

## Pour des mobilités péri urbaines

La dégradation des transports franciliens (retards, suppressions, état de propreté, travaux ...) impacte tous les usagers, mais elle est logiquement plus mal ressentie par ceux qui y passent le plus de temps.

Il faut souligner que beaucoup de mesures mises en place ces dernières années, dont le cadencement, ont apporté une incontestable valeur ajoutée sociale. Ces de nouveaux usages induits ont contribué à changer la vie au quotidien de milliers d'habitants et ouvert de nouvelles perspectives pour des territoires qui en manquaient cruellement jusque là. Elles ont été accompagnées d'améliorations substantielles reconnues par le rapport annuel 2016 de la Cour des Comptes<sup>1</sup> concernant : les indicateurs de performance qui prennent plus en compte le point de vue du voyageur, le volume d'investissements en forte croissance<sup>2</sup> et une plus grande transparence de la part des opérateurs.

Manifestement, cet effort demeure insuffisant, notamment pour la SNCF et ne permet pas de rattraper le retard accumulé durant plus de trente ans, l'essentiel des efforts ayant porté sur le renouvellement du matériel roulant.

*« La plus grosse part des investissements de la SNCF a porté sur l'achat de matériel neuf, passé d'environ 200 M€ en 2010 à près de 300 M€ en 2014. Les dépenses de modernisation-transformation du matériel ont doublé au cours de la même période, passant de 48 à 98 M€.*

*Pour important qu'il soit, cet effort consenti par la SNCF et le STIF n'a permis de réduire que d'un an l'âge moyen du matériel affecté au transport de voyageurs, ramené de 24,6 ans en 2009 à 23,4 ans fin 2014. Quant aux locomotives, leur âge moyen est resté stable, à 26 ans. Ce sont des niveaux encore élevés au regard d'une durée de vie technique de 40 ans qui implique de viser un âge moyen cible de 20 ans.*

*En revanche, les programmes de rénovation ont permis de ramener l'âge moyen des aménagements intérieurs des rames de 13 ans en 2009 à 9,3 ans fin 2014 »<sup>3</sup>*

Paradoxalement, le cadencement en multipliant l'offre de transport fait apparaître aujourd'hui toutes les faiblesses et lacunes d'un réseau sous dimensionné et obsolète, qui souffre de plus de trente ans d'abandon : rénovation et entretien des voies, gares. Les mobilités en Grande Couronne sont devenues une priorité absolue, que ce soit pour la sécurité quotidienne de millions d'usagers, pour remettre un réseau exsangue à niveau, mais également rendre compatible offre

<sup>1</sup> <https://www.ccomptes.fr/Accueil/Publications/Publications/Rapport-public-annuel-2016>

<sup>2</sup> Les contrats 2008-2011 prévoyaient une enveloppe d'investissements de 5 Md€ pour la RATP et 1,35 Md€ pour la SNCF, les contrats 2012-2015 portent sur des montants à 6,5 Md€ (soit + 30 %) et 2,3 Md€ (soit + 70 %) et font l'objet d'un engagement contractuel

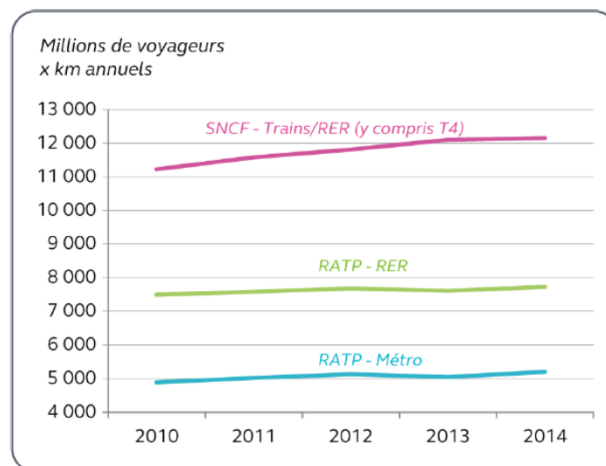
<sup>3</sup> Rapport annuel 2016 de la Cour des Comptes

et demande de mobilité, les territoires de la périphérie parisienne, dont principalement la Seine et Marne, attirant de plus en plus d'habitants et d'usagers potentiels.

Si aucun investissement d'envergure n'est lancé dans les prochains mois, c'est toute l'Ile-de-France qui risque de se retrouver paralysée. C'est ce qu'indique cinq ans après son premier audit, la Cour des Comptes dans son rapport annuel 2016 :

*« Selon les services chargés de l'entretien du Transilien, l'état général des infrastructures va continuer à se dégrader jusqu'en 2020 et ce n'est qu'en 2025 qu'on retrouvera le niveau d'aujourd'hui, lequel est loin d'être optimal. Un tel constat est évidemment inquiétant, car, outre les risques qu'il comporte pour la sécurité, il signifie que les incidents techniques liés à la vétusté des installations ne connaîtront pas une diminution significative avant au moins dix ans. En outre, tout accroissement du trafic a tendance à dégrader la qualité du service. Or le nombre de voyageurs.km annuels a crû de 8,26 % entre 2010 et 2014 sur le réseau SNCF. »*

**Graphique n° 1 : évolution du trafic de voyageurs sur les différents réseaux ferrés Île-de-France entre 2010 et 2014**



Source : Cour des comptes d'après OMNIL, STIF, SNCF, RATP, Optile

L'inquiétude des élus locaux, au regard des budgets publics de plus en plus contraints est de voir l'essentiel des moyens financiers régionaux dédiés au transport se concentrer sur le seul réseau du Grand Paris Express ; d'autant que certaines zones d'ombre concernant ce projet apparaissent : sous-estimation du coût des infrastructures souterraines, pas ou peu de prévision sérieuse sur le financement des reports modaux et charges liées à la multi modalité notamment. En conséquence, « l'addition » pourrait être beaucoup plus élevée que celle initialement envisagée.

Les propositions de cette note ne se limitent pas aux seuls investissements lourds exigés par l'état actuel du réseau, qui sont chacun le sait incontournables, mais regroupent des actions liées aux spécificités de nos territoires. La dimension péri urbaine nécessite une lecture pro active, transversale et prospective des enjeux, potentialités et contraintes des territoires de la Grande Couronne, dans lesquels les mobilités vont du transport de masse au "sur mesure" quasiment individualisé.

L'urgence, vu la multiplicité des clés d'entrée, est de dégager une problématique qui soit lisible, des priorités claires. Il faut dans le même temps concilier des actions aux échelles de temporalité qui vont du court, au moyen et long terme, tant sur l'investissement que le fonctionnement, pourtant toutes liées les unes aux autres, tant les mobilités péri urbaines sont par nature systémiques.

Il est nécessaire de mettre aujourd'hui les bouchées doubles, pour rattraper un retard de plus de trente ans et accompagner la croissance démographique de territoires en plein essor et leur dynamique territoriale.

Jean Michel Morer,  
Maire de Trilport,  
Vice président de la Communauté d'Agglomération du Pays de Meaux  
Vice président de l'Union des Maires de Seine-et-Marne

## Clarifier les missions du STIF aux yeux des usagers

Une multi modalité épanouie exige d'être simple, lisible, de tous, fluide, afin d'éviter que la moindre rupture de charge ne devienne pour l'utilisateur une contrainte insurmontable.

Un des atouts d'Ile-de-France est l'existence du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), outil institutionnel ayant la capacité de fédérer tous les acteurs intervenant dans la longue chaîne des mobilités, que ce soit au niveau du fonctionnement ou de l'investissement.

Le STIF fixe les orientations stratégiques, objectifs et engagements des entreprises de transport sur le niveau, qualité et coût du service rendu aux voyageurs. Les contrats noués avec les opérateurs majeurs (RATP, SNCF) donnent le cadre, dans lequel chacun doit assumer soit son rôle et ses missions dans l'organisation et le développement des transports en commun en Île-de-France. Encore faut-il que les priorités affichées soient pleinement assumées, le champ des responsabilités et d'action des uns et des autres bien défini et différencié, afin que le «ce n'est pas moi, c'est l'autre » en cas de remontée du terrain (illustration : la multiplication des trains courts) cesse ...

Si l'opérateur, quelque qu'il soit, se doit de respecter les modalités du contrat signé avec le STIF (priorités, objectifs qualitatifs ou quantitatifs...), celui-ci se doit de lui donner les moyens de le faire concrètement, dans le cas contraire d'assumer si nécessaire, y compris à posteriori, les conséquences des choix et arbitrages effectués, en se montrant réactif en cas d'aléas majeurs. Cette responsabilité doit être partagée et se traduire sur le terrain par des actions concrètes.

Quelques pistes de réflexion :

- Dans le cadre des contrats signés avec les opérateurs, il apparaît opportun de diversifier et d'élargir le champ des pénalités financières (les « malus »)<sup>4</sup> dues par les opérateurs et de l'alourdir selon les fréquences de récurrence : humanisation et présence en gare, services aux usagers (services liés aux mobilités : billetterie<sup>5</sup> ...), nombre de wagons composant les trains lors des heures de pointe (le recours aux trains courts ne peut être que tout à fait exceptionnel), pénalisation de tout ce qui contribue à la dégradation du service.
- Les indicateurs qualitatifs permettant d'analyser les « performances » d'une ligne, doivent présenter l'ensemble des résultats d'une ligne, non globaliser les données. Les dysfonctionnements impactant le plus souvent les mêmes segments, généralement situés en fin de ligne, et sont ressentis de ce fait encore plus durement par les usagers au quotidien<sup>6</sup>.

---

<sup>4</sup> entre 2010 et 2014 les « malus » versés au STIF par la SNCF en raison du non-respect des objectifs contractuels de production et de ponctualité ont été multipliés par trois, passant de 6,3 M€ en 2010 à 19,5 M€ en 2014 (Cour des Comptes / 2016)

<sup>5</sup> Est-il normal qu'un usager y compris de grandes gares (Meaux) ne puisse acheter un billet Grande ligne dans un guichet Francilien SNCF ?

<sup>6</sup> Exemple : lorsqu'un habitant de Lizy s/ Ourcq entend dans une réunion que les indicateurs de la ligne P sont bons, il peut penser légitimement qu'on se moque de lui.

- La création d'un « observatoire » indépendant des opérateurs, ouvert aux usagers, accessible par internet, permettrait à tout voyageur d'obtenir le « reporting » des incidents, leur nature, les conséquences et pénalités infligées ; comme les mesures de remédiation lancées (avec échéancier si nécessaire) ... L'indication des dotations accordées aux opérateurs, les indicateurs de performance du réseau exigés, les objectifs fixés permettraient de renforcer la transparence et les responsabilités des uns et des autres. Rappelons que c'est bien l'argent public qui alimente le système.
- La mise en place d'un titre de transport dématérialisé, sous forme numérique (carte à mémoire ou paiement NFC) permettant d'acquitter tous les services liés aux mobilités sur le territoire régional (rechargeable à partir de bornes automatiques présentes dans toutes les gares ou parkings, internet...) simplifierait la vie des usagers. Ce système permettrait également la mise en place d'une tarification de type « Navigo Plus » intégrant des compléments (« add on ») tel qu'un abonnement parking à tarif préférentiel, locations de vélos, voitures en auto partage ...

## Rénover le réseau

L'effort financier principal immédiat doit porter sur la rénovation globale du réseau, exigence absolue au regard de son état de délabrement et du délai nécessaire entre prise de décision et réalisation concrète de travaux qui exigent au préalable des études techniques fines et longues.

Encore faut-il définir une ligne stratégique claire et planifiée de rénovation (voir plus loin).

Le rapport 2016 de la Cour des Comptes se fait l'écho de cet état de délabrement et de ses conséquences au quotidien pour les usagers. L'accident de Brétigny sur Orge reste dans toutes les mémoires, mais combien de catastrophes ont été évitées d'extrême justesse ? <sup>7</sup>

La ligne P illustre cette vétusté : longue de 252 km, fréquentée au quotidien par 85 000 usagers, de plus en plus nombreux, elle dessert 36 gares sur 3 départements, s'étire à plus de 90 km de Paris, jusqu'à Château-Thierry ou La Ferte-Milon. Plus de 6 types de matériel roulant différents y circulent, compliquant d'autant la maintenance du matériel, et sont une des causes principales de la multiplication des problèmes de gestion de parc du fait des contraintes logistiques : réparations et remplacement de pièces en cas d'incident ou de pannes récurrentes due principalement à la vétusté des fameux "petits gris".

Dans son rapport la Cour des Comptes indique que :

*« Le réseau Transilien, s'il ne représente qu'environ 10 % du réseau ferré national, supporte à lui seul 40 % du trafic voyageur assuré quotidiennement par la SNCF sur l'ensemble du territoire.*

*Le désintérêt manifesté à l'égard de l'entretien du réseau francilien explique le retard considérable accumulé. Ce n'est qu'à partir de 2011 que les dépenses consacrées à l'investissement et à la maintenance de ce réseau ont commencé*

à augmenter de façon significative, passant de 538 M€ en 2010 à 810 M€ en 2014. Si une poursuite de l'augmentation est attendue dans les années à venir, il est malheureusement établi qu'on ne peut pas rattraper en quelques années les carences accumulées pendant plus de trois décennies.

Beaucoup des infrastructures des lignes du réseau francilien sont en effet vétustes. L'âge moyen des voies en zone dense a augmenté de 30 % entre 2003 et 2014.

Sur les 3 700 km du réseau Transilien, 40 % des voies et 30 % des aiguillages ont plus de 30 ans, alors que SNCF Réseau considère qu'une voie ou un aiguillage doit être régénéré au bout de 25 ans. Environ 15 % des caténaires ont plus de 80 ans, et même 5 % plus de 100 ans. »

Il s'agit ici d'âge moyen, les rames équipant la ligne P tirant vers le bas cette moyenne dont elles sont à des années, pour ne pas écrire des années lumière.

Trois actions prioritaires sur cette ligne sont à mener d'après moi :

1. **Électrification des lignes de Provins et de Trilport / la Ferté Milon**, les deux dernières lignes d'Ile-de-France à ne pas l'être, et ceux pour : des raisons d'équité territoriale, de montée en puissance des gares de ces lignes vu l'augmentation de population de leurs bassins de vie, des « performances » actuelles du réseau mais également pour répondre aux besoins de desserte aux heures de pointe de gares comme celles de Meaux (14 469 montées / jour, + 6,2% l'an) et Trilport (2 202 montées / jour, + 8,3% l'an) desservant une agglomération de plus de 100 000 habitants en pleine expansion (plus d'1,5% d'habitants par année). **Ne pas lancer une électrification** qui exigera plusieurs années (5 ans) **équivalent à s'interdire d'agir concrètement sur l'amélioration de l'offre dans les dix années à venir**. Intolérable et inimaginable.  
Les élus n'accepteront aucune solution technique alternative à l'électrification (les « pistes » étudiées en interne à la SNCF à la demande du STIF ne sont pas recevables) qui ne répondrait en rien aux enjeux et ne ferait que reporter des aménagements incontournables.
2. **Réalisation des aménagements nécessaires (voies et quais) permettant à toutes les gares de Trilport à la Ferté-sous-Jouarre (toutes électrifiées) d'être desservis par les « Nouvelles Automotrices Transilien »**. Ce segment de ligne bénéficierait ainsi d'un seul type de matériel, limitant les dysfonctionnements dus à la maintenance du parc roulant. Il est paradoxal et inadmissible que des rames de nouvelle génération attendent au repos, inutilisées, alors que dans le même temps la SNCF impose aux usagers aux heures de pointe durant plus de six mois (et ce n'est pas fini) des trains courts suite aux pannes récurrentes touchant les rames vétustes y circulant. Je suis intervenu à de maintes reprises auprès du STIF et de la SNCF pour que ces aménagements soient réalisés dans les meilleurs délais ; à priori ils n'étaient pas planifiés comme prioritaires !
3. **Définir une ligne stratégique des rénovations**. Toute intervention sur un réseau qui n'en avait pas connu depuis des décennies est source de désagréments pour les usagers. Les diverses campagnes menées jusque là ne présentaient pas ou trop peu les perspectives, raisons, logiques, étapes et phasages des chantiers successifs. Il est utile d'indiquer l'importance des

investissements consentis, le phasage des travaux, les améliorations apportées à la sécurité, la fiabilité et les performances de la ligne (fréquence, vitesse, incidents). Lorsque les chantiers se succèdent, à priori sans raison, et s'éternisent, les usagers au quotidien déjà malmenés, ne ressentent plus que les contraintes. Il est dommageable que des travaux de rénovation contribuent au sentiment général de dégradation des conditions de transport.

## **Le fait multimodal**

La clé de voute du système des mobilités franciliennes est constituée de son réseau de gares, qu'elles soient ferroviaires ou routières. Chacune est au cœur de véritables écosystèmes locaux de mobilités, par nature multi modaux. Les formes urbaines multiples de l'Ile-de-France génèrent des reports modaux (bus, transport à la demande, vélo, voitures particulières...) dépendant du contexte local et tenant plus compte de la configuration des bassins de vie que des périmètres institutionnels (communes, intercommunalités, département, ou région pour la grande couronne).

## **Substituer à la logique des gares une logique de ligne**

### **Le dispositif des pôles gares**

A l'usage, le dispositif des « pôles gares » a démontré ses limites : complexe et long à mettre à place, il se transforme très vite en usine à gaz administrative, victime du moindre grain de sable.

L'idée initiale était pourtant pertinente : réunir tous les partenaires et acteurs du terrain (institutionnels ou opérateurs) afin de transformer une gare mono fonctionnelle en pôle multi modal dans le cadre d'une démarche stratégique partenariale : réalisation d'un diagnostic, détermination d'une problématique, définition d'un plan d'action.

Malheureusement la majorité de ces dossiers est quasiment au point mort, avec à la clé des financements considérables immobilisée, des travaux et aménagements indispensables à l'amélioration quotidienne des conditions de transport des usagers non effectués et reportés sine die.

Ce modèle administratif de type « kafkaïen » a de quoi refroidir les élus et les acteurs les plus dynamiques, (le STIF n'étant pas l'acteur le moins dynamique loin s'en faut) tant au final il se révèle être une véritable prime à l'immobilisme : dès qu'un "partenaire" ne joue pas le jeu, il bloque le processus pour des années, voir une décennie. Certains sont devenus de vrais spécialistes (anciennement RFF), alors que paradoxalement ils auraient du en être les principaux animateurs.

Il est pour le moins dommageable que les opérateurs n'aient pas intégré la nécessité d'adapter et de faire évoluer réseau et gares (y compris les plus petites), pour des raisons d'accès, de sécurité mais aussi capacitaires (quais, accès...).

Il est opportun et urgent de lancer un diagnostic par site permettant de localiser au besoin des emplacements réservés, à proximité des gares compte-tenu de l'avancée des PLU locaux ou intercommunaux, qui permettront de rendre possible les aménagements des futurs pôles multimodaux.

Mettre à plat ce dispositif est urgent, vu l'incidence du développement démographique des territoires de la Grande Couronne et l'augmentation des besoins en mobilités (+6 à 8% d'usagers / an) prépondérants dans la dynamique économique, culturelle et sociale régionale.

Il faut à la fois réfléchir :

- Sur le périmètre d'action qui semble le plus pertinent, afin de substituer à une logique administrative institutionnelle de site, une logique de réseau (à l'exemple de la gestion des courts d'eau et des rivières qui tiennent compte des bassins versants) et d'éco systèmes.
- Sur le mode de gouvernance afin de mettre en mouvement les acteurs dans une démarche systémique globale. Il est inadmissible que les opérateurs clés du système, comme la SNCF et anciennement RFF, détenteurs de fonciers stratégiques, constituent des freins plutôt que des accélérateurs en terme d'amélioration des mobilités quotidiennes des franciliens.

### **La place de la voiture individuelle**

La voiture individuelle est un passage obligé pour des milliers d'usagers de la grande périphérie, dont beaucoup vivent dans des communes n'ont desservie par des lignes régulières de transports en commun. Cette réalité concrète occasionne un report modal considérable de voitures vers les villes abritant une gare, occasionnant un lot considérable de contraintes que les communes ont le plus grand mal à assumer seules. Il est nécessaire, tout en privilégiant et améliorant la desserte en transport en commun, dans tous les cas afin de proposer une réelle alternative, de considérer le stationnement des voitures comme une composante à part entière de la chaîne des mobilités et de définir en ce domaine, une stratégie basée non sûr une logique de site, mais sûr une logique de ligne.

Les élus des « villes à gares » se retrouvent isolés et totalement abandonnés face à des problématiques quasi insolubles (stationnement, sécurisation, entretien ou maintenance...). Faut-il rappeler que ces voitures sont liées à la gare, comme la marée à la plage ? Il est nécessaire de redéfinir le champ des responsabilités et des modes de financement de chaque acteur pour que le système ne repose sur les seules communes.

Afin de financer les infrastructures et services nécessaires, il serait sans doute pertinent d'intégrer un abonnement de stationnement au titre de transport (la tarification unique du Pass Navigo offrant l'opportunité de créer un «Pass Navigo Plus»), permettant ainsi de financer en partie la gestion des parkings, déployer une stratégie de ligne (développement capacitaire, sécurisation, services ajoutées : nettoyage, déploiement de bornes de recharge pour voiture électrique ...) et non plus de site. Il semble nécessaire d'inciter les opérateurs de mobilité dont c'est le métier d'intervenir sur ces périmètres en concertation étroite avec les collectivités. Ces dernières ont grand besoin d'appuis logistique et financier ; gérer de telles compétences n'est ni de leur vocation ni de leur fonction, ce qui est d'autant plus vérifié lorsque les collectivités, y compris intercommunales, ne sont pas dimensionnées (logistique humaine et financière) pour le faire et que l'essentiel des véhicules « accueillis » provient d'autres collectivités. La logique de ligne doit prévaloir aux limites institutionnelles administratives.



Soulignons les conséquences d'un effet « frange régionale ». Les gares franciliennes situées à proximité des limites de l'Ile de France accueillent chaque jour de nombreux véhicules en provenance de régions voisines. Il n'apparaît pas absurde que ces dernières participent également au financement des infrastructures et services qui bénéficient en premier lieu à leurs habitants

## Développer de « nouveaux concepts » de mobilités

**Le co voiturage** est une piste à encourager concrètement : emplacements réservés sur les parkings, tarification préférentielle (parking offert, diminution tarifaire ...) en synergie avec des opérateurs d'applications informatiques (tel BlaBlaCar ...) labellisées par le STIF (cahier des charges : traçabilité, sécurité des personnes, qualité des services via la géo localisation ...).

Il doit être possible en 2016 d'apporter une réponse institutionnelle régulée et encadrée à l'Uberisation en mettant en place **un Transport à la Demande (TAD)** bâti autour de concepts innovants, et de proposer un modèle économique qui soit à la fois agile et vertueux, à partir d'une plate forme informatique de réservation. Le potentiel de croissance est réel au regard des spécificités du territoire et de ces usages. Le TAD se révèle bien moins onéreux que la mise en place de lignes régulières dans des secteurs isolés, ou encore sur certains créneaux très décalés de la soirée ou du week end.

## Accompagner le développement de tendances sociétales émergentes

Diminuer le nombre d'usagers lors des heures de pointe, ne serait-ce que de 1 à 3% permettrait d'effectuer des économies substantielles à la collectivité, tant en fonctionnement qu'en investissement mais permettrait également aux usagers de bénéficier de meilleures conditions de transport. Il est important d'accompagner des initiatives, qui non isolées mais encadrées peuvent comme les petites rivières se transformer en tendance sociétale. Ce mouvement exigera certainement des années, mais il convient de l'encourager concrètement. Deux pistes semblent très porteuses :

- Le Télétravail. La Région a contribué à soutenir la création d'un réseau de tiers lieux (télé centre, espace de co-working ...) qu'il est important de pérenniser et de soutenir, en incitant les entreprises, institutions et salariés à les utiliser : conventions et partenariats, tarifications préférentielles, labellisation, système d'abonnement, contrôle des présences effectives, centrale de réservation, paiement par la billettique transports (de type Navigo Plus). C'est autant de déplacements en moins !
- Les Horaires décalés pour décaler le trafic pendulaire hors des heures de pointe afin de diminuer la montée en charge lors des créneaux clés, du matin comme du soir, ce qui se traduira par une amélioration directe des conditions de transport. C'est une véritable révolution, lente à initier mais à encourager (incitations financières).

Les territoires péri urbains nécessitent de revoir les schémas traditionnels de mobilités, basés jusque là sur un modèle unique.

Il nous faut apporter des réponses adaptées à chaque contexte local, allant du transport urbain dit « de masse » avec ses logiques, contraintes, pesanteurs face à

la lourdeur des investissements à réaliser, au quasi « sur mesure » de la Grande Couronne. Celui-ci nécessite des réponses souples et agiles, une approche plus circonstanciée, qui grâce aux innovations et tendances sociétales peuvent trouver de nouveaux équilibres économiques.