



avis & rapport

**Les défis de la mobilité pour
les usagers des transports
dans les franges franciliennes**

29 janv. 2021

Rapport et avis présentés au nom de la
commission Transports et mobilités
par **Jean-Loïc MEUDIC**

Avis n°2021-05

présenté au nom de la commission Transports et mobilités
par **Jean-Loïc MEUDIC**

Les défis de la mobilité pour les usagers des transports dans les franges franciliennes

29 janv. 2021



Avis n°2021-05
présenté au nom de la commission Transports et mobilités
par **Jean-Loïc MEUDIC**

29 janvier 2021

Les défis de la mobilité pour les usagers des transports dans les franges franciliennes

Certifié conforme

Le président

Eric BERGER

Le Conseil économique, social et environnemental régional d'Ile-de-France

Vu

Les codes

- Le code général des collectivités territoriales ;
- Le code des transports ;
- Le code de la route.

Les lois

- Le projet de loi de finances rectificatif 2021 ;
- La loi n°2019-1428 du 26 décembre 2019 d'Orientation des mobilités dite loi LOM ;
- La loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) ;
- La loi n° 2014-58 du 27 janvier 2014, dite « loi Maptam », qui confère à IDFM le statut d'Autorité organisatrice de la mobilité (AOM).

Les plans

- Le plan de relance du gouvernement 2020-2022, comprenant notamment un plan ferroviaire.

Les rapports et délibérations du Conseil régional

- Le rapport n° CR 2020-028 du 11 juin 2020 relatif au budget supplémentaire 2020 "acte I du plan de relance économique, écologique et solidaire" ;
- La délibération du Conseil régional CR 2017-077 en date du 18 mai 2017, relative au plan vélo ;
- L'accord avec l'État sur le financement du Pass unique pour l'année 2016 (février 2016) ;
- Le rapport CR n°123-16 du 15 décembre 2016 relatif au Contrat de Projets Etat Région 2015 - 2020 révisé ;
- Le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France (PDUIF) (CR 36-14 du 19 juin 2014) ;
- Le Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF) révisé, approuvé par le décret du 27 décembre 2013 (CR 97-13 du 18 octobre 2013) ;
- Le Protocole État-Région relatif à la mise en œuvre du plan de mobilisation pour les transports sur la période 2013-2017 dans le cadre du Nouveau Grand Paris (CR 55-13 du 20 juin 2013).

Les rapports et avis du Ceser

- L'avis n°2019-14 du 14 novembre 2019 « ruralité, égalité, fraternité ; pour une campagne au cœur de la région capitale » Anne GBIORCZYK ;
- L'avis n°2019-07 du 13 juin 2019 relatif à la « mobilité des personnes : comment mettre en œuvre les perspectives offertes par les nouvelles technologies ? », Jean-Michel RICHARD ;
- L'avis n°2017-10 du 11 juillet 2017 relatif à « l'avenir des territoires péri-métropolitains en Ile-de-France », Nicole SERGENT ;
- L'avis n°2017-05 du 23 février 2017 relatif aux « besoins de mobilités des personnes : offres nouvelles et impacts », Vincent GAUTHERON et Jean-Michel RICHARD ;
- L'avis n°2016-16 relatif à la gouvernance des transports au service de la réalisation du Nouveau Grand Paris des transports, Jean DEPRAETER ;
- L'avis n°2015-02 du 4 février 2015 relatif « L'Ile-de-France et les coopérations interrégionales au sein du Bassin parisien », Sylviane DELMAS ;
- Les avis relatifs à la révision du PDUIF, notamment l'avis n° 2014-04 du 12 juin 2014, relatif à «la révision du Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France : avis après enquête publique », Denis REMOND ;

- L'avis n°2006-03 du 23 mars 2006 relatif à la tarification des transports collectifs de voyageurs en Ile-de-France, Francis CLINCKX.

Considérant

- Que la région Ile-de-France comporte de nombreuses interactions, notamment en matière de mobilités des biens et des personnes et plus particulièrement avec les cinq régions qui lui sont limitrophes ;
- Que l'organisation de ces mobilités, quotidiennes ou ponctuelles, privées, professionnelles ou de loisirs, nécessitent une amélioration afin de :
 - mieux relier l'Ile-de-France et ses territoires de franges,
 - résorber contraintes, inconforts, éloignements culturels et touristiques qui peuvent exister ;
- Que l'appareil législatif a pu davantage, jusqu'à présent, cantonner les stratégies régionales à leurs limites administratives, ne prenant pas en compte des besoins de mobilités entre zones limitrophes ;
- Que la notion de franges recoupe des acceptations très différentes suivant les territoires ;
- Que la Loi d'Orientation Mobilités - LOM, prévoit notamment de renforcer le rôle de chef de filat transféré aux régions en matière d'organisation des mobilités, par le biais d'une autorité organisatrice, par la mise en place de plans mobilité structurés autour de bassins de mobilités à définir, par le soutien aux nouveaux modes de déplacement ;
- Que la LOM prévoit de mobiliser des crédits pour la période 2022-2027 à l'échelle nationale dont ¾ pour le ferroviaire d'ici 2022 et qu'elle évoque les projets de lignes Roissy-Picardie et Ligne Nouvelle Paris-Normandie ;
- Que la loi NOTRe confère aux régions l'élaboration d'un schéma régional d'aménagement, de développement durable et d'égalité des territoires - SRADDET - et que ces schémas ont notamment vocation à jouer un rôle en matière de mobilité et de transports et fixer des objectifs en matière d'équilibre et d'égalité des territoires, d'implantation des différentes infrastructures d'intérêt régional, de désenclavement des territoires ruraux, d'intermodalité et de coopérations inter-régionales ;
- Que le plan de relance de l'Etat comprend un plan ferroviaire à hauteur de 5 Md€ ;
- Que la Présidente de la région Ile-de-France a annoncé en Conseil régional du 24 septembre 2020, une révision du SDRIF à venir ;

Les auditions des personnalités suivantes :

- Laurence DEBRINCAT, Directrice Prospective et Études - Ile-de-France Mobilités ;
- Valérie LACROUTE, Maire de Nemours, ancienne député de la circonscription de Nemours ;

Les contributions de :

- Sylvie CHARLES, Directrice de Transilien ;
- Christiane DUPART-Vice-présidente de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), Association des Usagers des Transports Hauts-de-France.

Emet l'avis suivant :

Article 1

La Région Ile-de-France doit conforter son attractivité en offrant un service de mobilité optimal aux usagers des transports résidant dans les franges de part et d'autre des limites administratives franciliennes.

Pour ce faire, il convient de :

- Renforcer la coopération interrégionale, de prendre en compte les attentes du bassin parisien et de renoncer à raisonner dans les strictes limites régionales et aux réponses au coup par coup qui se révèlent insuffisantes ;
- Manifester une volonté politique pour répondre aux attentes des régions limitrophes en matière de coopération, régions qui doivent renforcer leur implication matérielle et financière aux côtés de la région Ile de France, condition à remplir pour une amélioration du service rendu aux usagers extérieurs à la région. Cette coopération doit se concrétiser par une stratégie interrégionale s'appuyant sur les dispositions prévues dans le SDRIF et les SRADDET ;
- Poursuivre la politique d'accessibilité des transports.

Article 2

Pour ce qui concerne le transport public, cette coopération doit se concrétiser à la fois en matière de tarification et de billettique afin de permettre un service intégré (dit « sans couture ») par la :

- Suppression des « murs tarifaires » entre régions limitrophes en harmonisant les politiques tarifaires ; il s'agit, en particulier de faire disparaître les distorsions liées à la non-coïncidence entre le réseau Transilien et les limites géographiques de l'Ile-de-France ;
- Création de supports uniques permettant aux navetteurs de charger l'ensemble de leurs abonnements.

Article 3

Il convient de poursuivre l'accroissement des performances des axes lourds en :

- Optimisant les correspondances entre le réseau existant et les lignes du futur Grand Paris Express ;
- Adoptant une approche globale des dessertes déclinées par axe pour mieux répondre à la demande, notamment transrégionale ;
- Ce faisant, effacer, pour les habitants des franges, le distinguo entre Transilien, Trains Express Régionaux (TER), voire Intercités, dont la coexistence résulte de considérations financières et d'exploitation étrangères aux attentes des usagers.

Article 4

Pour parfaire la réponse aux besoins de mobilité locaux :

- Raisonner en fonction de pôles de centralité et des bassins de vie en-deçà et au-delà des limites administratives régionales. En conséquence, le développement des réseaux locaux trans régionaux doit être systématiquement promu, qu'il s'agisse de transports collectifs ou de transports à la demande.

Pour ce faire, mettre en oeuvre, notamment dans les zones rurales et semi-rurales, les dispositions de la Loi d'Orientation des Mobilités (LOM) qui prévoient :

- L'obligation d'élaborer, dans chaque région une cartographie des bassins de mobilité pour organiser l'action commune des AOM (autorités organisatrices des mobilités) ;
- La possibilité de définir des bassins de mobilité interrégionaux, par exemple lorsque l'importance des flux de mobilité existants entre plusieurs régions le justifie ;
- Poursuivre l'implantation des parkings à vélos en Ile-de-France en particulier dans les gares des franges ;

- Aménager des stations de covoiturage en centre-ville, auprès d'équipements collectifs ou de centres commerciaux, aux accès et croisements des axes de circulation stratégiques y compris en zone rurale, afin de développer et de sécuriser ce mode de transport notamment pour les personnes âgées.

Article 5

La Région doit faciliter l'accès des touristes et visiteurs à tous les sites franciliens.

Pour ce faire :

- Améliorer l'accès aux sites remarquables (notamment ceux recensés dans le SDRIF) qui sont souvent situés dans les franges ainsi qu'aux Parcs Naturels Régionaux, en créant des circuits de Transport A la Demande (TAD) touristiques articulés avec les pôles intermodaux ;
 - Mener une politique de tourisme dit « actif » s'appuyant sur des canaux d'information efficaces, les initiatives en la matière restant souvent insuffisamment connues ;
 - Développer les contrats de destination en assurant des moyens de transport suffisants (à l'exemple du partenariat Ile de France-Normandie autour des territoires impressionnistes).
-

Cet avis a été adopté :

Suffrages exprimés : 163

Pour : 152

Contre : 3

Abstentions : 8

Ne prend pas part au vote : 0



rapport

**Les défis de la mobilité pour
les usagers des transports
dans les franges franciliennes**

29 janv. 2021

Rapport présenté au nom de la commission
Transports et mobilités
par **Jean-Loïc MEUDIC**



Les défis de la mobilité pour les usagers des transports dans les franges franciliennes

Rapport présenté au nom de la commission Transports et mobilités
par **Jean-Loïc MEUDIC**

29 janvier 2021

Sommaire

Introduction	3
1. Les franges	4
1.1 Une notion aux multiples facettes	4
1.2 Les navetteurs : un phénomène massif	4
1.3 Développer la coopération avec les régions limitrophes : une nécessité	6
2. Limites et contraintes des axes lourds	7
2.1 Un réseau constitué essentiellement de radiales	7
2.2 Des possibilités d'extension du réseau « classique » très réduites	8
3. Le réseau ferré transilien, source d'insatisfactions pour les usagers et de contraintes pour l'exploitant	11
3.1 Un réseau aux limites problématiques	11
3.2 Une tarification inadaptée provoquant des « murs tarifaires » entre régions	11
3.3 Une billetterie et une information défaillantes	12
3.4 Des disparités de tarification des parkings	13
3.5 Un schéma de desserte mêlant Transilien et TER : un concentré d'incertitudes et de contraintes pour les exploitants	13
4. La mobilité locale dans les franges : bus, vélo, transport à la demande (TAD), covoiturage, accessibilité touristique	17
4.1 Les enjeux	17
4.2 Les bus	17
4.2.1 Un complément indispensable des dessertes ferroviaires	17
4.2.2 Des réseaux presque exclusivement régionaux, quelques exemples	17
4.3 L'usage du vélo	18
4.4 Le transport à la demande (TAD)	19
4.5 Le covoiturage	21
4.6 L'accessibilité touristique et le développement du tourisme actif	22
Conclusion	25
Annexe	27
Auditions	29
Contributions	29
Remerciements	29
Bibliographie	31
Liste des membres de la commission transports-mobilités	33

Introduction

La région Ile de France comporte une vaste zone périphérique qui a pour frontières administratives cinq autres régions françaises : Hauts-de-France, Grand-Est, Bourgogne Franche-Comté, Centre Val-de-Loire et Normandie. Si ces frontières peuvent s'expliquer en partie par des raisons historiques, la réalité administrative ne recoupe pas la réalité fonctionnelle.

Ce constat peut se décliner dans de nombreux domaines. Pour ce qui concerne la mobilité des biens et des personnes, il se traduit par des interrogations multiples sur l'organisation des mobilités :

- Accès à la zone dense de la région aussi bien que réponse aux demandes de mobilité locales ;
- Accueil des navetteurs venant des régions limitrophes ;
- Accessibilité des attractions touristiques dans le souci de valoriser le patrimoine régional, de permettre une meilleure valorisation des Parcs Naturels Régionaux et de développer le tourisme actif.

Le caractère artificiel du découpage régional incite à prendre en considération un espace géographique plus large : le Bassin parisien. Cependant, l'action politique des diverses régions qui, au moins pour les régions limitrophes, ont été récemment redessinées, suggère d'autres priorités que la coopération interrégionale. Celle-ci, reste à intensifier, même si le SDRIF et les SRADDET, désormais tous votés en région, en font une orientation majeure. Le SDRIF, en particulier, affirme la nécessité d'offrir une meilleure connexion au réseau ferré francilien, une meilleure complémentarité des offres de transport interrégional et la formation de pôles d'échanges.

La notion de frange désigne en fait des réalités multiformes : si l'on considère la région Ile-de-France, il existe à la fois des zones fortement intégrées (au nord à l'ouest) et des zones où la coopération avec les régions voisines (est, sud-est) semble plus réduite.

La centralité de la région Ile-de-France place celle-ci devant une situation imposant un dosage délicat des efforts budgétaires : faut-il répondre en priorité aux attentes et aux demandes des régions limitrophes, en particulier des « navetteurs » et, ce faisant, donner priorité à leur employabilité ou privilégier l'amélioration des conditions de transport des Franciliens, notamment ceux vivant dans les franges en s'attachant à développer des projets plus modestes mais néanmoins utiles tel que le transport à la demande (TAD) ? La situation actuelle (baisse de fréquentation des transports collectifs, développement du télétravail et des tiers-lieux) impose de se poser la question : si l'équilibre financier vient finalement d'être préservé et assure la pérennisation de l'offre actuelle et la continuation des investissements engagés, on ne pourra pas faire l'économie d'une réflexion à moyen terme sur l'offre de mobilité et son financement.

Nous nous proposons d'examiner successivement :

- La situation du transport collectif lourd en évoquant ses limites et les solutions alternatives ;
- Les autres modes de transport collectif au sein des franges ;
- L'accessibilité touristique, compte tenu de son importance pour l'économie régionale.

Avant d'aborder ces questions, nous croyons utile de donner quelques éléments d'appréciation chiffrés sur les franges et sur le trafic des « navetteurs ».

1. Les franges

1.1 Une notion aux multiples facettes

Les franges franciliennes constituent une partie importante du territoire régional. Si la Métropole du Grand Paris compte 7,2 millions d'habitants pour une surface du 814 km² (densité : 8 845 h / km²), la Région Ile de France réunit 12,2 millions d'habitants sur 12 011 km² (densité : 1 045 h / km²). Par différence, on constate que 5 millions d'habitants vivent sur 11 197 km², soit une densité de 447 h / km²¹. Cet agrégat recouvre cependant des situations très contrastées. En effet, ce vaste territoire ne saurait être assimilé à la ruralité. S'il existe de vastes zones de ce type, d'autres franges, au contraire, sont urbanisées ou développent une activité économique majeure (notamment la zone de Roissy-en-France autour de l'aéroport Charles-de-Gaulle).

1.2 Les navetteurs : un phénomène massif

L'enquête générale transports 2010 actualisée en 2018 réalisée par IDFM, l'OMNIL et la DRIEA² permet de constater que sur les 43 millions de déplacements quotidiens, plus de 40 % (18,7 millions) sont réalisés en dehors de Paris.

Ce chiffre se décompose ainsi :

- Déplacements au sein de la grande couronne : 15 millions ;
- Echanges grande couronne-petite couronne : 2,4 millions ;
- Echanges grande couronne - Paris : 1,3 million.

A ces déplacements s'ajoutent les échanges avec les régions limitrophes.

Une étude de l'INSEE parue fin 2019³ permet de confirmer que le phénomène des navetteurs est massif, en partie du fait du nombre d'emplois dans les zones périphériques mais il faut noter cependant la croissance des échanges interrégionaux, notamment entre le nord de l'Oise et le sud des Hauts-de-France et entre l'Eure-et-Loir et la région de Rambouillet. Cette situation pose de nombreux problèmes en matière de mobilité.

En fait, il faut considérer un ensemble de douze départements⁴ qui regroupent 19,1 millions d'habitants et près de 30% de la population métropolitaine.

« Le Bassin parisien présente un fonctionnement comparable à celui d'une très grande aire urbaine s'étendant jusqu'à 100 km autour de la capitale » [...] au-delà de ces 100 km, celle-ci n'entretient de liens significatifs qu'avec les plus grandes agglomérations françaises, en particulier les métropoles reliées par les lignes de train »⁵.

En termes quantitatifs, la situation est la suivante :

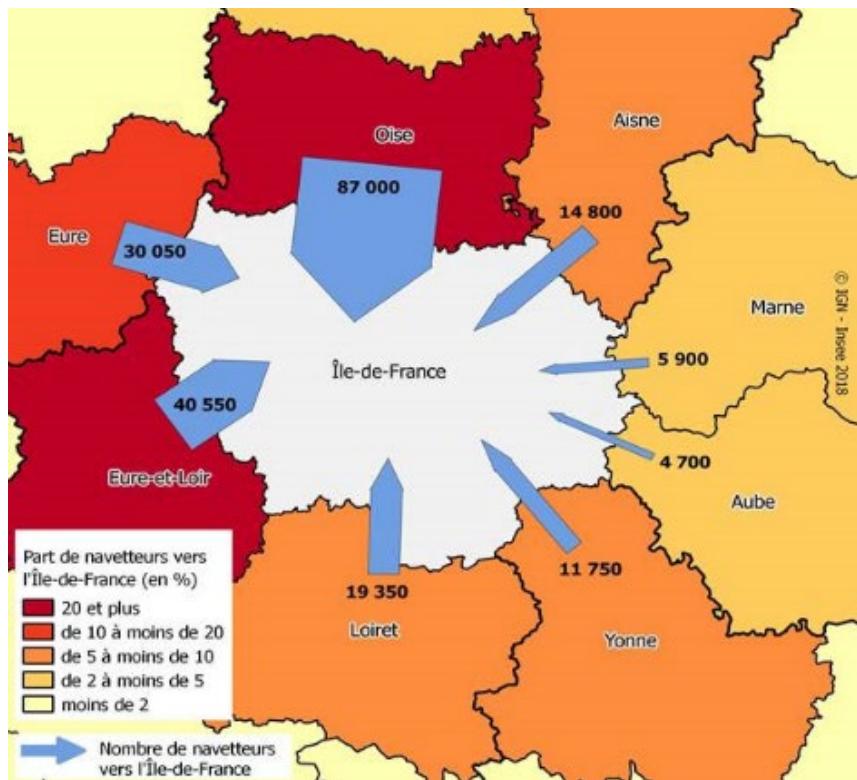
¹ Léo FAUCONNET Paul LECROART, 3Les villes changent le monde », Cahiers de l'IPR n°176, septembre 2019, p 37.

² EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018
<http://www.omnil.fr/spip.php?article229>

³ « Les mobilités dans le bassin parisien à trois âges de la vie : faire ses études, aller travailler, prendre sa retraite », INSEE Ile de France, Dossier n°5 novembre 2019.

⁴ Aisne, Aube, Eure, Eure-et-Loir, Indre-et-Loire, Loir-et-Cher, Loiret, Marne, Oise, Seine-Maritime, Somme, Yonne.

⁵ Op cit. p 5



Source : INSEE

Ainsi, le volume total du trafic journalier de navetteurs s'établit à près de 215 000 personnes. Comme l'indique Marielle Sagot de l'Institut Paris Région⁶,

« Depuis 2000, la part des navetteurs de la 3ème couronne vers l'Île-de-France est stable, mais leur nombre augmente (possiblement en conséquence des nouvelles lignes TGV). Les liens sont très forts avec l'Oise et l'Eure-et-Loir. Ainsi, 41% des navetteurs habitent l'Oise, qui bénéficie en effet de nombreuses liaisons ferroviaires avec l'Île-de-France. Dans l'Oise, 1/4 des actifs sont des navetteurs. Dans les cantons oisiens limitrophes de l'Île-de-France, la part atteint 50%, voire même 60% dans trois cantons. En proportion, les navetteurs sont surtout des cadres et des professions intermédiaires.

Il y a peu de navetteurs depuis la Marne mais la part des cadres y est très forte (elle s'est accrue de 5 points depuis 10 ans).

Les navetteurs de la 3e couronne travaillent principalement en grande couronne. Ceux qui viennent de plus loin (en prenant probablement le TGV) se rendent le plus souvent à Paris. Roissy concentre 13 000 emplois occupés par des actifs de la 3ème couronne ».

« En 2015, plus d'un million d'actifs occupés ne résident pas dans la Métropole du Grand Paris s'y rendent quotidiennement pour travailler. Ils occupent 26% des emplois parisiens. Parmi eux, huit sur dix viennent d'Île-de-France, un sur dix du reste du Bassin parisien, principalement des franges franciliennes (nord puis ouest en tête) et des grandes agglomérations (Rouen, Orléans, Amiens) et un sur dix vient des grandes métropoles extérieures au bassin parisien (Lyon, Lille, Nantes, Rennes, etc.) Dans le sens inverse, 350 000 actifs occupés résident dans la capitale et travaillent en dehors, soit 13% des actifs occupés résidant dans Paris. Ils travaillent essentiellement en Île de France (90%), dans les principaux pôles d'emploi après Paris tels que Roissy au nord ou Saclay au sud-ouest.

Les 10% travaillant en dehors de l'Île de France rejoignent les métropoles régionales qu'elles appartiennent ou non au bassin parisien (Lyon, Rouen, Lille, Nantes, Orléans, etc.)⁷ ».

⁶ Audition du 5 novembre 2019 par la Commission Aménagement du Territoire du CESER Ile de France

⁷ Op. cit. p 13

Une étude de l'IAU portant sur 18 villes moyennes de l'Île de France évalue à 25% le taux de navetteurs travaillant à Paris⁸.

1.3 Développer la coopération avec les régions limitrophes : une nécessité

S'il est massif, le flux des « navetteurs » ne doit pas occulter les besoins de mobilité locales ressentis par les habitants des franges. Il est clair que les attentes des uns et des autres ignorent les limites administratives régionales et la zone d'action d'IDFM. Ce constat oblige la région à coopérer étroitement avec les régions limitrophes.

Le CESER de la région Bourgogne Franche-Comté s'est livré à une analyse systématique des dispositions des CESER des régions limitrophes et du SDRIF en vue de relever les dispositions intéressant la coopération interrégionale⁹. Le rapport observe que « les compétences des régions en matière de mobilité induisent la mise en place de tarifications, avantages spécifiques et outils de calcul d'itinéraires. Or, compte tenu de relations transrégionales privilégiées sur certains axes, il paraît indispensable d'inclure les franges extérieures dans ces dispositifs, en fonction des spécificités de chaque territoire transfrontalier »¹⁰. Ce dernier terme vise non seulement les pays voisins mais aussi les régions.

Si l'on inclut dans cette analyse :

- La région Hauts-de-France, dont le SRADDET prévoit « d'accroître l'arrimage des Hauts-de-France au reste du territoire national »¹¹ ;
- Le SDRIF qui prévoit que « la région Ile-de-France doit élargir son action, par une coopération accrue avec les régions voisines du Bassin parisien »¹² et de façon spécifiquement liée à notre sujet, retient parmi ses quatre objectifs en matière de mobilité, l'organisation de « l'offre de transports collectifs dans la grande couronne, afin de répondre aux besoins de desserte de plus en plus affirmés des bassins de vie et de liaisons de pôles à pôles »¹³.

Cependant, comme le note le rapport du SRADDET Bourgogne-Franche-Comté précité,¹⁴ le chemin pour y parvenir semble encore long et dépend d'une volonté politique affirmée : « **Aujourd'hui, la coopération interrégionale relève plus d'une espérance que d'une approche volontariste et réelle, elle s'apparente à une liste d'actions mobilisant différents acteurs en fonction d'ambitions qui leurs sont propres. Mentalités et pratiques politiques n'évoluent que lentement, quand elles ne sont pas des freins.** »

Il conviendrait de penser la coopération interrégionale au-delà du seul Sraddet qui n'a pas vocation à être l'unique creuset d'une politique interrégionale, afin de construire une stratégie globale déclinée dans tout schéma de développement ».

⁸ IAU Villes des franges de l'agglomération parisienne, juin 2019, p 48

⁹ Incrire la région Bourgogne Franche-Comté dans une stratégie volontariste de coopération avec les régions voisines, mars 2019, pp 5-6

<http://www.ceser.bourgognefranchecomte.fr/sites/default/files/media/2019-11/Rapport%20Coope%CC%81rations%20interre%CC%81gionales.pdf>

¹⁰ Ibid, p 8

¹¹ SRADDET Hauts-de-France, « le rapport » p 65

<https://www.hautsdefrance.fr/la-region-adopte-son-sraddet>

¹² SDRIF Ile-de-France 2030, Cahier n°2 « Défis, projet spatial régional et objectifs, p 39

<https://www.institutparisregion.fr/fileadmin/DataStorage/SavoirFaire/NosTravaux/planification/sdrif/Fasc-2.pdf>

¹³ Ibid, p 100

¹⁴ Op cit p 24 et s

2. Limites et contraintes des axes lourds

2.1 Un réseau constitué essentiellement de radiales

Le réseau Transilien emprunte le réseau national organisé majoritairement en radiales et se prête peu à une desserte fine de franges. Il est exploité pour répondre au mieux au trafic des navetteurs (Franciliens et habitants des régions voisines). En l'état, la question est plus d'optimiser l'exploitation sur les radiales que d'imaginer des dessertes ferroviaires capillaires. En l'occurrence, ces dernières sont très peu nombreuses : les lignes Pontoise-Creil (ligne J) et Mantes-Versailles (ligne N) - Massy (ligne C), exploitées en mode omnibus, sont les deux seules lignes non radiales desservant les franges.

Pour cette dernière, des relations accélérées de type Mantes-Versailles-Massy-Pont-de Rungis (voire au-delà) qui amélioreraient l'accès aux zones d'emploi de Saint-Quentin-en-Yvelines, Saclay et Orly ne peuvent pas être envisagées sans création d'infrastructures nouvelles compte tenu de la saturation du trafic dans la zone Massy-Juvisy. En outre, Transilien considère que le niveau de trafic actuel ne justifie pas l'exploitation de relations directes¹⁵. Seul l'aller-retour quotidien Marseille-Le Havre assuré par TGV (Mantes-Versailles-Massy en 48 mn) en souligne l'intérêt. Toutefois, la création de la ligne 18 du Grand-Paris-Express qui devrait, à l'horizon 2030, relier Versailles à l'aéroport d'Orly, via Saint-Quentin Université et le plateau de Saclay permettra une évolution de cette situation.

Il en est de même pour la ligne E du Transilien, prolongée à La Défense et au-delà. Les usagers pourront ainsi à l'avenir éviter les gares terminus parisiennes.

Les améliorations attendues de la mise en service du GPE sont conditionnées par l'aménagement de correspondances efficaces avec les lignes radiales. Une des retombées positives d'un tel aménagement devrait être la désaturation des gares terminus parisiennes dont la capacité ne pourrait être augmentée sans réaliser des investissements importants pouvant difficilement être envisagés dans le contexte actuel¹⁶.

Cela pose la double condition de la conception adéquate des gares de correspondance et de l'aménagement des dessertes radiales. La diffusion des voyageurs en provenance des franges et du bassin parisien implique en effet la définition d'une doctrine de desserte des radiales (arrêt souhaitable de tous les trains TER et Transilien dans les gares de correspondance avec le GPE) et l'optimisation des multiples correspondances possibles à l'horizon 2030 lorsque le GPE sera en service :

Radiales (TER / Transilien)	Lignes GPE	Correspondance
Paris-Creil / Lignes D / H	14,15,16,17	Saint-Denis-Pleyel ¹⁷
Paris-Soissons / Ligne K	17	Le Bourget
Paris-Château-Thierry / Ligne P	16	Chelles
RER E		
Paris-Troyes / Ligne P	15	Bry-Villiers-Champigny
Paris-Melun-Sens- Montargis /	15	Le Vert-de-Maisons
Lignes D et R		
Paris-Orléans / Ligne C	15	Les Ardoines

¹⁵ Audition de Sylvie Charles, directrice de Transilien (octobre 2020) : « malgré les possibilités offertes entre les différentes lignes, très peu de clients circulent de Mantes à Massy via nos lignes (moins de 100) par jour ».

¹⁶ Audition de Sylvie Charles : « Transilien est investi dans la réflexion pour les meilleures dessertes maximisant l'effet maillage du réseau et pour maîtriser l'occupation des trains comme la gestion des flux dans les gares d'interconnexion. Cela avec l'ensemble des parties prenantes, la SGP, Ile de France Mobilités, ainsi que SNCF Réseau lorsque des travaux d'infrastructure sont nécessaires. Ile de France Mobilités sera décisionnaire des dessertes lors de la mise en œuvre des interconnexions des lignes de métro »

¹⁷ Une convention d'étude pour la réalisation de l'interconnexion de ces lignes a été approuvée par le conseil départemental du Val d'Oise le 16 octobre 2020. Le département cofinancera cette opération, dont la fin est prévue en 2030, avec l'Etat et la région. Il faut rappeler que cette connexion n'était pas prévue à l'origine pour des raisons de tracé. Ainsi, Saint-Denis-Pleyel va devenir un pôle majeur dans les années à venir.

Paris-Chartres / Ligne N 15		Vanves-Clamart
Paris-Chartres / Ligne N	18	Versailles-Chantiers
Paris-Mantes / Ligne J / RER E	15	La Défense / Nanterre

Le bénéfice potentiel de l'optimisation de ces correspondances a été clairement identifié dans le SDRIF : « la création de nouvelles lignes, tant radiales qu'en rocade, devra être l'occasion de libérer de nouveaux sillons sur les lignes existantes. De nouveaux schémas d'exploitation pourront être repensés afin de redistribuer ces sillons aux transports de voyageurs, notamment pour les RER et Transiliens, mais également pour les trains de fret et des TER qui pourraient eux aussi offrir de nouveaux services tant pour les usagers des régions limitrophes qu'aux Franciliens »¹⁸.

2.2 Des possibilités d'extension du réseau « classique » très réduites

Le réseau ferré dispose en l'état de très peu de ressources pour améliorer la mobilité dans les franges et pour décharger les lignes radiales. La motorisation croissante des habitants (mais également des considérations liées à l'exploitation dues en particulier à l'éloignement du matériel utilisé des technicentres assurant leur entretien) a conduit à abandonner au fil des temps plusieurs dessertes ferroviaires capillaires.

Sans que la liste soit exhaustive, on peut citer :

- En marge de la région Ile de France, la desserte ferroviaire de **l'étoile de Pithiviers**, aire urbaine comptant 17 000 habitants, reliée par fer à Etampes, Orléans, Malesherbes et Montargis, a été abandonnée totalement en 1969 ;
- La liaison **Coulommiers - La Ferté-Gaucher** dont la desserte par fer a été supprimée en 2002 et qui a été remplacée par une desserte routière¹⁹ ;
- La ligne **Flamboin-Gouaix (sur l'axe Paris-Bâle) à Montereau**²⁰, située en presque totalité dans la région Ile-de-France, est restée inexploitée pendant plusieurs décennies avant d'être réouverte en totalité (en voie unique) au trafic marchandises en 2012. Toutefois, dans le cadre du réseau « Seine et Marne Express », une ligne de car entre Montereau et Provins a été créée en 2007²¹.

D'autres lignes pourraient être citées : on se reportera à l'étude de Michel Chlastacz : « les lignes oubliées des confins parisiens »²². On observera à ce sujet que la ligne Paris-Tours par Vendôme fait figure d'exception et dessert une succession de villes moyennes dont le pôle de centralité d'Auneau-Bleury-Saint-Symphorien, 6 000 habitants (en Centre-Val-de Loire à 2 km de la limite de l'Ile-de-France). Cependant, la trame de desserte reste insuffisante et les usagers sont à la merci d'annulations de circulations inopinées sur cette longue ligne à voie unique de près de 200 km entre Dourdan et Tours. Les Franciliens habitant cette zone (dont Ablis, 3 500 habitants) sont par conséquent enclins à rejoindre par leurs propres moyens Dourdan ou Rambouillet (situées à environ 20 km) en utilisant des axes routiers très chargés.

¹⁸ Op cit p 132

¹⁹ Les résultats d'une étude menée par Transilien SNCF sur la réouverture Coulommiers - La Ferté Gaucher (inscrite en phase 3 du SDRIF 2021 -2027) montrent que les coûts d'exploitation, sans tenir compte des investissements nécessaires en termes d'infrastructure, paraissent disproportionnés par rapport au service rendu et à la population concernée.

²⁰ Cette ligne établie à l'origine à double voie possède un excellent tracé mais se prête mal à une desserte intrarégionale voyageurs de type Montereau-Longueville-Provins qui obligeraient à un rebroussement à Longueville. En outre, il conviendrait de s'assurer que le potentiel de trafic justifierait sa réouverture. Eventuellement, cette ligne pourrait être parcourue par des TER Troyes - Paris mais au prix d'investissements importants pour permettre des vitesses acceptables et électrifier la ligne, afin d'éviter le goulot d'étranglement du viaduc de Nogent-sur-Marne (ce fut le cas après la seconde guerre mondiale du fait de la destruction de ce viaduc) sur une section qui sera très sollicitée à l'avenir par suite de la montée en puissance du RER E. Ne risquerait-on pas cependant de tomber de Charybde en Scylla dans la mesure où les deux lignes Montereau-Melun (rives droite et gauche de la Seine) sont déjà très sollicitées ?

²¹ Son coût d'exploitation (600 000 € par an) est financé par IDFM (3/4) et le département de Seine-et-Marne,

²² Mobilités magazine (10 février 2019)

Les possibilités de réouverture de lignes ferroviaires sont donc quasiment inexistantes en Ile-de-France²³. Elles se heurtent à la nécessité économique de contenir les coûts au regard du service réellement rendu. Tout au plus peut-on souhaiter que certaines lignes « oubliées » soient utilisées pour le trafic marchandises ou, en tout ou partie, pour aménager des itinéraires cyclables.

Il faut compter également sur les **difficultés d'acceptabilité par les riverains** qui ne voient pas toujours favorablement la réouverture de telles lignes. Ce phénomène se manifeste régulièrement dans les enquêtes publiques²⁴.

Ainsi a été arrêté (à ce jour), à la suite d'une forte mobilisation des riverains et des élus, le projet de faire circuler des trains de fret sur l'axe Gisors-Paris afin de faciliter l'accès ferroviaire aux ports de Rouen et du Havre et, ce faisant, de désaturer la ligne Paris-Rouen-Le Havre.

Il reste donc à envisager des projets plus ambitieux de création d'infrastructures pour augmenter les capacités de transport²⁵. Deux d'entre eux sont déjà bien identifiés et les projets avancés : le « barreau » Roissy-Picardie et la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN).

Il n'y a pas lieu de les évoquer ici. On se reportera aux sites officiels les décrivant :

Pour la LNPN :

- Site de SNCF réseau présentant le projet²⁶ ;
- Site de la commission du débat public²⁷.

Pour le « barreau » Roissy-Picardie :

- Site de SNCF Réseau présentant le projet²⁸ ;
- Site de la commission du débat public²⁹ ;
- Le point de vue (favorable) de la région des Hauts de France est exposé dans le SRADDET de cette région.³⁰

A ce jour, les concertations préalables sont terminées.

²³ Le rapport du Préfet François Philizot sur le devenir des lignes de desserte fine des territoires (février 2020) évoque seulement 3% de « petites lignes » dans la région Ile de France.

²⁴ On distingue ainsi deux familles d'opposants :

- NIMBY : « not in my backyard (pas dans ma cour) » : accord sur le principe...à condition que le projet ne me gêne pas,
- NIABY : « not in anyone backyard » (pas dans la cour de qui que ce soit : refus de principe pour diverses raisons (bruit, coût, existence de solutions alternatives réelles ou supposées, etc.).

²⁵ La LOM traite dans son annexe des projets d'infrastructures de transport sur la période 2018-2022 pour 13,4 milliards d'euros et sur la période 2023-2027 pour 14,3 milliards d'euros. Ces budgets sont destinés notamment à l'entretien et à la modernisation des réseaux routiers, ferroviaires et fluviaux, la désaturation des grands nœuds ferroviaires et le désenclavement routier des villes moyennes et des territoires ruraux. Les grands projets d'infrastructures nouvelles pour les voyageurs entre l'Île-de-France et les régions sont la liaison Roissy-Picardie, la Liaison nouvelle Paris-Normandie, la liaison nouvelle Massy-Valenton assurant l'interconnexion sud des TGV et la ligne Paris - Clermont-Ferrand. Source : IPR.

²⁶ <https://www.lnpn.fr/pages/ou-en-est-le-projet>

²⁷ <https://www.debatpublic.fr/projet-ligne-nouvelle-paris-normandie-lnlpn>

²⁸ <https://www.roissy-picardie.fr/pages/presentation-du-projet>

²⁹ <https://www.debatpublic.fr/projet-liaison-ferroviaire-roissy-picardie>

³⁰ Op cit, pp 170-172

3. Le réseau ferré transilien, source d'insatisfactions pour les usagers et de contraintes pour l'exploitant

3.1 Un réseau aux limites problématiques

Le réseau Transilien présente la particularité de ne pas coïncider avec les limites régionales. Cette situation, qui peut s'expliquer a priori pour des raisons d'exploitation, est la source de contraintes importantes pour les usagers. Si l'on comprend que l'exploitant ne puisse fixer les terminus en pleine ligne afin de respecter strictement les limites régionales mais doive les reporter dans les gares les plus proches disposant de capacités de garage et desservant un potentiel de voyageurs significatif, il est difficilement admissible que ce choix conduise pour les usagers à devoir s'accommoder de dessertes souvent inadaptées et à littéralement jongler avec les abonnements faute d'harmonisation avec les régions voisines.

Sur la base d'un inventaire exhaustif de la situation dans les gares situées de part et d'autre des limites franciliennes, quatre types d'observations peuvent être formulés :

- **Une tarification inadaptée** provoquant des « murs tarifaires » entre régions ;
- **Une billetterie et une information défaillantes** ;
- **Des disparités de tarification des parkings**, conduisant à des reports de voyageurs dans les gares en limite de région afin de bénéficier du pass Navigo (et de la gratuité des parkings dans le cadre de la création des parcs-relais par la région Ile-de-France) ;
- Des **schémas de desserte mêlant TER et Transilien**.

Cette situation est régulièrement dénoncée par les usagers et les élus mais les améliorations restent ponctuelles, faute de volonté politique pour acter le fait qu'en matière de desserte, il convient de considérer le bassin parisien et non les strictes limites régionales de l'ile de France.

3.2 Une tarification inadaptée provoquant des « murs tarifaires » entre régions

Des pratiques tarifaires différentes selon les régions limitrophes :

L'analyse détaillée que nous avons effectuée confirme que chaque région dispose de son propre système tarifaire. Les navetteurs vers l'Ile-de-France se doivent donc, la plupart du temps, d'être « multicartes ». On pourrait croire que les nouvelles technologies résolvent tous ces problèmes mais on en est encore loin, outre le fait que tous les voyageurs ne disposent pas tous de smartphones. La nécessité d'une concertation très précise entre régions n'est plus à démontrer, les usagers passant d'une région à l'autre sans tenir compte des frontières administratives.

Multiplier ici les exemples ne nous semble pas utile mais de nombreux témoignages font état, preuve à l'appui, de situations parfois ubuesques. Nous avons regroupé en annexe plusieurs témoignages d'usagers.

Un relevé (non exhaustif) des informations disponibles sur les sites TER des régions limitrophes³¹ illustre la complexité de la situation :

Hauts de France :

Abonnement Hauts-de-France : voyage illimité sur un trajet effectué en TER dans les Hauts-de-France ou **vers Paris** et certains départements des régions Normandie et Grand-Est.

Abonnements régionaux à charger sur une carte dite « pass pass ».

Les voyages vers Paris concernent un nombre de destinations limitées (ce qui implique l'achat d'un pass Navigo en sus pour voyager en Ile-de-France).

³¹ Lus le 21 septembre 2020

Grand est :

Abonnement Presto (jusqu'à Paris seulement).

Bourgogne Franche-Comté :

Abonnement TER + Pass Navigo

Centre Val-de Loire :

Abonnement Optiforfait Centre Val de Loire + Pass Navigo.

Pour les salariés, la région Centre Val de Loire abonde l'abonnement de telle sorte que le coût de ce dernier soit plafonné à 100 € / mois.

Normandie :

Abonnement TER Tempo + Pass Navigo.

La plupart du temps, les navetteurs réguliers doivent donc détenir deux abonnements, le raccord avec le pass Navigo n'étant pas systématique.

Des tarifs inadaptés aux utilisateurs occasionnels :

Le dézonage du Pass Navigo a contribué à faire perdre aux utilisateurs du réseau toute notion du coût réel de transport et à souligner le prix parfois prohibitif des billets dits « O/D » (origine-destination). Le titulaire d'un pass Navigo, qu'il soit salarié ou senior (coût net mensuel : 37,60 €) peut parcourir la région en effectuant des trajets pour 0,85 € (hypothèse d'un aller et retour quotidien les jours ouvrés) quelle que soit la distance parcourue.

Pour prendre un exemple extrême : les 170 km séparant Bonnières (Yvelines) de Souppes (Seine-et-Marne) peuvent être parcourus à ce prix alors que le prix d'un aller simple (billet O/D) s'élève à 20,05 €.

Cette situation interroge évidemment sur la politique tarifaire pratiquée en Ile-de-France mais introduit surtout une disparité avec les usagers venant des régions voisines en créant un véritable « mur tarifaire ». Afin d'éviter cette contrainte, les habitants des franges des régions voisines sont donc fortement incités à rejoindre la première gare d'Ile-de-France et à bénéficier de la gratuité des parkings-relais dès lorsqu'ils sont détenteurs d'un pass Navigo.

3.3 Une billetterie et une information défaillantes

Les distributeurs de billets sont spécialisés. Il est impossible d'acheter des titres de transport transrégionaux sur les Bornes Libre-Service « Grandes Lignes » (BLS), sur Oui/SNCF (puisque desservies par Transilien), ou sur les distributeurs Transilien (puisque situées hors Ile-de-France).

La totalité des horaires d'une relation donnée n'est pas disponible (Transilien, Oui SNCF et les sites TER régionaux ne donnant que les horaires les concernant). Il est assez invraisemblable que l'on en soit réduit à consulter les sites d'opérateurs étrangers (Deutsche Bahn ou Chemins de fer fédéraux suisses par exemple) pour obtenir sur un site unique les horaires complets de la desserte des lignes d'Ile-de-France.

L'information disponible sur le site Transilien, est souvent lacunaire pour ce qui concerne les parkings dans les petites gares :

- Le nombre de places n'est pas précisé ;
- La tarification applicable n'est pas disponible ;
- Les liens avec les sites des gestionnaires sont parfois inexistantes.

3.4 Des disparités de tarification des parkings

Des disparités de tarification des parkings conduisent à des reports de voyageurs dans les gares en limite de région afin de bénéficier du Pass Navigo et de la gratuité des parkings, dans le cadre de la création de parcs-relais par la Région Ile-de-France. La saturation de certains parkings est déplorée régulièrement par élus et gestionnaires³².

3.5 Un schéma de desserte mêlant Transilien et TER : un concentré d'incertitudes et de contraintes pour les exploitants.

En 2017, SNCF Réseau s'est livrée à un exercice de prospective sur la mobilité des franciliens à horizon 2050. Nous croyons utile, compte tenu de la situation actuelle, d'en citer de larges extraits³³.

Dans l'introduction, Jean Faussurier, directeur accès au réseau IDF note que « dans le cas de l'Ile de France, si l'on se retourne un instant, les divers rapports écrits de la décennie passée ont largement pointé le défaut d'anticipation sur le virage de l'exploitation en zone dense et sur la modernisation du réseau francilien ».

Plus loin, il note :

« Qu'on peut identifier trois facteurs clés de succès à long terme pour le Réseau en tant que producteur de service d'infrastructure : la régularité, la résilience, la frugalité.

La régularité : soit le voyageur est captif, et l'incertitude de son temps de transport sera un facteur de frustration de moins en moins accepté ; soit le voyageur est informé en temps réel de son univers de choix et les options alternatives de déplacement réduisent l'incertitude. [...].

La résilience : alors que la vitesse de retour à l'équilibre devient une préoccupation première, SNCF Réseau doit rechercher toute solution technique y contribuant. Les options considérées vont de la spécialisation des lignes à la simplification des plans de voies, du pilotage automatique au Centre de Commandement unifié des postes d'aiguillage. (CCU). Les réponses sont aussi et surtout dans l'organisation du système.

La frugalité : le défi consiste à faire mieux (en sécurité, en fiabilité, en régularité, en impact environnemental...) dans un cadre concurrentiel complexe, avec probablement moins – moins de dotations publiques, moindres coûts d'exploitation, des budgets des ménages contraints ».

L'incertitude demeure sur l'évolution du phénomène de concentration / déconcentration :

« Le projet politique du Grand Paris, le développement de nouveaux pôles et la construction de nouvelles lignes, assez éloignées du cœur de l'agglomération devraient favoriser une déconcentration des mobilités pendulaires mais interpellent aussi les acteurs du transport de masse sur le modèle « compact et intense » (maîtrise des volumes, organisation des rabattements). Les impacts de ces investissements sur le réseau ferré existant ne sont pas totalement prédictibles : probabilité de mutation de certains points durs du réseau, désynchronisation de certains axes³⁴ ».

« La densification se produira-t-elle aussi vite que le schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) le prévoit, compte tenu des capacités réelles de construction, des prix de l'immobilier et de la capacité d'endettement des ménages ? Voire des impacts financiers des crises internationales qui menacent ? A l'inverse, si la densification et la compacité devaient se confirmer, le transport de proximité devrait se renforcer, assorti pour la SNCF d'une attente de « haut débit ferroviaire³⁵ ».

De plus, il faut tenir compte du nouveau rapport au travail que nous venons d'expérimenter en grandeur réelle qui ne conduira pas nécessairement à une baisse de trafic mais éventuellement à

³² IAU Op cit p 67

³³ https://drive.google.com/file/d/1G8H_EyYw2mL9Mja0cIGPFhLWCikjMtR2/view

Bien que cette étude, relativement récente ait permis d'élaborer un scénario dit de « rupture » et d'évoquer plusieurs possibilités de sortie de crise, la situation que nous connaissons actuellement était encore impensée.

³⁴ Op cit p 8

³⁵ Op cit p 8

son étalement dans la journée. Ainsi, dans la période de déconfinement que nous vivons, l'amplitude des périodes réservées aux navetteurs s'étend sur le quart de la journée (6 - 9 h et 16 - 19 h).

Bien entendu, cette amplitude est liée à l'impératif sanitaire d'assurer la distanciation sociale mais rien n'indique a priori que le télétravail perdure et contribue à la maintenir.

Dans ces conditions, la mise en place d'une desserte adaptée par l'exploitant se révèle d'une grande complexité tant les paramètres à prendre en compte sont divers et les attentes des usagers parfois contradictoires :

- La majorité des lignes radiales accueillent en effet un trafic diversifié : TER Transiliens, trains de fret, voire TGV et sont souvent proches de la saturation et manquent de souplesse en cas d'incident. ; en outre, les difficultés liées aux voies convergentes sont nombreuses et peuvent conduire à supprimer des liaisons directes avec Paris comme c'est le cas pour la ligne D (Corbeil-Malesherbes) ou pour la ligne P (Meaux-La Ferté-Milon).
- De ce fait, la grille « classique » : trains directs / semi-directs et omnibus est loin d'être généralisée. Au contraire, la tendance à la « métroisation » en zone dense s'affirme, entraînant des allongements de temps de parcours importants.
- Le phénomène de report des navetteurs vers la première gare d'Île de France desservie par des TER accessibles aux porteurs de Pass Navigo, entraîne des surcharges récurrentes sur des parcours tels que Paris-Rambouillet ou Paris-Mantes.

En outre, la desserte entre villes moyennes situées de part et d'autre de la limite régionale est souvent médiocre, voire inexistante.

Voici à cet égard l'exemple de la ligne Paris-Troyes :

La région Grand Est ayant décidé de devenir l'Autorité Organisatrice des services de la ligne Paris-Troyes-Belfort-Mulhouse dès le service annuel 2018 a signé le 13 décembre 2017 une convention assurant deux arrêts dans chaque sens dans la gare francilienne de Longueville³⁶ (Ces dessertes sont positionnées en début et en fin de journée et intéressent évidemment les navetteurs du bassin de Provins. En dehors de ces dessertes c'est le grand vide ; l'usager souhaitant voyager entre deux villes moyennes doit passer par Paris, ce qui implique évidemment un détour considérable :

	Distance En km	Temps de parcours par fer
Nogent-sur- Seine (6 000 h) - Provins	19	1 h 25 (1)
Nogent-sur-Seine – Nangis (8 800 h)	40	2 h 14 (2)
Nogent-sur Seine- Val de Fontenay	90	1 h 45 (3)

(1) : en utilisant un des deux AR conventionnés par jour, avec une attente de correspondance de 1h 00 (environ) à Longueville !

(2) : possible uniquement en passant par Paris-Est, soit un trajet d'environ 180 km

(3) : possible uniquement en passant par Paris-Est, soit un parcours d'environ 125 km

Certes, il s'agit là d'exemples extrêmes concernant un faible potentiel de trafic mais le fait même d'afficher de tels horaires sans discernement n'est-il pas une incitation puissante à détourner définitivement les candidats au voyage de l'usage du train ?

A ce propos, le SDRIF note au sujet des « les villes d'interface avec le Bassin parisien : Meaux, Provins, Montereau, Fontainebleau, Nemours, Étampes, Rambouillet, Mantes-la-Jolie (sont) basées sur des économies diversifiées et avec parfois des spécialités fortes, ces agglomérations doivent jouer un rôle clé de centralité au sein de leur hinterland. Elles ont également un rôle

³⁶ IDFM verse pour ce faire une indemnité annuelle de 1,5 M€.

stratégique dans l'articulation de l'Île-de-France avec les régions mitoyennes du Bassin parisien »³⁷

IDFM tente de remédier à cette situation en négociant au coup par coup avec les régions limitrophes des arrêts supplémentaires de TER (à La Ferté-sous Jouarre, Nemours-Saint-Pierre par exemple). La présidente d'IDFM a ainsi déclaré qu'elle « voulait améliorer la desserte de la très grande couronne par tous les moyens. Par du matériel neuf, des renforts d'offres mais aussi par un travail interrégional. J'ai mis tout mon poids dans la balance pour faire arrêter la frustration de voir passer des TER des autres régions »³⁸. Il s'agit en l'occurrence de mener une négociation financière en vue d'indemniser les régions limitrophes dans la mesure où elles ne perçoivent aucune recette des voyageurs qui empruntent ces trains en utilisant leur pass Navigo (ce qui est parfois traduit, un peu rapidement, par « financer des arrêts »). La présidente d'IDFM évoque ainsi « un travail de fourmi, des calculs de taux de remplissage pour définir quels TER ne sont pas pleins et circulent une heure intéressante ».

Ce travail mérite d'être mené à terme. A titre, d'exemple, la région Normandie, qui a repris l'ensemble de l'exploitation ferroviaire voyageur, propose depuis le 1^{er} janvier 2020 une nouvelle offre de transport distinguant :

- Les liaisons directes ou avec peu d'arrêts entre les grands pôles régionaux (et avec Paris), dénommées Kronos+ ;
- Les liaisons directes avec peu d'arrêts entre les grands pôles régionaux dénommées Krono ;
- Les liaisons sur des distances moyennes autour des grandes villes dénommées CITI.

Il reste toutefois à parfaire les correspondances avec le réseau Transilien.

Si on ne peut que se féliciter d'une amélioration de l'offre, force est de constater que les difficultés rencontrées sont la conséquence directe d'un cloisonnement régional qui ignore - au moins partiellement – les usagers de grande couronne intéressés par des relations directes. Une approche globale et transrégionale des dessertes est éminemment souhaitable afin de faciliter la mobilité :

- des habitants des franges entre pôles de centralité et bassins de vie ;
- des navetteurs ;

en recherchant la fluidité des dessertes.

Il convient certes de tenir compte de la charge financière résultant de l'accroissement des fréquences et de leur amplitude, voire d'un cadencement systématique. On observera cependant que la qualité de l'offre permet d'accroître la fréquentation.

En dépit de leur potentiel d'amélioration, notamment en termes de fréquence, il est clair que les infrastructures lourdes ne peuvent répondre que partiellement aux besoins de mobilité dans les franges : il est indispensable de les articuler avec les mobilités individuelles et une offre de transport routier et à la demande.

³⁷ Op cit p 123

³⁸ Valérie PECRESSE, citée dans « Pour aller à Paris prenez le train de province » Le Parisien, 9 octobre 2020

4. La mobilité locale dans les franges : bus, vélo, transport à la demande (TAD), covoiturage, accessibilité touristique

4.1 Les enjeux

Les enjeux de la mobilité dans les franges ont été rappelés dans un récent rapport du CESER qui note que les territoires ruraux « continuent de subir de fortes contraintes telles que la mauvaise desserte des transports en commun »³⁹. L'usage de la voiture individuelle semble s'imposer (de l'ordre de 80% des déplacements) mais de nombreux habitants ne sont pas équipés pour de nombreuses raisons (manque de ressources financières, âge, handicap, etc.). La demande de mobilité est en effet appelée à croître : comme le note L'EGT 2018 citée plus haut, le phénomène le plus marquant est celui du vieillissement de la population. La croissance de la tranche d'âge 60-74 ans est importante sur l'ensemble du territoire francilien et, en grande couronne, pour la tranche d'âge des plus de 75 ans.

En outre, le glissement progressif d'une économie productive à une économie préexistante relevé dans l'étude de l'IAU sur les villes moyennes de l'Ile de France⁴⁰ du fait de la disparition d'emplois industriels locaux est de nature à renforcer la demande de transport de proximité.

Dans une étude de février 2015⁴¹, l'IAU s'était efforcé de présenter les alternatives à l'usage de la voiture individuelle. Outre la rationalisation des transports collectifs basée sur des axes bus forts et une intermodalité efficace, ce rapport évoquait la nécessité d'optimiser le transport à la demande (TAD) et les solutions d'autopartage. Depuis la parution de ce document, de nombreuses réalisations ont déjà eu lieu.

Les perspectives offertes par les nouvelles mobilités ayant fait l'objet d'un rapport du CESER en juin 2019, nous ne reviendrons pas ici en détail sur leurs caractéristiques mais nous limiterons à faire un point d'étape⁴².

4.2 Les bus

4.2.1 Un complément indispensable des dessertes ferroviaires

Le déploiement de réseaux de bus, en particulier dans les franges, permet de pallier les lacunes géographiques du réseau ferroviaire en rendant un service financièrement justifié eu égard au niveau de trafic. En outre, le transport routier permet de s'affranchir de contraintes de tracés qui placent les gares parfois loin du cœur de ville ou des équipements publics. Ainsi, le réseau Seine-et-Marne Express (SEM)⁴³, cofinancé par le département de Seine-et-Marne et IDFM exploite un réseau de 14 lignes reliant les grands pôles du département et certaines gares. Il faut noter que ces lignes peuvent être parallèles à une ligne de chemin de fer car elles assurent une desserte du cœur des villes.

4.2.2 Des réseaux presque exclusivement régionaux, quelques exemples

La plupart des réseaux restent régionaux et s'appuient sur des pôles (gares ferroviaires le plus souvent). Les liaisons avec les villes moyennes situées hors région sont, soit difficiles, soit inexistantes.

³⁹ Anne GBIORCCYK, Ruralité, égalité, fraternité, pour une campagne au cœur de la région capitale, CESER Ile-de-France, 14 novembre 2019, p 6.

⁴⁰ IAU, op cit. p 72

⁴¹ Institut d'aménagement et d'urbanisme, *Solutions alternatives à la voiture individuelle dans le périurbain* février 2015

⁴² Jean-Michel RICHARD, Mobilité des personnes : comment mettre en œuvre les perspectives offertes par les nouvelles technologies ? CESER Ile-de-France, 13 juin 2019

⁴³ <https://www.seine-et-marne.fr/fr/seine-et-marne-express>

En voici quelques exemples :

Persan

Persan fait partie de la communauté de communes du Haut Val d'Oise qui regroupe dix communes et compte environ 40 000 habitants. La communauté de communes est desservie par un réseau de 8 lignes de bus centré sur la gare de Persan-Beaumont. Une ligne express relie en une heure Persan-Beaumont à l'aéroport de Roissy-Charles de Gaulle (Roissypôle).

La communauté de communes propose une formule de mobilité dénommée Roul'vers qui est une navette d'accès aux rendez-vous médicaux et une navette marché (voir ci-après).

Il faut noter que la communauté de communes du pays de Thelle, située dans les Hauts de France voisins, a mis en place un service dénommé Thellbus⁴⁴ qui assure des liaisons vers les gares de cette région et un service « centre bourgs ». Depuis le 1^{er} septembre 2020, ce service dessert la gare de Persan situé dans la région Ile de France.

Nemours

Ville de 13 000 habitants, Nemours est située à la limite des départements du Loiret (10 km) et de l'Yonne (25 km). La ville est au centre d'un territoire dont les agglomérations importantes sont situées à une vingtaine de km (Pithiviers et Montargis en région centre val de Loire, Montereau et Fontainebleau en Ile de France). Sens, en région Bourgogne Franche Comté est en revanche plus éloignée (45 km).

Nemours est le siège de la communauté de communes du pays de Nemours qui regroupe 21 communes totalisant 30 000 habitants.

Nemours dispose du service de transport à la demande géré par IDFM. Ce service est cantonné aux communes d'Ile de France.

Nemours et les villes avoisinantes sont desservies un réseau de transport intercommunal comptant une vingtaine de lignes urbaines et interurbaines. Ce réseau desservant 57 communes de la région ne dessert cependant aucune commune en dehors de l'ile de France.

Rambouillet

La communauté de communes de Rambouillet Territoires compte 36 communes regroupant environ 80 000 habitants.

Depuis le 1er janvier 2017, Rambouillet Territoires participe à l'organisation du transport de personnes sur son territoire. Rambouillet dispose de 5 lignes de desserte de la ville et est tête de ligne de 9 relations inter villes dans les Yvelines. Cependant, une de ces lignes dessert Epernon et Hanches, communes situées en Eure-et-Loir (région Centre-Val- de-Loire).

En matière de tourisme, il faut noter que l'Espace Rambouillet⁴⁵, parc animalier de 250 hectares géré par l'Office National des Forêts, situé à 4 km de la gare, n'est desservi par aucun transport collectif bien qu'il annonce recevoir 100 000 visiteurs par an.

Il faut noter cependant que les réseaux de certaines régions limitrophes desservent ponctuellement l'Ile-de-France ; Ainsi REMI (REseau de Mobilité Interurbaine) de la région Centre Val-de-Loire dessert Houdan, Poissy, Mantes, Saint-Quentin en Yvelines, Rambouillet et Dourdan.

4.3 L'usage du vélo

IDFM mène une politique active d'encouragement à l'usage du vélo comme moyen d'accès aux gares du Transilien grâce à deux services :

- Véligo location (location à longue durée de vélos à assistance électrique ;

⁴⁴ <https://passtthellebus.fr/utiliser-pass-thelle-bus>

⁴⁵ <https://www.espacerambouillet.fr/info-pratiques/plan-dacces>

- Parkings Vélos Ile-de-France (ex Véligo) offre des abris et des consignes collectives sécurisées accessibles aux porteurs de Pass Navigo.

En juin 2020, ce service concerne près de 8 000 places réparties dans 135 gares en fonction de leur importance. Si le déploiement se poursuit, force est de constater que la priorité a été donnée aux première et deuxième couronnes et que les franges franciliennes restent encore largement sous-équipées⁴⁶. Il convient donc de poursuivre les implantations afin d'atteindre au plus vite l'objectif annoncé de 20 000 places.

4.4 Le transport à la demande (TAD)

« Avec une offre de transport insatisfaisante, des problématiques de mobilité qui compliquent l'usage des transports en commun, l'éloignement des commerces et services de proximité et une utilisation de la voiture qui se réduit avec l'âge, le transport à la demande est plébiscité, en zone urbaine comme en zone rurale⁴⁷ ». Proposer un service de transport à la demande vient ainsi en second rang des attentes après l'accessibilité⁴⁸.

Les difficultés d'accès au transport ne concernent pas exclusivement le 3e âge. Il faut noter, entre autres exemples, le dispositif de transport gratuit réservé aux personnes en insertion sociale professionnelle (ainsi qu'aux personnes âgées) rencontrant des problèmes de transport mis en place dans le Val d'Oise (Cergy-Pontoise et Vexin français)⁴⁹ dans le cadre d'un chantier d'insertion. Ce service relève de l'économie sociale et solidaire et n'est donc pas inclus dans le périmètre d'action d'IDFM.

Dans les zones rurales et semi-rurales, l'extension des transports à la demande (TAD) passe également par des coopérations régionales qui devraient être facilitées par les dispositions prévues par la loi LOM (article 15), en particulier :

- L'obligation d'élaborer dans chaque région une cartographie des bassins de mobilité pour organiser l'action commune des AOM (autorités organisatrices des mobilités) ;
- La possibilité de définir des bassins de mobilité interrégionaux, par exemple lorsque l'importance des flux de mobilité existants entre plusieurs régions le justifie.

A l'heure actuelle, on ne peut que constater que la quasi-totalité des dessertes routières ou des circuits de TAD reste régionale.

La région Ile-de-France vient d'annoncer qu'en 2024, près de 40 territoires seront couverts par ce service. Pour reprendre les propres termes de la Présidente de la région, « c'est un vrai outil de lutte contre la fracture territoriale et des inégalités devant les mobilités⁵⁰ ».

De l'avis des élus locaux⁵¹ la mise en place de ce type de service suppose la résolution d'un certain nombre de problèmes :

- Des itinéraires et des connexions pertinentes ;
- Un matériel adapté (minibus plutôt que bus de 50 places et plus) ;
- Un niveau de tarif acceptable ;
- Et la capacité de convaincre l'autorité organisatrice du bien-fondé de projets relativement modestes. Les porteurs de tels projets font part de la difficulté de les faire aboutir. « Plus c'est simple, moins on y arrive » nous dit l'une d'entre eux.

⁴⁶ Institut Paris Region, les stations Veligo d'île de France, juin 2020

⁴⁷ Solitude et isolement des personnes âgées en France – Quel liens avec les territoires ? Rapport Petits frères des pauvres, réalisé à partir de l'étude CSA Research, 30 septembre 2019, p 65.

⁴⁸ Ibid, p 64.

⁴⁹ <http://voie95.org/roulvers>

⁵⁰ Valérie PECRESSE, citée par Romain LESCURIEX, « Deux nouvelles lignes à la demande dans l'Essonne et les Yvelines », 20 Minutes, 14 septembre 2020.

⁵¹ Valérie LACROUTE, maire de Nemours, audition du 6 octobre 2020

Il faut noter un élément subjectif de nature à freiner l'utilisation du TAD : les usagers potentiels (notamment les personnes âgées et les personnes fragilisées) préfèrent le covoiturage, jugé plus souple, plus convivial et plus rassurant.

Enfin, il faut rappeler que les services de TAD sont multiformes⁵².

Principales typologies de desserte du transport à la demande

Type de desserte	Porte à porte	Porte à arrêt	Arrêt à arrêt	Ligne virtuelle
Itinéraire	Prise en charge à domicile et dépose à tout point de destination et inversement	Points de départ libres mais des destinations imposées	Arrêts fixes mais itinéraires et horaires variant en fonction des demandes exprimées	Ligne classique dont tout ou une partie de l'itinéraire est desservi, en fonction des demandes exprimées
Avantages, inconvénients	Solution la plus souple pour l'usager et la plus coûteuse pour la collectivité	Offre un service de rabattement vers les principales polarités d'un territoire (gares, commerces)	Permet d'irriguer finement un territoire peu dense (service de cabotage)	Cette forme se substitue souvent aux lignes régulières aux heures creuses
	Service adapté aux personnes âgées et PMR (intérêt plus social qu'écologique)		Coût raisonnable	Solution la moins coûteuse en raison du kilométrage limité
Territoires de pertinence		Cas où un ou deux pôles génèrent des flux de déplacement importants en provenance d'une multitude de points d'origine	Cas où l'habitat est dispersé mais relativement dense et multipolarisé	Cas où la demande de déplacement est faible mais géographiquement concentrée

⁵² IAU, Solutions alternatives à la voiture individuelle dans le périurbain, février 2015, p 17, source : Mauvignier 2011

La semaine du goût : un exemple de la nécessité de mettre en place un TAD à des fins de loisir :

L'événement national de « La semaine du goût » est une marque déposée et d'un événement à la découverte du goût et de la gastronomie. C'est une manifestation très médiatique qui a convaincu la profession agricole à s'y associer. Le sud de la Seine et Marne a été le leader sur le développement d'une dite « balade du goût » voilà maintenant 24 ans. Après le début d'une association de quelques agriculteurs motivés pour faire découvrir leur métier, cette « balade » est désormais présente sur l'ensemble de la région Ile de France.

Conscient des difficultés (sans oublier la pollution) qu'engendre le déplacement de milliers de visiteurs de ferme en ferme en voitures particulières durant le week-end, la profession souhaite mieux organiser ces déplacements grâce à des TAD mis à disposition des visiteurs motorisés ou non. Rendez-vous est pris pour 2021 ?

4.5 Le covoiturage

L'offre disponible est également très diverse. IDFM a noué un partenariat avec six opérateurs : Karos, Klaxit, BlaBlaLines, Ouihop', Ecov, Covoit'ici. Tous ces opérateurs proposent des applications pour permettre la mise en relation. BlaBlaLines, Klaxit, Karos communiquent en priorité sur les trajets domicile-travail. Ouihop' déclare fonctionner comme un service d'auto-stop : le conducteur prend « en stop » la personne se trouvant sur son chemin dès que celle-ci a manifesté son accord. Covoit'ici fonctionne au contraire selon une logique de lignes préétablies. Il faut noter en outre que plusieurs de ces opérateurs (Klaxit, Karos, Ecov) se positionnent également en « conseil de mobilité » auprès des collectivités et proposent un accompagnement pour la mise en place.

L'étude sur les nouvelles mobilités produite par le CESER⁵³ présente en particulier l'offre de Karos, financée à titre expérimental par IDFM à hauteur de 2 € par trajet covoituré, permettant ainsi à Karos de régler aux conducteurs les trajets des passagers porteurs d'un Passe Navigo en assurant le partage des frais à la place du passager dans la limite de 35 km par trajet (soit entre 1,50 € et 3,50 € par trajet puisque le montant de la participation aux frais est de 0,10 €/km covoituré, avec un minimum de 1,50 €/trajet et une moyenne un peu au-dessus de 2 €, l'excédent étant supporté par Karos).

En cas de grève, IDFM prend en charge deux trajets de covoiturage par jour pour tous les abonnés Navigo annuels et Imagin'R. Les covoitureurs sont indemnisés sur la base de 1.5 à 3€ par trajet, dans la limite d'un plafond de 150 €/ mois.

Le développement de ces prestations appelle, en particulier en milieu urbain ou semi-urbain, l'aménagement d'arrêts bien positionnés dans des endroits névralgiques, sans pour autant revenir à la logique des dessertes par lignes régulières. C'est, semble-t-il, une condition de la poursuite du développement de ces services et de la sécurisation des arrêts ainsi créés.

Les solutions propres à développer et faciliter les mobilités dans les franges ne manquent pas. Il reste à les articuler avec de véritables de pôles de mobilité qui ne sont pas nécessairement des gares. Comme le déclarait Franck Lacroix « les acteurs de la mobilité (décideurs, acteurs, voyageurs, citoyens) ont un défi collectif à relever : celui d'inventer un nouveau système des mobilités. Dans les territoires « moins denses », les habitants n'ont pas d'autre solution que d'avoir leur propre voiture. Nous connaissons les problèmes économiques et environnementaux que cela engendre. Il s'agit de passer d'un système de solutions de transports en commun fonctionnant en

⁵³ Op.cit., p 22-23

silos, à un système de transports en commun élargi à de nouvelles formes de mobilité partagée et connectés entre eux⁵⁴».

A titre d'illustration, il faut citer l'initiative de la région Normandie qui, depuis le 1^{er} janvier 2020 a intégré tous les transports normands (hors transports urbains) sous une seule marque dénommée : Nomad⁵⁵.

4.6 L'accessibilité touristique et le développement du tourisme actif

La consommation touristique représente 21,7 Mrds d'euros, dont les deux tiers par la clientèle internationale. Cette activité traverse une crise sans précédent : « en 6 mois, la région capitale aura perdu 14,3 millions de touristes représentant 6,3 milliards € de consommation en moins. Au final 750 millions € de consommation touristique manqueront chaque mois tant que les frontières externes de l'espace Schengen seront fermées⁵⁶ ».

Il n'entre pas dans notre propos d'envisager ici les voies et moyens de tirer les conséquences de cette crise profonde. Nous nous bornerons à évoquer deux sujets intéressant la mobilité dans les franges :

- *Révision de la politique touristique post crise :*

La crise souligne la nécessité de s'écartier de la notion de « touriste » stricto sensu au profit de celle de « visiteur » français et francilien en particulier. Ces « nationaux » (mais la remarque vise également les *repeaters*⁵⁷) a priori plus autonomes et disposant de plus de temps. Ces visiteurs sont potentiellement plus enclins à utiliser les transports collectifs voire les autres solutions de mobilité évoquées dans ce rapport.

Or, l'accessibilité de nombreux sites reste problématique. Toutefois, il faut souligner les louables initiatives de Transilien pour promouvoir les possibilités de desserte par son réseau de certaines attractions touristiques en Ile de France située entre autres dans les franges. Dans le même ordre d'idées, l'Institut Paris Region vient d'éditer une carte dénommée « L'Ile aux Trésors⁵⁸ », sur laquelle figurent les destinations touristiques desservies par les transports en commun à 20 minutes à pied, maximum, d'une gare de RER ou Transilien. Ce support s'adresse aux Franciliens, touristes et visiteurs ne disposant pas de véhicule personnel. Il faut remarquer cependant que des attractions majeures, bien que non situées *stricto sensu* dans les franges n'y figurent pas, faute de desserte directe (par exemple, en Seine et Marne : musée de la Grande-Guerre à Meaux, Barbizon, Courances, Vaux-le-Vicomte).

- *Respect des objectifs du SDRIF :*

Le SDRIF évoque la nécessité de faciliter l'accès à nombre de sites culturels ou patrimoniaux situés dans les franges :

« L'ensemble des territoires franciliens, y compris le cœur de destination, doit se réinventer, à travers de nouvelles thématiques ou filières (tourisme social, tourisme vert, tourisme fluvial, tourisme culturel et industriel, etc.), de nouveaux espaces de développement, répondant ainsi à la diversification croissante des attentes de la clientèle touristique régionale, nationale et internationale. C'est à ce titre que nombre de sites culturels et patrimoniaux seront à soutenir dans leur développement. C'est par exemple le cas des châteaux de Vaux-le-Vicomte, de Champs-sur-Marne, de Fontainebleau, de Breteuil, de Courson, de Saint-Jean-de-Beauregard, de Thoiry, de la Roche-Guyon, de Villarceaux, d'Écouen, ou encore des domaines des abbayes de Royaumont ou des Vaux-de-Cernay ». ⁵⁹

⁵⁴ Franck LACROIX, Directeur général de TER, SNCF Mobilités, « Les déplacements dans les villes moyennes ». Colloque FNAUT en partenariat avec Villes de France, Paris, 10 octobre 2019

⁵⁵ <https://www.normandie.fr/nomad-cest-quoi>

⁵⁶ CCI PARIS Ile de France, 7 conditions pour relancer l'activité touristique de la destination Paris Île-de-France, octobre 2020

⁵⁷ Terme consacré pour désigner les touristes « habitués » revenant plusieurs fois

⁵⁸ <https://www.institutparisregion.fr/nos-travaux/publications/ile-aux-tresors.html>

⁵⁹ Op cit p 146-147

Les difficultés d'accès à la plupart de ces sites constituent un obstacle majeur à leur développement. Cette remarque vaut pour toutes les clientèles : visiteurs étrangers bien sûr mais également Franciliens dans une optique de développement du tourisme actif.

Il est vrai que, jusqu'ici l'exploitation de transports collectifs de surface en zone diffuse pour répondre aux besoins touristiques s'est révélée décevante. On peut toutefois s'interroger sur les moyens pris pour les promouvoir (par exemple, la desserte par bus en fin de semaine des Parcs Naturels Régionaux reste confidentielle).

La mise en place de TAD articulés sur des pôles de mobilité (gares, par exemple) mériterait d'être étudiée, par exemple pour dynamiser les contrats de destination tel que celui sur le thème de l'impressionnisme qui intéresse les franges des régions Ile de France et Normandie (vallées de la Seine et de l'Oise) et bénéficie d'un potentiel de visiteurs important. Elle pourrait se limiter également à des périodes de manifestations particulières

L'attractivité des sites touristiques pourrait également être améliorée par une billettique combinant transport et entrée sur les sites, notamment à destination de la clientèle étrangère individuelle qui n'a souvent ni le temps ni le goût de se lancer dans l'organisation de visites qui peut relever de l'aventure en l'état actuel des choses. De tels supports sont économiquement plus adaptés aux visites ponctuelles que les différents *Pass* qui incluent plusieurs visites.

Quant au tourisme dit « actif » (marche, vélo, fluvial), son développement est largement conditionné par le développement de l'intermodalité, de la mise à disposition de formules de location et de stationnement, sans oublier une information efficace et à jour.

Conclusion

La Région Ile de France doit intensifier les conditions de la mobilité dans ses franges. Pour ce faire, plusieurs axes doivent être explorés en s'appuyant sur le dispositif législatif, notamment la loi LOM. Pour ce faire, il convient à tous les niveaux d'instaurer une coopération soutenue avec les régions limitrophes.

Qu'il s'agisse des liaisons utilisant les axes lourds ou des mobilités locales (réseaux de bus et transport à la demande), il convient d'adopter une approche globale des dessertes s'appuyant sur des pôles intermodaux desservant des bassins de vie.

Pour ce qui concerne en premier lieu les axes lourds, il convient de :

- Mettre en œuvre une politique tarifaire afin de supprimer les « murs tarifaires » résultant :
- de la non-coïncidence entre les limites régionales et le réseau Transilien,
- de la disparité des politiques tarifaires (notamment des abonnements) des régions limitrophes.
- Densifier autant que possible les dessertes en les articulant avec les pôles multimodaux. Ce point est une des conditions de l'atténuation de la prédominance actuelle des dessertes radiales qui devrait être assurée par le Grand Paris Express.

La mise en œuvre de ces dispositions sera également bénéfique au développement du tourisme et des loisirs dans les franges en permettant la découverte de sites remarquables. L'ensemble de ces considérations passe évidemment une réflexion préalable sur les conditions de financement des transports. Ce sujet n'était pas dans l'objet de ce rapport mais il est incontournable pour permettre la poursuite de l'offre de transport dans les franges, seul moyen de réduire l'usage des véhicules individuels.

Annexe

Témoignages d'usagers

- Hauts-de-France :

Plusieurs gares à l'extrême sud des Hauts de France, sont desservies par des Transiliens. Cela a une conséquence inattendue et désastreuse, à savoir qu'il est impossible d'acheter des billets en règle pour ces trains : les gares ne sont pas en Ile de France mais les trains ne sont pas Hauts de France, ce qui crée un « trou noir tarifaire » !

Par exemple, les gares des Hauts-de-France desservies par la Ligne H situées entre Creil et Bruyères, et aussi certains points d'arrêt des lignes J (branche Gisors), K et P (La Ferté-Milon / Château-Thierry) ou encore La Borne Blanche sur le RER D.

Pour toutes ces gares :

- Il est impossible d'acheter des titres de transport sur les Bornes Libre-Service « Grandes Lignes » (BLS), sur Oui/SNCF (puisque desservies par Transilien), ou sur les distributeurs Transilien (puisque situées hors IdF).
- Sur les sites internet ou sur les BLS, les trajets depuis ou vers ces gares n'apparaissent même pas alors qu'elles sont situées en province. Elles ne proposent les horaires que des éventuels TER qui s'y arrêteraient en plus des Transiliens.
- L'appli Assistant SNCF permet depuis peu d'obtenir un titre de transport mais pas directement depuis la recherche d'itinéraire. Il faut passer par une rubrique dédiée, ce qui n'est pas très intuitif. Les DBR (distributeurs TER) des Hauts-de-France permettent également d'acheter des billets mais uniquement pour certains trajets.

Un exemple de tarification sur la ligne P (Paris-La Ferté-Milon) :

Au départ de La Ferté Milon (Hauts-de-France) : les navetteurs doivent acquérir outre un Pass'Pass régional, au prix mensuel de 192,40 € mensuel (ou 168,10 € en abonnement annuel), un Pass Navigo à 75,20 €, soit un coût total de 243,30 €. Au départ de la gare suivante, Mareuil sur Ourcq, située à 6 km, il est cependant possible d'acquérir une « soudure tarifaire » avec le Pass Navigo (22,70 € mensuel). Seul problème : pour être en règle, il faut valider son Pass Navigo à la première gare en Ile de France, Crouy sur Ourcq, située à 5 km. Il faut donc « théoriquement » prendre le risque de descendre du train pour valider... et d'attendre pendant une heure le train suivant !

Un autre exemple sur la ligne K (Paris-Crépy-en-Valois) :

Les voyageurs des gares du Plessis-Belleville et de Nanteuil-le-Haudouin (situées en région Hauts-de-France) doivent se procurer un « Pass'Pass » et le valider. C'est possible à l'aller mais pas au retour. En effet, les trains partent et arrivent en Gare du Nord dans la zone banlieue, où n'existe aucune borne de validation des Pass. On voit mal un voyageur gagner l'espace grandes lignes pour utiliser une borne de validation puis retourner en espace banlieue pour prendre son train !

En Normandie :

Comme l'indique le site TER Normandie, « seul le titre régional vous sera délivré (sur la carte Atoumod). Il vous revient de gérer à votre guise (sic) l'achat de votre Pass Navigo ».

Auditions

Mesdames :

- Laurence DEBRINCAT, Directrice des Prospectives et des Etudes IDFM ;
- Valérie LACROUTE, Maire de Nemours.

Contributions

Mesdames :

- Sylvie CHARLES, Directrice de Transilien (contribution écrite)
- Christiane DUPART-Vice-présidente de la Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports (FNAUT), Association des Usagers des Transports Hauts-de-France.

Remerciements

Nous tenons à remercier chaleureusement les personnes auditionnées qui, par leurs expériences et expertises, nous ont aidés à mieux comprendre la question / la problématique.

Les qualités et fonctions des personnes citées le sont au moment de leur audition par la commission.

Bibliographie

Etudes et rapports

Léo FAUCONNET, Paul LECROART, « Les villes changent le monde », Cahiers de l'IPR n°176, septembre 2019

Enquête générale transport EGT H2020-Île-de-France Mobilités-OMNIL-DRIEA / Résultats partiels 2018

« Les mobilités dans le bassin parisien à trois âges de la vie : faire ses études, aller travailler, prendre sa retraite », INSEE Ile de France, Dossier n°5, novembre 2019

IAU, « Villes des franges de l'agglomération parisienne », juin 2019

Préfet François PHILIZOT, devenir des lignes de desserte fine des territoires, février 2020

SNCF Réseau, « Étude prospective sur la mobilité des Franciliens à l'horizon 2050 », avril 2017

Anne GBIORCZYK Ruralité, égalité, fraternité, pour une campagne au cœur de la région capitale, CESER Ile-de-France, novembre 2019

Jean-Michel RICHARD, Mobilité des personnes : comment mettre en œuvre les perspectives offertes par les nouvelles technologies ? CESER Ile-de-France, juin 2019

CESER Bourgogne-Franche-Comté : Incrire la Bourgogne-Franche-Comté dans une stratégie volontariste de coopérations avec les régions voisines, mars 2019

IPR Solutions alternatives à la voiture individuelle dans le périurbain, février 2015

IPR Les stations Veligo d'Ile de France, juin 2020

IPR L'Ile aux trésors, juillet 2020

Solitude et isolement des personnes âgées en France - Quel liens avec les territoires ? Rapport Petits frères des pauvres, réalisé à partir de l'étude CSA Research, septembre 2019

Les déplacements dans les villes moyennes ». Colloque FNAUT en partenariat avec Villes de France, Paris, octobre 2019

CCI PARIS Ile de France, 7 conditions pour relancer l'activité touristique de la destination Paris Île-de-France, octobre 2020

SDRIF Île-de-France 2030 Défis, projet spatial et objectifs.

Liste des membres de la commission transports-mobilités

Jean DEPRAETER
Président de la commission

Jean-Loïc MEUDIC
Rapporteur

Laurence de WILDE - Vice -présidente

Claude BOULANGER-REIJNEN - Vice-président

Sophie BARROIS

Marie-Hélène MILOT-DURIN

Eric BESSAC

Gaëlle MARTINEZ

Thierry COLLE

Daniel RABARDEL

Estelle DEBAECKER

Denis REMOND

Sylviane DELMAS

Jean-Michel RICHARD

Solange FASOLI

Catherine RIVOALLON

Yann GARROUI

Marie-José ROSSI-JAOUEN

Vincent GAUTHERON

Maurice RUIZ

Anne GBIORCZYK

Nicole SERGENT

Maud GILOUX

Nadège SERRE

Bernard HAYAT

Xavier VANDROMME

Thierry LAMAIRE

Vincent VILPASTEUR

Christine LECONTE

Chargé de mission : Laurent MAILLOT

