

Avis n°2016-17  
présenté au nom des commissions Emploi et développement  
économique et Transports par **Nicole DESHAYES**

---

# Impacts socioéconomiques des retards dans les transports en Ile-de-France

8 décembre 2016



Avis n° 2016-17

Présenté au nom des commissions Emploi et développement économique  
et Transports par **Nicole DESHAYES**

8 décembre 2016

## **Impacts socioéconomiques des retards dans les transports en Ile-de-France**

Certifié conforme

Le président

**Jean-Louis GIRODOT**

# **Le Conseil économique, social et environnemental régional d'Ile-de-France**

## **Vu :**

- La saisine de la présidente du Conseil régional, du 7 avril 2016, relative aux transports ;
- Le Code général des collectivités territoriales ;
- La loi n° 2015-991 du 7 août 2015, portant nouvelle organisation territoriale de la République (NOTRe) ;
- La loi n° 2000-1208 du 13 décembre 2000, relative à la solidarité et au renouvellement urbains (SRU) ;
- Le Plan de mobilisation pour les transports ;
- Le Schéma directeur de la Région Ile-de-France horizon 2030 ;
- Le Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France du 19 juin 2014 (CR 36-14) ;
- Le Plan d'action régional en faveur de la mobilité durable, modifié le 19 juin 2014 (CR 37-14) ;
- La communication du Conseil régional du 13 octobre 2016, sur le « point d'étape sur la révolution régionale des transports à la Région et au STIF » (CR 152-16) ;
- La délibération du Conseil régional du 12 septembre 2016, sur le « lancement de l'élaboration du plan anti-bouchons pour changer la route » (CR n°134-16) ;
- La délibération du Conseil régional du 7 juillet 2016, sur le « lancement de l'élaboration du plan vélo régional » (CR 151-16) ;
- La consultation régionale sur le projet de plan « Grand Paris des Bus » ;

## **Considérant que :**

- Les transports sont la première préoccupation des Franciliens (enquête STIF) ;
- Les réseaux de transports collectifs et routiers sont saturés aux heures de pointe ;
- La régularité et la ponctualité des transports collectifs sont un élément déterminant pour le bien-être des usagers ;
- Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) a signé les contrats de services avec les opérateurs de transports pour la période 2016-2020, qui comportent des critères supplémentaires pour placer les usagers au cœur de la problématique de la qualité de service ;
- Le retour d'expériences du projet RER B NORD + établit que la modernisation du matériel roulant, la rénovation des infrastructures et la centralisation du commandement de ligne ont contribué à une augmentation de 7 points de la ponctualité (83 % en 2013 contre 90 % en 2015 source STIF) ;
- Les actifs considèrent que leur trajet domicile-travail a des conséquences à la fois sur leur vie professionnelle, leur vie privée et leur santé ;

## **Ayant entendu :**

- Monsieur Stéphane BEAUDET, vice-président de la Région Ile-de-France, chargé des transports, et Monsieur Christophe SAINTILLAN, directeur général adjoint ;

- Monsieur Laurent PROBST, directeur général du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) ;
- Madame Laurence DEBRINCAT, responsable de la division mission des études générales du STIF ;
- Monsieur Yves CROZET, professeur à l'Institut d'études politiques de Lyon ;
- Messieurs Jean-Claude DELGENES, fondateur et directeur général du cabinet Technologia, et Denis MAILLARD, directeur de la communication et des relations institutionnelles ;
- Monsieur Marc PELISSIER, président de l'association des usagers des transports ;
- Monsieur Gilles LEBLANC, directeur, et Monsieur Nicolas OSOUF-SOURZAT, chef du service connaissances, études prospectives de la DRIEA Ile-de-France ;

## **Emet l'avis suivant :**

### **Article 1 – Sur la « révolution dans les transports »**

Le Ceser appuie la volonté de la Région de procéder à une « **révolution dans les transports en Ile-de-France** ».

Il considère que le programme d'investissement en matériel roulant et de rénovation du réseau aura un impact réel sur l'amélioration de la régularité et du confort des Franciliens. Cette amélioration des conditions de transport concourra au bien-être des passagers et induira des effets bénéfiques sur le travail en entreprise et donc sur son fonctionnement.

Le Ceser rappelle l'importance d'un dimensionnement adapté de l'alimentation électrique moyenne et haute tension en Ile-de-France pour faire face aux besoins croissants des opérateurs de transports.

Le Ceser rappelle que les différents plans prévus pour améliorer les transports doivent respecter les grands documents franciliens tels que le SDRIF et le PDUIF.

### **Article 2 – Sur le projet de « plan 1000 bus »**

Le Ceser est sensible aux mesures envisagées en direction des territoires les moins bien desservis et encourage les initiatives prises en ce sens.

Le Ceser attire l'attention sur la nécessité d'augmenter l'amplitude et la fréquence de desserte des bus de rabattement sur les gares notamment dans les zones les plus urbanisées, en particulier **sur celles** de la Grande Couronne.

Il préconise qu'un diagnostic soit porté sur la qualité et les modalités de desserte des zones les moins bien desservies et qu'un plan d'accompagnement des acteurs pour le développement des transports alternatifs (covoiturage, auto-partage<sup>1</sup>, transport à la demande, ...) soit mis en place.

Le Ceser se félicite de l'organisation par le STIF d'une consultation pour recueillir les attentes et les priorités des Franciliens sur le réseau de bus dans le cadre du projet du Grand Paris des bus en vue de leur prise en considération **dans le plan 1000 Bus** au titre des améliorations significatives à apporter à la situation actuelle.

---

<sup>1</sup> Système permettant à des abonnés de louer de façon ponctuelle une voiture en libre-service.

### **Article 3 – Sur le projet de « plan anti-bouchon et pour changer la route »**

Le Ceser soutient le lancement de l'élaboration du plan régional « anti-bouchons et pour changer la route ».

Le Ceser rappelle qu'à de maintes occasions, il a souligné la nécessité de réaliser de grands travaux d'infrastructures permettant de fluidifier le réseau (bouclage A4-A86, bouclage A104, etc.).

Le Ceser souscrit à la constatation selon laquelle l'usage actuel de la route n'est pas optimal. Pour réduire l'encombrement et augmenter le nombre de passagers par véhicule, une politique moderne de gestion de la route doit notamment prendre en compte les possibilités offertes par le numérique.

Ainsi, l'augmentation du nombre d'occupants par voiture (aujourd'hui de seulement 1,3 en moyenne) permettrait de diminuer significativement la congestion des voies routières et, par voie de conséquence, de contribuer à l'amélioration de la qualité de l'air. A ce titre, le Ceser encourage le développement des « nouvelles mobilités » facilitant l'usage des modes de transport collaboratifs comme le co-voiturage ou encore, l'auto-partage qui passe par l'utilisation d'outils numériques.

En outre, le Ceser encourage la mise en place d'une « information intelligente » à l'attention des conducteurs en utilisant tous les supports dynamiques et interactifs. Ils renseigneraient, en temps réel, sur différents volets ayant trait à la mobilité :

- l'état du trafic routier,
- les temps de trajet pour gagner le point de destination par des transports collectifs en cas de bouchon,
- les disponibilités en matière d'aires de stationnement,
- les endroits où trouver des lieux équipés de salle de co-working (espace de travail mutualisé),
- les aires de co-voiturage et d'auto partage.

### **Article 4 – Sur l'impact socioéconomique des transports**

Régularité, fréquence, fiabilité apportent du confort et une réduction des délais de précaution des voyageurs. Cette meilleure mobilité a un impact positif sur les conditions de déplacement des usagers des transports collectifs et, par conséquent, sur la productivité des entreprises et sur les services publics. Elle concourt à l'attractivité d'une région ou d'un territoire et donc à son développement économique.

Le coût socio-économique de l'irrégularité en jour ouvrable est estimé à 4 millions d'euros par jour de plein trafic en 2015 en comparant le taux de ponctualité mesuré et l'objectif contractuel, selon une étude du STIF.

En outre, le coût socio-économique de l'affluence en jour ouvrable est estimé à 1 million d'euros en pondérant les temps passés suivant les situations de confort.

Une plus grande régularité et un meilleur confort des voyageurs induits par le plan d'investissement et de rénovation du matériel et de modernisation du réseau de transports collectifs devraient permettre une réduction du coût socio-économique.

Le Ceser n'est pas en mesure de l'évaluer puisque ni le nombre de voyageurs concernés ni l'objectif d'amélioration ne sont connus.

Le Ceser rappelle que depuis la loi SRU, les collectivités doivent inciter les entreprises à développer des « Plans de déplacement d'entreprise (PDE) » destinés à mieux gérer les transports des salariés, de leur domicile à leur lieu de travail ou, dans le cadre de leur travail, mieux gérer leurs déplacements professionnels. Le Ceser encourage fortement le Conseil régional à poursuivre et intensifier son action auprès des entreprises pour entreprendre et développer ce type de démarche, soit seules, soit en interentreprises. Cette recommandation vaut également pour les déplacements scolaires.

Le Ceser souligne, toutefois, qu'il n'y a pas de « corrélation parfaite » entre un réseau de transport cohérent et diversifié et le développement économique car d'autres facteurs entrent en jeu.

### **Article 5 – Sur l'inter modalité**

Afin d'assurer la fluidité dans la mobilité, le Ceser rappelle la nécessité de porter une attention soutenue à tous les moyens de déplacement et de prendre en compte leurs interactions.

A ce titre, le Ceser recommande au Conseil régional de renforcer l'inter modalité dans les gares existantes et de prévoir son organisation optimale autour des futures gares, en particulier, celles prévues dans le projet du « Nouveau Grand Paris »<sup>2</sup>.

### **Article 6 – sur l'évaluation**

L'Ile-de-France est une région dans laquelle les transports connaissent un fort taux d'utilisation et nécessitent une attention particulière. L'impact des projets du Grand Paris est à venir, et modifiera les comportements. De plus l'organisation du travail évolue, et se répercutera sur les pratiques de déplacements des personnes. L'environnement socio-économique dans lequel les plans de déplacement ont été élaborés est donc sujet à changement dans les années à venir.

Aussi, afin de pouvoir ajuster les actions menées au plus près des besoins des usagers et accompagner les mutations en cours et à venir, le Ceser préconise que les différents plans fassent l'objet d'évaluations périodiques en cours de réalisation.

Dans le cadre des nouvelles fonctions qui lui sont attribuées par la loi NOTRe, le Ceser propose de contribuer à l'évaluation du système de mobilité en participant, notamment aux côtés du Conseil régional, à la constitution d'indicateurs pertinents et à leurs modes de suivi.

---

### **Cet avis a été adopté :**

Suffrages exprimés : 102

Pour : 84

Contre : 3

Abstentions : 11

Ne prend pas part au vote : 4

---

<sup>2</sup> Qui comprend le « Grand Paris Express » et le plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France.



Conseil économique, social et environnemental régional d'Ile-de-France  
33 rue Barbet-de-Jouy • 75007 Paris • Tél. : 01 53 85 66 25

[www.ceser-iledefrance.fr](http://www.ceser-iledefrance.fr) • [@ceseridf](https://twitter.com/ceseridf)