

Transports & JO 2024 : il est encore temps de tirer le signal d'alarme

Table des matières

À propos de l’auteur	2
A propos de l’Institut Sapiens	3
1. Introduction	4
2. Des finances à la dérive, que les JO dégradent à la marge	8
A) Des comptes structurellement non soutenables	8
B) L’incertitude sur les ressources	10
C) Une conjoncture défavorable, détériorée marginalement par les JO	12
3. Des grands travaux en retard, qui ne permettront pas de désengorger le trafic des JO	14
A) La livraison encore incertaine des infrastructures indispensables aux JO	15
B) Un piètre service, insuffisamment moderne	19
4. Une accessibilité... inaccessible	21
5. Une fluidité incertaine	23
A) Les transports en commun à l’heure du « MaaS »	23
B) La billettique à la traine	24

À propos de l'auteur



Olivier Babeau

Président fondateur de l'Institut Sapiens

Ancien élève de l'ENS de Cachan, diplômé de l'ESCP, agrégé d'économie et docteur en sciences de gestion, diplômé en troisième cycle de philosophie, Olivier Babeau est professeur à l'université de Bordeaux. Il est notamment l'auteur de nombreux ouvrages dont *l'Horreur politique* (Les Belles Lettres, 2017), *Eloge de l'hypocrisie* (Editions du Cerf, 2018), *Le nouveau désordre numérique: Comment le digital fait exploser les inégalités* (Buchet-Chastel, 2020) et *La Tyrannie du Divertissement* (Buchet-Chastel, 2023). Il intervient très régulièrement dans les médias pour décrypter l'actualité économique et politique.

A propos de l'Institut Sapiens

L'Institut Sapiens est un *think tank* (laboratoire d'idées) indépendant et non partisan réfléchissant aux nouvelles conditions d'une prospérité partagée à l'ère numérique. L'humanisme est sa valeur fondamentale. Son objectif est d'éclairer le débat économique et social français et européen.

Il fédère un large réseau d'experts issus de tous horizons, universitaires, avocats, chefs d'entreprise, entrepreneurs, hauts fonctionnaires, autour d'adhérents intéressés par les grands débats actuels. Sapiens s'attache à relayer les recherches académiques les plus en pointe.

Les travaux de Sapiens sont structurés autour de **dix observatoires thématiques** : développement durable ; agriculture ; IA et éthique ; science et société ; santé et innovation ; travail, formation et compétences ; politiques, territoire et cohésion sociale ; innovation économique et sociale ; droit social ; immobilier.

Pour en savoir plus, visitez notre site internet : institutsapiens.fr





Introduction

A l'été 2024 (du 26 juillet au 8 septembre), la France – et plus particulièrement la ville de Paris, accueillera les Jeux Olympiques et Paralympiques (« JO »). Cette compétition sportive majeure, qui attire l'attention du monde entier (plus de 3 milliards d'individus ont suivi l'édition de 2020 qui se déroulait à Tokyo)¹, fera également venir dans la Capitale (et quelques autres sites) plusieurs millions de personnes. Les autorités attendent ainsi 13 millions de touristes au total, 15 000 athlètes et des dizaines de milliers de personnes accréditées (dont 20 000 journalistes). Cet afflux sera, à l'évidence, un atout pour le rayonnement de la France : ce sont autant de consommateurs qui loueront une chambre, réserveront un restaurant, visiteront les musées et rapporteront quelques souvenirs de la « Ville lumière ».

Ce seront autant de personnes qui devront se déplacer dans Paris et vers les sites des compétitions, dont certains se trouvent au-delà du périphérique (ainsi que dans quelques grandes villes de France)...

1 Comité international olympique

On estime qu'il faudra transporter chaque jour 600 000 spectateurs et 200 000 personnes accréditées². Pour l'autorité en charge des transports en Île-de-France, Île-de-France Mobilités (IdFM), le défi est gigantesque : son directeur expliquait ainsi dans la presse en mars 2023 que « c'est presque comme si on devait gérer l'accès 50 matches de foot, 50 Stade de France par jour ! »³.

L'enjeu des transports est donc déterminant.

Et il le sera dès le début de l'évènement. Alors que les organisateurs aimeraient faire venir jusqu'à 600 000 spectateurs à la cérémonie d'ouverture, IdFM a prévenu qu'elle ne saurait pas faire face à un tel afflux. De multiples inquiétudes émergent donc, sur la capacité à proposer des modes de déplacement efficaces, sur l'organisation de la sécurité, etc.

Le défi est d'autant plus lourd qu'il n'est un secret pour personne que la circulation à Paris est pour le moins complexe : la ville est systématiquement congestionnée et les embouteillages y sont croissants⁴.

Pour le succès de l'évènement, il faut donc que les transports en communs soient fiables, efficaces, rapides. Mais cela va au-delà de permettre les déplacements : ils doivent être sécurisés, ils doivent être écologiquement responsables, ils doivent être confortables. Au quotidien, ils renverront aux touristes une image de la France : soit performante, soit d'un autre siècle et en retard de modernisation.

Le sujet a d'ailleurs été au cœur de la candidature de la ville de Paris : l'engagement a été pris que l'intégralité du public puisse se rendre sur les sites des compétitions en transports en commun, et que ces sites seraient accessibles aux personnes à mobilité réduite soit garantie.

Le bon dimensionnement du système de transports ne concerne toutefois pas que les fans de sport : les franciliens seront également là pendant les épreuves ! Si les JO commencent au cœur de l'été, quand une partie des habitants de Paris et sa banlieue seront en vacances, cela n'en reste pas moins un défi. Plus encore, les Jeux paralympiques, eux, se dérouleront alors que les franciliens seront revenus de leurs congés et que se préparera la rentrée scolaire... La séquence suscite donc une inquiétude beaucoup plus vive en termes de tensions sur les capacités de transport : entre le 28 août et le 8 septembre, trois millions de spectateurs sont attendus,

2 Cour des comptes, L'organisation des jeux olympiques et paralympiques de paris 2024 – rapport au Parlement, janvier 2023

3 Le Monde, JO de Paris : l'immense défi des transports, mars 2023

4 JDD, Embouteillages en Ile-de-France : l'étude choc qui démontre la dégradation de la situation, mai 2018

alors même que la période estivale aura pris fin et que les activités scolaires et professionnelles auront repris. A tel point que les bruits courent déjà que celle-ci pourrait être décalée, sans quoi la France ne saura pas gérer⁵. De son côté, IdFM prévient les franciliens qu'il sera préférable de télétravailler.

La menace n'est pas nulle qu'en cas de difficultés trop fortes, la population n'en devienne hostile aux JO. Fin 2022, les services de l'Etat relevaient ainsi dans un rapport que « l'organisation des mobilités pendant les Jeux doit préserver le transport des usagers du quotidien »⁶. La Cour des comptes s'en est même inquiétée du risque de « dégrader fortement l'acceptabilité de l'évènement pour la population »⁷.

Depuis quelques semaines, le doute va donc croissant.

La presse s'interroge de façon ouverte et sans ambages. En juin 2022, Le Parisien posait déjà la question : « le réseau de transport va-t-il tenir le choc ? »⁸. Un an plus tard, certains se font plus affirmatifs encore : « le réseau de transports n'est pas au rendez-vous »⁹. En mars 2023, à 500 jours du lancement des JO, les articles se sont également multipliés¹⁰, signalant que « l'inquiétude » montait en matière de transports.

Il y a tout lieu de douter : dans un rapport de janvier 2023, la Cour des comptes a relevé que deux défis restent à relever. Deux seulement. La sécurité et les transports¹¹. Les autorités, qui le nient partiellement dans le souci de faire bonne figure, en ont en réalité parfaitement conscience : le Gouvernement a ainsi mis en place un « comité stratégique des mobilités », directement sous l'autorité du ministre des transports, pour que les chantiers avancent désormais au mieux. C'est une bonne nouvelle.

L'objet de cette note est donc de faire un bilan d'étape, partiel mais pas partial, de la préparation des transports pour les JO.

Son constat est que cet évènement sportif majeur vient ajouter des charges, des contraintes et des défis à un système de transport qui était déjà confronté à des difficultés structurelles. Les JO vont accentuer cette pression.

5 Le Parisien, Jeux olympiques 2024 : en Île-de-France, de possibles reports de rentrée scolaire, mai 2023

6 Inspection générale de l'environnement et du développement durable, Inspection générale de l'administration, Audit des mobilités dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, septembre 2022

7 Cour des comptes, L'organisation des jeux olympiques et paralympiques de paris 2024 - rapport au Parlement, janvier 2023

8 Le Parisien, JO de Paris 2024 : avec 10 millions de voyageurs en plus, le réseau de transports va-t-il tenir le choc ?, juin 2022

9 La Gazette des communes, Paris-2024 : en Île-de-France, le réseau des transports n'est pas au rendez-vous, juin 2023

10 LCI, A 500 jours des JO 2024, l'inquiétude autour des transports parisiens, mars 2024

11 Cour des comptes, L'organisation des jeux olympiques et paralympiques de paris 2024 - rapport au Parlement, janvier 2023

Son analyse se concentre, de façon sélective, sur quatre enjeux :

- Les finances, qui sont à la dérive ;
- Les grands travaux, qui ne sont pas au rendez-vous ;
- L'accessibilité, qui ne sera pas réalisée ;
- La fluidité, permise théoriquement par la billettique, qui ne sera pas modernisée.

Sa conclusion est, forte de ces analyses, celle de la déception (des occasions ont été manquées) et de l'inquiétude - ou à tout le moins de la circonspection. Paris va-t-elle être capable de relever le défi ? Fort probablement. Mais n'est-ce pas au prix d'un effort déraisonnable et de sacrifices malvenus ?

Les spécificités du système de transports en Île-de-France¹²

*Le réseau de transport Île-de-France est **développé** : il compte 14 lignes de trains et RER, 16 de métros et 10 de tramways, cumulant un total de 1 800 kilomètres de lignes. Il permet plus de 9 millions de déplacements quotidiens.*

Engagé dès 2010, le projet du Grand Paris Express (GPE), géré par la Société du Grand Paris (SGP), a pour ambition de compléter les infrastructures de transport en commun en Île-de-France, notamment pour faciliter les déplacements entre les banlieues de Paris. Il prévoit d'y ajouter 200 kilomètres de lignes entre 2024 et 2030.

*La **gouvernance** des transports en Île-de-France est assurée par une autorité unique : Île-de-France Mobilités (IdFM), établissement public local qui relève essentiellement de la Région Île-de-France. Si, de l'avis de tous, sa création en remplacement du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) a constitué une rationalisation bienvenue de l'organisation régionale, réunissant en son sein une collaboration des départements et de la Région, cette optimisation reste imparfaite. Les conflits sont ainsi récurrents entre les autorités (Etat / Région / départements / communes).*

*Le **financement** ne relève que minoritairement des usagers (à peine un tiers)¹³ : il repose ainsi largement sur les contributions obligatoires des entreprises (« versement mobilités »). En 2023, la Chambre de commerce et d'industrie Paris Île-de-France relevait qu'« alors que la part du monde économique n'a eu de cesse de croître, à l'inverse celle des usagers a globalement baissé, à la fois par l'extension de la tarification sociale, mais également de la tarification générale »¹⁴.*

12 Cour des comptes, Les transports collectifs en Île-de-France – Rapport public annuel 2022 ; Institut Montaigne, Mobilités en Île-de-France : ticket pour l'avenir, juin 2022

13 Le financement du transport se réalise à travers trois sources : (i) une contribution directe des entreprises, qu'on appelle le « versement mobilités », qui correspond à une taxe assise sur la masse salariale ; (ii) une contribution des usagers, à travers leurs abonnements et l'achat de titres de transports et ; (iii) la contribution des collectivités locales

14 Assises du financement d'Île-de-France Mobilités, Cahier d'acteur CCI Paris Île-de-France, janvier 2023



1. Des finances à la dérive, que les JO dégradent à la marge

Les finances d'IdFM se présentent face au JO dans une situation structurellement complexe (A) et sensiblement détériorée par la conjoncture (B).

A) Des comptes structurellement non soutenables

Une dérive financière désormais bien identifiée et connue de tous

La situation financière des transports en commun en Ile-de-France est un sujet d'inquiétude prioritaire. En mai 2023, un rapport publié par les services de l'État parvenait à une conclusion sans appel : « la trajectoire financière d'Île-de-France Mobilités (IdFM), autorité

organisatrice des mobilités (AOM) en Île-de-France est, en l'état, non soutenable »¹⁵.

Ce constat n'est en rien révolutionnaire, car les alertes n'ont pas manqué. En 2020, une mission déjà commandée par l'État avait elle aussi souligné le caractère non soutenable de la dynamique financière d'IdFM¹⁶. La même année, la Chambre régionale des comptes était parvenu à une conclusion semblable¹⁷. En 2022, la Cour des comptes cette fois avait alerté à nouveau en pointant « l'aggravation des menaces sur la soutenabilité du modèle économique des transports publics franciliens »¹⁸.

Au total, IdFM serait dans une « impasse de financement » qui devrait la mettre en contradiction avec les normes de la comptabilité publique (la « règle d'or »)¹⁹ dès 2027²⁰ !

Un endettement asphyxiant

La problématique est assez simple : dans une dynamique somme toute assez partagée en France, « nous assistons à une augmentation des charges à un rythme plus rapide que les recettes »²¹.

Le recours systématique à l'emprunt pour financer de grands projets a placé IdFM dans une situation pour le moins incertaine, voire périlleuse²². Cette dérive s'est réalisée en une dizaine d'années : dans un rapport publiée au printemps 2023 par les services de l'Etat,

15 Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, Ministère délégué chargé des Comptes publics, Ministère délégué chargé des Transports, Inspection générale des finances, Inspection générale de l'environnement et du développement durable, Perspectives financières d'Île-de-France Mobilités, mai 2023

16 Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, Ministère délégué chargé des Comptes publics, Ministère délégué chargé des Transports, Inspection générale des finances, Inspection générale de l'environnement et du développement durable, Perspectives financières d'Île-de-France Mobilités, mai 2023

17 Chambre régionale des comptes, Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif) – Île-de-France Mobilités. Exercices 2013 et suivants, 2020

18 Cour des comptes, Les transports collectifs en Île-de-France – Rapport public annuel 2022

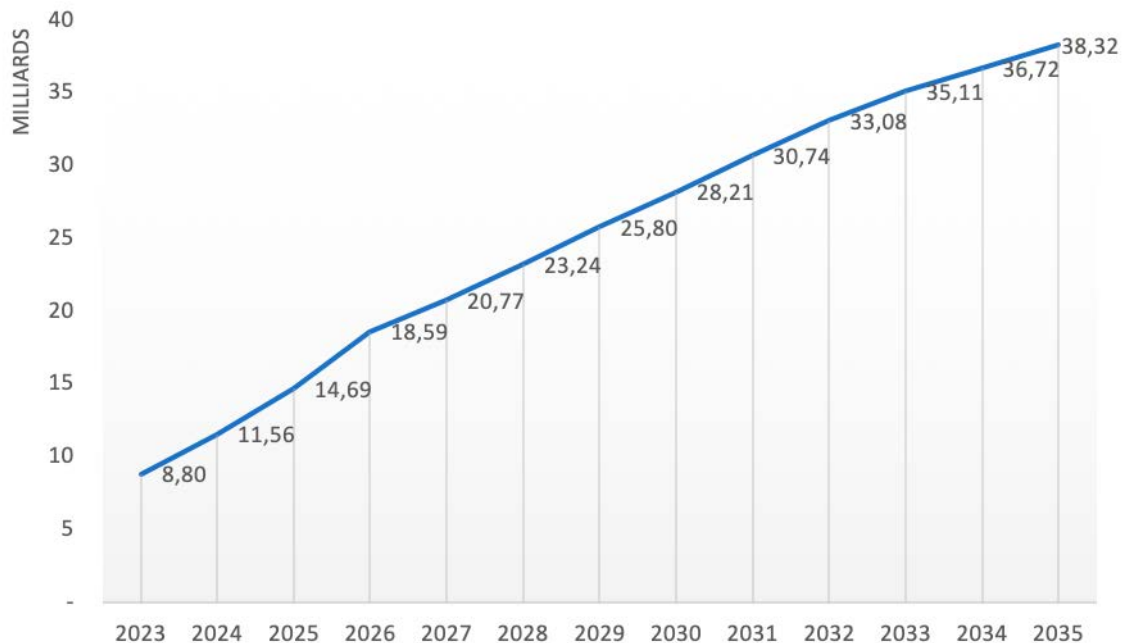
19 Cette règle prévoit que « les collectivités territoriales et leurs établissements publics doivent se conformer à trois conditions cumulatives : - chaque section, fonctionnement et investissement, doit être votée en équilibre ; - les recettes et les dépenses doivent être évaluées de manière sincère ; - le prélèvement au profit de la section d'investissement, ajouté aux recettes propres de cette même section, doit couvrir le remboursement en capital de l'annuité d'emprunt ». Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, Ministère délégué chargé des Comptes publics, Ministère délégué chargé des Transports, Inspection générale des finances, Inspection générale de l'environnement et du développement durable, Perspectives financières d'Île-de-France Mobilités, mai 2023

20 Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, Ministère délégué chargé des Comptes publics, Ministère délégué chargé des Transports, Inspection générale des finances, Inspection générale de l'environnement et du développement durable, Perspectives financières d'Île-de-France Mobilités, mai 2023

21 Assises du financement d'Île-de-France Mobilités, Groupe majorité présidentielle à la région Île-de-France, janvier 2023

22 Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, Ministère délégué chargé des Comptes publics, Ministère délégué chargé des Transports, Inspection générale des finances, Inspection générale de l'environnement et du développement durable, Perspectives financières d'Île-de-France Mobilités, mai 2023

ceux-ci notaient qu'« alors qu'IdFM présentait une dette quasi-nulle en 2012, ses investissements importants, principalement financés par l'emprunt, ont conduit à une accélération rapide de la dette qui atteint fin 2022 un encours de 8,8 Md€ ». Cet endettement si classique des pratiques publiques nationales va croître considérablement encore : il devrait atteindre 28,2Md€ en 2030 et 38,3 Md€ en 2035²³.



Dette IdFM (milliards d'euros) ²⁴

Les besoins de financement sont ainsi énormes : 800 millions d'euros à partir de 2024 pour atteindre 2,6 milliards en 203²⁵1.

B) L'incertitude sur les ressources

Début 2023, des « Assises du financement de mobilité en Île-de-France » ont été organisées, dans le but d'identifier comment trouver de nouvelles ressources et tenter d'éviter le naufrage annoncé²⁶.

²³ Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, Ministère délégué chargé des Comptes publics, Ministère délégué chargé des Transports, Inspection générale des finances, Inspection générale de l'environnement et du développement durable, Perspectives financières d'Île-de-France Mobilités, mai 2023

²⁴ Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, Ministère délégué chargé des Comptes publics, Ministère délégué chargé des Transports, Inspection générale des finances, Inspection générale de l'environnement et du développement durable, Perspectives financières d'Île-de-France Mobilités, mai 2023

²⁵ Institut Paris Région, Financement de l'exploitation des transports collectifs en Île-de-France, 2023

²⁶ Institut Paris Région, Financement de l'exploitation des transports collectifs en Île-de-France, 2023

La proposition qui émerge le plus souvent a été exposée en des termes châtiés par les services de l'Etat : « le levier le plus puissant pour réduire le besoin de financement est la politique tarifaire »²⁷. Autrement dit, il faudra que les usagers paient et paient plus²⁸. Il faut dire qu'à ce jour, le financement des transports en commun francilien est essentiellement le fait des entreprises (50% du total), les usagers ne fournissant 'que' 31% des ressources. Paris et sa région se distinguent à ce titre des autres grandes métropoles européennes, où les prix sont souvent considérablement plus élevés²⁹. C'est un choix politique majeur et structurant, qui permet aux habitants de se déplacer aisément, accroissant leur mobilité professionnelle.

Pour l'heure, la proposition d'une augmentation des tarifs est, chacun le conçoit aisément, politiquement explosive et personne ne semble souhaiter l'activer.

	M€	%
Versement mobilités	5 311	50,0%
Recettes tarifaires	3 273	30,8%
Contributions publiques	1 592	15,0%
Dont collectivités	1 333	12,5%
Dont État	128	1,2%
Dont autres subventions	99	0,9%
Autres recettes	455	4,3%

Sources de financement d'IdFM en 2022 ³⁰

27 Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, Ministère délégué chargé des Comptes publics, Ministère délégué chargé des Transports, Inspection générale des finances, Inspection générale de l'environnement et du développement durable, Perspectives financières d'Île-de-France Mobilités, mai 2023

28 Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, Ministère délégué chargé des Comptes publics, Ministère délégué chargé des Transports, Inspection générale des finances, Inspection générale de l'environnement et du développement durable, Perspectives financières d'Île-de-France Mobilités, mai 2023

29 Le rapport indique ainsi qu'« à titre d'exemple, le prix de l'abonnement mensuel couvrant le territoire de l'AOM s'élevait en 2019 à environ 280 € à Londres et Francfort, 186 € à Berlin, 99 € à Stockholm contre 72,20 € en Île-de-France »

30 Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, Ministère délégué chargé des Comptes publics, Ministère délégué chargé des Transports, Inspection générale des finances, Inspection générale de l'environnement et du développement durable, Perspectives financières d'Île-de-France Mobilités, mai 2023

Autre piste évoquée : à défaut d'agir sur les recettes, intervenir sur les dépenses en modérant les investissements futurs... Les appels à modérer les ambitions pour l'avenir se font entendre, mais ils ne changeront rien à la dynamique d'endettement portée par des projets déjà en cours et engagés.

Sans grande surprise dans ce genre de situation, élus locaux et Etat se renvoient les responsabilités³¹.

C) Une conjoncture défavorable, détériorée marginalement par les JO

Des comptes dégradés par la conjoncture

Les difficultés de financement d'IdFM sont amplifiées par un contexte doublement inflationniste :

- Les coûts de l'énergie ont flambé, ce qui a nécessairement accru le coût d'exploitation des transports en commun ;
- La pénurie de conducteurs a engagé une dynamique de revalorisation des salaires pour proposer des offres plus attractives. De fait, en dépit des primes annoncées, trop peu de candidats sont volontaires à souhaiter s'engager dans le métier de chauffeur³².

Au-delà, si la crise Covid s'éloigne et que son coût a donné lieu à une compensation par des mécanismes d'aides de l'Etat, elle a évidemment impacté les opérateurs qui ont maintenu leurs activités de transports alors même que les services étaient peu ou pas fréquentés. IdFM, qui a subi une perte de 1,45 milliard d'euros en 2020³³, doit rembourser en 2023 l'aide attribuée par l'Etat.

Des finances officiellement modérément affectées par les JO

Les autorités répètent régulièrement que les grands projets engagés dans les transports franciliens sont indépendants des JO. A ce titre, cet évènement sportif ne pèsera donc marginalement sur les comptes d'IdFM.

31 France Bleu, Financement des transports publics : « L'Etat nous mène en bateau », dénoncent Valérie Pécresse et Anne Hidalgo, février 2023 ; Le Point, « Le gouvernement n'a pas de stratégie » : les transports à bout de souffle, novembre 2022 ; JDD, Transports : Valérie Pécresse et les présidents de métropole de Lyon, Toulouse et Nantes veulent plus d'aide, octobre 2022

32 20 minutes, Transports : mais pourquoi une telle pénurie de chauffeurs ?, octobre 2022

33 Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, Ministère délégué chargé des Comptes publics, Ministère délégué chargé des Transports, Inspection générale des finances, Inspection générale de l'environnement et du développement durable, Perspectives financières d'Île-de-France Mobilités, mai 2023

Cela étant, il faut bien relever une forme de double hypocrisie, modérée, dans ces affirmations :

- D'abord, les projets d'infrastructures en cours de développement ont, au moins dans la communication, été liés au chantier des JO. Non seulement les transports en commun étaient mobilisés comme un atout majeur de la candidature de Paris, mais en outre plusieurs réalisations sont indispensables à leur bon déroulement ;
- Ensuite, les statistiques semblent contester un peu ce constat. Ainsi, si IdFM constatait en janvier 2023 que les JO devraient susciter pour elle un surcoût de 200 millions d'euros ... la mission de contrôle commandée par l'Etat en 2020 avait elle tablé sur l'hypothèse de 100 millions d'euros³⁴ ! Cette approximation (non nulle !) n'est toutefois peut-être pas surprenante quand on sait que la Cour des comptes elle-même note, en janvier 2023 (à un an demi du début de la compétition !), qu'elle « n'est pas en mesure, à ce stade, d'établir le coût global des Jeux et son impact sur les finances publiques »³⁵.

34 Ministère de l'économie, des finances et de la souveraineté industrielle et numérique, Ministère délégué chargé des Comptes publics, Ministère délégué chargé des Transports, Inspection générale des finances, Inspection générale de l'environnement et du développement durable, Perspectives financières d'Île-de-France Mobilités, mai 2023

35 Cour des comptes, L'organisation des jeux olympiques et paralympiques de paris 2024 - rapport au Parlement, janvier 2023



2. Des grands travaux en retard, qui ne permettront pas de désengorger le trafic des JO

C'est un truisme de le rappeler, mais le secteur, parce qu'il est un élément du quotidien de millions de Français, subit directement ou indirectement les grandes transformations qui affectent leurs vies. Celles-ci sont nombreuses et, pour certaines, d'une ampleur particulièrement importante :

- La transition écologique ;
- Les transformations de l'organisation du travail ;
- L'ouverture à la concurrence ;
- La numérisation de la société et des usages, qui modifie les façons de se déplacer, depuis l'organisation des voyages jusqu'à la révolution de la billettique, qui permet de circuler de façon beaucoup plus fluide et souple, en passant par l'exploitation et la valorisation des données

L'Île-de-France s'est donc engagée depuis plusieurs années dans un vaste projet d'extension de son réseau de transports en commun de façon double.

D'abord, elle a prévu de renforcer ses infrastructures : d'ici la fin de la décennie, 139 nouvelles stations ou gares vont être créées et des lignes de métros ou de RER existantes seront prolongées. Au total, 350 kilomètres de lignes de métro, tram, train ou bus supplémentaires émergeront³⁶. Ensuite, elle a engagé des programmes de rénovation des services existants.

Ces ambitions sont bienvenues pour relever les défis de l'époque en matière de transport en commun. Pour autant, des mots aux actes et aux réalisations, il y a tout un chemin que l'Île-de-France ne semble emprunter qu'avec difficultés...

Alors qu'ils étaient présentés pour certains comme incontournables pour le succès des JO, plusieurs projets ne seront en réalité pas réalisés (A). De façon plus large encore, la modernisation des services dans les transports n'est pas non plus au rendez-vous (B).

A) La livraison encore incertaine des infrastructures indispensables aux JO

La réalisation des grands projets d'infrastructures de transports en commun accumule désormais d'impressionnants retards : on sait désormais que certains chantiers ne seront définitivement pas finis quand arriveront les JO ; d'autres devraient l'être, mais leur calendrier ne pourra tolérer aucun aléa. Ces retards sont nuisibles car, en empêchant de délester le réseau, ils vont contribuer à surcharger l'existant...

Des chantiers d'ores et déjà abandonnés

Plusieurs projets qui sont aujourd'hui présentés comme secondaires ont longtemps été mis en avant comme indispensables à la bonne tenue des JO. Ce changement de ligne tient à une explication simple : les autorités font « contre mauvaise fortune, bon cœur » !

En 2018, la SGP indiquait ainsi que « la ligne 14 et le tronc commun des lignes 16 et 17 sont également nécessaires pour le bon déroulement des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024 »³⁷. Dès 2021, le ton avait changé : confronté à un principe de réalité, la SGP

³⁶ Le Monde, Les transports d'Île-de-France en quête de financements pour leurs investissements massifs, janvier 2023

³⁷ Gouvernement, Grand Paris Express – dossier de presse, février 2018

précisait que « les premiers tronçons de la ligne 16 et de la ligne 17 connaissent les décalages les plus significatifs, avec une mise en service dans leur globalité à l'automne 2026 »³⁸.

Contrairement à ce qui avait été promis pour les JO, il est aujourd'hui admis que plusieurs grands projets (qui dépassent le seul cadre de l'Île-de-France) ne seront pas prêts³⁹ :

- Les lignes 15⁴⁰, 16⁴¹ et 17⁴² du Grand Paris Express ;
- La liaison Charles-de-Gaulle Express⁴³ ;
- Les deux lignes TGV Paris-Nice et Paris-Toulouse.

Ce sont autant de voies de transports en commun qui ne seront donc là pour faciliter la mobilité des millions de personnes attendues...

Une pression énorme sur le reste du calendrier

La pression n'est pour autant pas nulle pour un certain nombre d'autres projets en cours : s'ils sont attendus pour être livrés dans les temps, les délais sont désormais tellement serrés et comprimés que tout aléa conduirait à les condamner, alors même qu'ils restent considérés comme absolument stratégiques pour la desserte des JO⁴⁴.

38 Société du Grand Paris, Grand Paris Express, La Société du Grand Paris actualise le calendrier de mise en service du Grand Paris Express et présente ses orientations stratégiques, juillet 2021

39 Cour des comptes, L'organisation des jeux olympiques et paralympiques de paris 2024 – rapport au Parlement, janvier 2023 ; Assemblée nationale, Stéphane Peu et Stéphane Mazars, Mission d'information sur les retombées des Jeux olympiques et paralympiques de 2024 sur le tissu économique et associatif local, février 2023

40 Société du Grand Paris : « Du long de ses 33 km, la ligne 15 Sud traversera 22 communes et concernera plus d'un million d'habitants. Sa mise en service est prévue fin 2025. À l'horizon 2030 avec les lignes 15 Ouest et 15 Est, elle formera une grande rocade de 75 km tout autour de la capitale »

41 Société du Grand Paris : « Ligne essentielle au développement de l'est de la métropole, la ligne 16 reliera 10 gares, de Saint-Denis Pleyel à Noisy – Champs, en moins de 30 minutes. Elle desservira des villes aujourd'hui peu pourvues en transports en commun, telles que Clichy-sous-Bois ou Montfermeil, ainsi que le campus universitaire Descartes situé à Champs-sur-Marne et Noisy – Champs, et la zone d'activité de la Plaine Saint-Denis »

42 Société du Grand Paris : « D'une longueur de 26,5 km, la ligne 17 s'étend sur 13 communes dans les départements de la Seine-Saint-Denis, du Val-d'Oise et de la Seine-et-Marne. Elle relie neuf gares* entre Saint-Denis Pleyel et Le Mesnil-Amelot en moins de 25 minutes et va ainsi faciliter le quotidien de près 565 000 habitants. Nouvel axe stratégique pour le Grand Paris avec de nombreuses correspondances, elle offre un nouveau mode de transport performant à des milliers de salariés des grands bassins d'emplois du Nord de la métropole. La ligne 17 renforce ainsi le développement de pôles économiques franciliens majeurs (secteur Pleyel, Parc des Expositions de Villepinte, aéroports Paris-Charles de Gaulle et Paris-Le Bourget) »

43 Charles de Gaulle Express : « Le cœur de Paris à 20min de l'aéroport Paris-Charles de Gaulle. Début 2027, ce projet de liaison ferroviaire directe permettra de réduire la part de la voiture, contribuera à la modernisation des transports du quotidien (RER B), et sera vecteur d'emploi et d'attractivité pour l'Île-de-France »

44 Cour des comptes, L'organisation des jeux olympiques et paralympiques de paris 2024 – rapport au Parlement, janvier 2023

C'est le cas des projets suivants :

- Eole, c'est-à-dire la ligne E du RER dont le trajet s'étend à l'Ouest de Paris.

Cette ligne devra dans la perspective des JO, améliorer la desserte entre Paris et La Défense-Arena. Au moment où commencera la compétition, le projet global ne sera pas finalisé : il a accumulé tant de retard que la date de livraison finale du chantier semble difficile à dessiner (au mieux 2026)⁴⁵.

La conduite de ce projet suscite de vives tensions entre les autorités locales, l'Etat et les opérateurs d'infrastructures. Il faut dire que le surcoût atteint déjà presque 50 % ! Alors que le projet devait coûter 3,7 milliards d'euros, son budget est désormais estimé à 5,4 milliards ! A tel point que SNCF Réseau a même menacé d'y mettre un terme si elle ne recevait pas un appui financier plus élevé. En février 2023, dans un moment d'unité transpartisane rare, la maire de Paris, Anne Hidalgo, et la présidente de la Région Île-de-France, Valérie Pécresse, ont dénoncé ensemble des financements insuffisants, s'inquiétant d'un service qui sera « dégradé » pour les JO⁴⁶.

- Le prolongement de la ligne 14 et le franchissement urbain Pleyel, qui doivent faciliter l'accès au Stade de France, au centre aquatique olympique et au village des athlètes.

⁴⁵ Les Echos, L'arrivée du RER Eole dans les Yvelines à nouveau retardée, octobre 2022

⁴⁶ France Bleu, Financement des transports publics : « L'Etat nous mène en bateau », dénoncent Valérie Pécresse et Anne Hidalgo, février 2023

Le regard sévère de la Cour des comptes sur les retards⁴⁷

Dans un rapport de janvier 2023, la Cour des comptes note que « plusieurs opérations d'infrastructures, prévues ou non dans le dossier de candidature mais qui participeront fortement à la bonne tenue des Jeux, présentent des risques majeurs du fait de calendrier d'ores et déjà tendus et sans véritable marge de manœuvre. Si elles n'étaient pas achevées pour les Jeux, il en résulterait une tension difficilement soutenable sur les lignes fortement sollicitées, avec les risques associés d'incidents et d'engorgements pour les usagers du quotidien ».

Elle ajoute que « l'objectif d'une mise en service de toutes les « lignes JO », déjà compromis début 2020, est devenu inaccessible ».

La Cour relève dès lors avec une diplomatie toute administrative que « les retards de certains projets structurants renforcent la tension sur le réseau existant. Certains projets en cours, stratégiques pour les Jeux, présentent à ce stade des incertitudes sur leur délai de livraison ».

Dans ce contexte, il est fort probable que les réseaux subiront une sur-fréquentation, suscitant un engorgement et la nécessité de trouver des solutions alternatives comme palliatifs.

A titre d'exemple, la ligne 9 du métro sera, certains jours, incapable de faire face à l'afflux massif de visiteurs (jusqu'à 55 000 par jour, trois jours de juillet)⁴⁸. Faute de pouvoir s'adapter les autorités ont décidé de mettre en place des navettes qui desserviront le Parc des Princes (pour les épreuves de football) et Roland-Garros (tennis et boxe)⁴⁹.

Les voies olympiques

« Il y aura deux types de voies olympiques. Des pistes de vélo où un très gros effort a été fait et qui resteront en héritage, et des voies routières dédiées aux délégations pour un accès rapide sur les sites ». C'est l'élément le plus avancé du plan de transports pour les JO⁵⁰.

Clément Beaune, ministre des transports, L'Equipe, octobre 2022

⁴⁷ Cour des comptes, L'organisation des jeux olympiques et paralympiques de paris 2024 - rapport au Parlement, janvier 2023

⁴⁸ Le Parisien, Le problème de la saturation de la ligne 9 loin d'être réglé, juin 2023

⁴⁹ 20 Minutes, JO de Paris 2024 : les transports pas tout à fait au point dans l'ouest parisien, juin 2023

⁵⁰ Inspection générale de l'environnement et du développement durable, Inspection générale de l'administration, Audit des mobilités dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, septembre 2022

B) Un piètre service, insuffisamment moderne

Dans un rapport récent, deux députés (l'un issu de la NUPES, l'autre de Renaissance) jugeaient sévèrement que « jamais les transports franciliens n'ont aussi mal fonctionné »⁵¹. La situation est si peu appréciable qu'en janvier dernier le président de la Commission des lois de l'Assemblée nationale avait même suggéré qu'un groupe parlementaire soit constitué pour enquêter⁵².

Ce sentiment est soutenu par un nombre significatif de témoignages et reportages qui rapportent la lassitude des usagers, insatisfaits des conditions de transport et de services dégradés⁵³. Les exemples abondent dont certains peuvent être présentés à titre illustratif.

Premier exemple : la RATP, qui est confrontée à un absentéisme des chauffeurs de bus si élevé (approximativement 13%) qu'« un bus sur cinq reste au dépôt chaque jour »⁵⁴. Pour y pallier, l'entreprise a annoncé en octobre 2022 mettre en place une prime d'assiduité, octroyée dès lors que la présence au poste de travail est continue⁵⁵ (un comble !)⁵⁶.

Autre exemple : le service du RER B (l'une des lignes les plus fréquentées d'Europe) est si insuffisant que les usagers les plus affectés bénéficient de compensation⁵⁷. Pourtant, en mai 2023, la Région Île-de-France a annoncé abandonner le projet de rénovation de la ligne, les retards accumulés (depuis plus 4 ans !) étant désormais trop importants. Pour les usagers, insatisfaits, c'est la promesse perdue de service de qualité : « pas de ventilation réfrigérée, ni de vidéosurveillance ou d'augmentation du nombre de places »⁵⁸.

51 Assemblée nationale, Stéphane Peu et Stéphane Mazars, Mission d'information sur les retombées des Jeux olympiques et paralympiques de 2024 sur le tissu économique et associatif local, février 2023

52 L'Opinion, Transports en Île-de-France : l'Assemblée veut tirer les choses au clair, janvier 2023

53 Le Figaro, Stress, agression, retards... quand les Franciliens fuient Paris à cause des transports en commun, avril 2023 ; Le Figaro, La RATP et Île-de-France Mobilités peinent à répondre à l'exaspération des usagers du métro parisien, septembre 2022

54 France Télévisions, Transports en commun : confronté aux critiques et à la colère des usagers, Jean Castex a dévoilé son nouveau plan pour la RATP, janvier 2023

55 Radio France, Pour lutter contre l'absentéisme des chauffeurs de bus, la RATP lance une prime d'assiduité, octobre 2022

56 Au-delà, des efforts doivent certainement être faits pour maîtriser les dépenses ... et travailler mieux. La Cour des comptes notait ainsi en 2022, avec un sens de l'euphémisme poli, que « les opérateurs de transports doivent accentuer leurs efforts de productivité »

57 Le Parisien, Ces retards qui bouleversent la vie des usagers du RER B, janvier 2023 ; Le Parisien, Un tiers des abonnés Navigo concernés indemnités après les retards à répétition, janvier 2023

58 Le Parisien, L'abandon de la rénovation des RER B déçoit une fois de plus les usagers, mai 2023

Troisième exemple : la ponctualité... Les statistiques publiées par IdFM montrent par exemple que 7 lignes (3,4,6,7,8,12 et 13) sont particulièrement peu performantes. Pis encore, le service s'est dégradé au second semestre 2022⁵⁹ ! Au-delà des statistiques et des retards marginaux mais réguliers, des anecdotes surgissent régulièrement d'évènements plus importants, comme une panne majeure survenue sur la ligne 4 du métro en juin 2023, bloquant cinq rames pendant plus de 2h30 avec leurs passagers et sans climatisation⁶⁰. Au total, si « des efforts ont été accomplis en faveur de l'information des voyageurs, « ...) « la ponctualité reste insuffisante sur une large partie du réseau »⁶¹, ce qui nuit évidemment aux usagers : « ces retards et perturbations incessantes causent du stress, même des angoisses, chez de nombreuses personnes », dénonçait fin 2022 Bruno Gazeau, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports⁶².

Dernier exemple : l'épisode sans fin de l'ouverture à la concurrence des réseaux de bus, qui doit intervenir prochainement. Face à la crainte de ne savoir s'y adapter, les élus plaident désormais pour son report ! Ils prétendent que cette modification du mode de gestion accroîtra les contraintes sur les administrations⁶³ et risquerait de susciter des protestations sociales⁶⁴. Le gouvernement, à travers la voix de son ministre des transports, s'est également montré favorable à un report⁶⁵.

Il est dès lors regrettable que les JO n'aient pas été mieux utilisés comme opportunité de modernisation des transports en Île-de-France⁶⁶ !

59 20 Minutes, Paris : la ponctualité de sept lignes de métro est problématique, janvier 2023

60 L'Opinion, RATP : une panne géante qui pose question, juin 2023

61 Chambre régionale des comptes, Syndical des transports d'Île-de-France (Stif) – Île-de-France Mobilités, 2020

62 Le Figaro, Entre fatigue et colère, le ras-le-bol des usagers des transports en commun, novembre 2022

63 Assemblée nationale, Stéphane Peu et Stéphane Mazars, Mission d'information sur les retombées des Jeux olympiques et paralympiques de 2024 sur le tissu économique et associatif local, février 2023

64 Voir par exemple Assemblée nationale, Stéphane Peu, Rapport sur la proposition de loi visant à surseoir à l'ouverture à la concurrence du réseau de bus de la Régie autonome des transports parisiens (n°995), avril 2023

65 La président de Région, Valérie Pécresse, a pour sa part estimé qu'elle pouvait réaliser cette ouverture de façon progressive – et plus lente qu'initialement envisagée, sans modification législative. BFM, Paris : Pécresse estime pouvoir ouvrir à la concurrence les bus de la RATP "progressivement", sans modifier la loi, mai 2023 ; La Tribune, Ouverture à la concurrence des bus parisiens de la RATP : Pécresse prête à temporiser, avril 2023

66 Les deux députés estiment que les JO sont à ce titre « une opportunité manquée pour améliorer les transports franciliens ». Assemblée nationale, Stéphane Peu et Stéphane Mazars, Mission d'information sur les retombées des Jeux olympiques et paralympiques de 2024 sur le tissu économique et associatif local, février 2023



3. Une accessibilité... inaccessible

Dans le cadre de l'organisation des JO, la France s'était engagée à ce que les sites olympiques soient accessibles aux personnes à mobilité réduite (350 000 voyageurs en situation de handicap sont attendus)⁶⁷. Or, ce n'est un mystère pour personne que ce sera absolument pas le cas.

Comme le note la Cour des comptes : « des faiblesses structurelles subsistent toutefois, notamment dans le métro parisien pour les usagers en fauteuil roulant. Il paraît peu probable que cet engagement d'accessibilité puisse être intégralement tenu, si bien que des mesures alternatives aux transports en commun doivent être rapidement arrêtées ». Le ministre des transports le reconnaissait d'ailleurs dès 2022⁶⁸, indiquant dans la presse le besoin d'accélérer la recherche de ces solutions de remplacement. En juin 2023, le

⁶⁷ La Gazette des communes, Paris-2024 : en Île-de-France, le réseau des transports n'est pas au rendez-vous, juin 2023

⁶⁸ La Croix, Retards d'accessibilité dans les transports : « avec les JO, on espérait une dynamique », octobre 2022

gouvernement confirmait ainsi son plan d'avoir recours à une solution alternative aux transports en commun, mobilisant « 1000 taxis »⁶⁹.

Cette solution semble avoir déçu les associations qui regrettent que l'opportunité des JO n'ait, là non plus, pas été saisie pour rendre enfin accessible les transports en commun d'Île-de-France aux usagers en situation de handicap⁷⁰.

Elles sont à cet égard particulièrement inquiètes. « C'est un scénario catastrophe qui se dessine pour les personnes en situation de handicap » écrivait Pascale Ribes, président d'APF France handicap dans Le Monde en février 2023⁷¹. En matière de transports, la responsable associative écrit : « l'accès par les transports collectifs est presque impossible : seules 3 % des stations de métro, soit la ligne 14, sont accessibles ; peu de gares RER le sont et lorsque c'est le cas, une assistance humaine est souvent nécessaire pour descendre du train ; les bus ne peuvent accueillir au maximum que deux personnes en fauteuil roulant... s'ils ne sont pas déjà pleins. Quant à l'accès par véhicule particulier ou minibus, il serait interdit ou bien le stationnement serait (très) éloigné des lieux de compétition ».

69 Ministère des sports et des jeux olympiques et paralympiques, Amélie Oudéa-Castera et Clément Beaune ont présidé le cinquième comité stratégiques des mobilités JOP Paris 2024, juin 2023

70 La Gazette des communes, Paris-2024 : en Île-de-France, le réseau des transports n'est pas au rendez-vous, juin 2023 ; Libération, Qu'en est-il de l'accessibilité aux Jeux Olympiques de Paris, avril 2023 ; La Tribune, Jeux Olympiques 2024 : l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite inquiète encore, avril 2023

71 Le Monde, Pascale Ribes, Paris 2024 : « C'est un scénario catastrophe qui se dessine pour les personnes en situation de handicap », février 2023



4. Une fluidité incertaine

Avec l'irruption du numérique, le secteur des transports est, lui aussi, entré dans une nouvelle ère (A). La question se pose de savoir si les transports en commun franciliens ont franchi eux aussi ce pas. La billettique offre un éclairage, qui n'est pas parfaitement rassurant (B).

A) Les transports en commun à l'heure du « MaaS »

L'irruption du numérique emporte une transformation progressive des usages et des offres de transport : désormais, les spécialistes ne cessent d'évoquer le « MaaS », pour « Mobility as a service », c'est-à-dire en réalité le développement de solutions numériques permettant aux consommateurs de préparer leurs voyages, de bout en bout, et de se déplacer de façon fluide.

Les usagers attendent désormais qu'on leur propose des solutions intégrées, simples d'usage – et qui conjuguent à la fois l'efficacité et des préoccupations environnementales. Le Smartphone est évidemment un outil privilégié pour cela, puisqu'il est le support (« device ») qui permet d'agglomérer des « applications » de solution. Désormais, on peut avoir dans sa poche tous les éléments de son voyage et se déplacer ainsi l'esprit tranquille !

Le recours à l'outil numérique permet de fluidifier les voyages en intégrant une pluralité de solutions. Cette intégration peut se réaliser de plusieurs façons et selon plusieurs degrés⁷² :

- En premier lieu, en intégrant l'information, c'est-à-dire en permettant aux usagers d'avoir facilement accès aux éléments utiles pour la préparation et la conduite de leurs déplacements (horaires, prix, etc.) ;
- En deuxième lieu, en y ajoutant la réservation et le paiement, c'est-à-dire en développant les outils par lesquels les usagers pourront planifier leur voyage, réserver les différents moyens de transports successifs et acquérir leurs titres de transport, à l'unité ou par abonnement ;
- En dernier lieu, une solution plus intégrée encore consiste à ajouter des préoccupations de politique publique, par exemple environnementale, pour accompagner les comportements des usagers.

B) La billettique à la traine

La billettique est déterminante pour permettre la fluidité rapide des transports et l'intégration des éléments d'achat sur les téléphones par exemple, le consommateur n'ayant plus besoin 'que' de son Smartphone pour voyager, puisqu'il y enregistrera ses données de voyage, les horaires, les réservations, les tickets, etc..

Un outil performant est indispensable, notamment pour les usagers temporaires, qui n'ont pas vocation à acquérir une carte spécifique comme il le faut aujourd'hui encore pour circuler dans les transports parisiens.

Or, le réseau francilien accuse un grave retard en la matière⁷³ : la digitalisation des titres de transport n'est pas au rendez-vous

⁷² Institut Montaigne, Mobilités en Île-de-France : ticket pour l'avenir, juin 2022

⁷³ Le Parisien, Billets électroniques dans les transports : Londres et Helsinki ont un train d'avance sur l'Île-de-France, août 2022 ; Le Parisien, Pourquoi l'Île-de-France a un train de retard sur les billets électroniques », août 2022

et pas à la hauteur des promesses qui avaient été faites. C'est particulièrement dommage dans la perspective des JO, qui auraient pu être l'occasion pour les usagers étrangers de voyager simplement, de façon fluide et sans contrainte.

Les annonces étaient pourtant prometteuses : le programme de « modernisation billettique » d'IdFM prévoyait la disparition du ticket magnétique en 2021 et la généralisation d'une solution permettant aux usagers de ne plus avoir de tickets⁷⁴ et de payer facilement et simplement pour chaque voyage (avec un téléphone portable ou la carte bancaire par exemple comme c'est le cas à Londres où un usager peut même payer son ticket avec la carte bleue intégrée à son Smartphone)⁷⁵.

Malheureusement, ce n'est absolument pas le cas en 2023 : IdFM prévoit seulement *d'expérimenter* à partir de l'été, soit avec 2 ans de retard, l'achat de titres dématérialisés sur téléphone sur l'ensemble du réseau francilien⁷⁶. Cette réalisation ne sera toutefois pas aussi souple qu'ailleurs : 'navigo liberté+'⁷⁷ exigera des consommateurs qu'ils se dotent d'une carte spécifique, leurs passages étant facturés a posteriori⁷⁸. Outre qu'elle semble moins pratique, cette solution est plus longue que le recours au Smartphone ... en raison d'une pénurie mondiale des puces électroniques nécessaires⁷⁹.

La promesse de l'opérateur retenu en 2018 était également que, dès 2019, les tickets de métro et le passe Navigo seraient remplacés par un support sans contact sur les smartphones⁸⁰. Les solutions retenues obligent au contraire les usagers à se doter d'une application spécifique, sur laquelle il faut s'enregistrer, au lieu d'avoir suivi la révolution mise en place ailleurs dans le monde, consistant à leur permettre d'utiliser très simplement leur téléphone⁸¹.

74 Le Parisien, Ile-de-France : un pas de plus vers la fin du ticket de métro, février 2018

75 Le Parisien, Transports du Grand Paris : et si le Passe Navigo intégrait votre carte bancaire ?, septembre 2021

76 Inspection générale de l'environnement et du développement durable, Inspection générale de l'administration, Audit des mobilités dans le cadre des Jeux Olympiques et Paralympiques de Paris 2024, septembre 2022

77 IDFM, Les titres de transport en Île-de-France évoluent, juin 2019

78 Le Parisien, Transports : le forfait Navigo Liberté + testé sur toute l'Île-de-France cet été, 2023

79 Le Figaro, Faute de puces, la disparition du ticket de métro parisien repoussée à cet été, février 2022 ; ActuParis, La suppression du ticket de métro en papier en Île-de-France retardée par une pénurie, janvier 2022

80 La Tribune, Comment le passe Navigo sera dématérialisé dès l'été 2019, décembre 2018 ; Le Monde, La RATP et la SNCF perdent la gestion informatique du Navigo, décembre 2018

81 Les difficultés de Paris trouvent même un écho à l'autre bout du monde : elles ont récemment été citées dans des débats parlementaires en Australie, alors que les élus débattaient des meilleures solutions à mettre en place pour le réseau de transport de l'État de Victoria. ABC, US-based firm Conduent put under spotlight ahead of December myki takeover, mai 2023

« Pourquoi l'Île-de-France a un train de retard sur les billets électroniques »

Le Parisien, 24 août 2022

« (...) À Paris, le ticket en papier représente encore près de la moitié des ventes

En Île-de-France, cette « tendance » passe évidemment par la disparition progressive du ticket T (le coupon magnétique à tarif unique utilisable dans le métro, les bus et les RER dans Paris uniquement) qui a été initiée par Île-de-France Mobilités (IDFM) l'an dernier. Il a déjà été remplacé par deux nouveaux supports : le Navigo Easy, sorte de porte-monnaie électronique que l'on peut charger en tickets aux automates en station ou sur Internet (moyennant une économie de 2 € par carnet de 10 par rapport au même carnet papier) et le passe Liberté +, qui permet aux clients de payer leurs déplacements a posteriori et avec une dépense quotidienne plafonnée à 7,50 €.

Mais ces deux nouveaux moyens de paiement ne sont pour l'heure utilisables que dans la zone ticket T (Paris et proche banlieue), faute de présence de valideurs de sortie dans toutes les gares de la grande couronne. Pas adaptés aux usagers très occasionnels, ces remplacements du support papier sont pour l'instant relativement boudés. Et malgré ses plus de 120 ans d'âge, le ticket de métro continue à faire de la résistance. En avril dernier, il représentait encore près de la moitié des ventes.

On est donc encore loin de sa disparition totale. D'autant que d'autres moyens de paiement susceptibles de le remplacer - sur lesquels travaillent IDFM et Comutitres (le groupement gestionnaire des titres de transport régionaux, qui a lancé son plan de modernisation de la billettique en 2016) - ne sont pas du tout au point. Le paiement par carte bancaire (à apposer directement sur le valideur comme un passe Navigo) est possible dans le Roissybus et l'Orlybus. Mais pas dans les autres modes de transport. Quant aux smartphones, s'ils permettent déjà (depuis 2018) d'acheter des tickets de bus par SMS ou (depuis 2019) de recharger son passe Navigo, ils sont encore très peu à être formatés pour stocker des titres et servir directement de valideurs.

À Helsinki, des billets par SMS depuis... seize ans

IDFM, qui teste actuellement une nouvelle technologie de carte SIM, annonce que la fonction valideur devrait prochainement être étendue à tous les téléphones Android compatibles NFC (sans contact). Mais ils ne pourront remplacer les tickets papier sur l'ensemble du réseau

que lorsque toutes les gares d'Île-de-France auront été équipées de valideurs de sortie (indispensables pour calculer a posteriori le prix du trajet). L'achèvement de ce chantier est prévu pour 2023.

De quoi mesurer le retard pris par l'Île-de-France par rapport à d'autres opérateurs aux pratiques billettiques 2.0. À Helsinki (Finlande), par exemple, tous les transports urbains en bus, métro, tram ou ferry peuvent depuis longtemps être réglés directement par smartphone. L'achat et l'émission de tickets par SMS sont en vigueur depuis... 2006 ! À Berlin (Allemagne), les smartphones peuvent également servir de valideurs aux bornes d'entrée des stations. À Singapour, qui vient récemment de supprimer la vente des tickets carton, c'est la carte bancaire qui fait office de passe Navigo...

Le paiement par carte bancaire (l'« open payment ») est aussi le point fort de la stratégie billettique de TFL (Transports for London, équivalent britannique d'IDFM), qui fait figure depuis une décennie de champion européen de la dématérialisation. À tel point que dans les stations du Grand Londres, les seuls voyageurs qui tentent de comprendre la tarification complexe (pas de tarif unique dans le métro, des réductions pour les billets hors heures de pointe) devant les distributeurs automatiques de tickets cartonnés sont... les touristes.

Et les agents de station (généralement assez nombreux, sauf en période de grève) qui viennent à leur rescousse ont souvent du mal à comprendre leur demande. « Vous avez une carte bancaire ? Alors pourquoi voulez-vous prendre un ticket papier ! » indiquent-ils en expliquant que les voyageurs n'ont qu'à poser leur carte sur la borne d'entrée (puis sur la borne de sortie dans le cas des réseaux ferrés) pour payer leur trajet (...). »

