

Juin 2018

EDITORIAL : Egalité Egalité...

On en parle beaucoup, "à travail égal, salaire égal", mais pourquoi ne pas rendre illégales les différences salariales entre hommes, et femmes ?

Avec un texte de loi qui imposerait une égalité parfaite et qui inverserait la charge de preuve, il n'incomberait plus aux salariées d'établir qu'elles sont discriminées en raison de leur sexe, mais aux entreprises de prouver qu'elles fixent un salaire égal femmes et hommes, ainsi, en cas de non respect, l'image des patrons serait largement ternie dans l'opinion publique.

En France, l'écart de rémunération entre les hommes et les femmes atteint 9,9% à qualification équivalente (source OCDE). À cet égard, peut-être pourrions nous prendre exemple sur le modèle nordique qui inculqué dès le plus jeune âge, place la femme et

l'homme sur un pied d'égalité. Aujourd'hui même si les mentalités changent, il convient de s'attaquer une bonne fois pour toutes au concept d'égalité. L'histoire a montré que si nous voulons l'égalité réelle, il faut l'imposer !

L'objectif d'une telle loi serait de mettre fin aux discriminations sexistes en matière de salaire. Combien de femmes PDG en France ?

Au plan purement économique, bien que la loi oblige les grandes entreprises à compter au moins 40% de femmes dans leur Conseil d'Administration, il faut remarquer que sur 10 ans, l'indice de performance des dix sociétés du CAC 40 les plus féminisées est de 71,3% contre -4,4% pour les moins féminisées, hasard ?

Les photos des Conseils d'Administrations prises au fil du temps montrent des brochettes d'hommes aux sourires conquérants, avec "parfois" une femme... servant souvent d'alibi.

Souhaitons que la parité pourtant dans l'air du temps finisse par s'imposer dans toutes les structures de notre société et que la mixité ne soit plus une utopie.

NB : Pour ne prendre qu'un exemple : ENGIE dont le Conseil d'Administration vient de se féminiser de manière significative et dont le PDG vient de changer, affiche sur 5 ans -14,6% de performance !

Daniel FOUNDOULIS

SOMMAIRE

- Page 1 : Edito : Egalité Egalité...
- Page 2 : les taxis parisiens : principes de tarification
- Pages 3 : le V.A.E.
- Page 4 et 5 : le réseau de transports publics
- Page 6 : Transports publics : les réductions existantes

AFL INFOS

**Revue d'informations
des
Associations Familiales
Laïques de Paris,
4 rue Giffard 75013 Paris
Le numéro : 1 euro**

**Directeur de la revue :
D. Foundoulis
Gérante : C. Armalet
Rédaction : F. Thiebault**

Téléphone : 01 45 84 50 39

Message : asso@aflparis.org

Site : aflparis.org

AFL INFOS vous propose dans ce numéro un dossier « spécial transports parisiens ».

Pour les Parisiens et les Franciliens, c'est au quotidien le parcours du combattant : transports en commun surchargés, véhicules polluants, taxis trop rares et trop chers...

Ces quelques articles, nous l'espérons, vous permettront de mieux comprendre les tarifs pratiqués, d'appréhender plus aisément les réductions et avantages dont vous pouvez bénéficier, et peut-être de mieux maîtriser vos dépenses de transport, en optant, chaque fois que possible, pour des transports « doux » !

Les taxis parisiens : principes de tarification

On compte à Paris 17 924 taxis, auxquels il faut ajouter 2 000 VTC. A comparer avec la situation à Londres, où on compte 22 000 taxis et 50 000 VTC. Le nombre de véhicules disponibles est donc 3 à 4 fois inférieur à l'offre londonienne ou new-yorkaise.

Saluons le développement des taxis à hydrogène, qui font une apparition modeste aujourd'hui avec un peu moins de 200 véhicules (Société HYPE), mais avec la volonté de se développer en proposant des services personnalisés (transport d'enfants malades par exemple), et en s'inscrivant dans une stratégie de développement durable, ces taxis ne polluent pas, et sont silencieux comme tout véhicule électrique.

La tarification des taxis est très complexe ! Nous avons donc tenté de l'expliquer aussi simplement que possible...



Pour commencer, 3 tarifs coexistent à Paris. La prise en charge est de 2,60 euros pour les 3 tarifs, mais la distance varie de 250m à 167m (250m pour le tarif A, 203,85m pour le tarif B, et 167,75m pour le tarif C). Bon courage pour vos calculs !

A quoi correspondent les 3 tarifs ?

- **Tarif A**
de 10 heures à 17 heures (semaine)
Prise en charge 2,60 euros
Tarif kilométrique 1,06 euro
Heure d'attente ou marche lente 32,10 euros.

Et pour les "puristes" chute de 0,10€ tous les 94,34mètres ou toutes les 11,21 secondes supplémentaires.

- **Tarif B**
de 7 heures à 24 heures les dimanches, et les jours fériés de 0 heure à 24 heures
Prise en charge 2,60 euros
Tarif kilométrique 1,32 euros

Heure d'attente ou marche lente 39,02 euros

... et encore pour les "puristes" chute de 0,10€ tous les 75,76mètres ou toutes les 9,23 secondes supplémentaires.

- **Tarif C :**

de 0 heures à 7 heures tous les dimanches, fériés inclus

Prise en charge 2,60 euros

Tarif kilométrique 1,58 euros

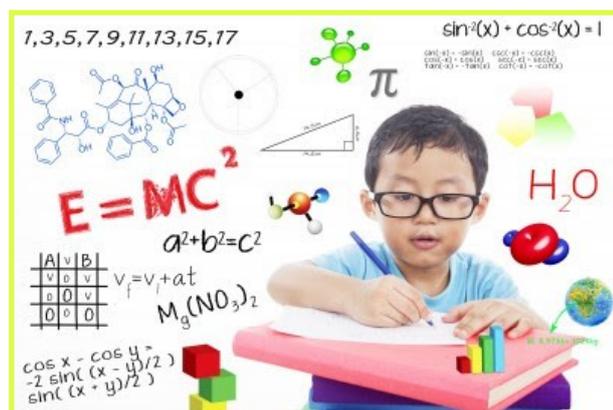
Heure d'attente ou marche lente 35,80 euros

Le tarif minimum pour une course, supplément inclus, est fixé à 7,10 euros.

Enfin : une information par voie d'affichettes, apposées dans les véhicules de manière visible et lisible de la clientèle, doit indiquer à celle-ci les conditions d'application de cette course minimum. Ces affichettes sont rédigées en français et en anglais, et comportent, dans les deux langues la mention suivante : "Quel que soit le montant inscrit au compteur, la somme susceptible d'être perçue par le chauffeur, supplément inclus, ne peut être inférieure à 7,10 euros."

Pour conclure : Avant de prendre un taxi à Paris (si vous avez la chance d'en trouver un aux heures de pointe), si vous souhaitez calculer vous-même le montant de la course, munissez-vous :

- 1°) d'un agenda (pour connaître les dimanches et jours fériés) ;
- 2°) d'un podomètre pour évaluer la distance avant la prise en charge ;
- 3°) d'une calculatrice ;
- 4°) et d'une bonne dose d'humour.



Le V.A.E (Vélo à Assistance Électrique)

Dès l'invention du vélo et sa propulsion à assistance "jambière", l'homme a cherché à s'affranchir de la fatigue engendrée. **C'est pourquoi il inventa, il y a environ 150 ans de cela un vélo à vapeur** (Silvester Roper, de nationalité américaine, en 1884). Cette machine pouvait atteindre les 64km/heure avec une autonomie d'environ 12km pour un poids de 68kg, eau et charbon compris !

En 1927, apparaît en France l'Électrocyclette, mais cette invention resta symbolique. Il faut attendre le prototype "d'avant garde" du britannique Ben Bowden "**The Classic**" de 1946 pour connaître un développement plus marqué : il fut en effet développé et vulgarisé **pour être vendu à 544 exemplaires dans les années 1950, sous le nom de Space-lander, au prix de 89,50\$** (une fortune à l'époque !).

Aujourd'hui, les progrès technologiques aidant, le coût du pétrole cher et le confort des usagers pris en compte ont favorisé l'émergence d'un mode de propulsion propre, simple et peu onéreux.

C'est le cas du vélo à assistance électrique. En effet, il est indispensable de pédaler pour démarrer, ensuite "la petite reine" avance pratiquement sans effort. Mais **l'essor du vélo électrique date des années 70, avec la crise du pétrole**, et si à ses débuts il était considéré de manière anecdotique comme moyen de transport marginal, ce n'est plus le cas maintenant.

Les sensations en roulant sont en général jugées agréables, les côtes "s'avalent" sans difficulté et sans effort. Mais revers de la médaille, il existe un grand nombre de vélos à assistance électrique (VAE), y compris des VTC ou des VTT, des vélos de course dont les prix freinent cependant l'adoption massive de ce moyen de déplacement (**600 à 6000 euros**), avec des **grandes disparités dans les qualités, pour des poids de 20 à 30kg**.

Toutefois, certaines incitations publiques existent, et favorisent l'investissement au travers des aides à l'achat d'un VAE (jusqu'à 33% du prix TTC).

L'aide de l'État s'élève à 200 euros, elle est désormais plafonnée en fonction des ressources des acquéreurs. **La Ville de Paris applique quant à elle une politique volontariste à l'achat d'un VAE qui peut atteindre 400€,** selon le prix du vélo. (les deux aides ne sont pas cumulables).

Attention, **très souvent petits prix = petite qualité**, n'espérez pas grand-chose en dessous de 600 €. Par contre, à partir de 1500 €, vous pouvez espérer un vélo urbain de bonne qualité, bien équipé (freins à disque, éclairage, cadre alu, moteur dans le pédalier) et au-delà de 6000 €, commence le nec plus ultra de VAE. Vous trouverez sur le marché des vélos de fabrication française, et des batteries européennes.

La capacité du VAE peut se résumer par cette formule :

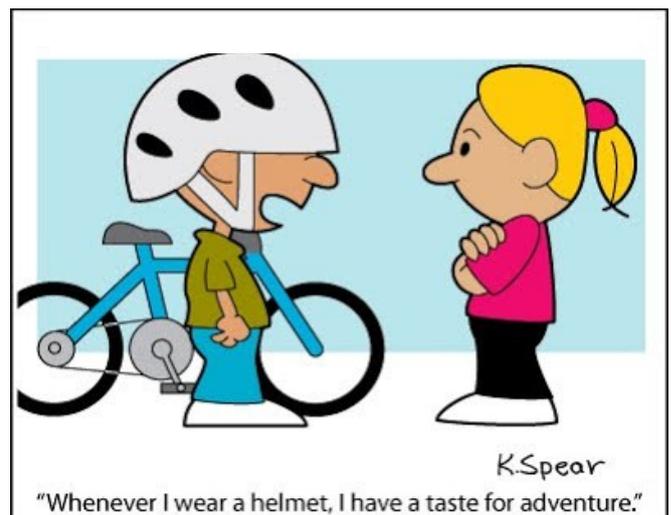
Ampérage x voltage élevé

Autonomie importante - conduite facile

Les fabricants sérieux donnent une **fourchette entre 50/90km d'autonomie** nonobstant le poids du cycliste, sa puissance, "la force du vent", le gonflage des pneus et le relief concerné.

Depuis les années 2000, la vague du développement durable et les batteries au lithium (plus légères et dotées d'une grande autonomie), ont crédibilisé l'alternative voiture/vélo électrique pour les courts trajets.

En 2014, environ 7 700 VAE ont été vendus en France. Il aura fallu 150 ans pour voir se développer le VAE et aujourd'hui, la promesse d'un bel avenir se dessine pour lui. Le VAE est écologique, et en plus, il est bon pour la santé ! Que demander de plus ?



**Alors roulez,
et n'oubliez pas le casque !**

Le réseau de transports publics : un maillage dense en évolution permanente

« Celui qui déplace une montagne commence par déplacer de petites pierres » (Confucius)

Le concept du premier Transport en Commun Urbain au monde a été conçu et développé par le philosophe et mathématicien Blaise Pascal.



«Le Carrosse à 5 Sols» à traction hippomobile : à partir du 18 mars 1662, cinq lignes reliaient plusieurs quartiers de Paris, desservant un itinéraire fixe, à intervalles réguliers (7 mn 30), des stations commodes, à un prix modique variant en fonction du trajet. Les restrictions du Parlement de Paris et la hausse des tarifs ont fait disparaître cette entreprise en 1677. Sept véhicules composaient la première ligne de carrosses.

En 1853 apparaît « **L'omnibus à traction hippomobile** » avec 14 places assises réparties en 3 classes. Cette entreprise fit faillite rapidement.



Puis, pendant une longue période, les transports sont tous privés. A l'époque, les gens vivaient non loin de leur lieu de travail...

Le point de départ du transport en commun actuel à Paris et sa banlieue est l'œuvre de l'ingénieur **Fulgence Bienvenüe**, « le père du Métro ».

Bienvenüe n'a pas été l'inventeur du chemin de fer en souterrain (Londres avait déjà son métro). Mais il est le réalisateur du projet parisien et a présidé à sa réalisation pendant 35 ans.



En 1895, il réalise avec Edmond Huet l'avant-projet d'un réseau de chemin de fer métropolitain à voie étroite et à traction électrique. Les travaux sont lancés le 4 octobre 1898 afin d'être prêts avant l'exposition universelle de 1900.

Le 19 juillet 1900 inauguration de la première ligne : Porte Maillot – Porte de Vincennes. Puis en cinq ans, les 42 km des lignes 2 et 3 sont installés.

La ligne 4 a nécessité une traversée sous-fluviale de la Seine, elle présentait des difficultés particulières. Les procédés utilisés pour prévenir les risques d'inondation des voies sont toujours d'actualité, tel que la congélation des sols....

Le réseau de transports publics : un maillage dense en évolution permanente (suite)

Le réseau aujourd'hui

Le Métro compte 16 lignes pour 217 km et 303 gares.

Depuis 1992, le tramway a été réintroduit progressivement, pour arriver à 10 lignes, d'une longueur avoisinant les 117 km, avec 193 stations

64 lignes d'autobus complètent le réseau parisien, avec 1 313 arrêts et 597 km dans Paris. Il faut y ajouter, en banlieue, 257 lignes qui proposent 3 402 arrêts sur 2 685 km et enfin Le Noctilien : 31 lignes RATP – 1033 stations – 626 km, Orlybus et Roissybus.

Côté SNCF, on compte 16 lignes SNCF, avec 206 stations sur 720 km.

Aux endroits les plus touristiques, on trouve enfin 9 arrêts de Bateaux bus. Leur tarif est indépendant du passe Navigo mais permet tout de même de voyager à tarif réduit.

Les principales Tarifications

Avant 1974, seule l'option de titre de transport pour trajet particulier était moins chère et plus pratique que les billets à l'unité.



En 1974 la carte orange hebdomadaire ou mensuelle fut créée, proposant un titre de transport de 2 à 5 zones de l'Île-de-France avec un tarif progressif selon le nombre de zones. Puis 8 zones, pour en revenir à 5.

En 2014, le dézonage durant les « week-end » et jours fériés des passes Navigo 2 à 5 zones est créé. Devant son succès, il est appliqué **toute l'année depuis septembre 2015.**

Le ticket t+ permet un trajet simple avec une ou plusieurs correspondances possibles avec les autres lignes de bus et de tramway **pendant une durée maximale entre la pre-**

mière et la dernière validation d'une heure et demie. Le ticket validé dans un bus ne permet pas d'emprunter le métro.

Orly bus et Roissy bus ont des tarifications spécifiques mais restent accessibles avec les abonnements habituels.

Et demain ? Le STIF jusqu'en 2017, « Ile-de-France Mobilité aujourd'hui, définit et pilote les projets de développement et de modernisation des réseaux. D'ici 2022, 13 projets de prolongements ou de nouvelles lignes verront le jour, tout d'abord la ligne 15 Sud nouvelle, 4 prolongements (lignes 4, 11, 12 et 14), 4 nouvelles lignes de tramway et 3 prolongées, la ligne RER E prolongée à l'Ouest.

A cela il faut ajouter les projets du Grand Paris Express, avec les prolongements des lignes 14 Nord jusqu'à Saint-Denis Pleyel, 14 Sud (8 stations dont l'aéroport d'Orly), les lignes 15 Sud, Est et Ouest, les lignes 16, 17 et 18.

La fréquentation du réseau francilien

Elle est de plus en plus forte depuis 2010 et concerne tous les territoires de la petite et de la grande couronne. : selon certains sondages, elle se répartirait ainsi : 69% en bus, 55% en métro, 25% en RER et 14% en TER.

En 2016, la RATP a transporté 3,3 milliards de voyageurs, ce qui correspond à une croissance de 2,7% du trafic annuel, notamment liée à l'effet de la mise en place du passer Navigo à tarif unique.

Et la fraude ?

On fraude davantage en France que dans les autres pays... Et davantage en soirée, les week-ends et les jours fériés qu'en semaine aux heures de pointe. Sur les lignes de bus Noctiliens, la fraude atteint 27% !

Ce même taux, mais à la baisse, a été constaté avec le passe Navigo à tarif unique sur les RER A et B. Le coût de la fraude atteint annuellement les 500 millions d'euros.

Depuis un peu plus d'un siècle, l'histoire du transport en commun se confond avec l'histoire de la Région Parisienne et de ses habitants. Il ne s'agit plus seulement de portage de personnes d'un lieu à un autre mais de la vie de Paris et sa banlieue, son animation et sa culture. Les noms des stations et arrêts évoquent toute une histoire de la vie de ce pays, de l'Europe voire du monde. Tout cela géré par une technologie de pointe qui n'arrête pas d'évoluer à grande vitesse et de montrer la place de la science dans notre quotidien.

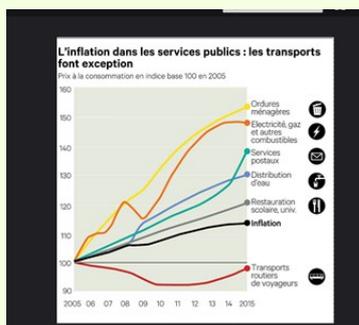
Transports en commun : les réductions existantes

Le francilien ne paye directement que 28% du coût des transports collectifs. Pour certaines personnes ce qu'il reste à payer est encore trop important d'où de nombreuses situations offrant des réductions de tarifs. Cet article passe en revue ces réductions. Peut-être y avez-vous droit ?

Le coût du service public des transports

L'Île de France représente 20% des français mais seulement 2% de la surface du territoire. Il s'ensuit un réseau de transport urbain dense coûtant plus de 10 milliards d'euros par an. Fort heureusement pour les 7 millions d'utilisateurs quotidiens, ils ne payent que 28% de ces dépenses, le reste est à la charge des entreprises, de l'état et des collectivités locales.

Au cours des dix dernières années les tarifs des transports publics ont augmenté de moins de 4 % et la contribution acquittée par les voyageurs s'est réduite de 30 à 28%. Comparés aux services de l'eau, de l'énergie, ou de l'enlèvement des ordures ménagères, les transports collectifs affichent les hausses de tarifs les plus sages (voir le graphique ci-dessous).

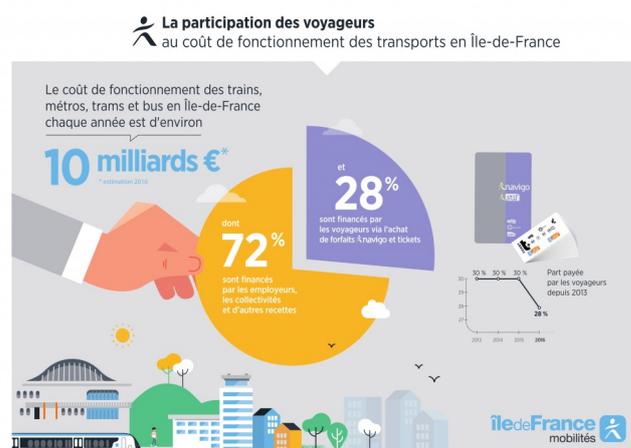


Évolution des coûts de différents services
(source INSEE, les Echos)

La nouvelle version du Pass Navigo adoptée en août 2016 permet aux Franciliens d'accéder à toute la région jusqu'à 50 à 100 km de Paris, ce qui n'est pas le cas dans les réseaux de province. Ce vaste réseau de transport est géré par Ile de France Mobilité (ex STIF) organisme dépendant du Conseil Régional. Le pass Navigo devient le titre de transport le plus courant en Ile de France. Pour un Pass toutes zones sans réduction, le prix est de 75 €/mois ou 827€/an (1 mois gratuit). Le ticket de métro à l'unité coûte 1,90 €, le carnet de 10 revient à 16 €.

Les réductions en fonction des âges de la vie

- Le premier type de réduction est lié aux grands moments de la vie :
- Les enfants de moins de 4 ans voyagent sans billet.
- Les enfants entre 4 et 10 ans voyagent avec des tickets achetés avec 50% de réduction.
- Les étudiants entre 16 et 26 ans ont le Pass Imagine R au prix forfaitaire de 350 €/an.
- L'employeur rembourse 50% du Pass Navigo aux salariés.



Infographie : la participation des voyageurs au coût de fonctionnement des transports en IDF

- Pour les plus de 65 ans les réductions varient selon le département de résidence. Pour Paris à partir du 1er juin 2018, le Pass Navigo sera gratuit pour ceux payant moins de 2 028 € d'impôt sur le revenu pour une personne seule, sous réserve d'habiter Paris depuis plus de 3 ans.

Les réductions selon le statut des personnes

Le deuxième type de réduction est lié à des conditions particulières de vie :

- Chômeur : 75% de réduction avec l'ASS ou 100 % avec la CMU-C.
- Ayant droit CMU-C : 100 % de réduction.
- Ayant droit RSA : 100% de réduction pour toute la famille en dessous d'un plafond de revenu fiscal.
- Adulte Handicapé percevant une pension de 2^{ème} ou 3^{ème} catégorie : gratuité à partir du 1^{er} juin 2018 pour les seuls parisiens.
- Enfant scolarisé handicapé : prise en charge des frais d'un transporteur privé en l'absence de transport public pour handicap de plus de 50%.
- Anciens combattants, veuves de guerre : gratuité sous conditions (notamment d'âge)
- Étranger bénéficiaire de l'AME : 50% sur le Pass Navigo. Attention, un procès oppose la Région qui veut supprimer cette aide aux personnes en situation irrégulière à des Associations qui viennent d'obtenir gain de cause au TA, la Région a fait appel.

Comme chacun le sait, le réseau de transport est une composante essentielle de la vie économique et sociale en Île de France. Sa densité, son coût maîtrisé pour l'utilisateur en font un des atouts majeurs. Cette liste non exhaustive de réduction renforce cette attractivité.

Bibliographie : Île de France Mobilité, INSEE, Journal les Echos, CAS-VP, RATP