

Conférence de presse du 20/11/2014  
*Transports franciliens : quelles sont les vraies priorités ?*

## **Passé Navigo à tarif unique : une fausse bonne idée, surtout dans le contexte actuel**

Le conseil régional envisage de mettre en œuvre le tarif unique du passe Navigo en 2015 sur la base de 70 € par mois. Cette mesure nécessite de trouver environ 500 M€ de recettes supplémentaires chaque année. Mais, dans le contexte budgétaire difficile actuel, alors que des financements complémentaires sont nécessaires par ailleurs, est-ce une priorité ?

En première approche, on peut penser qu'une association comme la nôtre devrait approuver une baisse de tarif qui va bénéficier aux usagers les plus éloignés de Paris. Mais une analyse plus poussée nous montre que ces derniers ont avant tout besoin de meilleures conditions de transport.

En effet, nous constatons tous les jours qu'il y a des priorités incontournables:

**Saturation, vétusté, retards, manque de trains, manque de liaisons banlieue à banlieue** : les transports franciliens ont besoin d'investissements massifs. Malgré les discours rassurants, nous constatons que de fortes incertitudes pèsent sur le financement du Nouveau Grand Paris (abandon de l'écotaxe, abandon de la taxe de séjour régionale additionnelle). D'ores et déjà plusieurs projets sont bloqués ou vont l'être faute de financement (voir Fiche 1).

De plus nous insistons sur le besoin de nouveaux investissements pour faire face à la saturation qui touche de nombreuses lignes, notamment les RER et les tramways (voir fiche 2)

De même, en ce qui concerne le budget d'exploitation du STIF, nous sommes très attachés à la poursuite des **renforts d'offre**, notamment sur les réseaux de bus de banlieue. Par ailleurs, la mise en service du Grand Paris Express et d'autres projets franciliens va accélérer la croissance des dépenses de fonctionnement dans des proportions importantes (plus d' 1 milliard d'Euros d'ici 10 ans).

Par ailleurs, en matière tarifaire, nous demandons en priorité des mesures en faveur des **usagers non abonnés** qui sont les plus pénalisés. Voir notre analyse Fiche 3.

Notre position est tout sauf théorique : les remontées que nous avons des usagers nous indiquent clairement que ce n'est pas le tarif actuel des abonnements qui pose problème, mais bien tous les problèmes cités plus haut.

Dans ce contexte, il faut très certainement des **financements nouveaux** pour les transports franciliens. Nous demandons qu'ils soient affectés aux priorités ci-dessus et, qu'en parallèle une réflexion soit relancée sur une tarification plus intelligente à moyen terme.

Contacts : Marc PELISSIER 06 75 66 08 66 - Bernard GOBITZ 06 62 17 58 29

Conférence de presse du 20/11/2014  
*Transports franciliens : quelles sont les vraies priorités ?*

## Fiche 1 : Projets dont le financement complet n'est pas assuré

Projets dont les travaux peuvent commencer en 2015 / 2016 si financés :

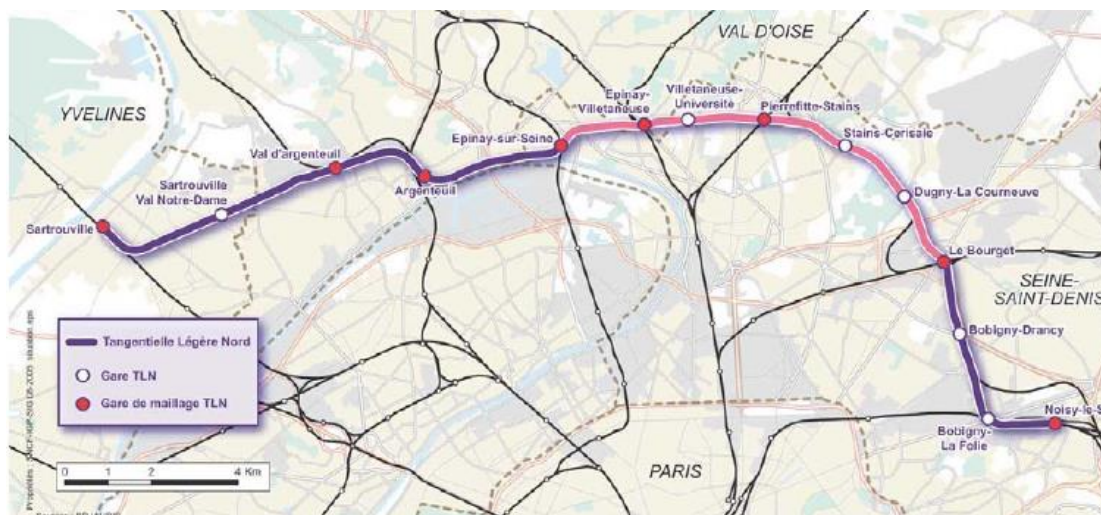
Projet	Cout estimé
Tangentielle Nord phase 2	1000 M€
EOLE à l'ouest	3300 M€
Prolongement M11 à Rosny	1250 M€
Tram-train Versailles-Massy-Evry	500 M€
Tangentielle Ouest St-Cyr / Achères	335 M€
Massy - Valenton ouest (RER C et TGV)	100 M€
T1 Bobigny / Val-de-Fontenay	500 M€
T9 Paris Orly ville	300 M€
T7 phase 2 Juvisy	200 M€
Sous-total	<b>7485 M€</b>

Projets urgents dont les études sont en cours (liste non exhaustive) :

Schéma directeur RER D 2eme phase	1000 M€
Schéma directeur RER C dont Brétigny	500 M€
Schéma directeur lignes N+U, J, L, E est	1000 M€
Interconnexion GPE / réseau existant	1500 M€

### Zoom sur un cas concret

La 2eme phase de la tangentielle Nord, pour créer une rocade rapide en train léger de Sartrouville à Noisy-le-Sec. Les études d'avant-projet sont terminées. A ce jour, **tout est bloqué faute de financement.**



Conférence de presse du 20/11/2014  
*Transports franciliens : quelles sont les vraies priorités ?*

## Fiche 2 : les lignes surchargées, un problème majeur mais négligé

### RER et Transilien

Mis à part la livraison des rames à 2 niveaux sur le RER A, on constate que très peu d'augmentations de capacité ont eu lieu ces dernières années ou sont en projet. Pourtant la hausse du trafic (2 à 3 % par an) sur des lignes déjà bien chargées impose de prendre des décisions rapidement (achat de trains, voies supplémentaires, signalisation, etc...)

### Métros

La saturation des lignes de métro n'est pas un phénomène nouveau mais il persiste. Au-delà du projet en cours pour décharger une partie de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14, on voit mal ce qui est fait pour traiter ce phénomène.

A court terme, nous demandons que les **fréquences soient renforcées** quand c'est techniquement possible, car on constate même parfois des surcharges hors heure de pointe.

A moyen terme, nous rappelons notre souhait que la **ligne 15 du Grand Paris Express soit prioritaire** par rapport aux lignes 16, 17 et 18 car elle seule aura un effet significatif sur la charge du métro, en évitant de passer par Paris pour des trajets banlieue-banlieue.

### Tramways

Le tramway est un mode de transport globalement apprécié des usagers mais les nombreuses lignes en situation de surcharge remettent en cause son attractivité. Ainsi les lignes suivantes sont saturées aux heures de pointe sur tout ou partie de leur itinéraire:

- T1 Noisy-le-Sec / Asnières Gennevilliers
- T2 Porte de Versailles / Pont de Bezons via La Défense
- T3a Pont du Garigliano / Porte de Vincennes
- T5 Saint-Denis / Garges-Sarcelles RER
- Et probablement à court terme après son ouverture, T6 Chatillon / Vélizy

### **Nous demandons des plans d'action ambitieux pour résorber ces surcharges**

(augmentation des fréquences, achat de tramways plus capacitaires, amélioration de la vitesse commerciale, etc...)

### Bus

A Paris comme en petite et grande couronne, des dizaines de lignes de bus sont saturées au point de ne pas pouvoir monter dans le 1<sup>er</sup> bus qui passe. Il en résulte retards, stress et inconfort pour les usagers.

Le « plan bus » du STIF 2013-2016, doté de 160 M€, a judicieusement permis de renforcer un certain nombre de lignes. Mais il reste encore d'énormes besoins alors qu'à fin 2014, près de 120 M€ ont déjà été engagés.

Nous demandons un engagement sur la **poursuite et l'amplification du plan bus, à hauteur de 50 M€ par an minimum jusqu'en 2020.**

Conférence de presse du 20/11/2014  
*Transports franciliens : quelles sont les vraies priorités ?*

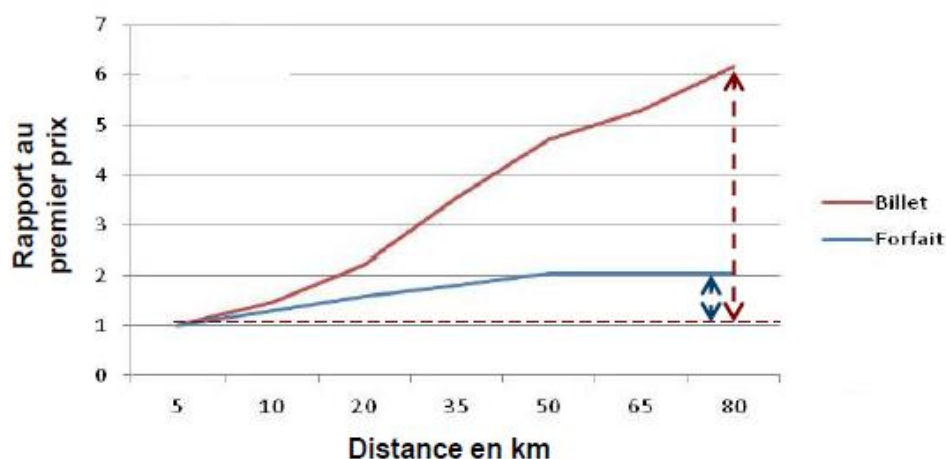
### Fiche 3 : les usagers non-abonnés, grands oubliés de la politique tarifaire

Depuis 2006, des mesures positives ont été prises pour les abonnés Navigo, notamment pour ceux qui font les trajets les plus longs : suppressions des zones 7, 8 puis 6, gel du prix des abonnements 5 zones, mise en place du dézonage les week-ends (mesure incitative à l'utilisation des transports en commun les jours où les réseaux ne sont pas saturés).

Désormais le tarif maximum par jour, sur la base d'une utilisation pendant 22 jours d'un Passe Navigo mensuel 5 zones est de 5,15 €, ramené à 2,57 € / jour pour l'utilisateur salarié compte tenu du remboursement employeur. Ces tarifs nous semblent acceptables dès lors que la qualité de service est au rendez-vous.

L'AUT ne défend pas le système actuel de zones concentriques pour la tarification des abonnements qui a des inconvénients. Cependant nous avons toujours été réservés sur la mesure simpliste de la zone unique dans une région aussi grande que l'Ile-de-France, car sa pertinence économique, écologique et même sociale est discutable.

En matière tarifaire, nous l'avons dit à plusieurs reprises, ce sont les usagers non-abonnés qui sont les plus pénalisés, notamment ceux de grande couronne. Comment expliquer par exemple qu'un aller-retour Paris / Les Mureaux coûte 15€ ou qu'un aller-retour Paris / Montereau coûte 19.90€ alors que le même trajet revient à moins de 3€ pour un abonné salarié ? Cette disproportion maximale pour les grandes distances est injustifiable.



Rapport entre le prix payé pour une certaine distance et le prix le plus bas - Source : STIF 2011

Nous demandons à court terme une baisse des prix des tickets RER et Transilien et, à moyen terme, une nouvelle billétique en Ile de France, très en retard par rapport à la plupart des capitales européennes, afin de mettre en œuvre une tarification plus moderne.