

29 juin 2016

A quoi servira l'augmentation de 3 euros du passe Navigo ?



Le passe Navigo unique à 70 euros par mois n'aura duré que 11 mois. Le 1^{er} août, son coût passera à 73 euros, comme l'a annoncé la présidente (LR) de la région Ile-de-France, Valérie Pécresse, lundi 27 juin. Cette augmentation est de 4,3 %, contre environ 3 % en moyenne chaque année ([le détail ici](#)), un peu moins avant les élections, un peu plus après les élections. Mais à quoi vont servir ces 3 euros d'augmentation ?

A beaucoup de choses, répond Mme Pécresse. Tout d'abord, le renouvellement des rames de RER et de trains va être accéléré. Ensuite, le budget ainsi dégagé doit financer un « [plan bus](#) » [promis durant la campagne électorale](#) par la candidate LR. Enfin, la région en profitera pour renforcer « *la vidéoprotection* ». En d'autres termes, les 3 euros supplémentaires serviront à financer des trains, des bus et des caméras.



1/ Les trains. La rénovation et l'achat de nouvelles rames font partie des priorités des élus de la région, à droite comme à gauche, depuis des années. « *La moyenne d'âge des trains circulant sur les 5 lignes de RER et sur les 8 lignes de transilien est de plus de vingt ans* », rappelle la présidente de la région. D'ici à la fin de son mandat, en 2021, elle promet « *708 rames neuves ou renouvelées* ». Toutes les lignes seront concernées. C'est la ligne N (Paris-Montparnasse/Mantes-la-Jolie/Rambouillet) qui bénéficiera du plus grand nombre de trains neufs, 80, suivie par la ligne R (Paris-Lyon/Montereau/Montargis, 42), les RER B (37) et A (34). Les lignes C et D du RER disposeront respectivement de 133 et 135 rames renouvelées.

Information des usagers. Les associations d'usagers ont été informées en premier de ce programme. Lors d'une réunion d'une heure et demie, le 29 juin, Mme Pécresse et Stéphane Beudet, son vice-président (LR) chargé des transports, ont exposé le programme de rénovation à une vingtaine de représentants des associations. « ***C'est la première fois qu'une telle rencontre avait lieu*** », constate **Alain Fabre, membre du bureau de l'association des usagers des transports (AUT) d'Ile-de-France**. La réunion s'est terminée par une salve d'applaudissements, raconte Bernard Baur, secrétaire de l'association Sadur, qui regroupe les usagers du RER D. « *Nous avons voulu saluer le fait d'être directement destinataires des informations, alors que nous les apprenons habituellement par la presse* », indique-t-il.



Écrans, 4G, prises. Les trains neufs contribuent à une meilleure régularité, assure l'exécutif régional. Ils tombent moins souvent en panne (heureusement) et bénéficient, comme les franciliens tout neufs de Bombardier (ceux qui ressemblent à des soucoupes volantes la nuit), d'équipements de secours. « *En raison du nombre de portes, de leur emplacement et de leur largeur, les trains s'arrêtent moins longtemps dans les gares* », complète M. Beaudet.

Mme Péresse promet des trains « *connectés et sécurisés, offrant tout le confort moderne* ». On y trouvera des écrans d'information, des prises électriques et les inévitables caméras de sécurité. Mais ils ne seront en revanche pas équipés de toilettes, « **car la SNCF manque de personnel pour l'entretien** », regrette M. Fabre, à l'AUT.

Coût. Le coût sera de 9,5 milliards d'euros répartis sur la durée d'amortissement des trains, c'est-à-dire une vingtaine d'années.



2/ Les bus. Le plan « 1 000 bus » vise les habitants de la grande couronne « *souvent contraints d'utiliser la voiture, faute de transports en commun* ». Plusieurs lignes seront restructurées dès la fin de cette année à Cergy (Val d'Oise), Versailles (Yvelines) ou Corbeil-Essonnes (Essonne). Le réseau de Paris et de ses communes limitrophes doit également être refondu. « *Il n'a pas été modifié depuis 1947, alors que les zones de vie et d'emploi ont fortement évolué* », assure M. Beaudet.

Couloirs réservés. Mais pour que le réseau de bus soit efficace, il doit être fiable. Si le trajet théorique entre deux points est de 14 minutes, mais que le trajet réel oscille entre 12 et 35 minutes, le bus ne sera pas considéré comme une alternative crédible et n'attirera qu'un public captif. Le respect des horaires doit beaucoup aux couloirs de bus, séparés du reste de la circulation, non seulement le long des axes mais aussi aux carrefours. Or, c'est loin d'être le cas partout en Ile-de-France. Certaines municipalités refusent de donner la priorité aux bus lorsqu'ils traversent le territoire de leur commune. A Clamart (Hauts-de-Seine), le maire LR a même **réduit récemment la largeur d'un couloir réservé**. M. Beaudet admet que certaines lignes doivent disposer de couloirs. Mais pas partout. « *En zone périurbaine, ce n'est pas nécessaire* », dit-il.

Coût : Le coût s'élèvera à 30 millions d'euros en 2017.



3/ Les caméras. Mme Péresse leur préfère le

mot « *vidéoprotection* ». Elles s'imposeront dans les bus ou les gares routières d'ici à la fin 2017. Les nouvelles rames en sont toutes équipées. L'implantation des caméras n'est pas contestée par les associations d'usagers. « **Ça rassure, éventuellement ça peut aider à rechercher quelqu'un** », indique M. Fabre, à l'AUT.

Coût : Le coût sera de quelques dizaines de millions d'euros.

Sera-ce suffisant ? Tout cela fait beaucoup. Environ 4 millions de Franciliens sont titulaires du passe, mais certains l'achètent à la semaine ou à l'année, et d'autres s'en dispensent les mois d'été. L'augmentation de 3 euros, conjuguée à celle de divers tickets, rapportera 100 millions d'euros par an, selon la région. Une somme bien inférieure aux besoins annuels nécessités par ces trois volets.

Mme Péresse n'exclut pas d'augmenter de nouveau le prix du passe les années suivantes. « 94 % des détenteurs ne paient pas le tarif plein, soit parce que la moitié de leur contribution est remboursée par l'employeur, soit car ils bénéficient d'un tarif particulier, *Imagine R* ou *Améthyste* », souligne la présidente de la région. En outre, rappelle-t-elle, le forfait mensuel, dans les grandes villes d'Europe, coûte entre 56,5 euros (à Turin) et 415 euros (à Londres) en passant par 150 euros (à Barcelone) ou 79,4 euros (à Lyon). Ce qui laisse à Paris et à sa région quelques marges de progression...

 Combien coûte un forfait mensuel de transport dans les grandes villes d'Europe ?

