

La Cour des comptes épinge la RATP et la SNCF

Un rapport au vitriol pointe le manque d'investissements stratégiques des deux opérateurs historiques des transports franciliens. Conséquence : le réseau est devenu inadapté et la qualité de service s'est dégradée alors que le nombre de voyageurs franciliens n'a jamais été aussi élevé

17/11 Le rapport de la Cour des comptes sur les transports ferroviaires régionaux en Ile-de-France

Un réseau devenu inadapté, une qualité de service dégradée, un déséquilibre financier difficile à résorber... Le très attendu rapport de la Cour des comptes sur les transports ferroviaires en Ile-de-France, dévoilé ce matin, est pour le moins cinglant et accablant pour la RATP et la SNCF, les deux opérateurs historiques des transports publics franciliens.

La Cour des comptes pointe tout d'abord les problèmes liés au réseau, emprunté chaque jour par près de 7,4 millions de voyageurs franciliens. Un réseau *«qui n'avait pas été au départ conçu comme un système à grande capacité»*, et qui est désormais inadapté. *En effet, entre 2001 et 2009, le trafic du métro a augmenté de 17% et celui de la SNCF Transilien de 24%*, alors que les réseaux n'ont quasiment pas évolué. De plus, les trajets vers les banlieues se sont fortement développés, alors que le réseau a été *«conçu de manière radiale, à partir de Paris»*...

La qualité de service est également critiquée. *«La régularité et la ponctualité se sont nettement dégradées sur les réseaux ferrés franciliens»*, estime ainsi la Cour des comptes. *«D'autres éléments de qualité de service -la sécurité, la propreté, le confort des voyageurs, le fonctionnement des ascenseurs -présentent des évolutions en demi-teinte»*, ajoute-t-elle.

Critiques cinglantes sur les investissements

Mais les critiques les plus cinglantes concernent les investissements. Le rapport met notamment en avant le retard pris. *«Depuis 20 ans, la SNCF et RFF ont trop peu investi»* tandis que *«à la RATP, le système qui doit permettre de réduire les intervalles entre deux rames de métro sur la ligne 13 connaît de grands retards.»* La Cour des comptes dispose que, après une période de sous-investissement, *«l'augmentation du trafic rend nécessaire d'importantes réalisations. La priorité doit être donnée à la modernisation du réseau existant et à des extensions limitées.»* Et les besoins sont *«considérables»* car l'âge moyen du parc de matériel roulant exploité par la SNCF Transilien est élevé. Il atteignait, en 2009, 24,6 ans pour le matériel remorqué et les automotrices et 26 ans pour les locomotives, *«ce qui apparaît excessif au regard de la durée de vie de ces matériels qui est d'une trentaine d'années»*, note ainsi la Cour.

Pour y remédier, une procédure de sélection des projets doit être effectuée. Ceci en vue d'éviter les dérives fréquentes des coûts de réalisation. La Cour des comptes, qui stigmatise aussi une comptabilité opaque Stif -l'autorité en charge de l'organisation des transports publics franciliens -, s'appuie sur *«les 25 projets de transport du contrat de plan Etat-région 2000-2006, qui ont fait l'objet d'un avant projet : l'augmentation moyenne du coût prévisionnel entre le montant inscrit au contrat plan et celui figurant dans l'avant projet approuvé atteint 92%, soit un quasiment doublement.»*

Des solutions et quelques recommandations

Au-delà des critiques, la Cour des comptes propose des solutions et quelques recommandations, comme la réorganisation de l'exploitation, le renforcement du dispositif d'intéressement des transporteurs à la qualité du service ou encore l'amélioration de la procédure de sélection des investissements avec la mise en place d'une politique de maîtrise des coûts.

La Cour des comptes noté également la nécessité de dégager des marges de manoeuvres financières à la mesure des investissements engagés. Le rapport dispose ainsi que *«les tarifs acquittés par les usages*

offrent des marges de manoeuvre au regard des pratiques internationales. Mais leur hausse ne suffira pas, à elle seule, à couvrir l'intégralité des besoins de financement évoqués. Le recours à des gains de productivité plus ambitieux à réaliser par les exploitants est nécessaire. De nouvelles sources de financement et, au besoin, une hausse de la fiscalité locale affectée aux transports collectifs doivent être envisagés.»

JULIEN POMPEY, LES ECHOS