

# Transports en Ile-de-France : « Les usagers sont les grands oubliés du Grand Paris »

12 décembre 2012 | Par Michaël Hajdenberg

Le Grand Paris doit-il revoir son avenir en petit ? Ce jeudi, Pascal Auzannet, ancien directeur du RER à la RATP, ancien conseiller du ministre des transports Jean-Claude Gayssot, remet un rapport à Cécile Duflot sur le Grand Paris.

La ministre écologiste n'a jamais été une supportrice ardente de ce projet, mis sur les rails par Christian Blanc sous le gouvernement Fillon. Qu'en faire alors que les coûts, qui devaient être de 20 milliards, s'élèveraient en réalité à 30 milliards ? Et que tous les spécialistes pronostiquent une addition bien plus lourde encore.

Renoncer à certains tronçons de ce super métro dessiné en forme de grand 8 ? Reporter certaines parties ? Ou beaucoup plus fondamentalement, changer de paradigme ?

Jean-Pierre Orfeuil, ingénieur et statisticien, professeur à l'Institut d'urbanisme de Paris et expert des questions de mobilités, a publié cet automne avec Marc Wiel aux éditions Scrineo Grand Paris – Sortir des illusions, approfondir les ambitions. Pour Mediapart, il explique en quoi les grands projets se détournent des besoins premiers des usagers. À la suite de l'interview, nous publions 20 de ses propositions (en pages 3 et 4) qui se veulent simples, peu coûteuses, mais selon lui suffisantes pour changer la vie des millions de Franciliens qui pestent contre leurs transports soirs et matins.

## À vous lire, les usagers sont les principaux oubliés des projets sur l'Île-de-France. Pourquoi ?

Les grands projets des dernières années ont oublié les usagers. Il y a beaucoup de vanité dans ce besoin d'enfermer le futur dans des plans sur la comète. Il faut s'intéresser aux gens, à ce qu'ils font, aux problèmes qu'ils rencontrent, et développer ce qu'il est raisonnable de faire pour améliorer l'ordinaire de leur mobilité. Il faut parler du confort, des tarifs, de leur justice, de leur efficacité, sans égard pour des institutions qui sont en réalité peu attentives à ces besoins.

Or les citoyens privilégient sans ambiguïté la qualité du service, la régularité et le confort. Selon les études, pour un déplacement de 20 à 25 minutes à bord, les gens sont prêts à passer 8 minutes de plus dans les transports s'ils peuvent voyager dans les conditions des heures creuses, des conditions plus agréables.

N'oublions pas que la fonction première d'un système de transports est de déplacer des voyageurs dans des conditions dignes et prévisibles. L'ambiance de wagons à bestiaux génératrice de stress, d'inconfort et de fatigue n'est plus acceptable, pas plus que les longues files d'embouteillage sur les routes et autoroutes.

Or il est possible d'aller plus rapidement vers des transports plus durables en restant économe de l'argent public.

## Comment expliquer ce décalage ?

Il y a des explications historiques. Au XIXe siècle, le transport public et la tarification sociale sont imaginés pour que les pauvres puissent vivre en périphérie et venir travailler le matin. On vise l'embourgeoisement de Paris. Je ne dis pas qu'on en est encore là aujourd'hui, mais il en reste quelque chose.

Par ailleurs, la méconnaissance de la mobilité réelle des gens par les élites est frappante. Par exemple quand il y a un plan social, des consultants de haut niveau débarquent et tentent de recaser les licenciés. Ils sont toujours étonnés que des personnes au Smic n'acceptent pas un emploi à 20 km de chez elles. Mais pour un smicard, cela représente 25 % de son salaire. Il n'est pas aberrant qu'il n'accepte pas l'emploi.

## Pourquoi a-t-on l'impression d'un tel blocage aujourd'hui ?

Au cours des dernières décennies, la solution est passée par toujours plus de transport. On arrive peut-être au bout de cette logique. S'agissant des infrastructures routières, bien sûr. Mais également des transports publics, pour des raisons financières.

On ne réduira pas la congestion en construisant plus. Or le système est saturé. Il faut affronter autrement les deux problèmes principaux : l'inconfort et la vulnérabilité des populations périurbaines aux hausses brutales du prix du carburant.

Seulement, le système actuel est déresponsabilisant pour les entreprises. Qu'une entreprise soit située à La Défense, quartier super bien desservi, ou à Clamart, où il n'y a pas une ligne de métro, le versement transport (la contribution versée par les entreprises de plus de 9 salariés) est le même. Ça n'incite pas à aller développer de l'emploi à Clamart.

## **Le système est aujourd'hui construit sur l'égalité, dites-vous, et non l'équité. Qu'est-ce à dire ?**

Prenons un exemple : un employeur rembourse la moitié de son pass Navigo à un employé smicard comme à un employé trader. Cela pose un vrai problème. Je suis favorable à ce que l'on cesse de rembourser le pass Navigo aux salariés qui gagnent plus de trois fois le Smic. L'argent économisé pourrait servir à ce que les personnes qui se retrouvent au chômage ne soient pas condamnées à payer du jour au lendemain l'intégralité de leur titre de transport : on pourrait prolonger leur pass Navigo de six mois.

C'est quoi la justice ? Le même tarif pour tous ? Ou le même effort public pour tous ?

## **Vous dites souhaiter que Paris s'inspire de Londres. Qu'est-ce qui vous paraît pertinent dans leur modèle de transports ?**

Je suis favorable à ce qu'on adapte la demande à l'offre plutôt que l'inverse. À Londres, les voyages aux heures de pointe sont plus chers que les voyages pendant les heures creuses. Mon souci est d'orienter les gens vers des demandes de courte et moyenne distance ou des créneaux pas saturés. Il faut envoyer aux usagers le signal que quand ils prennent le système en même temps que tout le monde, cela coûte plus cher.

C'est simple : développer l'offre de métro prend des années et des années. Alors que vous pouvez développer l'offre de bus en un an ou deux. Le bus est plus lent, il doit donc être deux fois moins cher. Mais en France, quand on pense transports publics, on pense rail. C'est regrettable.

Prenez Madrid. L'agglomération a su développer une offre abondante d'autocars sur autoroute, qui vont presque à la vitesse des RER. Sauf que cela coûte infiniment moins cher puisque les autoroutes existent déjà et que les coûts de fonctionnement sont peu importants.

En France, on commence à se réveiller, mais les deux très grands opérateurs historiques de l'Île-de-France, la SNCF et la RATP, n'ont pas investi le domaine. Bien sûr, il faut pouvoir accéder à l'autoroute, et il faut donc des gares autoroutières. Il y a donc un peu d'investissement à faire, mais c'est marginal par rapport aux dépenses envisagées pour le Paris Express.

## **Y a-t-il d'autres blocages de ce type ?**

L'autre grand blocage, ce sont les deux-roues. Ils ont été oubliés, sauf des rubriques nécrologiques. Ils n'ont jusqu'ici été perçus que comme des gêneurs. Mais dans une société où les revenus vont peu augmenter, est-ce qu'il ne serait pas temps de trouver des solutions moins chères que la voiture pour ceux qui ne peuvent pas prendre les transports publics ?

Lorsqu'on a construit les voies rapides urbaines dans les années soixante, le pétrole coulait à flots, et la croissance a permis à presque tous de s'équiper de voitures. On a donc inventé la vie qui va avec – des pavillons en lointaine banlieue, des hypermarchés – et les voitures qui vont avec : des vitesses de pointe toujours plus élevées, des habitacles protégeant mieux au prix d'un alourdissement des véhicules et de consommations de carburant plus importantes.

Aujourd'hui encore, une majorité des déplacements des Franciliens se font par la route. Or la qualité de service y est très inférieure à celle des autres métropoles régionales (l'Île-de-France représente plus de 60 % des bouchons en France) et les enquêtes internationales montrent que l'Île-de-France région est la plus embouteillée des grandes métropoles européennes.

Les situations de congestion, pénalisantes pour les usagers, le sont aussi pour l'environnement car les émissions de CO2 croissent fortement en situation de « stop and go ».

Développer le marché du deux-roues est donc une des solutions. Mais pour leur faire une place correcte, il faut revoir le surfacage des chaussées, les limites de vitesse, la distribution des priorités, leur offrir un stationnement moins cher puisqu'ils prennent moins de place, leur construire des files de voie rapide.

Pourquoi ne pas développer le marché des vélos électriques et des scooters électriques ? Tout ce qui est peu encombrant et pas polluant est bon à prendre.

## **Comment prendre toutes les mesures que vous préconisez ? Le moindre changement prend des années...**

Non, c'est faisable. J'estime que 30 kilomètres de trajet quotidien est une distance-limite pour ne pas être trop fatigué. Or, en Île-de-France, au sein de deux tiers des ménages, il y a au moins un actif à moins de 30 minutes de son job. Les embouteillages sont produits en très grande partie par le tiers restant, les mal-localisés. Si on passait de deux tiers de bien localisés à trois quarts, on aurait à peu près résolu les problèmes de congestion des trains et des autoroutes. Ce n'est pas impossible du tout. Ça peut se faire en cinq ou dix ans.

Mais pour y arriver, il faut également mettre sur la table le domaine du logement et de l'aménagement. Car on a beaucoup fait pour faciliter la mobilité quotidienne ; rien pour la mobilité résidentielle. Rien pour que les gens ne soient pas trop loin de leur boulot.

Quelqu'un qui a un abonnement Navigo 5 zones occasionne un coût de 5 000 à 6 000 euros par an aux finances publiques. Ce n'est pas négligeable. Ne vaudrait-il pas mieux qu'une partie de cette somme serve à l'aider à se loger plus près de son travail ?

## **QUELQUES PROPOSITIONS**

### **Instaurer une prime significative obligatoire pour les salariés qui optent pour des modes doux de transport**

Ils vivent près de leur lieu de travail, s'y rendent à pied ou à vélo. Ils ont donc arbitré pour un logement plus petit, ou plus coûteux, ou moins confortable. Leur mobilité vers le travail ne coûte rien à la collectivité (en ressources publiques, en congestion) ni à leur employeur (en besoin de stationnement, en remboursement de pass). C'est un mode de transport qui est par ailleurs bon pour la santé. Néanmoins, la société ne leur renvoie aucun signal positif. D'où la proposition d'une prime, dont le montant pourrait être fondé sur les coûts de fourniture de stationnement ou de remboursement de pass Navigo évités par leur employeur.

### **Installer partout où c'est possible et au plus vite des portes palières, ces portes automatiques vitrées situées le long des quais du métro, et destinées à empêcher les suicides ou les accidents.**

Quelques personnes peuvent descendre sur les voies et perturber la vie de dizaines de milliers d'autres ! La pose de portes palières a un coût modique par rapport aux projets actuels. Rappelons qu'exploiter une ligne de métro, c'est comme exploiter une autoroute qui n'aurait qu'une voie par sens, et serait donc bloquée par le moindre incident sur toute sa longueur.

Si l'on en croit les exploitants, ce seraient alors la moitié des irrégularités, perturbations, retards qui seraient évités, et quelques candidats au suicide qui devraient rechercher d'autres méthodes.

### **Sur les quais, une information sur le degré d'occupation de chaque voiture.**

Il arrive fréquemment que, au sein d'une même rame, certaines voitures soient sur-occupées alors que d'autres sont beaucoup moins chargées. Malheureusement, les usagers qui attendent sur le quai le prochain passage ne sont pas informés de cette situation.

Les progrès considérables réalisés dans le traitement d'images permettent sans doute d'envisager une solution simple. Si cela ne coûte pas trop cher, des caméras pourraient être installées dans chaque voiture. Elles évalueraient en permanence la charge des voitures et la traduiraient dans un signal.

### **Pouvoir signaler facilement qu'on est victime d'une perturbation grave, et se faire rendre justice.**

Les problèmes rencontrés par les usagers ne font aujourd'hui l'objet de compensations financières que lorsque des problèmes majeurs (en général des grèves longues) conduisent à la suppression quasi totale de services pendant plusieurs jours. Cela ne couvre qu'une minorité des problèmes rencontrés par les usagers. Il faudrait que le Stif constitue une base de données répertoriant tous les incidents importants, ayant donné lieu à un retard de plus de dix minutes. Aujourd'hui, il y a des gens qui se font licencier parce qu'ils ont plusieurs retards répétés de trains. Avoir une validation, une sorte de mot d'excuse, par le service de transport, ce serait la moindre des choses.

### **Amener les employeurs à verser à Pôle emploi l'équivalent de six mois de remboursement de pass pour les employés dont ils se séparent.**

Un licenciement, une fin de CDD se traduisent aujourd'hui non seulement par une baisse de ressources, mais aussi par l'obligation de payer au tarif plein ses titres de transport. Il est proposé de réinvestir les gains réalisés par les employeurs à l'occasion des baisses d'obligation de remboursement (voir propositions précédentes) par un versement à Pôle emploi couvrant environ six mois de remboursement pour les salariés dont l'entreprise se sépare.

### **Développer l'usage de petits véhicules métropolitains à forte urbanité.**

Avec un vélo, éventuellement électrique, la moyenne de la population peut faire jusqu'à 10 kilomètres. Il faut inventer un petit véhicule métropolitain pouvant être utilisé jusqu'à une trentaine de kilomètres par jour, et donc pouvoir atteindre une vitesse de pointe de l'ordre de 60 à 70 km/h.

Ces véhicules doivent être peu exigeants en espace, notamment en largeur, de façon que deux d'entre eux puissent rouler de front sur une file prévue pour les voitures, que leurs usagers puissent tirer leur épingle du jeu dans les embouteillages et n'occuper en stationnement que la moitié ou le tiers de la place exigée par une voiture.

Ils doivent produire « zéro émission », ni pollution ni bruit. Ils doivent donc être à motorisation électrique, cinq à dix fois plus légers qu'une voiture, pour limiter le poids des batteries. Ils doivent être beaucoup moins accidentogènes que les scooters et motos grâce à une vitesse de pointe plus faible, une stabilité plus grande (ce sont des tricycles, voire des quadricycles, mais de faible largeur) des voies réservées, etc.

### **Développer des liaisons de service par autocar.**

S'inspirer de Madrid en maillant l'agglomération par un réseau de bus roulant très vite sur autoroute (voir dans l'interview).

### **Différencier les conditions d'exploitation de certaines lignes de métro en pointe et en creux.**

Le métro sert des clientèles diverses aux besoins divers. Les usagers de pointe (pour l'essentiel actifs ou étudiants) privilégient la vitesse, tandis que les usagers d'heure creuse (personnes avec de jeunes enfants, personnes âgées) privilégient la facilité d'accès. On pourrait, notamment sur les lignes qui peuvent être attractives par rapport aux RER bondés, fermer quelques stations de métro (parmi celles qui ne sont pas des stations de correspondance, lorsqu'elles sont très proches les unes des autres) aux heures de pointe pour « accélérer le parcours » et désaturer à la marge l'occupation.

### **Développer des pass « bus seulement », des pass bus-métro sans RER.**

On observe une très faible pénétration du pass Navigo chez les personnes qui ne sont ni actives ni étudiantes, et plus généralement leur faible usage des transports publics. Ces pass, conçus pour les actifs, ouvrent droit aux bus, tram, métro, RER. Développer des pass « bus seulement » ou des pass « bus et métro seulement » à des tarifs inférieurs au pass actuel « bus-métro-RER » permettrait d'attirer une nouvelle clientèle d'occasionnels aux transports publics.

### **Développer une carte prépayée sur le modèle de la carte « Oyster » de Londres.**

Les autorités londoniennes ont mis à la disposition des usagers une carte, baptisée Oyster, qui est le vecteur tarifaire le plus utilisé. Cette carte prépayée fonctionne comme une carte téléphonique (ou une mobicarte) : elle est débitée à chaque usage, et elle est rechargeable aisément. Elle permet tous les voyages sur le réseau du « London transport », ce que ne permettent pas les pass Navigo actuels lorsqu'on doit se rendre hors de ses zones habituelles. À Londres, les voyages avec cette carte sont très nettement moins chers qu'avec des tickets.

### **Pas d'obligation de remboursement du pass Navigo par les employeurs au-delà d'un certain seuil de salaire.**

Il s'agit ici de rompre avec une conception du « social » (le social pour tous, quels que soient les revenus) qui est sociologiquement dépassée et inutilement coûteuse : qui est « pour » que les traders à bonus soient remboursés ? Il s'agit aussi de dégager des marges de manœuvre, en supprimant les remboursements de pass au-delà de trois Smic par exemple, pour mieux aider ceux qui en ont plus besoin, par exemple un taux de remboursement porté à 60 % pour ceux qui sont autour du Smic. Dans ces domaines, la loi devrait imposer ce qui doit l'être (un remboursement pour les moins favorisés) et laisser plus de marges à la négociation collective dans l'entreprise.

### **Limiter à terme l'obligation de remboursement à trois zones.**

Le système actuel prévoyant le remboursement de la moitié des pass par l'employeur quel que soit le nombre de zones est en contradiction avec l'objectif de la Région de produire une ville plus compacte et de maîtriser les mobilités contraintes. Il conduit à favoriser l'étalement. Il est néanmoins maintenu pour des raisons de justice, liées à l'idée que les personnes concernées n'ont pas pu se loger plus près du fait de contraintes sur le marché du logement.

L'engagement de remboursement pour les personnes dans cette situation au moment de la réforme pourrait donc être maintenu tant qu'elles ne changent pas de résidence ou d'emploi, et serait limité à trois zones pour les nouvelles demandes.

### **Aide significative au déménagement des titulaires de pass à plus de trois zones.**

On peut accélérer le processus décrit ci-dessus en prévoyant des aides au déménagement ciblées sur les personnes concernées, par exemple les 5 000 euros par an d'argent public actuellement nécessaires à leur mobilité.

### **Responsabiliser les employeurs sur les lieux de résidence de leurs salariés.**

Il n'y a pas de raison que les employeurs générant des migrations courtes et moins coûteuses payent pour ceux qui recourent aux migrations plus longues. Il est donc proposé que le taux de « Versement transport » appliqué à une entreprise soit fonction, outre le nombre de salariés, de la proportion de salariés vivant à plus de 10 km ou 15 km du lieu d'emploi.

### **Ne plus séparer la question des cotisations transports de celle du logement.**

On pourrait autoriser les entreprises à consacrer 10 % du versement transport à un effort pour le logement des salariés touchant moins de 3 Smic, s'il est à moins de 10 km du lieu d'emploi.

### **Aller vers des taux d'effort des usagers uniformes quel que soit le nombre de zones.**

Dès lors que les propositions précédentes seraient mises en application, on pourrait alors faire évoluer les tarifs de façon différenciée de manière à aller vers des taux d'effort des usagers uniformes en fonction du nombre de zones, ce qui correspond à une conception plus correcte de la justice, et à une conception libérale des décisions de localisation.

### **Moduler les taux de Versement transport en fonction de la qualité de la desserte.**

Cette qualité serait mesurée en termes de niveau d'offre et de degré de saturation aux heures de pointe. Un même taux de Versement transport est aujourd'hui appliqué à tous les employeurs d'un même département. Les décisions de (re)localisation des entreprises pourraient être éclairées par cette modulation, qui conduirait les entreprises à mieux arbitrer entre les qualités de desserte « quantitatives » (le bassin de recrutement offert) et les caractéristiques qualitatives (le degré de congestion à l'heure de pointe). Là encore, il appartiendrait au Stif de faire des propositions argumentées, tenant en outre compte des améliorations programmées de l'offre à moyen terme.

### **Instaurer plus d'équité dans la fiscalité sur le stationnement, dynamiser l'autopartage.**

Il est assez paradoxal de voir nos collectivités offrir des conditions très privilégiées de stationnement pour les résidents au moment même où elles cherchent à développer des solutions d'autopartage ou de vélo. Il est tout aussi paradoxal que les automobilistes qui font l'effort de louer ou d'acheter un emplacement privé de stationnement se voient imposer des taxes d'habitation et des taxes foncières sur ce local que ne paient évidemment pas ceux qui laissent leur voiture sur un espace public rare. Une taxe sur les voitures sans parking dans les zones tendues pourrait à la fois faire réfléchir ceux qui n'en ont qu'un usage très faible, inciter à l'occupation d'un garage pour ceux qui en ont vraiment besoin et contribuer à financer des systèmes de véhicules en libre-service, qui aident à l'amélioration de l'espace public.

### **Donner aux collectivités la pleine responsabilité du stationnement.**

La gestion du stationnement sur voirie est par nature une gestion très fine et locale, et pourtant on a le sentiment d'être encore au temps de l'école de Jules Ferry quand l'État fixe le tarif des amendes, uniforme de Paris à Montauban... Le service rendu reste médiocre : on passe jusqu'à 15 minutes dans certains quartiers parisiens à chercher une place, et couramment 8 à 10 minutes ailleurs. Cette médiocrité du service incite alors à « oublier » de payer, d'autant qu'on sait que les contrôles sont rares, et qu'en plus on n'a pas toujours la bonne carte pour payer. On dispose pourtant aujourd'hui de tous les éléments intellectuels et de tous les outils pour assurer efficacement l'accueil des demandes et contrôler la situation.

On sait par exemple que des cartes de paiement intercommunales facilitent la vie des gens et les incitent à payer, ce que peut faire aussi le paiement par smartphone.