

# RER déglingués : l'avoinée des députés aux opérateurs de transports

C'est un télescopage heureux ou malheureux, comme on voudra. Lundi soir, le malaise d'un voyageur à bord d'un RER circulant dans le tunnel Châtelet Gare du Nord, bloquait tout le trafic pendant plusieurs heures. Deux jours après, aujourd'hui, des députés de gauche et de droite rendaient publique une *"charte pour un RER au service des Franciliens"*. Le texte s'appuie sur un rapport que leur commission d'enquête, présidée par Daniel Goldberg (PS) et dont le rapporteur est Pierre Morange (UMP), a établi après un long travail sur les dysfonctionnements du réseau. L'actualité leur a fourni un cas d'école en live.

Ne se contentant pas de présenter un rapport, fut-il accablant, les parlementaires veulent maintenant que les présidents respectifs de la SNCF, de la RATP et de Réseau ferré de France signent leur charte et s'engagent à mettre en oeuvre la trentaine de pistes qu'elle comprend. Parmi celles-ci, un poste de commandement unifié pour la ligne B, qui traverse la région en nord-sud. Payant de leur personne, les élus se sont rendu à Denfert Rochereau, où se trouve le PC de la partie RATP, et à Gare du Nord où ils ont visité celui de la SNCF. Ils sont aussi allés vers Cergy un matin aux aurores et se sont retrouvés bloqués par la neige. La routine.

Est-ce l'effet de cette agitation ? Toujours est-il que SNCF et RATP ont annoncé il y a un mois la mise en place d'un groupe de travail pour étudier la création d'un PC unique. Pour Daniel Goldberg, on est loin du compte : *"La SNCF et la RATP nous ont expliqué en 2009 qu'une gestion unifiée opérationnelle allait être mise en place dans les semaines qui suivaient. Cela n'a pas été le cas"*.

Mais même avec cette amélioration, le problème de la liaison Châtelet-Gare du Nord et de sa surcharge resterait entier. L'idée d'un doublement de ce tunnel, ou d'un second joignant la gare de Lyon à la gare du Nord est évoquée depuis longtemps. Des crédits d'étude viennent d'être débloqués. Mais pour les parlementaires, c'est trop léger. *"Il faut qu'avant 2014, la décision formelle de faire ou de ne pas faire ce doublement soit prise"*, dit Daniel Goldberg. Qui ajoute : *"On sait que ça coûte entre un et quatre milliards. Si on n'est pas convaincu de pouvoir les avoir, ce n'est même pas la peine d'en parler"*.

Où les trouver ? Quand on évoque ces questions, bien des yeux se tournent vers la Société du Grand Paris. Pour financer son Grand Paris Express, elle dispose de taxes payées par les franciliens. C'est beaucoup plus *"robuste"*, comme disent les technocrates, que les ressources du budget de l'Etat, soumises à réévaluation chaque année, qui sont affectées à la remise à niveau du réseau existant, dont les RER. Ne pourrait-on pas piocher un peu dans le trésor de la SGP ? *"Nous proposons qu'il y ait au moins une réflexion sur la fongibilité des ressources de la SGP et des besoins du réseau existant"*, dit Daniel Goldberg. Il rappelle que l'accord du 26 janvier 2011 prévoit qu'elle peut consentir des avances remboursables au Syndicat des transports d'Ile-de-France. *"Ce n'est pas de la fongibilité mais quand même, c'est quelque chose"*.

Dans un communiqué publié mardi, Thierry Mandon, conseiller général de l'Essonne (PS), maire de Ris-Orangis et très concerné par le calamiteux RER D, demandait que les investissements pour la remise en état du réseau existants soient *"prioritaires par rapport aux investissements nouveaux programmés, notamment la ligne dite du Grand Paris"*. C'est clair.

Sybille Vincendon Libé

# Des pistes pour en finir avec les galères du RER

| 07.03.12 | 11h04 • Mis à jour le 07.03.12 | 11h40

Lundi 5 mars, à l'heure de pointe, le malaise d'un voyageur dans un train entre la station des Halles et Gare-du-Nord a paralysé pendant trois heures le trafic sur les lignes B et D du RER. D'autres lignes ont connu des perturbations. Bref, **une mémorable journée** pour les usagers, déjà riches de semblables souvenirs.

La commission d'enquête parlementaire sur les dysfonctionnements du RER, qui a débuté ses travaux en décembre 2011, ne pouvait rêver meilleur contexte, au moment de rendre son rapport, mercredi 7 mars. Les trente députés qui la composent, tous franciliens, s'emparent d'un sujet très sensible. Car, aux jours de catalepsie, comme ce 5 mars, s'ajoutent les innombrables anicroches du quotidien : retards, wagons surchargés, pannes ou incivilités à répétition.

Daniel Goldberg (PS, Seine-Saint-Denis), son président, Pierre Morange (UMP, Yvelines), son rapporteur, et les autres membres de la commission ont pu mesurer le mélange d'agacement et de fatalisme des voyageurs. *"Il y a une extrême lassitude des usagers, un stress et une fatigue qui usent"*, constate M. Goldberg. Il y a aussi le ressenti des usagers, qui tend à exagérer les faits. Le sociologue et urbaniste Jean-Pierre Orfeuillat a mesuré devant la commission cette amplification : une minute d'attente sur un quai équivaut dans l'esprit d'un voyageur à trois minutes dans un wagon qui avance...

## DÉBAT ANCIEN

Comme l'indique non sans opportunisme son titre, le rapport entend *"placer les usagers au centre du système"*. Les députés de gauche et de droite ont trouvé un modus vivendi. *"Il ne fallait pas que les élus de la majorité chargent la région et que les élus de l'opposition incriminent les carences de l'Etat"*, explique le président de la commission. Du coup, les opérateurs du réseau, RATP et SNCF essentiellement, en ont pris pour leurs grades. *"Nous avons eu le sentiment que chaque opérateur avait sa logique propre. La RATP semble montrer plus d'intérêt à vendre son métro à l'étranger qu'à s'occuper d'un RER vieillissant. La SNCF est plus soucieuse de l'image de marque du TGV que de l'état de son réseau francilien"*, dit M. Goldberg.

Le rapport, voté à l'unanimité, fait une trentaine de recommandations pour les 5 lignes de RER qui drainent 3,5 millions de voyageurs chaque jour. Des mesures concrètes, accompagnées de dates butoirs. Les premières concernent la gouvernance. La gestion des lignes A et B, les plus surchargées, est partagée par la RATP et la SNCF, non sans couacs. Faut-il un opérateur unique ? Le débat est aussi ancien que le RER, et sensible au sein du personnel.

**Un rapport sur la faisabilité est donc demandé d'ici la fin de l'année.** En attendant, la commission préconise des centres de commandement uniques par ligne. Le 9 février, la RATP et la SNCF ont annoncé s'y atteler sur la ligne B. Le rapport appelle aussi à la création d'un groupement d'intérêt public pour l'ensemble du RER.

## MODIFICATION DU SCHÉMA DE CIRCULATION

Le rapport souhaite des améliorations de l'exploitation. Il plaide pour l'accélération de la mise en place des nouvelles rames à deux niveaux, plus spacieuses, sur la ligne A, en dégageant pour cela des moyens financiers. Elle recommande une étude de faisabilité sur la mise en service d'un matériel à deux étages sur la ligne B. Les députés demandent que des trains de réserve puissent pallier les déficiences de ceux en circulation.

Ils s'interrogent également sur une modification du schéma de circulation afin qu'un train en panne au milieu d'une ligne ne bloque pas l'ensemble de cette ligne. La commission demande une étude de faisabilité sur le doublement du tunnel qui relie Les Halles à Gare du Nord. Ce goulet d'étranglement voit passer chaque jour mille trains des lignes B et D. Le moindre incident, et c'est la thrombose. Le coût du doublement du tunnel entre Les Halles et Gare du Nord varie de 1 à 4 milliards d'euros, selon les estimations... A défaut, la commission demande que soit étudié le moyen de détourner la ligne D vers un autre point de passage.

Pudiquement appelés "*accidents graves de voyageur*", les suicides (une cinquantaine par an sur la ligne A) provoquent en moyenne deux heures d'interruption. Les députés demandent que le parquet et la préfecture de police puissent simplifier les procédures légales, dans le respect des victimes, afin d'accélérer la remise en service. L'information des usagers doit par ailleurs être améliorée, estime le rapport. Les associations doivent être associées dans les instances de décision et participer à la définition des critères de régularité.

## **FINANCEMENTS SÉCURISÉS**

La commission souhaite aussi que les financements de tous ces travaux d'amélioration soient sécurisés, afin que ces investissements prioritaires ne soient pas détournés vers d'autres objectifs. Le rapport s'interroge enfin sur l'aménagement urbain de la région parisienne. Les emplois se développent à l'ouest et au sud-ouest de Paris, les logements au nord et à l'est.

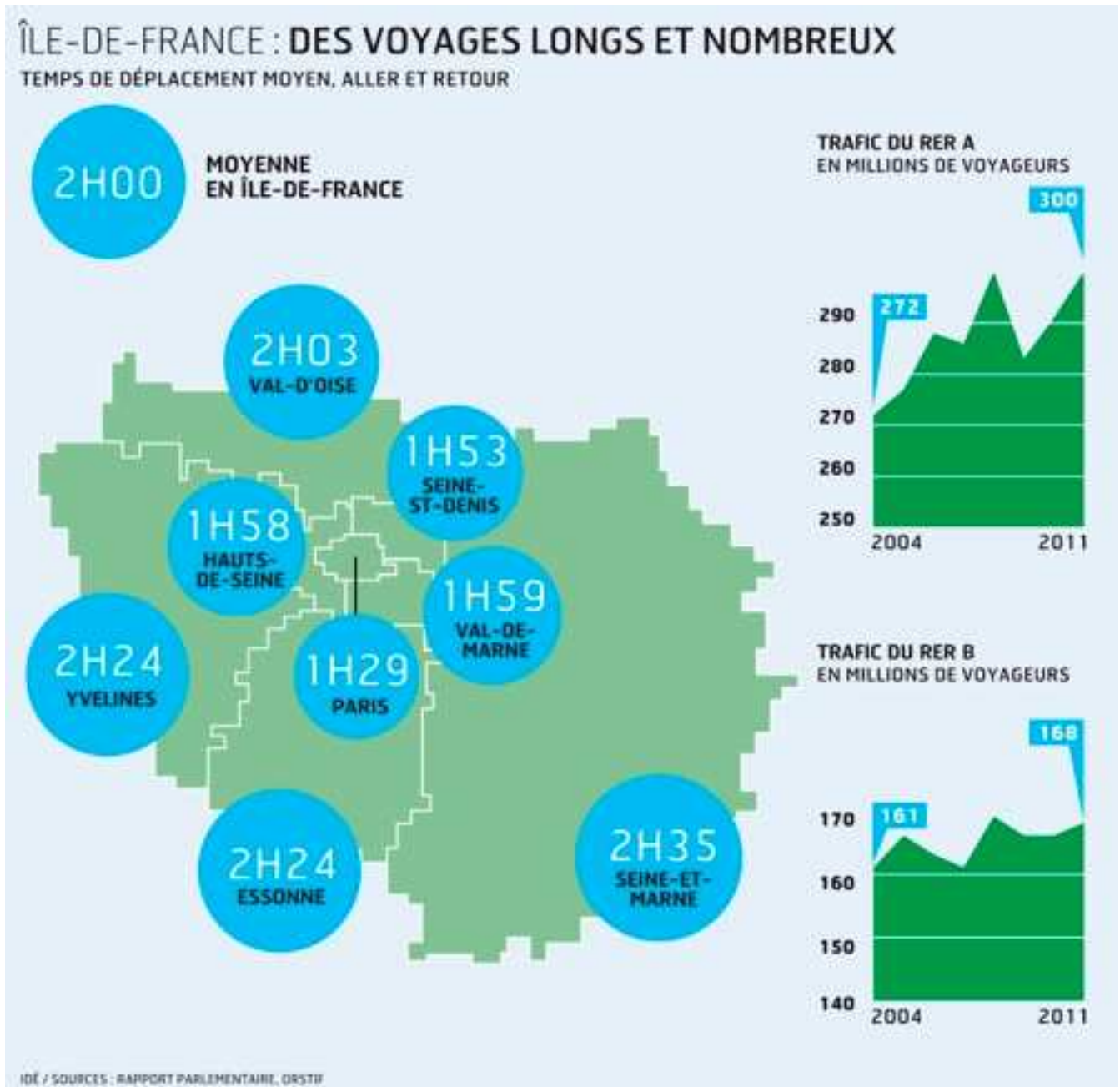
*"Avec cette commission, nous ne voulions pas faire un énième débat sur les transports et le Grand Paris, nous ne voulions pas parler d'infrastructures qui ne verront pas le jour avant quinze ans, au mieux,"* résume M. Goldberg. *Nous proposons des mesures à court et moyen terme pour améliorer la situation, pour qu'un simple malaise de voyageurs ne suffise plus à paralyser le trafic."* Le rapport souhaite que l'Assemblée nationale vérifie d'ici deux ans que les préconisations ont bien été appliquées.

**>>> Lire le témoignage d'une utilisatrice des transports franciliens, "RER A, La Défense, lundi 9 janvier, 18h30, 'panne de matériel'" et l'enquête sur "Les prisonniers du RER".**

**Benoît Hopquin Le Monde**

# Les députés placent le RER parisien et francilien sous haute surveillance

Une commission d'enquête de l'Assemblée nationale pointe les nombreux dysfonctionnements du réseau express de la région parisienne. Davantage que des mesures spectaculaires, les députés prônent l'adoption d'un calendrier court et précis pour redresser la situation.



Victime de son succès, le Réseau express régional (RER) d'Ile-de-France est malade. Les conditions de transport des 3,6 millions de voyageurs qui empruntent chaque jour ses cinq lignes se dégradent régulièrement depuis une dizaine d'années entraînant un mécontentement grandissant. Exaspérés, certains voyageurs, bloqués dans des rames immobilisées, n'hésitent plus à descendre sur les voies au péril de leur vie, comme ce fut encore le cas en ce début de semaine.

De quoi justifier la création en décembre dernier d'une commission d'enquête par l'Assemblée nationale. Sans concession, le rapport, voté à l'unanimité, qu'elle a rendu hier tient du

réquisitoire. « *Nous aussi nous prenons le RER* », résume le député de Seine-Saint-Denis, Daniel Goldberg (SRC), qui a présidé la commission.

### « Un outil politique »

Réalisé à marche forcée pour éviter les interférences avec la campagne électorale et pour que ses recommandations puissent être mises en oeuvre dès cette année, ce rapport a vocation à devenir « *un outil politique* », que les députés entendent utiliser, dans le cadre de leurs prérogatives de suivi, pour obtenir des résultats concrets. Pour mettre une chance de plus de leur côté et pour que leur travail résiste aux alternances politiques, les députés usagers ont constitué une commission où tous les horizons politiques et tous les types de territoires de la région sont représentés.

A cette stratégie d'occupation du terrain se superposent 30 propositions. Si, individuellement, aucune n'est spectaculaire - certaines figurent déjà dans les divers plans d'urgence des RER qui se succèdent -, leur organisation devrait obliger les opérateurs à bouger, notamment parce que les députés fixent des dates butoirs à la prise de décisions.

En matière de gouvernance du RER, le rapporteur de la commission, le député UMP Pierre Morange, évoque « *la complexité phénoménale du système avec un grand nombre d'intervenants et une absence totale de coordination entre eux, qui fait de l'usager l'otage d'un système aveugle* ». Il demande donc que le centre de commandement unique du RER B, décidé en 2009, soit mis en place dès la fin de l'année. Les députés engagent parallèlement la procédure permettant de créer un groupement d'intérêt public RER réunissant, sous la présidence du Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), la RATP, la SNCF (y compris ses branches infrastructure) et Réseau Ferré de France.

La commission pousse également les feux pour que des décisions, positives ou négatives, soient prises sur diverses mesures d'exploitation régulièrement évoquées. Entrent dans cette catégorie le doublement du tunnel entre Les Halles et la gare du Nord (RER B et D), l'utilisation de rames à deux niveaux et une étude sur l'avantage de scinder les lignes les plus longues. Le voyageur serait appelé à prendre plusieurs trains successifs pour effectuer un long trajet (la ligne du RER D mesure 197 kilomètres de long). En cas d'incident, seul un tronçon de l'itinéraire et non plus son ensemble serait affecté.

En outre, l'usager serait mis au coeur du système, en étant davantage consulté qu'aujourd'hui dans l'évaluation de la qualité de service, dont dépend une petite partie de la rémunération des opérateurs.

Le dispositif se complète d'une sécurisation des financements, analogue à celle votée pour le futur métro Grand Paris Express, et d'une mise sous surveillance des comptes des transporteurs (voir ci-dessous). Des préconisations en matière de tarification et d'aménagement du territoire sont aussi prévues. « *Nous ne lâcherons sur rien* », promet Daniel Goldberg.

**Dominique MALECOT Les Echos 08/03 | 07:00**