

RER : le bout du tunnel ?

Naïri Nahapétian

Alternatives Economiques n° 314 - juin 2012

Les transports transiliens paient aujourd'hui le prix de décennies de sous-investissements publics. Une situation aggravée par une gouvernance complexe du réseau.

SaDur, Courb, l'AduRERA, Circule..., les associations d'usagers en colère ne se comptent plus en Ile-de-France. Et les témoignages sur les innombrables dysfonctionnements du réseau express régional (RER) se multiplient sur leurs pages Facebook : des jeunes qui sont tentés d'abandonner leurs études à cause des trajets interminables ; des chômeurs qui se heurtent à des refus d'employeurs craignant des retards répétés ; des parents qui ne voient quasiment plus leurs enfants... Les trois quarts des usagers des trains de banlieue et RER déclarent souffrir des retards dans les transports en commun et plus de la moitié estiment que cela a des conséquences sur leur vie professionnelle, selon l'Observatoire régional de santé au travail d'Ile-de-France (Orstif). Pratiquement un train sur cinq est en retard ou supprimé [\[1\]](#). Et l'exaspération ressentie par les usagers est amplifiée quand les couacs se produisent aux heures de pointe. Tout ça alors que le prix de l'abonnement aux transports ne cesse d'augmenter.

Si l'Ile-de-France n'a pas l'exclusivité des dysfonctionnements dans les transports, la situation y a atteint un tel niveau qu'ils ont fait l'objet d'une commission d'enquête parlementaire en 2012, présidée par le député Daniel Goldberg (PS). Certes, pour régler la question, il faudrait surtout mieux maîtriser l'urbanisme de la région et assurer une réelle mixité logements-activités afin de réduire les longs déplacements pendulaires. Mais en attendant, le retard d'investissement accumulé et les besoins de développement du réseau pour limiter la part de la voiture dans les déplacements impliquent des coûts supplémentaires importants pour les usagers et/ou les collectivités.

Au cours des trente dernières années, l'étalement urbain a en effet entraîné une déconnexion croissante entre lieu d'habitation et lieu de travail en région parisienne. Aujourd'hui, 70 % des Franciliens travaillent hors de leur commune de résidence, selon l'Insee. Même si Paris regroupe toujours 32 % des emplois (contre 19 % des habitants), ce sont surtout les déplacements de banlieue à banlieue qui se sont accrus, (ils sont aujourd'hui majoritaires), alors que le réseau des transports s'est construit en étoile autour de Paris. Or pendant vingt ans, entre 1980 et 2000, l'Etat a quasiment gelé les investissements dans le RER. Avant de refiler le bébé à la région, dans le cadre d'une décentralisation tardive (elle n'a été effective qu'en 2006 pour l'Ile-de-France au lieu de 2002 pour les autres régions) et conflictuelle (notamment sur le montant des compensations que doit verser l'Etat). Une décentralisation qui a d'ailleurs été régulièrement remise en cause, comme l'a montré en 2010 le projet de Grand Paris, porté par Nicolas Sarkozy. De plus, ce sont toujours deux entreprises d'Etat, la RATP et la SNCF, qui opèrent le réseau du RER.

Schéma d'ensemble des liaisons prévues entre banlieues et interconnexions avec le RER



Résultat : avec 3,6 millions de voyageurs quotidiens sur les cinq lignes de RER (620 kilomètres), le réseau francilien est saturé. Et vieillissant : l'âge moyen des trains était de 25 ans en 2009, alors que leur durée de vie normale est estimée à 30 ans.

Un univers morcelé

Du fait de cette vétusté et du manque d'investissements, plus de 200 incidents graves ont été recensés en 2011, entraînant parfois une immobilisation des lignes pendant plusieurs heures, avec généralement une information très insuffisante des passagers. Ces incidents et la mauvaise information tiennent notamment à la gouvernance souvent kafkaïenne du réseau. Ainsi, les deux lignes de RER les plus fréquentées, les lignes A et B sur lesquelles voyagent chaque jour respectivement un million et 800 000 personnes, sont également les plus perturbées. Or, elles sont toutes deux coexploitées par la SNCF et la RATP, chacune des entreprises intervenant sur un tronçon. Et celles-ci " *ne se parlent pas assez* ", rappelle Daniel Goldberg : la SNCF n'était jusqu'à présent pas autorisée, par exemple, à utiliser les outils de communication de la RATP en cas d'incident ! Un troisième acteur, Réseau ferré de France (RFF), est en outre propriétaire d'une partie des voies et a la responsabilité de gérer la circulation sur celles-ci, ajoutant à la complexité du système.

" *Cet univers très morcelé n'a pas eu la force de frappe suffisante pour mobiliser l'Etat* ", conclut Daniel Goldberg. Et si les investissements publics dans le RER ont repris depuis 2000, passant de 1,1 milliard cette année-là à 1,6 milliard d'euros en 2008, l'effort paraît modeste quand on le compare aux dépenses effectuées pour construire la seule ligne 14 du métro en 1995, soit 2,1 milliards d'euros. " *Cette ligne de métro ultramoderne est en effet une vitrine pour la RATP, de même que la SNCF est plus préoccupée par la vente du TGV à l'étranger que par le RER* ", commente Daniel Goldberg. Et pourtant la SNCF transporte six fois plus de clients chaque jour dans le RER transilien que dans tous ses TGV !

Ces dysfonctionnements aggravent les inégalités entre Parisiens et Banlieusards. Ainsi, les premiers dédient en moyenne une heure et demie par jour à leurs déplacements entre domicile et travail, dans un métro qui roule avec une relative régularité, alors que les habitants de la grande couronne y perdent deux heures et demie par jour, dans des rames le plus souvent vétustes et avec une fiabilité des horaires très aléatoire.

Un retard lourd à rattraper

Pour remédier à cette situation, la région et le Stif (le Syndicat des transports d'Ile-de-France (*)) " *consacrent aujourd'hui des efforts financiers sans précédent à la régénération du réseau existant et au renouvellement des matériels* ", reconnaît le rapport parlementaire. Un schéma directeur a été élaboré pour chaque ligne. Dans le cadre de ces contrats renouvelés en mars et avril 2012, avec la SNCF et la

RATP, le Stif a renforcé les bonus-malus qu'il applique sur la base de critères de régularité et de qualité de service [2], "mettant particulièrement l'accent sur la ponctualité", se félicite Yves Boutry, vice-président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut) d'Ile-de-France.

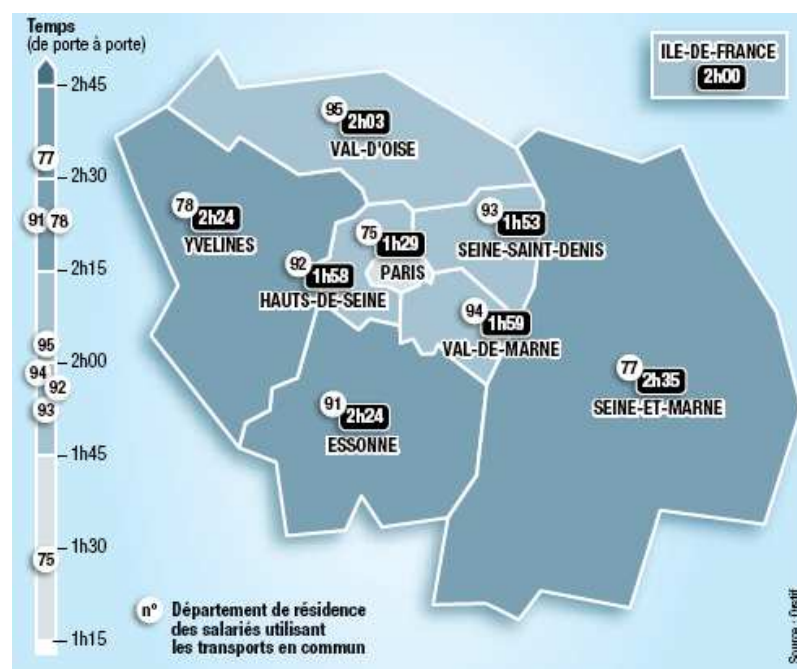
Pour autant, la région peine à rattraper le retard accumulé pendant des décennies, car l'effort à consentir dépasse ses capacités financières. Une convention signée avec l'Etat en septembre 2011 doit permettre de porter le financement des investissements dans les transports en commun à 1,05 milliard d'euros pour les opérations prévues d'ici à 2013. Cela reste cependant peu comparé aux 17,5 milliards d'euros prévus d'ici à 2025 pour le projet de rocade du Grand Paris.

Cette rocade, reliant Noisy-le-Sec à Sartrouville, permettra certes de desservir enfin des villes de banlieue sans passer par Paris, mais va-t-elle pour autant soulager le RER ? De toute façon, ce ne sera pas le cas dans l'immédiat, car les travaux ne démarreront qu'en 2015 et le premier tronçon ne sera achevé qu'en 2018. L'ensemble de la boucle, si elle est achevée, ne devrait l'être au plus tôt qu'en 2025. De plus, seules 19 des 72 gares prévues dans le cadre de ce projet seraient interconnectées avec les lignes de RER. Aussi, on estime que le nouveau réseau ne permettrait de décharger les lignes existantes que de 10 % en moyenne.

Clarifier les responsabilités

Ne souhaitant pas remettre en cause le projet du Grand Paris, dont le financement est théoriquement sanctuarisé, la commission parlementaire, formée de députés de gauche et de droite, a formulé trente propositions pour moderniser le réseau existant. Elle demande, en premier lieu, de clarifier les responsabilités. Et, de fait, un centre unique de commandement réunissant la SNCF et RATP a été mis en place pour la ligne B. C'est un progrès, mais le rapport parlementaire souhaitait qu'on aille très au-delà, avec la création d'un groupement d'intérêt public réunissant l'ensemble des acteurs sous la présidence du Stif. La spécificité du réseau justifie en effet que les activités de la SNCF et de la RATP relatives au RER soient dotées d'une existence juridique autonome et puissent être identifiées d'un point de vue comptable. Cette proposition va dans le sens de celle formulée en 2010 par la Cour des comptes, qui avait demandé à la RATP de séparer la comptabilité des activités métro et RER et à la SNCF de mieux isoler l'activité transilienne dans ses comptes.

Temps moyen de déplacement journalier en transports en commun en Ile-de-France, selon les départements



Autres propositions peu à peu prises en compte : augmenter plus rapidement le nombre de rames à deux

étages, arrêter rapidement une décision sur le doublement du tunnel Chatelet-Gare du Nord qui constitue l'un des principaux goulots d'étranglement du réseau (soit un investissement de 1 à 4 milliards d'euros)... Quant aux plates-formes de retournement pour que les trains ne soient pas bloqués en cas d'incident, *" ils sont apparus dans les schémas directeurs mais n'ont pas encore de financements "*, commente Yves Boutry, de la Fnaut. Le rapport recommandait aussi de renforcer la place des usagers au sein des conseils d'administration de la SNCF, de la RATP, de RFF et de la Société du Grand Paris. Et les associations d'usagers comptent bien s'appuyer sur celui-ci pour faire un lobbying en ce sens !

Au-delà du rattrapage des investissements en retard, il est nécessaire aussi de trouver des moyens supplémentaires pour éviter que le problème ne se recrée. Pour cela, il existe la possibilité d'augmenter la contribution des usagers : le rapport de la Cour des comptes de 2010 comme le récent rapport parlementaire rappellent que celle-ci est pour l'instant nettement inférieure à celle des habitants de la plupart des grandes villes européennes de taille comparable (voir tableau page 40). Mais une telle augmentation paraît *" impossible tant que le service ne sera pas de meilleure qualité "*, reconnaît Daniel Goldberg.

Comparaison européenne des prix des billets et des abonnements mensuels au 20 octobre 2009, en euros

	Population (en millions d'habitants)	Billet à l'unité	Abonnement mensuel (équivalent zone 1-2)
Londres	8,6	7,40 €*	109,80 €
Dublin	1,1	6,00 €*	100,00 €
Berlin	3,4	2,10 €	72,00 €
Stockholm	1,3	1,90 €	67,20 €
Glasgow	1,2	1,33 €	61,02 €
Paris	9,9	1,60 €	56,60 €
Vienne	2,3	1,80 €	49,50 €
Barcelone	4,9	1,35 €	47,90 €
Madrid	5,6	2,00 €	46,00 €
Amsterdam	1,0	2,60 €	40,00 €
Rome	3,3	1,00 €	30,00 €

* Prix du ticket du jour, si pas de ticket à l'unité.

Source : Gant, 2010

Autre piste, la hausse du versement transport acquitté par les employeurs. Ce prélèvement contribue pour 37 % aux dépenses de fonctionnement des transports en commun en Ile-de-France. Depuis 2004, il est fixé au maximum légal en région parisienne, mais la récession a entraîné la stagnation de son produit. De plus, le zonage de cette contribution est obsolète : une entreprise implantée à la Défense (qui concentre déjà 3 millions de mètres carrés de bureaux) paie autant qu'une autre, pourtant nettement moins bien desservie, installée à Clamart. Il faudrait donc majorer ce taux, mais aussi refondre le zonage, afin de dissuader les entreprises de se concentrer toujours dans les mêmes communes.

Plus globalement, ce serait surtout l'aménagement du territoire en Ile-de-France qu'il conviendrait de repenser en priorité. *" Tant qu'on n'aura pas compris que concentrer les emplois à l'est et au sud et les habitations au nord et à l'ouest est une erreur, on ne pourra pas résoudre les problèmes de transports "*, conclut Daniel Goldberg. Une question très peu abordée dans le cadre du projet de Grand Paris tel qu'il a été géré jusqu'à présent.

* Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) : regroupant la région et les huit départements franciliens, il est présidé de droit par un membre du conseil régional. Il joue un rôle majeur dans la définition du service public des transports régionaux depuis 2006.

En savoir plus

" Rapport relatif aux modalités, au [financement](#) et à l'impact sur l'environnement du projet de rénovation du réseau express régional d'Ile-de-France ", commission parlementaire présidée par Daniel Goldberg (PS), rapporteur Pierre Morange (UMP), remis le 7 mars 2012, accessible sur www.assemblee-nationale.fr/13/rap-enq/r4458.asp

" Les transports ferroviaires régionaux en Ile-de-France ", rapport public thématique, [Cour des comptes](#), novembre 2010, accessible sur www.ccomptes.fr/fr/CC/Publications-RPT.html
www.fnaut.asso.fr : le site de la Fédération nationale des usagers des transports (Fnaut).

Naïri Nahapétian

Alternatives Economiques n° 314 - juin 2012

[...] Notes

- (1) Pour un objectif contractuel de 92 % de respect des horaires affichés, on atteignait à peine 80 % en 2010 sur les cinq lignes de RER, cinq points de moins qu'en 2009.
- (2) La RATP a été pénalisée à ce titre de 1,9 million d'euros en 2009 pour les perturbations sur la ligne A et de 1 million d'euros sur la ligne B.

© Alternatives Economiques. Toute reproduction ou représentation intégrale ou partielle des pages publiées sur ce site à des fins professionnelles ou commerciales est soumise à l'autorisation d'Alternatives Economiques (Tel : (33) 03 80 48 10 25 - abonnements@alternatives-economiques.fr). En cas de reprise à des fins strictement privées et non commerciales merci de bien vouloir mentionner la source, faire figurer notre logo et établir un lien actif vers notre site internet www.alternatives-economiques.fr.