

# WEBINAIRE - ATELIER DEBUT DE MANDAT

## Compte-rendu du 24 septembre 2020

### SUJET :

## Le fonctionnement du système de transports en Ile-de-France

### POINT PRINCIPAUX DES INTERVENTIONS

**En introduction Stéphane BEAUDET**, Président de l'AMIF, maire d'Evry Courcouronnes et vice-président au conseil régional d'Ile-de-France en charge des transports, rappelle la particularité de la question des transports en Ile-de-France rendu en gestion aux élus depuis une petite 15aine d'années (relativement nouveau pour les élus au regard de l'histoire des transports).

Particularité du fait de l'importance de son réseau (3eme réseau de transport du monde), dans une région considérable avec 12 millions d'habitants et 43,2 millions de déplacement par jour (65 % de moins de 5km), une grande diversité des formes de transports (le mass transit, la voiture, la marche...) et un partage complexe des compétences entre Autorité Organisatrice des Mobilités (AOM) et collectivités.

La gestion des transports en Ile-de-France c'est donc, pour Stéphane Beudet, à la fois un sujet d'une juste coordination des compétences entre communes, département, Métropole du Grand Paris (MGP) et autorité organisatrice de transport (IDFM) et d'une bonne articulation des différentes formes de transport avec notamment la question de la montée en charge des nouveaux modes de transports et innovations (covoiturage, veligo, bus à la demande...) dans un contexte de crise sanitaire.

**Jean-Christophe MONNET, Directeur des Relations avec les Voyageurs et les Territoires / Actions européennes à Ile-de-France Mobilités** présente les différentes particularités de l'organisation des transports en Ile-de-France.

Tout d'abord un partage de compétences complexes en zone urbaine dense mais aussi rurale avec une gouvernance et des compétences partagée : entre 1 conseil régional, 8 départements dont la Ville de Paris, 1 Métropole du Grand Paris et 54 établissements publics de coopération intercommunale (EPCI) et 1 277 municipalités.

Il présente ensuite les chiffres de la grande enquête transports :

- 43 millions de déplacements par jour
- 9,4 millions de déplacements en transports collectifs par jour (+14% par rapport à 2010) avec une forte augmentation des mobilités douces
- 70% de ces déplacements sont faits en dehors de Paris
- Les déplacements entre Paris et la banlieue ne représentent qu'environ 10 % des déplacements quotidiens.

Il rappelle par ailleurs les compétences d'Île-de-France Mobilités : définition et l'organisation du transport public, la tarification, la contractualisation avec les opérateurs

## WEBINAIRE - ATELIER DEBUT DE MANDAT

### Compte-rendu du 24 septembre 2020

qui exploitent les réseaux et le contrôle de leurs activités, la planification de la mobilité, le développement des nouvelles mobilités (covoiturage, autopartage, véligo, glisse urbaine, véhicules autonomes...) , les études et le pilotage des investissements pour moderniser et développer le réseau (avec Grand Paris Express notamment) et prescriptions pour les problématiques d'intermodalités.

Toutes ces missions doivent être menées en assurant l'équilibre financier, ce qui a été particulièrement crucial avec les impacts financiers de la crise sanitaire (déficit de 2,6 Mds €) qui va être pallié grâce au protocole d'accord qui vient d'être signé avec l'Etat.

Compétences qui sont assumées par un conseil d'administration composé de 31 membres et présidé par la Présidente de la Région Île-de-France 16 représentants de la Région Île-de-France, 5 représentants de la Ville de Paris, 1 représentant pour chaque autre Département, 1 représentant pour les EPCI, 1 représentant de la CCI IDF et depuis peu 1 représentant des associations d'utilisateur).

Jean-Christophe Monnet fait ensuite un focus sur le financement du fonctionnement des transports publics : 10 464 M€ recettes (concours publics : 1 850 M€, recettes tarifaires : 3 984 M€, versement transport : 4 457 M€, TICPE : 93 M€ et 260 M€ d'autres recettes) pour 9 810 M€ de dépenses affectées aux dépenses de fonctionnement et 654 M€ aux investissements.

Pour exercer ses compétences IDFM mobilités passe des contrats avec les opérateurs (notamment SNCF et RATP). Ces contrats fixent les niveaux attendus de service et les montants des contributions versées. Les contrats se rapprochent d'une délégation de service public mais sans la mise en concurrence, ils préparent les opérateurs à la mise en concurrence future qui va intervenir à partir de 2021 avec les réseaux de bus de grande couronne.

Il rappelle que les grands objectifs du développement de transports en Ile de France et régie par 2 documents cadres : Plan de déplacements urbains d'Île-de-France (PDUIF) qui fixe, les objectifs et le cadre de la politique de déplacements et le Contrat de plan Etat-Région (CPER) qui fixe sur la période 2015-2020 les grandes priorités d'investissement en Île-de-France.

Pour les années à venir plusieurs grands projets d'investissements (60 projets pour un investissements de 15,5 Mds€ en plus de la mise en œuvre du Grand Paris Express avec la société du grand Paris pour un coût estimé de 35 Mds €).

Ces investissements ont pour objectif de moderniser le réseau, développer le réseau tramway et bus, accélérer la transition énergétique avec un objectif de 100 % des bus propres en 2025.

IDFM travaille par ailleurs à déployer de nouveaux services (parc relais, l'accessibilité, les services et commerces en gare, les espaces connectés, les éco-stations, l'information voyageurs, la sécurité), financer le déploiement des nouvelles mobilités (le véligo, les véhicules autonomes, le covoiturage, l'autopartage).

## WEBINAIRE - ATELIER DEBUT DE MANDAT

### Compte-rendu du 24 septembre 2020

**Lucile QUESSART, Directrice des lignes L, A et J de Transilien SNCF est** intervenue sur l'organisation et le fonctionnement du système ferroviaire en Ile-de-France (dit Mass Transit).

Elle tout d'abord présenté les différentes lignes du réseau Transilien en mettant en avant :  
**sa densité :**

- sur 10 % du réseau SNCF il représente 70% du trafic SnCF
- 3,4 M de passagers (1/4 de la population d'IDF)

**Et sa complexité :**

- Voies partagées entre plusieurs transporteurs : TGV, intercitys, lignes régionales, le Fret et RATP (sujets d'interactions importants)
- Système en milieu ouvert : voies non préservées : soumises aux conditions climatiques et aux intrusions sur les voies
- Partage des rôles entre franciliens et SNCF réseaux

Le principal enjeu du réseau c'est la synchronisation des flux voyageurs : avec 3 000 personnes toutes les 3 minutes importance de la réactivité et de maximiser la fluidité des mobilités.

Par ailleurs, cela est peu connu mais 95 % des voyageurs sont occasionnels ce qui suppose une information importante et très pédagogique.

3 défis pour le Transilien demain :

- **Transformation du matériel (rames) :** 10 Mds € d'investissement prévus (important en termes de confort, sécurité et disponibilité) qui doit être réalisée dans un temps record et en adaptant dans le même temps les ateliers de maintenance pour les rendre compatibles aux nouveaux matériels.
- **Optimisation des travaux :** favorise la nuit et le week-end pour limiter les nuisances sur voyageurs. Le projet Eole (prolongement du RER E) est notamment un enjeu important avec 3 Mds € avec pour objectif la désaturation du RER et de la gare saint Lazare et la création d'un maillage réseau optimal.
- **Développer la mobilité durable :** le train est au cœur des enjeux climatiques, a pour objectif de faire revenir au transport collectif (notamment en période post covid) et développer le service.

**Julien LAURENT, Directeur des relations institutionnelles groupe RATP** a tout d'abord présenté le groupe RATP en insistant sur le fait que la RATP était un opérateur multimodal et intégré (enjeu de demain), présent en France mais aussi partout dans le monde et qui avait à cœur d'accueillir ses employés dans un environnement de travail inclusif et épanouissant (label RSE confirmé).

Il a ensuite explicité les mesures prises dans le cadre de la crise covid :

- **Pendant le confinement :** conservation de l'offre de transports pour que les personnes mobilisés pendant le confinement puissent continuer à aller travailler (dont mise en place de lignes spécifiques pour personnel hospitalier)

## WEBINAIRE - ATELIER DEBUT DE MANDAT

### Compte-rendu du 24 septembre 2020

- **Post confinement :**
  - mesures de nettoyage et sécurisation afin que les réseaux de transports ne deviennent pas cluster (port masques, distanciations, gel, rappel des gestes barrières, révision total du processus de nettoyage et désinfection) et faire revenir les voyageurs en toute confiance et en toute sécurité.
  - mise en place d'un bus covid : mise à disposition de la Région Île-de-France d'un bus et d'un chauffeur pour réaliser des tests Covid-19 itinérants dans les zones rurales.

**Alain PITTAVINO, Directeur adjoint Ile-de-France Transdev** par a tout d'abord présenté le groupe Transdev, groupe international opérateur multimodal, filiale de la caisse des dépôts, présent dans le monde et pour l'Île-de-France :

- 600 lignes de bus
- 200 millions de voyageurs
- 8 000 collaborateurs
- 75 % des communes franciliennes desservies

Entreprise en prise avec son territoire en forte interaction avec élus locaux avec plusieurs typologie de métiers (conduite, contrôle, sureté, maintenance des véhicules) et avec des partenariats nombreux avec associations de personnes à mobilité réduites d'handicap, d'insertion et centre d'apprentissage.

Il est ensuite intervenu sur la transition énergétique : enjeu pour les opérateurs d>IDFM c'est de sortir du tout gazole les transports publics de demain :

L'objectif c'est de passer du tout gazole à un mix énergétique essentiellement concentré sur l'électrique et le gaz naturel. Des solutions vont émerger (hydrogènes) mais à ce stade ce qui est en cours de développement : c'est l'électrique et le gaz naturel.

Depuis cette année tous les nouveaux bus sont électriques ou gaz. Transdev est en cours de transformation soutenue de ses dépôts afin de les accueillir :

- **électrique** : mise en place de postes de transformation et de charges de véhicules (une charge nuit suffit à rouler 250 km). Reste problématiques des bus qui roulent beaucoup ou consomment plus (bus articulés)
- **réseau gaz** : solution industrielle avec autonomie à plus de 400 km, mise en place de système de détection de gaz, compression de gaz puis distribution avec plusieurs systèmes de charges, transformation progressive des dépôts.

**Brigitte RABAUD, Directrice Marketing Keolis IDF** a tout d'abord présenté l'activité du groupe Keolis : acteur mondial de la mobilité partagée. En IDF : 73 millions de kilomètres /an, 165 millions de voyageurs / an, 250 lignes de bus, 1 900 véhicules, 2 réseaux PAM, 1 ligne de tram-train et 1 ligne de tramway.

## WEBINAIRE - ATELIER DEBUT DE MANDAT

### Compte-rendu du 24 septembre 2020

Elle est ensuite intervenue sur les modalités de l'intermodalité train/bus en Grande Couronne : axe important de la politique de transport d'IDFM car impacte le quotidien de nombreux voyageurs afin de vivre son déplacement le mieux possible.

L'intermodalité est une spécificité de l'Île-de-France. Le réseau ferré est l'épine dorsale du transport en Île-de-France qui nécessite de développer l'intermodalité notamment en Grande couronne pour accéder aux gares.

La question des correspondances entre trains et bus est au centre de l'expérience client au quotidien car c'est le deuxième mode d'accès en gare après la marche à pied (28 à 37% des flux en bus de/vers les gares).

Plusieurs objectifs pour faciliter l'intermodalité :

- **Optimiser les dit « sans coutures »**, c'est à dire sans attendre trop longtemps (permanence des correspondances). En heure creuse, en soirée et le week-end particulièrement problématiques. Pour cela, Keolis développe une application avec synchronisation en temps réel train/bus afin que le conducteur du bus connaisse exactement l'arrivée des trains et de si besoin attendre les flux de voyageurs
- **Assurer la continuité des déplacements** (notamment en soirée ou dans territoires plus ruraux) : développement du Transport à la demande (TAD) semble être une bonne solution.
- **Permettre une mobilité sans stress** : voyageur a besoin de vision globale de ces modalités de transports et de les vivre le plus paisiblement possible, d'où la nécessité de vraiment travailler avec l'ensemble des acteurs, les autres opérateurs mais aussi les collectivités.

**Stéphane BONNAUD, Directeur du Développement du Groupe Lacroix & Savac** a dans un premier temps présenté le Groupe Lacroix & Savac : groupement francilien social, solidaire et inclusif, présent depuis plus de 80 ans en Île-de-France. Présent essentiellement dans l'Ouest de l'Île-de-France : 200 communes desservies, 1 721 000 habitants desservis et 2 160 collaborateurs d'IDF dont 800 emplois Franciliens

Il est ensuite intervenu sur le **rôle social des entreprises de mobilités franciliennes** car par définition le transport public de voyageur a de forts impacts sur les territoires, à la fois économique et social.

Les transports de voyageurs sont en effet au service du dynamisme local :

- Acteur de la vie du territoire
- Incubateur de solutions avec des partenaires locaux
- Porteur des valeurs de citoyenneté et du vivre ensemble
- Créateur d'une cohésion sociale territoriale

## WEBINAIRE - ATELIER DEBUT DE MANDAT

### Compte-rendu du 24 septembre 2020

Pour le Groupement Lacroix et Savac cela se traduit par :

- Des partenariats pour aller plus vite et plus loin avec des start-ups et incubateurs partenaires, des acteurs engagés pour une mobilité durable.
- Une présence de longue date créant des relations contractuelles durables de confiance avec nos fournisseurs locaux.
- Un savoir-être décliné dans une démarche de Responsabilité Sociétale des Entreprises, mesurée et publique via notre engagement auprès de la start-up ZEI => Une start-up qui propose une plateforme dédiée aux mairies et aux collectivités.
- De nombreux engagements et actions avec les territoires.

Le groupe prône un management de proximité, avec un plan de formation et d'accompagnement du personnel qui va au-delà des obligations contractuelles.

### QUESTIONS/REPONSES

#### ➤ PAM et TAM :

**Les PAM et TAD sont-ils accessibles dans tous les territoires et comment les arrêts et horaires sont déterminés ?**

→ Réponse Jean-Christophe MONNET :

- Pour le PAM : à destination de toutes les personnes qui répondent aux conditions de handicap, il suffit de réserver 24h à l'avance
- Pour le TAD : La demande doit être exprimée par les collectivités auprès d'IDFM (attention avec la mise en concurrence, cela peut être plus compliqué).
- Horaires et fréquences : contrat passé avec opérateur pour qu'elles répondent le mieux aux besoins.

#### ➤ Mise en concurrence :

**La mise en concurrence des réseaux de bus en grande couronne, initialement prévue à l'horizon du 1er janvier 2021, a été impactée par la crise sanitaire. De nouvelles échéances ont-elles été fixées ?**

→ Réponse J-C.M. : Avant la crise sanitaire, cela a déjà pris du retard (39 lots ont été mis en concurrence) mais IDFM essaye de respecter les échéances. En tous les cas, le process a continué pendant la crise de façon très dématérialisée de manière à ne pas prendre plus de retard.

#### ➤ Publicité :

**Il me semble que la suppression de la publicité est ressortie comme l'un des 1ers points d'une consultation des usager·e·s, quelle est la position d'IDFM à ce sujet ? Quelle évolution est prévue ?**

→ Réponse J-C.M. : Pas connaissance de l'étude mais la publicité représente des revenus qui contribuent à l'équilibre financier de l'offre de transports, dans contexte financier actuel très tendu (2,6Mds€ de déficit) toute recette est bonne à prendre. Sur le fonds, pas de position à ce stade.

## WEBINAIRE - ATELIER DEBUT DE MANDAT

### Compte-rendu du 24 septembre 2020

➤ **Ligne 18 :**

**Que pensez-vous des contestations concernant la ligne 18 ? (Projet à priori surdimensionné en termes de flux/coût, artificialisation de terres agricoles fertiles et agriculteur·ices qui ne se sentent pas entendus).**

→ **Réponse J-C.M. :** S'agissant de la ligne 18, projet porté par la SGP, il est important de poursuivre le dialogue et la concertation avec tous les acteurs pour expliquer le projet et l'optimiser. Le développement sur le plateau de Saclay est très important et malgré les renforcements de l'offre sur les lignes de bus qui le desservent, celle-ci à terme pourrait ne pas suffire d'où l'intérêt de la ligne 18.