



# la synthèse

Conseil économique et social  
de la Région Ile-de-France

## La tarification des transports collectifs de voyageurs en Ile-de-France



Propositions / Suggestions

• RAPPORT présenté par Francis CLINCKX au nom de la commission des transports / 23 mars 2006

Au moment où la Région révisé son schéma directeur et assure la présidence du Syndicat des Transports d'Ile-de-France, le Conseil économique et social a souhaité proposer son éclairage en matière de tarification de transports collectifs de voyageurs.

### UN OUTIL AU SERVICE DE L'AMÉNAGEMENT FRANCILIEN

**D**ans un contexte où priment le développement durable et l'ambition de réduire les inégalités sociales et territoriales, la politique des transports entend pleinement jouer son rôle d'outil au service de l'aménagement francilien. Dans la mesure où elle fait partie des critères présidant au choix d'un mode de transports, la tarification des transports en commun de voyageurs est un des volets à explorer, tant pour améliorer la situation actuelle que pour préparer le futur. La politique tarifaire participe, en effet, d'une offre attractive et doit être établie en fonction des caractéristiques des déplacements et des catégories d'utilisateurs.

### LA MOBILITÉ DES FRANCILIENS ÉVOLUE

L'Enquête Générale des Transports (EGT 2001) fournissait une photographie des déplacements

des Franciliens. Elle établissait que, pour effectuer leurs 35 millions de trajets quotidiens, ceux-ci utilisaient d'abord l'automobile (44% des déplacements), avant de recourir à la marche (34,1%). En 3<sup>ème</sup> position, accusant une légère baisse, la fréquentation des transports collectifs ne captait qu'un peu moins d'1 voyage sur 5 sur l'ensemble du territoire, contre près d'1 déplacement sur 2 dans Paris. Loin derrière, l'usage des deux roues (motorisées ou non) ne représentait que 2,1% des déplacements.

“ La politique tarifaire participe, en effet, d'une offre attractive et doit être établie en fonction des caractéristiques des déplacements et des catégories d'utilisateurs. ”

Si la mobilité individuelle restait stable – 3,5 trajets par jour et par personne – les motifs de déplacements, les lieux où ils s'effectuaient et les modes de transports utilisés évoluaient sensiblement. En augmentation de 12% depuis 1991, les activités privées étaient

◆ désormais à l'origine de la moitié des déplacements, les trajets domicile – travail, ou encore les affaires professionnelles, avaient légèrement diminué mais représentaient encore 33% des motifs de déplacement.

La mobilité des Parisiens, tout en restant au dessus de la moyenne, était en baisse, celle des résidents de la petite couronne augmentait pour atteindre la moyenne régionale, alors que celle des habitants de la grande couronne semblait se stabiliser.

Enfin, il apparaissait que les déplacements motorisés, tout mode confondu, ayant pour origine ou destination Paris, avaient fortement diminué depuis 1976, passant de 41,4% à 29% tandis que les trajets effectués en banlieue connaissaient un développement très important. Ils représentaient, en effet, 71% du trafic.

## LE CADRE INSTITUTIONNEL A ÉVOLUÉ

Rappelons également qu'en Ile-de-France, les responsabilités évoluent en matière de transport. Le STIF exerce aujourd'hui l'intégralité des compétences reconnues aux «autorités organisatrices de transport urbain» par la LOTI (loi sur l'organisation des transports intérieurs). Il est en particulier responsable de la politique tarifaire. Maintenant majoritaire, la Région préside le conseil d'administration au sein duquel les huit départements ainsi que la Chambre de Commerce et d'Industrie d'Ile-de-France et les Etablissements Publics de Coopération Intercommunale (EPCI) sont représentés.

Parallèlement, il appartient désormais à la Région de définir la politique des déplacements dans le respect des orientations du Plan des déplacements urbains (PDU) régional, d'élaborer le SDRIF et d'arrêter le schéma régional des infrastructures et des transports (SRIT).

## LA POLITIQUE TARIFAIRE ACTUELLE

Le financement du fonctionnement des transports publics repose sur trois piliers : les recettes tarifaires acquittées par les voyageurs, le versement transport des entreprises et les contributions publiques.

S'agissant de la politique tarifaire, il existe aujourd'hui une quarantaine de tarifs différents (commerciaux ou sociaux) dont certains ne sont que locaux. Les abonnements représentent 80% du trafic pour 67% des recettes. Les cartes, Orange (35% des salariés) et Intégrale, sont utilisées par 2 millions de voyageurs par mois dont le quart sont des abonnés permanents. La moitié de la population se déplace principalement avec des billets.

En dépit de la panoplie de tarifs, certains publics ne bénéficient d'aucune réduction : il s'agit des inactifs, des chômeurs et des retraités pour peu que leur revenu dépasse les plafonds de ressources.

Selon des enquêtes récentes\*, les usagers des transports collectifs aspirent à une amélioration significative du service tant en quantité (liaisons banlieue à banlieue, fréquence, transports de nuit, week-end...) qu'en qualité, notamment en matière de sécurité ou encore de régularité.

S'agissant des transports en commun, la structure de la tarification par zones concentriques, correspond de moins en moins à la physionomie des déplacements d'autant plus que le réseau ne propose que très peu d'infrastructures de rocade. Enfin, en dépit des efforts entrepris pour unifier les tarifs des différents transporteurs, il subsiste encore bien des anomalies. ■

\* Sondage CSA avril 2005 et Transilien mai et juin 2005

# Les remarques du CESR

## LES REMARQUES PRÉLIMINAIRES

Le CESR estime qu'en tant qu'élément d'une politique globale des transports, elle-même élément de la politique d'aménagement du territoire, la tarification doit :

- inciter, dans le cadre du développement durable, au transfert modal de la voiture particulière vers les transports collectifs,
- préserver et élargir la tarification intégrée,
- favoriser le développement de l'inter modalité,
- poser clairement les termes du débat sur le financement des transports en commun,
- mieux mobiliser les différentes ressources,
- répondre à la diversité croissante des besoins des voyageurs,
- ouvrir à tous le droit au transport.

Il souligne que, pour amplifier la fréquentation des transports collectifs, il convient d'accroître le rapport qualité/prix, et d'abord d'améliorer l'offre et la qualité de service. La Région et le STIF doivent prioritairement poursuivre et amplifier leur effort en ce sens.

Il réaffirme son attachement au financement actuel du fonctionnement des transports collectifs qui associe la participation directe des voyageurs, le versement transport acquitté par les entreprises et les contributions publiques et rappelle qu'il avait souhaité en 2003 que l'écart entre le prix de transport et son coût ne se creuse pas.

Il précise que dès lors qu'une hausse des tarifs supérieure à l'inflation serait décidée, elle devrait obligatoirement être accompagnée d'une amélioration de l'offre et de la qualité de service.

# Les propositions du CESR

Insistant sur le fait que le choix de mesures tarifaires doit tenir compte de leur coût, des incidences des variations de trafic et de recettes qu'elles induisent et, dans les deux cas, des moyens d'y faire face, le CESR invite le STIF à réaliser des études précises et détaillées pour évaluer l'impact des suggestions qu'il formule ci-après :

## LES ACTIONS À COURT TERME VISANT À FAVORISER :

- **l'intermodalité** : création de formules d'abonnement intégrant le prix du transport collectif de voyageurs et l'utilisation des parcs

relais ; mise en place effective d'un ticket horaire multimodal,

- **l'équité territoriale** : la carte Orange à tarif unique n'étant pas économiquement fondée, le CESR demande la réalisation d'études relatives d'une part, à la création d'une zone tarifaire unique couvrant la zone dense, en la définissant de telle sorte que la desserte et la typologie des déplacements y présentent une certaine homogénéité et, d'autre part, au regroupement des zones tarifaires éloignées du centre avec l'inconvénient d'encourager la périurbanisation et la migration vers les départements frontaliers du Bassin parisien ; ➡

- • **l'équité sociale** : le choix des personnes les plus défavorisées à aider en priorité revenant aux élus, il convient de s'en tenir à des réductions tarifaires, la gratuité devant rester exceptionnelle. Plusieurs mesures pourraient, par ailleurs, être étudiées : l'harmonisation des tarifications sociales pratiquées par les différents départements, notamment en faveur des seniors, l'extension de la carte Imagine'R à tous les moins de 25 ans, la généralisation de la disposition en vigueur dans quelques entreprises permettant aux salariés d'acheter les coupons de carte Orange à demi-tarif. Enfin, le Conseil d'administration du STIF qui réunit les collectivités intéressées doit discuter des aides à la personne afin que celles-ci soient financées autant que possible par les budgets sociaux plutôt que par le budget de fonctionnement des transports ;
- **les mesures d'ordre commercial** : création de tarifs réduits en heure creuse ; mise en place à l'intention des seniors de produits tarifaires correspondant à leurs habitudes de déplacement (abonnements courts et/ou carnets de tickets journaliers) ;
- **une plus grande cohérence** : accessibilité aux bus des billets B+U et tarification au juste prix des prolongements de parcours occasionnels au profit des abonnés pour les trajets effectués en dehors de leur zone.

### ↳ LES ACTIONS À LONG TERME :

- Du fait de l'augmentation des déplacements de rocade, il faudra envisager à long terme un nouveau zonage de la carte Orange. À titre d'exemple, les zones radioconcentriques pourraient être complétées par un découpage en quelques secteurs radiaux.

### ↳ D'UNE MANIÈRE GÉNÉRALE :

- Le CESR considère que la mise en œuvre des mesures préconisées sera simplifiée par le développement de la télé-billetterie. Il appuie la généralisation du passe Navigo qui, porteur du profil du voyageur en regard de la tarification, permet de sécuriser et de personnaliser l'application en fonction de l'usage et de la catégorie d'utilisateurs.
- Le CESR estime enfin, que même si elle doit être étalée dans le temps, l'adaptation de la tarification des transports 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 la solidarité entre Franciliens, de l'aménagement et du développement durable de la Région.