir, autant que possible, à des réductions tarifaires, qui au demeurant peuvent être progressivement augmentées, et de n'accorder la gratuité que dans des cas exceptionnels ;
- harmoniser les mesures mises en place dans certains départements, notamment en faveur des seniors ;
- bien que cette mesure ne soit pas strictement d'ordre social mais relève d'un avantage général accordé aux jeunes, étendre la carte Imagine'R à tous les moins de 25 ans. Cette mesure est relativement peu coûteuse, 10 M€ voire moins, si de nouveaux avantages sont accordés par ailleurs aux chômeurs et aux personnes défavorisées.

Il serait souhaitable que la solidarité, qui s'exprime notamment par la tarification sociale, laquelle traduit une aide à la personne, soit supportée par les budgets sociaux plutôt que par le budget de fonctionnement des transports. Cette nécessaire clarification, qui n'est certes pas facile à mettre en œuvre aujourd'hui, devrait être examinée au sein du conseil d'administration du STIF, qui réunit les collectivités intéressées.

5.1.4 Pour développer les tarifications commerciales

C'est par le biais de tarifications commerciales incitatives que le STIF et les transporteurs doivent rechercher ensemble à attirer certaines populations vers les transports en commun.

- les seniors, hormis les avantages accordés par certaines collectivités locales et qu'il faudrait tendre à harmoniser, ne disposent pas d'offres tarifaires adaptées à leurs habitudes de déplacement. La mise en place d'abonnements courts et/ou de carnets à validité limitée de tickets journaliers correspondrait à leur besoin ;

- une réduction des tarifs en « heures creuses » serait pertinente sur le plan économique notamment pour le RER et le Transilien. Dans le même esprit, la proposition de la SNCF tendant à faire bénéficier d'un tarif réduit, durant le week-end, l'accompagnant d'un abonné est à examiner.
- la Région a réservé dans son budget 2006, la possibilité de mettre en place en Île-de-France un ticket horaire multimodal. Cette mesure judicieuse déjà, en vigueur dans plusieurs villes, était demandée par certaines associations d'usagers.

5.1.5 Pour remédier à certaines anomalies de la tarification

- rendre accessible les bus pour les détenteurs de tickets B+U qui peuvent déjà emprunter le métro. Cela favoriserait d'ailleurs l'intermodalité,
- tarifier à son juste prix le prolongement de parcours occasionnel d'abonnés en dehors de leurs zones.

5.2 À plus long terme : une nouvelle structure zonale ?

L'augmentation constante des déplacements en rocade amènera à envisager un nouveau zonage de la carte Orange. À titre d'exemple, les zones concentriques pourraient être complétées par un découpage en quelques grands secteurs radiaux basés par exemple sur Seine-Aval, Seine-Amont ou encore la vallée de la Marne. La zone centrale et chacun de ces grands secteurs pourraient constituer une unité tarifaire multimodale, les déplacements entre ces secteurs faisant l'objet d'une tarification à définir. Une telle tarification zonale, à examiner pour les abonnements et pour les billets, sera longue à étudier et posera de difficiles problèmes de mise en place, mais elle serait plus équitable dans une région complexe. Elle s'apparente à des structures tarifaires déjà en vigueur dans de grandes agglomérations européennes.

* *

*

Notons enfin, que même si elle doit être étalée dans le temps, l'adaptation de la tarification des transports collectifs ne doit pas s'opérer ponctuellement, par telle ou telle mesure isolée toute significative qu'elle apparaisse, mais s'intégrer et se développer dans le cadre d'une approche stratégique de la politique des transports collectifs au bénéfice de tous, de l'aménagement et du développement durable de la Région.