

Sommaire

Synthèse du rapport

I - Introduction générale

- I - 1 Le contexte de l'étude
- I - 2 Les limites de l'étude

II - Le Plan de Déplacements Urbains : Des objectifs ambitieux, mais des moyens limités

III - Une politique ambivalente pour les transports en commun en France et en Ile de France

IV - Un projet SNCF d'amélioration de l'offre sur les lignes de PMP qui permettrait de faire évoluer les trafics et de mieux répondre aux besoins des usagers

V - Des handicaps et des ruptures multiples fortement liés à la problématique des moyens mis en oeuvre

- V - 1 Un réseau saturé
- V - 2 Une activité de transport de marchandises limitée qui pourrait se développer
- V - 3 Un matériel ancien et une utilisation inadaptée
- V - 4 Un personnel en nombre insuffisant et une organisation dont la structuration par activité crée de nombreux effets pervers
- V - 5 Une tarification qui ne prend pas en compte l'interrégionalité

VI - Un contrat avec le STIF marqué par la contrainte financière et qui accroît les exigences de performances pour un réseau qui accuse encore de nombreux retards de rénovation du matériel et des infrastructures.

VII - Conclusion générale

VIII - Annexes

Synthèse du rapport

I Un état du réseau ferroviaire qui ne contribue pas au regain d'intérêt pour le rail

Les circulations " Banlieue " de la gare Montparnasse constituent un maillon important du réseau " Transilien ". Elles assurent à la fois la liaison de Paris Montparnasse avec la grande Banlieue Ouest, mais également les liaisons inter banlieue Ouest-Sud Ouest et l'interconnexion de pôles de vie et d'activités importants, notamment, ceux de Chartres, Dreux, Saint Quentin, Mantes la Jolie et La Défense.

Mais ces circulations empruntent un **réseau saturé**, jalonné par un réseau de gares ancien avec du **matériel également ancien et inadapté**, sources de nombreux dysfonctionnements et de tensions sur les conditions de confort et de sécurité des usagers, avec une tarification qui ne prend pas en compte les caractéristiques interrégionales, notamment entre le Centre et l'Ile de France.

Enfin, l'activité fret est faiblement valorisée alors qu'il existe un formidable potentiel de développement du transport de marchandises sur le réseau.

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), conçu dans une perspective d'amélioration des transports en commun et de préservation de l'environnement, s'est fixé des objectifs ambitieux pour réduire le trafic de la voiture particulière au profit des autres modes de transport (transports en commun, marche à pied, vélo) en développant des pôles d'échanges visant à favoriser la multiplication et la densification des déplacements en Ile de France.

Mais le PDU ne semble pas se donner les moyens à la mesure de ces enjeux comme le montrent les **retards** pris dans l'avancement des projets dont le financement est assuré pour l'essentiel par la Région (plus de $\frac{3}{4}$ des crédits). La circulation automobile y reste prédominante. Le Transilien enregistre des progressions nettement moins marquées que celles des TER, des bus RATP ou des bus IDF.

De nombreux indicateurs montrent que la tendance est loin d'être inversée : les dépenses de la voiture particulière progressent toujours plus vite et leur part tend à s'accroître (70% du total des transports en 2001), le prix du ticket de métro payé par l'utilisateur augmente plus vite que l'indice des prix (4 fois sur la période 1998-2002) ou la moyenne des prix ferroviaires (2 fois plus vite), la contribution des usagers et des employeurs au financement des transports collectifs passe de 59% en 1996 à 70% en 2001 tandis que celle des pouvoirs publics (Etat et Région) tend à régresser.

Les investissements dans le réseau ferroviaire sont également en baisse sensible, en particulier pour le réseau des lignes Ile de France (-32%) alors que les remboursements d'emprunts sont multipliés par plus de 3,5 sur la période 1996-1999.

II Des politiques publiques qui ne favorisent pas véritablement la promotion des transports en commun

L'évolution de ces politiques est d'autant plus préoccupante que **les besoins de transport** des franciliens en grande banlieue sont en **augmentation importante**, et vont **continuer à croître à l'horizon 2020** selon les prévisions des experts, en particulier pour les Yvelines, le département le plus peuplé de la grande couronne.

Ainsi, la **structure comparative des coûts moyens de déplacement voiture particulière-transport en commun** en grande couronne, montre que le coût de la voiture particulière est 2 fois plus élevé que celui du transport en commun pour le déplacement domicile-travail et sensiblement comparable pour le déplacement achats-loisirs.

Certes, la voiture particulière génère plus de recettes fiscales mais elle génère aussi des **coûts externes** nettement plus élevés (7 fois plus que les transports en commun en 2001), ce qui met en évidence l'urgence de réussir l'objectif du PDU de réduire de 3% la circulation automobile à l'horizon 2005, avec à la clé un gain de l'ordre de 250 millions d'euros par an.

Les temps moyens de déplacement en banlieue (grande couronne) sont également nettement supérieurs pour les transports en commun comparativement à la voiture particulière (+18% pour un déplacement domicile-travail et +92% pour un déplacement achats-loisirs en 2001). Ce qui tend à montrer la nécessité d'améliorer l'offre de transport en commun en journée et en fin de semaine pour réduire de tels écarts. Certes, l'offre en places Km a progressé pour le Transilien avec le programme lancé en 1999 mais on relève que cette progression résulte moins de l'augmentation du nombre de trains que de la hausse de voitures à double niveau.

On observe aussi que le **coefficient d'occupation du matériel Transilien** (en termes de nombre de voyageurs par place offerte) demeure la plus faible en 2002 (2 fois inférieure à celle du métro, des bus ou des trams), ce qui montre là aussi le besoin d'investissements significatifs pour améliorer la productivité du matériel.

III Des potentiels réels à valoriser mais qui impliquent de combler les retards, de surmonter les handicaps et de traiter les multiples dysfonctionnements pour le Transilien PMP

Les lignes du réseau PMP desservent trois régions, traversent quatre départements et transportent 155 000 voyageurs par jour. Elles montrent la nécessité de répondre rapidement aux **besoins de sillons TER et également fret** sur le réseau emprunté.

Ces besoins vont augmenter dans les prochaines années avec l'accroissement des populations, notamment dans les bassins d'emploi traversés, ce qui rend de plus en plus urgent une **remise à plat de l'offre** tant sur le plan des potentiels de sillons pour chacune des activités, que de l'offre globale " Transilien " et de son potentiel de développement. La SNCF a engagé un certain nombre de mesures pour enrayer le processus de dégradation du réseau et du service aux usagers, en particulier, à la suite du rapport " Portal " en 2001. Cependant, l'amélioration de la régularité amorcée en 2002 ne semble pas suffisante pour faire face à l'augmentation structurelle des besoins de transport ferroviaires

Les modes d'accès aux gares sont très variés d'une gare à l'autre, l'accès à pied demeure prédominant (Clamart, Rambouillet, Dreux, Plaisir-Grignon,...), ce qui montre que les **rabattements en bus** restent à développer pour encourager la préférence du rail.

La situation actuelle du réseau PMP en fait un des réseaux dont le coût au train-km est parmi les plus élevés (juste derrière le réseau Nord Ouest), lié en particulier au coût de la maintenance du matériel utilisé et de la traction. En outre, la hausse des péages RFF qui ont nettement augmenté sur la période 1999-2002 (+25%) comparativement au coût d'entretien du réseau (+1,3%) s'accompagne d'une **baisse notable de la contribution de l'Etat** (-15%) sur la période, ce qui n'est pas de nature à favoriser le regain d'intérêt pour le rail malgré la volonté affichée par les pouvoirs publics de redonner à ce mode de transport une place de choix dans la politique des transports régionaux.

La création du STIF et son nouveau statut d'autorité organisatrice des transports en Ile de France ont fait espérer une véritable relance du transport en commun mais les perspectives annoncées avec le contrat STIF-SNCF pour la période 2004-2007 sont marquées par le sceau de la contrainte financière.

I - Introduction générale

I - 1 Le contexte de l'étude :

- Le **changement stratégique** et les nouvelles orientations de la politique de l'entreprise engagée dans la reconquête des trafics et les variations de la conjoncture économique favorable aux transports en général et aux transports collectifs en particulier, puis plus tendue dans les deux dernières années, ont entraîné des évolutions importantes dans les modes d'organisation et de fonctionnement de l'entreprise.
- C'est ainsi qu'une structure dédiée de l'entreprise, la Direction Ile de France (DIF), assure la responsabilité particulière des trafics (voyageurs et fret) sur la région Capitale dans une organisation transverse qui, parfois, entre en concurrence avec les autres directions d'activités.
- Ces évolutions interviennent dans un **contexte de dérèglementation**, qui tend à imposer les critères de marché où la course effrénée à compétitivité et à la productivité constitue le critère dominant pour apprécier l'efficacité de l'entreprise publique.
- Dans cet ordre d'idées, la politique de **rationalisation des activités** de la SNCF visant à optimiser les moyens disponibles pour répondre aux exigences des trafics est devenue le levier principal de l'entreprise publique pour gagner en efficacité. Dans le contexte des circulations banlieue, cela s'est traduit par la **rupture** entre les moyens disponibles et les besoins des usagers et, en particulier, au niveau de la disponibilité des sillons, de la qualité du matériel utilisé et des installations d'accueil.
- Cette politique est illustrée par les **mesures de restructuration-réorganisation** engagées simultanément dans tous les nouveaux projets de l'entreprise, visant précisément à obtenir de nouveaux gains de productivité sans accroissement nécessaire ou conséquent des moyens. C'est le cas, en particulier dans le contexte de Paris Montparnasse où la multiplication des incidents liés au matériel conjugué au caractère vieillissant du matériel roulant est souligné par le rapport Portal.

- Les circulations " banlieue " de la gare Montparnasse constituent un maillon important du réseau " Transilien " en assurant à la fois la liaison de Paris Montparnasse avec la grande Banlieue Ouest, mais également les liaisons inter banlieue Ouest-Sud Ouest et l'interconnexion de pôles de vie et d'activités importants, notamment, ceux de Chartres, Dreux, Mantes la Jolie et La Défense. Elles desservent 3 régions et constituent un **lien structurel** entre la région francilienne, le Centre et le Haute Normandie.
- Les circulations empruntent un réseau saturé, jalonné par un réseau de gares ancien et souvent inadapté avec du matériel également ancien, sources de nombreux dysfonctionnements et de tensions sur les conditions de voyage des usagers.
- Depuis quelques années, on constate de nombreuses réclamations et mécontentements des usagers qui manifestent régulièrement des signes d'exaspération, ce qui contribue à peser sur les conditions de travail et la sécurité des agents.

I - 2 Les limites de l'étude :

Elles tiennent pour l'essentiel, à deux aspects :

- **L'ampleur de l'objet de l'étude** qui touche de nombreuses dimensions qu'il aurait été important d'approfondir, notamment, du point de vue d'un état des lieux plus précis et du financement du transport ferroviaire francilien. Le cadre de l'étude et les moyens limités du CER ne nous ont pas permis de développer un sujet que les pouvoirs publics traitent peu ou de façon générale et qui mériterait des études plus exhaustives et régulières.
- **La déficience du système d'information et d'évaluation du transport** au regard de ses finalités pour satisfaire les besoins des populations. Les données disponibles sont souvent incomplètes peu fiables et anciennes, ce qui rend difficile un traitement précis ou plus élaboré.

Au delà de ces limites, les résultats, que nous avons mis en évidence, peuvent contribuer à nourrir la réflexion et constituer autant de pistes de travail pour les élus du CER et plus généralement, pour tous ceux qui s'intéressent au développement des transports ferroviaires au niveau régional.

II - Le Plan de Déplacements Urbains : Des objectifs ambitieux, mais des moyens limités

Le Plan de Déplacements Urbains (PDU), obligation légale pour les agglomérations de plus de 100.000 habitants, issue de la loi sur l'air (1996) a été élaboré en Ile de France en 1999 et mis en application en décembre 2000 pour une durée de 5 ans. Un bilan devra être établi fin 2005. Il se fixe des objectifs ambitieux :

- **Une diminution de 3 % du trafic automobile**, exprimé en véhicules*km, différenciée selon les zones de l'agglomération et leur desserte en transports collectifs : diminution de 5 % pour les déplacements à l'intérieur de Paris et des départements de la petite couronne et entre Paris et les autres départements, et de 2 % pour les déplacements internes à la grande couronne et entre la petite et la grande couronne ; la part de la voiture particulière dans le nombre des déplacements motorisés internes à la grande couronne devra être ramenée à 85 % ;
- **Une augmentation de l'usage des transports collectifs de 2 %**, leur part modale devant représenter le tiers des déplacements domicile-travail et des déplacements domicile-école ;
- **Une augmentation de 10 % de la part de la marche** pour les déplacements inférieurs à 1 km et pour les trajets domicile-école ;
- **Le doublement du nombre de déplacements à vélo ;**
- **Une augmentation de 3 % de la part de l'acheminement des marchandises par le fer et la voie d'eau.**
- **Des pôles d'échanges**, lieux d'interface entre les différents modes de déplacements constituent une étape essentielle dans la chaîne de déplacements du voyageur. 149 pôles d'échanges du réseau principal sont recensés par le STIF, autorité organisatrice des transports de voyageurs en Ile de France.

- Ils sont le lieu d'accès privilégié à une **offre diversifiée de transports** ainsi qu'à toutes les autres composantes du service indispensables à la réalisation du voyage (information multimodale, vente de titres...). Ils sont également des lieux de vie où peuvent se développer des activités connexes (restauration rapide, presse, petites réparations, informations ville;..) qui contribuent à agrémenter le déplacement, facilitent la gestion du temps d'attente et dont l'attractivité peut s'étendre au delà de la seule clientèle du transport.
- Alors que la rupture de charge demeure un facteur fortement dissuasif de l'usage des transports collectifs, qu'un bon nombre de sites se caractérisent par des conditions d'accès insatisfaisantes ou des infrastructures vétustes, inadaptées aux mutations de leur environnement urbain, les objectifs d'amélioration des fonctionnalités, de la qualité de service et de l'insertion urbaine qui sont ceux du PDU pour les pôles d'échanges constituent des leviers importants de renforcement de l'attractivité des transports collectifs et d'incitation à l'usage des modes alternatifs.
- Le PDU de l'Ile-de-France identifie **149 pôles du réseau principal** (voir liste ci-après). En fait seulement 134 pôles sont identifiés dans le bilan à mi-parcours dont 43 soit un tiers n'ont pas été initiés.
- Ces pôles ont en commun la présence d'un mode lourd, mais leur environnement, leur volume d'activité, leur organisation et leur mode de fonctionnement sont extrêmement diversifiés.
- A l'horizon de cinq ans, l'ambition du PDU, est, tout en tenant compte de cette diversité, de **mailler le territoire francilien d'un réseau de pôles structurants** (garantissant au voyageur un niveau de service minimum).
- Néanmoins, le PDU axe sa démarche principalement sur le développement du **réseau principal de Bus** afin de réaliser ce maillage. On peut également regretter l'absence explicite d'un objectif de **rabattement** afin d'améliorer les possibilités d'accès au réseau ferré en grande banlieue.

Le Pôle d'échanges : Une démarche participative

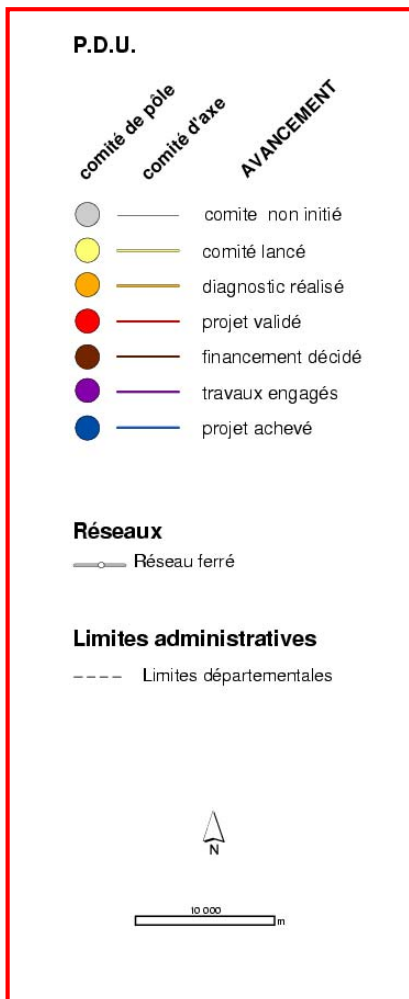
ETAPES DE LA DEMARCHE	ACTEURS IMPLIQUES
PDU : identification des pôles et cadre des procédures	INITIATEURS DE LA DEMARCHE : Collectivité territoriales, dde, transporteurs, associations...
INITIATIVE d'UN PARTENAIRE A l'attention du STIF ou par le STIF lui même	PARTENAIRES concernés : Tous
INFORMATION DU STIF VERS LES PARTENAIRES	Partenaires Concernés : Collectivité
CONCERTATION ENTRE LE STIF ET LA COLLECTIVITE	PARTENAIRES concernés : conseil general, dde
SAISINE PAR LE STIF DU CONSEIL GENERAL ET DE LA PREFECTURE POUR AVIS	PARTENAIRES concernés : collectivité, dde, conseil general, transporteurs (au niveau des techniciens)
DEMANDE D'INSTALLATION PAR LE PREFET OU SON REPRESENTANT	PARTENAIRES concernés : collectivité, dde, REGION , conseil general, transporteurs, Gestionnaires, associations, représentants du monde économique, représentatnts du comité local... (au niveau des elus et des techniciens)
PREMIERE REUNION TECHNIQUE PREALABLE	
INSTALLATION DU COMITE DE POLE	

Composition

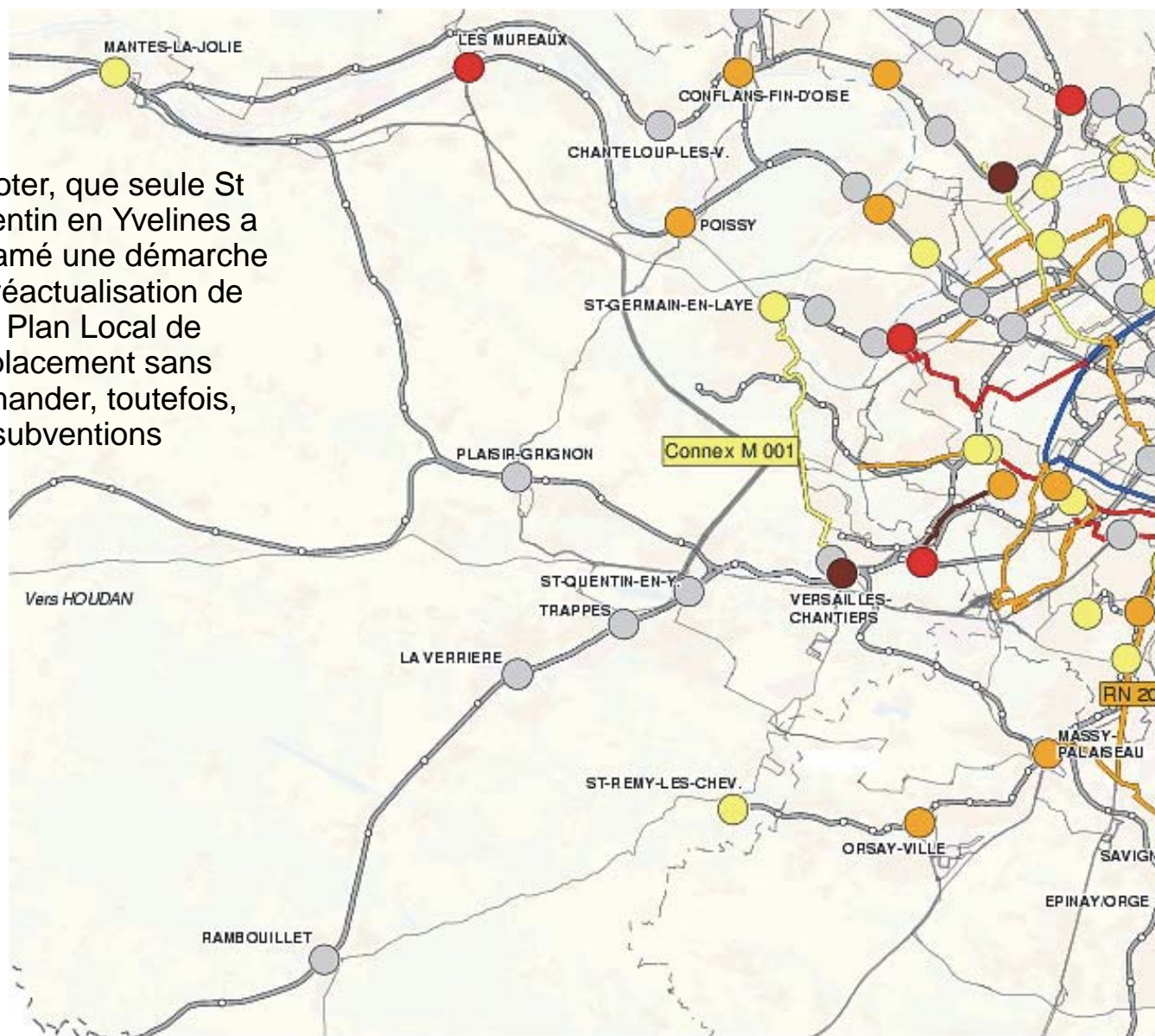
Le comité de pôle se compose de l'ensemble des acteurs suivants :

- le STIF qui en assure le pilotage et l'animation,
- la DDE qui l'appuie dans cette mission,
- la commune d'implantation du pôle, d'éventuelles communes associées ou SAN
- les transporteurs desservant le pôle et/ou les gestionnaires des infrastructures
- les associations d'usagers représentées au niveau régional,
- des représentant du monde économique (Chambre des Métiers, CCI, ...),
- des représentants du Comité Local.

Les projets du PDU de pôles d'échanges et de lignes sur la région Ouest sont relativement en retard

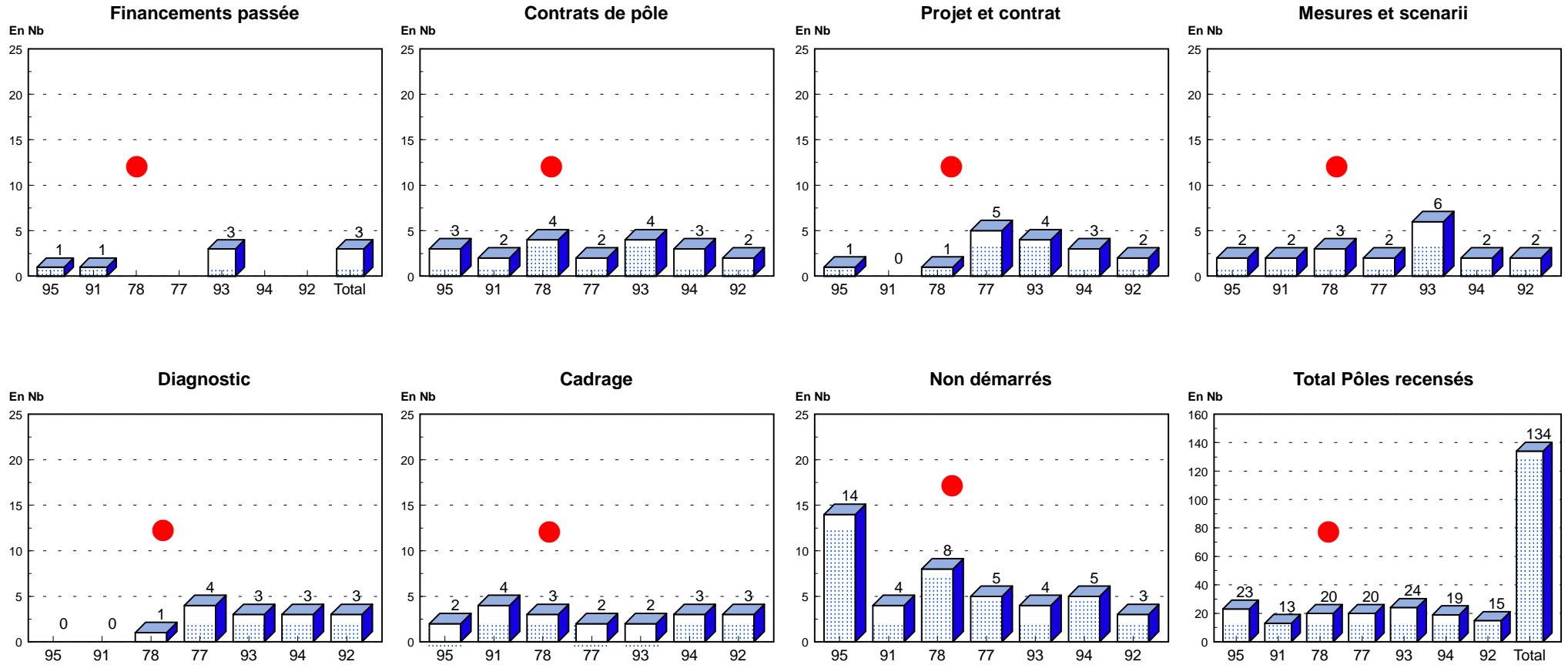


A noter, que seule St Quentin en Yvelines a entamé une démarche de réactualisation de son Plan Local de Déplacement sans demander, toutefois, de subventions



Source : STIF Juillet 2003

Un niveau d'avancement des projets du PDU de pôles d'échanges et de lignes disparate et en retard



en particulier, concernant les financements . Le Val d'Oise et les Yvelines accusent les retards les plus importants

Source : STIF

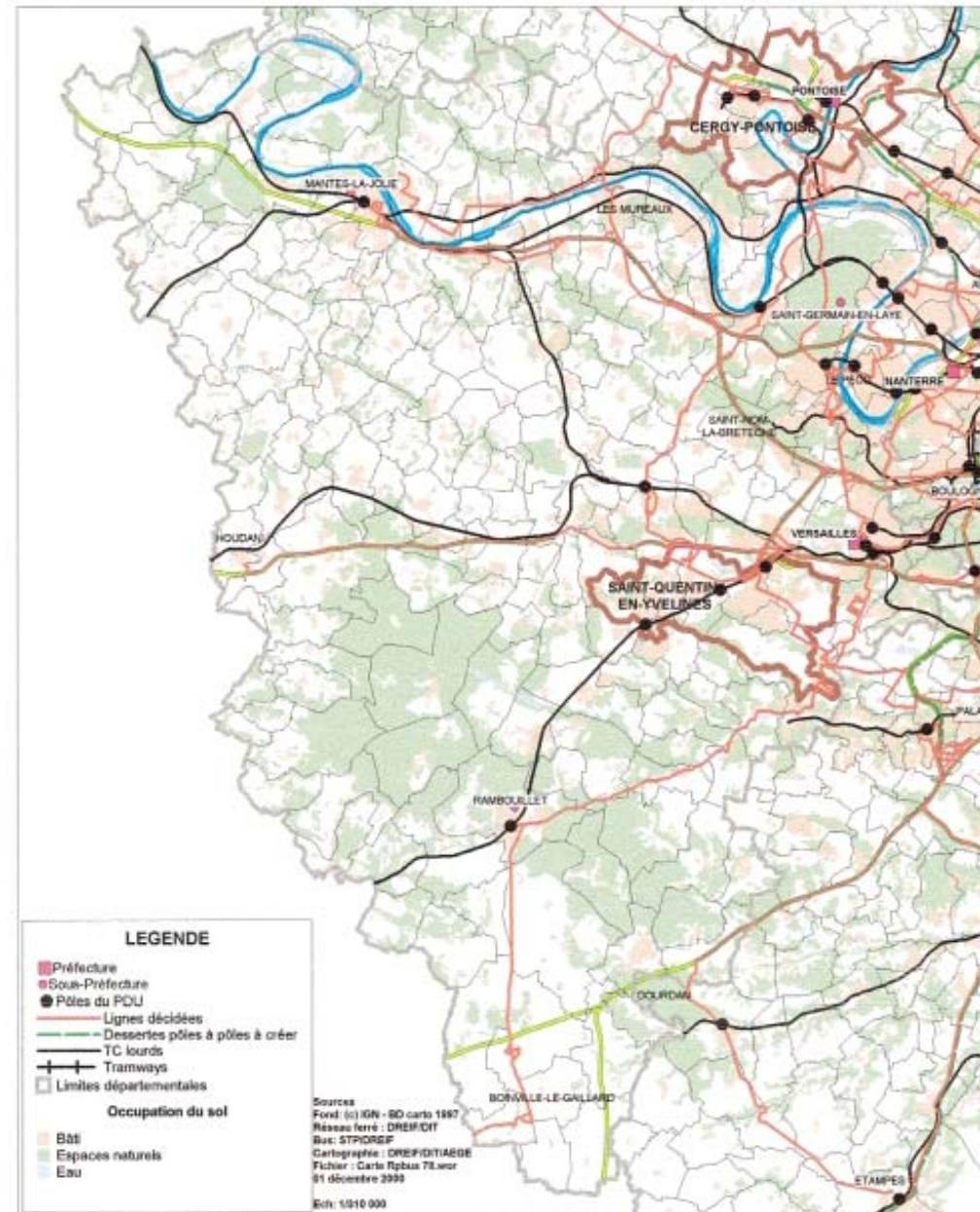
Les pôles d'échange de la petite couronne

Département	Station/Gare
75	CHATELET
75 75	GARE D'AUSTERLITZ GARE DE L'EST
75 75 75	GARE DE LYON GARE DU NORD GARE MONTPARNASSE
75 75	GARE SAINT LAZARE DENFERT ROCHEREAU
75	SAINT MICHEL
92	ANTONY
92 92 92	BOULOGNE - ST CLOUD (PONT, PARC, GARE) BOURG LA REINE CHATILLON MONTROUGE
78/92 92	CHAVILLE VELIZY VIROFLAY COLOMBES
92	GABRIEL PERI ASNIERES GENNEVILLIERS
92 92	GENNEVILLIERS ISSY VAL DE SEINE
92 92	LA DEFENSE MAIRIE DE CLICHY
92	MAIRIE D'ISSY
92 92	NANTERRE UNIVERSITE PONT DE SEVRES
92	ROBINSON
92	RUEIL MALMAISON
93 93 93	AUBERVILLIERS LA COURNEUVE (RER B) AUBERVILLIERS PANTIN QUATRE CHEMINS AULNAY SOUS BOIS
93 93	BONDY BLANC MESNIL
93	BOBIGNY PABLO PICASSO
93 93	EPINAY(SUR SEINE, VILLETANEUSE) GALLIENI
93 93	LA COURNEUVE 8 MAI 1945 LE BOURGET
93	LE RAINCY VILLEMOMBLE MONTFERMEIL
93 93	MAIRIE DE MONTREUIL NEUILLY PLAISANCE
93	NOISY LE GRAND MONT D'EST
93 93	NOISY LE SEC PANTIN
93 93 93 93 93 93/95/77 93	PIERREFITTE STAINS ROSNY BOIS PERRIER (ROSNY 2) SEVRAN (BEAUDOTTES, LIVRY) ST DENIS (RER D, LA PLAINE, PORTE DE PARIS, UNIVERSITE) ST OUEN (RER C) I
91	ETAMPES 78
94 94	ARCUEIL CACHAN BOISSY ST LEGER
94 94 94 94 94 94	CHAMPIGNY VINCENNES (CHÂTEAU DE VINCENNES, VINCENNES RER A) CHEVILLY LARUE - COR DE CHASSE (BEL EPINE) CHOISY LE ROI CRETEIL (L'ECHAT, PREFECTU
94 94 94	LAPLACE IVRY (MAIRIE D'IVRY, IVRY SUR SEINE RER C) MAISONS ALFORT ECOLE VETERINAIRE
94 94 94/91 94	NOGENT SUR MARNE (RATP) NOGENT SUR MARNE LE PERREUX (SNCF) ORLY (AEROPORT) ST MAUR CRETEIL
94	VAL DE FONTENAY
94 94	VILLEJUIF LOUIS ARAGON VILLENEUVE ST GEORGES
94	VILLIERS SUR MARNE LE PLESSIS TREVISSE
78/92	CHAVILLE VELIZY VIROFLAY

Les pôles d'échange de la grande couronne

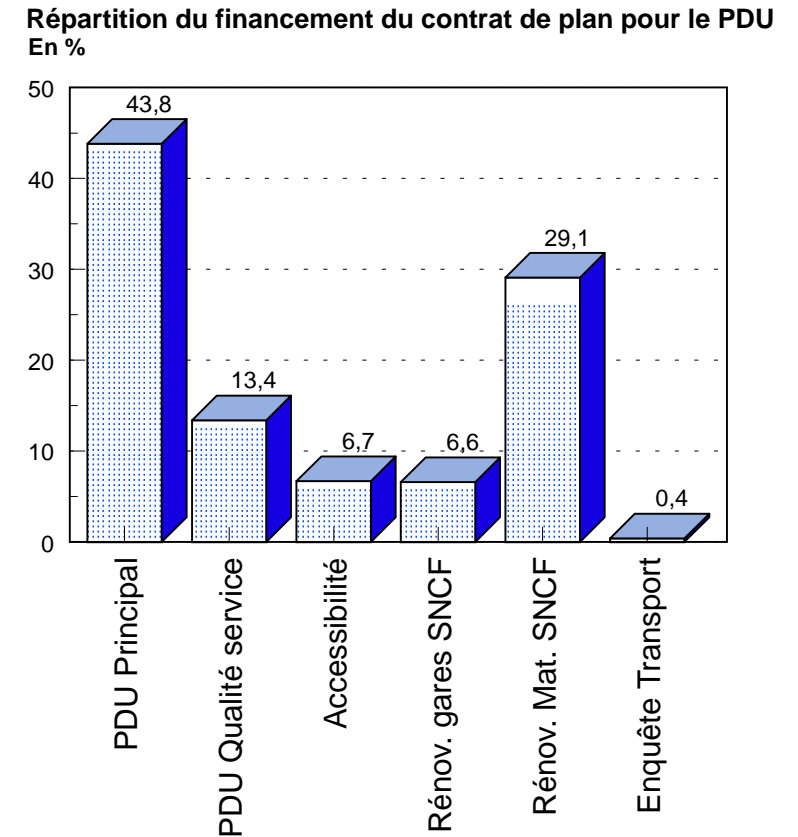
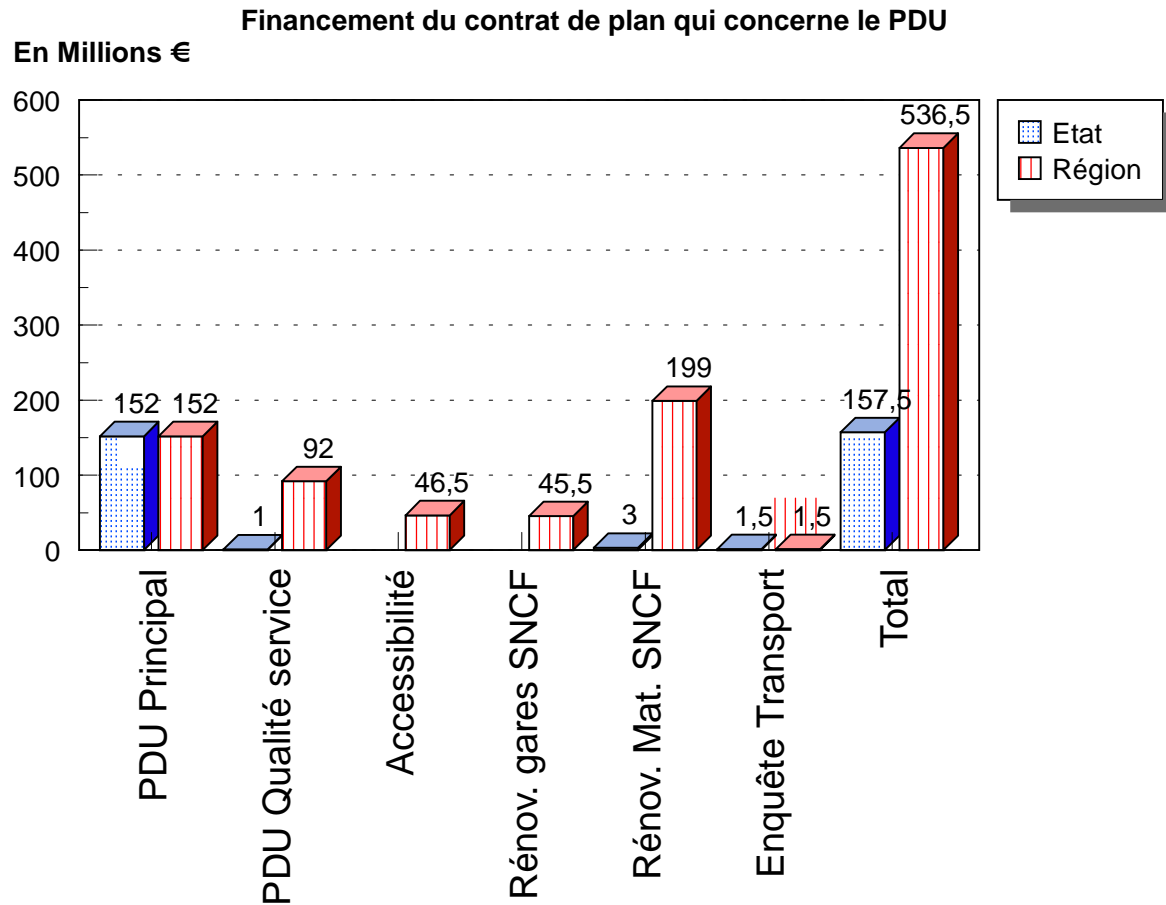
Département	Gare Département	Gare
77	CESSON 95	ARGENTEUIL / VAL D'ARGENT
77	CHELLES GOURNAY 95	CERGY LE HAUT
77 77	COMBS LA VILLE QUINCY 95 EMERAINVILLE PONTAULT COMBAULT 95	CERGY PREFECTURE CERGY ST CHRISTOPHE
77	FONTAINEBLEAU AVON 95	CORMELLES EN PARISIS
77	LAGNY THORIGNY 95	DOMONT
77	LIEUSAIN MOISSY 95	ECOEN EZANVILLE
77 77	MARNE LA VALLEE CHESSY 95 MEAUX 95	ENGHEIN (CHAMP DE COURSES, LES BAINS) ERMONT EAUBONNE
77	MELUN 95	FRANCONVILLE LE PLESSIS BOUCHARD
77	MITRY CLAYE 95	GARGES SARCELLES
77	MONTEREAU 95	GOUSSAINVILLE
77	NEMOURS ST PIERRE 95	HERBLAY
77	NOISIEL 95	LOUVRES
77	OZOIR LA FERRIERE 95	MONTIGNY BEAUCHAMP
77	ROISSY EN BRIE 95	MONTSOULT MAFFLIERS
77	SAVIGNY LE TEMPLE NANDY 95	NEUVILLE UNIVERSITE
77 77	TORCY 95 TOURNAN 95	PERSAN BEAUMONT PONTOISE
77	VILLEPARISIS MITRY LE NEUF 95	SARCELLES ST BRICE
95	SURVILLIERS FOSSES	
95	VAL D'ARGENTEUIL	
95	VILLIERS LE BEL GONESSE ARNOUVILLE	
Département	Gare Département	Gare
91	ARPAJON 78	CHANTELOUP
91	BRETIGNY 78	CHATOU CROISSY
91 91 91 91	BRUNOY 78 CORBEIL ESSONNES 78 DOURDAN (VILLE ET FORET) 78 EPINAY SUR ORGE 78 LES MUREAUX	CONFLANS (FIN D'OISE, STE HONORINE) HOUILLES CARRIERES SUR SEINE LA VERRIERE LE VESINET LE PE
91	EVRY COURCOURONNES 78	MAISONS LAFFITTE
91 91 91 91	GRIGNY CENTRE 78 JUVISY 78 MASSY PALAISEAU 78 ORSAY VILLE 78	MANTES LA JOLIE PLAISIR GRIGNON POISSY RAMBOUILLET
91	SAVIGNY SUR ORGE 78 78	ST REMY LES CHEVREUSES SARTROUVILLE
78 78	ST GERMAIN EN LAYE ST QUENTIN EN YVELINES	
78	TRAPPES	
78	VERSAILLES CHANTIERS	
78	VERSAILLES RG CHATEAU DE VERSAILLES	

Les lignes de bus du réseau principal prévues dans le cadre du PDU dans les Yvelines



Source : STIF

Des moyens limités prévus dans le contrat de plan Etat-Région qui risque de disparaître après 2006



C'est la Région IDF qui mobilise trois quarts des crédits affectés au PDU

Source : STIF Compte Transport 2002 et calculs DEGEST

Malgré les objectifs du PDU, la circulation automobile ... et les encombrements continuent d'augmenter, en particulier en Grande Couronne

Circulation des Poids lourds



Source : Sytadin

- Faible
- Moyen
- Fort
- Très fort



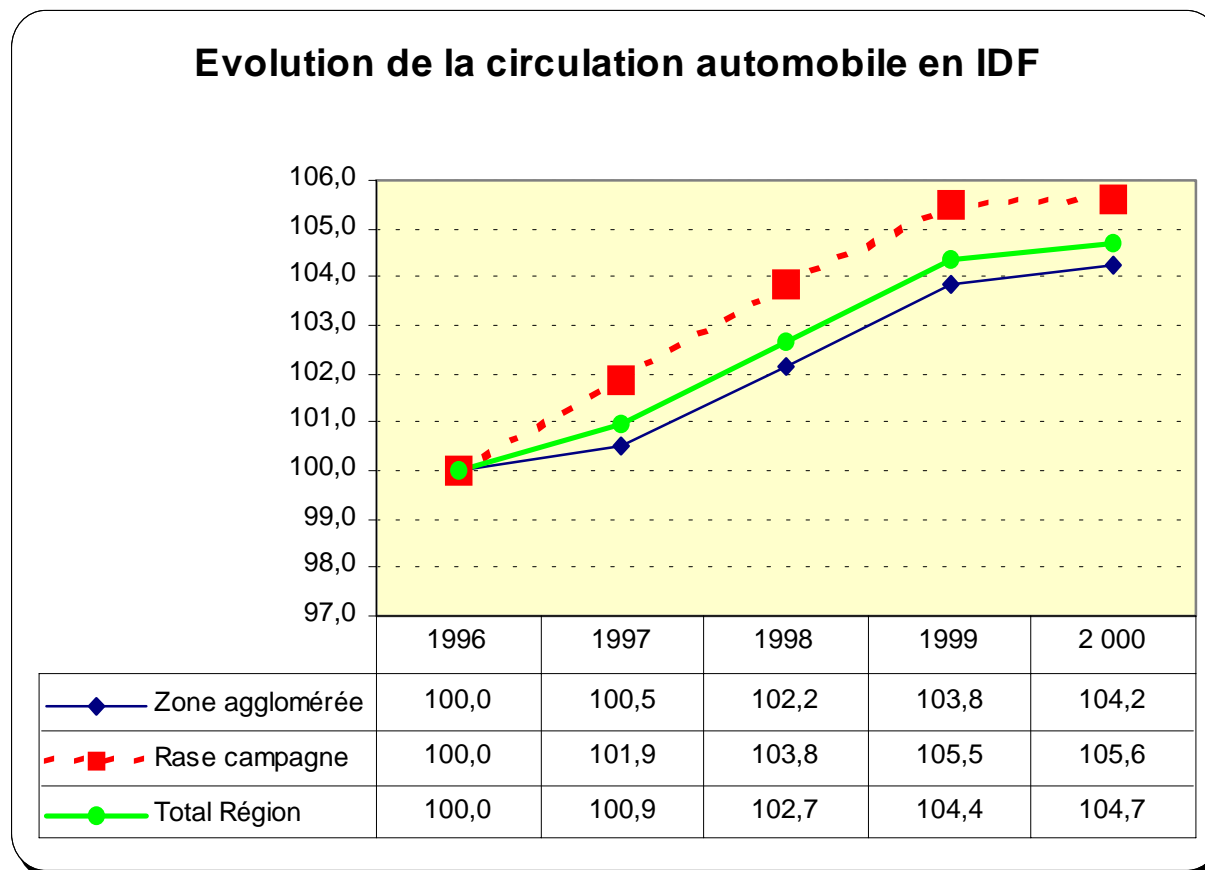
AXE	JO	SA	DI	TOTAL	L Voies par axe		% Enc.	Sév.
					L	%		
A104	16 453	399	537	17 390	131,5	6,2%	2,7%	0,4
A106	1 226	23	3	1 251	17,4	0,8%	0,2%	0,2
A10	11 482	1 225	1 248	13 955	93,7	4,4%	2,2%	0,5
A12	11 035	73	478	11 586	49,2	2,3%	1,8%	0,8
A13	32 984	3 389	4 898	41 271	140,1	6,6%	6,4%	1,0
A14	6 470	116	524	7 110	89,4	4,2%	1,1%	0,3
A15	23 477	504	876	24 856	147,6	7,0%	3,9%	0,6
A1	48 337	3 087	3 811	55 235	121,7	5,8%	8,6%	1,5
A3	52 193	2 858	2 095	57 146	116,6	5,5%	8,9%	1,6
A4	73 632	4 986	6 921	85 539	259,6	12,3%	13,3%	1,1
A6	80 801	4 639	8 031	93 471	226,7	10,8%	14,5%	1,3
A86	156 287	7 984	3 963	168 235	340,2	16,1%	26,1%	1,6
N104	25 053	524	1 490	27 068	236,7	11,2%	4,2%	0,4
N118	23 619	475	1 759	25 853	99,0	4,7%	4,0%	0,9
N286	13 656	171	627	14 454	39,2	1,9%	2,2%	1,2
TOTAL	576 705	30 453	37 261	644 420	2 108,5	100,0%	100,0%	1,0

Globalement les encombrements sont en augmentation de + 4,8 % entre 2000 et 2001. De plus on observe une très forte augmentation sur la période estivale de juin à août : +17,2 %.

Sur les N 10 et 12 on dénombre entre 2000 et 4000 poids lourds par jour dans chaque sens de circulation

Dans l'ouest, la A 12 et l'arrivée sur Trappes et St Quentin en Yvelines constituent l'un des pôles difficiles de la région

Une progression continue de la circulation en IDF sur la période 1996-2000



qui concerne aussi bien la zone dense que les zones moins urbanisées

Source : STIF Compte Transport 2002 et calculs DEGEST

III - Une politique ambivalente pour les transports en commun en France et en Ile de France

Le contexte du financement des transports en Ile de France ne peut être isolé du niveau national et des contraintes qui pèsent sur les finances publiques en général. Les politiques publiques sont, par ailleurs, marquées par le **modèle de la dérèglementation** que l'Union Européenne impose progressivement pour le secteur des transports.

C'est dans ce cadre, qu'il convient d'analyser l'évolution du financement des transports en commun en général et du mode ferroviaire francilien, en particulier.

Malgré, une progression continue de la circulation automobile en France et dans la région capitale, les pouvoirs publics continuent de favoriser la route au détriment des transports en commun. On peut mesurer cette tendance, par :

- **Une stagnation des dépenses totales dans les transports collectifs** dans la période 1996 - 2001, alors que celles relatives aux véhicules particuliers ont augmenté de +14,4%.
- L'évolution des **dépenses publiques pour les transports collectifs** a fortement baissé dans la même période. Elles sont passées de 17,6% à 13,8% de la dépense totale, alors que celle des ménages est passée de 23,3% à 26,2%. Le prix du ticket de métro a d'ailleurs, augmenté 4 fois plus vite que l'indice des prix. L'Etat transfère ses prérogatives progressivement sur le STIF, dans le cadre de la décentralisation et en profite pour se désengager financièrement sans donner les moyens nécessaires aux collectivités locales.
- **Des investissements dans le réseau Transilien** qui ont baissé près de 2 fois plus vite que pour la route. La SNCF comme la RATP diminuent l'ensemble de leurs investissements sur la période 1996-1999 et, plus particulièrement ceux affectés à l'extension des réseaux (-63%), tandis que les remboursements d'emprunts sont multipliés par 3,5 et représentent en 1999 près de la moitié des investissements des 2 opérateurs publics.

L'évolution de ces politiques est d'autant plus préoccupante que **les besoins de transport** des franciliens en grande banlieue sont en **augmentation importante**, et vont **continuer à croître à l'horizon 2020** selon les prévisions des experts.

Le dispositif législatif important mis en place pour favoriser l'utilisation des transports en commun et un rééquilibrage entre le mode routier et le mode ferré dans le cadre de la promotion du développement durable, apparaissent ainsi, plus comme **relevant d'intentions louables**, mais qui **ne s'accompagnent pas**, concrètement, par **les mesures budgétaires** incitatives à la hauteur des ambitions affichées.

Il en va de même pour **l'internalisation des coûts externes** générés par les transports. En effet, malgré les directives aux entreprises publiques et aux administrations visant à les intégrer dans leurs comptabilités, celles ci ne sont pas en mesure de satisfaire à leurs obligations.

Les coûts externes générés par les nuisances telles que **le bruit, la pollution, l'insécurité et la congestion du réseau routier**, représentent une dépense équivalent à **776 € par habitant par an en Ile de France** contre **27,1 €** pour celles liées aux transports en commun, soit 3% seulement du total des coûts externes générés en 2001.

Cela entraîne des dérives dans le fonctionnement budgétaire des institutions publiques dont les déséquilibres conduisent à des coûts de transports ressentis par les usagers qui ne favorisent pas les transports en commun.

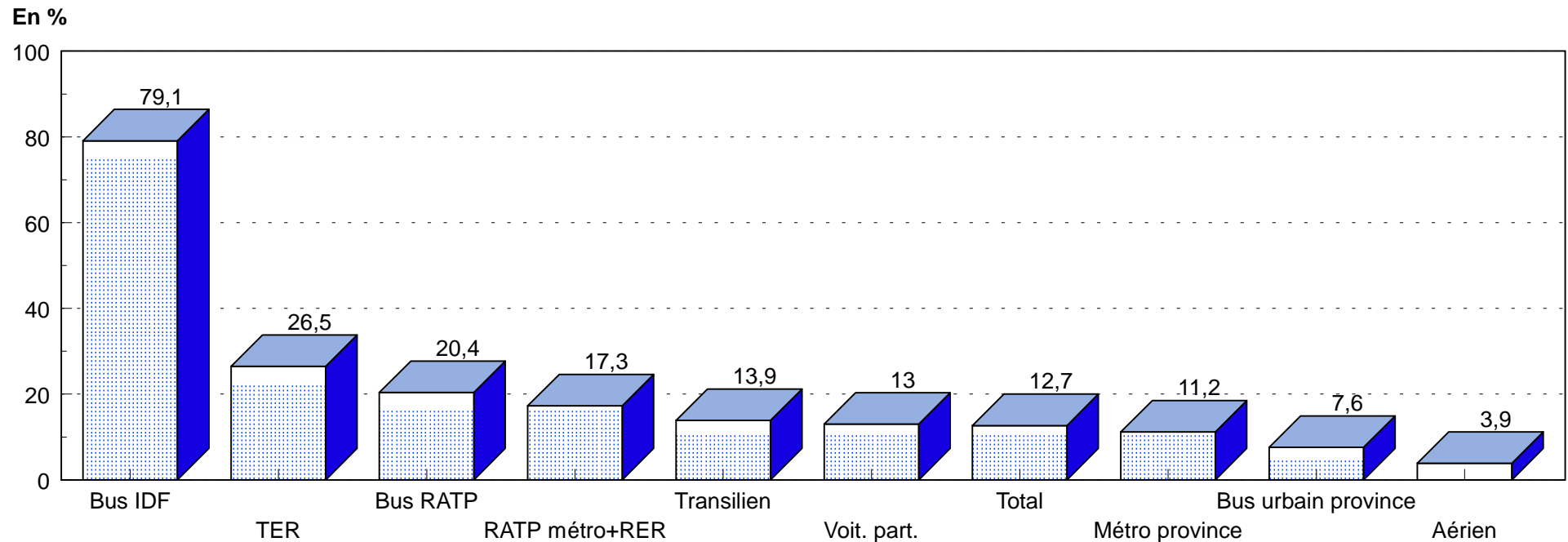
Ainsi, la **structure comparative des coûts moyens de déplacement voiture particulière-transport en commun** en grande couronne, montre que le coût de la voiture particulière est 2 fois plus élevé que celui du transport en commun pour le déplacement domicile-travail et sensiblement comparable pour le déplacement achats-loisirs. Certes, la voiture particulière génère plus de recettes fiscales mais elle génère aussi des **coûts externes** nettement plus élevés (7 fois plus que les transports en commun en 2001), ce qui met en évidence l'urgence de réussir l'objectif du PDU de réduire de 3% la circulation automobile à l'horizon 2005, avec à la clé un gain de l'ordre de 250 millions d'euros par an.

Les temps moyens de déplacement en banlieue (grande couronne) sont également nettement supérieurs pour les transports en commun comparativement à la voiture particulière (+18% pour un déplacement domicile-travail et +92% pour un déplacement achats-loisirs en 2001).

Ce qui tend à montrer la nécessité d'améliorer l'offre de transport en commun en journée et en fin de semaine pour réduire de tels écarts, alors même que les besoins évoluent plus vite dans ces créneaux horaires pour les déplacements de loisirs ou pour les achats. Certes, l'offre en places Km a progressé pour le Transilien avec le programme lancé en 1999 mais on relève que cette progression résulte moins de l'augmentation du nombre de trains que de la hausse de voitures à double niveau.

On observe aussi que le **coefficient d'occupation du matériel Transilien** (en termes de nombre de voyageurs par place offerte) demeure la plus faible en 2002 (2 fois inférieure à celle du métro, des bus ou des trams), ce qui montre là aussi le besoin d'investissements significatifs pour améliorer la productivité du matériel.

Une évolution significative des déplacements en France sur la période 1996-2002 qui profite autant à la voiture particulière qu'aux transports en commun...

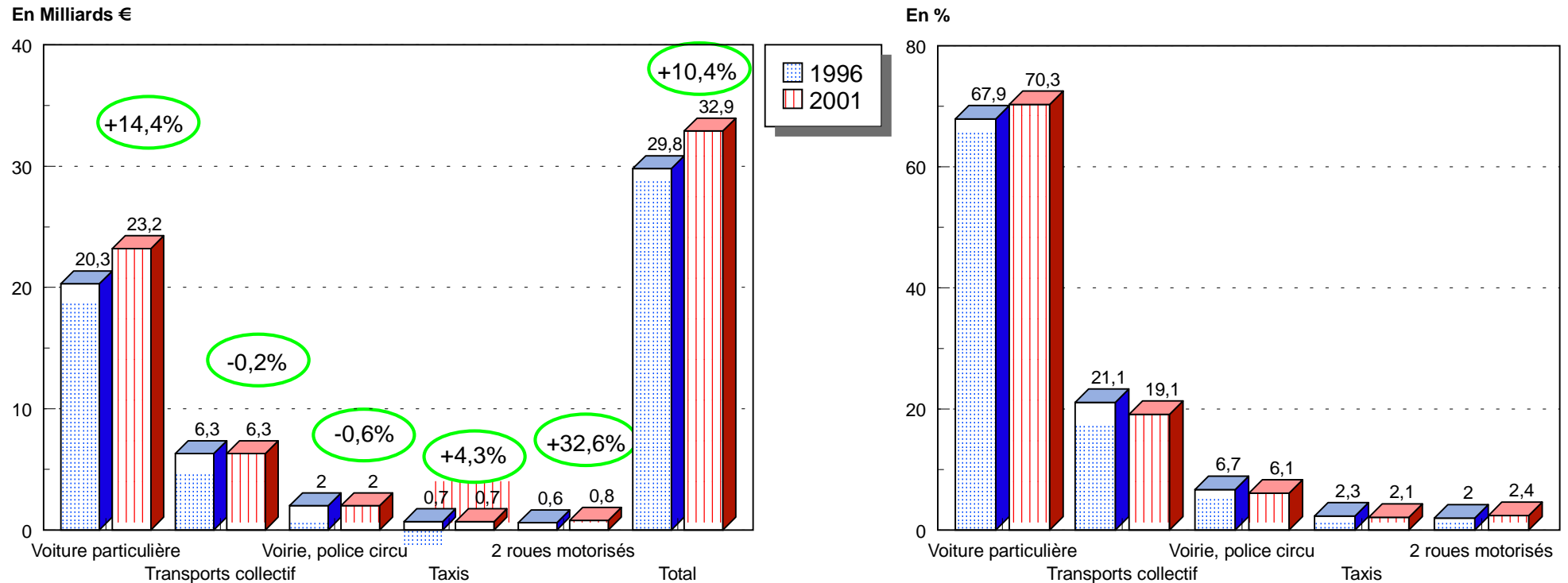


Sources : USAP/ASFA, SETRA et estimations DAEI/SES

... mais le Transilien enregistre une des progressions les plus faibles, alors que les Bus de banlieue et les TER ont progressé le plus rapidement.

Les dépenses totales pour le transport augmentent nettement sur la période 1996-2001 à cause des déplacements routiers...

Une prédominance des dépenses de la voiture particulière sur la période 1996 - 2001

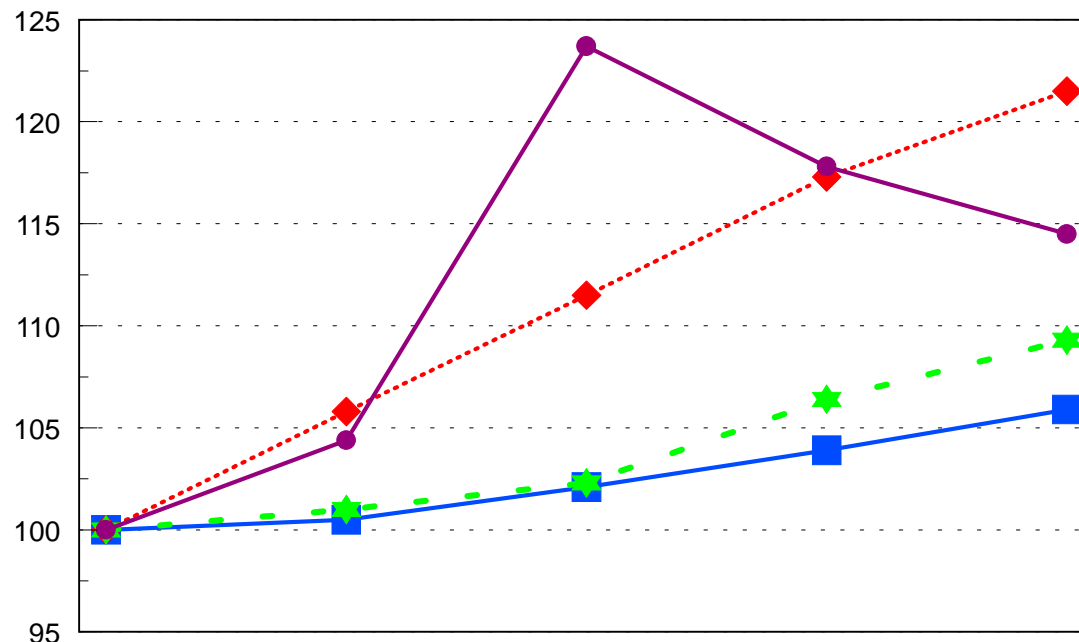


...tandis que les dépenses pour les transports collectifs stagnent en valeur et diminuent en pourcentage

Source : STIF Compte Transport 2002 et calculs DEGEST

Le prix du ticket de métro payé par les usagers a augmenté 4 fois plus vite que la hausse des prix sur la période 1998 - 2002

Indice 100 base 1998

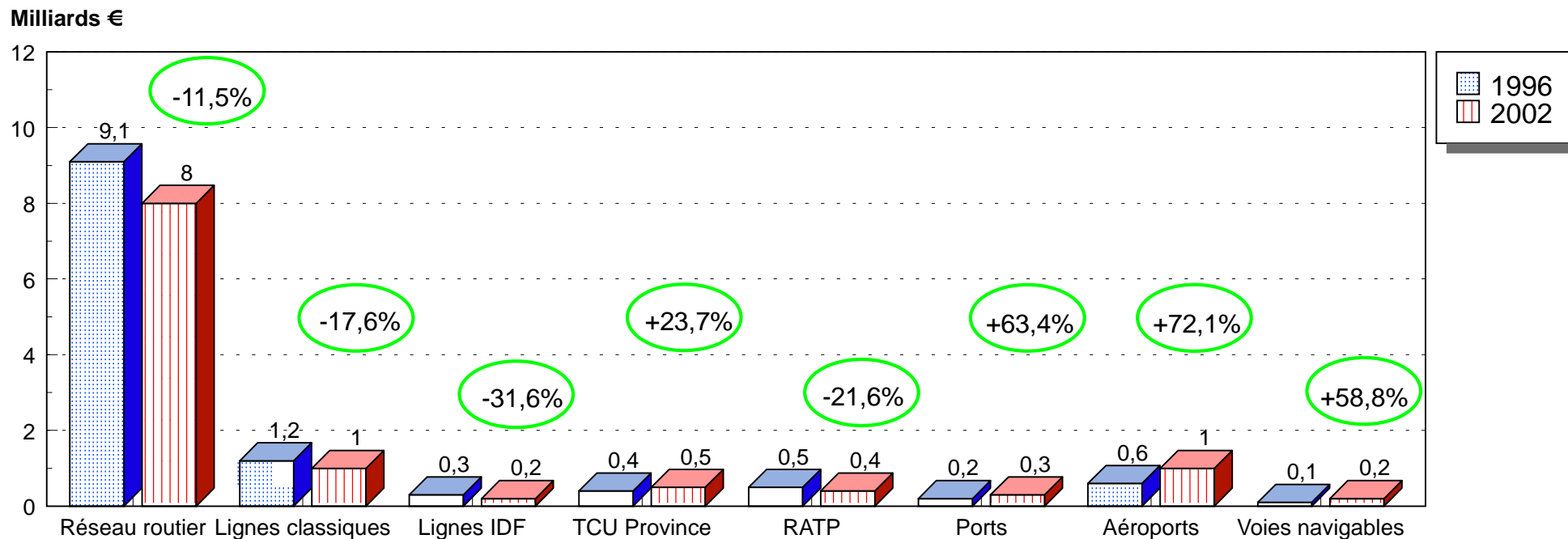


	1998	1999	2000	2001	2002
INSEE ■	100,0	100,5	102,1	103,9	105,9
Ticket métro ◆	100,0	105,8	111,5	117,3	121,5
SNCF ★	100,0	101,0	102,3	106,4	109,3
Prix carburants ●	100,0	104,4	123,7	117,8	114,5

Source :Insee, DGCP, DGAC, DTML, DR, GART, RATP, SNCF, VNF, DAEI/SES.

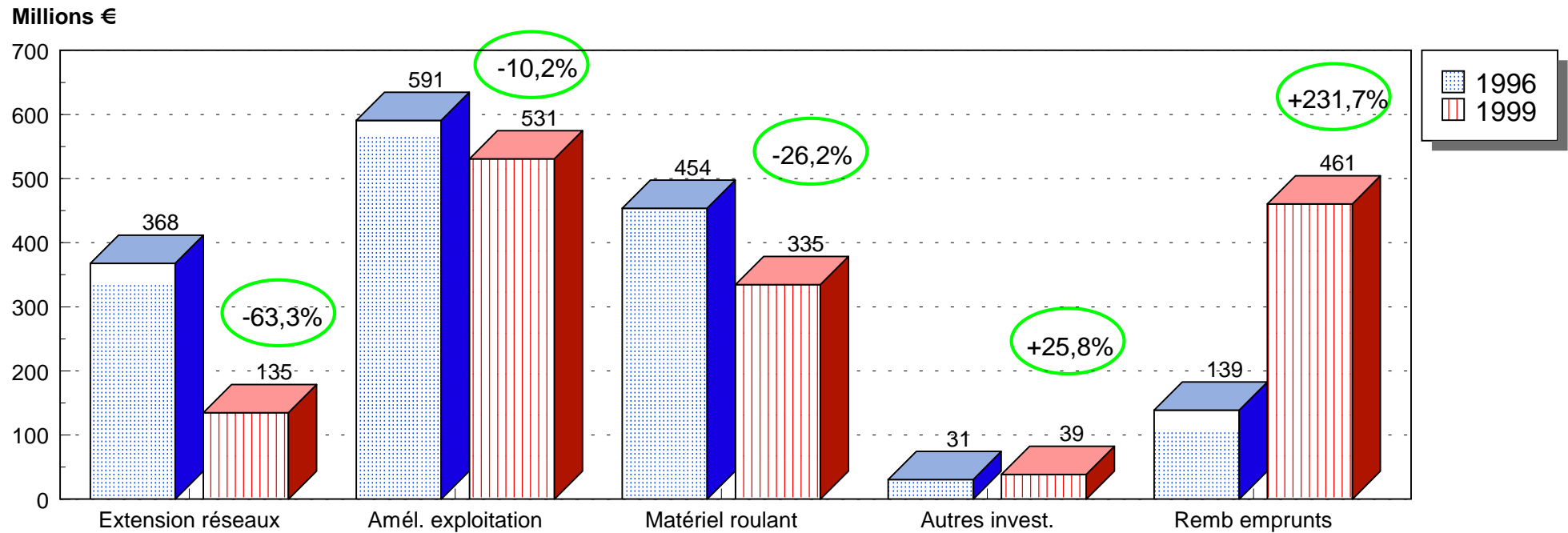
...et 2 fois plus vite que la moyenne des prix ferroviaires et 1,5 fois moins que le prix des carburants

Des investissements dans les réseaux ferroviaires, et particulièrement, en IDF en baisse sensible sur la période 1996 -2002 ...



...Tandis que ceux dans les transports urbains de province et surtout les aéroports, les ports et les voies navigables augmentent nettement

Des investissements dans l'extension des réseaux RATP et SNCF franciliens en baisse sensible sur la période 1996-1999 ...

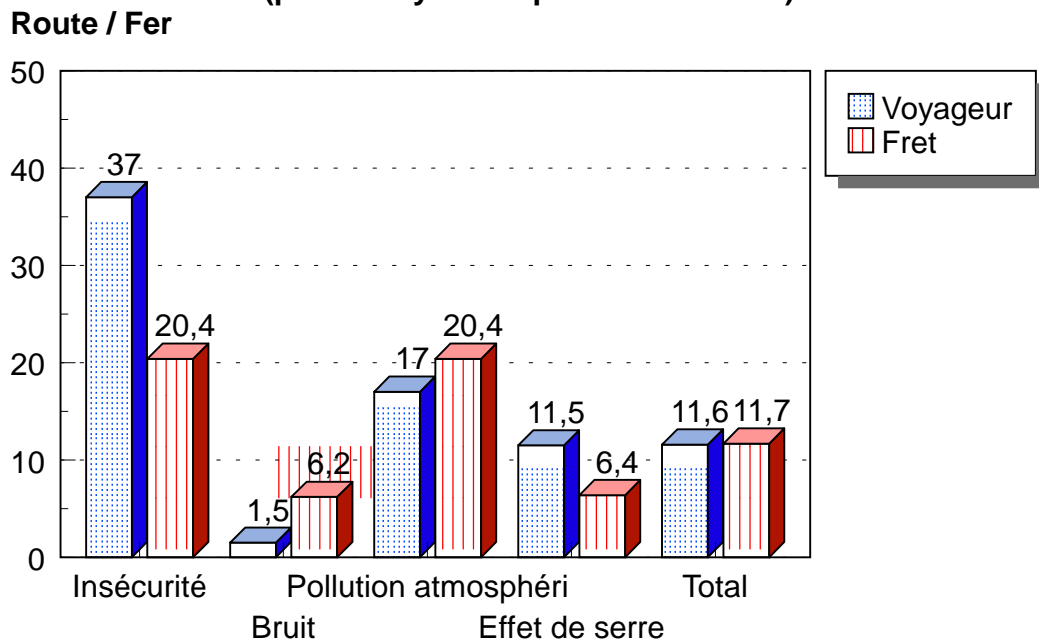


Source : Insee, DGCP, DGAC, DTMLP, DR, GART, RATP, SNCF, VNF, DAEI/SES.

... Tandis que ceux consacrés aux remboursements d'emprunts sont multipliés par 3,5 et sont équivalents en 1999 à près de la moitié des investissements des 2 opérateurs publics

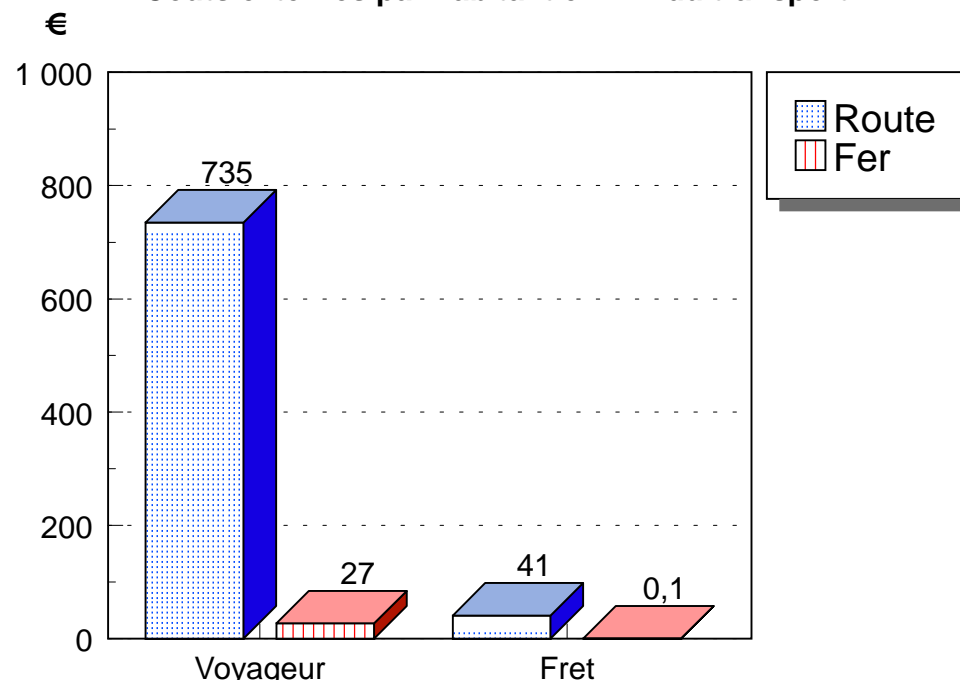
Des coûts externes très élevés dont la réduction permettrait de financer les TC sans surcoût pour la collectivité

Rapport des Coûts externes du transport Route / Fer
(pour 1 voy Km et pour 1 Tonne Km)



Source : STIF Compte de Transport 2002, SNCF et calculs DEGEST

Coûts externes par habitant en IDF du transport



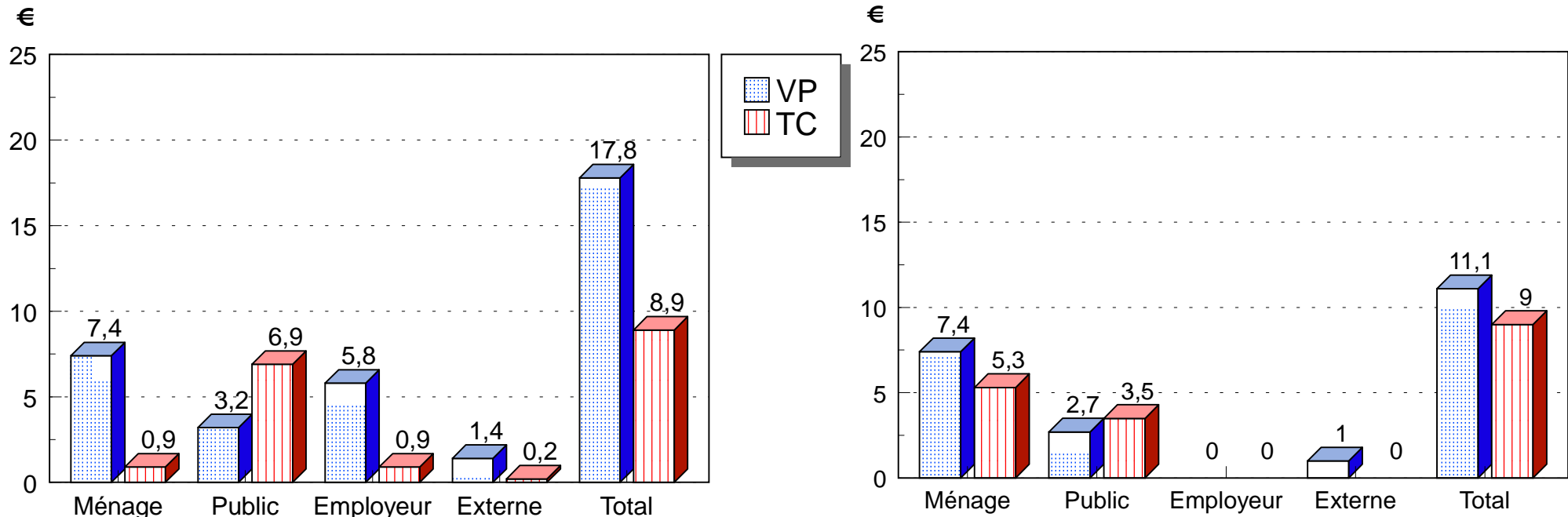
Source : STIF Compte de Transport 2002, SNCF et calculs DEGEST

La réalisation de l'objectif du PDU de réduire de 3% la circulation automobile à l'horizon 2005 dégagerait 254 millions d'euros par an et contribuerait à améliorer la qualité de vie en IDF

Une structure des coûts moyens par déplacement en Grande Couronne qui ne sont pas incitatifs à développer les transports en commun

Structure comparative du coût total moyen pour 1 déplacement domicile travail Grande Couronne Paris en 2001

Structure comparative du coût total moyen pour 1 déplacement achats loisirs Grande Couronne Paris en 2001

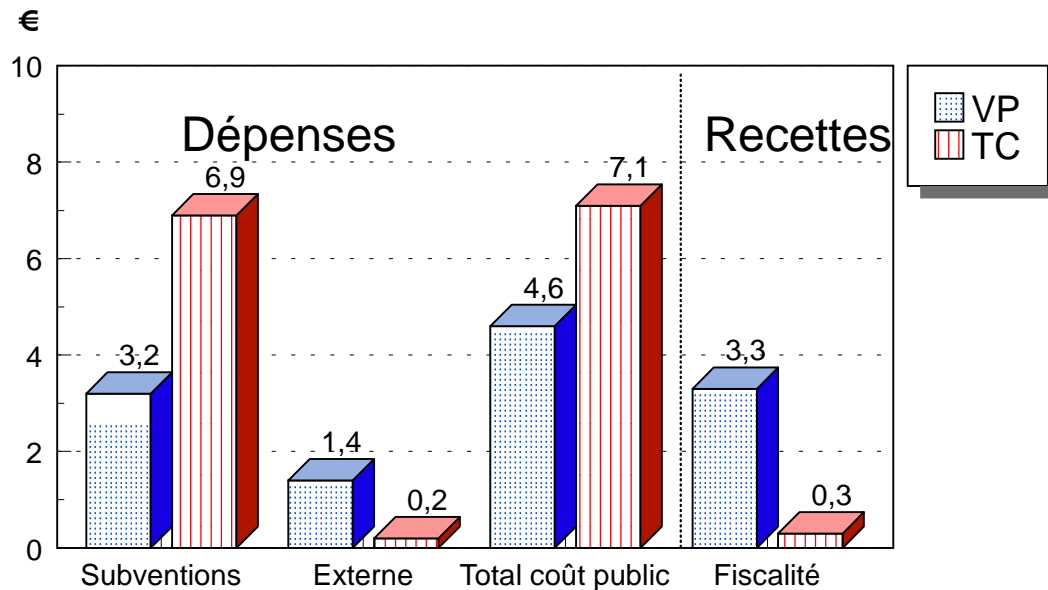


Source : SNCF, STIF Compte de Transport 2002 et calculs DEGEST

La dépense moyenne pour un déplacement en voiture particulière est supérieure à celle générée par les transports en commun

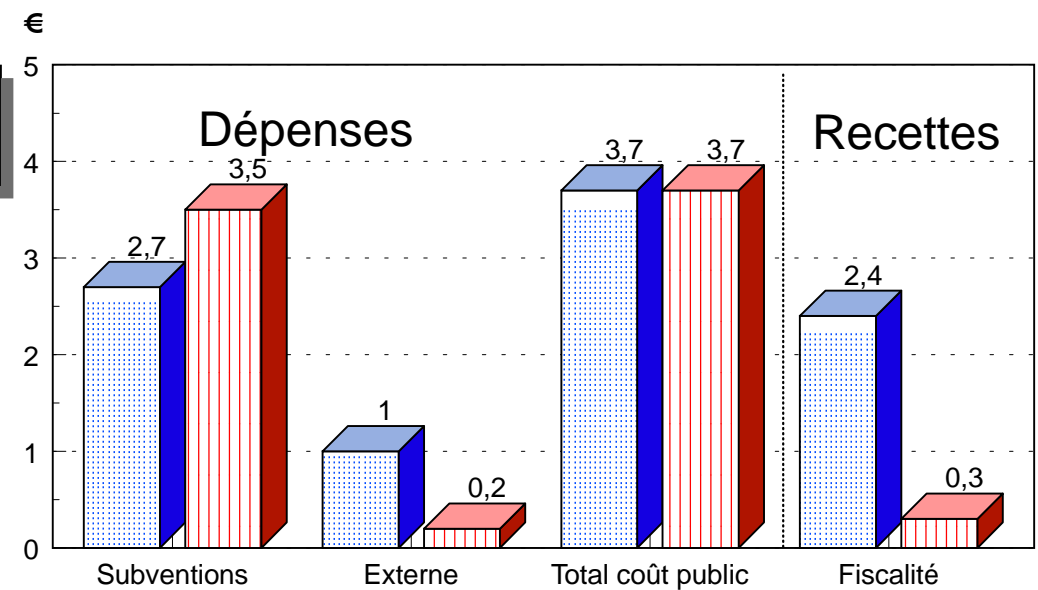
Les dépenses publiques ne sont pas suffisamment équilibrées en faveur des transports en commun dans la Grande Couronne

Comparaison des coûts publics pour 1 déplacement domicile- travail Grande Couronne Paris en 2001



Source : SNCF, STIF Compte de Transport 2002 et calculs DEGEST

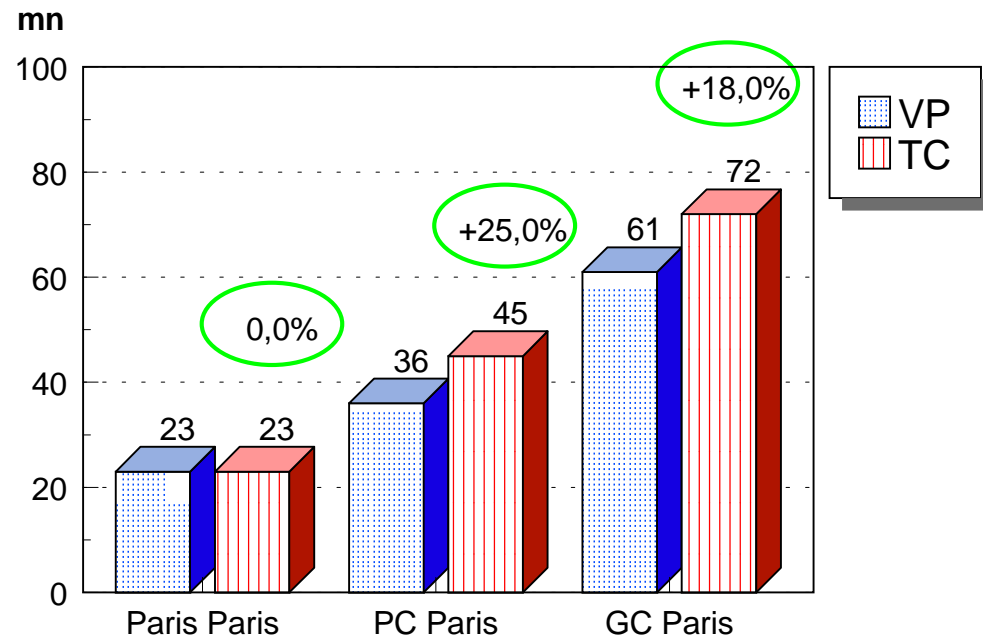
Comparaison des coûts publics pour 1 déplacement Achats- loisirs Grande Couronne Paris en 2001



La voiture particulière génère plus de recettes fiscales que de dépenses publiques (hors coûts externes) pour les déplacements domicile travail

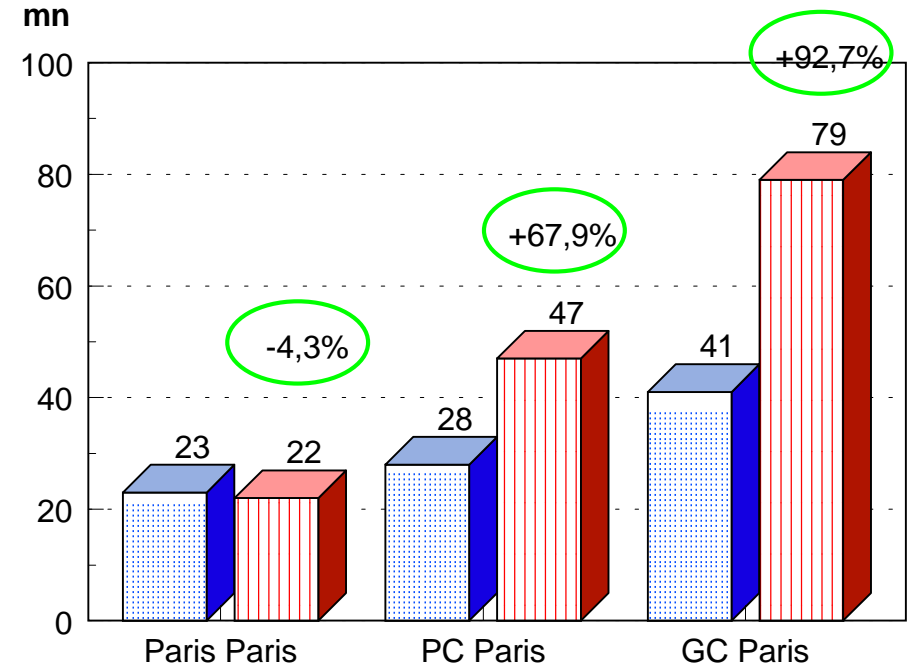
Le temps de déplacement moyen en banlieue est défavorable aux Transports en commun dans tous les cas

Comparaison de la durée moyenne de déplacement domicile travail en IDF en 2001



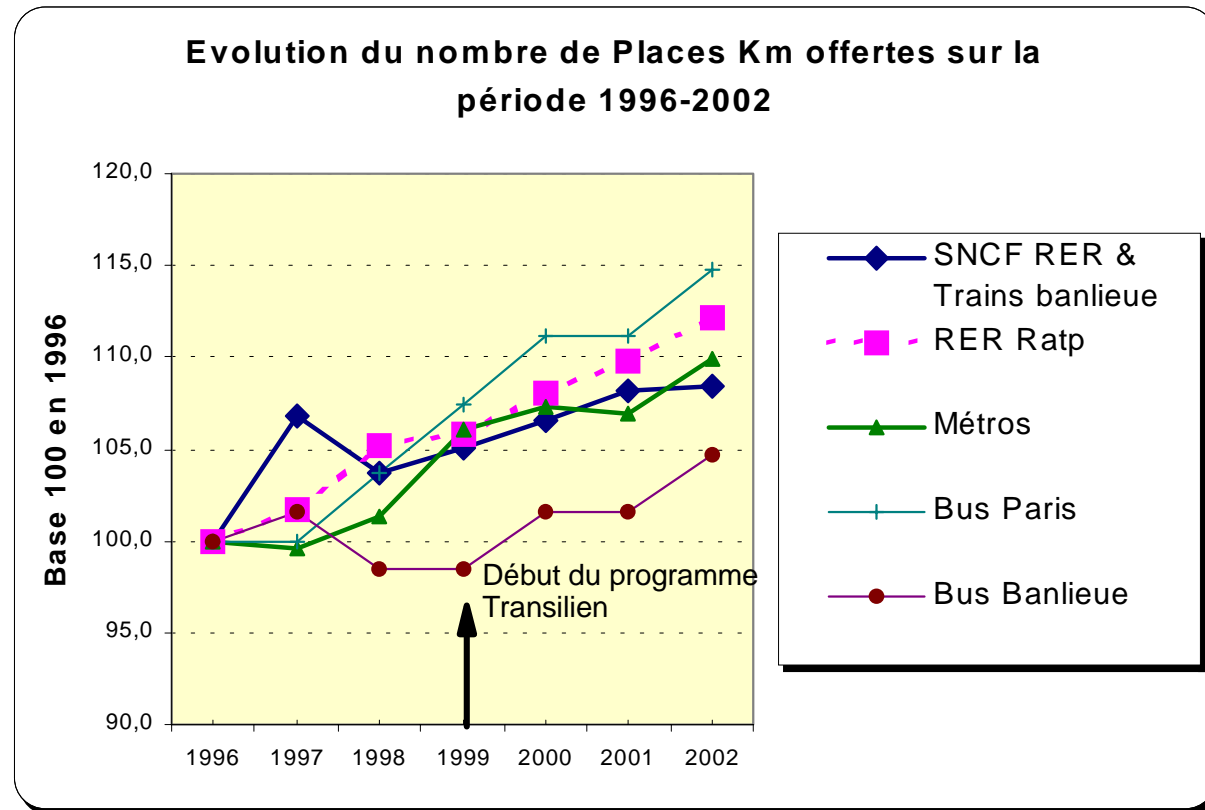
Source : SNCF, STIF Compte de Transport 2002 et calculs DEGEST

Comparaison de la durée moyenne de déplacement achats loisirs en IDF en 2001



En particulier pour les déplacements achats loisirs qui se font en dehors des horaires de pointe, ce qui justifierait une amélioration de l'offre des TC en journée et en fin de semaine

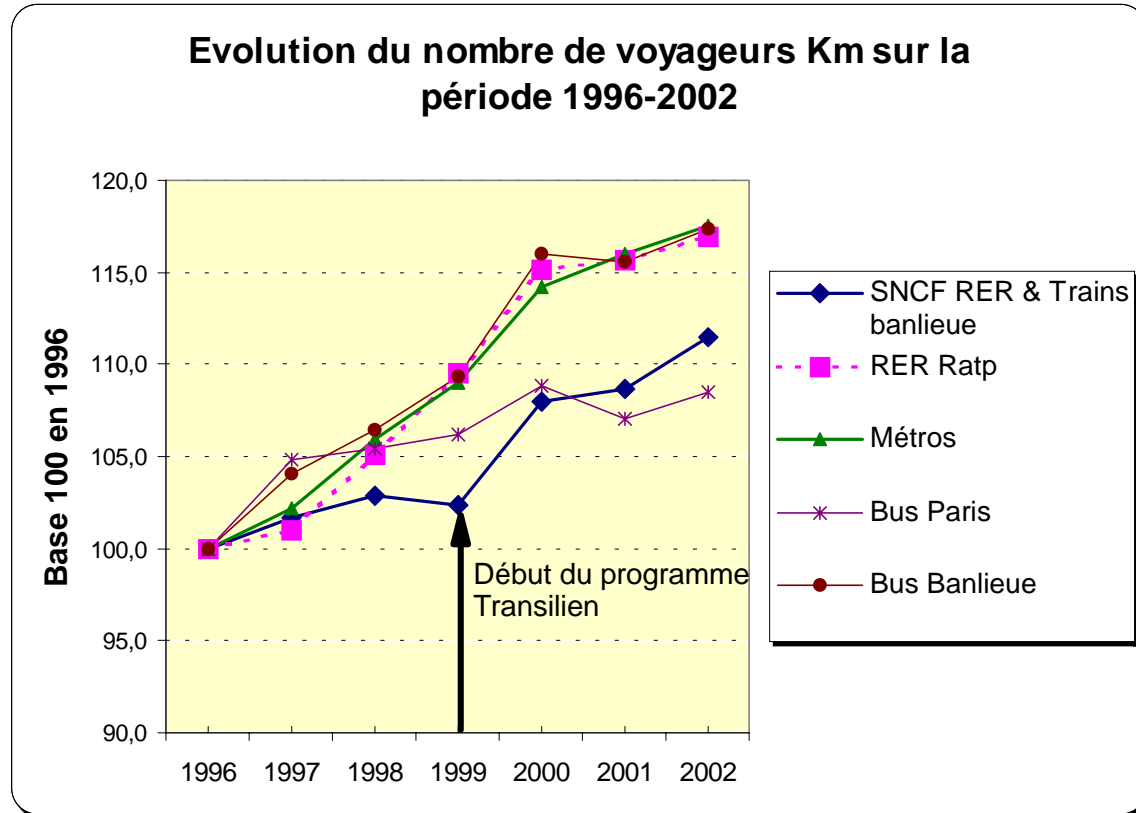
Une amélioration de l'offre en places Km sur la période 1996-2002 ...



... qui pour le Transilien, s'est concrétisée plus par le remplacement de matériel roulant avec l'augmentation de voitures à double niveau, que par l'augmentation du nombre de trains

Source : STIF Compte Transport 2002 et calculs DEGEST

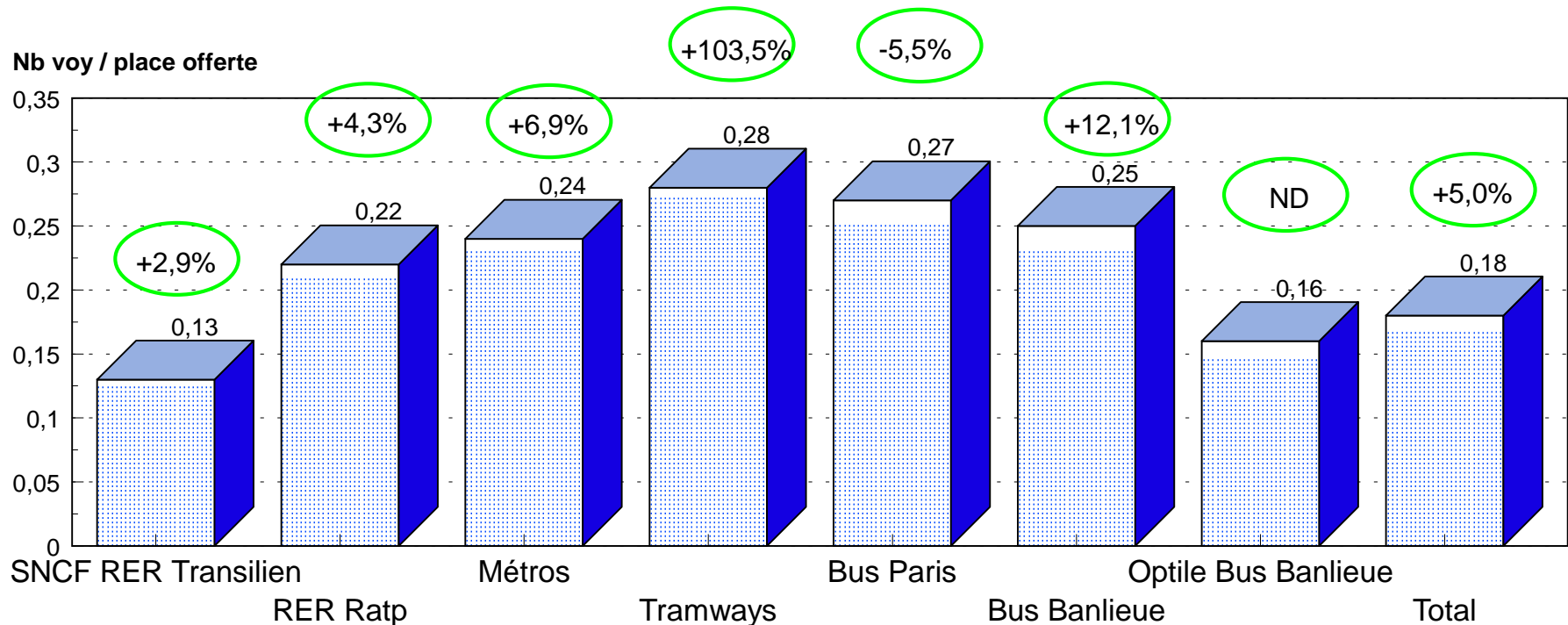
Le Transilien est le mode des transports en commun qui a le moins progressé après les bus parisiens sur la période 1996-2002 ...



... Mais il a retrouvé une progression sensiblement égale aux modes les plus performants depuis 1999 avec le programme Transilien

Source : STIF Compte Transport 2002 et calculs DEGEST

Un coefficient d'occupation du matériel Transilien le plus faible en 2002, ce qui met en évidence l'inadaptation de la composition des trains



qui évolue lentement sur la période 1996-2002, mais qui permettrait une forte amélioration si des investissements plus significatifs sont réalisés

Source : STIF Compte Transport 2002 et calculs DEGEST

IV - Un projet SNCF d'amélioration de l'offre sur les lignes de PMP qui permettrait de faire évoluer les trafic et de mieux répondre aux besoins des usagers

La SNCF qui mène régulièrement des enquêtes auprès des usagers, n'ignore pas le contexte difficile et insatisfaisant de l'offre Transilien sur la région de PMP.

La dernière enquête réalisée en 2002 a mis en évidence **les déséquilibres de l'offre actuelle** par rapport aux besoins des populations au niveau de sa lisibilité et d'une offre insuffisante sur les parties terminales sur la **ligne Paris Dreux** et sur les missions de proche banlieue dites **missions "Sèvres"**. En effet, les évolutions réalisées dans les dernières années l'ont été **sans refonte des dessertes** et en particulier, la remise en place partielle de circulations sur Paris Sèvres.

La Direction Transilien PMP de la région SNCF a donc élaboré un projet afin d'améliorer les dessertes et la robustesse du plan de transport.

Il s'agit en particulier de :

- **Augmenter le nombres de dessertes en journée** (1 à l'heure en rajoutant 3 trains dans la tranche horaire de 9h-16h).
- **Renforcer Les dessertes Paris Sèvres** dans le cadre du PDU.
- **Accélérer les missions Paris Mantes** (de 1h 15 aujourd'hui à 50 mn), **Paris Rambouillet** (gain de 8 mn).
- **Cadencer Paris Chartres** (TER) en heures creuses.

Le projet considère que ces améliorations substantielles peuvent se réaliser dans le cadre des moyens actuels disponibles et donc dans le cadre d'une augmentation de la productivité.

Il convient de souligner que du point de vue de l'offre sur les 7 lignes considérées de PMP, la mise en oeuvre du projet revient à **augmenter la productivité de +8,9%**. Cet objectif ambitieux nous semble, par contre, difficile à atteindre sans un déploiement de moyens supplémentaires, en particulier, du point de vue des effectifs.

Cependant, **le plus grand obstacle** à sa réalisation réside dans sa **validation par la Direction Ile de France de la SNCF et surtout par le STIF**. En effet, le contrat entre la SNCF et le STIF limite le nombre de Trains Km financés. La marge de progression autorisée pour l'ensemble de la région IDF pendant 2 ans (150.000 TKm par an) serait absorbée par ce projet, alors que chacune des 5 régions SNCF ont des projets équivalents.

Ce qui a pour effet d'engendrer une **mise en concurrence de fait, entre les réseaux franciliens** soumis aux arbitrages de la DIF et du STIF et ... de la contrainte budgétaire.

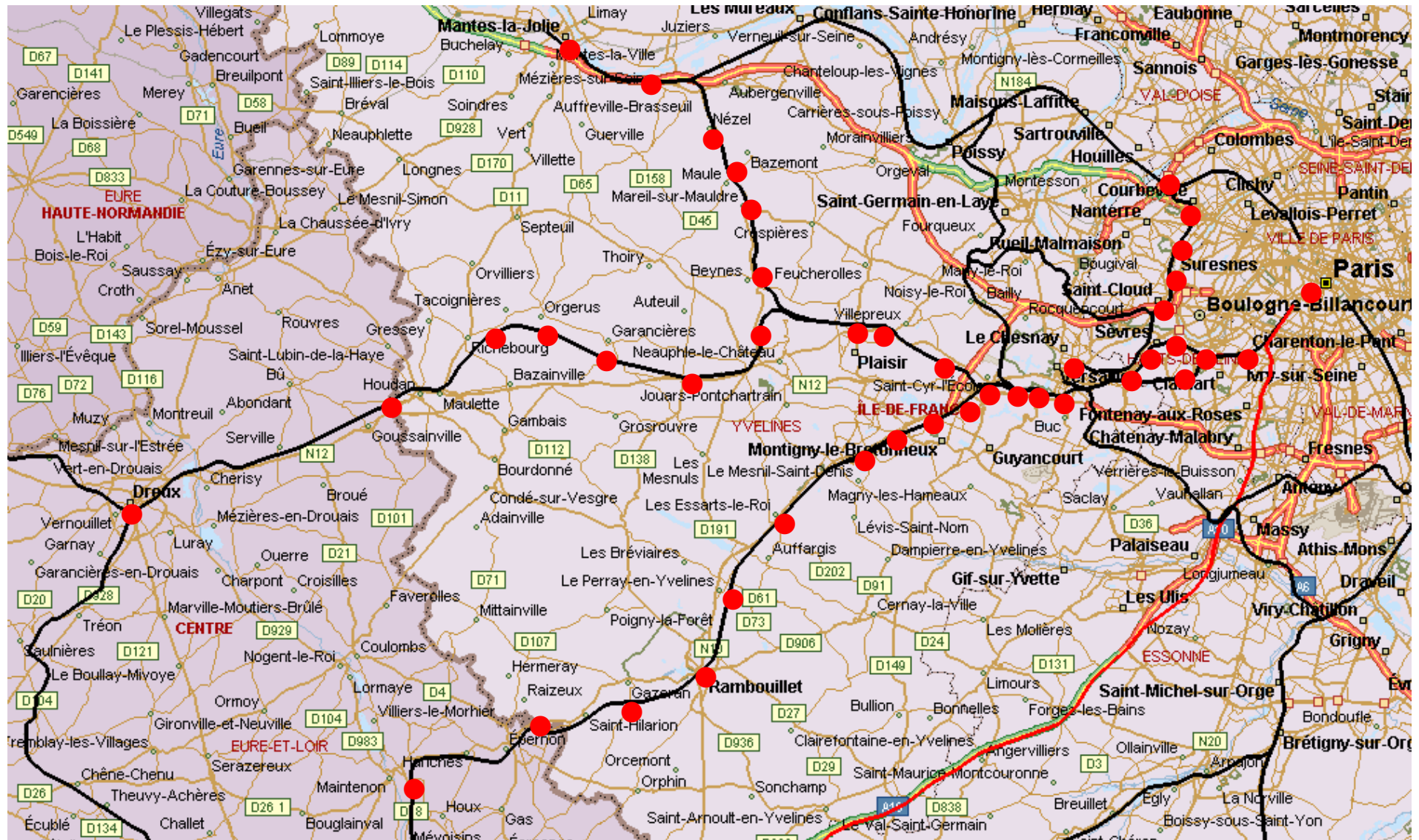
Les décisions concernant le projet devraient intervenir d'ici **la fin de l'année 2004**, en sachant que la Direction SNCF de la région a prévu une **solution de repli** limitant l'amélioration de l'offre aux trains supplémentaires sur Dreux en heures creuses, ce qui correspond à une augmentation de +4,3% de l'offre du réseau PMP.

L'enjeu de ce projet est crucial pour les populations desservies dans le département des Yvelines, le plus peuplé de la Région Parisienne et dans des **bassins d'emploi dynamiques** dont le développement doit se poursuivre dans les années à venir.

Il mérite, également d'être complété sur le plan des **moyens intermodaux de rabattement**, en particulier, dans les parties terminales, afin d'améliorer les parts de marché du mode ferroviaire dans les zones desservies.

Il permettrait, enfin, de **diminuer le coût de l'offre au Train Km**, l'un des plus importants de la région francilienne, du fait, essentiellement, des contraintes du mode d'exploitation et du coût de maintenance du matériel. Cela suppose la mise en place d'un **mécanisme incitatif entre le STIF et la SNCF** qui permette de **partager les gains de productivité** afin d'améliorer l'efficacité de la dépense publique.

Les lignes banlieue de PMP desservent 3 régions, traversent 4 départements et transportent 155.000 voyageurs par jour



Chartres



Développement, Homme, Travail, Gestion
14, Rue Lauzin - 75019 PARIS
Tél : (1) 42 40 39 38 - Télécopie : (1) 42 40 41 18

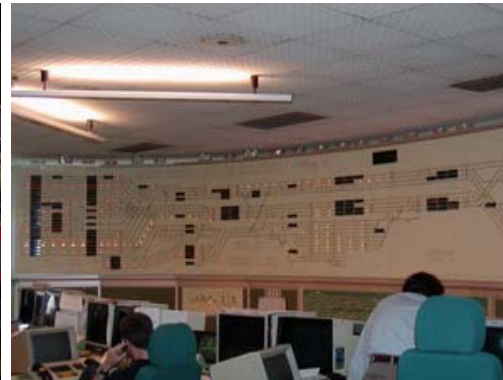
COMITE
D'ETABLISSEMENT SNCF
PARIS RIVE GAUCHE

© 2008 SNCF - 1 rue G. Pompidou - 75015 PARIS

Les lignes Transilien de PMP: Une gestion complexe...



Une prise de service en gare Montparnasse où les franciliens de l'Ouest se croisent



Le PRCI de Montparnasse : Une gestion complexe des différentes circulations Transilien, TER, TGV et GL classiques



Versailles Chantiers, un noeud ferroviaire crucial sur la ligne dont il convient d'aménager l'infrastructure dans la perspective de la tangentielle



Sur Paris Dreux, le changement de la tension du courant



La gare de Dreux : Des fréquences insuffisantes pour relier la capitale et une tarification peu adaptée qui favorise la fraude



Le triage de Trappes: Essentiellement, un lieu de remisage des rames



...qui pourrait servir à l'utilisation de matériel de la ligne C et de la ligne de la Défense, en particulier, en journée



Versailles Chantiers : La principale gare de la ligne par le nombre de voyageurs et de trains

...dans un contexte de saturation du réseau, notamment au niveau de Versailles Chantiers



Une commande manuelle d'aiguillage à Plaisir Grignon...



...qui rend l'utilisation d'un itinéraire de délestage impossible dans la pratique ... faute de personnel suffisant



Plaisir : la commande de la bifurcation Dreux, Mantes. Un pas d'IPCS à ajouter pour le rendre efficace.



Porchefontaine : un noeud ferroviaire complexe en amont de celui de Versailles



Versailles Chantiers : Un pôle d'échanges dont l'agrandissement et la modernisation sont urgents



Versailles Chantiers : Un plan de voies à moderniser et à mieux utiliser

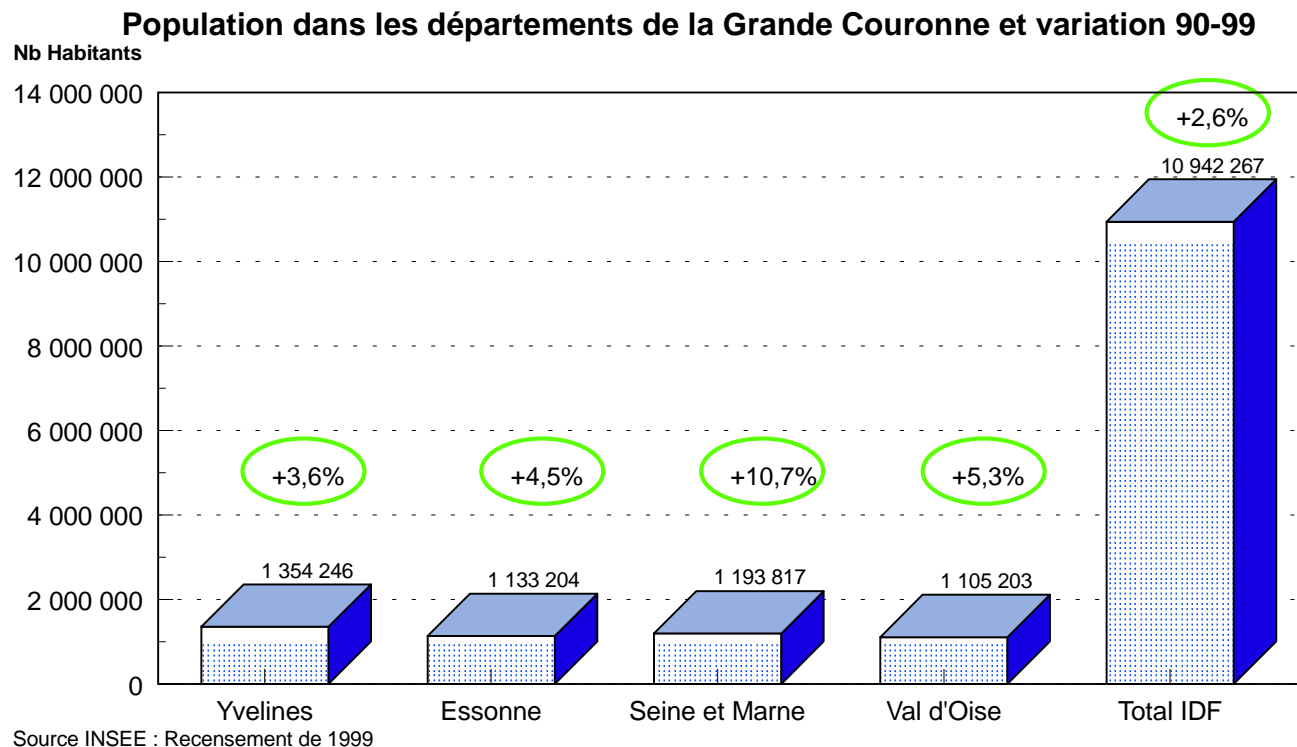


Une multiplicité de systèmes hétérogènes qui pose des problèmes de formation aux aiguilleurs



La ponctualité: un enjeu de premier plan

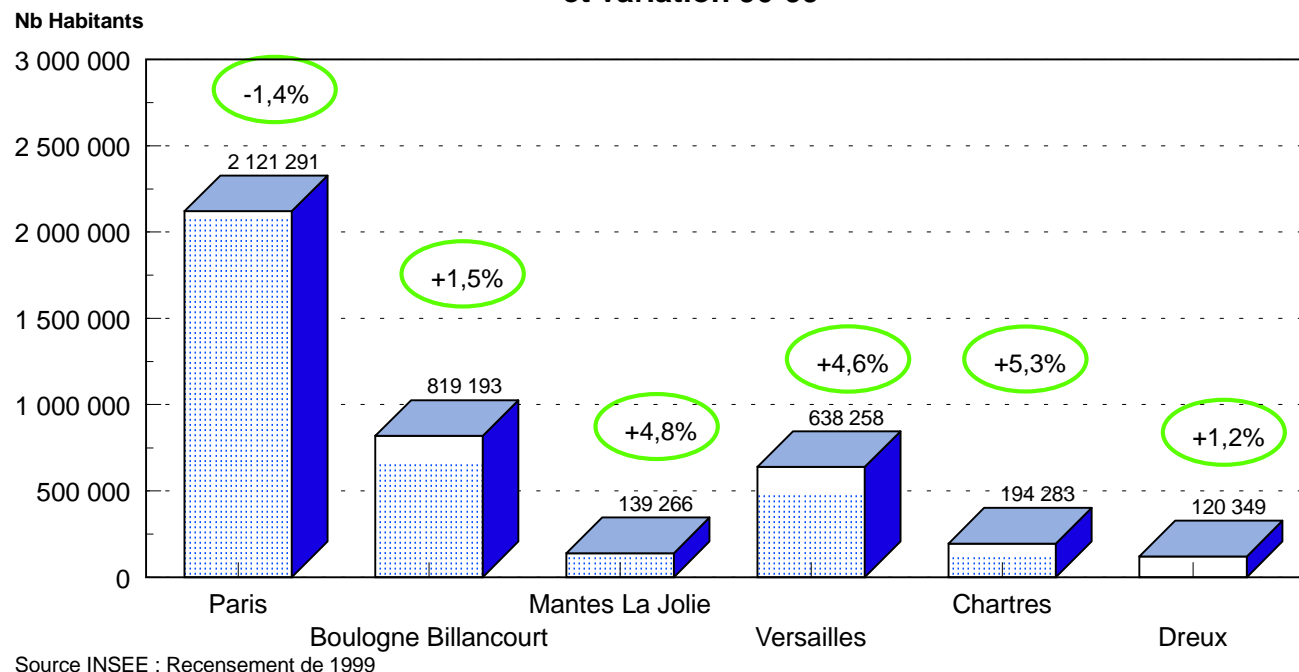
Les Yvelines : le département de la Grande Couronne le plus peuplé



Une progression de la population supérieure à celle de l'ensemble de la région francilienne

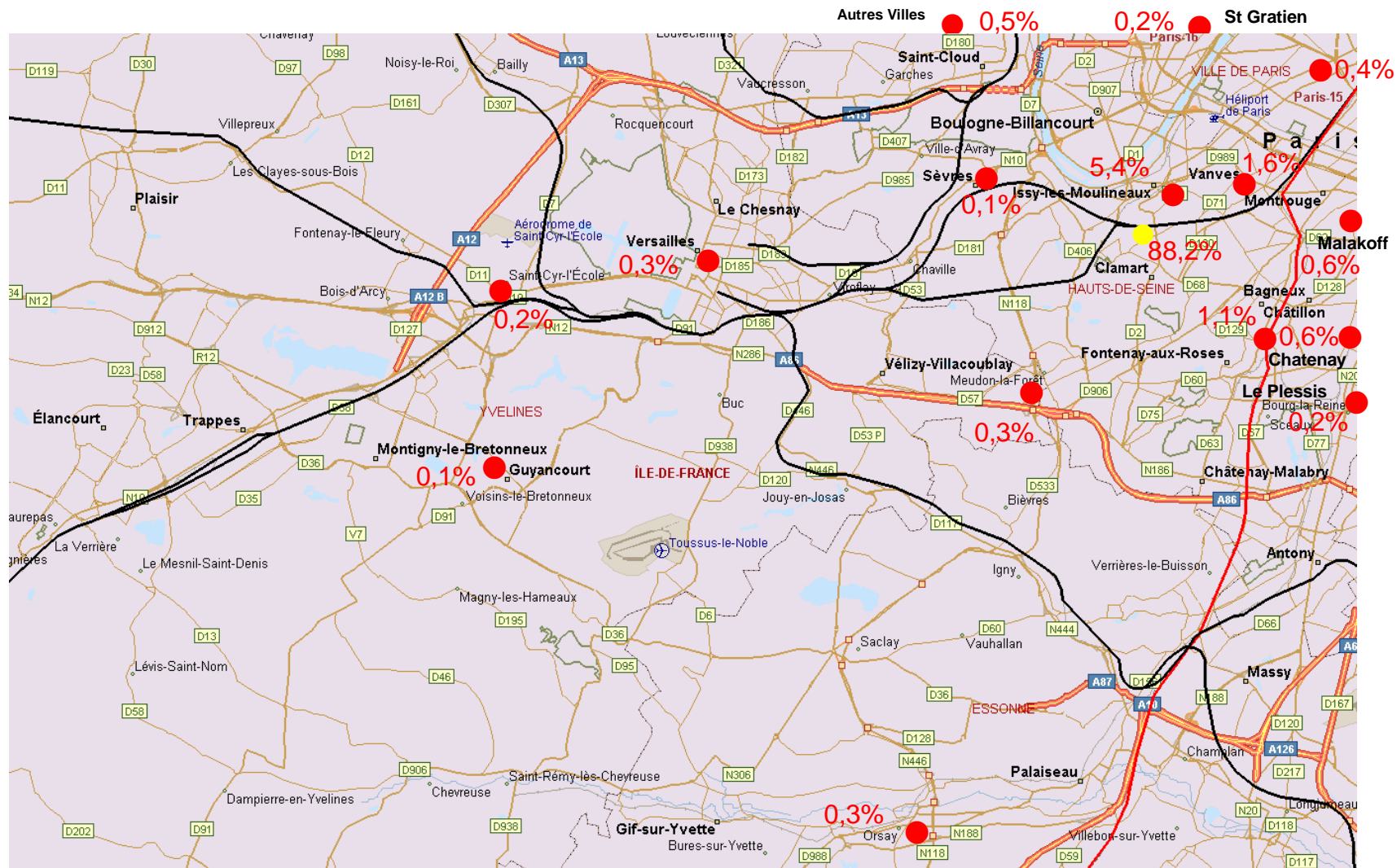
Des bassins d'emploi traversés dynamiques et dont la population croît rapidement ...

Population dans les bassins d'emploi qui traversent les lignes de PMP et variation 90-99

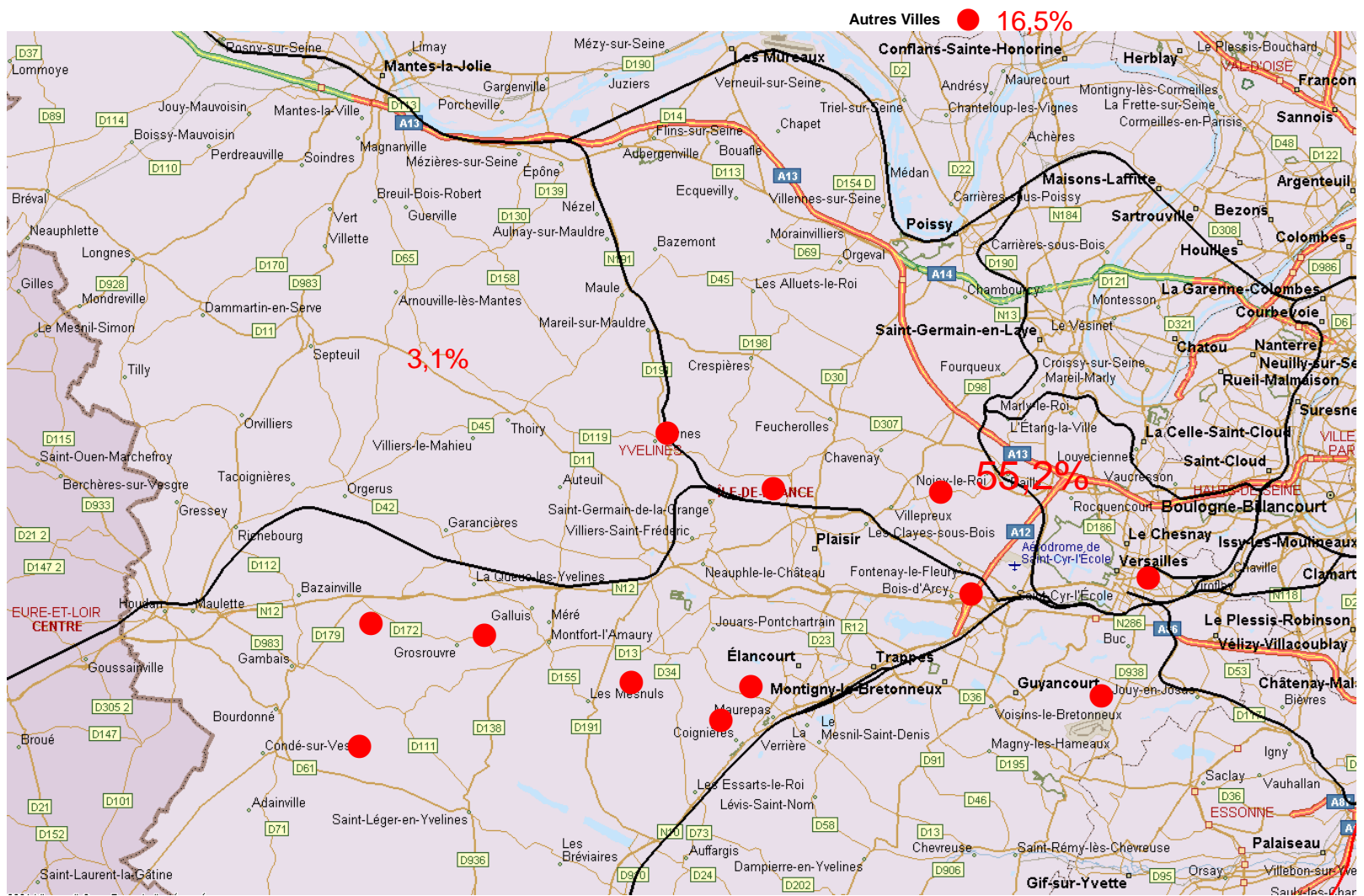


... ce qui donne des perspectives de besoins de déplacements en hausse sensible pour les années à venir

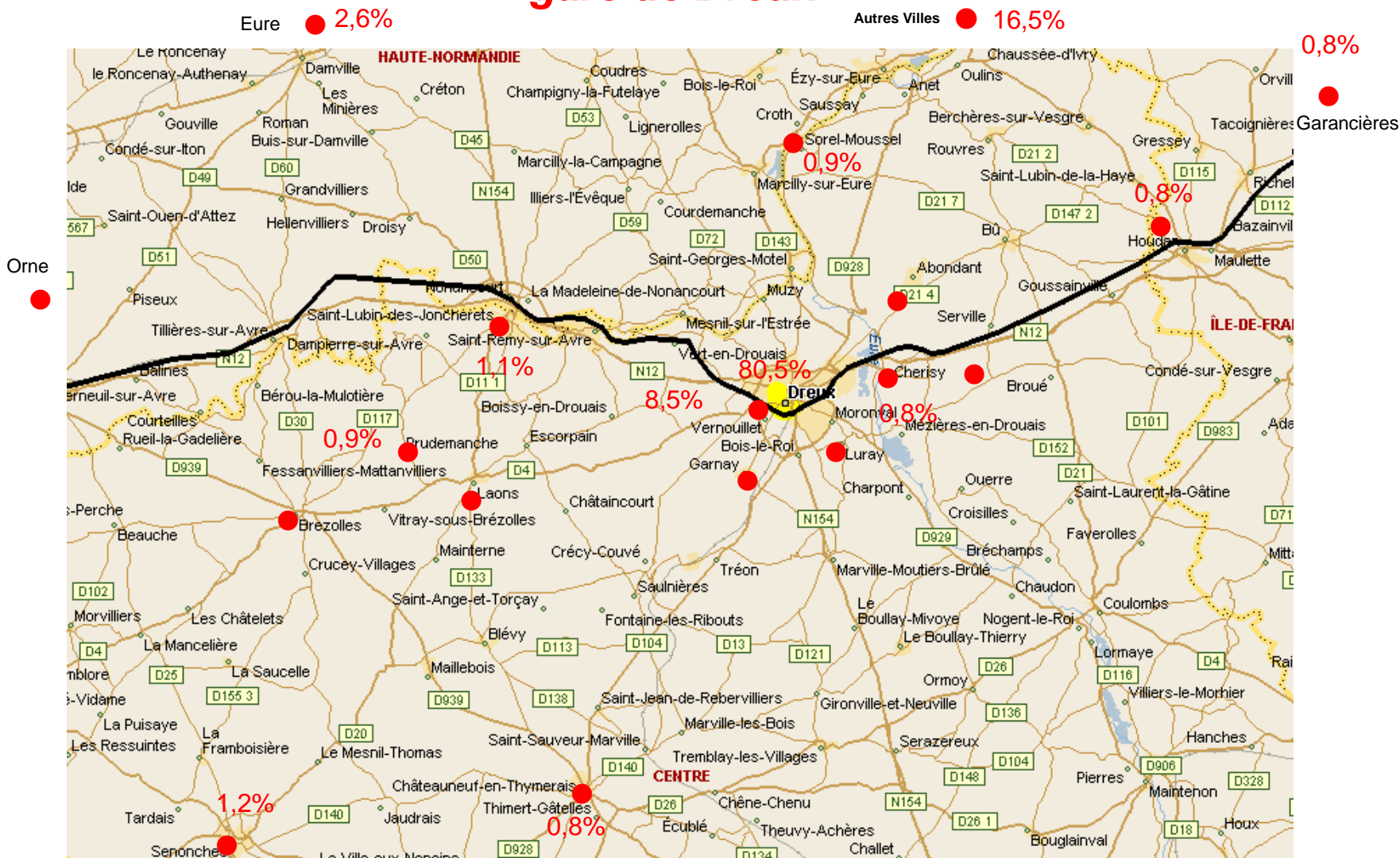
Les 15 principales communes d'origine des usagers de la gare de Clamart



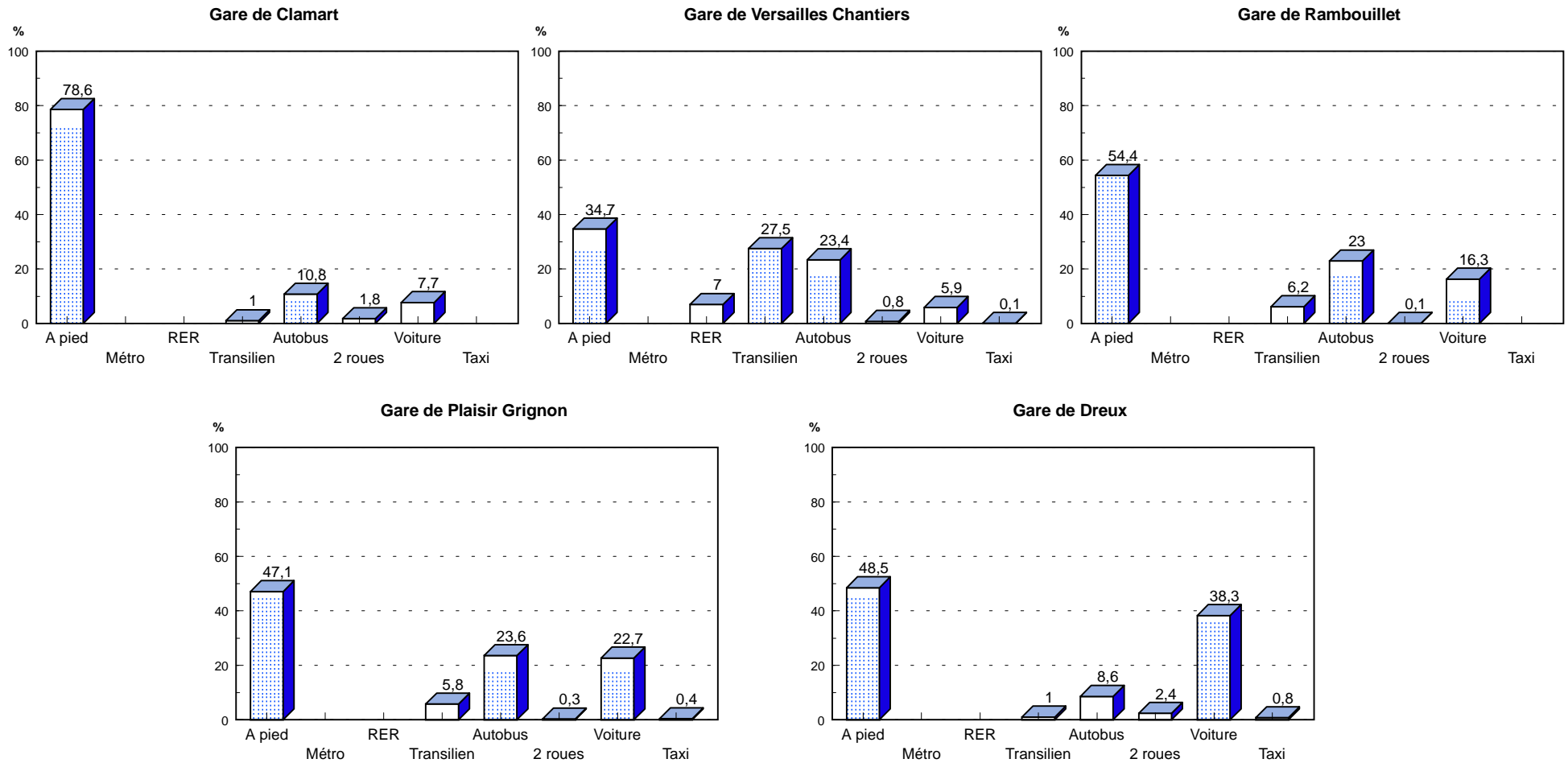
Les 24 principales communes d'origine des usagers de la gare de Plaisir Grignon



Les 18 principales communes d'origine des usagers de la gare de Dreux



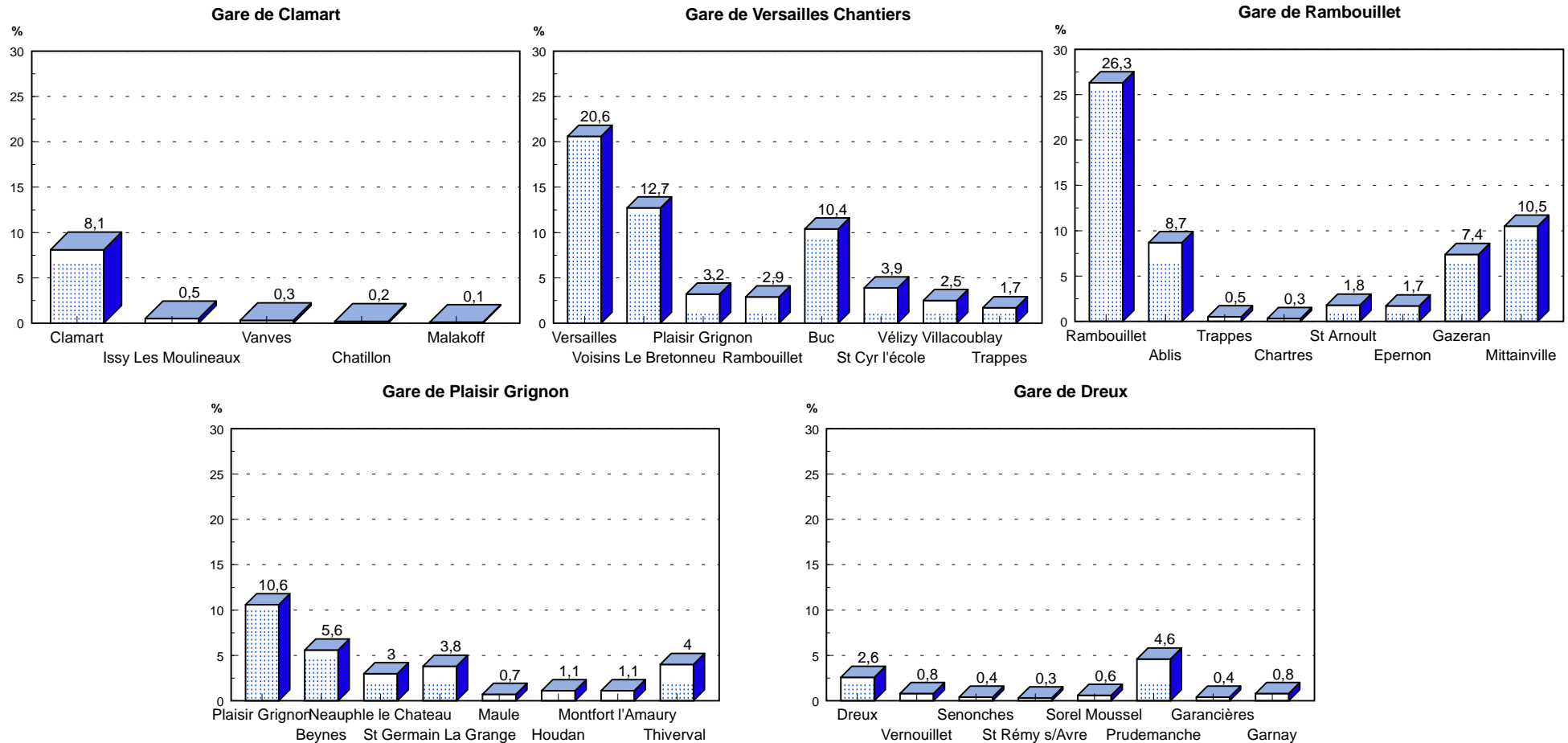
Des modes d'accès aux gares très variés selon les possibilités d'intermodalité offertes



Source : Enquête usagers SNCF 2002

Le principal mode d'accès est à pied, le rabattement en bus pourrait s'améliorer afin d'accroître la préférence pour le rail

Des parts de marché variables également en fonction de la qualité de l'offre

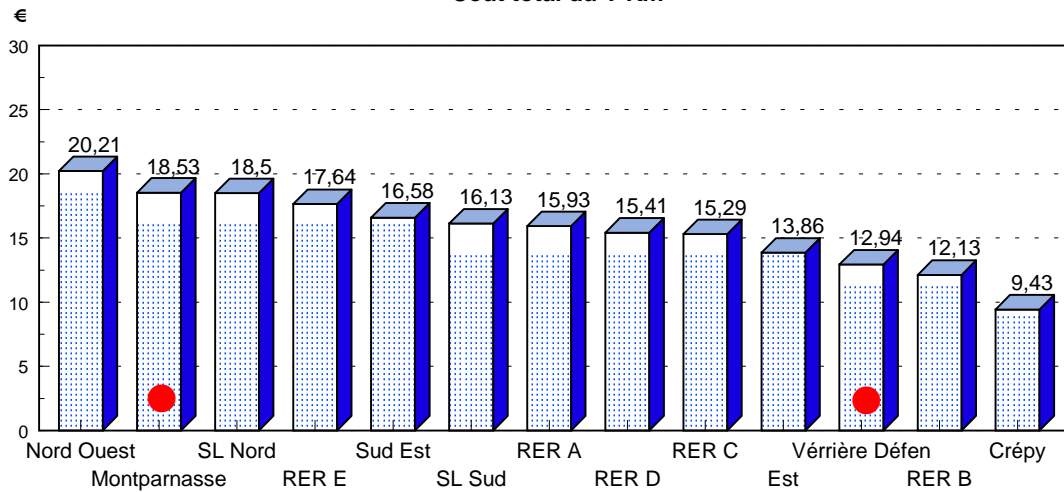


Source : Enquête usagers SNCF 2002 et recensement INSEE

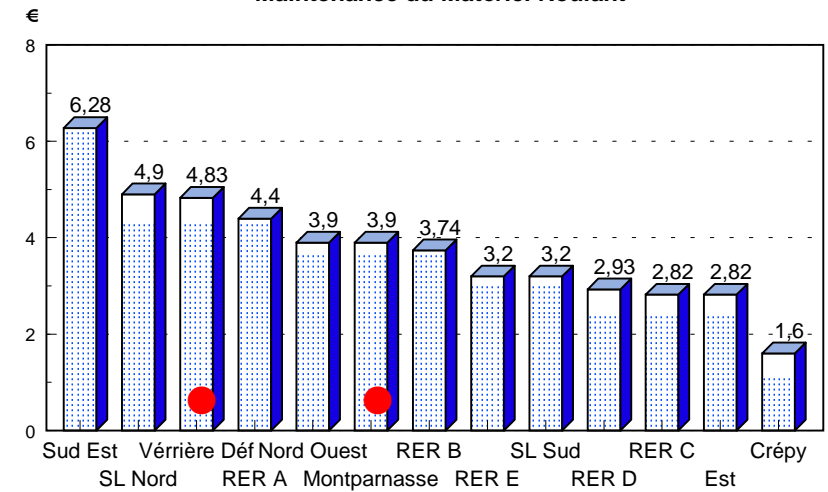
La zone de Dreux moins bien desservie est celle où les parts de marché sont les plus faibles, alors que la région Centre est une de celles qui a le plus amélioré son offre et son trafic TER

Le réseau Montparnasse est parmi les plus chers au Train Km

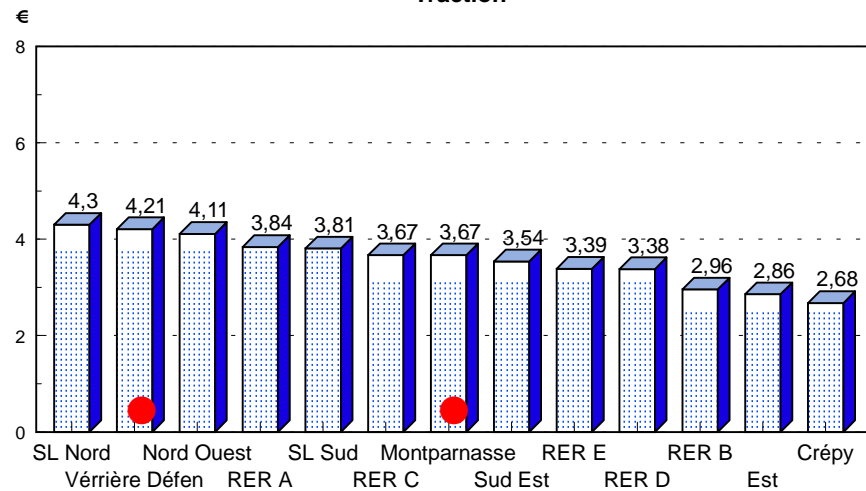
Coût total du T Km



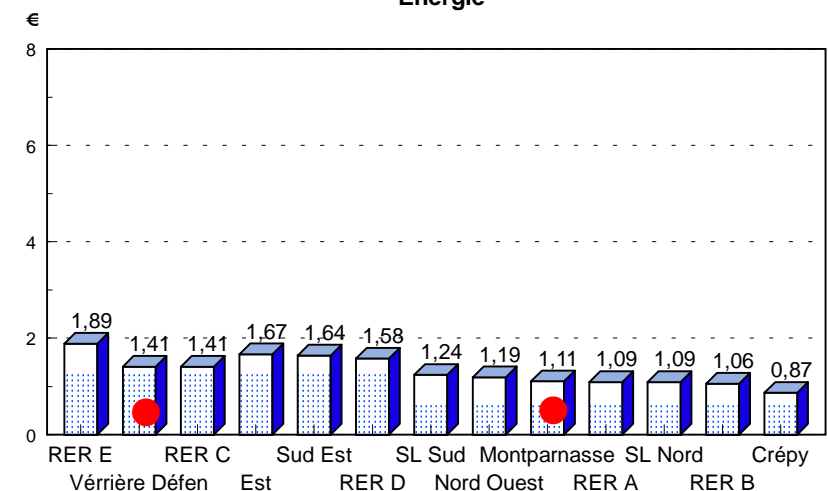
Maintenance du Matériel Roulant



Traction



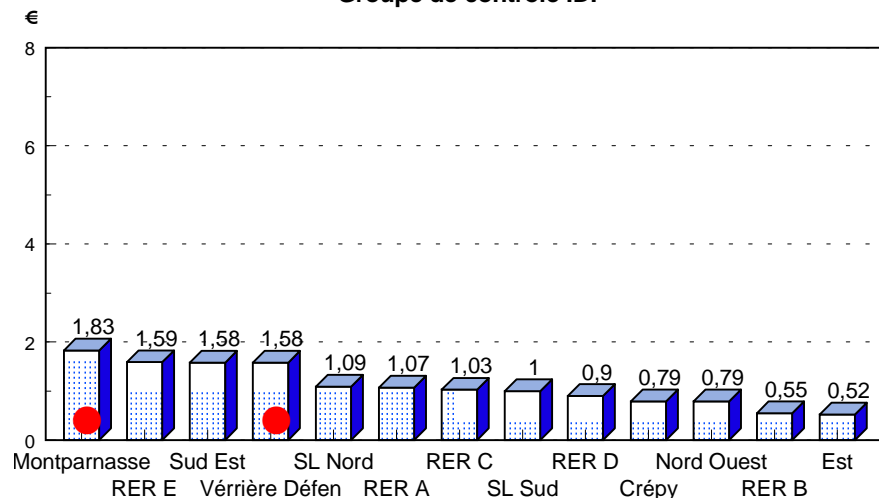
Energie



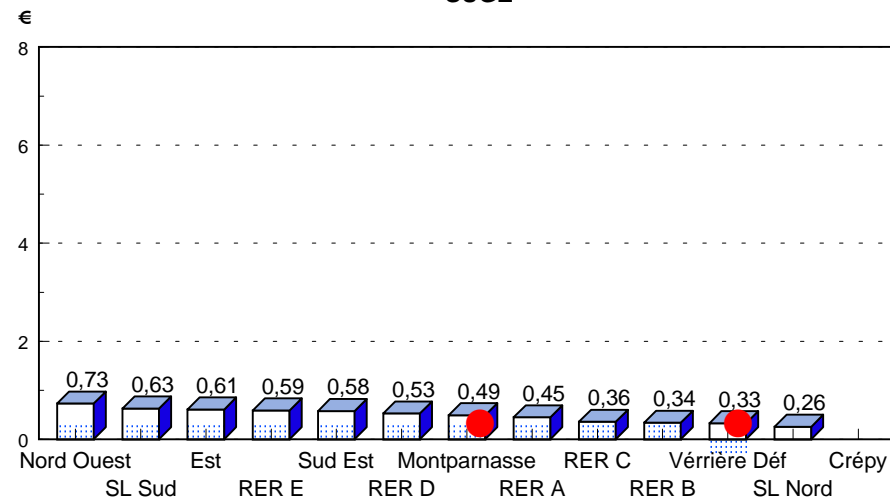
Source : Contrat STIF-SNCF 2004-2007 et calculs DEGEST

Du fait de sa complexité, de son mode d'exploitation et du coût de maintenance du matériel utilisé

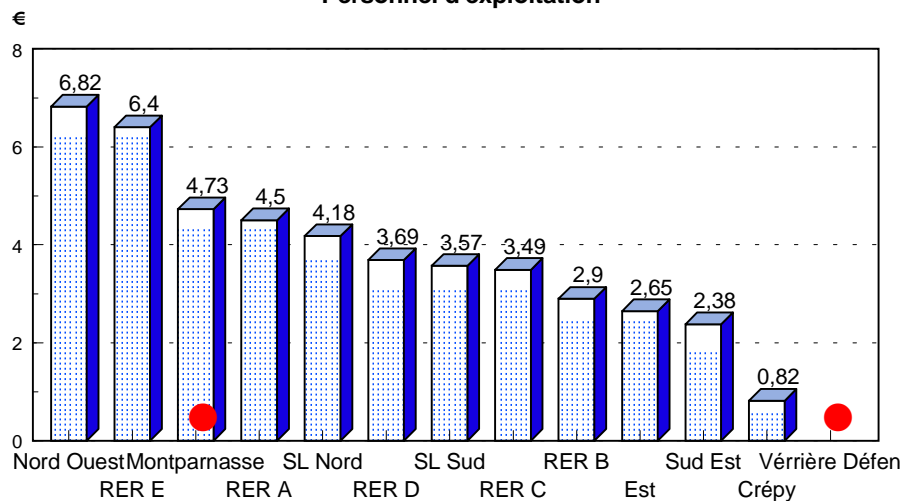
Groupe de contrôle IDF



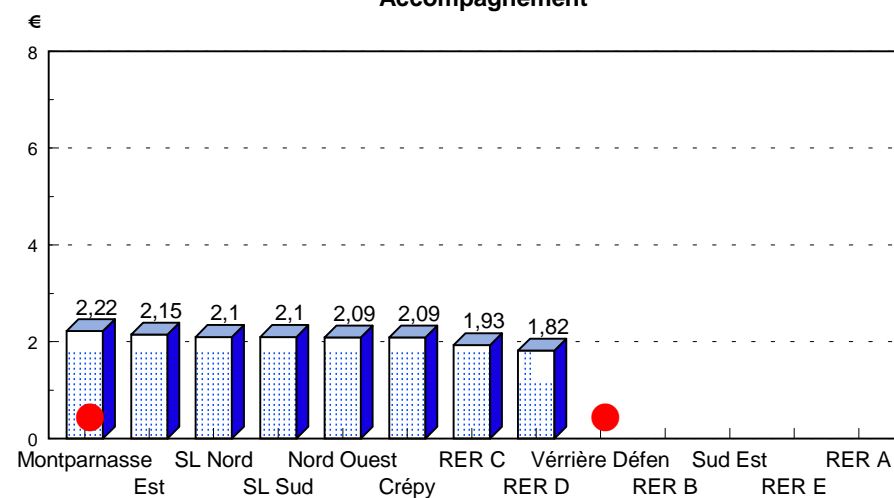
SUGE



Personnel d'exploitation



Accompagnement



Source : Contrat STIF-SNCF 2004-2007 et calculs DEGEST

V - Des handicaps et des ruptures multiples liés à la problématique des moyens mis en oeuvre

V - 1 Un réseau saturé :

L'un des principaux handicaps des circulations ferroviaires en Ile de France, tient à la **saturation** du réseau d'infrastructures dont le développement n'a pas suivi celui de l'augmentation des besoins de transports et le regain d'intérêt de la population pour le rail.

Cette situation est d'autant plus préoccupante, que les **contraintes de l'urbanisation rapide** de la Grande Couronne ne permettent pas, facilement, la construction d'itinéraires ferroviaires supplémentaires, alors que paradoxalement, un certain nombre de lignes sont peu ou insuffisamment utilisées.

L'insuffisance du réseau est aggravé par **l'état des infrastructures** dont le Conseil d'administration de la SNCF juge la situation économique franchement **mauvaise**. La convention passée depuis 1999 entre RFF et la SNCF ne permet pas à l'entreprise nationale d'assurer, à un coût économique acceptable, la gestion des circulations et l'entretien du réseau qu'elle gère pour le compte de RFF.

Cette gestion s'avère d'autant plus délicate que **le réseau est ancien et mériterait une remise à niveau** différée à plusieurs reprises depuis de nombreuses années :

- L'âge moyen des rails est de 30 ans, contre 22 en Allemagne, 15 en Suisse ou 19 en Belgique.
- Le Réseau Français possède également les traverses les plus anciennes d'Europe avec 33 ans d'âge moyen.
- Les besoins sont évalués à 70 millions d'euros par an pendant 10 ans et en 2004 le retard du budget accuse déjà un montant de 80 millions d'euros !
- Le réseau des voies de service, sous la responsabilité de la SNCF (dépôts, triages, etc.) est également dans un état déplorable et nécessiterait des investissements importants.

Dans ce contexte, une fois de plus, **la problématique du financement se révèle centrale** pour permettre la reprise du développement du transport ferroviaire en général.

Malgré quelques efforts consentis par les pouvoirs, publics, **la situation financière de RFF** depuis sa création **ne permet pas de limiter l'endettement et de mobiliser les moyens nécessaires.**

Depuis 1999 :

- **La contribution de l'Etat a baissée** de -14,7%
- **Sa dette a augmentée** de 3%
- **Les péages facturés à la SNCF ont progressé** de +25,3%
- **Les dépenses d'entretien** du réseau n'ont augmenté que de +1,3%
- **Les intérêts payés sur la dette** ont baissé de 3,2%, mais représentent chaque année l'équivalent de 56% du montant consacré à l'entretien du réseau.

Dans la région de PMP, **le noeud de Versailles-Porchefontaine**, qui voit passer plus de 1000 trains par jour constitue un **goulet d'étranglement** qui limite une évolution significative des dessertes. Il constitue un point de **ralentissement notable** des circulations et **limite le nombre de sillons disponibles** sur le réseau.

Pôle d'échanges entre l'ensemble des lignes Nord-Sud et Est-Ouest, il constitue le point sensible de régulation du trafic et de **gestion des incidents et des dysfonctionnements.**

La perspective de la mise en service de la Tangentielle Achères Versailles Melun met en évidence la nécessité de saisir cette opportunité pour améliorer la situation et **étudier la construction de la traversée de la gare de Versailles Chantiers en souterrain** dans le sens Est-Ouest. Dans le même sens, il conviendrait de **réaliser le projet ancien de saut de mouton à Porchefontaine**, entre Versailles et Viroflay, afin de séparer les trafics de la ligne C et des banlieues Montparnasse.

De manière plus générale, il conviendrait de **moderniser, le réseau de gares, les plans de voies, les voies d'évitement et les aiguillages** afin d'assurer la remise à niveau des infrastructures dans les régions desservies.

Un pas supplémentaire, au moins, devrait être créé pour **l'IPCS de Plaisir** afin de permettre son utilisation optimale, à la fois pour faciliter les opérations d'entretien et dans les cas de perturbation du trafic.

Un réseau insuffisant, notamment sur les emprises de l'entreprise



Un réseau dégradé sur les emprises SNCF (Dépôts de Chatillon et de Montrouge) à l'origine de ralentissements et d'incidents de circulation



Une réparation "provisoire" sur un rail cassé en place depuis plusieurs années !



Du ballast a été rajouté, mais le coupon de rail n'a pas été changé !



Un fontis (éboulement) délimité par des piquets à quelques mètres des voies... témoin des anciennes carrières de craie.



Un buttoir percuté depuis plusieurs mois !



Une traverse de ...1935 !



Du matériel en attente de "disponibilités" de l'équipement pour réaliser les travaux nécessaires

