

DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



La Commission particulière du débat public a auditionné le 13 mai 2015 des acteurs sur le thème des mobilités et des systèmes de transport

Sur le modèle économique du RER francilien : Pierre Serne, vice président du STIF (Syndicat des transports d'Île-de-France) ; vice-président de la région Île-de-France, chargé des transports et des mobilités

M. Serne précise qu'il est difficile de dégager le modèle économique précis du RER francilien, car la contractualisation qui lie le STIF aux opérateurs de transport ne distingue pas facilement les coûts et recettes par modes de transport.

Pour autant il est possible de définir quelques ordres de grandeurs de différents paramètres économiques, dont le coût de production d'un RER, à ~5 € par voiture/km. L'entretien du RER est coûteux et nécessite des installations de maintenance de grande ampleur. En parallèle, le réseau francilien est actuellement fortement congestionné, et a dépassé les limites prévues pour un modèle en étoile et avec branches, avec des tronçons centraux qui ne disposent plus de marges disponibles, bien que le système RER ait été volontairement surdimensionné à sa création. Dans ce contexte, le STIF, la région et les opérateurs ont prévu d'importants programmes de renouvellement du matériel roulant, de modernisation des principales lignes de RER, et de régénération du réseau, qui se chiffrent en milliards d'euros par an. Les coûts engagés sont d'autant plus importants que le réseau francilien est dimensionné pour l'heure de pointe extrêmement chargée. S'agissant de la politique de desserte, il faut noter une tendance à la "métro-isation" des RER, avec plus de dessertes omnibus à la fois plus simples à gérer et nécessaires au vue de l'augmentation de fréquentation de nombreuses gares de banlieue proche. Avec la difficulté induite sur les troncs communs qui se densifient encore.

Les coûts du réseau francilien sont actuellement couverts pour environ 30% par les usagers, tous modes et zonages confondus (avec un écart-type important qui peut varier de 70 % pour un trajet court dans Paris intra muros à 15 % pour un trajet quotidien de 80 km). Les employeurs (de plus de 9 salariés) contribuent pour 40% via le "versement transport", soit environs 3 milliards d'Euros par an. Le reste provient des subventions publiques.

Dans ce contexte la construction de nouvelles infrastructures, et en particulier du Grand Paris Express, nécessite de trouver un modèle économique supportable, qui dégage en l'espèce environs 1 milliard d'€ de recettes annuelles nouvelles pour en garantir l'exploitation. Cela à partir de la contribution des employeurs (toutefois soumise aux aléas de la conjoncture économique), des recettes voyageurs et de l'apport de nouvelles subventions de l'Etat ou des collectivités, chacune de ces sources étant évidemment très contrainte dans la période. Le consentement au financement du Grand Paris Express par les franciliens et les collectivités passe en pratique par la capacité à fournir le service de transport à un maximum d'utilisateurs, en restant en capacité de financer le projet global ...

Le STIF n'a pas envisagé à ce jour une modulation tarifaire fonction du créneau horaire. Un système de gestion d'unités de transport par télébilletique, envisagé à moyen terme, constitue toutefois une piste pour rendre possible une modulation du coût en heures creuses, à coupler avec un travail sur les heures de travail avec les employeurs, et une politique de localisation des zones d'emploi en proche couronne qui permette de générer une "contre-pointe" sur des lignes ciblées. Ces pistes doivent toutefois tenir compte d'une évolution des trafics, avec une augmentation de la fréquentation qui s'effectue aujourd'hui essentiellement en dehors des heures de pointe, voire le samedi.

Des coopérations entre autorités organisatrices des transports (AOT) ont permis d'agir sur les coûts, avec des commandes groupées de matériel roulants, de coordonner des offres tarifaires transrégionales, d'optimiser l'occupation de sillons ...

En conclusion, le STIF est confronté, comme ailleurs, à un vrai défi de gouvernance entre gestion de l'existant et développement de nouvelles offres, un équilibre étant à trouver pour améliorer l'existant tout en préparant de nouveaux réseaux neufs.

Sur les plans de déplacement d'entreprises (PDE) : Lucile Janssoone Chef de projet « Déclic Mobilités » / Réseau ALLIANCES – Pôle accompagnement des entreprises à la RSE:

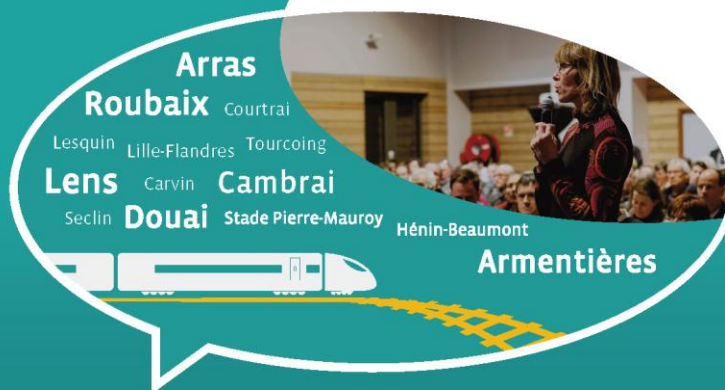
Les démarches de management de la mobilité dans les entreprises, les administrations ou les zones d'activités ne sont pas obligatoires, sauf pour les entreprises, administrations, écoles, et universités de la région employant plus de 500 salariés ou plus de 250 si elles sont en zones d'activités (voir le Plan de Protection de l'Atmosphère). Cela concerne 281 entreprises en région, dont 132 sur le territoire du Grand Lille, et touche actuellement moins de 15 % des salariés (167 000) du Nord Pas de Calais. L'exemple de la Belgique montre qu'il faut attendre une dizaine d'années pour que des résultats tangibles sur le report modal apparaissent.

Les exemples cités par Mme Janssoone, sur des secteurs d'activités très différents de la métropole lilloise, montrent que les PDE agissent principalement sur 3 niveaux : une meilleure utilisation de l'offre de mobilités existante (transport en commun et covoiturage en particulier), la modification des pratiques de travail pour limiter les déplacements (télétravail, visioconférence en particulier), et enfin la mise en place de nouveaux moyens de transports de proximité (bus, auto partage, ...).

Le REGL, avec le cadencement et l'amplitude horaire prévus, constituerait donc un levier appréciable pour les déplacements longue

DÉBAT PUBLIC

RÉSEAU EXPRESS GRAND LILLE (REGL)



distance, à condition de travailler sur l'emplacement précis des gares par rapport aux zones d'emploi et leur accessibilité. (et que les horaires concordent avec les besoins des entreprises)

Les participants convergent sur le fait que "l'amélioration de la qualité de l'offre des TC ne suffit pas à susciter un transfert modal" (Cf. la présentation du CEREMA lors de la fabrication des propositions du 22 avril http://regl.debatpublic.fr/sites/debat_regl/files/documents/regl-presentation-cerema-220415.pdf). Il faut travailler à la fois sur les comportements individuels et des mesures restreignant l'usage de la voiture en mode auto soliste. Le PDE constitue un des leviers de ce changement.

S'agissant du levier fourni par le REGL, Déclat Mobilités est en mesure d'accompagner une démarche de diagnostic plus fine dans certaines entreprises dotées d'un PDE, qui permettrait de mesurer les besoins de leurs salariés en matière d'offre de transport en commun et de mesures incitatives pour le report modal. Cet accompagnement consisterait en la mise en relation des entreprises avec la CNDP

Sur les nouveaux défis de la mobilité : Patrick Palmier (Responsable du groupe Systèmes de Transport et Sécurité au CEREMA), et Cyprien Richer (Chargé de recherches au CEREMA)

L'efficacité d'un nouveau moyen de transport ferroviaire constitue une problématique complexe. Elle se pose en termes de services offerts, plus qu'en termes de capacités de transport, sur plusieurs aspects : la bonne construction des horaires (plutôt que les durées de transport), avec en corollaire une information fiable sur les horaires intégrant les correspondances ; l'accessibilité des gares selon différents critères (de temps et de pénibilité d'accès, en particulier), ...

La détermination de ces services est étroitement liée à la démarche de planification retenue. La Suisse, par exemple, définit les services de desserte nécessaires aux populations concernées, pour élaborer les horaires, les cadencements et les correspondances associés, et pour enfin en déduire les infrastructures nécessaires et suffisantes à réaliser permettant de la mise en place de l'horaire, avec des objectifs de desserte intermédiaires, permettant un phasage des investissements permettant d'atteindre progressivement l'horaire cible défini pour le long terme

Sur un autre plan, la réduction attendue de la congestion routière ne peut résulter de la seule offre ferroviaire : de nouveaux courants de pensée promeuvent la limitation des infrastructures routières comme leviers indispensables, et l'utilisation du « nombre de véhicules.km » comme indicateur de comparaison de plusieurs offres de TC.

L'application de ces réflexions au REGL soulève ainsi plusieurs questions ouvertes :

- quelle serait la baisse du nombre de véhicules.km induite, au-delà du taux de report modal espéré, en intégrant les déplacements en voiture générés par l'accès aux parkings relais de grande envergure prévus ?
- la place accordée à la gare Lille-Flandres, avec une convergence renforcée des trafics, est-elle équilibrée, voire "équitable", alors qu'il existe des sites à potentiel ferroviaire sur la rocade lilloise, en situation d'accueillir de l'activité économique et répartir les trafics ?
- les études d'opportunité sont-elles descendues à un niveau suffisamment fin des territoires pour apprécier le niveau de service réellement rendu par le REGL selon les pôles urbains, la façon dont la ville va se créer autour de gares situées en périphérie, et les risques en termes de compétition entre territoires (sur l'accès à l'emploi en particulier) ?

Sur le PDU du SMTAG et les questions de rabattement sur les stations de REGL : Hélène Marbach, Directrice du Syndicat Mixte des Transports Artois-Gohelle et Ludwig Maudrich, responsable du pôle Grands Projet,

Le Plan de Déplacements Urbains du SMT Artois Gohelle, qui regroupe les communautés d'agglomérations d'Artois Comm, d'Hénin-Carvin et de Lens-Liévin, est en cours de validation. Un enjeu majeur du PDU est, au-delà du report modal, d'amener vers les transports en commun toutes les populations et notamment les populations fragiles du territoire, qui appréhendent l'utilisation des TC, tendent à se replier sur le local et accèdent de ce fait peu aux services offerts au plan intercommunal et régional (emploi, formation, soins médicaux, etc.).

A cet effet, le SMTAG a travaillé sur les leviers du changement au travers des 6 lignes Bulles (4 pour les territoires Lens-Liévin & Hénin-Carvin et 2 pour le territoire Artois Comm) : par exemple la desserte systématique des pôles d'échanges pour passer facilement d'un mode à un autre, la fréquence de passage des bus et l'amplitude du service pour intéresser plusieurs catégories d'usagers potentiels. La restructuration de la tarification pour améliorer sa lisibilité a été engagée en septembre 2014.

Le transport ferroviaire contribue au PDU pour donner de la cohérence aux temps de trajet longue distance : à ce titre une offre étendue du TER, sur l'ensemble de la journée, est un complément important aux lignes Bulles et la stratégie de rabattement vers les pôles d'échanges. S'agissant du REGL, il est important de continuer un travail collaboratif formel entre le Conseil Régional et le syndicat pour construire une offre cohérente de services.