



Octobre 2005

Propositions d'évolutions tarifaires pour les transports en Ile-de-France

Constatant que le dossier de la tarification fait partie des priorités du nouveau STIF, l'AUT souhaite y apporter sa contribution.

L'AUT considère qu'il faut revoir en premier lieu les tarifs tous publics, notamment ceux concernant les usagers Franciliens se déplaçant occasionnellement qui sont les plus pénalisés, en particulier les banlieusards rencontrant plusieurs ruptures de charge sur leur trajet. Nous proposons donc :

- 1- Comme dans beaucoup d'autres agglomérations, la transformation du ticket T en **ticket horaire multimodal** (valable 90 minutes) qui permet la correspondance entre bus, métros ou tramways.
- 2- La possibilité, avec un billet de train banlieue-Paris (B+U), de terminer le voyage dans Paris aussi bien en bus qu'en métro.
- 3- La **baisse des billets à l'unité de 25 à 40 %** pour le RER / Transilien : tout en gardant des tarifs échelonnés suivant la distance, il faut proposer des tarifs plus attractifs en moyenne et grande banlieue.
Exemple : un aller-retour Corbeil-Paris pourrait passer de 11€ à 7€
un aller-retour Cergy-Paris pourrait passer de 9.30€ à 6€
Cela doit permettre aussi d'harmoniser les tarifs RER de la SNCF et de la RATP : actuellement un aller-retour Massy-Paris par le RER B (RATP) coûte 5,30€ alors qu'il coûte 8€ par le RER C (SNCF).
- 4 – Le maintien des carnets de 10 tickets RER / Transilien à -20% par rapport au prix à l'unité, de façon à fidéliser la clientèle de voyageurs occasionnels.

Nous pensons que l'essentiel des préoccupations des usagers réguliers des TC (qui bénéficient pour un grand nombre d'entre eux d'un remboursement à 50% par leur employeur), est d'ordre qualitatif plus encore que financier : ils réclament avant tout une amélioration de la régularité et du confort, ce qui nécessite des investissements importants. Néanmoins, les deux mesures suivantes sont souhaitables :

- 5- **Zonage carte orange** : nous proposons la fusion des zones 6, 7 et 8 au tarif de la zone 6 pour tenir compte de la desserte de qualité médiocre des gares concernées (Provins, Montereau notamment). Nous ne pensons pas qu'il faille aller au-delà, ceci dans l'idée de :
 - conserver une incitation à habiter près de son lieu de travail et ne pas encourager la périurbanisation,
 - ne pas trop accroître l'effet de frontière tarifaire avec les régions voisines.Par ailleurs, nous demandons qu'une étude d'impact de mise en place d'une tarification par bassin de vie soit entreprise avant toute modification profonde de l'actuel système de tarification par zones concentriques.

- 6- **Prolongement de parcours** : permettre à un usager abonné carte orange d'aller ponctuellement en dehors de ses zones souscrites en payant uniquement un complément de parcours.

./..

Enfin l'AUT préconise les mesures suivantes pour des catégories spécifiques :

7- Pour les personnes âgées de plus de 60 ans, harmonisation régionale des critères de gratuité ou demi-tarifs offerts par les départements (cartes Améthyste, Emeraude, Rubis).

8- Pour les personnes âgées de plus de 60 ans ne bénéficiant pas des dispositifs ci-dessus, création d'une « **carte Senior Ile-de-France** » vendue 50€ et valable un an, accordant le demi-tarif sur les billets hors abonnement. Cette carte, similaire à la carte Senior SNCF, serait destinée à inciter à la mobilité les personnes âgées qui ne peuvent ou ne souhaitent pas prendre le volant, mais désirent ne pas se couper de la vie sociale en restant chez elles.

9 Pour tous les **chômeurs** (indemnisés ARE, ASS ou non indemnisés) et adultes handicapés (AAH), extension de la carte « solidarité Transport » donnant droit au demi-tarif sur les abonnements ou les tickets.

10- Extension du **demi-tarif enfants** jusqu'à 12 ans au lieu de 10 (critère généralement appliqué pour les réductions enfants) et harmonisation des conditions de validité de la **carte familles nombreuses** entre la RATP et la SNCF.

L'ensemble de ces mesures est bien sûr à évaluer précisément d'un point de vue financier, mais cela nous semble corriger les inconvénients majeurs de la tarification actuelle. Certaines de ces mesures sont du domaine social et donc ne concernent pas directement le budget du STIF. Les autres devraient l'impacter modérément, de façon à se garder les moyens nécessaires aux développements qualitatifs et quantitatifs de grande ampleur que nous réclamons tous pour le réseau de transports collectifs.

* * *