

Les transports dans les programmes des candidats aux régionales IdF de 2015

Jean-Pierre ORFEUIL

Conférence-débat publique COLOS

Bures-sur-Yvette

1^{er} décembre 2015

Éléments de cadrage

Île de France

12012 km², 11,7 millions d'habitants

Paris :

105 km², 2,2 millions d'habitants, 21400 habitants/ km²

Petite couronne (PC) :

657 km², 4,4 millions d'habitants 6800 habitants/ km²

Grande couronne (GC) :

11250 km², 5,1 millions d'habitants, 450 habitants/ km²

Partie agglomérée de GC (GCA)

2083 km², 3,9 millions d'habitants 1860 habitants/ km²

10 fois moins d'habitants autour d'un arrêt en GCA qu'à Paris

L'essentiel sur la mobilité (1)

Population + 6 % actifs en emploi + 3 %

Voitures par ménage

Paris 0,5 PC 0,9 GC 1,4

Abonnés TC

Paris 51 % PC 39 % GC 24 %

Nombre de déplacements: 3,9

Temps consacré : **1h30**

Constant depuis 30 ans : loi de Zahavi

Distance : 23 km

Vitesse : 15 km/h

Les modes de déplacement

TC	voiture	2 roues	marche
IdF			
20 %	38 %	3 %	38 %
Paris			
32 %	10 %	6 %	52 %
PC			
22 %	33 %	3 %	42 %
GC			
13 %	55 %	2 %	29 %

Part TC/ (TC+voiture) selon le type de liaison

GC-Paris : 74 %

Liaison interne Paris+PC : 53 %

GC-PC : 30 %

Interne GC : 10 %

L'essentiel sur la mobilité (2)

Évolutions 2001-2010

- **40,4 millions de déplacements** **+16 %**
- **45 % <1 km** **+27 %**
- **26 % de 1 à 5 km** **+9 %**
- **29 % >5 km** **+10 %**

Coût du système de transport public

Fonctionnement (2014)

9,2 milliards

Investissement (2011)

2,6 milliards

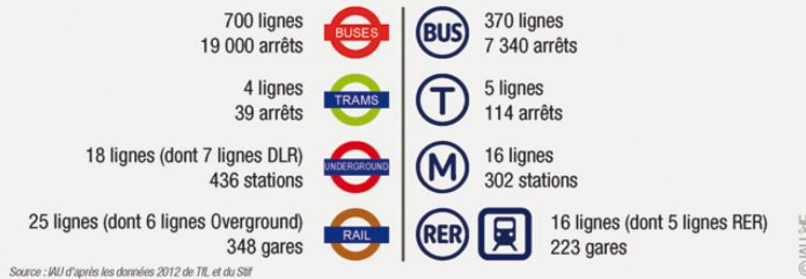
soit grosso modo

1000 euros/ Francilien/ an

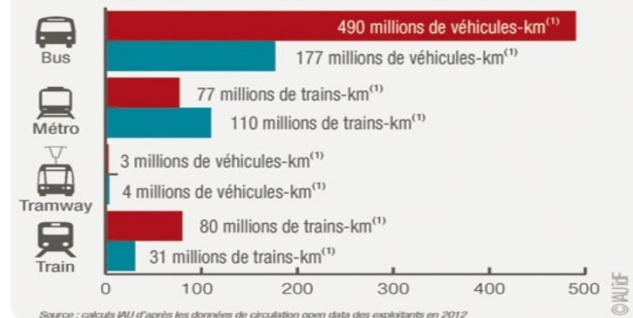
L'offre à Paris (zones 1 à 4) et dans le Grand Londres (GLC)

Source IAU IdF 2014

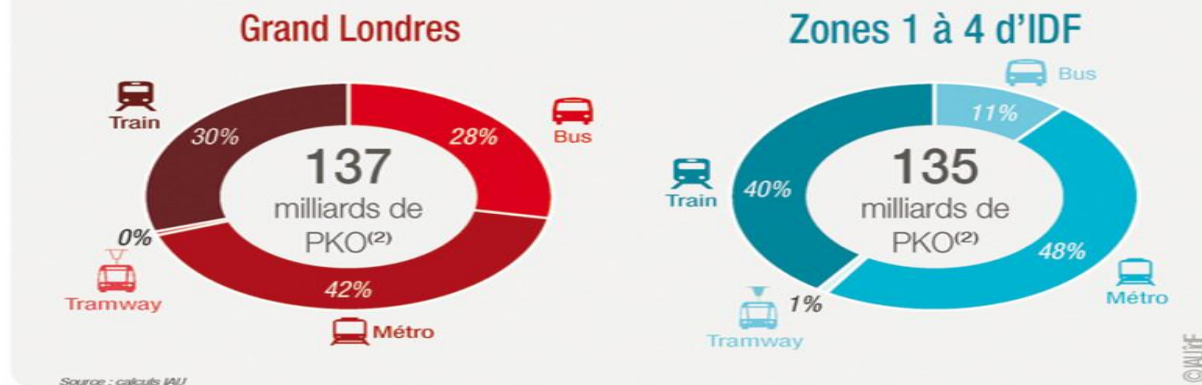
Une offre modale a priori à l'avantage du Grand Londres



Un réseau de bus deux fois plus dense dans le Grand Londres



Et pourtant, une offre globalement équivalente !



La demande (2011)

4,1 milliards de voyages (+1,7 % / an)

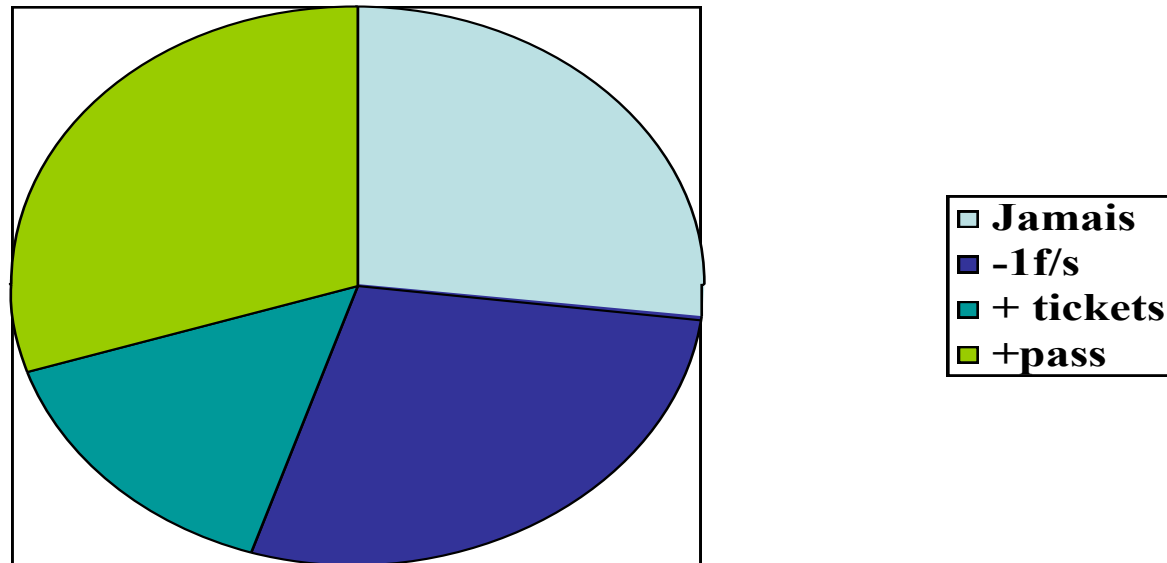
28,9 milliards de voyageurs km (+1,7 % / an) env. 2400 km /an/personne

58 % rail 27 % métro 15 % bus

En pointe : + 0,4 % / an

Un jour ouvrable 52 % des distances en voiture, 41 % en TC

Répartition des Franciliens selon la fréquence d'usage



Comment ça a évolué ?

Dépense de fonctionnement 2000-2014 : +71%
+37 % (euros constants) **+2,3% / an**

Dépense d'investissement 2000-2011 : +173 %
+118 % (euros constants) **+5,7 % / an**

Offre

Train : +0,4 % RER : +0,4 % métro : +1,3 %
bus banlieue : +1,7 %

Passagers-km : **+2 % / an**

Ponctualité des RER **(% voyageurs arrivant à l'heure)**

Septembre 2014

RER

A 83 B 90 C 93 D 87 E 96

Transilien

H 95 J 85 K 92 L 86 N 92 P 93 R 93 U 96

J et L : Saint Lazare

Qui paie le fonctionnement ?

Employeurs 48 %

VT 39 % + remboursement Pass Navigo 9 %

Collectivités 19 %

Usagers 30 %

Qui peut payer plus ?

Combien 1 km coûte à l'utilisateur en moyenne ?

9 centimes d'euro

30 % en-dessous des villes de province

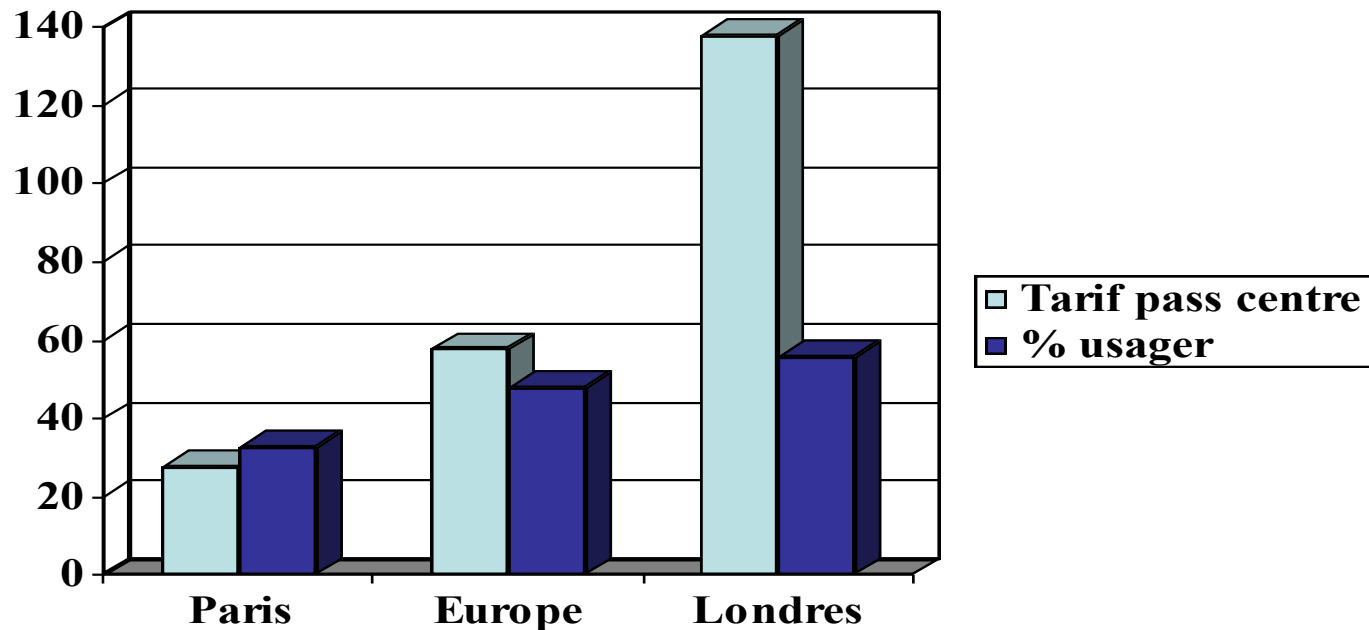
**Très en-dessous des grandes villes
d'Europe**

Coûts et tarifs, comparaisons européennes

Dépense publique/ PIB du territoire

Paris/IdF : 0,9 % villes européennes : 0,4 % **6**

Source : auteur d'après Emta



NB Paris/IdF : après remboursement 50 % du Pass Navigo

Les grands projets actuels (estimation minimale)

GPE : 24 milliards en infrastructures

Schémas directeurs RER : 3

Prolongements : 13

Autres : 2

Matériels + gares : 8

Bus propres : 1 à 2

Total 52 milliards, vraisemblablement 70 à 80 sur 15 ans

En infrastructures, **triplement** de l'effort d'investissement
actuel

Aucun expert ne peut dire que c'est financé !

Le rapport du Cercle des transports de décembre 2014 (1)

- **1. Le réseau ferroviaire du Grand Paris ne souffre pas d'insuffisance globale de capacité si l'offre de transport théorique est convenablement réalisée (sauf RER A centre et ligne 13)**
- **2. La qualité de service de ce réseau peut être augmentée fortement et rapidement pour limiter le nombre et l'importance des perturbations**
- **3. L'engagement accéléré d'un programme d'investissement aussi important que celui du Nouveau Grand Paris, conduit in fine à un fort accroissement de la dette publique**
- **4. L'accroissement inquiétant des dépenses de fonctionnement entraînées par la construction de lignes nouvelles n'est pas supportable dans la durée.** Les coûts de maintenance et de fonctionnement liés à ces nouveaux services peuvent être évalués à moyen terme à près de 2 milliards d'euros, soit une augmentation de 25% de la dépense annuelle.

Le rapport du Cercle des transports de décembre 2014 (2)

Les taux de rentabilité immédiate (TRI) et les trafics concernés

	TRI	Millions de voyageurs par jour
Schémas directeurs RER	43 %	1,6
Pilotage automatique RER B, C, D Transilien	9 %	1,0
Liaisons métro radial	7 %	0,4
Accessibilité et décongestion (ligne 14 St. Ouen et Eole Nanterre)	7 %	1,2
Métro ligne 15 sud	6 %	0,3

Le rapport du Cercle des transports d'août 2015

- **Les ressources financières disponibles pour l'investissement d'ici à 2025 sont à peine suffisantes pour couvrir les besoins d'investissement pour les 10 ans à venir, hors dépassements probables**
- **En conséquence, il sera difficile de mettre en service avant 2025 d'autres opérations nouvelles que la ligne 15 sud et le prolongement d'Eole à l'Ouest et pour partie des lignes 11 et 14**
- **Par rapport au programme du NGP du 13 octobre 2014 :**
 - **Un fort décalage des mises en service est à prévoir**
 - **Le montant réel des investissements sera de l'ordre de 70 milliards**
 - **Le trafic du réseau RER ne sera pas soulagé**
- **Un véritable « plan d'urgence » doit être mis en œuvre, en particulier en prévision de grands événements (JO 2024, Expo 2025) :**
 - **régénération de l'infrastructure existante**
 - **modernisation de l'exploitation**
 - **renouvellement du matériel des lignes RER B et D**

Risque dont est porteur le GPE

« On a décidé de satisfaire des élus qui associent trop étroitement de façon trop primaire, selon les canons d'une époque, développement économique et transports.

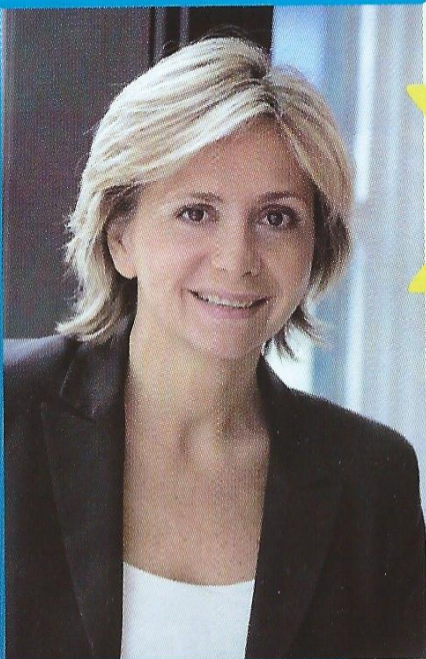
*Miroir aux alouettes qui constitue un **risque important pour la nation toute entière**, vues l'actuelle conjoncture et les vraies priorités qui vont s'en trouver négligées. »*



Marc WIEL, *Grand Paris – Vers un plan B*,
éd. La Découverte, novembre 2015

Mot d'ordre pour les régionales

Elections régionales / 6 et 13 décembre 2015



> AVEC VALÉRIE
PÉCRESSE

**Arrêtons de
gaspiller l'argent
des Franciliens !**

Les programmes consultés

**Claude Bartolone (CB),
Emmanuelle Cosse (EC),
Nicolas Dupont-Aignan (NDA),
Pierre Laurent (PL),
Valérie Pécresse (VP)**

Nos excuses aux autres

Ce qui semble faire consensus (1)

- Une attitude générale proactive pour les TC (sauf NDA)
- L'absolue nécessité de faire marcher l'existant (plus par l'infrastructure chez CB, par le matériel chez VP)
- Le recours à l'automatisme sur les lignes les plus chargées (VP CB)
- Une attention accrue à la grande couronne (tous)
- La route, lieu d'accueil des TC (bus express, voies réservées...)
- Des stationnements abondants autour des gares nouvelles

Ce qui semble faire consensus (2)

- **Une attention accrue à la qualité de service, ponctualité, etc.**
- **Une extension des fonctionnalités du ticket + (durée du trajet, changements de mode)**
- **L'extension des fonctionnalités de Navigo**
- **Un meilleur accès au numérique dans les trains et gares**
- **La sécurité dans les transports (+ lutte contre la fraude chez VP)**
- **Une attention aux services de nuit, à la dépose des femmes**
- **Une sortie + ou - progressive du diesel (vague)**
- **Vélo, VAE, Autolib', etc.**
- **Le retour de l'écotaxe poids lourds chez VP et CB**

Les points originaux

- **Les téléphériques chez VP**
- **La modulation de la taxe bureaux chez NDA et la diffusion de l'emploi**
- **Billet vacances en IdF à 1 € chez EC**
- **Des tarifs réduits très amples chez PL**

Ce qui paraît très différenciateur

GPE

- **L'opposition d'EC aux lignes 17-18 du GPE**
- **La remise à plat totale du GPE chez NDA**
- **Un GPE totalement assumé par CB**
- **Renvoyé habilement à la responsabilité de l'Etat par VP**

Automobile

- **Un certain retour en grâce de la route, assumé chez VP, discret chez CB**
- **Un retour franc de la route chez NDA**

Ce dont on parle peu ou très peu

- **Les transports de marchandises (sauf pour relancer l'écotaxe...)**
- **La réduction des besoins de mobilité par une meilleure cohérence habitat-travail**

Ce dont on ne parle pas du tout

- **Ouverture à la concurrence, changements de statut RATP/ SNCF, avenir SGP (sauf NDA qui fusionne tout) pour faire baisser les coûts**
- **Revenir à une tarification par zone, ou tirer les conséquences du Pass Navigo unique**
- **Les moyens des ambitions : équilibres financiers
Versement transport, niveau des tarifs, etc. (sauf NDA qui ne fait pas GPE)**

Des programmes aux réalisations

- **Combien de ce qui est prévu par VP et CB pourra être réalisé ?**
- **Ce sont NDA et EC qui se donnent le plus de marges de manœuvre en supprimant le GPE ou des lignes du GPE**

Merci.

Questions ?

