



L'autorité organisatrice de vos
transports en ile-de-france

Évaluation du dispositif Solidarité Transport



Juillet 2014

Sommaire

PRESENTATION GENERALE DU DISPOSITIF SOLIDARITE TRANSPORT	3
HISTORIQUE ET OBJECTIFS DE LA TARIFICATION SOLIDARITE TRANSPORT.....	3
CONTEXTE DE L’EVALUATION ET DONNEES UTILISEES.....	4
PRECISIONS SEMANTIQUES ET METHODOLOGIQUES	5
LEXIQUE	5
SIGLES UTILISES.....	5
DEFINITION DES PRESTATIONS SOCIALES OUVRANT DROIT A LA TST	6
MISE EN ŒUVRE DE LA TARIFICATION SOLIDARITE TRANSPORT EN ILE-DE-FRANCE.....	10
COMPARAISON AVEC LA TARIFICATION SOCIALE DES AOT DE PROVINCE.....	10
PARCOURS CLIENT : COMMENT OBTENIR LE BENEFICE DE LA TARIFICATION SOLIDARITE TRANSPORT ?	11
EFFETS DE SEUIL	12
TAUX DE PENETRATION.....	13
EVOLUTION DU NOMBRE DE BENEFICIAIRES ET DES VENTES	15
VOLUME GLOBAL DE BENEFICIAIRES	15
EVOLUTION PAR PROFIL ET PAR STATUT.....	16
EVOLUTION DES VENTES DE FST MOIS ET SEMAINE.....	19
PROFIL ET CARACTERISTIQUES DES BENEFICIAIRES	19
STATUT ET PROFIL DES BENEFICIAIRES	19
ÂGE DES BENEFICIAIRES	20
LIEU DE RESIDENCE	21
COMPOSITION DES FOYERS DES BENEFICIAIRES	22
DUREE DE BENEFICE	23
MOBILITE DES BENEFICIAIRES	25
PART DES BENEFICIAIRES DE LA TST DANS LES USAGERS DES TC	25
VOLUMES DE DEPLACEMENTS	26
MODES UTILISES	30
MOTIFS DE DEPLACEMENTS.....	31
UTILISATION DU DEZONAGE.....	31

Présentation générale du dispositif Solidarité Transport

Historique et objectifs de la Tarification Solidarité Transport

Historique

La loi 2000-1208 relative à la solidarité et au renouvellement urbain (dite « loi SRU ») a établi le droit au transport et en a fixé les conditions de mise en œuvre. Par son article 123, elle impose aux autorités organisatrices de transport urbain de voyageurs d'offrir une réduction tarifaire d'au moins 50 % aux personnes dont les ressources sont égales ou inférieures au seuil ouvrant droit à la Couverture Maladie Universelle Complémentaire ¹(CMU-C).

En application de cette loi, le STIF a créé fin 2001 une carte de réduction destinée aux membres d'un foyer francilien justifiant de ressources inférieures ou égales au plafond CMU-C. Cette carte Solidarité Transport (CST) permettait initialement à ses porteurs d'acheter des carnets de tickets demi-tarif, valables sur la totalité des réseaux RER dans Paris, métro, tramway et bus, ainsi que des billets demi-tarif à l'unité et en carnet, valables sur les parcours ferrés avec une origine et/ou une destination hors de Paris.

Cette réduction tarifaire, limitée aux billets au voyage, fut considérée comme insuffisante par une décision du Conseil d'État et, par conséquent, étendue aux abonnements. Les « abonnements Carte Solidarité Transport », mois et semaine, mis en place à la mi-2004, correspondaient à des cartes orange mensuelles et hebdomadaires à demi-tarif.

Après la décentralisation, la Région s'est engagée dans une politique très volontariste en matière de transport, notamment en faveur des plus démunis. Ainsi, avec l'aide financière de la Région, la tarification Solidarité Transport a été progressivement renforcée.

- A compter du 1^{er} octobre 2006 :
 - extension des ayants droit aux bénéficiaires franciliens de l'allocation spécifique de solidarité (ASS) et aux bénéficiaires franciliens de l'allocation de parent isolé (API) ;
 - accentuation de la réduction sur les abonnements qui passe de 50% à 75%.
- A compter du 31 mars 2007 : mise en place du forfait Gratuité Transport (FGT), permettant de circuler sur l'ensemble de la région, pour les allocataires du RMI et les membres de leur foyer.
- A compter du 1^{er} décembre 2008 : extension du bénéfice de la gratuité aux titulaires de l'API et aux membres de leur foyer, et aux personnes bénéficiant simultanément de l'ASS et de la CMU-C.

Dans la logique de généralisation de la migration sur support télébillettique de l'ensemble des forfaits de transport, la Carte Solidarité Transport a progressivement été remplacée au cours de l'année 2008 par le passe Navigo personnalisé. Le bénéficiaire doit, d'abord, charger sur son passe le droit dont il est ayant droit (gratuité ou Réduction Solidarité Transport), puis peut y charger, selon le cas, un Forfait Gratuité Transport ou un abonnement Solidarité Transport. Les tickets et billets à tarif réduit sont toujours délivrés sous forme magnétique, le passe personnalisé ne servant alors que de justificatif en cas de contrôle. Le passage en télébillettique de la tarification Solidarité Transport a eu pour principaux avantages d'offrir aux bénéficiaires des solutions de remplacement en cas de perte ou de vol des titres, de limiter certains types de fraude, ainsi que de réduire les coûts et les délais de fabrication et d'expédition des titres.

Le dernier changement majeur intervenu dans le dispositif de la tarification sociale est lié au remplacement du RMI et de l'API par le revenu de solidarité active (RSA) à compter du 1^{er} juin 2009.

¹ Le chapitre suivant « Précisions sémantiques et méthodologiques » définit de manière plus précise les diverses prestations sociales dont le bénéfice donne accès à la TST.

Le STIF et la Région ont souhaité rechercher une solution maintenant stable le nombre des bénéficiaires de la gratuité, et donc le coût de la mesure. Le choix finalement retenu a été d'octroyer la gratuité aux membres des foyers bénéficiaires du RSA dont les ressources (incluant l'allocation du RSA) sont inférieures ou égales à 135 % du montant forfaitaire (également appelé RSA-socle²).

Objectifs

Les objectifs de la tarification sociale francilienne ont été énoncés dans un rapport du Conseil régional du 16 juin 2006 qui affirme sa volonté que soit mise en place une tarification « plus juste, plus sociale et plus compréhensible ».

Les objectifs peuvent être explicités. Tout d'abord, la Tarification Solidarité Transport permet à ses bénéficiaires d'être plus mobiles et de favoriser ainsi leur insertion dans la société. Grâce à de fortes réductions de prix, les personnes à faibles ressources peuvent se déplacer plus, ces déplacements permettant alors de renforcer les liens sociaux, notamment avec des proches, des associations d'aide aux personnes défavorisées ou bien les institutions.

Rendre accessible financièrement les transports vise également à aider les bénéficiaires du dispositif à trouver un emploi, à faire en sorte que la mobilité ne soit pas un obstacle à la recherche d'une activité, en particulier pour se rendre à des entretiens de recrutement.

Enfin, comme toute politique sociale, une telle mesure peut avoir pour but d'accroître le pouvoir d'achat de ses bénéficiaires. En allégeant le coût des transports pour les personnes les plus défavorisées, la TST leur permet de porter leurs ressources sur un autre poste de dépense.

Contexte de l'évaluation et données utilisées

La convention entre la Région et le STIF relative au financement de l'aide aux déplacements des personnes aux situations financières les plus modestes en Ile-de-France prévoit, dans son article 6, que « *une évaluation de la mesure depuis le début de la mise en œuvre de la convention sera réalisée avant le 1^{er} juillet 2014* ».

L'essentiel de l'évaluation porte sur des données arrêtées au 31 décembre 2013. L'évaluation s'appuie sur les sources d'informations suivantes :

- Reportings mensuels de l'AST sur les volumes de droits attribués par type de droits et profils de bénéficiaires, arrêtés au 31/12/2013. La série temporelle permet de suivre le dispositif et ses évolutions depuis sa mise en place
- Fichier des bénéficiaires de l'AST (droits valides au 31/12/2013). Cette « photographie » apporte des éclairages plus précis sur le profil sociodémographique des bénéficiaires
- Données de validations relatives aux forfaits télébilletiques
- Déclarations de ventes des transporteurs relatives aux Forfaits Solidarité Transport Mois et Semaine
- Enquête Globale Transport (EGT 2010)

² Pour plus de détails sur le RSA, se référer à la présentation des différentes prestations sociales ouvrant droit à la TST.

Précisions sémantiques et méthodologiques

Lexique

Public-cible : on appelle public-cible, (ou public éligible, ou bénéficiaires potentiels) les personnes répondant aux critères d'éligibilité au dispositif Solidarité Transport, indépendamment du fait qu'elles fassent ou non valoir ce droit. Théoriquement, ce volume de public-cible représente le maximum de bénéficiaires possible.

Bénéficiaires: personnes (et leurs éventuels ayants-droit) ayant demandé le bénéfice de la tarification Solidarité Transport, et à qui un droit à la TST (gratuité ou réduction selon les cas) a été accordé par l'Agence Solidarité Transport.

Bénéficiaires ayant chargé leur droit : personnes à qui l'AST a attribué un droit à la Tarification Solidarité Transport et qui ont chargé ce droit sur leur carte Navigo personnalisée à un automate de vente.

Circulants : bénéficiaires se déplaçant avec un forfait Gratuité Transport ou un forfait Solidarité Transport (les bénéficiaires de la RST se déplaçant avec des tickets t+ et billets à demi-tarif ne peuvent être distingués dans les volumes de vente des autres bénéficiaires du demi-tarif ; ils ne sont dès lors pas comptabilisés dans les circulants, quand bien même ils se déplacent).

Bénéficiaires de la TST	Bénéficiaires n'ayant pas chargé leur droit	Ne peuvent pas se déplacer avec leur passe ni justifier de l'usage d'un billet ½ tarif.	
	Bénéficiaires de la gratuité ayant chargé leur droit (= chargement du FGT)	Circulants et non circulants (ayant un titre valide mais ne se déplaçant pas)	
	Bénéficiaires de la RST ayant chargé leur droit	et ayant acquis et chargé un forfait ST	
		et n'ayant pas acquis et chargé un forfait ST	se déplaçant avec des billets ½ tarif
			Ne se déplaçant pas

Sigles utilisés

AME : Aide Médicale de l'Etat

AOT : Autorité Organisatrice de Transport

API : Allocation Parent Isolé

ASS : Allocation de Solidarité Spécifique

AST : Agence Solidarité Transport, en charge de l'attribution des droits à la Solidarité Transport

CMU-C : Couverture Maladie Universelle Complémentaire

CPAM : Caisse Primaire d'Assurance Maladie

CST : Carte Solidarité Transport

FGT : Forfait Gratuité Transport

Forfait ST (ou FST) : forfait Solidarité Transport

RMI : Revenu Minimum d'Insertion

RSA : Revenu de Solidarité Active

RST : Réduction Solidarité Transport

TST : Tarification Solidarité Transport (réduction + gratuité)

Définition des prestations sociales ouvrant droit à la TST

Le tableau ci-dessous synthétise les catégories de personnes susceptibles de bénéficier de la tarification Solidarité Transport, en précisant, dans chaque cas, la nature et la durée du droit accordé. La nature des prestations sociales auxquelles l'instruction des droits à la TST fait référence est précisée ci-après.

	Profil d'ayant droit à une prestation sociale	Droit accordé	Durée du droit	Droit étendu aux membres du foyer*
Avant juin 2009	Allocataire du RMI	<u>Gratuité</u>	3 mois	Oui
	Allocataire de l' API		3 mois	Oui
Depuis juil. 2009	Allocataire du RSA avec ressources du foyer ≤ 135% du montant forfaitaire		3 mois	Oui
	Allocataire de l' ASS et bénéficiaire de la CMU-C		6 mois	Non
	Bénéficiaire de la CMU-C	<u>Réduction Solidarité Transport</u> - Forfaits Solidarité Transport Mois et Semaine - ½ tarif sur les tickets et billets	12 mois	Oui
	Bénéficiaire de l' AME		12 mois	Oui
	Allocataire de l' ASS		6 mois	Non

(*) : les ayants-droit secondaires (membres d'un foyer bénéficiaire du RSA, de la CMU-C ou de l'AME) ne bénéficient de la Tarification Solidarité Transport qu'à la condition d'en avoir fait une demande expresse.

RSA – Revenu de Solidarité active

Le 1^{er} juin 2009, le dispositif relatif au **Revenu de Solidarité Active (RSA)** a remplacé ceux du RMI et de l'API, qui sont devenus respectivement le « **RSA-socle** » et le « **RSA socle majoré** ». Ces deux types de prestations restent financées par les Conseils généraux et versée par les caisses d'allocations familiales (CAF) ou la mutualité sociale agricole (MSA), aux personnes de plus de 25 ans, résidant en France, de façon régulière et dont les ressources n'excèdent pas un plafond calculé selon la composition du foyer, fixé par décret (cf. tableau ci-dessous).

L'évolution majeure du nouveau dispositif concerne la création du « **RSA activité** », financé par l'Etat, qui permet aux personnes exerçant une activité professionnelle et dont les revenus n'excèdent pas le niveau du SMIC de conserver le bénéfice d'une partie de l'allocation de RSA (en complément de leurs revenus du travail). Le montant de RSA versé décroît toujours à mesure que les revenus du travail augmentent, mais à un rythme moins rapide afin d'encourager l'exercice d'une activité professionnelle. Ainsi, pour 100 € de salaires, seulement 38 € (et non pas 100 € comme précédemment avec le RMI) sont déduits du montant de RSA versé au foyer ; en revanche pour 100 €

de ressources ne provenant pas d'une activité professionnelle, une diminution de 100 € est maintenue. Ainsi, selon la situation des foyers, les allocataires du RSA peuvent percevoir du RSA socle uniquement, du RSA activité uniquement, ou un cumul des RSA socle et activité.

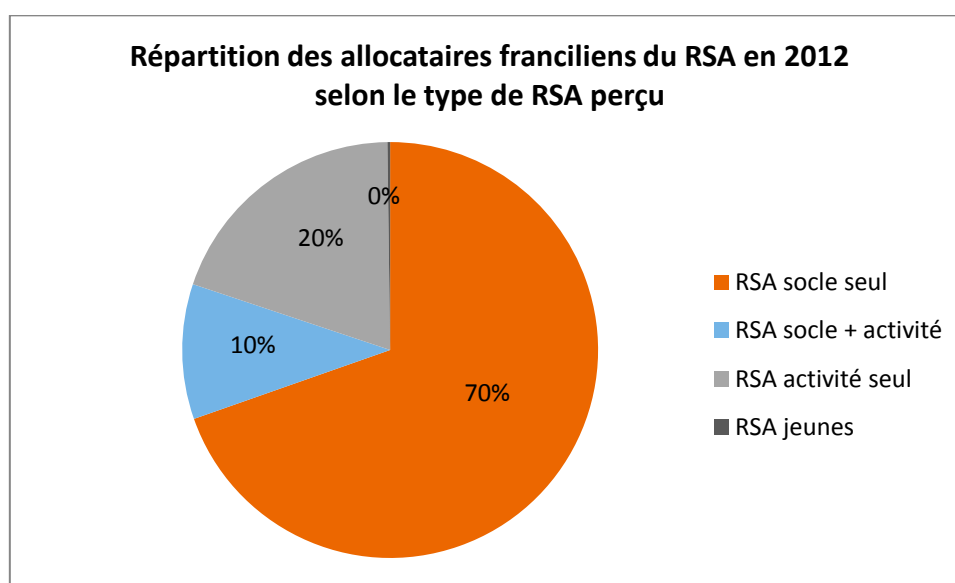
La loi généralisant le RSA garantit ainsi à chaque foyer un revenu égal à la somme d'une fraction de leurs revenus professionnels et d'un montant forfaitaire, fixé par décret et dont le niveau varie en fonction de la composition du foyer (cf. tableau ci-après).

Comme pour le RMI et l'API, sur simple demande, les allocataires du RSA socle continuent de bénéficier de la CMU-C sans nouvel examen de leur situation au regard des critères CMU-C.

Montants forfaitaires mensuels pour le RSA, au 1 ^{er} janvier 2014			
Nombre d'enfants à charge	Personne seule sans enfant de moins de 3 ans ou à naître	Personne seule avec enfant de moins de 3 ans ou à naître	Personnes en couple
0	499,31 €	641,17 €	748,97 €
1	748,97 €	854,89 €	898,76 €
2	898,7 €	1068,61 €	1048,55 €
Par enfant en plus	199,72 €	213,72 €	199,72 €

Le montant forfaitaire correspond au montant de RSA-socle perçu par un bénéficiaire du RSA sans aucune ressource. Il est revalorisé annuellement par décret pour tenir compte de l'inflation. Dans le cadre du Plan quinquennal de lutte contre la pauvreté et pour l'inclusion sociale, le gouvernement a adopté en janvier 2013 le principe d'une revalorisation pluriannuelle du montant forfaitaire du RSA socle en sus de l'inflation sur 10 ans, afin qu'il retrouve son niveau relatif d'origine, de 50% du SMIC. Un premier coup de pouce de 2% au-delà de l'inflation est ainsi intervenu au 1^{er} septembre 2013.

Le dispositif du RSA a été étendu, à partir du 1^{er} septembre 2010, aux jeunes de 18 à 24 ans qui sont parents isolés (assumant seuls la charge d'un ou plusieurs enfants nés ou à naître) ou qui peuvent justifier d'au moins deux ans d'activité professionnelle à temps plein au cours des 3 années précédant la date de demande de RSA jeunes.



Les allocataires du RSA socle seul en Ile-de-France sont surreprésentés par rapport à la moyenne nationale (70% contre 65%), aux dépens du RSA activité seul.

Le nombre de bénéficiaires du RSA jeunes reste très modeste (les allocataires du RSA jeunes représentent moins d'1% de l'ensemble des allocataires du RSA). Les jeunes actifs sont surreprésentés parmi eux : plus de 50% des bénéficiaires du RSA jeunes ne perçoivent que du RSA activité. Cela s'explique probablement par les conditions d'éligibilité spécifiques pour les jeunes de moins de 25 ans, qui doivent justifier d'une durée d'activité professionnelle antérieure à leur demande de RSA (cf. supra).

CMU-C

La **Couverture Maladie Universelle Complémentaire (CMU-C)** offre le droit à une protection complémentaire santé gratuite, assurant une prise en charge des dépenses non couvertes après l'intervention des régimes de base de sécurité sociale. Les dossiers de demande de CMU-C sont instruits par les caisses d'assurance maladie, qui en accordent le bénéfice au demandeur et aux membres de son foyer pour un an sous certaines conditions.

- Etre bénéficiaire du « RSA socle » (voir définition du RSA)
- Ou satisfaire des conditions d'âge, de résidence et de ressources :
 - Conditions d'âge :
 - avoir plus de 25 ans,
 - ou avoir moins de 25 ans et être autonome vis-à-vis de ses parents,
 - ou avoir moins de 25 ans et avoir des enfants à charge.
 - Conditions de résidence des bénéficiaires :
 - résider en France de façon stable, l'installation sur le territoire national devant dater d'au moins 3 mois,
 - ou résider en France de façon régulière : à justifier pour les personnes étrangères avec un titre de séjour valide ou pour lequel une demande de renouvellement a été faite, ou avec une attestation de dépôt de demande d'asile.
 - Conditions de ressources des membres du foyer du demandeur :
 - les ressources de tous les membres du foyer des 12 mois précédant la demande sont prises en compte (intégralité des prestations familiales, des pensions diverses, des revenus du capital..., forfaitisation des avantages procurés par un logement), exceptées certaines ressources ponctuelles ou à objet spécialisé (dont l'allocation RSA) ;
 - ces ressources ne doivent pas dépasser un plafond, dont le montant varie en fonction de la composition du foyer:

Plafonds CMU-C au 1 ^{er} janvier 2014		
Nombre de personnes dans le foyer	Plafond annuel	Plafond mensuel
1	8 592,96 €	716 €
2	12 889 €	1 074 €
3	15 467 €	1 289 €
4	18 045 €	1 504 €
Par personne en plus	3 437 €	286 €

Pour rattraper le retard pris au cours des années et étendre le périmètre de la population cible, le gouvernement a pris la décision de revaloriser le plafond ouvrant droit à la CMU-C de 7% en sus de l'inflation au 1^{er} juillet 2013 (soit une hausse globale de +8,3% en intégrant 1,3 point au titre de la hausse récurrente de compensation de l'inflation).

AME – Aide Médicale de l'Etat

L'**Aide Médicale de l'Etat (AME)** permet aux étrangers en situation irrégulière de bénéficier d'un accès aux soins, grâce à une prise en charge à 100 % des soins médicaux et d'hospitalisation en cas de maladie ou de maternité dans la limite des tarifs de la sécurité sociale. La demande d'AME est instruite par les caisses d'assurance maladie du régime général. Elle est accordée au demandeur et aux membres de son foyer, sous les conditions suivantes :

- résider en France de manière ininterrompue depuis plus de trois mois,
- avoir des ressources inférieures au plafond conditionnant l'obtention de la CMU-C.

ASS – Allocation de Solidarité Spécifique

L'**allocation de solidarité spécifique (ASS)** assure un minimum de ressources aux personnes qui n'ont plus droit aux allocations de chômage et qui rencontrent de grandes difficultés à retrouver un emploi. Les allocataires doivent satisfaire certaines conditions pour justifier d'une telle situation. Les demandes d'admission à l'ASS sont automatiquement adressées aux personnes concernées par Pôle Emploi. L'ASS est attribuée par périodes de 6 mois renouvelables. Le montant de l'allocation perçue dépend des ressources du foyer auquel appartient le demandeur.

Principes de versement de l'ASS au 1^{er} janvier 2014 :

Personne seule	Personnes en couple
Si ressources mensuelles ≤ 644,40 € ASS = 483,30 €	Si ressources mensuelles ≤ 1 288,80 € ASS = 483,30 €
Si ressources mensuelles comprises entre 644,40 € et 1 127,70 € ASS = 1 127,70 € - Ressources mensuelles	Si ressources mensuelles comprises entre 1 288,80 € et 1 772,10 € ASS = 1 772,10 € - Ressources mensuelles

Mise en œuvre de la Tarification Solidarité Transport en Ile-de-France

Comparaison avec la tarification sociale des AOT de province

Le tableau ci-dessous synthétise les données d'une enquête menée par le GART auprès des autorités organisatrices des transports urbains (AOTU) françaises sur les politiques tarifaires menées. Il recense quel type de tarif (plein-tarif, réduction, gratuité) est pratiqué par chacune d'entre elles à destination de différentes catégories de public.

Répartition des AOT selon les tarifs sociaux ou commerciaux accordés en 2011
(en % du nombre de réseaux interrogés)

Les cases colorées en bleu indiquent le positionnement du STIF	Réduction	Gratuité	Gratuité ou réduction selon les cas	Plein tarif	Total
Enfants et jeunes	50,30%	14,10%	16%	19,60%	100%
Scolaires et apprentis	51,50%	14,10%	16%	18,40%	100%
Etudiants	50,30%	1,20%	1%	47,90%	100%
Familles nombreuses	41,10%	0%	0%	58,90%	100%
Demandeurs d'emploi et précaires financiers	51,50%	21,50%	13,50%	13,50%	100%
Personnes âgées	54%	16,60%	17,80%	11,70%	100%
Invalides / personnes handicapées	35,60%	20,20%	20,20%	23,90%	100%
Militaires / policiers / pompiers	3,10%	12,30%	1,20%	83,40%	100%
Personnel de l'entreprise	1,20%	52,10%	6,10%	40,50%	100%
Salariés / PDE / PDA	23,90%	1,80%	0%	74,20%	100%
Personnel de l'AO	4,30%	19%	0,60%	76,10%	100%

Source : GART – Enquête auprès de 163 AOT en France

Remarque : toutes les AOT interrogées par le GART ne sont pas des AO de transport urbain et ne sont donc pas toutes soumises à la loi SRU. Cela peut expliquer qu'une partie des AOT enquêtées n'offrent pas de réductions aux « précaires financiers ».

Les cases colorées en bleu identifient le positionnement de la politique tarifaire du STIF. Pour certaines catégories de public, plusieurs cases peuvent être colorées, correspondant à des cas pour lesquels la typologie de publics proposée par le GART est trop englobante pour rendre compte avec finesse de la réalité de la tarification francilienne.

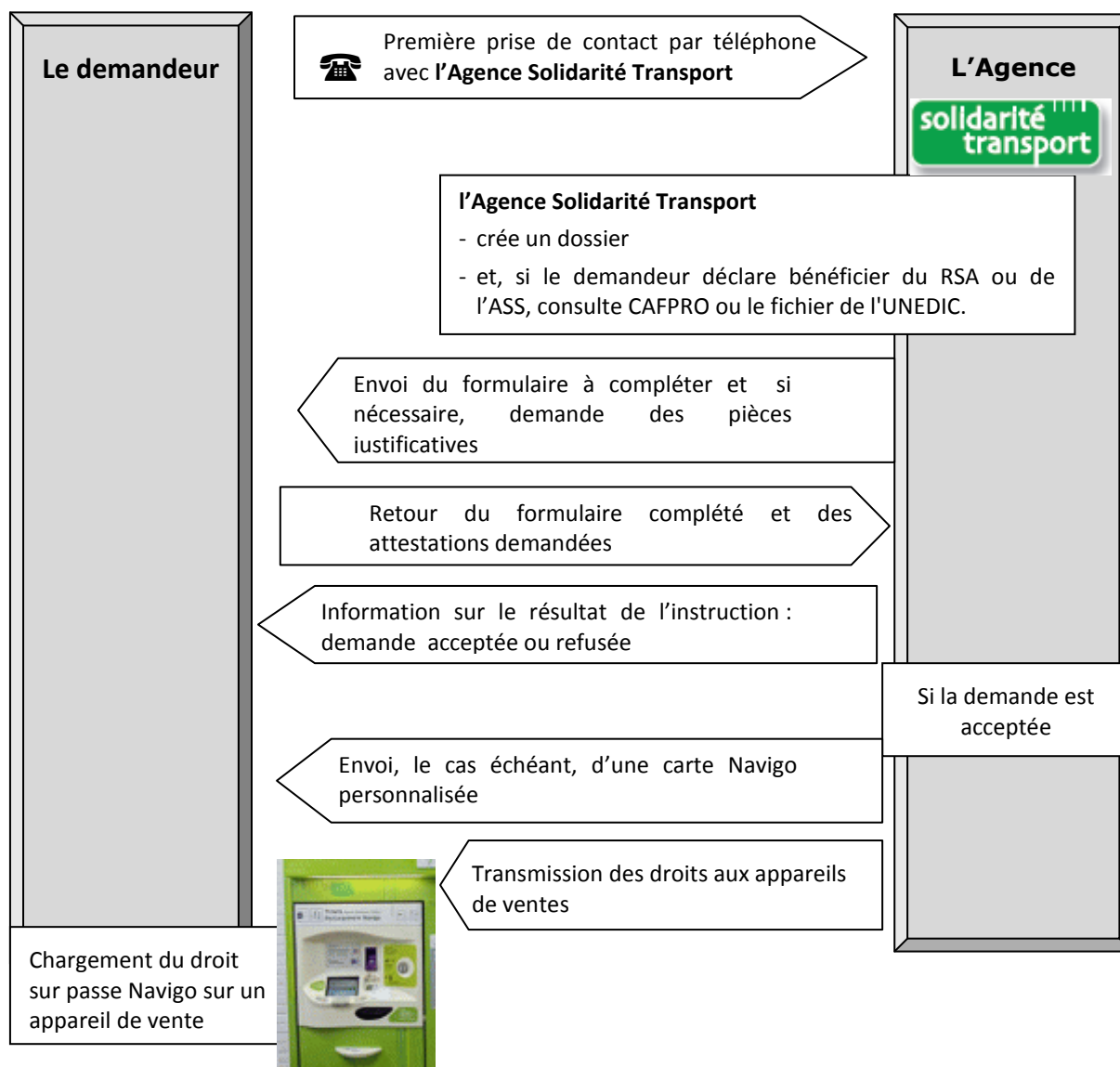
C'est notamment le cas pour la catégorie « demandeurs d'emploi et précaires financiers » : si le STIF accorde d'importantes réductions voire la gratuité aux publics les plus modestes, les demandeurs d'emploi ne bénéficient en revanche pas de tarifs sociaux au titre de leur statut (ils peuvent néanmoins évidemment en bénéficier si ce sont des demandeurs d'emploi à faibles revenus, dans la mesure où ils répondent alors au critère de précarité).

Ce choix de privilégier le critère de revenus à celui du seul statut (choix qui transparaît également dans la tarification spécifique à destination des personnes âgées et/ou handicapées sous condition de ressources) témoigne d'une recherche d'efficacité socio-économique visant à corréliser aide à l'accessibilité économique aux transports collectifs et niveau de revenu.

Parcours client : comment obtenir le bénéfice de la Tarification Solidarité Transport ?

L'attribution des droits à la Tarification Solidarité Transport est gérée par l'Agence Solidarité Transport, qui instruit les dossiers des demandeurs et constitue leur interlocuteur unique.

Première demande



L'ensemble des étapes prend **environ 30 jours** s'il faut commander une carte Navigo personnalisée, **7 à 10 jours** si le demandeur dispose déjà d'une carte Navigo personnalisée.

Pour les ayants droit à la gratuité, le chargement du droit à la gratuité sur la carte équivaut au chargement du Forfait Gratuité Transport et permet donc de circuler directement. En revanche les ayants droit à la Réduction Solidarité Transport, après avoir chargé leur droit à réduction, doivent, pour pouvoir circuler, acquérir et charger sur la carte un forfait Solidarité Transport ou se munir de tickets ou billets à demi-tarif.

Renouvellement de droits

La gratuité Transport pour les allocataires du RSA est accordée pour 3 mois, et reconductible tant que le bénéfice des droits sociaux est maintenu. L'AST, grâce au numéro d'allocataire que les bénéficiaires lui ont communiqué lors de leur inscription, interroge trimestriellement la CAF pour savoir si le foyer reste éligible à la TST. Les bénéficiaires n'ont d'autres formalités à effectuer que de déclarer trimestriellement leurs ressources à la CAF pour le calcul de leur RSA, et d'aller recharger leurs droits à un automate de vente lorsque la gratuité leur a été renouvelée (un courrier ou un mail les informe de la possibilité de recharger dès que leurs droits sont disponibles). Si les foyers ne sont plus éligibles à la Gratuité Transport, l'AST les informe qu'ils peuvent peut-être bénéficier de la Réduction Solidarité Transport, et leur précise le cas échéant les démarches à accomplir pour faire valoir leurs droits.

En ce qui concerne les bénéficiaires de la TST au titre de l'ASS, Pôle Emploi transmet mensuellement à l'AST la liste des publics allocataires. Sur cette base, l'AST reconduit automatiquement les bénéficiaires inscrits et les informe de la possibilité de recharger leurs droits.

Les bénéficiaires de la RST au titre de la CMU-C ou de l'AME, à qui les droits sont accordés pour une période de 1 à 12 mois lors de la première demande (selon la date de fin de droit figurant sur l'attestation de la CPAM), et pour 12 mois en cas de renouvellement sans interruption de droits, doivent quant à eux envoyer chaque année à l'AST leur attestation de la CPAM justifiant le maintien du bénéfice de la RST. Pour éviter les interruptions de droit, l'AST envoie à chaque foyer bénéficiaire un formulaire à remplir pour renouveler les droits environ un mois et demi avant la fin des droits. Cette période coïncide normalement avec celle à laquelle les foyers ont reçu leur nouvelle attestation.

Effets de seuil

En contrepartie des importantes réductions ou de la gratuité qu'elle offre à la frange la plus pauvre de la population, la Tarification Solidarité Transport rencontre le problème des effets de seuil. Ainsi par exemple, un allocataire du RSA avec des ressources égales à 135% du montant forfaitaire (soit 674€ par mois environ pour une personne seule en 2014) pourra bénéficier de la Gratuité Transport quand un allocataire du RSA percevant une fraction de revenus supplémentaire minime s'en verra exclu. Ce phénomène d'effet de seuil peut également frapper un même individu ou foyer qui, lorsqu'il verra augmenter ses revenus, même de manière modeste, sera exclu de la gratuité pour basculer sur la RST ou dans certains cas sur le plein tarif : un foyer dont les ressources augmentent légèrement peut ainsi perdre en pouvoir d'achat en franchissant un seuil. Ce phénomène de palier peut être particulièrement dommageable pour les publics en frontière de ce seuil, qui peuvent d'un mois sur l'autre entrer et sortir du périmètre de la Tarification Solidarité Transport. L'incertitude sur leur éligibilité peut alors les décourager de faire valoir leurs droits.

Si la tarification sociale francilienne est très généreuse vis-à-vis des publics très modestes, elle l'est moins vis-à-vis des publics qui, bien que n'étant pas en situation de pauvreté extrême, peuvent néanmoins connaître des difficultés financières, comme par exemple les actifs au SMIC ou les demandeurs d'emploi qui ne peuvent prétendre au remboursement employeur et doivent donc se résoudre à acheter des forfaits Navigo plein tarif ou à voyager avec des tickets et billets, au risque de restreindre leur mobilité. Les exemples de tarification solidaire mis en place dans plusieurs AOTU en France, qui lissent ces effets de seuil en définissant des tarifs plus progressifs selon les revenus ne sont pas aujourd'hui transposables à l'échelle de l'île de France mais le STIF recherche en lien avec les CAF des solutions applicables à cette échelle.

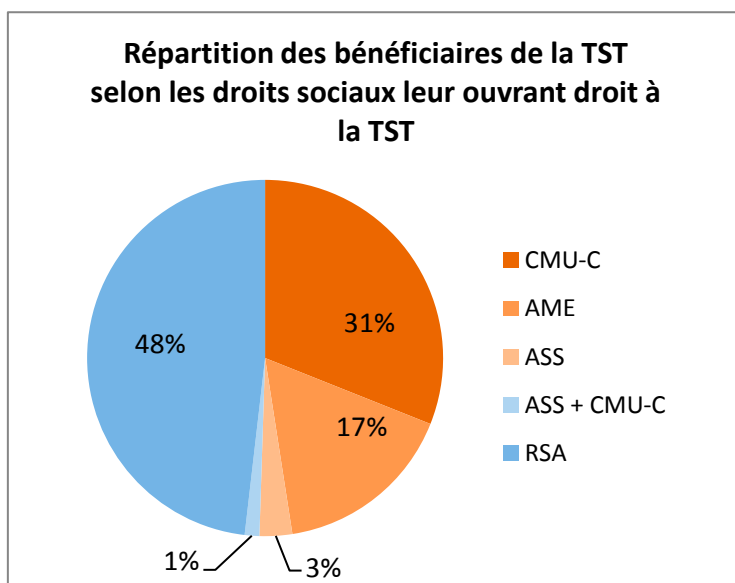
Taux de pénétration

Le taux de pénétration ne peut être calculé qu'au regard des effectifs connus des bénéficiaires des dispositifs sur lesquels s'appuie la TST. En effet, l'attribution de la TST est adossée au bénéfice préalable d'autres droits sociaux dont il faut avoir fait la demande (CMU-C, RSA, etc.). Cet adossement évite au STIF, qui n'a pas la compétence sociale, de devoir instruire des dossiers complexes sur les ressources effectives des demandeurs. Mais le non-recours en amont à ces prestations sociales, estimé à 20% sur la CMU-C et à 35% sur le RSA-socle, exclut *de facto* du dispositif une frange de la population éligible à la TST. Néanmoins, cet adossement évite aux bénéficiaires de justifier à nouveau de leur situation auprès du STIF ; il est par ailleurs vraisemblable que les foyers qui n'ont pas fait la démarche pour bénéficier du RSA ou de la CMU-C n'auraient pas plus adressé une demande spécifique pour recevoir un avantage pour les transports.

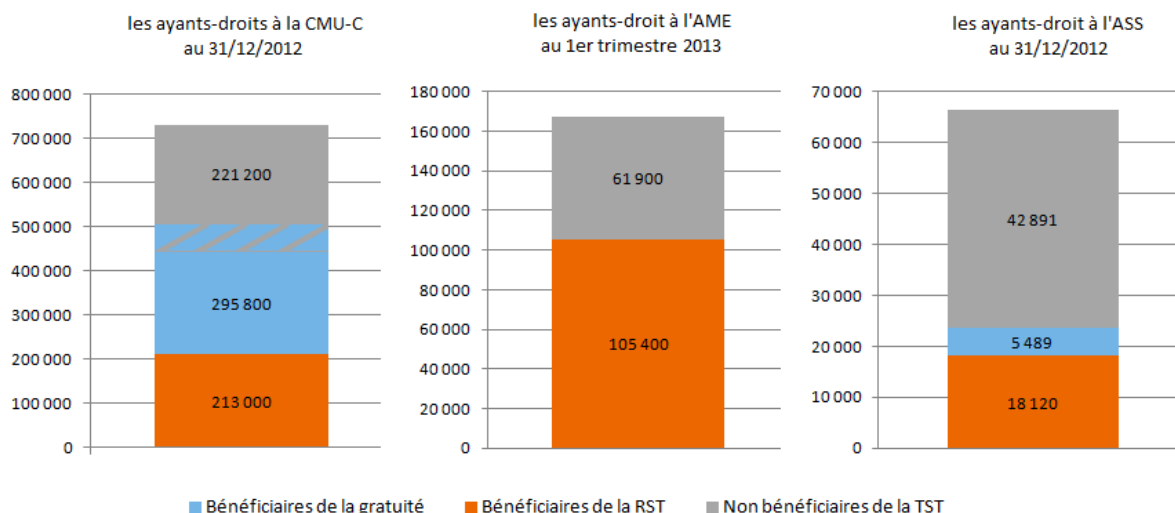
Le graphique ci-dessous indique le taux de pénétration du dispositif de tarification sociale au sein de trois catégories de publics-cibles : les ayants-droit à la CMU-C, les ayants-droit à l'ASS et les ayants-droit à l'AME.

Remarques :

- les taux de pénétration ici calculés rapportent le volume de bénéficiaires de la TST au volume de personnes répondant aux critères d'attribution de la TST, et non pas à l'ensemble des personnes ayant des ressources inférieures au plafond CMU-C (dont le volume n'est pas connu, puisqu'une part des publics éligibles à la CMU-C n'en font pas la demande).
- les taux de pénétration portent selon les profils considérés sur des volumes très variables (les ayants-droits au RSA et à la CMU-C étant très largement majoritaires).



Pénétration de la Tarification Solidarité Transport parmi



Le taux de pénétration varie selon les types de droits sociaux des publics-cibles :

- pour les ayants-droit à la CMU-C, il est compris entre 61% et 70% ; l'incertitude sur le taux précis porte sur la part des bénéficiaires de la gratuité au titre du RSA qui sont aussi allocataires de la CMUC³ ;
- pour les ayants-droit à l'AME, il est de 63%⁴ ;
- pour les ayants-droit à l'ASS, il était de l'ordre de 35,5% fin 2012 ; la faiblesse relative de ce taux de pénétration peut s'expliquer par le fait qu'une partie des allocataires de l'ASS bénéficient également du RSA, et peuvent avoir fait valoir leurs droits à la TST au titre du RSA. L'insuffisance des relais d'information sur la TST auprès de cette cible peut être un autre facteur explicatif, les conseillers de Pôle emploi ayant tendance à promouvoir davantage leurs propres aides à la mobilité que la TST. Ce faible taux doit de plus être relativisé au regard du faible volume que représentent les ayants-droit à l'ASS (4% environ des bénéficiaires de la TST). Enfin, il est possible que ce taux se soit amélioré depuis 2012 (dernière date pour laquelle des données territorialisées sont disponibles) : le nombre de bénéficiaires de la TST au titre de l'ASS a en effet fortement augmenté au cours de l'année 2013 et avoisine aujourd'hui 30 000 personnes ;
- pour les ayants-droit au RSA, il est compris entre 40% et 63% ; l'incertitude est ici liée à l'absence de statistiques sur les foyers des allocataires du RSA dont les ressources sont inférieures ou égales à 135% du montant forfaitaire (RSA-socle), qui constituent le véritable périmètre des publics éligibles à la gratuité. A défaut, il est seulement possible de comparer le volume des bénéficiaires RSA de la TST avec l'ensemble de la population couverte par le RSA (fourchette basse) et avec la population couverte par le RSA socle seul (fourchette haute). La Gratuité Transport étant réservée à la partie la plus modeste des bénéficiaires du RSA, il est cependant vraisemblable que le taux de pénétration se situe plus près de la borne supérieure de la fourchette que de la borne inférieure.

³ Les bénéficiaires du RSA socle seul, qui représentent environ 78% des bénéficiaires de la TST au titre du RSA, sont éligibles de droit à la CMUC sans ré-instruction de leur dossier mais doivent pour en bénéficier faire une demande spécifique que tous ne font peut-être pas ; parmi les bénéficiaires TST du RSA activité, une partie est également éligible à la CMUC (avec analyse des ressources), mais cette partie n'est pas quantifiable. Aussi, le parti-pris du graphique de comptabiliser l'intégralité des bénéficiaires RSA de la TST dans les ayants-droits à la CMU-C conduit-il probablement à surestimer un peu le taux de pénétration sur la CMU-C.

⁴ Ce taux a fortement diminué entre 2012 (74%) et 2013. Cela s'explique par la forte hausse du volume de bénéficiaires de l'AME (+18%, probablement en lien avec la suppression du frein financier que pouvait représenter le droit de timbre de 30€), tandis que le volume des bénéficiaires de la TST au titre de l'AME est resté relativement stable sur la même période (+1%).

Nombre de bénéficiaires de la gratuité au titre du RSA en décembre 2012	Fourchette où se situe le taux de pénétration	
	Borne inférieure (ensemble RSA)	Borne supérieure (RSA socle seul)
295 800	40%	63%

S'ils sont globalement satisfaisants au regard des taux de pénétration habituellement constatés sur les dispositifs sociaux⁵, ces taux interrogent néanmoins sur les raisons du non-recours, notamment dans le cas de la Gratuité Transport, qui ne requiert aucune contrepartie financière de la part du bénéficiaire et semble répondre à un réel besoin, dans la mesure où les publics à faibles niveaux de revenus sont moins motorisés et plus dépendants des transports collectifs.

Répartition des déplacements quotidiens

Revenus par UC du ménage	Voiture (en %)	Deux roues motorisé (en %)	Transport collectif (en %)	Vélo (en %)	Autre mode mécanisé (en %)	Marche (en %)	Ensemble
Moins de 500 €	36	2	18	3	0	41	100
500 à 999 €	52	2	10	3	1	32	100
1000 à 1499 €	68	2	8	2	0	20	100
1500 à 1999 €	70	1	7	3	0	18	100
2000 à 2999 €	73	2	7	2	0	16	100
Plus de 3000 €	67	2	9	2	1	20	100
Ensemble	65	2	8	3	1	22	100

Source : MEEDDM, sur la base des données ENTD 2008

Plusieurs barrières peuvent cependant expliquer que des individus ne fassent pas valoir leurs droits à des aides ou des tarifications sociales : la méconnaissance des dispositifs par les publics éligibles à ces dispositifs et/ou par les travailleurs sociaux qui les accompagnent (prescripteurs), la relative complexité des démarches pour bénéficier du dispositif, la difficulté à déterminer son éligibilité (pour les allocataires du RSA notamment), l'absence de rencontre entre l'aide proposée et les besoins des publics cibles, la peur de la stigmatisation, etc., sont autant de raisons pouvant freiner le recours aux aides proposées.

Evolution du nombre de bénéficiaires et des ventes

Volume global de bénéficiaires

Les bénéficiaires de la Tarification Solidarité Transport sont en décembre 2013 près de 668 000, ce qui représente une hausse de 11,7% par rapport à début 2011. Ils sont répartis de manière quasiment équivalente entre réduction et gratuité. On dénombre en effet en fin d'année 2013 :

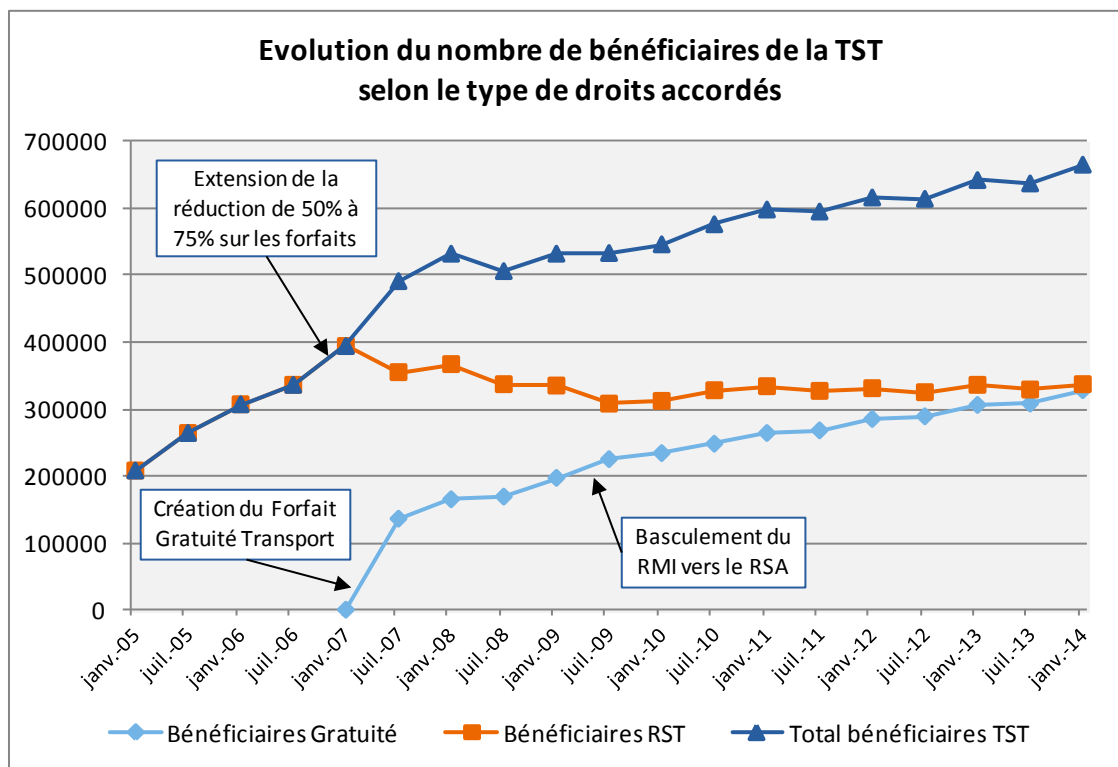
- environ 327 000 bénéficiaires de la gratuité
- et environ 341 000 bénéficiaires de la Réduction Solidarité Transport

⁵ Exemples de taux de non-recours constatés: 50% en moyenne pour le RSA (68% pour le RSA activité, 35% pour le RSA socle), 26% pour la CMU-C, 68% pour le tarif première nécessité d'EDF, 62% pour le tarif spécial solidarité de GDF.

Evolution par profil et par statut

Répartition par type de droits

L'analyse par type de droits accordés met en évidence les évolutions différenciées des volumes de bénéficiaires de la réduction et de la gratuité.



Source : reportings mensuels AST

Le volume des premiers, après une montée en charge progressive entre 2004 et 2007, a ensuite connu une légère diminution jusque vers mi-2009, qui s'explique par un report d'une partie des bénéficiaires de la réduction vers la gratuité, mise en place à partir du premier semestre 2007. Depuis lors, leur volume s'est stabilisé et ne connaît plus qu'une hausse très modérée (+2% seulement entre janvier 2009 et décembre 2013), même si des fluctuations de plusieurs milliers de bénéficiaires peuvent s'observer d'un mois sur l'autre, à la hausse comme à la baisse.

Le volume des bénéficiaires de la gratuité a quant à lui connu une montée en charge fulgurante, beaucoup plus rapide que la réduction Solidarité Transport (6 mois environ), puis un nouvel essor lors du basculement du RMI vers le RSA. Depuis mi-2009, si le rythme de croissance s'est ralenti, il reste néanmoins fort et régulier, comme en témoigne la hausse de 44% constatée sur la période (soit 0,7% de hausse par mois entre juillet 2009 et fin 2013).

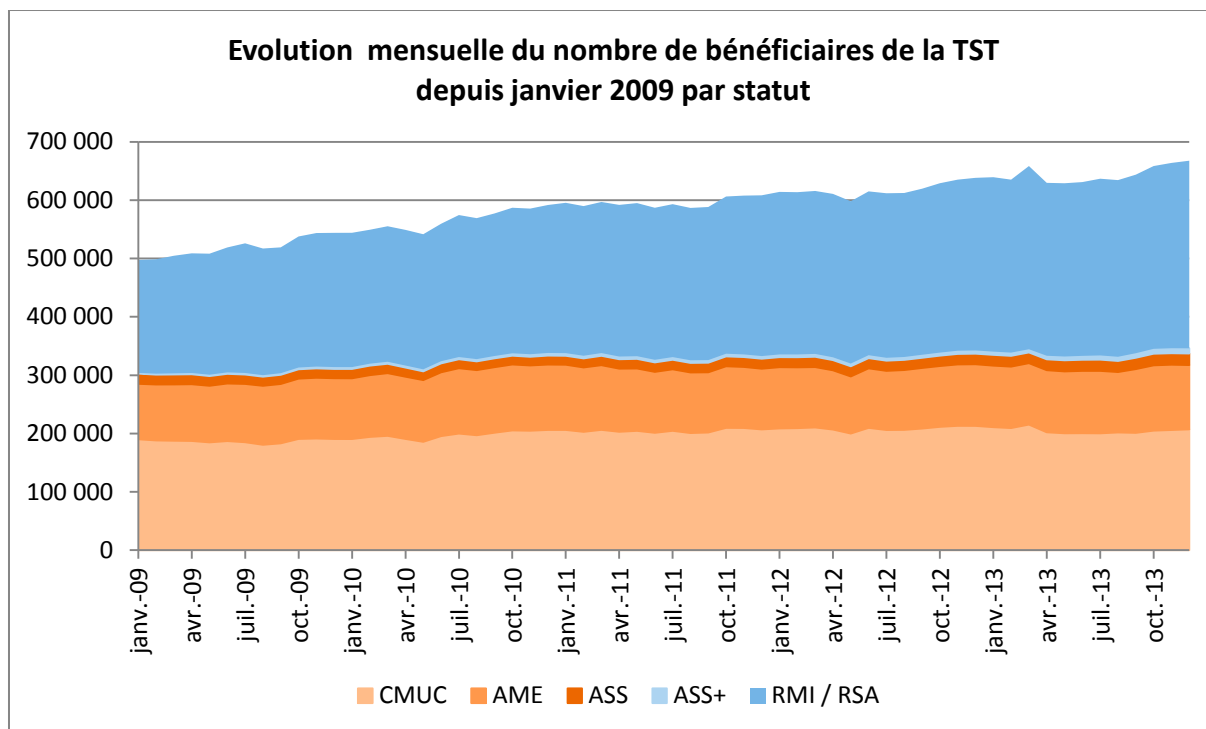
Aussi la croissance constatée du volume global des bénéficiaires de la TST au cours des dernières années est-elle essentiellement portée par la hausse des bénéficiaires de la gratuité. Il n'est cependant pas possible de déterminer dans quelle proportion les nouveaux bénéficiaires de la gratuité sont des nouveaux entrants dans la Tarification Solidarité Transport ou proviennent de la Réduction Solidarité Transport, qui jouerait alors un rôle de sas avec un turn-over plus important, avec un solde quasiment net d'entrées et de sorties.

	Bénéficiaires Gratuité	Bénéficiaires RST	Total bénéficiaires TST
janv-05	0	208 000	208 000
juil-05	0	264 000	264 000
janv-06	0	307 000	307 000
juil-06	0	336 000	336 000
janv-07	0	394 000	394 000
juil-07	136 000	355 000	491 000
janv-08	165 000	367 000	532 000
juil-08	169 000	337 000	506 000
janv-09	197 000	335 000	532 000
juil-09	225 000	308 000	533 000
janv-10	234 000	312 000	546 000
juil-10	248 000	328 000	576 000
janv-11	264 000	334 000	598 000
juil-11	268 000	327 000	595 000
janv-12	285 000	331 000	616 000
juil-12	289 000	325 000	614 000
janv-13	306 000	336 000	642 000
juil-13	308 000	329 000	637 000

Progression moyenne

De janv. 08 à juil. 09	+1,74%/mois	-0,97%/mois	+0,01% /mois
De juil. 09 à juil. 13	+0,66%/mois	+0,14%/mois	+0,37%/mois

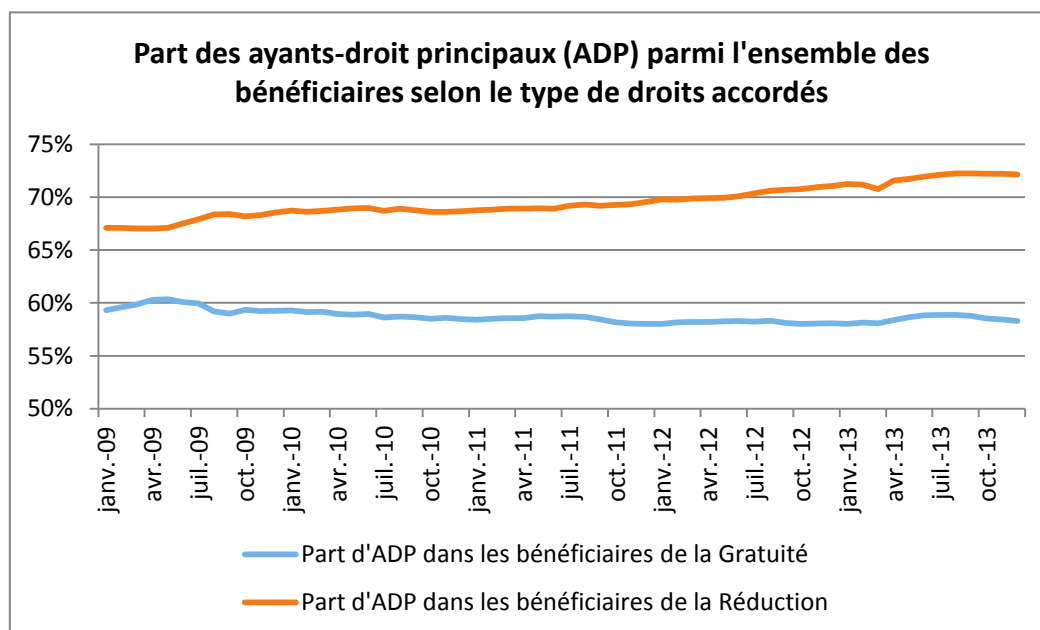
Répartition par statut



Source : fichiers AST

Remarque : la pointe de mars 2013 visible sur le graphique ci-dessus est liée au changement de prestataire AST et n'est pas significative statistiquement.

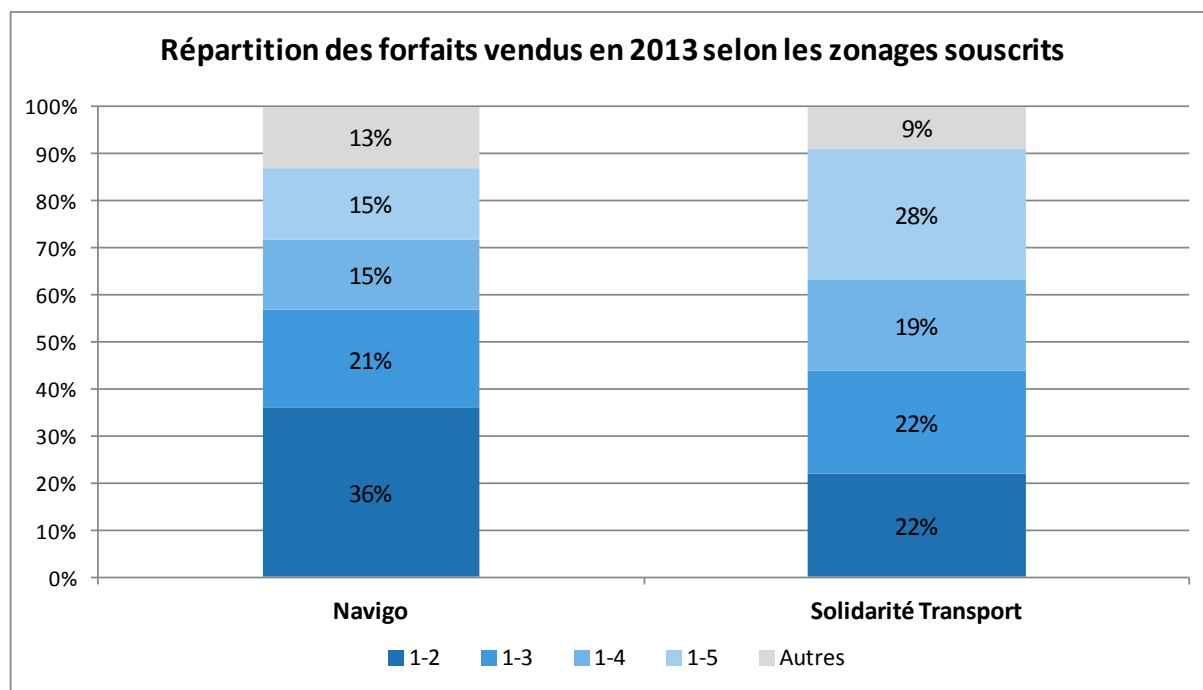
Les ayants-droits principaux à la TST sont proportionnellement plus nombreux parmi les bénéficiaires de la RST que parmi les bénéficiaires de la Gratuité Transport. Cela indique que le nombre de bénéficiaires moyen par foyer est plus faible pour les foyers bénéficiant de la réduction que pour ceux bénéficiant de la gratuité.



Source : fichiers AST

Le ratio entre ayants-droit principaux et ayants-droit secondaires de la Gratuité Transport reste relativement stable au cours du temps. En revanche, la part des ayants-droit principaux tend à augmenter progressivement parmi les bénéficiaires de la RST.

Evolution des ventes de FST Mois et Semaine



Source : déclarations de ventes de forfaits Navigo Annuel, Mois et Semaine et ST Mois et Semaine en 2013

La structure de ventes de forfaits Solidarité Transport diffère sensiblement de celle des forfaits Navigo en ce qui concerne les couples de zones souscrits : les Forfaits Solidarité Transport de zonage 1-2 sont en effet sous-représentés par rapport aux Navigo, au profit des zonages plus grands incluant la zone 1.

La comparaison des structures des Forfaits Solidarité Transport Mois et Semaine souligne que la part des forfaits de zonages périphériques (forfaits incluant les zones 4 et/ou 5) est plus importante pour les forfaits hebdomadaires que pour les forfaits mensuels.

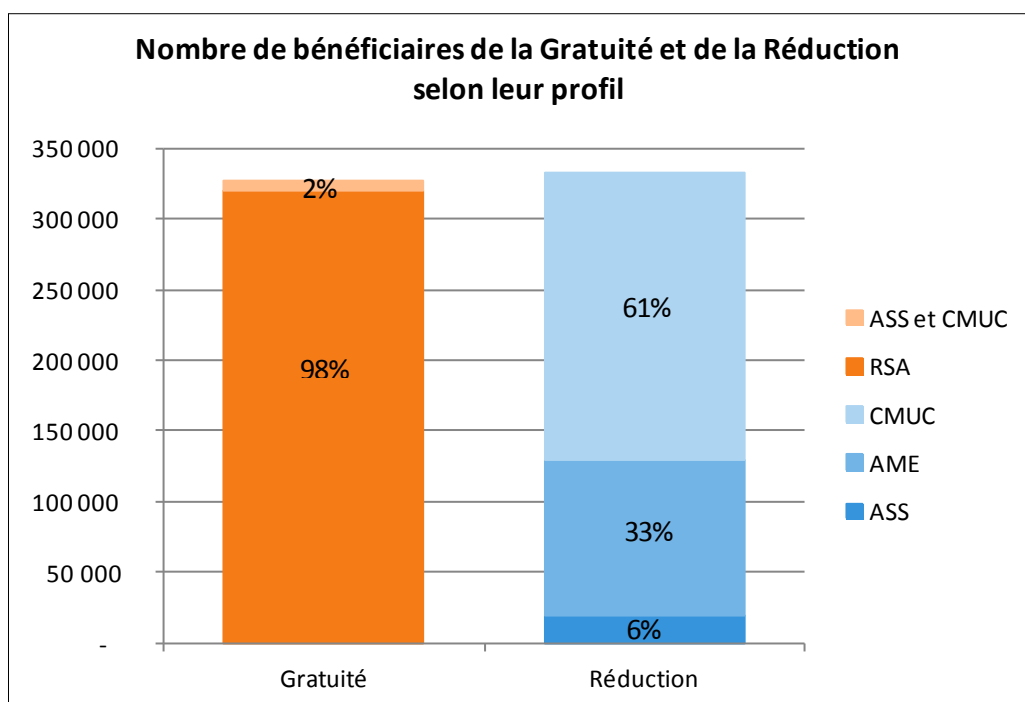
Profil et caractéristiques des bénéficiaires

Statut et profil des bénéficiaires

Le fichier de l'Agence Solidarité Transport recense, fin décembre 2013, un volume similaire de bénéficiaires du droit à la gratuité et de bénéficiaires du droit à la RST.

Les bénéficiaires de la gratuité sont presque tous des allocataires du RSA (ou membres du foyer d'un allocataire du RSA).

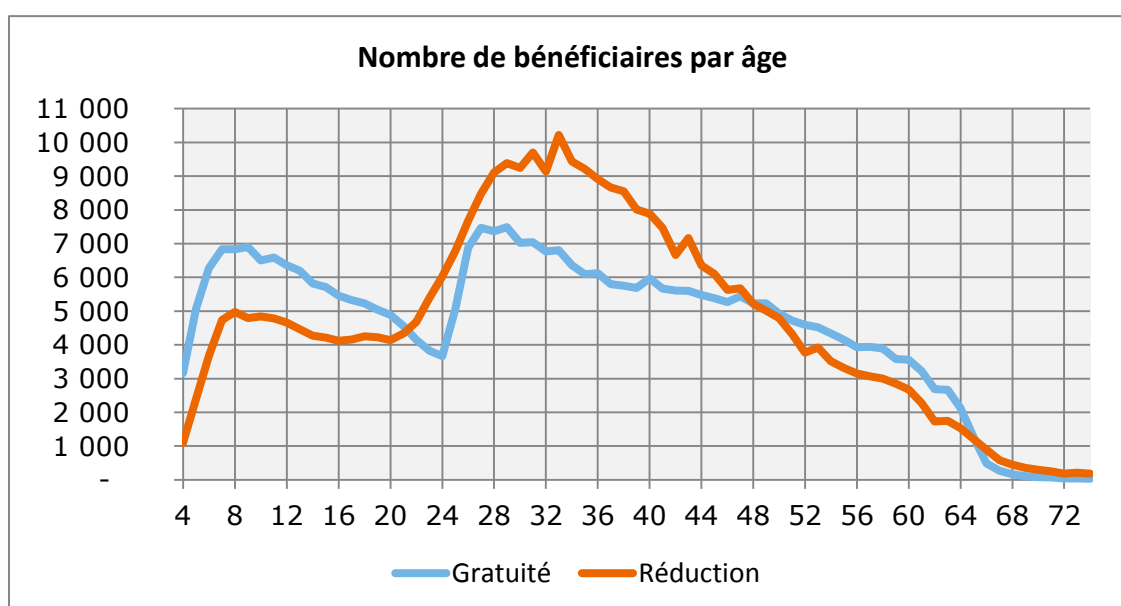
Les bénéficiaires de la RST sont en majorité des ayant-droit à la CMU-C (61%) ; les ayant-droit à l'AME représentent également une part significative (un tiers).



Source : AST – base des droits valides au 31/12/2013

Âge des bénéficiaires

L'âge moyen des bénéficiaires est de 33 ans. 54% des bénéficiaires ont entre 25 et 50 ans.



Source : AST – base des droits valides au 31/12/2013

On observe parmi les bénéficiaires de la gratuité comme parmi ceux de la RST un pic entre 25 et 45 ans et un pic plus modeste entre 5 et 10 ans.

Le pic entre 25 et 45 ans est peut-être à attribuer au fait que c'est une tranche d'âge où les foyers ont probablement plus d'enfants à charge donc une plus grande probabilité d'être en dessous des plafonds de ressources. Pour les bénéficiaires de la gratuité, le creux accentué juste avant 25 ans peut s'expliquer par les critères d'attribution du RSA qui sont tels que très peu de jeunes adultes de moins de 26 ans en sont allocataires. Une autre hypothèse d'explication est la tendance à

l'amélioration des revenus avec l'âge : le revenu moyen augmente en effet à mesure de l'avancée dans l'âge actif, avant de décroître légèrement lors du passage à la retraite. Cet effet générationnel peut également expliquer la pente descendante pour la RST de 6-8 ans à 20 ans : les enfants de cette tranche d'âge dépendent de parents eux-mêmes plus âgés que les parents des enfants en bas âge, donc ayant des chances d'avoir des ressources un peu plus élevées ; la remontée après 20 ans pour les bénéficiaires de la RST tiendrait alors au fait que les jeunes quittent le foyer parental pour constituer leur propre foyer.

Le creux sur la tranche 12-20 ans, assez accentué chez les bénéficiaires de la RST, tient sans doute en partie à la concurrence d'Imagine R (ou des cartes scolaires subventionnées). Il faut en effet noter que dans les départements où les lycéens et collégiens bénéficient d'une subvention générale pour Imagine R Scolaire, le niveau de dépense restant à la charge des familles est analogue entre Imagine R et forfait ST (le forfait Imagine R devenant même plus intéressant si le jeune a droit à un tarif boursier). Imagine R offre, de surcroît, l'avantage d'une période de dézonage plus étendue en été (intégralité des mois de juillet et août contre la seule période 15 juillet-15 août pour les porteurs de FST). Le creux sur cette tranche d'âge est plus difficile à interpréter pour les bénéficiaires de la gratuité.

Enfin, le pic entre 25 et 45 ans est, chez les bénéficiaires de la RST, notablement plus élevé que le pic sur la tranche 5 à 10 ans (alors qu'ils sont à une hauteur assez voisine pour les bénéficiaires de la gratuité). On peut en déduire que la part d'adultes en âge d'être actifs est plus forte parmi les bénéficiaires de la RST que parmi les bénéficiaires de la gratuité. Cela est cohérent avec la part plus importante d'ayants droits principaux constatée parmi les bénéficiaires de la RST.

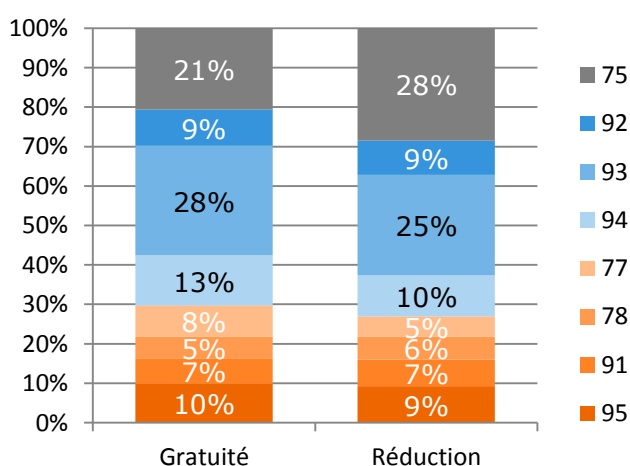
Lieu de résidence

Les bénéficiaires de la TST sont concentrés dans la zone centrale de l'agglomération francilienne. Ils sont particulièrement surreprésentés à Paris et en Seine-Saint-Denis (plus d'un bénéficiaire de la TST sur quatre réside dans ce département).

Structure par département des bénéficiaires de la TST et de la population globale d'Ile-de-France

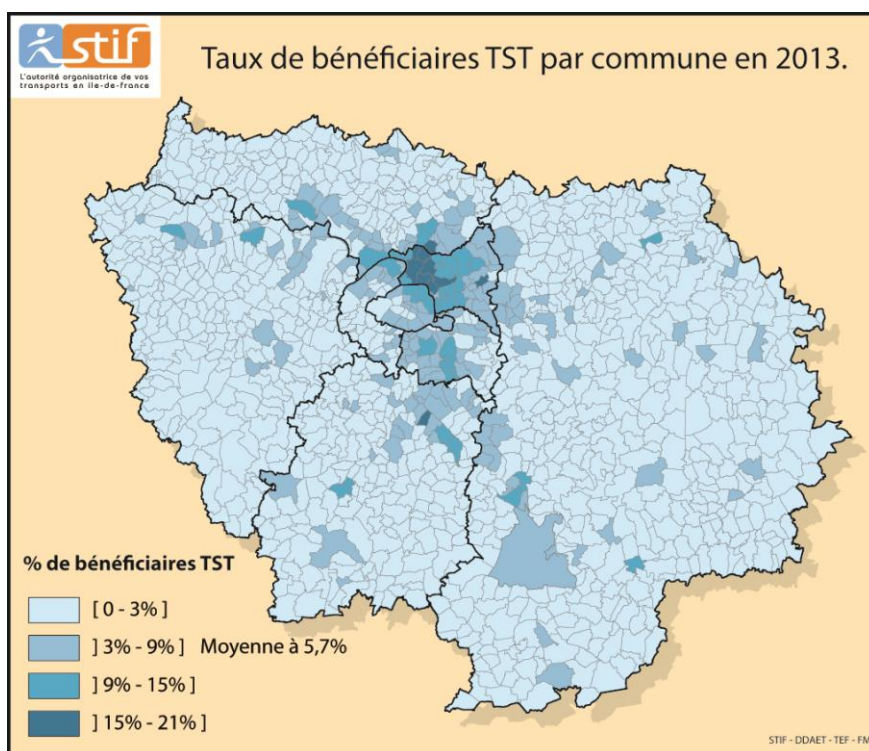
	Bénéficiaires de la TST	Population francilienne
75	25%	19%
92	9%	13%
93	27%	13%
94	12%	11%
77	7%	11%
78	6%	12%
91	7%	10%
95	10%	10%
	100%	100%

Répartition des bénéficiaires de la TST par département de résidence et type de droit



Source : AST – base des droits valides au 31/12/2013

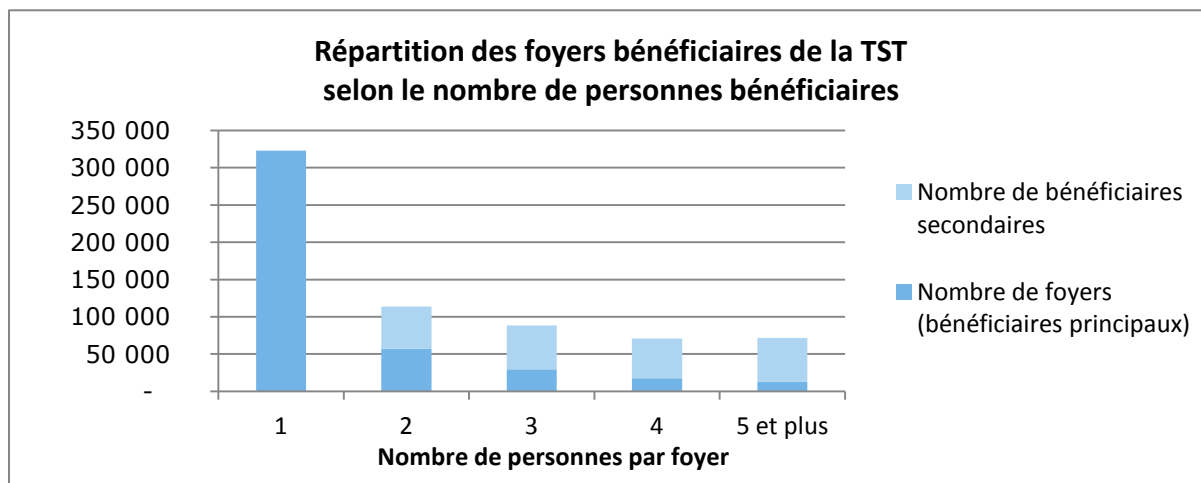
Pour chaque département, la part des bénéficiaires de la gratuité qui y résident est assez proche de la part des bénéficiaires de la RST qui y résident, à l'exception de Paris où les bénéficiaires de la RST sont surreprésentés.



Composition des foyers des bénéficiaires

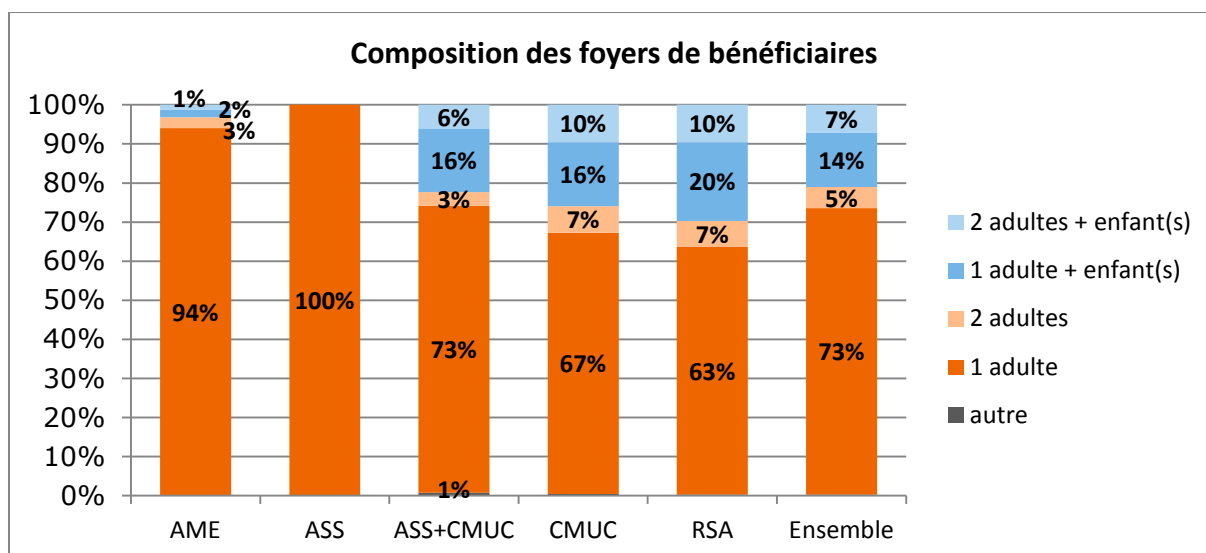
Le graphique ci-dessous précise la répartition des foyers selon le nombre de personnes bénéficiaires de la TST. Le total des colonnes correspond à la somme bénéficiaires ayants-droit principaux (ou nombre de foyers bénéficiaires, en bleu foncé) et des bénéficiaires ayants-droit secondaire (en bleu clair).

Pour mémoire, le droit à la TST est étendu à l'ensemble des membres du foyer pour les allocataires du RSA et les bénéficiaires de la CMU-C ou de l'AME. Les allocataires de l'ASS sont quant à eux bénéficiaires de la Réduction Solidarité Transport ou de la Gratuité Transport à titre individuel.



Source : AST – base des droits valides au 31/12/2013

Fin décembre 2013, 660 000 individus bénéficiaient de la TST, répartis en 440 000 foyers, soit 1,5 bénéficiaires par foyer en moyenne. Les foyers unipersonnels sont largement prédominants, mais ils ne représentent en termes d'individus qu'un peu moins de la moitié des bénéficiaires.



Source : AST – base des droits valides⁶ au 31/12/2013

Remarque : les foyers recensés sous l'intitulé « ASS+CMUC » sont les foyers bénéficiaires de la CMU-C dont l'un des membres est allocataire de l'ASS. Cela explique pourquoi les structures familiales de cette catégorie sont plus diversifiées que celle des « ASS ». Dans les foyers « ASS+CMUC », l'allocataire de l'ASS bénéficie de la gratuité à titre individuel, et les autres membres du foyer bénéficient de la RST au titre de la CMU-C).

Le graphique ci-dessus détaille la répartition des foyers selon leur composition. 14% des foyers sont monoparentaux, 7% des « familles classiques » (couple avec enfant(s)).

Le nombre de personnes par foyer peut être sous-estimé pour deux raisons. D'une part, un bénéficiaire peut ne pas déclarer un membre de son foyer pour qui la TST n'est pas utile (enfant en bas âge, par exemple). D'autre part, les deux membres d'un couple peuvent avoir intérêt à se déclarer chacun comme célibataire pour optimiser les critères d'obtention des prestations.

On constate que les foyers de bénéficiaires de l'AME sont quasiment tous constitués d'une personne seule, en lien probablement avec le phénomène de migration économique qui caractérise souvent ces publics.

Les familles monoparentales sont légèrement plus représentées parmi les bénéficiaires au titre du RSA que de la CMU-C, probablement parce que généralement plus pauvres.

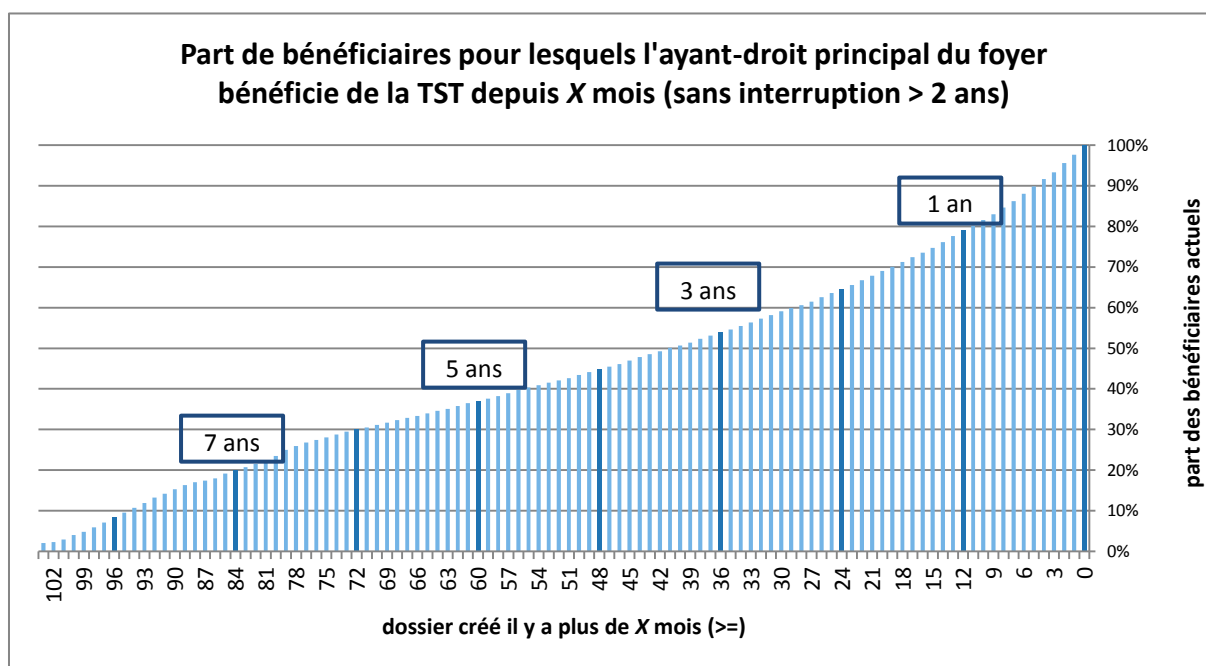
Durée de bénéfice

Remarque préalable : dans l'analyse qui suit, la durée de bénéfice est calculée à partir de la date de création par l'AST du dossier de chaque foyer bénéficiaire de la TST en décembre 2013, et diffère en cela de l'indicateur de mesure retenu lors de la précédente évaluation.

Il est à noter, par conséquent, les éléments suivants :

- Parmi les bénéficiaires dont le dossier a été créé par exemple il y a plus d'1 an, c'est-à-dire parmi les bénéficiaires rattachés à un foyer dont l'ayant droit principal bénéficie de la TST depuis plus d'un an, il se peut que certains bénéficient de la TST depuis moins longtemps. Il arrive notamment que certains bénéficiaires principaux ne fassent pas valoir les droits de leurs enfants en même temps que les leurs mais plus tardivement.
- De même, dans les bénéficiaires étudiés, dont le dossier a été ouvert il y a n années, certains sont sortis temporairement du dispositif de la TST (moins de 2 ans) entre la date d'ouverture de leur dossier et la date d'observation, où ils sont de nouveau bénéficiaires. Etant sortis moins de 2 ans, leur dossier reste ouvert sous le même numéro (dans l'évaluation précédente, la durée de bénéfice de la TST prise en compte correspondait à une durée sans interruption, ce qui peut expliquer les écarts constatés).

⁶ Le fichier des bénéficiaires ne précise pas le statut des membres bénéficiaires ; la distinction adultes / enfants est alors reconstituée artificiellement sur la base des dates de naissance renseignées et des statuts d'ayants-droit principal ou secondaire.



Environ 80% des bénéficiaires actuels étaient bénéficiaires de la TST il y a 12 mois ou ont un ayant-droit principal qui était bénéficiaire de la TST il y a 12 mois.

Un peu plus de 50% des bénéficiaires actuels étaient bénéficiaires ou ont un ayant-droit principal qui était bénéficiaire de la TST il y a 36 mois, soit 3 ans.

30% des bénéficiaires actuels étaient bénéficiaires ou ont un ayant-droit principal qui était bénéficiaire de la TST il y a 72 mois, soit 6 ans.

Mobilité des bénéficiaires

Part des bénéficiaires de la TST dans les usagers des TC

Le tableau ci-dessous permet de resituer la population TST dans l'ensemble de la clientèle des transports franciliens munie d'un forfait (Navigo, Imagine R, Améthyste, FGT, ou FST), pour ce qui est du trafic généré avec le forfait. Ne sont pas pris en compte les Km-voyageur effectués avec des tickets ou billets.

L'estimation du trafic annuel en kilomètres-voyageurs est tirée du SIDV, **sur la base des déplacements qui ont donné lieu à une (ou des) validation(s)**⁷ entre le 1^{er} avril 2013 au 31 mars 2014⁸.

Titre de transport	Nombre d'utilisateurs par mois *	Nombre bénéficiaires	Trafic annuel (millions de Kilomètres-voyageurs)	Part du trafic
Navigo	2 250 000		11 600	69%
Imagine R	810 000		2 800	16%
Améthyste	260 000	305 000	400	2%
FGT	290 000	330 000	900	5%
FST	220 000	330 000	1 400	8%

* Nombre de bénéficiaires « circulants » pour les 5 types de titres télébillettiques.

Remarque : l'analyse de la mobilité des bénéficiaires s'appuie sur l'étude des déplacements des bénéficiaires de la Tarification Solidarité Transport qui sont recensés à travers le système d'information décisionnel des validations (SIDV). L'ensemble des validations des titres télébillettiques alimentent ce système. Les données émanant des trois types de forfaits distribués dans le cadre de la TST (Forfait Gratuité Transport, Forfait Solidarité Transport semaine et Forfait Solidarité Transport mois) sont donc toutes enregistrées dans le SIDV. A partir de ces données brutes de validation, le SIDV reconstitue automatiquement les trajets et les déplacements des porteurs de titres télébillettiques, en appliquant certaines règles aux validations enregistrées :

- la destination d'un trajet est réputée se situer au lieu de la validation suivante
- plusieurs trajets réalisés dans un certain laps de temps sont considérés comme appartenant au même déplacement

Les règles appliquées par le SIDV n'incluent pas de redressement pour pallier le fait que certains trajets demeurent invisibles dans les remontées de validations : sont « invisibles » les trajets réalisés en bus par des personnes qui ne valident pas lors de la montée dans le véhicule, ou des trajets en train entre deux gares « ouvertes »⁹ réalisés par des voyageurs qui n'ont pas validé au départ. Cela a deux types de conséquences :

- les données présentées sous-estiment les trajets en bus ou tram et certains trajets en train (entre Saint Lazare et la grande couronne, par exemple) ; elles sous-estiment, par ricochet, le nombre global de déplacements ;
- la mobilité de personnes qui n'auraient jamais validé sur une période donnée est, sur cette période, invisible pour le SIDV.

⁷ A noter que le trafic était calculé, dans le précédent rapport d'évaluation du dispositif, sur la base des enquêtes de mobilité. Il s'agissait donc du trafic total, alors qu'ici, il s'agit du trafic « vu » dans les validations.

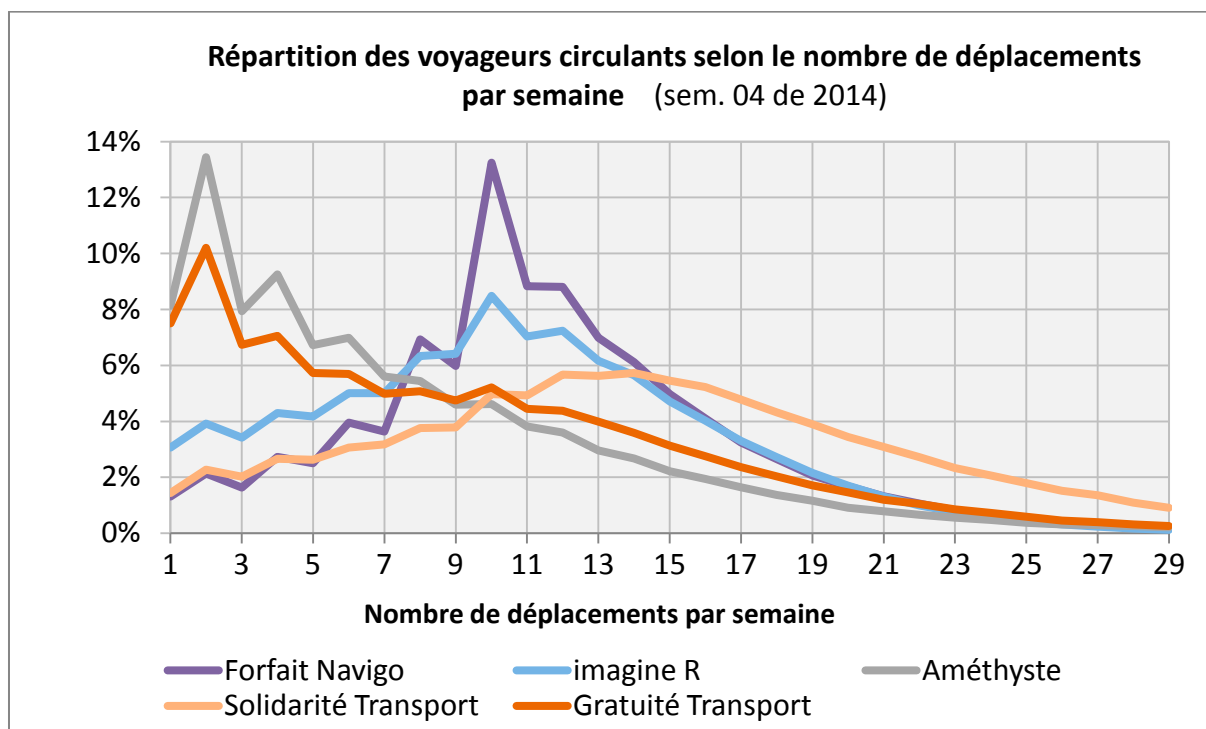
⁸ A l'exception des forfaits Améthyste, pour lesquels les données présentées sont le résultat d'une extrapolation à partir de l'observation dans le SIDV d'un seul mois récent : avril 2014, mois pour lequel la quasi-totalité des anciens titres sont passés sur télébillettique.

⁹ On parle de gares « ouvertes » quand on peut accéder ou sortir des quais sans nécessité de passer par un portail de validation.

Par ailleurs, si le recours au SIDV présente l'avantage de travailler sur les données relatives à l'ensemble de la population dont on veut étudier la mobilité (contrairement aux enquêtes classiques de mobilité qui sont fondées sur les réponses d'un échantillon d'individus), il exclut de l'analyse les validations de titres magnétiques (tickets t+ et billets banlieue), qui ne sont pas recensées dans le SIDV. Comme, par ailleurs, les recettes des billets demi-tarif ne distinguent pas les bénéficiaires de la TST des autres statuts donnant droit au tarif réduit (moins de 10 ans, famille nombreuses, TST, etc.), il est très difficile d'utiliser les données de ventes pour estimer la mobilité tickets et billets des bénéficiaires de la RST. C'est **pourquoi les éléments d'analyse présentés ci-après n'incluent pas les déplacements effectués avec des tickets ou billets.**

Volumes de déplacements

Répartition des porteurs selon leur mobilité hebdomadaire



Source : STIF - SIDV

La distribution du nombre de déplacements par semaine pour les bénéficiaires de la RST est une « courbe en cloche » comme pour les utilisateurs de forfaits Navigo ou imagine R mais avec une cloche plus aplatie, ce qui signifie une plus grande variété des pratiques de mobilité. Le haut de la cloche se situe entre 12 et 14 déplacements alors qu'il est à 10 déplacements pour Navigo ou imagine R. Les bénéficiaires de la RST circulant avec un forfait ont donc, en moyenne, une mobilité un peu plus élevée que les utilisateurs de forfaits Navigo ou imagine R.

A l'inverse, la courbe descendante de la distribution du nombre de déplacements par semaine pour les bénéficiaires de la Gratuité Transport est caractéristique des comportements de mobilité des usagers occasionnels des TC.

Par définition, on ne voit pas sur ce graphique les bénéficiaires de la TST qui ne se déplacent pas (ou se déplacent avec des tickets ou billets).

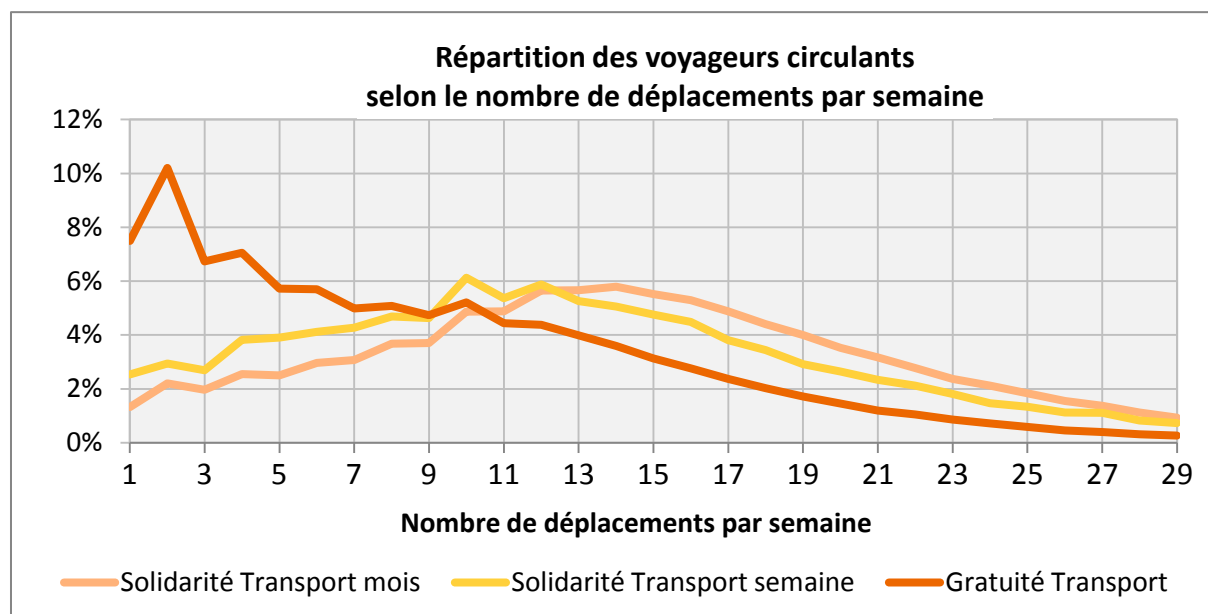
Le nombre de circulants (et validant) sur la semaine est de 432 000 sur les 660 000 bénéficiaires de la TST, ce qui représente un taux de bénéficiaires qui ne se déplacent pas avec un forfait (ou se déplacent sans jamais valider, ce qui est rare) de $1 - 432\,000/660\,000 = 35\%$.

Chez les bénéficiaires de la RST, ce taux est de $1 - 198\,000/334\,000 = 41\%$.

Chez les bénéficiaires de la gratuité, ce taux est de $1 - 234\,000/327\,000 = 28\%$.

	Nombre moyen de déplacements hebdomadaires			
	par bénéficiaire		par bénéficiaire circulant	
Forfait Solidarité Transport	8,8	7,8	14,9	11,9
Forfait Gratuité Transport	6,7		9,3	

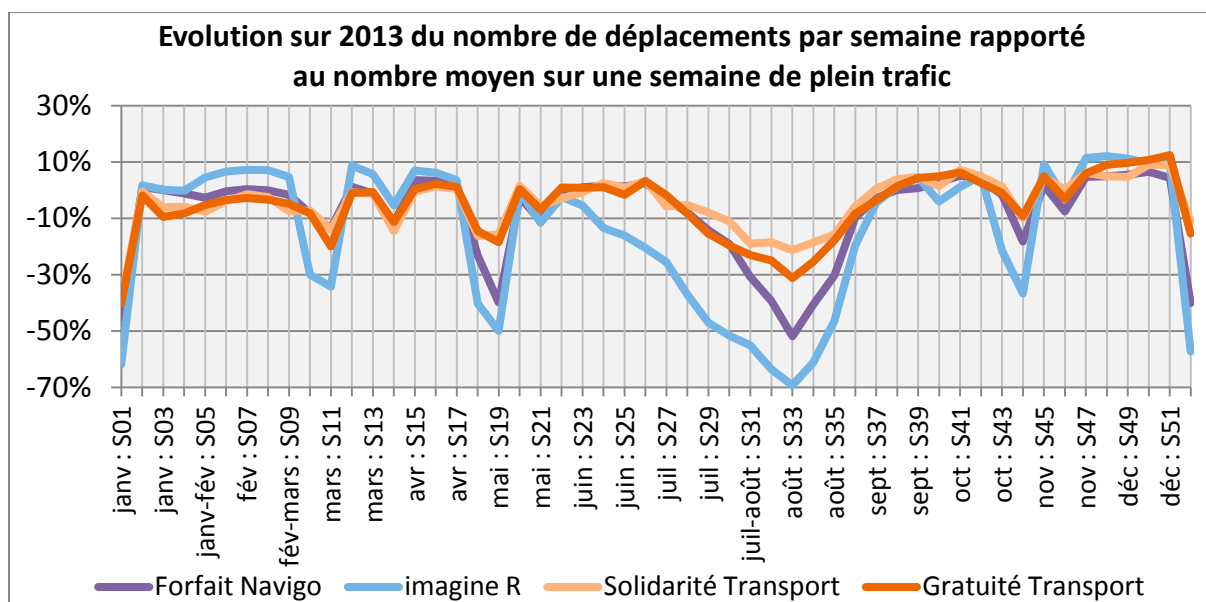
A titre de comparaison, le nombre moyen de déplacements par semaine est de 11,8 pour les porteurs de forfaits Navigo circulant (et validant) sur la semaine, et de 10,8 pour les forfaits imagine R circulant sur la semaine.



Les porteurs de forfait Solidarité Transport Mois et de Solidarité Transport Semaine circulants ont une mobilité très proche. Les forfaits Solidarité Transport mois font légèrement plus de déplacements.

Répartition des déplacements annuels

Lorsque l'on observe la distribution des déplacements sur la totalité d'une année (graphique ci-après), on constate que la courbe des déplacements des bénéficiaires de la gratuité et celle des déplacements des bénéficiaires de la RST sont plus aplaties que les courbes concernant les utilisateurs de forfaits Navigo ou de forfaits imagine R. Le creux de la période estivale, notamment, est faiblement marqué, surtout pour les bénéficiaires de la RST.



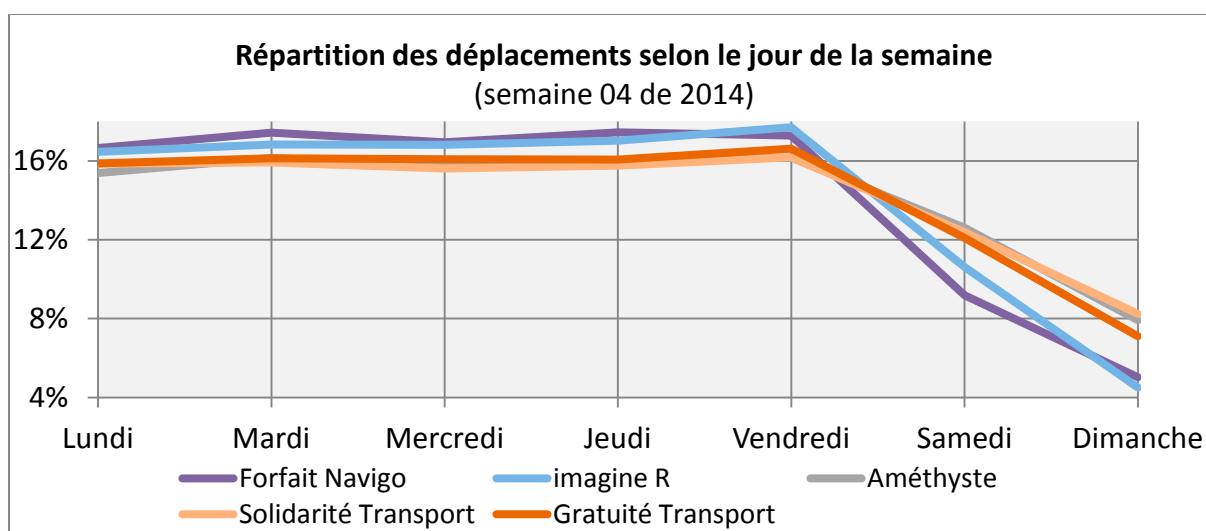
Source : STIF - SIDV

janvier	février	mars	avril	mai	juin	juillet	août	septembre	octobre	novembre	décembre
S01	S05	S09	S14	S18	S22	S27	S31	S36	S40	S44	S49
S02	S06	S10	S15	S19	S23	S28	S32	S37	S41	S45	S50
S03	S07	S11	S16	S20	S24	S29	S33	S38	S42	S46	S51
S04	S08	S12	S17	S21	S25	S30	S34	S39	S43	S47	S52
S05	S09	S13	S18	S22	S26	S31	S35	S40	S44	S48	S01

Deux hypothèses d'explication peuvent être avancées. D'une part, ces publics défavorisés partent moins en vacances, ils restent en Ile-de-France et continuent de se déplacer. D'autre part, ils sont moins motorisés, leurs déplacements en TC ne sont pas dédiés presque exclusivement aux déplacements domicile-travail comme c'est le cas pour les utilisateurs de forfaits Navigo. Les bénéficiaires de la TST utilisent les TC aussi pour les autres déplacements (courses, formalités, loisirs...).

Le creux moins marqué pendant l'été pour les bénéficiaires de la RST que pour les bénéficiaires de la gratuité est peut-être dû à une plus forte proportion d'enfants chez les seconds.

Distribution des déplacements par semaine

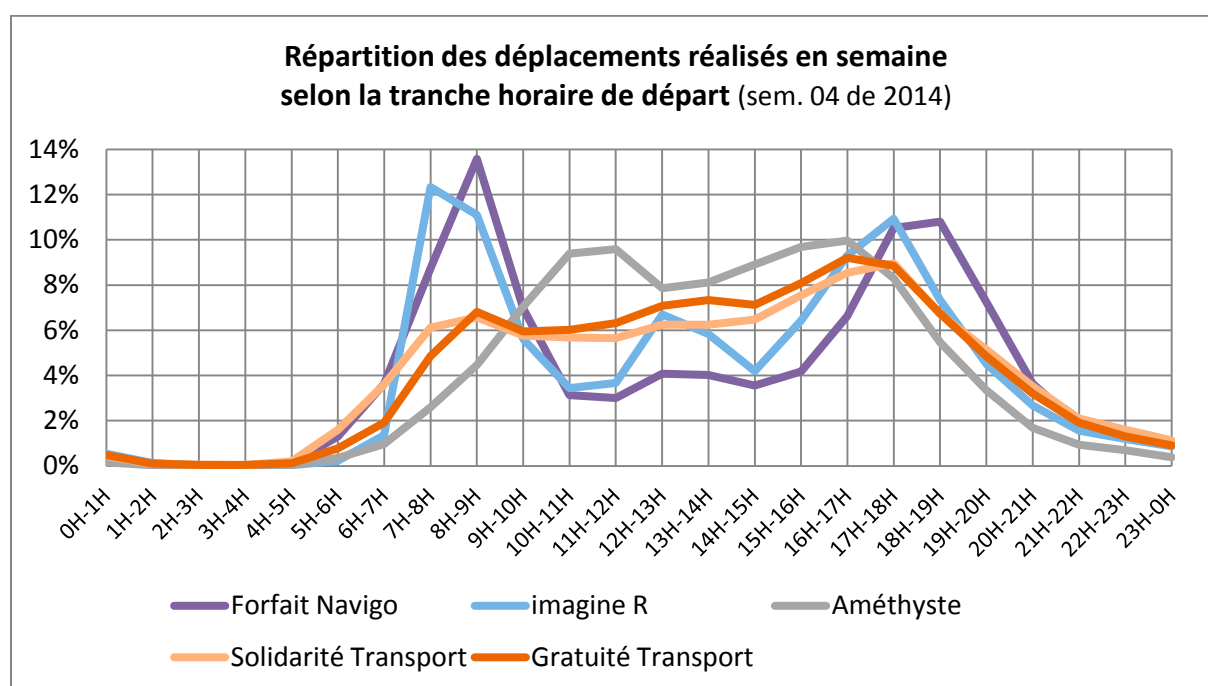


Source : STIF - SIDV

		Vol. validations moyen / vol. validations moyen d'un jour ouvré hors vacances				
		Navigo	Forfaits ST	FGT	Im R Etud	Im R Scol
Hors vacances scolaires	Jours ouvrés	100%	100%	100%	100%	100%
	Samedis	48%	76%	74%	63%	64%
	Dimanches	28%	53%	47%	34%	26%
Vacances scolaires	Jours ouvrés	78%	88%	84%	65%	42%
	Samedis	41%	72%	68%	48%	41%
	Dimanches	25%	51%	46%	29%	22%

L'analyse de la distribution des déplacements sur la semaine montre un contraste entre jours de semaine et week-end moins accentué pour les FGT et les forfaits ST que pour Navigo et Imagine R. De même, le contraste est moins accentué entre jour ouvré hors vacances scolaire et jour ouvré en période de vacances scolaires. Ce constat corrobore l'hypothèse formulée précédemment : les porteurs de FGT et de FST utilisent les TC pour les trajets domicile-travail mais aussi pour d'autres motifs de déplacement (courses, démarches personnelles, loisirs...). Là encore on voit que les FGT tendent à se situer entre le profil des RST et celui des abonnés Imagine R, reflet de la part plus importante d'enfants et de jeunes parmi les ayants-droits à la gratuité.

Distribution des déplacements selon l'heure

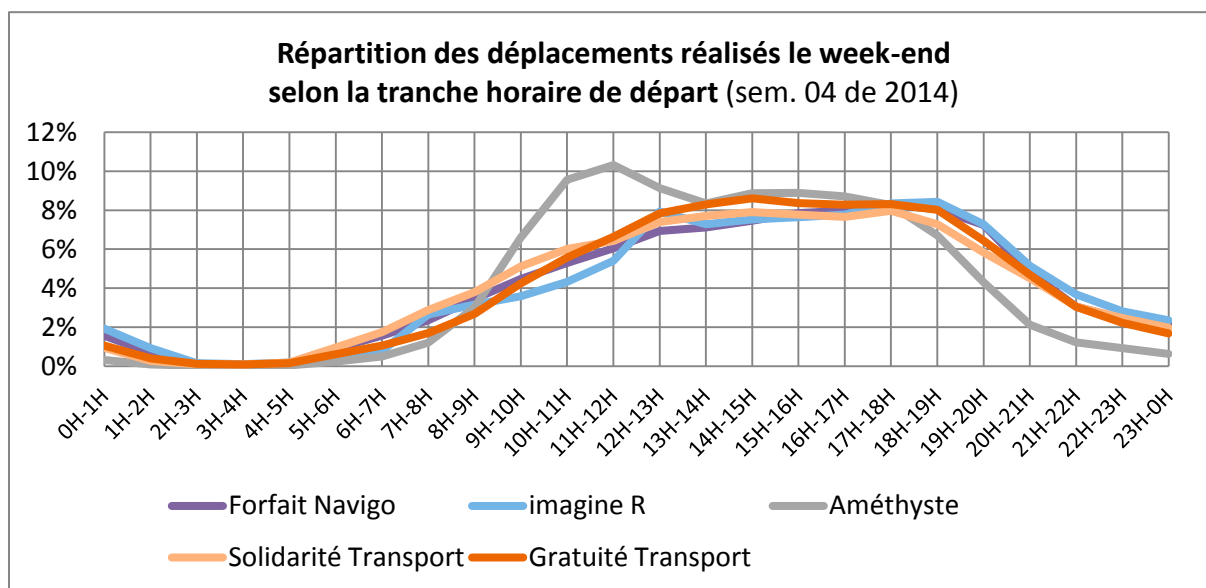


Source : STIF - SIDV

Les courbes de distribution des déplacements selon l'heure de la journée sont en plateau pour les bénéficiaires de la RST comme pour les bénéficiaires de la gratuité. Elles se distinguent en cela des courbes relatives à Navigo et à Imagine R qui ont une forme caractéristique de chameau en raison des heures de pointe du matin et du soir. Deux phénomènes peuvent expliquer cette différence :

- d'une part, la diversité des profils des bénéficiaires de la TST (adultes actifs ou non, enfants jeunes ou adolescents) induit des pratiques de mobilité elles aussi diversifiées du fait des rythmes spécifiques, qui s'annulent en s'ajoutant.

- d'autre part, les travailleurs avec des horaires atypiques et/ou décalés (petits boulots, caissières à temps partiel, femmes de ménage...) sont probablement surreprésentés dans la population des bénéficiaires TST, si bien que le rythme du salarié classique y est moins perceptible.



Source : STIF - SIDV

Le week-end, les déplacements des utilisateurs de la TST se répartissent sensiblement de la même manière que les utilisateurs de forfait Navigo ou Imagine R, avec un plafond de l'heure de départ situé entre 12h et 18h. Seuls les bénéficiaires du forfait Améthyste se distinguent par le nombre important de déplacements réalisés le matin et commencés entre 10h et 11h.

Pour les bénéficiaires de la TST, les répartitions des déplacements au cours de la journée un jour de semaine ou un jour du week-end sont assez ressemblantes.

Modes utilisés

Répartition selon la chaîne modale des déplacements en TC effectués au cours d'un mois de plein trafic

	Forfaits RST	Forfaits Gratuité	Forfaits Navigo	Forfaits Imagine R	Forfaits Améthyste
métro	28%	24%	36%	32%	25%
bus/tram	28%	38%	18%	33%	56%
fer	9%	10%	12%	11%	4%
bus/tram + fer	9%	8%	8%	8%	3%
métro + fer	11%	9%	15%	9%	3%
bus/tram + métro	9%	7%	7%	5%	7%
autres	6%	4%	4%	3%	1%
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Source : SIDV brut, mars 2014

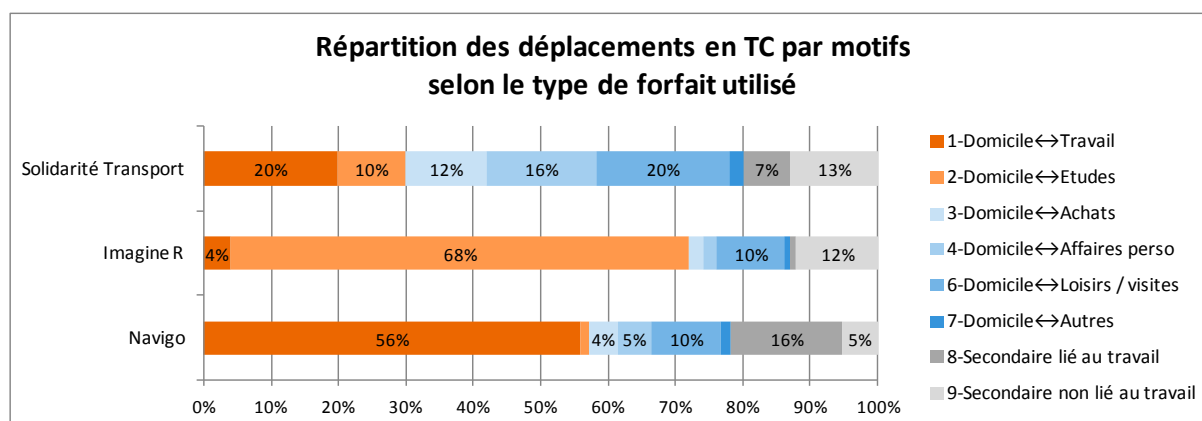
Part des déplacements contenant au moins un trajet métro, bus/tram, ou fer

Au moins un trajet en...	Forfaits RST	Forfaits Gratuité	Forfaits Navigo	Forfaits Imagine R	Forfaits Améthyste
métro	54%	44%	62%	49%	36%
bus/tram	52%	56%	37%	48%	68%
fer	36%	31%	39%	30%	12%

En comparaison des utilisateurs de forfaits Navigo, les bénéficiaires de la Tarification Solidarité Transport ont tendance à utiliser plus le bus et moins le métro. Cette distinction est plus marquée chez les bénéficiaires de la gratuité que chez les bénéficiaires de la RST. Sans doute faut-il y voir le signe d'une mobilité plus restreinte autour du domicile de la part des bénéficiaires n'habitant pas Paris (moindre portée des déplacements pour les non-actifs et les scolaires, moindre polarisation de la capitale pour l'emploi), ainsi que peut-être une préférence pour le mode bus de la part de publics qui peuvent avoir des difficultés à s'orienter en transport en commun.

Motifs de déplacements

Les données de validations ne permettent pas de renseigner sur les motifs des déplacements en transport en commun. L'Enquête Globale Transport de 2010 apporte quelques éclairages sur ce point, qui sont néanmoins à interpréter avec prudence au vu de la faiblesse de l'échantillon concerné.



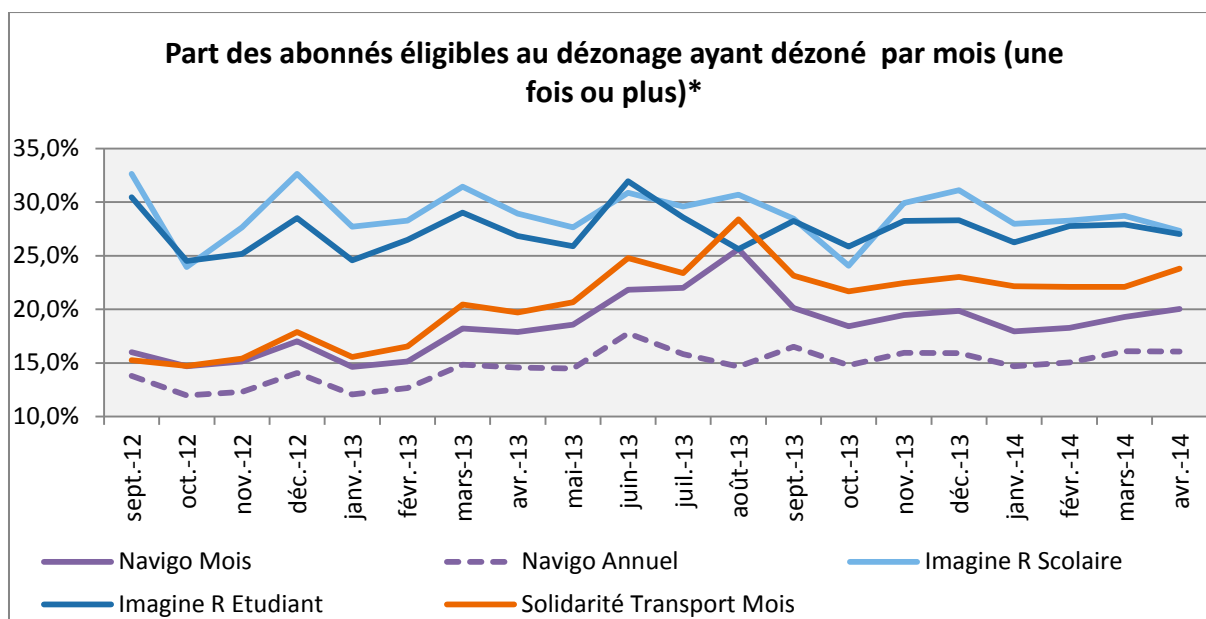
Source : EGT 2010 STIF - OMNIL – DRIEA

Les porteurs de forfaits Solidarité Transport se caractérisent par une plus faible proportion de déplacements pour motifs obligés (travail, études) que les porteurs de forfaits Navigo ou Imagine R. En dépit de leur faible poids, la présence simultanée de déplacements pour motif de travail et pour motif d'études traduit la diversité des profils présents parmi les bénéficiaires de la TST.

Utilisation du dézonage

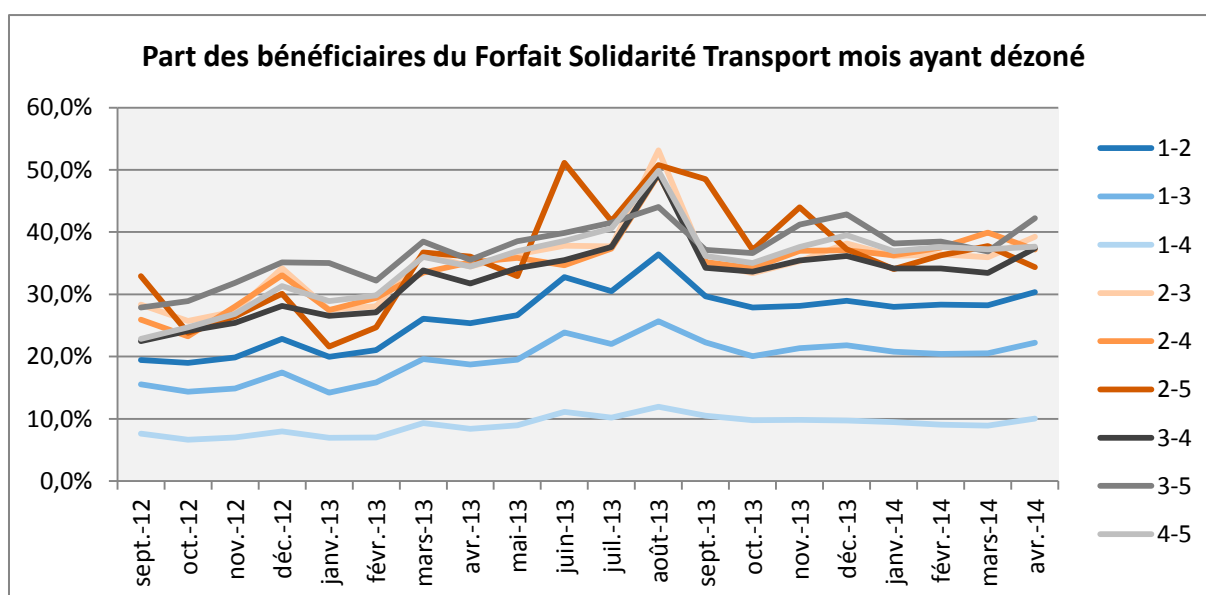
Depuis septembre 2012, les porteurs de forfaits Solidarité Transport Mois peuvent, comme les porteurs de forfaits Navigo Mois, Annuel, et Imagine R, dézoner les week-ends et jours fériés. Les bénéficiaires de la gratuité transport ne sont quant à eux pas concernés par cette mesure, dans la mesure où ils disposent déjà de l'équivalent d'un forfait de zonage 1-5.

NB : dans les analyses suivantes, le taux de dézonage mensuel est calculé en rapportant le nombre d'individus ayant effectué au moins un trajet dézonné durant un des week-ends du mois considéré à l'ensemble des individus ayant validé au moins une fois au cours de ce même mois et éligibles au dézonage (tous zonages hors 1-5).



Source : STIF – SIDV

En ce qui concerne l'utilisation du dézoning week-end depuis sa mise en place en septembre 2012, les porteurs de FST semblent avoir des comportements très proches de ceux des porteurs de forfait Navigo Mois : la part des porteurs de forfait ayant dézonné au moins une fois par mois a en effet évolué de manière similaire, avec une croissance progressive du taux de dézoneurs mensuels jusqu'à l'été 2013 (pic de dézoning en août), avant de redescendre à partir de septembre 2013, pour rester cependant à des niveaux plus élevés que ce qu'il était un an auparavant. Les porteurs de FST ont cependant tendance à dézoner davantage que les porteurs de forfait Navigo (+3 points environ).



Source : STIF – SIDV

L'analyse du dézoning par zonage de forfait met en lumière le fait que les porteurs d'un forfait Solidarité Transport dont le zonage inclut la zone 1 ont une propension à dézoner moindre que les porteurs de forfaits banlieue-banlieue. Cela s'explique probablement par le fort pouvoir attractif de Paris en termes de loisirs, achats, offre culturelle et autres activités de nature à générer des déplacements le week-end. Parmi les porteurs de forfaits de zones 1-n, les porteurs de forfait 1-4 sont sans surprise ceux qui dézonent le moins : le zonage souscrit leur permettant déjà une importante portée de déplacements, les déplacements de longue distance hors de ces zones de validité sont alors moins nombreux.