

## États généraux des transports en Val d'Oise

### Transcription de la plénière d'ouverture – vendredi 18 septembre

#### **Ouverture de la plénière/ Animateur Pierre Valet**

Ce qui nous rassemble aujourd'hui, ce sont les déplacements, les transports en commun.

Les Etats généraux des transports auront un suivi.

Les débats sont alimentés par une enquête, la consultation citoyenne dont les résultats seront présentés.

Cette plénière se déroulera en 3 temps :

1/ l'intervention de Didier Arnal, Président du Conseil Général du Val d'Oise, suivie de l'intervention de Jean-Paul Huchon, qui expliquera comment la région Île-de-France s'est associée à ces premiers Etats généraux des transports.

2/ Les conclusions de l'enquête TNS Sofres

3/ Un débat entre les intervenants et le public.

#### **Intervention de Didier Arnal, Président du Conseil Général du Val d'Oise**

*Remerciements aux élus du Conseil Général, à tous les intervenants et acteurs présents – ils ont permis ces journées des Etats généraux des transports.*

L'idée des Etats généraux des transports est née en janvier 2009. Le but a été de réunir tous les acteurs du Département mais aussi les usagers des transports. Intérêt pour la question du transport et difficultés qui concernent les transports en commun.

Merci à tous ceux qui sont venus et se sont mobilisés avec notre Département. Pourquoi ? Pour l'avenir de notre Département.

Je suis personnellement engagé dans ce débat, étant donnée l'importance que prend la place des transports dans la vie quotidienne des citoyens.

Monsieur Lasparre est l'artisan des deux journées. Par ces Etats généraux des transports, on participe, on contribue aux transports en commun dans notre Département.

Nous voulons des rencontres ouvertes, un diagnostic précis, sans tabou sur la situation actuelle.

Ce débat à vocation à associer aujourd'hui et demain les usagers. Dans ces Etats généraux des transports, les usagers doivent avoir toute leur place.

---

Mai 2009 : consultation publique. 10 000 personnes ont répondu en deux mois. C'est une réussite exceptionnelle : cela montre que le sujet est une préoccupation forte. On a donc eu raison de faire les Etats généraux des transports. Mais on ne peut pas en rester aux experts ; l'avis des utilisateurs Valdoisiens est essentiel. Nous souhaitons un échange productif et intelligent, et donner à chacun les clés de compréhension de ce débat.

Par ailleurs, les acteurs du transport ne peuvent pas être les boucs émissaires des difficultés. Une part importante revient à l'État dans ses difficultés. Il ne suffit pas de changer une ligne, un horaire.

Nous avons un souci d'explication et d'information sur les contraintes techniques et le souci de savoir comment faire pour rattraper ces contraintes. Ces deux jours sont le reflet de la transversalité des transports (information voyageurs, mobilité des usagers, l'insertion sociale, la contribution des transports en commun à la lutte contre l'effet de serre.

Dans le Département, les déplacements sont une préoccupation majeure, d'où le sentiment d'exaspération au regard de ce qu'il est convenu d'appeler la « triple peine » des Valdoisiens :

- trajets les plus longs ;
- trajets les moins confortables ;
- avec des tarifs élevés.

Le transport est un défi pour notre région et pour notre Département.

C'est un défi :

- économique, pour une raison de compétitivité,
- territorial : désenclavement de certains territoires
- écologique : place des transports en commun notamment dans le Grenelle Environnement
- social : les usagers ont besoin des transports en commun pour se rendre à leur travail
- civique : accessibilité à l'ensemble des usagers et des citoyens

Le droit de circuler librement des citoyens est un devoir pour nous. L'accès aux transports en commun doit être une réalité.

C'est pourquoi nous menons des actions pour améliorer le quotidien des usagers et des citoyens.

2008 : le Conseil Général a consacré 34 millions d'euros pour les transports.

Face à l'urgence du Département et au renoncement de l'État, nous devons apporter un soutien franc et massif pour le Plan de mobilisation transport. 19 milliards d'euros sur 10 ans donnent la preuve que les Collectivités en Île-de-France se mobilisent et trouvent les moyens pour traiter l'urgence des attentes des usagers et des citoyens.

Nous faisons face parfois à des situations absurdes : l'Est ne profite pas des retombées de Roissy, d'où la nécessité du Barreau ferré de Gonesse.

Le Département a pour ambition d'améliorer le maillage du Val d'Oise, les liaisons entre le Val d'Oise et Paris, les relations internes au Département et les relations avec les Départements voisins.

---

C'est aussi pourquoi le Conseil Général a formulé des demandes, voire des exigences, dans le cadre du Grand Paris. Les Valdoisiens se sont mobilisés, et c'est très positif. Nous avons besoin d'une action partenariale forte et non partisane avec l'État, la Communauté d'agglomération et les Conseils Généraux.

Pour conclure, nous sommes déterminés sur le sujet. Les Etats généraux des transports déboucheront sur un plan d'action concret et concerté. On ne peut uniquement envisager le Val d'Oise dans 30 ans ; le quotidien compte, et ensemble, nous ferons bouger les lignes.

### **Intervention de Jean-Paul Huchon**

Cette journée est à l'initiative du Département. J'aimerais rappeler que le Val d'Oise n'est pas un Département oublié même si, pendant longtemps, cela a été vrai.

La difficulté tient à un besoin de transport considérable, notamment avec le développement du bassin de Roissy et de Cergy. À noter que l'offre de services de transports est, par rapport à la zone centrale, inférieure en qualité et en quantité.

Le Département du Val d'Oise est un lieu important d'échanges avec l'Europe (Fret, ferroviaire et fluvial). Pour le canal Seine Nord, le Conseil Général apporte 200 millions d'euros. Je me félicite de la coopération avec la Picardie et le Nord Pas-de-Calais.

On veut développer ce transport écologique et utile. Nous sommes déterminés à rééquilibrer notre région, par un rééquilibrage au Nord, à l'Est (par rapport à un pôle de développement qui serait limité à La Défense).

Dans le Val d'Oise, beaucoup d'élus se battent avec succès contre les nuisances aériennes. On développe les pôles économiques, le fret.

Depuis 2006 : la décentralisation a permis une accélération des transports en Île-de-France. 50 % des investissements du STIF en matière de transports ont été réalisés dans la grande couronne.

Nous travaillons à un véritable rééquilibrage de l'effort en matière de transport ; il faut offrir une meilleure offre de transports.

2 milliards d'euros sont consacrés au renouvellement du matériel roulant. C'est dans le Val d'Oise que circuleront les nouveaux trains, pour la liaison Paris – Luzarches – Pontoise. Le 13 décembre 2009 circulera dans ce Département le train du futur : première rame de francilien : plus large, un seul étage, grandes portes, des lumières changeantes, un téléviseur pour l'information sur le trafic et l'accessibilité aux PMR.

Le Val d'Oise bénéficiera aussi de la rénovation du RER C et D, pour une meilleure facilitée de circulation de ces trains.

---

Les grands projets dans le Val D'Oise :

Davantage de rames à deux étages dans le RER A pour augmenter les capacités.

Ermont/Aubonne – Saint-Lazare : nouveau pôle gare inauguré le 22 juin.

Tangentielle Nord en service en 2014

Prolongement du Tramway T2 de La Défense à Bezons en 2011.

Il n'y a pas dans la Loi de compétences transports dans les Départements. Mais dans tous les Départements, les Conseils Généraux ont compris que la question du transport était importante. De ce point de vue, attention à la réforme des Collectivités locales, si l'on veut que la Région puisse continuer à subventionner les Conseils Généraux.

Le Val d'Oise a bénéficié du tramway Saint-Denis/Sarcelles. La ligne 5 du tramway va permettre de joindre les deux communes d'agglomération les plus pauvres de France.

C'est de la réparation, c'est de la justice. Tous les territoires doivent avoir leur chance : donnons la priorité aux secteurs les plus déshérités. Ceci est le point clé de notre politique des transports.

– doublement des trains en HC

– offre doublée le soir et week-end sur la partie Nord du RER D

– renforts importants du réseau bus, avec la mise aux normes du Mobilien

– sans oublier la réalisation majeure qu'est « Allobus ». Ceci dit, il est inadmissible que nous portions une charge financière aussi lourde. Cela justifie encore plus le projet du Barreau de Gonesse (Bus en site propre à haut niveau de services).

Dans le cadre de la révision du PDU, les Etats généraux des transports peuvent fournir une matière intéressante.

Nous travaillons ensemble sur ce qui est en cours et à venir (nouveau Contrat de Plan).

Le présent est très désagréable : vote imminent à l'Assemblée Nationale d'un projet pour conserver le monopole de la RATP sur 30 ans.

Mais rien n'oblige à se laisser faire. Le patrimoine de la RATP, qui appartient au STIF de par la loi, serait retiré au STIF. La RATP peut alors s'étendre à l'étranger avec l'argent du contribuable. C'est un hold-up.

Nous finançons les réalisations, nous avons donc une légitimité. Personnellement, je tiens à la décentralisation car les franciliens en ont bénéficiée.

## Résultats de la consultation citoyenne menée en juin et juillet par TNS Sofres

Un questionnaire papier et en ligne qui a mobilisé 10 000 citoyens Valdoisiens. Généralement, les gens qui ont répondu sont des consommateurs de transports en commun et prennent quotidiennement ou quasi-quotidiennement les transports pour une durée importante.

Premier résultat de l'étude : les comportements en matière de déplacement. 59 % des répondants sont des utilisateurs quotidiens ou quasi quotidiens des transports en commun franciliens. Ce transport est couplé à 32 % avec la voiture. 36 % utilisent uniquement les transports en commun contre 16 % qui utilisent uniquement la voiture.

Les raisons :

72 % des utilisateurs se rendent sur leur lieu de travail ou d'étude. Il est intéressant de noter que 55 % prennent les transports en commun pour leurs activités de loisirs et 38 % pour faire des courses et des achats.

La destination :

En grande majorité, les Valdoisiens utilisent les transports en commun pour se rendre à Paris, et ce à 84 %.

Le moyen de transport le plus utilisé est la ligne H du Transilien, suivie du RER A.

Le point important est la durée moyenne du transport : 37% des Valdoisiens mettent plus d'une heure pour aller de leur domicile à leur travail. Cela équivaut à plus de deux heures de transports en commun par jour pour un aller-retour à son travail/domicile.

Le diagnostic révèle une situation Valdoisienne très précise :

63 % des usagers ne sont pas satisfaits des transports dans le Val d'Oise contre 31% d'utilisateurs satisfaits.

Réseau par réseau, il faut retenir que les Valdoisiens sont majoritairement satisfaits du réseau de bus et des lignes J et L du Transilien. Les insatisfactions se concentrent surtout la lignes du RER A et D.

Détails des insatisfactions :

70 % pour l'information voyageurs

68 % pour les tarifs

64% pour les horaires

Au cours des dernières années (10 ans), les utilisateurs estiment à 35 % que les transports dans le Val d'Oise se sont plutôt améliorés et 28 % que les transports n'ont pas changé.

Obstacles à utiliser les transports en commun :

36 % ne sont pas sûrs de la durée du trajet

35 % estiment qu'il n'y en a pas assez souvent.

---

Les moyens d'action :

Pour améliorer la situation des transports dans le Val d'Oise, il faut agir sur le respect des horaires (51 %) et la fréquence (46 %).

L'avenir des transports :

Pour les Valdoisiens, les deux projets prioritaires concernent l'augmentation de la capacité du RER A (42%) et l'amélioration de l'information voyageurs (41%).

Il en ressort que les interrogés visent davantage une amélioration qualitative des transports que des projets structurants.

### **Table ronde**

#### **Participants à la tribune**

Didier Arnal, Président du Conseil Général du Val d'Oise

Dominique Lesparre vice-président du Conseil Général du Val d'Oise, chargé des Transports publics à la Mobilité et à l'Accessibilité

Serge Mery Vice-président du Conseil régional d'Île-de-France en charge des transports et personne clé du Syndicat des transports d'Île-de-France

Christian Cochet, Directeur Délégué Transilien SNCF

Pour RFF, François-Régis Orizet (Directeur région Île-de-France) n'a pu être présent. Un collaborateur parle en son nom.

OPTILE est représenté par Daniel Meyer (Administrateur général)

Seymour Morsy, Directeur Département de développement et d'action territoriale de la RATP

#### **Présentation de Dominique Lesparre**

Je suis l'un des initiateurs de ces Etats généraux des transports. Nous avons voulu une rencontre entre les acteurs du transport et les usagers. Notre objectif est d'apporter aux usagers les meilleures conditions de transport possibles. Les Etats généraux des transports permettront de faire un point sur la question des transports, de combler le décalage entre le quotidien vécu par les usagers, et leurs attentes en matière de transport, et ce qui se passe en Île-de-France. Nous ne pouvons plus être entre deux mondes qui s'ignorent.

---

### **Présentation Serge Méry**

La politique des transports est une préoccupation essentielle des usagers. Ils veulent aller plus vite, plus loin, avec un meilleur confort, etc.

La politique des déplacements a un rôle économique, social et est aussi un facteur de santé publique. Les transports contribuent à une planète plus saine. Le Conseil Général consacre plus d'un tiers de son budget à la politique des transports. Un partenariat est indispensable pour obtenir des résultats prégnants.

### **Présentation de Christian Cochet**

Le transport public a un rôle structurant. En effet, la mobilité est un levier structurant. Le train qui va circuler à la mi-décembre dans le Val d'Oise montre ce souci de modernité. Aujourd'hui, pour la SNCF, le transport public est une priorité. Comme on nous l'a souvent reproché, il n'y a pas que le TGV.

Pour ne donner que quelques chiffres représentatifs. L'investissement de la SNCF pour le transport public dans le Val d'Oise, c'est 1 500 trains, 2 000 cheminots pour répondre aux attentes légitimes des voyageurs. Il faut être au contact des élus, des usagers, de toutes les parties-prenantes du transport public.

Mais un problème persiste, il existe un décalage de « temps ». Les usagers se situent dans l'immédiateté alors que nous, nous sommes dans un temps long pour la mise en place des projets.

### **Présentation du collaborateur de François-Régis Orizet**

Il faut noter un effort sans précédent du réseau actuel. Notre objectif est plus de régularité pour tout le monde. Nous mettons en place plus de projets pour améliorer la desserte des territoires qui ne sont pas encore assez irrigués. Parmi les grands projets, on peut citer la tangentielle Nord et le Barreau de Gonesse.

### **Présentation de Daniel Meyer**

Optile opère dans la grande couronne. On compte plus de 1 000 lignes en Île-de-France pour Optile, près de 150 millions de kilomètres parcourus chaque année, plus de 5 000 conducteurs, etc. parmi les entreprises Optile, nous souhaitons que personne ne soit oublié et que les entreprises puissent trouver concours et investissement. Une question importante se pose : avec qui demain allons-nous conventionner et avec quel financement ?

Nous devons aussi trouver les solutions pour améliorer l'intermodalité.

## Présentation Seymour Morsy

Beaucoup de choses ont été portées depuis que le STIF a été régionalisé. Pour reprendre le problème du « temps » perçu par les usagers, et qui n'est pas le même que le temps à mettre en place un grand projet de transport, on ne peut pas négliger le quotidien du fait que l'on investit sur l'avenir.

Le paradoxe du Val d'Oise : c'est un Département petit mais costaud. C'est un Département jeune, où la mobilité est essentielle et où la voiture tient une grande place. L'axe Nord-Sud est saturé, il y a un trou, un chaînon manquant sur l'axe Est-Ouest, parce que derrière, il y a l'attractivité du grand pôle d'activité de Roissy.

Il y a un réel besoin de se déplacer de banlieue à banlieue sans passer par la Capitale.

La RATP dans le Val d'Oise, c'est 100 communes traversées.

La question de l'information voyageurs et de la ponctualité est essentielle à cause de la multiplicité des réseaux. Il faut une complémentarité, une information multi modale.

Sur la question de l'accessibilité, on peut tous, même temporairement, être une personne à mobilité réduite. Des réponses d'accompagnement sont mises en place par la RATP.

Une offre c'est bien, la possibilité d'y accéder, c'est mieux. On est là pour vous.

## Questions du public

- Question à Christian Cochet sur trois points : 1/la généralisation de la radio comme celle qui existe sur la ligne D, 2/ la fluidité de le ligne D et 3/ l'état du matériel

Réponse de Christian Cochet

1/ la Radio de la ligne D, avec un régisseur et un journaliste comme ce qui existe sur les autoroutes, « Autoroute FM » par exemple, a été mise en place pour informer les usagers des conditions de circulation. À la fin de l'année, toutes les gares de la ligne D auront la radio. C'est une bonne notoriété et les gens apprécient. Nous souhaitons une généralisation de principe en tirant les enseignements de cette expérience.

2/ le trafic a augmenté de 40 % en 10 ans. À configuration de gares identiques, les échanges de voyageurs sont en augmentation. Les voyageurs sont aussi des acteurs de la régularité. Il y a quelques principes simples : laisser descendre avant de monter.

On met en place des régulateurs pour aider à cette discipline. On gagne 1 minute en moyenne de temps de stationnement à gare du Nord. On régule la montée et la descente pour permettre plus de fluidité.

3/ l'horizon de remplacement du matériel est à 10-20 ans. Mais il y a aussi la rénovation. On rénove très régulièrement le parc, pour une meilleure aération des véhicules, pour plus de places et plus de régularité.

- 
- Question d'une élue du Val d'Oise qui pense être abandonnée sur le sujet des transports. Elle donne pour exemple : la dégradation du RER D dans sa régularité, son fonctionnement, sa sécurité. Et le sujet du Barreau ? Cela fait 10 ans que l'on en parle ; on a un gros besoin à être desservi ; on a besoin de vous, que vous nous donniez confiance. Et avez-vous penser à la sécurité des filles qui prennent le RER après 20 h30 ?

Réponse de Serge Méry

L'Île-de-France, c'est 11 millions de déplacements tous les jours. Merci à la RATP, SNCF et Optile. Carte Imagine'R est positive. Elle a un coût réduit pour les familles. Et les personnes modestes ont accès gratuitement aux transports publics ou bien bénéficient d'une réduction de 75 %. La capacité du Noctilien a doublé ; c'est un succès immense.

Au niveau de la sécurité, il y a une humanisation des réseaux. Le phénomène d'insécurité tend à se pondérer. Cela se passe mieux sur les réseaux.

Le barreau de Gonesse se fera même si l'État fait une liaison entre Creil et Roissy. Mise en place du BHNS. L'ouvrage d'art servira au barreau ferroviaire. Le financement est acquis.

Réponse de Christian Cochet

Nous avons eu de gros problèmes de régularité en début d'année. Maintenant, elle s'est significativement améliorée même si l'on a encore des progrès à faire. Les problèmes de saturation des réseaux appellent des réponses « réseaux ». Il y a une densité incroyable du réseau, il faut donc être humble sur la question de la régularité.

- Question d'une retraitée de Sarcelle (CFDT)

Qu'en est-il de la réduction dans les transports pour les seniors ? Cela n'existe pas en Île-de-France alors que c'est le cas à Paris et en Province. Y aura-t-il un effort de fait pour les seniors ? Et les escalators ? Est-ce qu'ils vont être dans toutes les stations ?

Réponse de Serge Méry

C'est vrai que c'est injuste pour les seniors. Le problème : en Île-de-France, les usagers ne participent déjà qu'à 22 % du coût du fonctionnement. En Province les gens paient plus. Donc le prix des transports en commun en Île-de-France est moins cher qu'ailleurs. Déjà, beaucoup d'usagers ne paient plus le transport. On a supprimé les deux zones les plus éloignées sur la carte des transports, car cela était une discrimination géographique.

Le beau jour viendra pour les seniors.

Pour l'accessibilité, des efforts colossaux ont été faits dans le métro et il faudra encore beaucoup d'années pour pallier les problèmes d'accessibilité. On travaille avec les associations. Tous les bus qui sortent des chaînes de fabrication sont accessibles.

---

### **Conversation interrompue pour permettre l'intervention d'un médiateur de la ligne D (partenaire SNCF)**

Très brièvement, je voudrais dire que l'on accompagne 50 à 60 trains par jours. Nous sommes plusieurs équipes qui se relaient sur le terrain. Les incivilités ont diminué.

### **Reprise de la conversation sur l'accessibilité**

La RATP travaille avec le STIF. L'accès au RER A est une priorité pour l'accès des personnes à mobilité réduite. Il faut privilégier le bus qui pose moins de problème d'accessibilité dans la mesure où c'est un transport en surface.

### **Conclusion de Dominique Lesparre**

L'enquête citoyenne est une photographie à un moment donné. Les préoccupations de l'enquête sont réelles et rejoignent les questions de la salle. La difficulté à payer les titres de transport rejoint la baisse du pouvoir d'achat. Cette charge financière est difficile à assumer.

Le Conseil Général a une politique active sur les transports. Nos services gèrent des situations difficiles (transports scolaires, routes à réparer, etc.).

Le Conseil Général est un financeur important et complémentaire du STIF, des transporteurs. Les acteurs sont conscients de leur large tâche, et chacun est mobilisé sur la question du transport.

Les enjeux sont la qualité et l'offre.

Les transports en commun sont des richesses produites, du développement économique, de l'emploi qui se crée, de l'insertion.

Beaucoup de questions périphériques aux questions du transport sont incluses dans la problématique du transport.

Merci à toutes et à tous de votre implication et de votre présence aux Etats généraux des transports.