

Les rencontres FNAUT-Mobilette - 11 juin 2018
Stéphane Beudet, vice-président de la Région Ile-de-France
chargé des Transports et Mobilités durables

Le débat est animé par Gilles DANSART, Rédacteur en chef de Mobilette et Bruno GAZEAU, Président de la FNAUT.

Gilles DANSART

Bonjour à tous. Je suis heureux de vous retrouver pour un nouvel épisode de ces Rencontres. Il s'agit d'ouvrir un échange le plus naturel possible entre les adhérents de la FNAUT et de Mobilette, ainsi que le Vice-Président de la région Ile-de-France.

Nous sommes à la croisée des chemins. Certaines décisions sont cruciales pour l'avenir de la mobilité en Ile-de-France. De plus en plus d'usagers sont présents sur les routes et dans les transports. Il s'agit d'un vrai défi pour les gestionnaires d'infrastructures et les responsables politiques, qui doivent arbitrer les conflits entre les temps courts et le temps long. L'État a son mot à dire sur les pistes à emprunter.

Nous aborderons de nombreux sujets. Le Conseil régional et l'autorité organisatrice d'Ile-de-France Mobilités sont clairement identifiés comme les interlocuteurs principaux des partenaires publics et privés, ainsi que des usagers.

Je commencerai par une question d'actualité. Nous parlons beaucoup de la concurrence et des échéances de 2039, 2035, 2025 pour le RER E, 2024 pour les lignes de bus, 2020 pour Optile... Qu'attend le Conseil régional d'Ile-de-France de ces rendez-vous successifs ? Ces échéances devraient-elles permettre de fluidifier le trafic ? Quelle est la véritable philosophie de la Région en la matière ? Comment expliquer, par exemple, la fixation à 2025 de l'échéance du RER E ?

Stéphane BEAUDET

Bonjour à tous. Je ne sais pas si le terme « philosophie » est approprié. Certes, les dogmes existent sur l'échiquier politique, notamment concernant la mise en concurrence. L'avis de la Région n'est pas aussi tranché. Néanmoins, je dois avouer que j'envisage la concurrence plutôt comme une bonne nouvelle.

Je n'entrerai pas dans le débat Optile / RATP. Si le législateur décide de l'ouverture à la concurrence à l'horizon 2022, nous devons nous y conformer.

J'ai présidé un réseau de bus d'Ile-de-France pendant 15 ans. Je considère que la concurrence permet d'améliorer la qualité de l'offre. S'agissant de l'exploitation et de la qualité de service, j'attends toujours plus des opérateurs. La principale préoccupation des voyageurs concerne la qualité de l'information. La mise en concurrence peut être un levier beaucoup plus utile que la contractualisation, qui me paraît dépassée. En outre, je suis horrifié par le fait que l'Ile-de-France est la région d'Europe dans laquelle les travaux ferrés sont de loin les plus coûteux et les plus longs. Nous devons identifier des leviers qui permettent d'aborder ces sujets. Par exemple, les processus de décision de la SNCF n'ont pas été modifiés depuis 30 ans, alors que les contingences ont profondément évolué. J'attends aussi de la mise en concurrence qu'elle puisse bousculer l'existant. Elle sera certes progressive.

Gilles DANSART

En tant que responsable politique, vous êtes sans doute sensible à la façon dont les citoyens perçoivent le service public. S'il est très difficile d'améliorer la qualité de service et la régularité des trains, comment parvenez-vous à promouvoir les améliorations, alors que la pression est de plus en plus forte du fait de l'augmentation du nombre de voyageurs et du retard pris dans les infrastructures ?

Bruno GAZEAU

J'ajouterai que le prix des carburants augmentant notablement ces derniers mois, le choix de laisser son véhicule personnel au profit du train pour aller au travail augmente la pression sur les transports ferroviaire en Ile-de-France. Percevez-vous cette pression actuelle et comment la gérez-vous ?

Stéphane BEAUDET

Gérer les transports nécessite un peu d'humilité, du courage politique, de la transparence et de la pédagogie. Jamais l'Ile-de-France n'a autant investi dans le réseau. À la fin de notre mandat, les habitants auront le sentiment – légitime – que leur situation s'est profondément dégradée. D'une certaine manière, elle se sera dégradée « grâce » à nous. J'utilise cette formulation à dessein car nous sommes arrivés à la limite des possibilités en matière d'investissement et de moyens pour réaliser les projets – 3 milliards d'euros en dehors de Paris Express- sur la durée du mandat, c'est colossal et inédit. Les cinq derniers dysfonctionnements rencontrés sur le réseau ne sont plus liés à son obsolescence, mais aux travaux.

Nous ne pouvons pas accélérer davantage les travaux, sauf à envisager des fermetures de lignes. Parallèlement aux investissements dans les nouveaux projets, le plan de restructuration des infrastructures s'échelonne sur 10 ans. Alors que nous n'avons jamais autant investi, la saturation du réseau et la crise de confiance augmentent. Faire croire aux usagers que nos investissements leur permettront d'être plus à l'aise dans les trains dans 10 ans est une vue de l'esprit.

Toutefois, nous avons réussi à repositionner le débat sur la route au cœur du projet des transports. Il va nous falloir étudier les mobilités de manière globale, en intégrant la révolution technologique et numérique. Nous avons formulé l'hypothèse du passage de 1,1 à 1,8 usager par véhicule – soit la suppression des bouchons.

Gilles DANSART

Briis-sous-Forge est citée depuis quinze ans comme un exemple à suivre. Or, ça n'a pas avancé. À qui la faute ? Quid de la frustration des usagers ?

Stéphane BEAUDET

J'ai le sentiment que la Région essaie d'accomplir son travail. Alors que nous avons élaboré un plan pour les routes, la loi NOTRe a interdit aux régions d'intervenir sur ce champ. La Région a été obligée de voter un « Réseau Routier d'Intérêt Régional ». L'acronyme : RRIR, cela ne s'invente pas. À l'intérieur de ce RRIR, nous sommes amenés à investir sur les routes appartenant à l'État.

Nous avons déterminé un certain nombre de leviers sur lesquels s'engager. Valérie Pécresse a par exemple favorisé le débat sur le véhicule autonome, en tant que moyen d'accélérer l'industrie automobile francilienne, qui est l'un des fers de lance en matière d'emploi.

Aujourd'hui, l'articulation entre la route et les transports paraît cohérente. Nous avons conclu un accord avec la Ville de Paris pour aménager une voie mixte dédiée aux transports publics, aux voitures les moins polluantes et au covoiturage. J'ai le sentiment que le processus s'accélère.

L'un des enjeux en matière de transports est de gagner du temps. Lorsque nous serons capables de parcourir en vingt minutes, sur une voie dédiée, la distance qui sépare Courcouronnes et Paris, nous assisterons peut-être à une augmentation du covoiturage sur cette voie.

Gilles DANSART

Anne Hidalgo a lancé le débat sur la gratuité. Une commission a été constituée à cet effet. Quel est le régime de la gratuité ?

Par ailleurs, les efforts en faveur de l'utilisation du vélo peuvent-ils affecter l'utilisation de ce mode de transport ? Faut-il un budget spécifique ?

Stéphane BEAUDET

Premièrement, je suis fondamentalement opposé à la gratuité, sachant qu'un voyageur paye en moyenne 30 % de son coût de transports en France. Tout a un prix. Deuxièmement, le besoin de financement et d'investissement est colossal. Troisièmement, que faire de l'afflux de voyageurs lié à la mise en place de la gratuité, dans un réseau saturé ? Nous pourrions plutôt envisager un demi-tarif sur certains créneaux horaires en dehors des heures de pointe.

Enfin, l'investissement dans le vélo est une bonne nouvelle. En effet, 40 % des 8 millions de trajets quotidiens en Ile-de-France sont inférieurs à 5 km. Au cours des dix dernières années, la longueur totale des pistes cyclables est passée de 3 000 à 5 000 km. Or, l'on ne dénombre aucun vélo supplémentaire ! Les promenades en bord de Seine sont très agréables, mais les associations d'usagers se plaignent de la discontinuité des pistes cyclables, de l'insécurité des trajets, du manque de places de stationnement sécurisées et, enfin, soulèvent la question de l'entretien du vélo. Je suis ravi que l'on investisse dans le vélo, mais ne pense pas que cela résoudra tous les problèmes.

La Région n'est pas maître d'ouvrage, mais stratège : elle peut financer des projets. Il importe que les territoires se saisissent enfin de la question de la mobilité (vélo, véhicules électriques, marche). Les maires doivent questionner la manière dont ils envisagent leur propre centre-ville. Je ne suis même pas certain que l'argent suffise à résoudre cette problématique. Toutes les pistes cyclables s'arrêtent à l'entrée dans une autre ville. Les intercommunalités peuvent être stratèges et lutter contre les coupures urbaines.

Question de la salle

Vous n'avez pas évoqué le transport de marchandises, sur lequel vous n'avez pas de marge de manœuvre. Pensez-vous qu'Ile-de-France Mobilités devrait s'emparer du sujet ?

Stéphane BEAUDET

Ile-de-France Mobilités est déjà fortement mobilisée sur l'ensemble des sujets liés au transport de voyageurs y compris les modes liés à la mobilité durable, comme le vélo que nous venons d'évoquer. Je ne pense pas que la question du transport de marchandises soit urgente. L'Ile-de-France souffre d'un problème de gouvernance des transports. En outre, la Région ne porte pas la politique des routes. Comment porter une politique de mobilité sans aborder la route ?

La Région Ile-de-France a mis en place un plan fret pour y remettre de l'ordre. La politique du dernier kilomètre est de nature à entraîner une profonde mutation des centres-villes. En matière de fret, le seul enjeu pour la Région est l'utilisation des faisceaux. Au niveau national, la question du modèle économique du fret n'a pas été suffisamment abordée, mais la discussion semble progresser – sans pour autant servir l'Ile-de-France.

Question de la salle

Cette année, de nombreuses hypothèses ont été évoquées au sujet de la modification de la gouvernance de la SGP. Quelle est votre évaluation de la situation ?

Stéphane BEAUDET

Le budget de la SGP a déjà été voté. J'insiste cependant sur le fait que cet investissement était nécessaire. Le Grand Paris doit faire « système ».

Je pense que nous n'avons pas fait les bons choix en matière d'aménagements. Pour réaliser des économies, la SGP a envisagé de décaler les projets dans le temps. Il n'a été procédé à aucune forme de recherche d'économies ou d'optimisation.

Par ailleurs, je m'inquiète de la tâche iconoclaste demandée au Préfet, et qui consiste à réunir une fois par mois tous les élus ligne par ligne, pour identifier des solutions de compensation. De mon point de vue, il n'existe pas de mesure de compensation. L'on ne peut remplacer un métro automatique par des bus.

Question de la salle

Quid du téléphérique ?

Stéphane BEAUDET

Si la ligne 18 voit le jour, la pertinence du téléphérique du Guichet sera clairement posée.

Gilles DANSART

Je vous invite tous à participer au débat du 12 juin à 14h entre Stéphane Beaudet et le Directeur de la SGP.

Question de la salle

Le Premier ministre a annoncé en février que le Grand Paris Express serait réalisé en totalité. Nous pensons que ce n'est peut-être pas la meilleure décision. Il a été demandé ensuite à la SGP d'obtenir 10 % d'économies sur un coût total de 25 milliards d'euros, soit 3,5 milliards d'euros. La première voie d'économies dans laquelle la SGP semble s'investir consiste à, par exemple, remplacer un projet d'escalier roulant par un escalier fixe. À terme, ces ajustements auront pour effet de dégrader fortement la qualité de service. Le réseau nous aura coûté extrêmement cher, sans garantir la qualité de service que nous étions en droit d'attendre.

Une meilleure méthode consisterait à se concentrer sur un petit nombre de sujets fondamentaux, qui engendreraient chacun des économies substantielles. A l'AUT Ile-de-France, nous identifions deux sources d'économies : d'une part, récupérer le tronçon de l'Orlyval pour y installer le terminus de la ligne 18 et d'autre part, envisager que la ligne 15 desserve non pas La Défense, mais Nanterre Préfecture, de manière à desservir tous les secteurs de la Grande Arche.

Stéphane BEAUDET

Ces sujets doivent être analysés avec les territoires. Certaines communes desservies par l'Orlyval m'ont d'ailleurs proposé divers projets d'aménagement. Tous les scénarios sont entendables et les territoires se sont d'ores et déjà approprié l'avenir de ce corridor. De mon point de vue, la recherche d'économies engagée par la SGP n'est pas abordée sous le bon angle. Je peux comprendre les notions d'aménagement urbain et de geste architectural. Cependant, en matière de financement des transports, il faut définir des priorités. L'accessibilité en est une.

Gilles DANSART

Ne faut-il pas accompagner les élus locaux dans cette démarche pour éviter la surenchère ?

Stéphane BEAUDET

Absolument. Les élus locaux sont néanmoins dans leur rôle, lorsqu'ils défendent leur territoire. Il faut aussi savoir être pédagogue. Lorsque des élus locaux me présentent des projets pharaoniques, comme la construction d'un téléphérique, je me dois de leur suggérer l'installation d'un bus – ce que la SGP n'a pas fait. Nous n'avons plus les moyens des années 70. Les contraintes financières doivent véritablement être prises en compte.

Gilles DANSART

Le processus utilisé pour l'aménagement du RER E vous semble-t-il maîtrisé ?

Stéphane BEAUDET

Ce projet est plutôt exemplaire.

Question de la salle

Nous sommes inquiets du devenir de divers projets, comme le prolongement de certaines lignes de tramway, la création de trains express, etc. Ces projets verront-ils le jour ?

S'agissant de la grève des cheminots, Valérie Pécresse a annoncé une indemnisation à 50 % des voyageurs franciliens. Les usagers de la ligne B, particulièrement pénalisés, bénéficieraient d'un dédommagement plus élevé. Quelle décision avez-vous prise ?

Stéphane BEAUDET

Je laisserai à la Présidente de la Région le soin de réaliser les annonces. Valérie Pécresse tient ses engagements.

S'agissant de votre première question, les CPR en cours se sont engagées sur l'aménagement de couloirs. Chaque projet a son propre rythme. Je vous tiens un langage de vérité : plusieurs milliers de projets ont été promis dans cette région depuis 30 ans. J'ai assumé la responsabilité de dire aux maires d'arrêter de rêver. À titre d'exemple, il est peu probable que le prolongement de la ligne 11 voit le jour, car il représente 1 milliard d'euros. Pour autant, cela ne signifie pas que nous avons abandonné le projet de transports. Au contraire, nous devons accompagner l'ensemble des territoires pour les inviter à faire évoluer leur manière de porter ce type de projet. Ile-de-France Mobilités leur propose un catalogue de solutions de transport, qui doivent être étudiées en fonction des nécessités. En définitive, nous avons un devoir de pédagogie et de franchise envers les territoires.

Question de la salle

La piste cyclable EV3 s'arrête à la limite de la Seine-et-Marne. De grands projets peuvent-ils accélérer le développement d'un réseau cyclable cohérent ? Les Jeux olympiques de 2024 peuvent-ils jouer un rôle moteur en la matière ? S'il est intéressant d'aménager des pistes cyclables en centre-ville, il est tout aussi important d'en créer dans les grandes zones d'emploi.

Stéphane BEAUDET

J'ai le sentiment que nous vivons une époque charnière dans le développement de l'usage du vélo. Ile-de-France Mobilités s'est d'ailleurs mobilisée dans la location à longue durée de vélos électriques. Les usages sont en train de basculer vers le vélo. Il nous reste à transformer l'essai pour faire de ce mode de transport une priorité de nos collectivités.

Par ailleurs, les plans de déplacements doivent tenir compte des zones d'activité. Les schémas doivent être décroisonnés. Nous souhaitons que le vélo devienne le mode de transport du quotidien pour les courtes distances et notamment le rabattement vers les gares.

Question de la salle

La moitié des Franciliens a envie de quitter l'Ile-de-France. Que vous inspire ce sondage ? Pourquoi continuer à investir autant dans les transports, dans ce contexte ?

Stéphane BEAUDET

Ce phénomène concerne la quasi-totalité des métropoles mondiales. Certes, la région Ile-de-France est vécue comme une source de stress en raison de divers facteurs, mais elle représente 30 % du PIB national. Par nature, l'Ile-de-France est un territoire de contrastes.

Question de la salle

La question de la saturation doit être traitée, notamment en ce qui concerne les régions limitrophes.

Stéphane BEAUDET

Divers travaux ont été entrepris pour « désaturer » le réseau. À ce titre, l'ajout de nouveaux trains contribuera à améliorer la qualité de service. L'avenir des transports dépend également des habitudes sociétales et de l'évolution des modes de travail.

Je pense que la réforme des régions est un échec majeur. Si l'Ile-de-France avait eu le choix, elle aurait sans doute étendu son périmètre jusqu'au Havre. Si elle avait été associée à la réflexion sur le bassin parisien, je pense que la constitution de la Métropole du Grand Paris n'aurait soulevé aucun débat.

Gilles DANSART

Avant de clore ce cycle de rencontres avec Bruno Gazeau, je souhaiterais recueillir l'analyse de Stéphane Beaudet au sujet de ce long épisode de grève ferroviaire : que révèle-t-il ?

Stéphane BEAUDET

Cette grève perlée révèle un malaise social profond et une erreur politique. J'ai le sentiment que nous sommes passés à côté de la réforme de la SNCF. Tous les usagers se sont finalement accommodés de ce mouvement de grève, qui est beaucoup moins percutant que ce que nous avons vécu en 1995. Je résumerai la situation en ces termes : « tout ça pour ça ? »

Gilles DANSART

Ce sera la conclusion de notre rencontre. Je vous remercie et vous souhaite un excellent été à tous.