

REORIENTER LES PRIORITES DU RESEAU DU GRAND PARIS

Des membres du Cercle des transports
préconisent d'accroître l'efficacité du réseau existant
avant de lancer les grands projets d'extension

Réseau de transport collectif du Grand Paris – version courte du 14 janvier 2015

1

Pourquoi le Cercle des Transports a travaillé sur le réseau du Grand Paris

En 2012, un groupe de travail du Cercle des transports avait rendu publique une étude sur les relations entre l'endettement du pays et les perspectives d'évolution du secteur des transport dans les vingt prochaines années. Depuis lors, de nouvelles préoccupations sont apparues :

- la nécessité de diminuer le niveau des dépenses publiques ;
- mais aussi l'opportunité de relancer l'investissement pour la compétitivité et pour l'emploi.



**Le Nouveau Grand Paris : 43 Mds€ d'investissements
d'ici à 2030 ! Un examen précis s'impose.**

Réseau de transport collectif du Grand Paris – version courte du 14 janvier 2015

2

Diagnostic (1) **Un réseau puissant, mais fragilisé, adaptable au trafic**


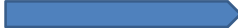

- Le réseau ferroviaire francilien est très puissant comme le montre la comparaison avec Londres.
- Les lignes RER et SNCF Transilien connaissent des perturbations lourdes et traumatisantes pour les voyageurs quotidiens ;
- En 10 ans, les déplacements utilisant le réseau de transports collectifs d'Ile de France se sont accrus de 21% dans la journée, mais seulement de 4% aux heures de pointe...



La qualité de service du réseau existant peut être augmentée fortement et rapidement pour limiter le nombre et la durée des perturbations... que subissent les 4 millions de voyageurs quotidiens utilisant le réseau RER et SNCF Transilien

La faible augmentation du trafic de pointe **2010/ 2001 : journée +21% ; pointe du matin : +4%**

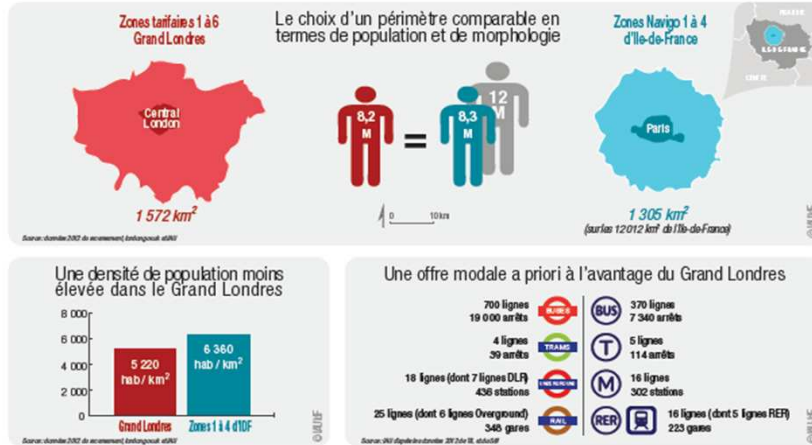
Répartition horaire des 8,3 millions de déplacements quotidiens en transport collectif – **évolution 2010 / 2001**

- Heures de pointe matin (7h – 9h)
 800 000 / h **+4%**
- Heures creuses (9h – 16h)
 400 000 / h **+33%**
- Moyenne (6h – 20h)
 550 000 / h **+21%**

Source : STIF

Un réseau ferroviaire puissant – comparaison avec Londres

GRAND LONDRES vs. ILE-DE-FRANCE : QUELLE OFFRE DE TRANSPORT PUBLIC ?

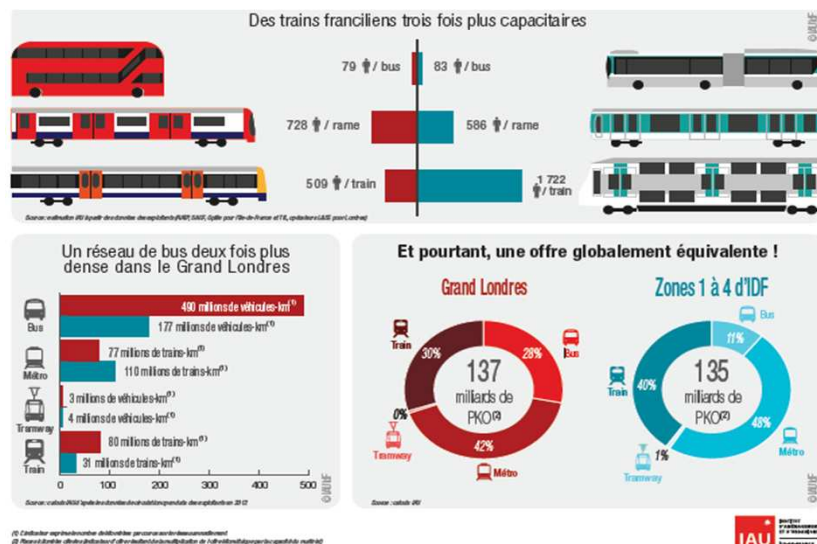


Source : IAU/Idf

Réseau de transport collectif du Grand Paris – version courte du 14 janvier 2015

5

Un réseau ferroviaire puissant – comparaisons avec Londres



Réseau de transport collectif du Grand Paris – version courte du 14 janvier 2015

6

Diagnostic (2) Une évolution budgétaire inquiétante

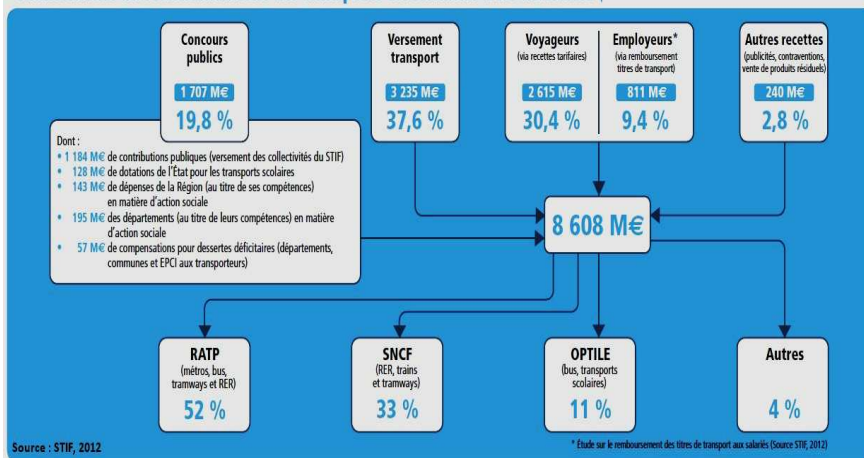
- Les dépenses de fonctionnement des transports collectifs franciliens s'accroissent régulièrement plus rapidement que l'offre (hors inflation)
- Les recettes de fonctionnement sont fondées sur une forte participation des entreprises. La part réellement acquittée par les voyageurs est l'une des plus faibles de toutes les métropoles européennes et ne croît pas.



Une situation de « dérive déficitaire » qui pourrait s'aggraver avec les perspectives de « dézonage » du pass Navigo et les charges de fonctionnement liées à aux extensions du réseau.

Ressources de fonctionnement Un budget de près de 9 milliards d'euros en 2013

Financement du fonctionnement des transports en commun d'Île-de-France



Le réseau du Grand Paris (1)

Des justifications insuffisantes

- Les lignes RER et SNCF Transilien auraient une capacité suffisante si elles disposaient d'une infrastructure régénérée et de systèmes d'exploitation modernes, avec pilotage automatique ;
- Les effets d'entraînement des lignes nouvelles sur l'économie régionale et la création d'emplois dans les clusters doivent être relativisés ;
- Or, le Nouveau Grand Paris représente 43 Mds€ d'infrastructures à réaliser d'ici 2030, soit un quadruplement du rythme passé d'investissement. Il faut y ajouter la part non financée de la rénovation du réseau transilien.



Le programme du « Nouveau Grand Paris n'est pas réellement justifié par la saturation du réseau et la desserte des pôles de compétitivité

Le réseau du Grand Paris (2)

Un équilibre économique et une gouvernance discutables

- Le financement des matériels roulants et des équipements divers, qui s'ajoute aux investissements d'infrastructures, peut être évalué à un minimum de 7 Mds€ ;
- Les coûts d'entretien et d'exploitation des lignes nouvelles vont également alourdir les coûts de fonctionnement. Au total, la dérive annuelle de la dépense de fonctionnement serait supérieure à 2,5% par an soit 30% de plus en 2030 !
- Des dispositifs spécifiques compliquent la gouvernance du système de transports franciliens.

Trois risques non pris en compte :

- risque de perturbations importantes entraînant une paralysie locale du réseau
- risque de retards importants dans le calendrier de mise en service des lignes nouvelles
- risque de crise financière liée à la croissance non maîtrisée des dépenses de fonctionnement

Solution alternative (Scénario 1)
Etaler la réalisation du Grand Paris

- L'investissement (19 MDS€ à l'horizon 2025) serait dblé sur les priorités du Plan de mobilisation : les schémas directeurs des RER, la ligne 14 à Saint-Ouen et le projet EOLE ouest. La réalisation du réseau du Grand Paris Express serait limitée au seul projet de la ligne 15 sud ;
- L'étalement du programme limiterait la croissance de la dépense de fonctionnement (2,2% / an au lieu de 2,7%). Cette dépense pourrait s'équilibrer moyennant une augmentation régulière des tarifs (de 2% / an) jusqu'en 2025.



**Ce scénario serait plus compatible avec les dates vraisemblables de mise en service de lignes nouvelles
Mais il n'assure pas pleinement la fiabilité des lignes existantes,**

Solution alternative (Scénario 2)
Retrouver d'abord la performance du réseau existant

L'investissement (8 Mds€ à l'horizon 2025) serait essentiellement ciblé sur le bon fonctionnement du réseau existant avec un effort important sur:

- La rénovation de l'infrastructure
- La modernisation du matériel et de l'exploitation (Cf. RER A)
- La réduction des incidents

A l'exception des prolongements de la ligne 14 Nord et d'EOLE Ouest, la réalisation du réseau du Grand Paris Express serait différée



L'impact sur les dépenses de fonctionnement serait faible alors que les voyageurs connaîtraient une amélioration progressive importante de leurs conditions de transport.

Scénario 2 *La performance du réseau existant* *Une proposition d'audit*

Des progrès importants dans l'utilisation des infrastructures ferroviaires existantes, RER et Transilien, nécessitent la « mobilisation » et l'action concertée d'un grand nombre d'intervenants de la chaîne de transport.

Un avis extérieur d'un opérateur, bénéficiant d'une expérience réussie d'exploitation et d'une culture différente de la nôtre, pourrait fournir la base d'un projet collectif.

Cet audit préconiserait :

- le meilleur usage en débit et qualité de service possible de ces infrastructures
- les modalités opératoires pour y parvenir
- les délais raisonnables
- les coûts « vraisemblables »

Réseau de transport collectif du Grand Paris – – version courte du 14 janvier 2015

13

COMPARAISON DES DEUX SCENARIOS PROPOSES AVEC LE PROGRAMME DU NOUVEAU GRAND PARIS

Le tableau ci-dessous récapitule la consistance et les résultats des deux scénarios à l'horizon 2025, par rapport au programme issu du Comité interministériel du 13 octobre 2014 (en ordres de grandeur)

SCÉNARIOS 2025 Milliards d'euros	Scénario issu du CIM du 13 octobre 2014	Scénario 1 Étalement programme du 13 octobre 2014	Scénario 2 Performance du réseau existant
INVESTISSEMENTS à engager	32 Md€	19 Md€	9,5 Md€
Programme réalisé en 2025	Programme annoncé 2025	Décalage lignes GPE ligne 15 sud seule réalisée	Schéma directeurs RER + pilotage automatique (RER et Transilien) + ligne 14 et Eole Ouest
COÛTS DE FONCTIONNEMENT en 2025 Base 2013 : 9,0 Md€	11,9 Md€ + 2,7 % par an	11,4 Mds€ + 2,2 % par an	9,5 Mds€ + 0,5 % par an
Dérive de la dépense à périmètre constant	+ 1 % par an	+ 1 % par an	Stabilisation de la dépense gains d'efficacité 1% /an
Majoration des tarifs	3,5% par an	2% par an	1% par an
AVANTAGES DES USAGERS			
Bénéficiaires (milliers voy. / jour)	5 000 Kvoy.	3 550 Kvoy.	3 400 Kvoy.
Gains de temps annuels ¹ (millions d'heures / an)	227 Mh/an	153 Mh/an	130 Mh/an
Investissement consenti / heure gagnée chaque année (euros)	141 €	124 €	73 €

Réseau de transport collectif du Grand Paris – – version courte du 14 janvier 2015

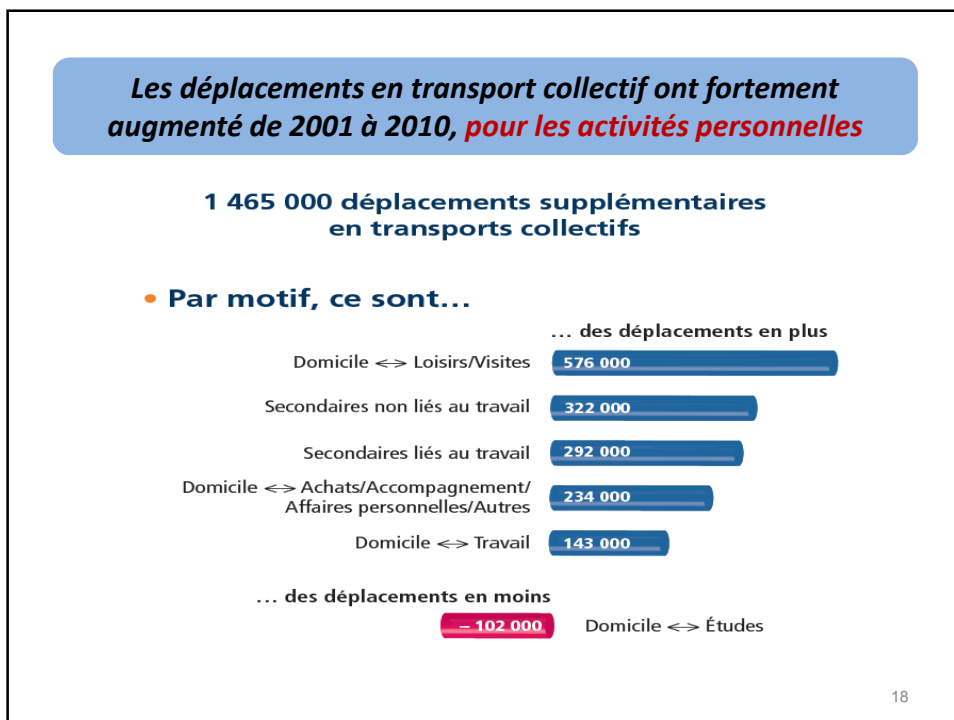
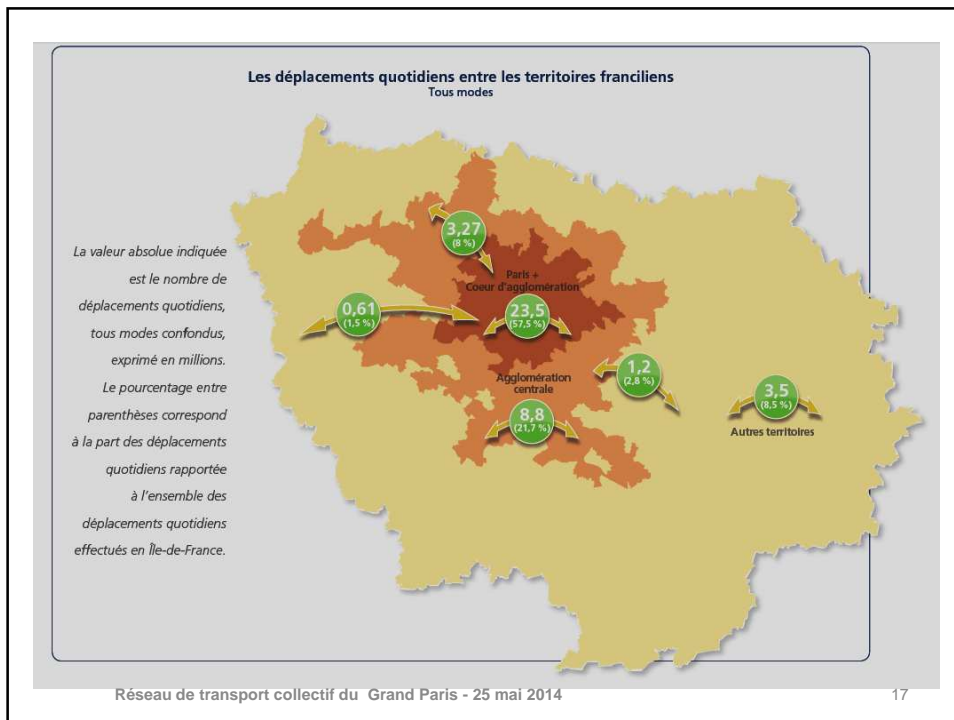
14

Les leçons du tableau de comparaison

- Le montant des investissements du scénario 2, même avec le financement de la rénovation, est plus raisonnable
- La dépense de fonctionnement s'accroît plus modérément dans le scénario 2
- Les avantages concernent plus de voyageurs et apparaissent plus rapidement.
- Les avantages pour l'aménagement ne sont pas un argument décisif, surtout si des moyens légers complémentaires sont mis en œuvre dans le scénario 2

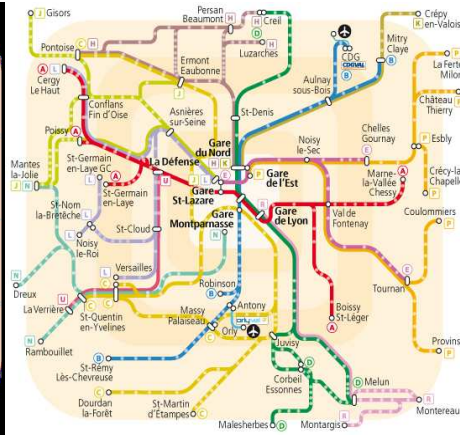
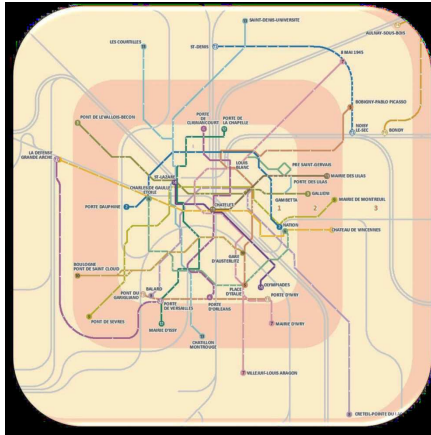
Quelle stratégie recommander

- Deux contraintes s'imposent fortement : répondre aux attentes prioritaires des usagers et maîtriser la dépense de fonctionnement.
- Faire fonctionner correctement le réseau principal qui concerne une majorité d'usagers. Un audit du réseau existant doit permettre d'obtenir un consensus sur un plan vigoureux.
- Réaliser EOLE Ouest et le prolongement de la ligne 14 pour supprimer les deux principaux goulets de capacité du réseau francilien ;
- Quand ces investissements incontestables auront été financés et réalisés, lancer la ligne 15 sud, puis les autres lignes. Ce délai doit permettre d'optimiser les projets.



Consistance du réseau de transport collectifs francilien

5 lignes de RER et un réseau ferroviaire régional classique : 1 525 km - 448 stations -
 14 lignes de métro : 217 km - 300 stations
 5 lignes de tramway : 49 km - 86 stations

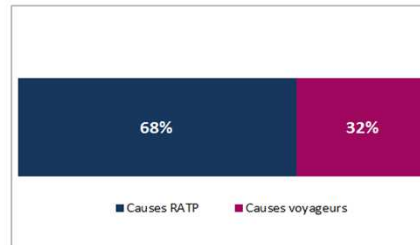
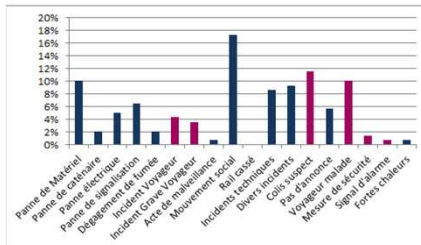
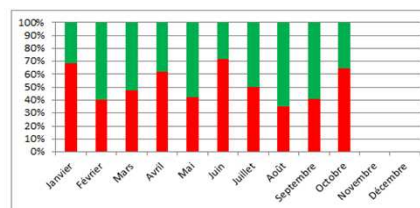
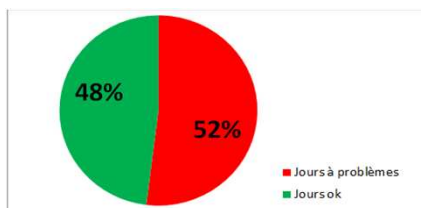


Réseau de transport collectif du Grand Paris - 25 mai 2014

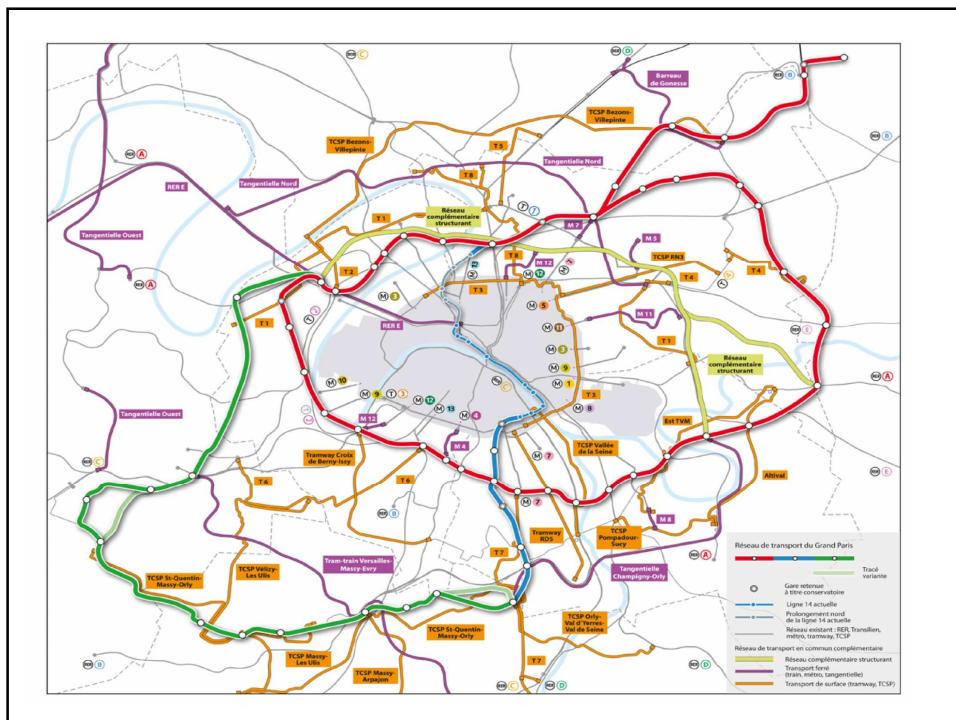
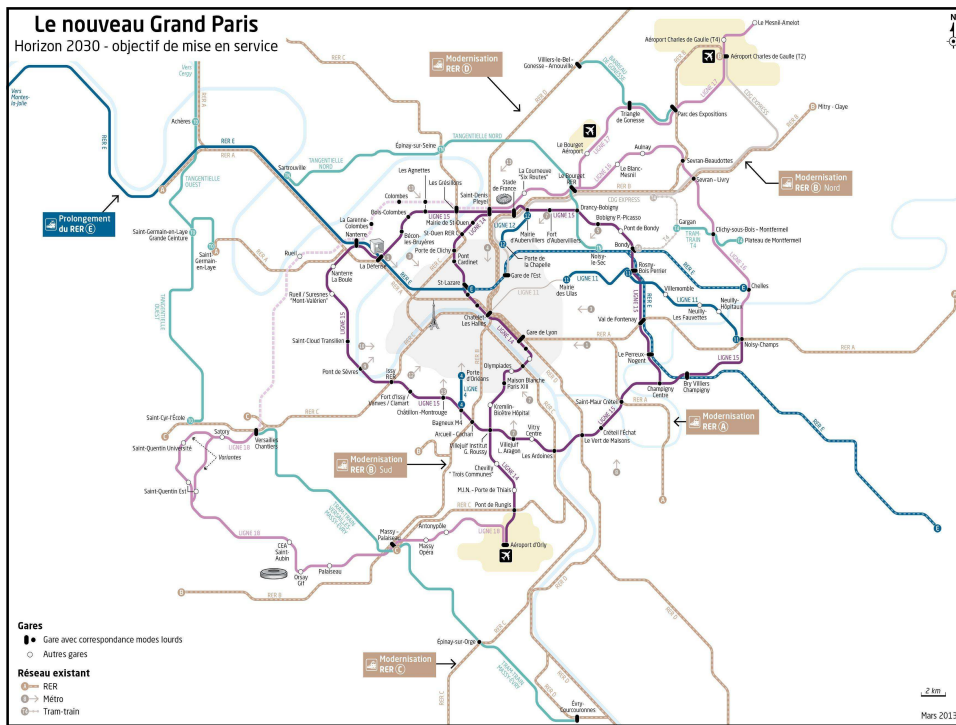
19

Des perturbations quotidiennes stressantes

RER B 2014 : la restitution des voyageurs « le blog d'en face »

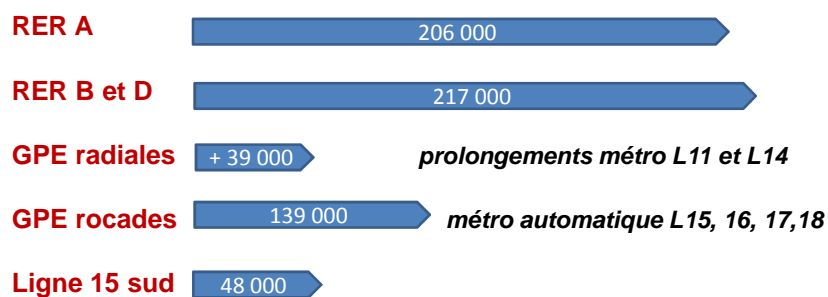


20



LES INVESTISSEMENTS : Clientèle 2025

Nombre de voyageurs prévus en 2025 (*heure de pointe du matin*)



Source : étude DRIEA 2012

23

LES INVESTISSEMENTS : avantages comparés

Catégories de projet	Coût invest.	Trafic concerné	Gain par voyageur	Gains annuels 17€/h	Coût fonct. annuel	Gains annuels / € investi
	Mds €	Millier voy./ jour	Minutes par voy.	Milliers euros/an	M€/an	%
Schémas directeurs RER ABCD	2,4	1600	7,0	1158	120	43 %
Pilotage automatique RER BCD et 10 Transiliens	1,5	951	2,2	213	75	9 %
Prolongements métro radial	5	384	11,0	437	83	7 %
Lignes 14 à St Ouen et Eole ouest à Nanterre	3,9	1210	2,8	348	61	7 %
Metro ligne 15 sud	5,5	320	12,7	420	83	6 %

24