



**HAL**  
open science

# Le passe unique de transport en Île-de-France : une mesure "insoutenable"

Jean-Louis Zentelin

► **To cite this version:**

Jean-Louis Zentelin. Le passe unique de transport en Île-de-France : une mesure "insoutenable". Les Cahiers Scientifiques du Transport / Scientific Papers in Transportation, 2013, 64 | 2013, pp.25-60. 10.46298/cst.12131 . hal-04153091

**HAL Id: hal-04153091**

**<https://hal.science/hal-04153091v1>**

Submitted on 6 Jul 2023

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - ShareAlike 4.0 International License

## **LE PASSE UNIQUE DE TRANSPORT EN ÎLE-DE-FRANCE : UNE MESURE « INSOUTENABLE »**

JEAN-LOUIS ZENTELIN

CENTRE PIERRE NAVILLE

UNIVERSITÉ D'EVRY

MRTE

UNIVERSITÉ DE CERGY-PONTOISE

L'article se propose d'évaluer la pertinence d'appliquer à la tarification commerciale en usage en Île-de-France (le Passe Navigo) un tarif unique. Pour cela il présente le problème général de la tarification des transports publics urbains, le cas spécifique de l'Île-de-France, puis les enjeux liés au financement au zonage, au prélèvement. L'opportunité du Passe unique est ensuite interrogée sur deux plans, l'un strictement économique, l'autre prenant en compte les dimensions sociale, territoriale, identitaire de ce Passe à tarif unique. Face aux difficultés de tous ordres qui risquent de remettre en cause sa mise en place définitive, l'article s'interroge sur des alternatives de tarification, d'ores et déjà étudiés par le syndicat des transports d'Île-de-France, qui pourraient contribuer à marginaliser dans l'avenir une mesure que les investigations menées ont montré ni efficace, ni solidaire, ni social.

### **1. LA TARIFICATION DES TRANSPORTS PUBLICS URBAINS**

#### *1.1. LE CADRE THÉORIQUE*

A priori une tarification optimale permet à chaque individu (PARETO, 1909) de

ne pas avoir d'intérêt à modifier ses consommations. Dans le cadre d'un modèle walrassien d'équilibre général (concurrence pure et parfaite, agents rationnels, rendements décroissants...) cela aboutit à ce que le prix de vente, fixé par le marché, soit égal au coût marginal de production<sup>1</sup>, sans que cela nécessite une intervention de l'État. Lorsque la collectivité accorde un monopole elle visera donc à transposer cette exigence, dite de « tarification au coût marginal », à la définition du tarif (prix administré). Un approfondissement théorique visera à introduire les effets négatifs engendrés par l'action des agents sur la collectivité (PIGOU, 1932), d'où un objectif de tarification au coût marginal social. Cette méthode s'est imposée dans les transports urbains, malgré les critiques concernant son aspect moraliste (COASE, 1960). Dans la mesure où ces effets sont mineurs (ou visent à l'être) dans le cas des transports collectifs<sup>2</sup>, mais aussi faute de sources détaillées récentes, nous nous cantonnerons à l'analyse des coûts financiers. Il existe bien sûr de nombreuses difficultés pour appliquer la théorie : hétérogénéité des usagers, qualité de l'offre liée au niveau de la demande, fluctuations temporelles de la demande de transport (selon les heures de la journée, les jours de la semaine, les mois...). Le concept d'équité (RAWLS, 1971) amène en outre à prendre en compte les personnes les plus fragiles économiquement, la répartition des charges entre contribuables et usagers, les questions d'accessibilité...

### 1.2. LES PRATIQUES DE TARIFICATION

Concrètement, la tarification au coût marginal est difficile à mettre en œuvre : ce dernier peut évoluer rapidement, il faut un système simple lisible pour l'utilisateur. En pratique, il s'agit de quantifier le coût à recouvrer par la collectivité (et acceptable par l'utilisateur, en tenant compte de l'aspect incitatif/dissuasif du signal prix). La jurisprudence a statué que l'aspect de service universel du transport public justifiait l'encadrement des tarifs. Le ministère de tutelle définit donc une fourchette d'augmentations applicables (notons que dans 40 % des cas les collectivités instruisent des demandes de dérogation, argumentées bien sûr). Le groupement des autorités des transports demande d'ailleurs de longue date, dans la mesure où les collectivités sont responsables de leurs dépenses, qu'elles puissent également fixer leurs tarifs. Très prosaïquement, il est d'usage d'établir un ratio entre les recettes commerciales (tarifaires et complémentaires comme les recettes publicitaires, les loyers, etc) et les dépenses d'exploitation (coûts du personnel, de combustible ou d'électricité, d'entretien courant, d'administration). Lorsque ce taux de couverture est égal à 1, on atteint au moins le petit équilibre (AFD, MEEDM, 2009). En fait, ce taux n'est que de 0,30 en moyenne en

---

<sup>1</sup> Censé refléter le coût ressenti par les usagers, et donc orienter leur comportement dans le bon sens.

<sup>2</sup> En Île-de-France les TC ne représentent que 6,7 % du coût des nuisances, dont la moitié en bruit (STIF, 2005).

France (0,40 en Île-de-France), et recouvre de nombreuses disparités locales. La raison en est que le transport collectif, qui doit aller chercher toujours plus loin (élargissement des périmètres de transports urbains) des usagers toujours plus coûteux, doit solliciter de plus en plus les contributeurs autres que les usagers (26 %), c'est-à-dire les entreprises par le biais du « versement transport » (37 %), financement dédié<sup>3</sup> instauré en 1974, les collectivités (37 %), les bénéficiaires indirects (surfaces commerciales, plus-values foncières...), voire les automobilistes, par le biais d'une fraction réclamée de longue date de la TICPE (taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques<sup>4</sup>).

Même l'approche par le développement durable<sup>5</sup> implique que ce transport public soit durable « financièrement », c'est-à-dire de prendre en compte les amortissements des investissements (en distinguant matériel roulant et infrastructures) et donc les provisions pour renouvellement. Des travaux récents confirment d'ailleurs le lien entre tarification et financement du service public de transport, notamment tels qu'ils figurent dans les conventions (GOIN, KECHI, 1999), et retiennent son double rôle, incitation et financement, tout en développant un solide plaidoyer en faveur de la vérité des prix, qu'il faut évidemment compléter par la nécessité de tarifications sociales (DE PALMA, QUINET, 2005).

Les considérations commerciale et sociale enrichissent la palette des modalités de tarification. La tarification la plus simple était la tarification de ligne, souvent par section. Déjà à ce niveau on peut distinguer les carnets, les abonnements (tarification commerciale), les réductions (tarification sociale). Cet article concerne une évolution en cours du premier dispositif d'abonnement mis en place en France, la carte orange, créée en 1975 par le Syndicat des Transports Parisiens (STP), coupon magnétique nominatif de couleur orange à valider, avec un tarif variable en fonction de zones tarifaires. En effet une logique basique voulait que le tarif de la carte orange soit proportionnel aux distances parcourues, tout en appliquant une dégressivité significative aux déplacements longs. En 2009 le Passe Navigo, sans contact, avait gardé le même principe. De nouvelles pistes s'ouvrent aujourd'hui, avec la tarification par alvéoles, le passe à tarif unique, les passes de proximité, la consommation d'unités transports (rendue possible par les progrès de la billettique)...

---

<sup>3</sup> Donc critiquable, l'unicité de l'impôt étant théoriquement la règle (DARBERA, 1990).

<sup>4</sup> Nouvelle version de la TIPP.

<sup>5</sup> Traduction donc trahison du « *sustainable development* », à laquelle on peut préférer celle d'éco-développement (SACHS, 1981).

### 1.3. SPÉCIFICITÉ INSTITUTIONNELLE DE L'ÎLE-DE-FRANCE

Le contexte francilien est complexe, et le lien entre tarification et financement décisif dans ce contexte métropolitain. L'Île-de-France est une région « hors la loi » commune (la LOTI de 1982), et reste organisée par un décret de 1949. La région entière est considérée comme un périmètre de transport urbain (PTU) unique, et le versement transport prélevé sur les entreprises est géré par un organisme original, le syndicat de transports d'Île-de-France (STIF), descendant du STP créé en janvier 1959, et géré par l'État. En 1991 la compétence du STP est étendue à toute l'Île-de-France. C'est le STIF qui est destinataire du versement transport et, carte orange (CO) obligeant, reverse aux transporteurs des indemnités compensatrices. En 2000, son conseil d'administration s'ouvre<sup>6</sup> à la Région Île-de-France et aux huit départements. Le dispositif versement transport/indemnité compensatrice est complété par un système de « bonus/malus » qui encourage à la réalisation des objectifs et récompense l'offre et la qualité des services. En 2004 la Région est censée remplacer l'État<sup>7</sup>, mais pratique la politique de la chaise vide pour protester contre des dotations insuffisantes et une ambiguïté sur la prise en charge des retraites RATP. Ce n'est qu'après que la Commission Consultative des Charges (CCEC) de l'Assemblée nationale aura donné raison à la région que son président prendra en 2006 la présidence du STIF. Outre les missions classiques<sup>8</sup> des Autorités Organisatrices (AO), le STIF coordonne l'activité de la RATP, de la SNCF Île-de-France et des 90 opérateurs privés affiliés à l'Organisation Professionnelle des Transports d'Île-de-France (OPTILE), approuve les contrats quadriennaux définissant les obligations réciproques du STIF (financement), de la RATP et de la SNCF (offre et qualité de service), approuve les grands projets d'infrastructure du contrat de plan État-Région (CPER), cofinance avec la Région Île-de-France des équipements améliorant la qualité de service<sup>9</sup>, mène des études pour la modernisation et l'adaptation des réseaux, observe l'évolution des déplacements<sup>10</sup>, évalue l'opinion des Franciliens et rassemble les données sous formes chiffrée et cartographique, finance de nombreuses expérimentations menées par les transporteurs... Depuis 2005, les compétences transport fluvial, scolaire, des personnes à mobilité réduite lui ont été transférées. Il s'est également emparé, en 2005, de la possibilité d'organiser du transport à la demande (TAD) prévue dans le loi de décentralisation de 1982.

---

<sup>6</sup> Loi Solidarité et Renouvellement Urbains.

<sup>7</sup> Loi relative aux libertés et responsabilités locales.

<sup>8</sup> Définition des conditions générales d'exploitation, des itinéraires, durée et fréquence des services, équilibre financier du fonctionnement des transports publics, fixation des tarifs...

<sup>9</sup> Grâce à la moitié (85 millions d'euros par an) du produit des amendes automobiles collectées en Île-de-France.

<sup>10</sup> Enquête Globale Transports (EGT).

## 2. LES ENJEUX LIÉS AU FINANCEMENT, AU ZONAGE, AU PRÉLÈVEMENT

### 2.1. L'ENJEU FINANCIER

Cet enjeu est important, la région ayant accumulé un retard d'une quinzaine d'années dans le financement des transports collectifs. Le fonctionnement d'ensemble du transport collectif est complexe, tant du point de vue fonctionnement qu'investissements, dans la mesure où de nombreux acteurs interviennent, et où de nombreuses ressources<sup>11</sup> ne transitent pas par le STIF.

En théorie, on peut se référer au compte déplacements (obligation légale pour les AO depuis la Loi SRU de 2000), réalisée en IDF sous l'égide du STIF avec un groupe technique composé de représentants des administrations<sup>12</sup>. Cependant, le dernier rapport complet du compte est daté de 2005<sup>13</sup>. Sur son site, le STIF fournit de nombreuses données. Mais si le fonctionnement du financement des transports publics est actualisé à 2010, les données concernant le budget du STIF et l'investissement remontent à 2009. Si l'on prend en compte l'ensemble des flux financiers engagés par les différents acteurs, y compris les remboursements des abonnements par les employeurs, on constate qu'ils se montent à 8 milliards d'euros (Figure 1). Les dépenses sociales s'élèvent à 137 M€ pour la région, et 194 M€ pour les départements. Les dépenses transitant par le STIF proviennent essentiellement des collectivités publiques et du versement transport, ce que confirme le budget du STIF 2009, dernier disponible sur son site (Tableau 1).

*Tableau 1 : Les recettes de fonctionnement du STIF*

Montant des recettes	En M euros
Produit du versement transport	2979
Contributions publiques	1103
Autres subventions publiques	247
Produit des amendes	11
Recettes diverses	90
Sous-total	4430
Affect. résultat excédent 2008	125
Total	4555

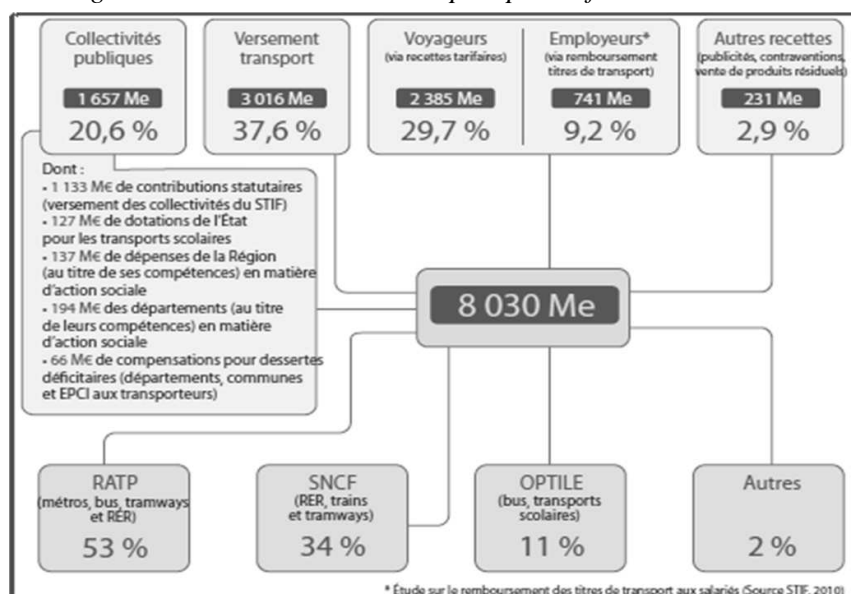
Source : <http://stif.info>, 2012

<sup>11</sup> Dont et surtout les recettes usagers.

<sup>12</sup> Ministère des Transports, Ministère de l'économie et des finances, Direction Régionale de l'Équipement (DREIF), Comité Français des Constructeurs Automobiles (CCFA), Région Île-de-France, Institut d'Urbanisme et d'Aménagement de la Région Île-de-France (IAURIF), Centre d'Études sur les Réseaux, les Transports, l'Urbanisme et les Constructions Publiques (CERTU), entreprises de transport (RATP, SNCF, OPTÎle), RFF.

<sup>13</sup> Le suivant était attendu courant 2012.

Figure 1 : Financement du transport public francilien en 2010



Source : <http://stif.info>, 2012

A partir de ces données il est possible de reconstituer l'ensemble des flux financiers, et le flux transitant par le STIF<sup>14</sup> (Figure 2).

Le financement de l'investissement est complexe puisque l'État, la Région, les départements et communes, le STIF, et même les entreprises de transport (via des contrats avec le STIF) y participent (Tableau 2).

Tableau 2 : Dépense globale\* dédiée aux TC franciliens (M € courants)

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Dépenses de fonctionnement	5 396	5 547	5 736	5 915	6 172	6 470	6 823	7 456	7 673	7 864
dont amortissement	708	704	738	668	678	713	684	730	759	820
Dépenses d'investissement	955	970	1 081	1 051	1 209	1 321	1 451	1 486	1 637	2 096
Dépense globale	5 643	5 813	6 079	6 298	6 703	7 078	7 590	8 212	8 551	9 140

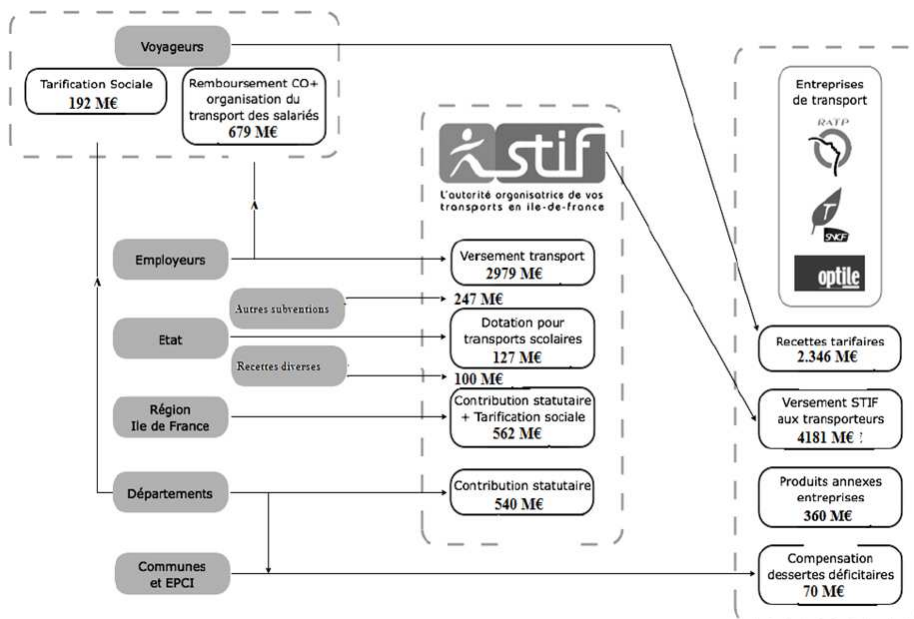
Source: compte déplacements des voyageurs en Île de France, STIF, 2010

\* La dépense globale correspond à la somme des dépenses de fonctionnement et d'investissement moins l'amortissement, afin d'éviter les doubles comptes.

A priori on peut penser que l'investissement prend une part de plus en plus importante de la dépense globale, puisqu'il augmente de 119 % entre 2000 et 2009, contre seulement 46 % pour les dépenses de fonctionnement. Il faut cependant relativiser cette impression car, en euros constants, il rattrape simplement le niveau de de l'investissement des années 1993-94-95 (Figure 3).

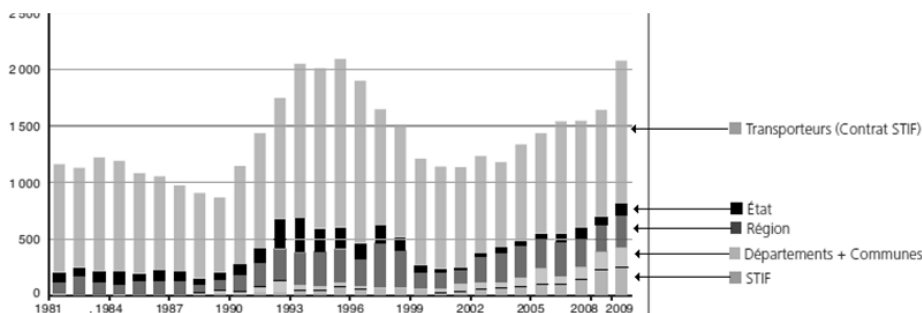
<sup>14</sup> Le graphique fourni par le STIF étant incomplet.

Figure 2 : Schéma des circuits des dépenses de fonctionnement 2010



Source: Auteur, d'après données STIF <http://stif.info>, 2012

Figure 3 : Évolution du financement de l'investissement



Source: Compte déplacement voyageurs en Île-de-France (STIF)

Mais l'important ici, c'est de constater qu'une très faible partie de ces montants est consacrée à la création de nouvelles lignes. Si la croissance annuelle moyenne des investissements entre 1981 et 2008 est de 3,7 %<sup>15</sup> (résultant pour les 2/3 des efforts des opérateurs), la part consacrée aux extensions de réseaux, après un pic à 580 M€<sup>16</sup> en 1995, n'est que de 495 M€ en 2008, soit 5,5 % des 8,75 Md€ euros dépensés pour les transports collectifs en 2008.

<sup>15</sup>  $0,037 = \sqrt[3]{1637/1174} - 1$

<sup>16</sup> Euros 2010, Source STIF.



Or il y a d'importants besoins en investissements, liés à l'absence de grands projets depuis la mise en service des lignes EOLE<sup>17</sup> (RER E) et METEOR<sup>18</sup> (1999), à une décentralisation tardive de la compétence « transports collectifs de voyageurs », aux retards importants constatés dans la réalisation du contrat de plan État-région 2000-2006, au fait que la SNCF n'a pas fait, pendant longtemps, du Transilien une priorité par rapport à d'autres réseaux, notamment les lignes à grande vitesse, et enfin à la concurrence, malgré un accord historique<sup>19</sup>, du métro automatique du Grand Paris et du projet « Arc Express ».

Face aux investissements majeurs et coûteux envisagés<sup>20</sup>, la Cour des Comptes fait deux recommandations. Dans le domaine des investissements, « sélectionner les investissements, de façon rigoureuse, selon une méthodologie homogène et avec des comparaisons entre projets à l'échelon national, en ne consultant pas seulement les candidats à la réalisation des projets, mais également des experts indépendants ; donner la priorité aux investissements sur les réseaux existants, à des extensions limitées, qui peuvent améliorer plus rapidement la qualité de service aux usagers ». En matière de financement, dégager des moyens supplémentaires par l'amélioration de la productivité des opérateurs, par une participation accrue des usagers et des entreprises et par la recherche de ressources nouvelles. Ce n'est pas ici le lieu pour disserter sur le péage urbain, la taxation des plus-values, la concession, les partenariats public/privé (PPP), le versement transport ou la taxe sur les bureaux. Par contre, une piste envisagée concerne les marges de manœuvre en matière tarifaire, même si ce levier est insuffisant à lui seul<sup>21</sup>. D'ailleurs, depuis 2009, une inflexion dans la politique tarifaire du STIF a été engagée<sup>22</sup>. C'est aussi une des pistes que recommandent de façon plus générale les experts en planification du transport public urbain (FAIVRE D'ARCIER, 2008),

---

<sup>17</sup> Acronyme de Est Ouest Liaison Express.

<sup>18</sup> Rétro-acronyme de METro Est-Ouest Rapide.

<sup>19</sup> En Janvier 2011 le ministre UMP de la ville et le président PS du conseil régional ÎdF s'accordent sur un projet de 32,5 Md€ agglomérant le plan de mobilisation des transports de la région et le Super Métro de la Société du Grand Paris.

<sup>20</sup> Depuis juin 2008, plusieurs plans ont été proposés en ce sens, pour des montants variant entre 17,8 Md€ et 35 Md€, sans que les projets correspondants soient tous évalués, ni leurs financements finalisés.

<sup>21</sup> Augmenter de 10 points le taux de couverture des coûts de fonctionnement par les usagers, pour le porter au niveau observé à Londres ou Melbourne -ce qui serait perçu comme une hausse considérable- ne couvrirait qu'environ 4 % des besoins de financement (4,2 Mds par an sur la période 2010-2025, dans le chiffre réalisé par le rapporteur général de la commission des finances de l'Assemblée nationale).

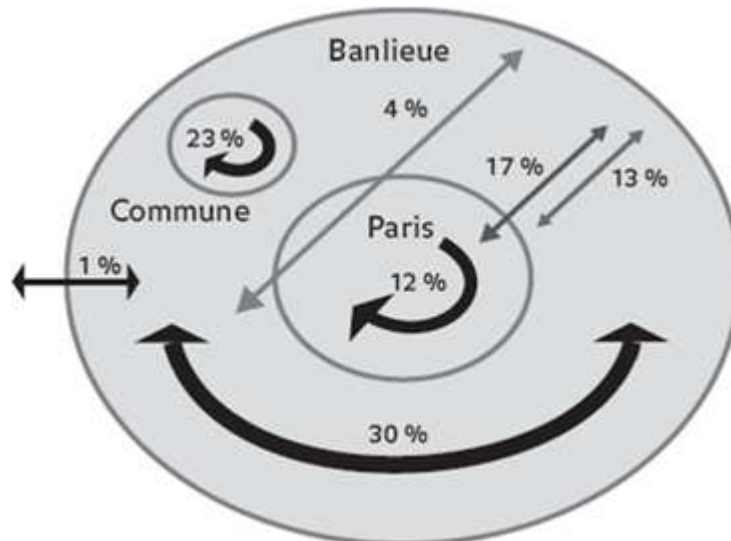
<sup>22</sup> Les tarifs ont augmenté de 3 % pour les forfaits et de 1,8 % pour les billets à l'unité, alors que l'inflation était presque nulle. Au 1er juillet 2010, la hausse moyenne des tarifs a été fixée à 3,9 %, pour une inflation estimée à 1,6 % en mai 2010.

qui recommandent de porter le ratio R/D à 0,5.

## 2.2. L'ENJEU DU ZONAGE

Le second enjeu concerne les zonages de tarification. En effet les desserments de l'emploi (GILLI, 2003) et de l'habitat ont augmenté significativement la part des déplacements auxquels le réseau radial historique n'est plus adapté (Figure 4). La tendance est à l'accroissement des déplacements entre petite et grande couronne, les déplacements entre Paris et grande couronne étant même en diminution selon les techniciens de la Direction Régionale de l'Équipement d'Île-de-France (DREIF)<sup>23</sup>.

Figure 4 : Répartition géographique des déplacements TC + VP en 2001



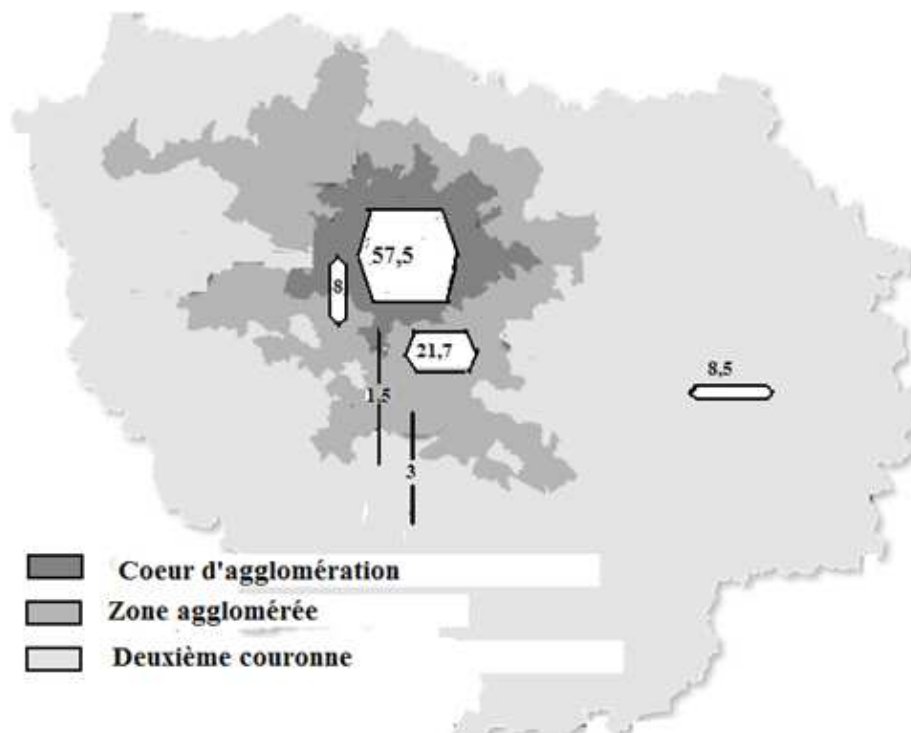
Source : Enquête Globale Transports, DREIF, 2005

Les premières exploitations de l'EGT 2011 ne sont sorties qu'en Octobre 2012. Elles mettent en évidence une augmentation de près de 17 % du nombre de déplacements (dont 5 % dus à la démographie), mais cette augmentation est exclusivement due aux déplacements grande-couronne-grande couronne, tous les autres flux restant relativement stables.

Pour l'occasion, les techniciens ont reconsidéré le découpage généralement utilisé, une distinction morphologique croissante se faisant entre le cœur d'agglomération (y compris Paris), la partie agglomérée, et la grande périphérie (Figure 5).

<sup>23</sup> Cette direction est depuis 2010 remplacée par la Direction Régionale et Interdépartementale de l'Équipement et de l'Aménagement Île-de-France (DREIA-ÎdF). Les publications citées sont antérieures au changement de nom.

Figure 5 : Les déplacements quotidiens entre les territoires franciliens, tous modes, en %



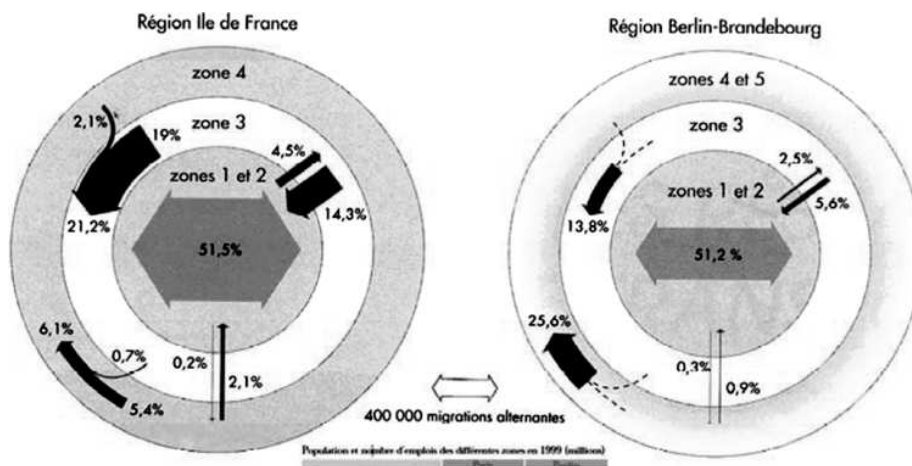
Source : Auteur, d'après EGT n°1, 2012

Un inconvénient du système concentrique est qu'il ne prend en compte que de manière très imparfaite les trajets de rocade. Inversement, si un court trajet chevauche deux zones, les usagers se sentent lésés. Cet inconvénient est relativisé par les techniciens du STIF, pour qui ces cas sont relativement « rares ». Par contre si un long trajet reste dans une zone radio-concentrique (la majorité selon le STIF), les usagers sont satisfaits, mais dans ce cas la tarification n'est pas proportionnelle au coût. On peut préciser ces flux grâce à une comparaison avec Berlin, utilisée dans le cadre de la révision en cours (LEMOINE, 2009) du plan de déplacements urbains d'ÎdF par l'Institut d'Aménagement et d'Urbanisme (IAU-IF) d'Île-de-France (Figure 6).

Pour compléter ce graphique, il faut le rapprocher des zones tarifaires 1999 (Tableau 3). En effet les zones du PDU de 2000 se superposent à peu près à celles du découpage Paris/petite couronne/grande couronne, tandis que dans la révision récente (PDUIF, 2011), le découpage morphologique est moins calqué sur les départements<sup>24</sup>.

<sup>24</sup> Il distingue Paris (2,16 M. hab.), le cœur d'agglomération (4,545 M. hab.), l'agglomération centrale (3,33 M. hab.), les autres territoires (1,384 M. hab.).

Figure 6 : Structure comparée des déplacements de rocade ÎdF vs Berlin



Source : élaboration PDUIF, 2009

Tableau 3 : Découpage administratif et zones de tarification

Habitants 1999 (millions)					
Zones PDU-IF 2000		Paris	Petite couronne	Grande couronne	Zones tarification STIF
Zones 1-2	2,12 + 4,04	2,12	4,04		Zones 1,2,3
Zone 3	3,67			4,79	Zones 4-5-6
Zones 4	1,12				

Calculs de l'auteur

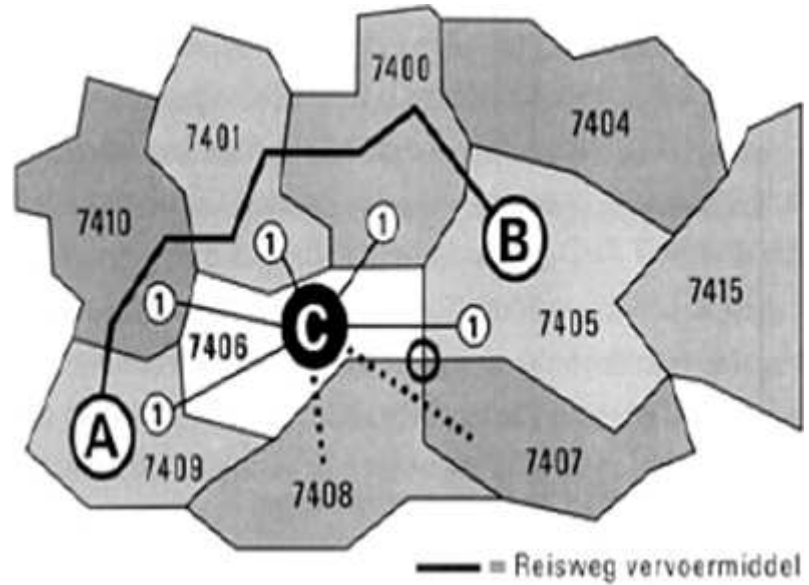
On constate que 27,3 % des déplacements sont dits « de rocade » (contre 39,4 % à Berlin). Dans ce cas on peut envisager de procéder, comme dans la Ruhr ou la Randstad, à une tarification de type dite « alvéolaire ». Un intérêt en est qu'un parcours périphérique sera tarifé en fonction de sa portée, sans toutefois trop pénaliser l'usager : en effet un usager allant de A à B n'est tarifé que pour deux zones, c'est-à-dire pour un parcours « fictif » passant par C (Figure 7).

Deux avantages, apparemment sous-estimés par l'IAU-IF, sont que ce système permet d'une part de décharger les transports radiaux, et d'autre part de renforcer des dynamiques de bassins de vie émergentes (ARMAND, ROHAUT, 2005). D'ailleurs l'étude de l'IAU-IF, qui recense les coefficients de polycentrisme de différentes régions (Île-de-France : 0,02 ; sud-est Angleterre : 0,15 ; Randstad : 0,16 ; Ruhr : 0,185) conclut à la cohérence de la tarification concentrique, et à l'inutilité de sa remise en cause (et assimile la fusion des zones 6-7-8 à une tarification unique pour la zone rurale).

Pourtant une forte proportion des déplacements de rocade est sans doute sous-tarifée, ce qui nécessiterait un approfondissement pour valider/invalidier l'intérêt d'un système mixte (comme à Berlin). C'est d'ailleurs ce que confir-

me une thèse récente (GUEGUEN-AGENAIS, 2008) qui conclut que, « à l'heure actuelle, la tarification zonale en forme concentrique entraîne une sous tarification des déplacements en rocade ».

Figure 7 : Principe de tarification par zones contiguës



Source : Lemoine, 2009

### 2.3. L'ENJEU DU PRÉLÈVEMENT

Une autre piste aujourd'hui explorée résulte des progrès considérables de la télématique, qui permettent d'avancer vers le Graal des économistes : « orienter les comportements des usagers vers l'optimum ». Au coupon magnétique à usage illimité, technologie des années 70, a succédé la simplicité de la « validation sans contact », qui permet de proportionner la tarification aux coûts marginaux, supposée alors réaliser cet optimum. La carte prépayée avec des consommations à la distance est pratiquée à Londres (carte dite « Oyster »), en Asie, en Hollande au niveau national (alvéoles), aux USA... Plus original, les unités transport (UT) permettent une dégressivité par rapport à la distance et à la quantité, ce qui permet une certaine redistribution interne, des modulations horaires (moins cher le soir)<sup>25</sup>.

Dans leur contribution à la révision du SDRIF, engagée en 2006, les techni-

<sup>25</sup> L'idée est que le client puisse charger sur son passe un stock d'UT. Pour le bus et le métro, la validation en entrée suffit pour déterminer le nombre d'UT à débiter. Pour le train il est nécessaire de présélectionner le trajet pour déterminer le nombre d'UT à débiter. Mises en place, ces UT permettent la modulation temporelle du nombre d'UT par trajet (moins élevé pendant les heures creuses ou les jours fériés), la modulation du nombre d'UT par trajet selon le mode (moins élevé pour les modes moins polluants)...

ciens des services décentralisés de l'État envisageaient d'ailleurs des « *combinaisons de ces tarifs, .... tout comme une modulation horaire (tarification plus élevée à l'heure de pointe, permettant d'étaler la charge sur le réseau, en fonction des utilisateurs) ainsi qu'un dézonage partiel ou total sur les périodes de vacances ou de fin de semaine, à l'image de ce qui se pratique déjà actuellement avec la carte Imagin'R* » (DREIF, 2006).

Sur ces bases, les potentialités en matière de tarification sont, sinon infinies, du moins multiples et innovantes :

- forfaits type téléphone portable : une quantité plafonnée d'UT sur une période donnée.
- forfaits illimités à prix élevés réservés à de très gros consommateurs.
- introduction à moyen/long terme de la validation en sortie dans le métro, dans le bus.
- au delà d'un principe général d'augmentation des recettes, définition des orientations sur la manière dont cette augmentation doit peser plus ou moins fortement sur chaque grande catégorie de titres (abonnements, tickets, billets...).

Cette démarche novatrice devrait bien sûr être accompagnée d'un discours pédagogique et responsabilisant auprès du public sur le « juste prix » de l'utilisation des TC.

Au delà, l'utilisation de la télématique pourrait même permettre de « *définir les profils de publics (critères de ressources, d'âge, de territoire...) pour lesquels une action volontariste en matière d'accessibilité financière est à la fois pertinente et réalisable au niveau régional* ».

Notons d'ailleurs que l'IAU-IF, bien que réticent à une refonte totale du système de tarification, avance néanmoins que les métropoles étrangères peuvent inspirer deux types d'idées réalisables avec la télématique : réduire la charge en heure de pointe par une tarification avantageuse en heure creuse (Londres, Rhin-Ruhr, Munich et Glasgow), doubler la tarification concentrique par des dispositions prenant en compte les déplacements locaux et de proximité (Berlin, Montréal, tarif trajets courts dans certaines agglomérations allemandes).

### **3. PERTINENCE D'UN PASSE À TARIF UNIQUE**

#### *3.1. OPPORTUNITÉ ÉCONOMIQUE*

##### *3.1.1. L'importance du passe Navigo*

La tarification francilienne recouvre billetterie (avec différents types de tickets, plein tarif, demi-tarif, carnets, Mobilis, jeunes WE, T+), abonnements (hebdomadaires, mensuels, annuels, solidarité transport, imagine-R) et d'autres forfaits (Tableau 4).

Tableau 4 : ventes et tarifs des titres de transport en 2009

Milliers d'unités vendues	2009	tarif unitaire en €
<b>Les tickets* et billets banlieue</b>		
Tickets* en carnet (plein tarif)	323 740	11,40
Tickets* en carnet (tarif réduit)	63 735	5,70
Ticket* vendu à l'unité	67 217	1,60
Ticket d'accès à bord	27 416	1,20
Billet banlieue	135 865	2,20
<b>Total tickets* et billets banlieue</b>	<b>617 973</b>	
<b>Les forfaits mensuels et cartes annuelles</b>		
Navigo mois	11 455	15,9 à 122,10
Navigo annuel (anciennement: forfait intégral)	10 524	524 à 1333
Imagine' R	9 435	283,5 à 697,80
Forfait solidarité mois	1 907	12,40 à 27,10
Forfait gratuité	2 487	0
Carte Améthyste *gratuité*	2 404	0
Carte Émeraude	1 564	0
Forfait Police	398	nc
Carte Améthyste demi-tarif	253	262 à 666,5
Rubis	34	participation
<b>Total unités mensuelles vendues</b>	<b>40 461</b>	
<b>Les autres titres</b>		
Navigo semaine	5 465	15,40 à 37,20
Mobilis	5 583	5,80 à 16,40
Paris Visite	2 666	8,80 à 48,40 (5 j)
Ticket Jeune	2 601	3,20 à 8,00
Forfait solidarité semaine	659	3,75 à 9,30
<b>Total unités vendues (autres titres)</b>	<b>16 975</b>	

Source: Auteur d'après STIF

La complexité des barèmes empêche de reconstituer aisément l'importance des recettes en volume et en pourcentage. Cependant ce travail a été réalisé dans le cadre du rapport d'étape sur la tarification francilienne (Tableau 5).

Les abonnements commerciaux sont une composante fondamentale des recettes, puisque un tiers des Franciliens est abonné<sup>26</sup> et que les abonnements représentent 69 % des recettes (50,4 % pour le seul Forfait Navigo).

<sup>26</sup> 19 % au passe, 7 % à Imagin'R, 3 % à la carte annuelle Améthyste, 5 % au forfait gratuité transport et abonnement solidarité transport.

Tableau 5 : Évolution des recettes d'exploitation

Titres	Recettes en M€ à Isotarif (01/01/08)		Variation
	2004	2008	En volume
COM	995	810	-18,6%
+ COH	152	138	-9,2%
+ Intégrale	379	622	+64,1%
<b>= Total CO</b>	<b>1 526</b>	<b>1 570</b>	<b>+2,9%</b>
+ Abonnement CST	0	41	
<b>= Total CO CST</b>	<b>1 526</b>	<b>1 611</b>	<b>+5,6%</b>
Imagine'R	240	264	+10%
Billets banlieue	395	418	+5,8%
Améthyste	103	112	+6,8%
Tickets	529	542	+2,5%
<b>Total tous titres</b>	<b>2 909</b>	<b>3 096</b>	<b>+6,4%</b>

Source: STIF, 2009

### 3.1.2. L'introduction du « dézoning »

La tarification zonale unique est parfois pratiquée en transport public urbain (on peut citer le cas du billet unique à Varsovie ou Sao Paulo), mais l'abonnement à tarification unique est pour l'instant limité en France à l'échelon départemental, hors des périmètres de transport urbain. En 2007, dix-sept départements le pratiquaient, et trois l'envisageaient (GART, 2007). La principale raison en est la recherche d'attractivité : les tarifs étaient difficilement lisibles pour l'utilisateur, certains étant très élevés. L'argumentation porte sur la durabilité, le gommage des discriminations tarifaires, la solidarité entre les territoires. Malgré un dopage certain de la fréquentation, qui s'essouffait, le bilan économique apparaît plus mitigé.

Sans doute inspiré par les précédents départementaux, le « passe unique » de transport à 65 € fut une mesure phare du parti Europe Écologie Les Verts (EELV) pour les élections régionales de mars 2010 en Île-de-France.

Les arguments favorables concernaient la facilitation des déplacements hors zones aux utilisateurs de cartes de 2 zones ou plus, une tarification plus juste permettant de renforcer le sentiment d'appartenance à une même région, le renforcement de la solidarité entre les territoires et leurs habitants. Parfois apparaît un objectif de simplification, les voyageurs pouvant se déplacer plus facilement partout en ÎdF.

L'argument avancé par les opposants au passe unique à 65 € est principalement qu'il n'est pas financé, qu'il occasionnera un manque à gagner important, pesant ainsi sur les finances du STIF à un moment où des investis-



sements inhabituels sont imposés par le plan de mobilisation des transports et le Grand Paris. C'était d'ailleurs la critique adressée à R. KAROUTCHI (UMP) lorsque, pour les régionales de 2004, il avait proposé une tarification unique, alors qualifiée par les élus PC et Verts du conseil régional de « non financée » et « démagogique ».

### 3.1.3. La controverse sur la nécessité d'augmenter les recettes de trafic

Ce débat s'est souvent cristallisé autour de l'importance du manque à gagner au regard des efforts à engager dans les années à venir. C'est que le projet de compromis entre l'État et la Région atteint des sommets, avec des ordres de grandeur de 22 milliards pour le projet du Grand Paris, 19 milliards pour le plan de mobilisation de la Région, 10 milliards à l'horizon 2030 pour boucler la rocade, un arc supplémentaire Grand Est... Une mission de l'assemblée nationale (CARREZ, LADEGALLERIE, 2009) s'est penchée sur son financement, et les contributeurs à solliciter sont notamment les entreprises<sup>27</sup>, la taxe sur les locaux à usage de bureaux et la redevance sur la création de bureaux, le contribuable<sup>28</sup>, les collectivités locales<sup>29</sup>, les usagers de la route<sup>30</sup>, les non-Franciliens de passage<sup>31</sup>, la Société du Grand Paris<sup>32</sup>, les bénéficiaires des plus-values foncières engendrées par le nouveau réseau de transport<sup>33</sup>. La participation des usagers, de l'ordre de 30 %<sup>34</sup>, au huitième rang des métropoles européennes (DGTPE, 2010), ne doit pas diminuer. Comme les dépenses d'exploitation augmenteront progressivement (800 millions d'euros supplémentaires par an à partir de 2020), les recettes de trafic devraient être calées sur le PIB ou le pouvoir d'achat (en fait 1 % au dessus de l'inflation), et générer 290 millions supplémentaires par an.

### 3.1.4. Ordre de grandeur du manque à gagner généré par le passe unique

Il est difficile de dégager une évaluation définitive, dans la mesure où la

<sup>27</sup> Elles verraient leur taux de versement transport augmenter deux fois de 0,1 %.

<sup>28</sup> Il payerait « une taxe spéciale d'équipement Grand Paris » estimée à 20 euros en moyenne par ménage.

<sup>29</sup> Augmentation souhaitée de leur participation de 4,2 %, ce qui implique une hausse de la fiscalité régionale et départementale, aides à la personne, subventions à expérimentations...

<sup>30</sup> Eco-redevance poids lourds augmentant de 30 %, amendes de stationnement passant de 11 à 20 euros, le péage urbain n'étant pas retenu.

<sup>31</sup> Taxe de séjour additionnelle.

<sup>32</sup> Prise en charge de 90 % des 9 milliards d'euros d'emprunt contracté pour l'investissement.

<sup>33</sup> Surtout La Défense, Le Bourget, la gare Pleyel (93), Orly (94), nouveaux nœuds de connexions...

<sup>34</sup> 40 % sur les coûts d'exploitation, mais 30 % du coût global.

campagne d'EELV a été menée sur la base de 65 € dès 2010, qu'en janvier 2011 le STIF chiffrait deux scénarios à 79 et 89 €, qu'en novembre 2011 EELV annonçait 78 €, que l'accord PS-EELV de décembre 2011 pour le vote du budget du conseil régional le fixait à 62 € et que le montant définitif ne devait être connu qu'en janvier 2013, lors de son hypothétique mise en place (reportée au moins à 2014). Les estimations rendues publiques, début 2011, du manque à gagner annuel généré par le passe unique ont ainsi varié entre 450 et 800 millions d'euros. Sur la base d'un forfait à 65 €, un cabinet spécialisé le chiffrait à 550 M€ (MENSIA, 2011), en tenant compte des changements de comportement induits par cette mesure (rien que pour les déplacements hors zone initiale cela représenterait 90 M€). Le parti EELV a contesté ces chiffres et demandé de nouveaux calculs<sup>35</sup>. Le vice-président EELV du STIF en 2011 ayant évoqué « *une augmentation raisonnable* » pour financer le plan de mobilisation, de nouveaux calculs ont été produits en juillet 2011 par un collectif regroupant le STIF et les transporteurs (RATP, SNCF, OPTILE). Plusieurs scénarios étaient là encore envisagés<sup>36</sup>. Le premier chiffrait la mise en œuvre d'un tarif unique de 78 €/mois (hypothèse énoncée notamment par EELV), d'une hausse des tickets et billets identique à la situation de référence, et évaluait la perte de recettes à 250 M€/an (STIF, 2011). Sur la base de différentes hypothèses d'augmentation des tickets, les deux autres scénarios dégageaient, pour maintenir les recettes à niveau, des valeurs d'équilibre du passe de 92 € (et de 81 € en augmentant davantage les tickets). Cependant le Parti Socialiste (PS) a pesé pour que les détenteurs des forfaits des zones 1-2 ne soient pas lésés, c'est-à-dire avec un passe à 62 €, et c'est le montant qui est retenu lors de l'accord PS-EELV de décembre 2011 (pour une application en 2013). Le manque à gagner financier direct aurait été dans ce cas plus proche de 500 M. Économiquement parlant il faudrait également prendre en compte les coûts d'opportunité (ce qu'on pourrait faire avec l'argent non dépensé), généralement estimés entre 20 et 30 %.

L'ordre de grandeur obtenu, proche de 600 M€ par an, est à rapprocher du montant des investissements, 900 millions par an entre 2006 et 2008, et des investissements à venir consacrés aux extensions de réseau, 521 M€ en 2009 et 554 M€ en 2010, mais aussi de la nécessité de générer 290 millions supplémentaires par an.

### 3.1.5. Passe unique, recouvrement des coûts, accessibilité

Le passe est censé réparer la « double peine », celle qui frappe ceux qui viennent de loin et ont une mauvaise accessibilité. Selon EELV « *la zone 6, qui couvre 70 % du territoire francilien, est actuellement la zone qui a le plus besoin de transports, alors que c'est dans cette zone que se trouvent les usagers qui paient le plus cher pour le service le moins développé* ».

<sup>35</sup> Dénonçant notamment une hypothèse biaisée de baisse des tickets longue distance.

<sup>36</sup> Sur la base d'une hausse tarifaire uniforme de 2,5 % au 1er juillet 2012.

Remarquons tout d'abord que ces déplacements entre Paris et la grande couronne ne représentent qu'un faible pourcentage, 7 % du total des déplacements, tandis que ceux entre Paris et petite couronne en représentent plus de la moitié. Ensuite, vérifions la dégressivité des tarifs, généralement pratiquée (Tableau 6).

Tableau 6 : Prix 2009 par kilomètre pour les abonnements mensuels et annuels

Prix du km/voyageur pour l'utilisateur pour les abonnements Orange et Intégrale					
Zones	1	2	3	4	5
2	0,18 €				
3	0,13 €	0,26 €			
4	0,10 €	0,12 €	0,16 €		
5	0,08 €		0,08 €	0,13 €	
6	0,06 €			0,05 €	0,09 €

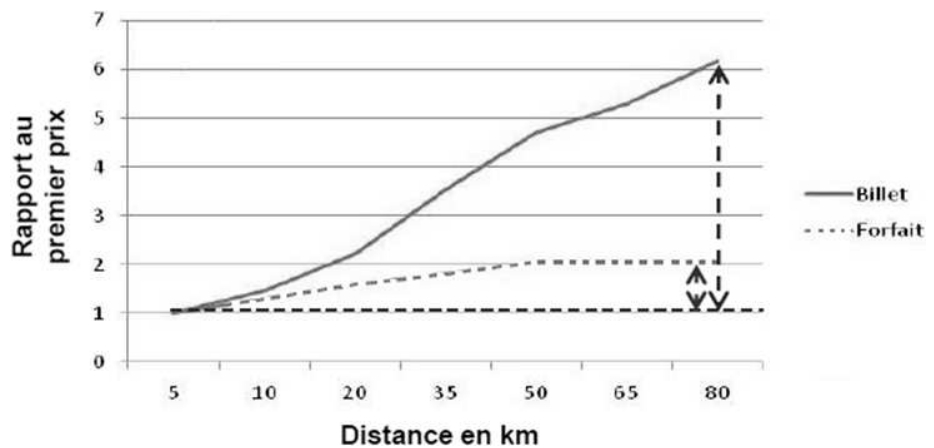
Il s'agit de moyennes toutes durées d'abonnement confondues, le coût est moins élevé pour Intégrale et plus élevé pour les CO hebdomadaires.

Source : STIF (2009)

Pour calculer ces ratios, le STIF a évalué le nombre de kilomètres parcourus par jour et par type de carte

Il existe effectivement une forte dégressivité des tarifs en fonction des distances radiales parcourues, puisque le tarif kilométrique par voyageur est à peu près trois fois plus important lorsque l'on se déplace à Paris que lorsque l'on se déplace entre Paris et la grande périphérie. Le cabinet Mensia a approfondi cette dégressivité et montré que la proportion entre tarif et distance parcourue est, aujourd'hui, beaucoup plus atténuée pour les forfaits que pour les billets, avec un rapport de 1 à 6 entre les premiers prix, pour les distances les plus longues (Figure 8).

Figure 8 : Dégressivité du tarif par rapport à la distance



Source : MENSIA, 2011

Intéressons-nous maintenant au taux de recouvrement des coûts des déplacements. Dans l'étude citée (STIF, 2009), on trouve une estimation du recouvrement des coûts globaux (fonctionnement et investissements) par voyageur.kilomètre pour chaque mode de transport. Le calcul procède en cinq étapes<sup>37</sup> et fournit les résultats suivants : 0,31 €/v.k pour le métro ; 0,19 €/v.k pour le RER ; 0,67 €/v.k pour les bus ; 0,27 €/v.k pour les trains de banlieue ; et 0,56 €/v.k pour les autocars.

Logiquement, la participation au recouvrement de ces coûts est beaucoup plus importante pour les billets que pour les abonnements (allant de 71 % pour le ticket normal et le ticket+ à l'unité à 36 % pour les abonnements et 19 % pour les forfaits étudiants-scolaires Imagin'R).

On peut en déduire la participation des voyageurs (sans tenir compte des remboursements de 50 % des titres de transport par les employeurs) pour les cartes intégrales (annuelles), mensuelles et hebdomadaires. Sans surprise, les résultats montrent que le niveau de participation est d'autant moins élevé que la durée de l'abonnement est longue, que le nombre de zones est important, mais aussi qu'on est en périphérie (à nombre de zones égales). Les enseignements étant identiques, nous ne reproduisons dans le Tableau 7 que les résultats concernant les abonnements mensuels.

On constate que les Parisiens payent la moitié de leur coût moyen, tandis que la dégressivité fait baisser ce taux à un quart sur les longs parcours. Cela montre que les premiers subventionnent déjà une partie des coûts occasionnés par les seconds.

*Tableau 7 : Taux de participation des voyageurs au coût de transport en 2009\**

Zones	1	2	3	4	5
2	50,00%				
3	42,00%	47,00%			
4	38,00%	36,00%	40,00%		
5	31,00%		25,00%	32,00%	
6	23,00%			17,00%	24,00%

Source : Auteur, d'après STIF, 2009

\* Pour simplifier le propos, il s'agit d'une moyenne entre carte intégrale (CI), carte orange mensuelle (COM) et carte orange hebdomadaire (COH)

<sup>37</sup> (1) à partir des données des enquêtes répartition des km.voyageurs par titre et réseau (métro, RER RATP, SNCF, bus RATP, OPTILE) ; (2) pour chaque réseau, répartition du coût global par titre au prorata des km/voyageur ; (3) pour chaque titre, addition des coûts par réseau pour obtenir des coûts totaux ; (4) pour chaque titre calcul des recettes = nombre de titres en 2007 \* tarif 2006/2007 ; (5) pour chaque titre participation voyageur = recettes/coûts totaux.

L'autre argument concerne la recherche de « l'égalité face à la qualité du service ». L'idée implicite est que les Parisiens, disposant d'une offre bien plus performante, doivent payer plus cher que les autres. Voyons ce que recouvre cette qualité de service. On pense a priori à la régularité, au confort, à la propreté... mais le confort de la clientèle dépend... du volume de cette clientèle<sup>38</sup>. Cette qualité de service dépendra également de la qualité et de la fiabilité des correspondances (en 2001, 30 % des déplacements en TC ont trois correspondances ou plus). Pour résorber la saturation, le cadencement est également important, mais qu'attendre de mieux qu'aujourd'hui, alors qu'on approche les 30 rames par heure sur le RER A. Un autre indicateur de la qualité de service dans les transports est la vitesse. Mais en cette matière les Parisiens ne sont pas avantagés.

L'accessibilité offerte à un usager entre également en compte, et des travaux sur l'accessibilité aux emplois en Île-de-France (WENGLANSKI, 2004) confirment que les Parisiens sont a priori avantagés (Tableau 8). Ainsi un cadre parisien a accès à quatre fois et demi plus d'emplois de sa catégorie socio-professionnelle qu'un cadre localisé en grande couronne (GC), et un ouvrier parisien à sept fois plus d'emplois qu'un ouvrier localisé en GC (WENGLANSKI, 2007). Cela est conforme au fait que les cadres sont paradoxalement plus utilisateurs des TC que les ouvriers, souvent « captifs » de leur véhicule automobile : « *Les déplacements des ouvriers sont dispersés vers de nombreux pôles périphériques accessibles principalement en voiture, et les déplacements des cadres pour motif travail sont polarisés vers le centre de la région* » (GROUPE MOBILITÉ TRANSPORTS, 2006).

Tableau 8 : Accessibilité différentielle aux emplois franciliens

<i>(Accessibilité moyenne d'un actif francilien compte tenu de son accès aux modes de transport, pour 1h en 1990 – en % de l'emploi régional de la CSP)</i>				
	Voiture	TC	Meilleur mode	Selon l'accès aux modes
<b> Cadres </b>				
Paris	89	80	91	87
Petite Couronne	86	57	87	79
Grande Couronne	69	18	70	42
<b>Ensemble</b>	<b>81</b>	<b>51</b>	<b>82</b>	<b>69</b>
<b> Ouvriers </b>				
Paris	75	65	80	70
Petite Couronne	76	39	77	57
Grande Couronne	54	11	55	26
<b>Ensemble</b>	<b>66</b>	<b>30</b>	<b>67</b>	<b>45</b>

sources : Rgp 1990, Matrice Dreif 1990, EGT, 1991 ; Calculs: Wenglanski

Source : WENGLANSKI, 2007

<sup>38</sup> Un RER, un train ou un bus circulant en contre-pointe (et donc peu rempli) offre une bien meilleure qualité de service que les mêmes modes de transport saturés à la pointe au centre de l'agglomération.

Pour autant, cela justifie-t-il que les Parisiens doivent payer proportionnellement plus ? C'est loin d'être évident. En effet, les Parisiens n'utilisent pas ces opportunités : en 2001, plus de 80 % de leurs déplacements sont internes au département (COUDERC, 2007), avec une distance moyenne de 3,3 kilomètres<sup>39</sup>, la plupart en transports collectifs (31 %) ou à pied (43 %). La distance moyenne domicile-travail est de 6,1 km pour un Parisien, contre 13,4 km pour un résident de grande couronne. Plus intéressant encore, si 45 % des déplacements en transports collectifs d'Île-de-France s'effectuent dans Paris, 93 % sont le fait de résidents. Enfin si « *les résidents de l'aire urbaine de Paris travaillent dans l'ensemble plus près de chez eux* » (BACCAÏNI et al., 2007), ce phénomène est encore accentué à Paris, puisque 72 % des navetteurs dans Paris y résident (NAVARRE, 2007).

### 3.2 LES DIMENSIONS TERRITORIALE, SOCIALE, IDENTITAIRE

#### 3.2.1. La solidarité territoriale

C'est l'argument principal évoqué par les partisans du Passe, convaincus que la spirale foncière a rejeté en périphérie les habitants défavorisés. Le coût du logement est bien souvent renchéri par les choix de localisation que font 2/3 des ménages modestes pour accéder à la propriété, en zone rurale ou semi-urbaine, là où les prix sont les plus faibles. Et c'est souvent une source de fragilisation puisque le budget consacré aux déplacements quotidiens n'a généralement pas été pris en compte, ou a été sous-estimé, certains accédants se trouvant parfois confrontés à des difficultés de remboursement des prêts contractés (FONDATION ABBÉ PIERRE, 2012). Et certes, il y a un fort déficit en logement (LE BOUILLONNEC, 2010), surtout collectif (de nombreuses communes ne respectant pas le quota légal de 20 %), et un mécanisme d'éviction avéré<sup>40</sup>. D'ailleurs, il y a un fort gradient de la rente foncière de Paris vers les première et seconde couronnes<sup>41</sup> : la Figure 9 visualise que la charge brute au m<sup>2</sup> (dépense consacrée au logement) décline fortement quand on s'éloigne du centre dans le locatif libre et chez les accédants (notons qu'elle varie peu d'un espace à l'autre pour le parc social).

Mais une analyse spatiale objective montre que la situation est beaucoup plus complexe en ÎdF, qu'on ne constate aucune corrélation entre éloignement géographique de Paris et pauvreté, que dans chaque zone coexistent des pourcentages rarement disparates d'aisés et de défavorisés, et qu'en fait les ménages les plus modestes se situent majoritairement à l'est de la métropole, aussi bien dans les secteurs ruraux de la zone 6 que dans les secteurs

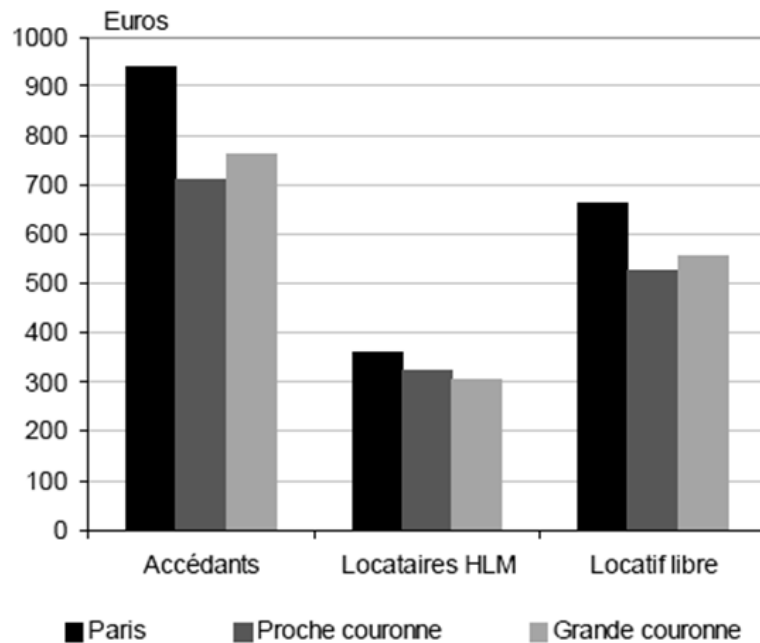
<sup>39</sup> Contre 6,7 kilomètres pour un habitant de grande couronne.

<sup>40</sup> Le directeur de la Fondation Abbé Pierre, commentant son rapport annuel, déclare que « *comme une centrifugeuse, les grandes métropoles éjectent tous ceux qui ne peuvent plus y rester* ».

<sup>41</sup> Notons que c'est l'inverse pour le pourcentage de propriétaires de leur habitation principale.

urbanisés proches du cœur d'agglomération (zones 2 et 3). On peut quantifier ce phénomène (BEAUFILS, SAGOT, 2007) en croisant les zones de tarification avec les données de la Direction Générale des Impôts, pour quantifier les écarts au revenu régional (Tableau 9).

Figure 9 : Charge brute en fonction de la zone en Île-de-France



Source : Enquête nationale du logement 2002

Tableau 9 : Écart au revenu moyen régional en 2004 : la géographie des revenus n'est pas celle des zones de tarification

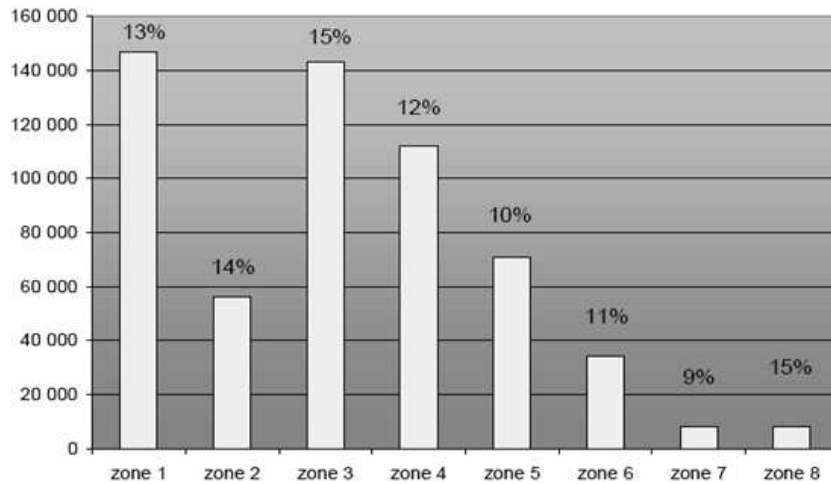
Département	Zone de carte orange								Total
	1	2	3	4	5	6	7	8	
75	15,3								15,3
77				-10,4	-5,8	-8,6	-10,1	-23,4	-9,6
78			19,8	-34,0	10,7	-2,9	3,1		15,4
91				-0,8	-5,2	0,1	-5,1		-3,0
92		26,8	8,0	126,2					14,4
93		-37,5	-35,7	-19,6					-30,2
94		-3,4	-9,7	-12,1	27,6				-9,0
95				-13,8	-8,4	6,0	-3,9		-11,2
Total	15,3	3,2	-8,7	-3,6	-1,6	-4,7	-6,5	-23,4	

Source : BEAUFILS, SAGOT, 2007, d'après Direction générale des impôts

Certes on constate des écarts allant jusqu'à -23 % pour la partie de la Seine-et-Marne (77) contenue dans la zone 8, mais à l'inverse les habitants des Yvelines situés en zone 4, du Val de Marne situés en zone 5, ou des Hauts-de-Seine situés en zone 4 ont des revenus moyens supérieurs à la moyenne

de respectivement 34, 28 et même... 126 % par rapport à la moyenne, c'est-à-dire multiplié par plus de deux. Significativement c'est d'ailleurs en zone 1, comme le montre la Figure 10, qu'on trouve le plus grand pourcentage de ménages en-dessous du seuil de pauvreté, et les ménages dont le revenu est situé en-dessous du seuil de pauvreté résident principalement dans les zones 1 à 4 (STIF, 2009).

Figure 10 : Ménages en dessous du seuil de pauvreté par zone de tarification en 2009



Lecture : En zone 2, il y a 58 000 ménages sous le seuil de pauvreté, qui représentent 14 % de la population de la zone

Source : STIF, 2009

Tout en relevant une dispersion importante des populations les plus en difficulté à l'intérieur des quatre premières zones de carte orange, l'IAU-ÎF confirme que, parmi les 590 000 ménages franciliens vivant en dessous du seuil de pauvreté français, 35 % vivent en zones 1-2, 25 % en zone 3, 19 % en zone 4 et 19 % en zones 5 et 6 (BEAUFILS, SAGOT, 2007).

Enfin, il faut tenir compte du fait que certains Franciliens préfèrent habiter en zone péri-urbaine, et notamment les tenants de l'accès à la propriété et du pavillonnaire. Ainsi 82 % des Français rêvent d'habiter en individuel, 60 % du parc de logement français (et 70 % de la construction) sont du pavillonnaire. En Île-de-France, en l'absence de données disponibles sur ce sujet, on peut néanmoins se référer d'une part à la démographie et d'autre part à l'habitat. En 2006, sur un total de 11 491 000 Franciliens, 37,5 % habitent en proche couronne, et 43,5 % en grande couronne (IAU, 2008). En 2005, la part de maisons individuelles était de 27 % en ÎdF (CRIF, 2009), atteignant 0,5 % à Paris, de 12 à 26 % en petite couronne (26 % en Seine Saint Denis, 12 % dans les Hauts-de-Seine, 23 % dans le Val de Marne) et de 44 à 62 % en grande couronne (62 % en Seine et Marne, 44 % dans les Yvelines, 49 %



en Essonne et 47,5 % dans le Val d'Oise).

Rares sont les études détaillées sur ce sujet, mais au cours d'une recherche publique<sup>42</sup> sur l'écomobilité (KAUFMAN et al. 2000) portant sur Paris, Lyon, Strasbourg et Aix-en-Provence, plus de de cinq cents enquêtes téléphoniques représentatives ont été réalisées pour chaque site, celles sur l'Île-de-France portant sur le quartier des Gobelins à Paris, la banlieue proche d'Ivry/Seine, la ville nouvelle d'Évry et un village de grande périphérie, Mennecy. Les lois de la statistique permettent, malgré un échantillon qui paraît faible, d'obtenir un intervalle de confiance de 3 à 4 %. Parmi les sondés, les moins satisfaits sont plutôt localisés dans « l'entre-deux » (ni au centre ni en périphérie), et environ 60 % des péri-urbains souhaitent habiter en péri-urbain (ainsi qu'environ un tiers des urbains/suburbains). Au delà des indéniables disparités, on est donc loin de l'image d'Épinal des grands banlieusard obligés d'aller vivre en grande couronne (Tableau 10).

*Tableau 10 : Congruence entre localisation résidentielle effective et souhaitée en ÎdF*

	Habite en milieu urbain/suburbain		Habite en milieu péri-urbain	
	Souhaite habiter en urbain	Souhaite habiter en péri-urbain	Souhaite habiter en urbain	Souhaite habiter en péri-urbain
Propriétaire	72,00%	28,00%	44,00%	56,00%
Accédant	63,00%	37,00%	45,00%	55,00%
Locataire	63,00%	37,00%	31,00%	69,00%

Source : Auteur, d'après KAUFMAN et al., 2000

Autre inconvénient, la tarification unique aggravera considérablement le mur tarifaire qui existe déjà aux franges de l'ÎdF. Pour l'instant, quand on passe la frontière de l'ÎdF, la valeur du billet augmente déjà de 50 à 70 %<sup>43</sup>. L'écart est déjà énorme avec le passe à 123,6 €, mais doublera encore, pour quelques kilomètres de plus, avec un passe à 62 €. Cet accroissement du fossé incitera les habitants des départements limitrophes à rejoindre encore plus qu'aujourd'hui la première gare sous tarification francilienne, avec un engorgement grandissant des accès à ces gares et des problèmes de stationnement, voire une perte de recettes pour les TER qui risque de créer des tensions entre les Régions du Bassin parisien et l'Île-de-France. Dès la préparation de la révision du SDRIF, les services déconcentrés de l'État notaient d'ailleurs que la tarification devait pouvoir permettre la desserte des bassins de vie au-delà des strictes limites administratives de l'ÎdF, pour que les déplacements au

<sup>42</sup> Cette étude utilise la notion de préférences déclarées, qui peut prêter à controverse (reposant sur des attitudes et pas forcément suivie de comportements).

<sup>43</sup> Pour Dordives (84 km de Paris), le montant d'un abonnement SNCF est de 347 € (après première dégressivité). Pour Chambly (36 km de Paris), l'abonnement est de 263 € (après première dégressivité).

sein des franges pour le domicile-travail puissent être attractifs par le réseau de transports collectifs, objectif imposant « *assez clairement de revisiter les concepts de “mur tarifaire” francilien aux limites de la région, ainsi que la “limite des 75 km” des abonnements domicile-travail de la SNCF* » (DREIF, 2006).

Les développements précédents ont montré que la tarification unique en ÎdF consistait en un placage d'une mesure égalitariste sur un contexte contrasté, qui devrait aboutir non pas à une réduction des inégalités mais à une redistribution, voire une aggravation de ces dernières. Vérifions cette hypothèse en déterminant les gagnants et les perdants de la mesure. Nous pouvons réaliser ce calcul à effectifs constants. En effet une modélisation informatique (GUEGUEN-AGENAIS, 2008) a montré que la fusion des zones 6 à 8 entraînait peu de report modal, une faible augmentation de mobilité (navetteurs), et pas de nouvelle clientèle (prix déjà attractifs).

Le constat le plus flagrant est que si, logiquement, les usagers longue distance voient leurs abonnements diminuer, c'est l'inverse non seulement pour les zones 1-2, à la solidarité desquelles on faisait appel, mais aussi pour tous ceux dont les déplacements se limitent à deux zones, les cartes 2 zones voyant leur tarif augmenter de 31 à 47 %, pour que les longs trajets (1-5 et 1-6) puissent bénéficier de réductions de de 32 à 39 % alors qu'ils payent déjà deux fois moins cher au kilomètre et sont souvent plus aisés (Tableau 11).

Tableau 11 : Porteurs de passe gagnants et perdants par zones de la tarification unique

Forfaits 2009	Mensualité (€)	Δ%Prix à 60€	Δ%Prix à 65€	Δ%Prix à 70€	Δ%Prix à 75€
Passes 65 €					
Zones 1-2	56,6	6%	15%	24%	33%
Zones 1-3	74,4	-19%	-13%	-6%	1%
Zones 1-4	91,7	-35%	-29%	-2%	-18%
Zones 1-5	109,9	-45%	-41%	-36%	-32%
Zones 1-6	123,6	-52%	-47%	-43%	-39%
Zones 2-3	53,5	12%	22%	31%	40%
Zones 2-4	68,7	-13%	-5%	2%	9%
Zones 2-5	82,5	-28%	-21%	-15%	-9%
Zones 2-6	94	-36%	-31%	-25%	-20%
Zones 3-4	52,1	15%	25%	35%	44%
Zones 3-5	65,2	-8%	0%	7%	16%
Zones 3-6	75,8	-21%	-15%	-8%	-1%
Zones 4-5	51,9	16%	25%	35%	45%
Zones 4-6	58,6	3%	11%	20%	28%
Zones 5-6	51,1	17%	27%	37%	47%

$$(75 - 53,5)/53,5 = 0,4 = 40 \%$$

Calculs de l'auteur

Le bureau d'études Mensia s'est livré à un exercice similaire pour les cartes Imagin'R (Tableau 12). On constate les mêmes disparités. Les étudiants effectuant des parcours supérieurs à deux zones voient tous leurs tarifs diminuer, jusqu'à 53 % entre les zones 1-6, tandis ceux des utilisateurs de passes deux zones voient les leurs augmenter de 16 %.

Tableau 12 : Porteurs de cartes Imagin'R gagnants et perdants par zones de la tarification unique

	Tarifs décembre 2010	Imagine'R à 337 €*	
	Imagine R	évolution en €	évolution en %
Zone 1-2	290,70	+ 45,85	+ 16%
Zone 1-3	406,20	- 69,65	- 17%
Zone 1-4	522,00	- 185,45	- 36%
Zone 1-5	638,10	- 301,55	- 47%
Zone 1-6	715,50	- 378,95	- 53%
Zone 2-3	290,70	+ 45,85	+ 16%
Zone 2-4	386,40	- 49,85	- 13%
Zone 2-5	503,40	- 166,85	- 33%
Zone 2-6	561,00	- 224,45	- 40%
Zone 3-4	290,70	+ 45,85	+ 16%
Zone 3-5	367,50	- 30,95	- 8%
Zone 3-6	463,80	- 127,25	- 27%
Zone 4-5	290,70	+ 45,85	+ 16%
Zone 4-6	347,70	- 11,15	- 3%
Zone 5-6	290,70	+ 45,85	+ 16%

Source : Cabinet Mensia, 2011

A titre anecdotique, mais exemplaire, en 2008 la carte 2 zones (5-6 ou 4-5) coûtait 46 € à ses 100 000 utilisateurs. Lors d'une réunion à St Rémy-les-Chevreuse, une pétition signée par une centaine de personnes réclamait le passage de cette carte à 30 €, l'offre locale étant limitée, tant en fréquence qu'en amplitude. Même en se basant sur le prix de 62 €, ils subiront au contraire une augmentation de 35 %.

De même, en 2010, acheter un forfait zone 3-4 (55,90 €/mois) revient déjà plus cher que 2 tickets au carnet par jour travaillé (soit 40 tickets Joinville Champigny  $4 \times 12,4 = 49,6$  €). Le tarif unique augmentera donc le risque de suppression « de fait » (par abandon) des forfaits en banlieue. A Paris, où 54 % des déplacements sont effectués en marche à pied, 3 % en deux-roues, des rapports confidentiels de la RATP laissent craindre des reports sur les tickets, l'automobile... Enfin, entre juillet 2009 et janvier 2012, pour financer la baisse des passe (remboursés à 50 % par les employeurs), le STIF a augmenté le prix du ticket t+ utilisé par les chômeurs, retraités, travailleurs à temps partiels... de 9,5 %, et les billets comme le Alfortville-Paris ou St Denis-Paris de +11 %.

### 3.2.2. La solidarité sociale

Cet argument est sans doute le moins recevable, en tout cas dans l'approche française actuelle qui privilégie le système des réductions au système plus libéral des allocations individuelles dont la personne peut disposer à son gré<sup>44</sup>. Il y a environ six cents mille personnes qui bénéficient d'un titre de transport gratuit ou quasi-gratuit (réduction de 75 %)<sup>45</sup>. Le site du STIF détaille ces bénéficiaires soit de la gratuité, soit de réductions. Selon un recensement de janvier 2009 (LONGOUR, 2010), 197 000 personnes (allocataires RMI<sup>46</sup> et membres de leurs foyers, allocataires API, personnes bénéficiant simultanément de l'allocation de solidarité spécifique, ASS et CMU complémentaire, CMU-C) avaient droit au forfait gratuit transport et, d'autre part, 335 000 personnes (bénéficiaires de la CMU-C ou de l'aide médicale d'État, AME, et membres de leur foyers) bénéficiaient de la réduction Solidarité Transport leur permettant de voyager avec 75 % de réduction sur les forfaits mois et semaine et 50 % de réduction sur les billets<sup>47</sup>.

En tout cas, les efforts du STIF en matière de solidarité sociale sont déjà particulièrement importants. Si l'on compare recettes effectives (base 100 en 2008) et recettes redressées des mesures tarifaires entre 2000 et 2008<sup>48</sup>, ce sont presque un tiers des recettes de billetterie qui ont été progressivement affectées à la solidarité sociale en huit ans.

Autre observation, plus l'on s'éloigne de Paris, et plus le passe de transport favorise les cadres par rapport aux ouvriers. Si le taux d'utilisation des transports collectifs pour se rendre au travail montre une baisse régulière à mesure que l'on s'éloigne de Paris, le taux d'utilisation par les cadres est toujours inférieur à celui des ouvriers pour les zones centrales, cet ordre s'inversant à partir de la zone six (actuelle zone 5). Le passe unique pourrait-il contrarier cette tendance ? La réponse est négative, car « *la relative concentration des résidences et des emplois des cadres dans la partie centrale*

<sup>44</sup> Même les chèques transport, qui existent depuis 2007 pour les salariés, ne peuvent payer que du transport collectif, ou de l'essence.

<sup>45</sup> Un nombre équivalent y ayant droit mais n'y prétendant pas.

<sup>46</sup> RMI : revenu minimal d'insertion ; API : allocation parents isolés ; ASS : allocation solidarité spécifique ; CMU-C : couverture maladie universelle complémentaire ; AME : aide médicale d'État.

<sup>47</sup> Ce qui pose un problème au STIF. En effet en Île-de-France 10 % des bénéficiaires réalisent plus de la moitié des déplacements, on peut donc se demander si cela n'encourage pas le travail dissimulé, auquel cas il vaudrait peut-être mieux faire bénéficier des personnes plus démunies de ces allocations.

<sup>48</sup> Parmi les événements déclencheurs de baisses des courbes de recettes, on remarque chronologiquement le dézonage de la carte Imagin'R pour les petites vacances (2000), la création de la carte solidarité transport (2001), la création du ticket-t (2003), le dézonage de la carte Imagin'R pour les grandes vacances (2004), l'abonnement CST à 50 % (2004), l'abonnement CST à 75 % (2006), le forfait gratuit RMI (2007), la fusion des zones 6-7-8 (2007), le ticket + (2007).

*de la région est sans doute à l'origine d'une baisse de l'utilisation des transports collectifs moindre que celle des ouvriers dont l'habitat et les emplois sont plus périphériques et plus dispersés. Le niveau tarifaire ne semble pas avoir d'influence sur ce phénomène* » (COUREL et al., 2007).

Il convient également d'évoquer le fait que les transports sont faiblement redistributifs, et qu'il vaut mieux investir dans l'éducation, la santé... que dans les transports pour résorber les inégalités. Pour les économistes, la consommation des biens collectifs respecte les clauses de « non rivalité » et de « non exclusion », et ces biens ne participent donc d'aucune façon à la redistribution monétaire entre les ménages (DE BASQUIAT, 2011). Plus précisément, « *si on cherche à mesurer le niveau de redistributivité de mesures de transport, la tarification unique apparaît inefficace* » (BUREAU, GLACHANT, 2007).

De manière plus prosaïque, on peut penser que ne pas appliquer la réalité des coûts constitue même une aide plus importante aux ménages à revenu élevé, car ces derniers consomment en moyenne plus de transports. Un abaissement du taux de TVA sur des produits de consommation courante, consommés en quantité peu compressible et indépendante du niveau de vie, aurait un effet redistributif plus favorable aux bas revenus, tout comme une majoration des crédits consacrée à l'achat de terrains pour construire des logements sociaux dans le centre des villes.

### 3.2.3. *La dimension identitaire du passe unique*

Renforcer le sentiment d'appartenance territoriale « régionale » est, dans l'ordre d'importance des citations, le second argument en faveur du passe. Or, l'identité territoriale oscille entre un fort ancrage communal et un sentiment européen émergent, avec des spécificités pour les pays (Pays basque, Pays de Cau...), que la LOADDT visait à développer (et qu'une loi récente vient d'abroger) en même temps que les intercommunalités. L'identité semble plutôt communale : Créteil, Massy, Saint-Denis... Même l'identité départementale, échelon administratif dont le maintien ou la suppression font l'objet de larges controverses, reste un échelon identitaire. Les sociologues s'intéressent plutôt à la notion d'ancrage territoriale que d'ancrage social ou identitaire<sup>49</sup>. La mission prospective du Grand Lyon s'est interrogée sur le sentiment d'appartenance territoriale, entre la cité et le monde, et s'est appuyée sur une enquête nationale sur ce sujet (LEMEL, 2002). Le principal résultat est que « *40 % des Français choisissent la localité, 30 % le pays tout entier, 10 % la région ou le monde, moins de 5 % l'Europe* ». Le cycle de vie joue également un rôle dans le sentiment d'appartenance, et « *les parcours résidentiels de plus en plus complexes aujourd'hui, en raison*

---

<sup>49</sup> Car l'appartenance est une nécessité humaine, et elle se décline tout autant socialement, par classes (revenus, éducation), par tribus, que territorialement (urbain/rural), avec des combinaisons inévitables.

*d'une mobilité accrue, favorisent l'identification à un lieu autre que le lieu de naissance et à une échelle de référence moins locale* » (GUÉRIN-PACE, 2006). À partir d'entretiens avec 8 403 personnes (INSEE, 2003) l'auteure s'est focalisée sur le processus de formation d'un sentiment d'appartenance à un territoire pour des populations de plus en plus mobiles à l'échelle internationale. Dans la partie concernant l'identification territoriale, la référence à une échelle locale (55 %) prévaut sur celles de la région (15 %)<sup>50</sup> du département (10 %) et nationale (6 %). Pour les personnes étant restées dans la même région ou le même département, les pourcentages grimpent même à 78 et 70 %.

Est-ce que la tarification unique, comme la télévision régionale FR3, les plaques minéralogiques automobiles avec une étoile rouge, les quotidiens « gratuits » régionalisés... pourrait participer d'une symbolique émergente d'identité régionale<sup>51</sup> ? On ne voit guère, par rapport au « Transilien », à son logo, au passe Navigo et à son design, qui jouent déjà ce rôle, l'apport d'une tarification unique.

#### 3.2.4. La « simplicité » du passe Unique

Derrière l'affirmation que le passe unique est « plus simple », on peut envisager deux aspects : la commodité et la lisibilité. Concernant la commodité, une fois le titre acheté, on ne distingue aucune amélioration pour l'usager. Concernant la lisibilité, il faut admettre que la tarification actuelle n'est pas évidente pour un visiteur occasionnel. Mais d'une part la clientèle du passe est composée presque uniquement de navetteurs (le nombre de déplacements moyens par semaine avec le passe Navigo est de 12,9 à Paris, 11,3 dans la petite couronne et... 9,6 en grande couronne), et son usage « opportuniste » reste marginal, son offre participant plutôt d'une stratégie commerciale, et d'autre part les touristes bénéficient des forfaits « Paris visite ».

#### 3.2.5. Les impacts sur l'étalement urbain

La critique portant sur l'étalement urbain est souvent évoquée : le tarif unique favoriserait l'étalement urbain, en permettant aux Franciliens de s'installer plus loin. Il est possible que cette influence soit marginale, comme l'ont estimé les porteurs EELV de cette mesure. Selon certains spécialistes, le budget transport pèserait d'ailleurs faiblement dans les choix résidentiels (ORFÈUIL, 2000). Confronté à la quasi-indépendance des budgets-temps de

---

<sup>50</sup> Au niveau même des régions, celles suscitant le plus fort sentiment d'appartenance sont l'Alsace (26 % des Alsaciens déclarent comme lieu d'appartenance une région), la Corse (23 %), la Bretagne (20 %), bien avant la Lorraine (15 %), la Bourgogne (14 %) et... l'Île-de-France (14 %).

<sup>51</sup> Ce qui est dans un sens assez cohérent avec le parti-pris d'EELV pour un régionalisme européen.

transport et des localisations résidentielles, ce dernier attribue un rôle déterminant à la qualité des infrastructures (plutôt qu'au coût d'usage) pour le choix de l'espace de résidence. Mais, par ailleurs, le même développe fréquemment que les choix de localisation des ménages sont le résultat de compromis entre préférence pour le centre ou la périphérie, budget logement, et budget transport. Ce raisonnement est vérifié en ÎdF où « *si, pour les ménages, s'éloigner du centre permet, tout en maintenant le niveau du budget logement de bénéficier de plus d'espace ou de réduire le budget logement à taille équivalente, il opère en réalité un transfert de charges à l'intérieur du budget des ménages depuis le poste logement vers le poste transport, plus ou moins conséquent selon le lieu de résidence* » (COUREL et al., 2005). Sur un sujet aussi complexe, retenons au moins un ordre de grandeur (ADIL75, DREIF, 2005). En moyenne le taux d'effort logement+transport d'accession à la propriété est légèrement plus faible en périphérie qu'au centre, où on peut se contenter d'utiliser les transports collectifs (Tableau 14).

Tableau 14 : Taux d'effort à l'accession et localisation résidentielle

Taux d'effort	Accession en périphérie		Accession en zone centrale
	TC	TC + achat 2ème voiture	TC
Logement	26,00%	26,00%	31,00%
Transport	6,00%	18,00%	3,00%
Logement + transport	32,00%	44,00%	34,00%

Source : ADIL,75 ; DREIF, 2005

Si on divise le budget transport par deux, conséquence du passe unique en grande périphérie, le taux d'accession en périphérie passe à 29 %, contre 34 % au centre, soit un écart de 5 points, non négligeable. Paradoxalement, le passe à tarif unique va dans le sens de la vision libérale de l'Île-de-France, le grand marché du travail évoqué par Roger KAROUTCHI, objectif du réseau du Grand Paris<sup>52</sup> (BLANC, 2010), en encourageant les Franciliens à aller travailler plus loin.

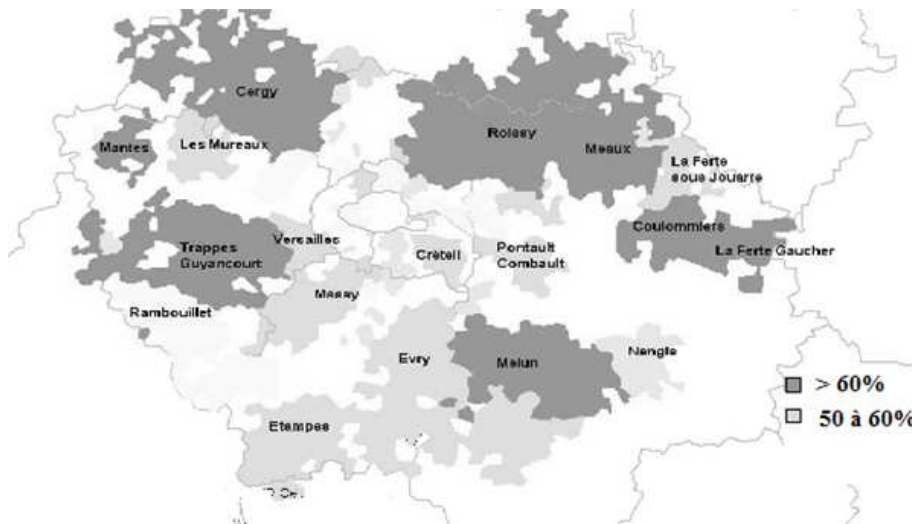
### 3.2.5. Les impacts sur les formes spatiales

Dans leur contribution déplacements à la révision du SDRIF (DREIF, 2006), les services déconcentrés de l'État constatent (§3.3 : adapter l'offre de transports collectifs) que l'évolution constatée de la structure des déplacements et le renforcement d'un fonctionnement alvéolaire de la région rendent inadapté le système actuel de la carte orange munie d'une tarification concentrique, centrée autour de Paris. En effet, de grands bassins de vie émergent en ÎdF, avec des taux de déplacements internes supérieurs à 50 ou 60 % (Figure 11). Et donc le système concentrique « *est particulièrement défavorable aux*

<sup>52</sup> « *Ce réseau donnera une plus grande efficacité au marché de l'emploi de la métropole urbaine de Paris* ».

déplacements au sein d'un même bassin de vie, et induit des effets de "bords" néfastes, dont l'étalement urbain ». C'est pourquoi, à leurs yeux, une réorganisation devrait être envisagée « vers une structure plus alvéolaire, adaptée à l'emboîtement d'échelles » pour « appuyer les objectifs d'aménagement que sont la densification en zone dense et une organisation multipolaire affirmée en grande couronne ».

Figure 11 : Part des flux internes par sous-bassins d'emploi



Source : DREIF, 2005 d'après EGT 2001

Comme à Berlin, un système mixte aurait pu accompagner l'émergence de sous-bassins d'emploi et de vie (ARMAND, ROHAUD, 2005). Davantage adapté à un fonctionnement alvéolaire tendanciel, il consisterait en :

- un tarif unique en zone agglomérée, desservie par le nouveau service de type RER cadencé ;
- une tarification alvéolaire autour de chaque pôle, pouvant correspondre aux périmètres d'autorités organisatrices de proximité, et privilégiant les déplacements de proximité.

#### 4. CONCLUSIONS

La tarification unique occasionne un manque à gagner annuel équivalent aux financements consacrés aux investissements d'extensions de réseaux<sup>53</sup>, elle pénalise les usagers deux zones au profit de navetteurs longue distance pas toujours défavorisés. Elle ne concourt ni à la solidarité territoriale, ni à la solidarité sociale, ni à l'identité régionale. On ne peut pas écarter le risque d'étalement urbain et, à coup sûr, cette mesure entrave l'organisation tendancielle en grandes alvéoles. Le passe ne concerne que 2,5 millions d'usagers,

<sup>53</sup> Et supérieur aux recettes à générer.



excluant par exemple les navetteurs marcheurs ou cyclistes. Il s'agit donc d'une mesure électoraliste opportuniste. La même mesure, proposée en 2004 par l'UMP, avait d'ailleurs été rejetée par la majorité régionale PS-PC-EELV pour raison de « non-financement », de « démagogie ». Parier sur une augmentation du nombre de passe vendus s'avérant illusoire, EELV cherche maintenant à mobiliser les différents financements évoqués par le rapport CARREZ (et même l'emprunt pour l'ensemble de ses obligations)<sup>54</sup>.

Les principales conclusions doivent porter sur le futur, dégager des propositions. Le STIF travaille déjà sur les Unités de Transport. La commission transport des écologistes a mis à l'ordre du jour les « passe de proximité » ou de bassin de vie<sup>55</sup>. La technologie sans contact (porte-monnaie électronique dédié aux transports) est déjà adoptée par d'autres grandes Métropoles : Londres, Washington, San Francisco, Tokyo, Seoul, Hong Kong, et elle est mise en place au niveau national aux Pays-Bas et au Danemark. Les Pays-Bas, à l'échelle d'une région française multi-polaire, combinent d'ailleurs passe de proximité et Unités de Transport<sup>56</sup>. Il y a plus de 10 millions de cartes en circulation et plus de 5 millions de transactions par jour. Un benchmark de l'aspect opérationnel<sup>57</sup> a été réalisé pour la Caisse des Dépôts et Consignations (MT3, 4iCOM, 2008).

Par ailleurs, de nombreuses autres mesures seraient moins coûteuses et plus efficaces. Évoquons pèle-mêle l'aide aux déplacements courts et en heures creuses, les tickets à un euro pour le week-end pour tous les Franciliens<sup>58</sup>, les compléments de parcours vendus dans n'importe quelle gare pour les titulaires de cartes Navigo, la possibilité pour les-non utilisateurs de passe d'avoir un débit plafond dans le mois (système japonais)...

L'ensemble de ces évolutions devrait contribuer à marginaliser dans l'avenir une mesure ni efficace, ni solidaire, ni sociale.

---

<sup>54</sup> L'accord avec le PS de fin 2011 conditionne le Passe unique à la levée de nouveaux financements, le VT particulièrement, ce qui suppose un changement de majorité aux législatives.

<sup>55</sup> L'accord surprise fin 2001 entre PS et EELV prévoit le retour des compléments de parcours et le dézonage le week-end mi 2012, le tarif unique début 2013, un tarif à la carte et des « forfaits de proximité » testés en 2014.

<sup>56</sup> Le voyageur choisit une zone et un certain nombre de zones autour, définissant ainsi son bassin de vie. Le calcul du tarif se fait grâce à la validation en entrée et en sortie qui permet d'identifier l'origine et la destination. Les unités permettent aux voyageurs qui n'ont pas de passe de se déplacer partout avec une carte unique rechargeable. Elle permet également à ceux qui ont un passe sur leur bassin de vie de payer le complément de parcours lorsque la destination ou l'origine du déplacement est située en dehors de la zone de validité. Le voyageur dispose ainsi d'une carte unique avec deux produits tarifaires.

<sup>57</sup> Suica au Japon, T-Money à Seoul, EZ-Link à Singapour, Metrocard à New-York, Oyster à Londres, Paybox en Autriche.

<sup>58</sup> Le Conseil Régional lui a préféré, à dater de Septembre 2012, le dézonage de week-end, qui n'a occasionné que 3 % de déplacements supplémentaires sur les liaisons concernées.

**BIBLIOGRAPHIE**

ADIL75, DREIF (2005) **Prise en compte des dépenses de transports dans les projets d'accession : une aide à la cohérence des choix résidentiels, in la politique des pouvoirs publics en Îdf.** Ed. du petit matin, 24 p.

AFD, MEEDM (2009) **Qui paie quoi en matière de transports urbains ? Guide des bonnes pratiques en matière de financement.**

ARMAND L., ROHAUT P. (2005) **Le fonctionnement de l'aire urbaine de Paris : Réalité des sous-bassins d'emploi et de vie. Complément au rapport « Le polycentrisme en Île -de-France».** DREIF, 54 p.

AUBREE L. (2011) **Lille Bas Carbone : Inégalités sociales et territoriales autour des politiques climatiques locales.** CRESGE, Ville post-carbone : Mise en œuvre de la transition à l'échelle locale, Mission Prospective du MEEDDM, 104 p.

BERNARD S., DEBRINCAT L., SIMEON T. (2005) **Les déplacements en transports collectifs en Île-de-France.** Cahiers de l'Enquête Globale Transports n° 5 DREIF, 26 p.

BACCAÏNI B., SEMECURBE F., THOMAS G. (2007) Les déplacements domicile-travail amplifiés par la périurbanisation. **Insee Première**, n° 1129, 4 p.

BEAUFILS S., SAGOT M. (2007) **Système tarifaire des TC, éléments de réflexion : analyse de la composition socio-démographique des zones de carte orange.** IAURIF, 38 p.

BLANC C. (2010) **Audition de M. Christian Blanc, secrétaire d'État auprès du Premier ministre chargé du développement de la région capitale, Annexe 1-compte-rendu des travaux de la commission, Projet de loi relatif au Grand Paris.**

BUREAU B., GLACHANT M. (2007) **Évaluation des effets distributifs de différentes politiques de transport urbain en Île-de-France.** ARMINES-CERNA, École des Mines de Paris, DRAST, MEDAD, PREDIT 3, GO1, 99 p.

CARREZ G., LADEGAILLERIE E. (2009) **Grand Paris-Financement du projet de transports.** Premier ministre, 52 p.

COASE R.-H.(1960) The Problem of Social Cost. **Journal of Law and Economics**, 23 p.

COUR DES COMPTES (2011) **Les transports ferroviaires régionaux en Île-de-France.** Rapport public thématique, 196 p.

COUDERC C. (2007) **La mobilité dans Paris.** Cahiers de l'Enquête Globale de Transport n°9/75, DREIF, 8 p.

COUREL J., MEYERE A., SAGOT M. (2007) **Système tarifaire des TC, 3 : éléments de réflexion : de l'effet de la mobilité résidentielle sur les budgets transport et logement des ménages franciliens.** IAURIF, 26 p.

- COUREL J., MEYERE A., NGUYEN-LUONG D. (2005) **Répartition géographique des déplacements : une nouvelle approche.** Cahier de l'EGT n° 3, 20 p.
- CRIF (2009) **Plan Régional d'Élimination des Déchets Ménagers et Assimilés d'Île-de-France (PREDMA).** 163 p.
- DARBERA R. (1990) Pourquoi il faut aussi penser du mal du versement transport ? **Revue Transports**, n° 341, pp. 301-305.
- DE BASQUIAT M. (2011) **Rationalisation d'un système redistributif complexe : une modélisation de l'allocation universelle en France.** Université d'Aix en Provence, Réduction d'une thèse en économie, 25 p.
- DE PALMA A., QUINET E. (2005) **La tarification des transports - Enjeux et défis.** *Économica*, 382 p.
- DGTPE (2010), Gestion déléguée de services publics de transports collectifs urbains : analyse comparative dans 15 pays. In Cour des Comptes, **Les transports ferroviaires régionaux en Île de France.**
- DREIF (2006) **Les déplacements en Île-de-France : 12 propositions de la DREIF, Contribution au débat sur la révision du Schéma Directeur de la Région Île-de-France.** 102 p.
- FAIVRE D'ARCIER B. (2008) **Prospective pour un financement durable des transports publics urbains.** LET, PREDIT, 164 p.
- FONDATION ABBÉ PIERRE (2012) **L'état du mal logement en France, 17ème rapport annuel.**
- GART (2007) **La tarification unique dans les transports publics départementaux.** 80 p.
- GOUIN Th., KECHI L. (1999) **La tarification dans les conventions de délégation du service public de transport urbain.** CERTU, CETE Lyon, 16 p.
- GROUPE MOBILITE TRANSPORT (2006) Les déplacements entre le domicile et lieu de travail en Île-de-France. In **État des lieux pour le SDRIF de la mobilité et du système de transport de l'Île-de-France**, STIF, p. III-2-1 à III-2-3.
- GUEGUEN-AGENAIS A-E. (2008) **La tarification des déplacements : Évaluation de la pertinence d'une évolution tarifaire pour l'Île-de-France.** École nationale des Ponts et Chaussées, thèse de doctorat en sciences économiques, 396 p.
- GUERIN-PACE F. (2006) Sentiment d'appartenance et territoires identitaires. **l'Espace Géographique**, n° 4, pp. 298-308.
- GILLI F. (2003) **Le desserrement de l'emploi dans la région urbaine de Paris 1975-1999.** DREIF, 150 p.
- INSEE (2003) **Enquête Histoire de Vie, 8 403 questionnaires exploitables.**
- IAU (2012) **Enquête globale transports, n° 1.** STIF, IAU, OMNIL, DRDEA.

IAU (2008) **Regain démographique en proche couronne**. Note rapide n° 449, 4 p.

KAUFMAN V., JEMELIN C., GUIDEZ J.-M. (2000) **Vers de nouvelles dynamiques urbaines écomobiles ?** Rapport de recherche 148, Irec-Eplfl/Certu, Predit, 164 p. + ann.

LE BOUILLONNEC J.-Y. (2010) **Le bien premier**. Editions Jean Jaurès, 113 p.

LEMEL Y. (2002) **Le sentiment d'appartenance : le monde ou ma cité**. Économie & Humanisme, Grand Lyon, Mission prospective et stratégie d'agglomération, 13 p.

LEMOINE C. (2009) **Relation entre tarification et morphologie urbaine, Révision du PDU, groupe de travail tarification**. IAU-ÎdF, 64 p.

LEMOINE C., PREDALI F. (2007) **Relations entre tarification spatiale et morphologie urbaine, Système tarifaire des TC, éléments de réflexion**. IAURIF, 64 p.

LONGOUR M. (2010) Île-de-France : le STIF relève les plafonds de gratuité pour les ménages défavorisés. **Revue Transport-Logistique**, 1 p.

MENSIA (2011) **Définition d'un programme d'études sur les perspectives d'évolution de la tarification francilienne : Support technique pour la CET du 28 janvier 2011**. DAET, STIF, 57 p.

MT3, 4iCOM (2008) **Étude sur les solutions de dématérialisation des titres de contact**. Mission CDC-Numérique, 111 p.

NAVARRE D. (2007) **Les migrations alternantes internes à l'Île-de-France**. IAURIF, note rapide sur les transports, n° 425, 6 p.

ORFEUIL J.-P. (2000) **Stratégies de localisation des ménages et des services dans l'espace urbain**. La Documentation française, 75 p.

PARETO V. (1909) **Manuel d'économie politique**. Paris, V. Giard & E. Brière, 710 p. (traduit de l'éd. italienne par Alfred Bonnet, revue par l'auteur).

PIGOU A. (1932) **The Economics of Welfare**. London, Macmillan, 73 p. (4th ed.).

RAWLS J. (1971) **A Theory of Justice**. Harvard University Press, 607 p.

SACHS I. (1981) **Initiation à l'écodéveloppement**. Toulouse, Privat, 365 p.

STIF (2005) **Compte déplacement voyageurs**. 18 p.

STIF (2009) **Constats et analyses sur la tarification francilienne, rapport d'étape**. Direction affaires économiques et tarifaires, 84 p.

STIF (2011) **Analyse de l'impact de différents scénarios de mise en œuvre d'un tarif unique pour les forfaits**. STIF, RATP, SNCF, OPTILE, 15 p.

WENGLANSKI S. (2007) **Mesurer des potentiels d'emplois accessibles aux actifs. L'exemple de l'Île-de-France.** Laboratoire Ville Mobilité Transport (ENPC, INRETS, UMLV), 19 p.

WENGLANSKI S. (2004) Une mesure des disparités sociales d'accessibilité au marché de l'emploi en Île-de-France. **Revue d'Économie Régionale et Urbaine**, n° 4.

ZENTELIN J.-L. (2010) Quel aménagement et quel réseau ferré pour les franciliens. **Annales de la recherche urbaine**, MEEDDAT, pp. 84-98.