



Aurélien Veron [Devenez fan](#)
Président fondateur du Parti Liberal Démocrate



Vincent Bénard [Devenez fan](#)
Analyste économique contributeur pour [Débat&co](#)

La fin annoncée des transports publics en Ile-de-France

Publication: 20/10/2015 10h40 CEST | Mis à jour: 20/10/2015 10h40 CEST

POLITIQUE - La nouvelle révolution des transports a commencé. L'innovation numérique accélère leur ouverture à la concurrence. Concurrence légale dans le cas du rail et des cars longue distance, spontanée dans le cas du co-voiturage ou des VTC qui contournent le monopole des taxis. La voiture individuelle décriée sera bientôt de nouveau à la mode. Cette fois, elle sera propre, partagée et autonome. Plus que jamais, les "usagers" arbitreront en faveur des transports les mieux adaptés à leurs besoins propres. L'avenir n'est peut-être plus au tout-rail -projet du Grand Paris- mais au développement d'un vrai marché concurrentiel des transports partagés, collectifs ou à la demande.

L'automobile vit plusieurs changements majeurs. Peugeot annonce avoir réussi un trajet Paris Bordeaux en mode sans chauffeur. Toyota testera 50 taxis autonomes au Japon dès 2016. L'expérimentation de la Google Car révèle une conduite déjà plus sûre que celle d'un humain. La numérisation permettra aux villes devenues intelligentes ("smart city") de mieux gérer le trafic et le stationnement pour limiter la congestion et fluidifier les déplacements de tous, tout en améliorant la qualité de l'air.

Au confort de ce transport individuel s'ajoutera un avantage économique. Le coût moyen kilométrique atteint 40 centimes (barème fiscal) pour le propriétaire d'une voiture garée 95% du temps et surdimensionnée pour les trajets quotidiens. Ce coût sera divisé par deux, voire plus, avec la montée en puissance de taxis sans chauffeurs bien mieux utilisés, de la collocation entre particuliers et de formes nouvelles d'autopartage qui mettront à disposition de tous une flotte de véhicules à la demande, capables d'opérer de porte à porte, et non polluants car rechargeables à une borne électrique aux heures de nuit. Des compagnies capables d'organiser des ramassages intelligents de gens vivant et travaillant dans les mêmes zones pourront même abaisser le coût au kilomètre en dessous du coût actuellement payé par l'usager (moins de 10 centimes), sans avoir besoin de subvention!

L'arbitrage individuel sera rude pour les transports en commun classiques dont le coût moyen kilométrique du passager est de 28 centimes à Paris (source EMTA 2012), même si les passagers n'en payent que 40% directement de leur poche. Quel est l'intérêt de payer plus cher des transports collectifs bondés, peu fiables, peu sûrs et souvent sans desserte pratique à l'écart des centre-villes?

L'avancement des expériences en cours laisse penser que ces nouveaux services se mettront en place progressivement entre 2020 et 2030. Mais déjà, sans même attendre la révolution de l'automatisation, des entreprises utilisant des bus de taille plus modeste mais organisant des ramassages dynamiques, pourraient abaisser le coût des transports partagés bien en dessous de celui des transports publics, si la loi le leur permettait... Seul un vrai marché concurrentiel est capable d'améliorer la qualité et d'adapter l'offre aux besoins. La vieille corporation des taxis a perdu son monopole avec l'arrivée d'Uber et des compagnies de VTC. Ubérisons les transports publics en anticipation des révolutions à venir!

Les décisions d'investissement dans le rail doivent tenir compte de cette disruption désormais inévitable. Un projet tel que le "Métro Grand Paris", estimé à 30 milliards -avec quel argent?- hors imprévus, desservant surtout des zones à faible densité, n'a plus aucune justification économique. Nous proposons la modernisation et le prolongement ciblé de lignes existantes peuvent déjà améliorer considérablement le quotidien des millions de passagers du métro et du RER en Ile-de-France dans un délai plus raisonnable et pour un coût acceptable. Une économie potentielle d'au moins 15 milliards ! Nous proposons de concéder l'exploitation de ces axes majeurs à des exploitants plus performants par en libérant le jeu des appels d'offre interdit aux lignes existantes jusqu'en 2039! Faisons sauter ce verrou qui pénalise le quotidien des Franciliens passant en moyenne 1h30 en déplacements quotidiens.

Pour nous, l'avenir des transports urbains passe par de tels services capables d'amener flexibilité et adaptabilité aux offres disponibles. En ouvrant à la concurrence les lignes de transport de plus de 100 kilomètres, la loi Macron a permis un foisonnement d'offres nouvelles -et de nouvelles embauches utiles- en quelques semaines. Il est permis de penser qu'une liberté totale d'entreprendre sur les distances inférieures recèle un potentiel colossal d'opportunités dont l'effet principal sera l'amélioration de l'offre de transports accessibles à tous et une forte création d'emplois de proximité.