



Le nombre de voyageurs a tellement augmenté en Île-de-France depuis 10 ans que des gares Transilien SNCF sont plus fréquentées que certaines gares TGV de province.



Heures de pointe du matin, chagrin

Texte **Renaud Charles** Datavisualisations **WeDoData**

Trains bondés, routes saturées : partir travailler est souvent synonyme de galère en Île-de-France. Pour venir à bout de cette situation, l'arsenal des solutions est vaste et repose aussi bien sur les nouvelles lignes de transport et la rénovation du réseau existant que sur les horaires décalés, le covoiturage ou le télétravail.

#TRANSPORTSIDF « Tu te lèves et tu me bouscules... Tu n'excuses pas... Comme d'habitude... Ce sur quoi je remonte la rame... J'ai peur d'être en retard... Comme d'habitude... » Quoi de mieux que le tube de Claude François revisité pour illustrer la rengaine vécue par les Franciliens pour aller travailler. Chaque jour, vous êtes plusieurs centaines de milliers à prendre d'assaut les routes et les transports en commun, avec comme conséquences des kilomètres de bouchons et des rames bondées. Un trafic à ce point dense qu'on ne parle plus d'heures de pointe mais carrément d'« hyperpointe » en Île-de-France. « Derrière cette facétie de vocabulaire, il y a quelque chose de fondamental, note Pierre Messulam, directeur général adjoint de Transilien SNCF. Depuis 10 ans, nous sommes confrontés à une hausse de plus de 30% du nombre de voyageurs avec en moyenne 3,2 millions de passagers au quotidien. Ce qui nous place, selon l'École Polytechnique de Lausanne, dans le top 3 mondial pour ce qui est du taux de fréquentation de nos trains. Certaines gares franciliennes de villes moyennes ont plus de passagers que des gares TGV en province. Aulnay-sous-Bois (93), par exemple, voit monter 33000 passagers par jour, soit plus que la gare TGV de Besançon! »

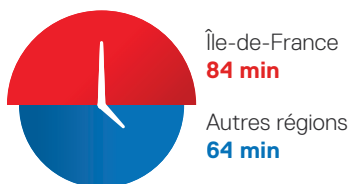
AMÉLIORER L'OFFRE DE TRANSPORT

Pour faire face à ces flux de voyageurs, il s'agit donc d'innover. En premier lieu, on pense bien sûr à la manière d'améliorer l'offre de transport en commun. « Le Stif (autorité organisatrice des transports en Île-de-France) a financé la mise en service de nouveaux trains là où on pouvait en ajouter, indique ►►

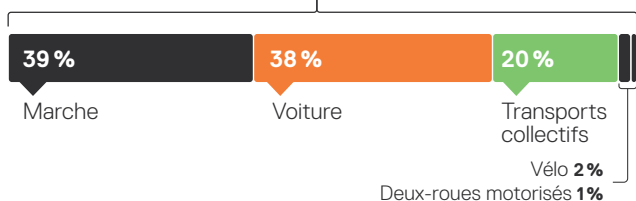
Se déplacer en Île-de-France

UNE RÉGION À PART

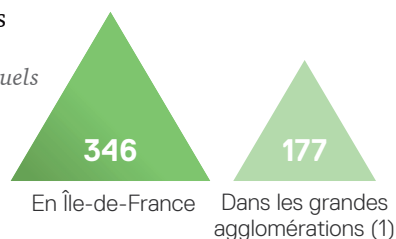
Un temps moyen de déplacement quotidien supérieur aux autres régions



Chaque jour, **41 millions** de déplacements dans la région



Un usage intensif des transports collectifs
Nombre de voyages annuels



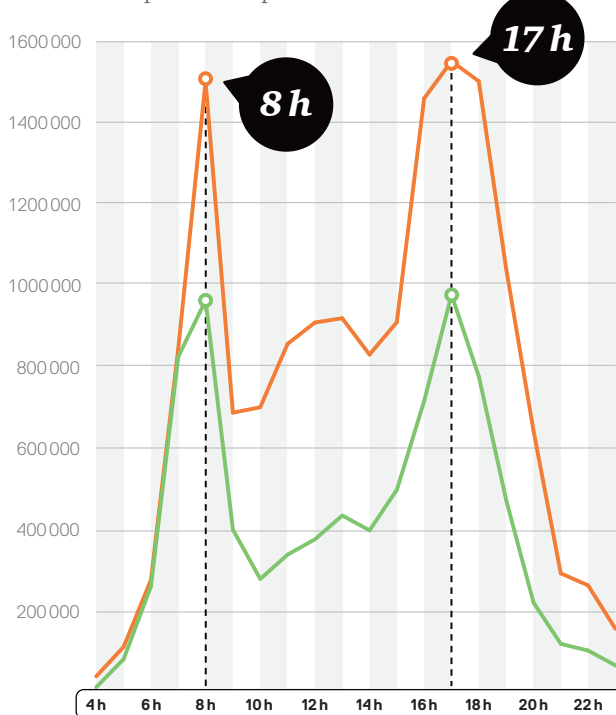
(1) Les 8 agglomérations de plus de 450 000 habitants disposant d'un réseau de métro ou tramway

Sources : « Les transports ferroviaires régionaux en Île-de-France », la Cour des comptes (2010) ; « Enquête globale transport 2010 », Stif - Omnil - Driea

AUX HEURES DE POINTE

Répartition horaire des déplacements des Franciliens en **voiture** et en **transports collectifs**

Nombre de déplacements par heure en 2010



►► Pierre Messulam. Mais il y a des endroits dans la région où on est à la limite de la capacité des infrastructures. »

C'est pourquoi de nouvelles liaisons sont sur les rails. « La Région travaille sur les interconnexions en banlieue pour faciliter les déplacements et éviter aux voyageurs d'avoir à passer par Paris », détaille Mireille Bouleau, chargée d'études à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme (IAU) d'Île-de-France. Le projet phare en la matière est celui de Grand Paris Express, qui prévoit la construction de quatre nouvelles lignes de métro autour de Paris à l'horizon 2030. « Le projet de Tangentielle Nord, entre Sartrouville (78) et Noisy-le-Sec (93), est aussi un chantier qui va permettre de raccorder des territoires aujourd'hui enclavés aux zones d'emplois », souligne pour sa part Catherine Mangenay, elle aussi chargée d'études à l'IAU.

3,2 millions de voyageurs empruntent le réseau Transilien SNCF au quotidien

REPENSER L'ORGANISATION DU TRAVAIL

Néanmoins, les solutions pour lutter contre l'hyper-pointe sont à chercher sur tous les terrains. « Il faut admettre notre incapacité infrastructurelle à résoudre ces moments d'excès de trafic, qu'il s'agisse du système routier ou du réseau de transport public », résume Bruno Marzloff, sociologue spécialiste des questions de mobilité. Même son de cloche à la SNCF. « Physiquement, on touche aux limites de ce que l'on peut faire, confie Pierre Messulam. Il y a déjà d'énormes efforts matériels qui sont consentis, mais on ne sait pas augmenter la capacité du réseau ferroviaire aussi vite qu'il le faudrait. Il faut donc trouver d'autres méthodes. »

Pour Laurence Debrincat, chef de la division des études générales du Stif, « la question de l'organisation du travail pour réduire le besoin de déplacements en périodes de pointe est aussi un enjeu clé. Modifier les horaires de travail peut être une solution. Elle est déjà appliquée par de nombreux établissements. Par exemple, l'arrivée sur des plages horaires étalées est en vigueur à La Défense (92) depuis bien longtemps. Elle pourrait être ciblée sur des secteurs d'activité plus restreints où il est plus aisé de dialoguer avec les responsables des entreprises concernées pour résoudre des difficultés localisées. »

C'est justement le cas de La Plaine Saint-Denis (93) qui regroupe quelques gros sièges sociaux comme ceux de la SNCF (3 500 salariés), SFR (8 500) ou encore Orange (3 500). « Entre 7h30 et 9h45, le taux d'occupation des RER B et D qui desservent la gare Stade de France - Saint-Denis peut atteindre 250 % », témoigne François Dubrac, chef d'entreprise à la tête de l'association Plaine Commune Promotion. Raison pour laquelle l'étalement des horaires est testé depuis janvier

ici

... la Région

Après les voies de bus en ville, place aux voies de bus sur autoroutes. Dès cette année, la Région, en collaboration avec la Dirif (Direction des routes d'Île-de-France) et le Stif (autorité organisatrice des transports), va participer au financement de deux voies réservées sur l'A1 et l'A6a. Elles seront ouvertes entre 6h30 et 10h pour la première et entre 7h et 10h pour la seconde. Leur mise en service devrait avoir lieu au printemps.



Travailler près de chez soi dans un espace de *coworking* est une solution pour échapper aux rames bondées, en attendant la mise en service du Grand Paris Express.

© Jean-Lionel Dias/Dolce Vita/Pictureank

dernier. « Nous avons créé une commission "3T" – pour trajet, trafic et temporalité –, qui regroupe les entreprises du territoire afin de mener une réflexion et des actions conjointes », précise François Dubrac. « En tant qu'employeur, nous voulons voir comment l'on peut organiser le temps de travail, même si nous savons que cela n'est pas généralisable à toute l'Île-de-France », détaille Pierre Messulam.

CONTRE LA MOBILITÉ SUBIE, LE TÉLÉTRAVAIL

Travailler autrement, c'est aussi travailler à distance alors qu'en Île-de-France, on estime à 500 000 le nombre de personnes habitant en grande couronne et dont le temps de trajet quotidien serait de 2h20 en moyenne. « Les études montrent que l'Île-de-France est la région française où la part des mobilités subies est la plus importante, constate Bruno Marzloff. Cette problématique est la même aux Pays-Bas qui sont le pays le plus dense d'Europe. C'est pourquoi la ville d'Amsterdam a pris l'initiative d'ouvrir en périphérie une centaine de centres de télétravail [appelés aussi espaces de travail collaboratif ou de *coworking*, NDLR]. Ce programme, en place depuis quatre ans, a permis, selon ses responsables, de réduire le trafic de 8% et les congestions de 20%. »

En Île-de-France, la Région a lancé en décembre dernier la quatrième édition de son appel à projets « Espace de travail collaboratif », ouvert jusqu'au 16 mars. Depuis 2012, une cinquantaine de projets ont ainsi pu être soutenus (1) (2).

D'UN MODE DE TRANSPORT À L'AUTRE

Une autre manière d'agir sur le trafic aux heures de pointe passe par le développement du covoiturage lors des trajets domicile-travail. Un usage encore confidentiel mais qui devient possible grâce au numérique et à la création d'applis comme Sharette et Wayz-Up (3). D'autant que le rapport à l'automobile change. « Elle n'est plus un objet qui fait rêver, analyse Jérémie Courel, économiste à l'Institut d'aménagement et d'urbanisme. Les jeunes urbains, dans les grandes métropoles, passent leur permis de plus en plus tard, voire ne le passent plus. »

Même la SNCF s'intéresse au sujet. L'entreprise a lancé, fin 2014, son propre service de covoiturage, iDVroom. « Cela peut sembler antinomique avec notre rôle de transporteur ferroviaire, mais nous nous considérons avant tout comme un



Le covoiturage offre une autre alternative.

© Julie Bourges/Pictureank

opérateur de mobilité, décrypte Pierre Messulam. Il ne s'agit pas de développer le covoiturage contre le train, mais de simplifier les trajets de nos voyageurs vers nos gares. »

Une conception qui laisse entrevoir une autre pratique des transports, davantage multimodale. « C'est déjà le cas des usagers dits "hyper-agiles", analyse Bruno Marzloff. Leur maîtrise de la mobilité s'appuie sur le recours à tous les modes de déplacement, l'utilisation des outils numériques pour accéder aux informations trafic et une organisation délocalisée et désynchronisée du travail. D'une régulation des transports descendante, de l'autorité organisatrice vers les usagers, on passe ainsi à une forme d'autorégulation par les usagers eux-mêmes, via notamment les réseaux sociaux. » ■

(1) À découvrir sur une carte en ligne, réalisée par la Fonderie, l'agence numérique régionale : <http://ridf.fr/carteduteletravail>

(2) Lire aussi notre débat sur le télétravail, p. 9.

(3) Wayz-Up s'est vu décerner par la Région et le Stif, en 2014, le Trophée de la Mobilité dans la catégorie « Nouveaux usages et nouveaux véhicules ».



Retrouvez notre article consacré au covoiturage et à l'autopartage sur <http://ridf.fr/covoiturage>