

Se déplacer en Ile-de-France

D'après les études les plus récentes, notamment celle de l'INSEE publiée en 2010 en collaboration avec l'Institut d'aménagement et d'urbanisme d'Ile-de-France, seuls 12,6 % des habitants de la région ne se déplacent pas en semaine. Même à pied. La proportion est à peu près la même pour Paris et la petite couronne et de 14,4 % pour la grande couronne.

Des chiffres à rapprocher du chiffre disponible pour la France entière : 17,1 %. "Sur l'ensemble des déplacements effectués quotidiennement par les Franciliens, précise le rapport, 19 % le sont par des Parisiens, 37 % par les habitants de la petite couronne et 44 % par ceux de la grande couronne, ce qui est conforme à la répartition de la population".

Les salariés, heureusement minoritaires même s'ils existent, qui habitent hors de la région, ne sont pas comptabilisés par cette enquête.

Les déplacements en Ile-de-France se font en voiture, en train, en deux roues motorisées, en bus, en RER, en métro, en tram, en vélo et aussi à pied pour ceux qui ont

la chance de résider près de leur lieu de travail. Bien entendu, de nombreux Franciliens combinent de plus en plus fréquemment deux types de mode de déplacement. 75 % des déplacements, pour le travail ou les loisirs, se font de banlieue à banlieue et seulement 10 % de déplacements concernent des liaisons entre Paris à sa périphérie.

Pour les uns et les autres, quel que soit le mode de déplacement, le temps moyen passé à se déplacer est de 82 minutes par jour alors que le chiffre est de 64 minutes pour les provinciaux. Les chiffres, en dépit de l'extension de l'habitat en grande banlieue pour des raisons économiques notamment liées au coût de l'immobilier et à l'accroissement des maisons individuelles, sont en constante et régulière amélioration depuis une vingtaine d'années.

Evidemment, ces chiffres et ces moyennes masquent des disparités liées à des choix personnels, par exemple l'usage de la voiture ou du deux roues motorisées, et surtout à l'état des différents modes de transport. C'est l'objet de ce dossier.



Les réseaux de transports collectifs franciliens

Ils sont gérés par trois opérateurs : la RATP, la SNCF et Optile, un groupe de 90 opérateurs privés.

- Le réseau RATP dessert environ 200 villes du cœur de l'agglomération et de la proche couronne avec des diverticules (RER).
- Le métro, avec 14 lignes sur 213 km et 300 stations transporte environ 1,5 milliard de voyageurs par an. Sa fréquentation s'accroît régulièrement de 2 % par an.
- Le tram, 3 lignes de T1 à T3 sur 31,4 km et 56 points d'arrêt transportent 300 M

de voyageurs par an. La construction ou le prolongement de nouvelles lignes va accroître son impact. S'y ajoute le tram-train en Seine-Saint-Denis : T4 (7,9 km de Bondy à Aulnay-sous-Bois).

- Le RER avec 5 lignes (A à E), Nord-Sud et Est-Ouest sur 587 km dont 76 en souterrain et 257 points d'arrêt transporte 450 M de voyageurs par an. Il est géré par la RATP et la SNCF.
- Le Bus, avec 351 lignes dont 31 pour le Noctilien (bus de nuit), 12 000 points d'arrêt sur 3 400 km transporte 1,1 milliard de voyageurs par an. Sa fréquenta-

tion a cru de 15 % en 10 ans, avec une baisse à Paris intra-muros mais une forte augmentation en banlieue.

- Le réseau SNCF, avec 14 lignes ferroviaires dont les 5 RER, dessert 388 gares et transporte 600 M de voyageurs par an. Ce trafic francilien en nombre de voyageurs représente les 2/3 du trafic total de la SNCF en France.
- Le réseau Optile, privé d'autobus, dessert 1 100 communes sur les 1 300 d'Ile-de-France, s'étend sur 23 000 km. Il comporte près de 26 000 arrêts et transporte 280 M de voyageurs par an.

Se déplacer en Ile-de-France

Bicyclettes en progression

Pouvoirs publics et collectivités territoriales ont mis des années à s'apercevoir que la bicyclette, comme autrefois, n'était pas seulement un instrument de loisirs mais, de plus en plus, un moyen de transport bon marché. Que le vélo fasse partie ou non d'un parcours complété (embarqué ou non à l'extrémité des wagons) par le train.

Le succès de Vélib qui comptait, à Paris et en petite couronne, 180 000 abonnés à l'année au 1^{er} juillet dernier en constitue d'autant plus une preuve que le pic des locations (comme pour les comptages des autres vélos en circulation) se situe aux heures de début et de fin du travail.

Les spécialistes ont calculé qu'un cycliste respectueux du code de la route progressait à une moyenne de 18 km/h dans Paris et en banlieue alors que pour les bus bénéficiant d'un couloir protégé, la vitesse moyenne est de 13 km/h contre 9 km/h sans couloir...

Qu'il s'agisse de bicyclettes en location ou d'engins personnels dont les ventes ont augmenté depuis le début du siècle, la circulation vélocipédique progresse en moyenne de 15 % par an, à Paris et dans la région. D'après les derniers chiffres, elle aurait atteint 4 % des déplacements dans la capitale.

Une progression complétée par l'arrivée des vélos à assistance électrique qui sont déjà plusieurs dizaines de milliers en circulation dans la région. La ville de Paris, pour encourager cette pratique, rembourse 25 % de son prix aux acheteurs, dans la limite de 400 €.

Le Plan vélo adopté le 23 juin dernier par le Conseil régional semble acter cette évolution, même si une bonne part du plan, qui vise à faire passer le linéaire cyclable de 2 400 km à 3 500 en 2020, est encore consacré au cyclisme de loisirs.

Une nouveauté pour le 1^{er} mars prochain : Véligo qui, pour un abonnement de 20 € par



HPMS

Carrefour
bd Vincent Auriol/
quai de la Gare

an, mettra à la disposition des voyageurs un local fermé dans 16 grandes gares franciliennes, à titre d'expérience.

Le chemin qui reste à parcourir est immense puisque le kilométrage parcouru par personne et par an est de 75 contre 291 en l'Allemagne, 188 en Italie, 848 aux Pays-Bas, 936 au Danemark ou 271 en Suède. Des chiffres qui devraient alimenter les débats des premières Assises du vélo prévues par le ministère des transports en décembre prochain.

Plus de 3 000 km de linéaire cyclable

Depuis janvier 2008, le réseau – sur et hors voirie – s'est étoffé de 860 km en grande couronne (77, 78, 91, 95). Cela représente une progression d'environ 40 %, dont 22 % pour le seul département des Yvelines.

Tandis qu'à Paris et en proche couronne les efforts ont principalement porté sur la modération de la vitesse pour un meilleur partage auto/vélo de la voirie.

Autolib

Bien que contesté par les écologistes qui lui reprochent notamment de perpétuer le recours à la voiture aux dépens des transports collectifs, le système de location de voitures électriques calqué sur le système Vélib, sera lancé par la Mairie de Paris à partir du 1^{er} décembre 2011, pour être totalement déployé au 31 mai 2012.

- 3 000 véhicules électriques Bluestar quatre places fabriqués par Bolloré.

- Autonomie 250 km maximum.
- 1 120 stations à Paris et dans 40 communes proches pour prendre ou abandonner la voiture
- Abonnement : 12 € par an et une caution non encaissée de 200 €.
- 5 € la première demi-heure, 4 € la seconde et 6 € les suivantes.
- Permis B, pièce d'identité et justification de domicile datant d'au moins 3 mois.

www.autolib-paris.fr

Modes de transport

32 % des ménages franciliens ne disposent pas, volontairement ou non, d'une voiture : 32 % pour les habitants de la petite couronne et 16 % pour la grande couronne.

Contre 58 % pour les Parisiens et 17 % pour les ménages de province.

Pendant la semaine, 43 % des déplacements franciliens (travail et loisir) sont effectués en voiture, contre 65 % au niveau national. 20,5 % des déplacements ont recours aux transports collectifs, 2,2 % au vélo et 2,1 % aux deux roues motorisés.

Et 32 % des gens qui se déplacent ont la chance de le faire à pied !

Depuis cette étude de l'INSEE datant de 2008, le nombre des déplacements en bicyclette et en deux roues motorisées a légèrement augmenté, aux dépens de la voiture et du transport collectif.

Deux roues à moteur

L'augmentation des immatriculations et de la circulation des deux roues motorisées concerne prioritairement les engins de 50 à 125 cm³ (motos légères pour les statistiques), qu'il s'agisse de scooters ou de motos. Une baisse régulière est constatée pour les cyclomoteurs (moins de 50 cm³).

En Ile-de-France, le rythme annuel des immatriculations des "motos légères" est passé de 50 000 en 2003 à 90 000 en 2010, Paris et le département des Hauts-de-Seine étant en tête ; statistique confortée par les comptages puisque 15 % des véhicules motorisés circulant dans Paris sont des deux roues motorisées.

Les enquêtes font apparaître qu'ils sont essentiellement utilisés pour le travail ou le trajet vers le lieu de travail et par les "catégories supérieures" de la population.

Les scooters électriques restent handicapés par leur trop faible autonomie et il n'existe qu'un seul modèle de scooter hybride, (le MP3 Piaggio) boudé par les Franciliens.

Se déplacer en Ile-de-France

Le plan de déplacement urbain 2011

Faisant suite au PDU élaboré en 2000 par l'Etat, le Conseil régional d'Ile-de-France a mis en chantier un nouveau plan avec comme horizon 2020. Il a travaillé avec le STIF, les 3 grands opérateurs de transports collectifs et les 8 départements de la région.

Ce plan prend en compte aussi bien les déplacements pédestres, les transports collectifs que les déplacements individuels (voitures, 2 roues motorisés, vélos). Il s'appuie sur les hypothèses du Schéma directeur de l'Ile-de-France voté par la région en 2008 et sur le plan de mobilisation

régional pour les transports voté en 2009 dont le budget jusqu'en 2020 est de plus de 18 milliards d'euros. Le PDUIF se présente sous la forme de 9 défis, chacun divisé en de nombreuses actions à mettre en œuvre.

Le souhait de la Région est d'accroître fortement l'offre de transports collectifs par l'amélioration des réseaux existants et la création de nouvelles lignes, telles les branches nord et sud du projet Grand Paris-Arc Express.

Les principaux objectifs se résument ainsi : croissance de 20 % des déplacements en

transports collectifs, de 10 % des déplacements en modes actifs (marche et vélos) et une diminution de 2 % des déplacements motorisés (voitures et 2 roues). On regrettera que la réduction proposée de la place de la voiture soit aussi faible mais aussi que des divergences importantes existent en terme de prévision de croissance des habitants et de l'emploi dans la région entre les données objectives de l'INSEE et la volonté de l'Etat. Ces incertitudes qui atteignent près de 300 % entre l'Etat et l'INSEE nuiront à la mise en place de ce PDUIF.

Transports ferroviaires régionaux

L'absence d'évolution d'un réseau surchargé en permanence

Au milieu du 20^e siècle, la région parisienne disposait d'infrastructures routières et ferroviaires répondant à la demande. Grâce à une énergie pétrolière à bon marché, le transport automobile individuel se développe de façon importante. Face aux premiers problèmes de congestion routière, les élus proposent de créer de nouvelles voies de circulation qui n'ont jamais démontré leur efficacité. Le transport ferroviaire n'est plus à la mode : les infrastructures ne sont pas développées et encore moins modernisées !

Au début des années 80, la France inaugure ses premiers TGV, un modèle présenté comme l'avenir du transport ferroviaire de voyageurs. Mais en Ile-de-France, de plus en plus de gens choisissent de résider en périphérie pour bénéficier d'un plus faible coût de l'immobilier. Donc, leur budget transports augmente et les premières restrictions de trafic automobile se mettent en place pour limiter la pollution atmosphérique. Aussitôt, le report vers les transports ferroviaires se fait de plus en plus important.

Mais un réseau ferroviaire quasiment abandonné ne peut pas répondre instantanément à une demande sociale aussi forte. Elus et responsables ont semblé récemment découvrir les "transports du quotidien" : pourtant le trafic de la ligne A du RER est supérieur à celui de l'ensemble des lignes à grande vitesse.

Pour répondre à l'accroissement de cette demande, une progression importante a été réalisée : avec un trafic quotidien de 2,8 millions de voyageurs, le réseau RER et Transilien a enregistré une progression de 27 % depuis les 9 der-

nières années. Par rapport à l'année 2011, la SNCF prévoit 60 % de voyageurs en plus à l'horizon 2030, soit 4,5 millions de voyageurs par jour. Mais le coût de l'immobilier rejette de plus en plus loin les populations à faible revenu.

Alors que le projet de Grand Paris prévoit la création d'un nouveau réseau d'infrastructures de transport ferrés, le problème, pourtant urgent, de la modernisation des réseaux existants ne semble pas une priorité.

Comme la question de la précarité énergétique est de plus en plus présente et que les projets de développement de la Région prévoient une dispersion de plus en plus grande

des activités économiques et de l'habitat, nous estimons que la demande sera de plus en plus difficile à satisfaire.

Les transports ferroviaires ne sont pas la solution miracle : nous avons besoin d'un développement équilibré et soutenable de nos territoires, un développement qui ne contraigne pas les populations à des migrations quotidiennes qu'aucun moyen de transport ferroviaire ne saurait résoudre.

Michel Dubromel

vice-président

de France Nature Environnement,

pilote du Réseau Transports et Mobilité Durables



Deux "Débat public" à venir

- La ligne nouvelle Paris-Normandie du 3 octobre au 3 février 2012.

Le projet de ligne reliant Paris aux régions Haute et Basse-Normandie sera soumis au débat public. Une vingtaine de réunions sont prévues durant les quatre mois de débat.

Les documents de présentation du projet et du déroulement du débat seront disponibles courant septembre, sur le site Internet : www.debatpublic-lnpn.org.

- La ligne Paris-Orléans-Clermont-Lyon

du 4 octobre au 25 janvier 2012. Le débat concerne un projet de ligne à grande vitesse reliant Paris à Lyon via Orléans et Clermont-Ferrand et devrait s'ouvrir début octobre.

Cette ligne traverserait le Loiret, le Cher et la Nièvre, mettant Nevers à 1h30 de Paris, et devrait entraîner la création d'environ 500 km de ligne nouvelle. 25 réunions seront organisées dans les cinq régions traversées par cette future ligne (Ile-de-France, Centre, Bourgogne, Auvergne, Rhône-Alpes) qui propose actuellement quatre tracés différents.

site Internet : www.debatpublic-lgv-pocl.org/

Se déplacer en Ile-de-France

Avancement laborieux des projets de contrats Etat-Région

Les travaux engagés dans le cadre des deux contrats Etat-Région qui se sont succédés depuis 2000 – création et prolongements de lignes de tramway, quelques stations de métro en plus, tangentielles, grands pôles multimodaux – prennent des retard importants pour de multiples raisons : crédits gelés par l'Etat, fausses tranches fonctionnelles de

Résultat : une telle décélération que quasiment tous les projets ont environ un contrat de retard (6 ans).

Parmi les projets initiés en 2000, on peut par exemple comparer les dates de mise en service annoncées lors de la concertation préalable avec les dates réelles probables : prolongements de M 8 à Créteil Sud (2005 devenu 2011), M 4 à Mairie de Montrouge (2007 devenu 2012), TCSP Sénart - Corbeil première phase (2006 devenu 2011) et TCSP Pompadour - Sucy (2005 devenu 2011).

Ce n'est pas mieux du côté des tramways, comme l'illustre le T7 Villejuif - Athis-Mons (2007 devenu 2013). Seule exception, le tramway parisien T3 et son extension qui, appuyé sur une volonté politique forte et une maîtrise d'ouvrage efficace, tient les délais annoncés.

La palme revient aux tangentielles ouest et sud de la SNCF : rebaptisée tram-train Massy-Evry, elles n'ont pas dépassé la phase de concertation préalable (la deuxième) ; la



RER B Drancy, été 2011



RER Massy, Travaux été 2010

financement, contestations locales, processus de validation incendie qui changent ou tardent pendant des mois, expropriations indispensables qui ne sont pas menées avec diligence, multiplication des maîtrises d'ouvrages qui entraînent des contestations sans fin, etc.

tangentielle Nord est la plus avancée puisque ses travaux ont commencé mais la première étape Epinay - Le Bourget n'est annoncée que pour fin 2014, tandis que pour Sartrouville - Noisy-le-Sec, 2017 serait possible si le financement était bouclé, ce qui n'est pas le cas malgré le plan de mobilisation.

Marc Pélissier
secrétaire général

Association des usagers des transports

Bus à haut niveau de service : négociation difficile à Gonesse

Du 14 juin au 13 juillet 2011, le STIF et le Conseil général du Val-d'Oise ont organisé une concertation sur le projet de bus à haut niveau de service (BHNS) entre la gare RER D de Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville et la gare RER B du Parc des expositions de Villepinte.

Un BHNS, c'est une fréquence de passage régulière (5-10 mn entre deux bus) avec un temps de trajet garanti grâce à une voie en site propre, et une grande amplitude d'horaires de fonctionnement ; avec un système d'information de qualité.

Le Collectif pour le Triangle de Gonesse a participé aux 4 réunions publiques organisées dans les villes concernées par le projet. Elles ont permis l'expression des besoins d'un certain nombre de salariés habitant et travaillant sur ce secteur. Nous regrettons l'absence des organisations représentatives de salariés de Roissy concernées par ce projet.

Mais nous déplorons surtout une concertation sommaire : un mois, moitié en juillet, pas de dossier du maître d'ouvrage et absence de site Internet pour consulter avis et comptes rendus de réunions.

Faiblesses

- Le projet ne prend pas en compte les services de bus existants entre les villes desservies par le RER D et le RER B (Roissy ou Parc des expositions).

La plaquette de présentation précise : "le BHNS permet d'effectuer des déplacements de banlieue à banlieue, sans transiter par Paris". Or plusieurs lignes de bus existent déjà entre les RER D et B, notamment la ligne 23. Autre étonnement : aucune précision sur le nombre de passagers utilisant cette ligne.



Bus 23 à la gare RER B Parc des Expositions, destination gare RER D Villiers-le-Bel

C'est pourtant la moindre des données à connaître pour évaluer. Ensuite, l'investissement prévu (bien faible pour un BHNS) de 30 millions d'euros, hors matériel roulant.

Pas de création de voies en site propre en zone urbaine. Le seul parcours prévu ainsi est sur un chemin agricole d'une longueur de 1,5 km sur les 10 km.

Collectif pour le Triangle de Gonesse
Val-d'Oise Environnement
Environnement 93