

La Cour des comptes fustige la gestion des transports en Ile-de-France



17/11/2010



RER B. (AFP Bertrand Langlois)

Réseaux saturés, trains bondés et en retard: la Cour des comptes a fustigé mercredi l'état des transports ferrés d'Ile-de-France où, faute de bonne gouvernance et d'investissements suffisants, le quotidien des voyageurs n'a cessé de se dégrader.

«Entre 2001 et 2009, le trafic sur les réseaux du transport régional a augmenté de près de 20% sans que les infrastructures évoluent en conséquence», a regretté le premier président de la Cour des comptes, Didier Migaud (PS), en présentant un rapport consacré au système de transport parisien.

Du coup, *«le réseau apparaît saturé sur certains tronçons»*, tandis qu'il n'a pas su évoluer pour répondre au développement des trajets entre banlieues.

Certes, on a construit de nouvelles liaisons en Ile-de-France ces derniers temps. Mais les derniers gros projets (RER E et ligne 14 du métro) remontent aux années 1990, et, surtout, on a négligé d'entretenir l'existant, pointe la Cour des comptes.

La ligne 13 du métro ou les lignes B et D du RER

«Les investissements de la RATP ont crû (pendant) la période récente, mais le rapport de la Cour souligne que la SNCF et RFF ont négligé la rénovation du réseau francilien», a lancé son premier président.

Explication de son adjoint Christian Descheemaeker, qui a piloté le rapport:
«Nous sortons des années TGV, et dans les années TGV on a fait des TGV et les trains de banlieue en ont pâti. On n'avait pas d'argent pour investir de tous les côtés.»

Conséquence de ce sous-investissement, *«la qualité du service aux voyageurs se dégrade»,* selon Didier Migaud.

Et de pointer l'irrégularité chronique de certaines lignes, comme la ligne 13 du métro ou les lignes B et D du RER. 37,1% des trains de la branche allant vers Robinson du RER B ont plus de 5 minutes de retard!

Concernant les investissements qui ont tout de même été consentis ces dernières années, le premier président de la Cour des comptes déplore *«des lacunes dans la sélection des projets»,* dont *«les bilans surestiment les gains de temps pour les usagers et sous-estiment le montant des investissements.»*

«La maîtrise des coûts est insuffisante. En moyenne, le coût final des projets du contrat de plan Etat-région 2000-2006 a augmenté de 92% par rapport aux évaluations initiales», ajoute-t-il.

Dans ces circonstances, *«l'importance des besoins justifie qu'une priorité soit donnée aux projets de modernisation des lignes existantes et à des extensions limitées du réseau»,* estime Didier Migaud.

Les sages de la Cour ne remettent pas pour autant en cause la nécessité de construire un nouveau métro circulaire dans le Grand Paris. Mais *«on a tout à fait le temps de réfléchir»,* juge M. Descheemaeker, ajoutant que *«tout est une question de phasage dans le temps».*

Comptabilité trop opaque

Plus généralement, l'autorité des transports régionaux doit être *«encore renforcée»,* estime Didier Migaud.

A cet égard, la reprise directe par l'Etat des dossier CDG Express - une liaison rapide vers l'aéroport de Roissy - et du métro du Grand Paris, au détriment du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), l'autorité organisatrice dominée par la Région, complique les choses, reconnaît-il.

Concernant l'exploitation, le rapport égratigne aussi la RATP et la SNCF, jugeant leur comptabilité trop opaque.

Dans une réponse à la Cour des comptes où il conteste plusieurs points du rapport, le président du Stif, Jean-Paul Huchon (PS), reconnaît volontiers que les deux opérateurs publics «*continuent de refuser de communiquer*» des comptes d'exploitation détaillés.

Pire pour la Cour, les deux entreprises sont régulièrement récompensées par des bonus prévus dans leurs contrats passés avec le Stif, alors même que la qualité du service se dégrade.

(Source AFP)

La modernisation du réseau ferré francilien à la traîne

Les Echos 17/11/10

La Cour des comptes dresse un constat alarmant de la situation des transports en commun d'Ile de France. Les entreprises ont tout à en redouter et les usagers risquent d'attendre encore longtemps les améliorations promises.



L'Ile-de-France a pris un retard inquiétant en matière de transports ferroviaires, selon la Cour des comptes. Les sages de la rue Cambon, ont rappelé mercredi que ce réseau, unique en France par son ampleur et sa densité, assure 7,4 millions de voyages par jour et qu'entre 2001 et 2009 le trafic a augmenté de 17 % dans le métro et de 24 % dans les trains de banlieue sans que les infrastructures évoluent en conséquence.

Si la RATP est relativement épargnée en raison de l'accroissement de ses investissements, l'essentiel des critiques porte sur la SNCF et Réseau Ferré de France qui ont privilégié le développement du réseau

TGV. Globalement, 11,5 % des trains de banlieue étaient en retard l'an dernier, proportion qui a atteint 37 % sur certains tronçons de lignes de RER.

La Cour des comptes en conclut que l'intéressement des exploitants à la qualité de service -le bonus-malus-est trop peu incitatif. D'ailleurs jamais l'un des exploitants n'a du payer de malus. Mieux la RATP a touché 60 % du bonus maximal l'an dernier tandis que la SNCF n'a touché « que » 18 %.

Augmenter les tarifs

Comme partout, le prix payé par les usagers ne couvre pas les coûts. Le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) en charge de l'organisation, des réseaux de trains, métros, bus et tramways, a dû verser 3,6 milliards d'euros à la SNCF et à la RATP, dont 2,9 milliards prélevés sur les entreprises par le biais du versement transport, et cela sans pouvoir obtenir des comptes précis. Or ces sommes augmentent du fait de l'accroissement de l'offre de transport décidée par le STIF. Les coûts de fonctionnement des réseaux de transports atteignaient 7,8 milliards d'euros en 2008.

Malgré cette opacité, « *l'augmentation du trafic rend nécessaire d'importantes réalisations* », notent les juges qui relèvent que les investissements annuels sont actuellement de l'ordre de 1,6 milliard d'euros. Mais il faudra attendre. Le délai de livraison d'une nouvelle infrastructure va de 14 à 17 ans. Qui plus est, les projets sont sous-évalués. Sur les 25 opérations décidées au 31 décembre 2007, la facture a été dépassée de 92 %.

Dans ces conditions, alors que les projets de métros de rocade du Grand Paris et Arc Express font l'objet de débats publics, tout comme le prolongement à l'Ouest du RER Eole, pour des montants de plusieurs dizaines de milliards d'euros « *la priorité doit être donnée à la modernisation du réseau existant et à des extensions limitées* », estiment les juges. Pour les financer, ils estiment possible d'augmenter les tarifs, ce qui touchera les entreprises qui remboursent la moitié des abonnements mensuels de leurs salariés. De même, les transporteurs devraient être mis à contribution en réalisant des gains de productivité. Il est également proposé de revaloriser les amendes de stationnement, d'utiliser la taxe sur les plus-values foncières liées à la modernisation

des réseaux de transport, de créer une taxe spéciale d'équipement, relever la taxe sur les bureaux et le versement transport. Des charges pesant essentiellement sur les entreprises.

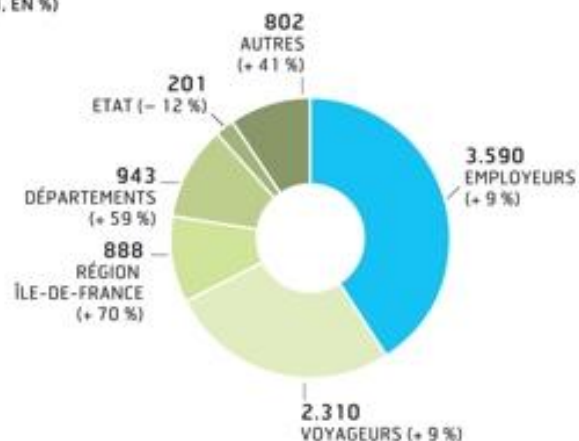
DOMINIQUE MALÉCOT

La modernisation du réseau ferré francilien à la traîne

La Cour des comptes dresse un constat alarmant de la situation des transports en commun d'Ile-de-France. Les entreprises ont tout à en redouter et les usagers risquent d'attendre encore longtemps les améliorations promises.

FINANCEMENTS DIRECTS AUX TRANSPORTS COLLECTIFS EN ILE-DE-FRANCE

TOTAL 2008 : 8.734 MILLIONS D'EUROS. (VARIATION 2008/2004, EN %)



« LES ÉCHOS » / SOURCE : GART / PHOTO : AFP

L'Ile-de-France a pris un retard inquiétant en matière de transport ferroviaire, selon la Cour des comptes. Les sages de la Rue Cambon ont rappelé hier que ce réseau, unique en France par son ampleur et sa densité, assure 7,4 millions de voyages par jour et que, entre 2001 et 2009, le trafic a augmenté de 17 % dans le métro et de 24 % dans les trains de banlieue sans que les infrastructures évoluent en conséquence. Si la RATP est relativement épargnée, en raison de l'accroissement de

ses investissements, l'essentiel des critiques porte sur la SNCF et Réseau Ferré de France, qui ont privilégié le développement du réseau TGV. Globalement, 11,5 % des trains de banlieue étaient en retard l'an dernier, proportion qui a atteint 37 % sur certains tronçons de lignes de RER.

La Cour des comptes en conclut que l'intéressement des exploitants à la qualité de services -le bonus-malus -est trop peu incitatif. D'ailleurs, jamais l'un des exploitants n'a dû payer de malus. Mieux, la RATP a touché 60 % du bonus maximal l'an dernier, tandis que la SNCF n'a touché « que » 18 %. Comme partout, le prix payé par les usagers ne couvre pas les coûts. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF), en charge de l'organisation des réseaux de trains, métros, bus et tramways, a dû verser 3,6 milliards d'euros à la SNCF et à la RATP, dont 2,9 milliards prélevés sur les entreprises par le biais du versement transport, et cela sans pouvoir obtenir des comptes précis. Or ces sommes augmentent du fait de l'accroissement de l'offre de transport décidée par le STIF. Les coûts de fonctionnement des réseaux de transport atteignaient 7,8 milliards d'euros en 2008.

Projets sous-évalués

Malgré cette opacité, « *l'augmentation du trafic rend nécessaire d'importantes réalisations* », notent les juges, qui relèvent que les investissements annuels sont actuellement de l'ordre de 1,6 milliard d'euros. Mais il faudra attendre. Le délai de livraison d'une nouvelle infrastructure va de quatorze à dix-sept ans. Qui plus est, les projets sont sous-évalués.

Sur les 25 opérations décidées au 31 décembre 2007, la facture a été dépassée de 92 %. Dans ces conditions, alors que les projets de métros de rocade du Grand Paris et Arc Express font l'objet de débats publics, tout comme le prolongement à l'ouest du RER Eole, pour des montants de plusieurs dizaines de milliards d'euros, « *la priorité doit être donnée à la modernisation du réseau existant et à des extensions limitées* », estiment les juges. Pour les financer, ils estiment possible d'augmenter les tarifs, ce qui touchera les entreprises qui remboursent la moitié des abonnements mensuels de leurs salariés. De même, les transporteurs devraient être mis à contribution en réalisant des gains de productivité. Il est également proposé de revaloriser les amendes de stationnement, d'utiliser la taxe sur les plus-values foncières liées à la modernisation

des réseaux de transport, de créer une taxe spéciale d'équipement, relever la taxe sur les bureaux et le versement transport. Des charges pesant essentiellement sur les entreprises.

D. MA., Les Echos

La Cour des comptes épingle la gestion des transports franciliens

LEMONDE.FR | 17.11.10



La Cour des comptes rend public, mercredi 17 novembre, un rapport sur le transport ferroviaire en Ile-de-France. Selon [Le Parisien Aujourd'hui en France](#), les magistrats dénoncent "*l'inadaptation*" du réseau aux besoins de la population. Soulignant que ces problèmes "*ne datent pas d'hier*", le quotidien souligne toutefois qu'ils sont "*le fruit de la stratégie parfois hasardeuse du STIF*" (Syndicat des transports d'Ile-de-France) et "*des deux opérateurs historiques que sont la RATP et la SNCF*".

La Cour des comptes souligne le coût exorbitant des dépassements de budget sur les travaux engagés, *"en raison de délais de réalisation beaucoup trop optimistes"*, explique le journal : les vingt-cinq projets du contrat Etat-région 2000-2006 *"ont coûté, en moyenne, 92 % plus cher que ce qui était annoncé"*. La comptabilité de la RATP et de la SNCF est également jugée trop opaque par la Cour, qui préconise de séparer, dans les comptes de la RATP, les activités de gestionnaire d'infrastructure et celles d'exploitant.

"METTRE LES USAGERS À CONTRIBUTION"

Pis, les deux opérateurs continuent à bénéficier d'aides financières pour *"amélioration de la qualité du service rendu"*, alors que celui-ci se dégrade d'année en année. La ligne 13 du métro et la ligne de RER B, dont le taux d'irrégularité culmine à 21,8 %, sont particulièrement montrées du doigt. Les auteurs du rapport estiment que la grille de calcul de ces bonus-malus doit être réévaluée sur des critères prenant mieux en compte le ressenti des voyageurs.

Le rapport met en avant des solutions pour améliorer l'état du réseau, saturé et obsolète sur certains axes, en mettant l'utilisateur à contribution. *"La Cour encourage le STIF à continuer d'augmenter ses prix plus vite que l'inflation"*, indique *Le Parisien*, qui rappelle que les Franciliens paient moins que les Londoniens ou les Berlinoises pour leurs transports en commun. Les entreprises devraient également mettre la main à la poche, selon la Cour, qui estime qu'augmenter les primes de transport aux salariés permettrait de dégager 800 millions d'euros supplémentaires.

Enfin, le rapport de la Cour des comptes souligne les difficultés de financement auxquelles risque de se heurter, dans ce contexte, le projet du Grand Paris. Le coût des investissements pour les différentes solutions de transport envisagées se situe entre 17,8 et 35 milliards d'euros.

Le Monde.fr

Un rapport au vitriol contre la RATP et la SNCF

Réseaux saturés, dysfonctionnements, sous-investissements...un rapport de la Cour des comptes tacle la RATP et la SNCF. Les usagers risquent d'être mis à contribution.

Le Parisien - OLIVIER BACCUZAT ET SÉBASTIEN LERNOULD | 17.11.2010

Très attendu, le rapport de la Cour des comptes sur le transport ferroviaire en Ile-de-France est rendu public ce matin. Ce document dont notre journal a pris connaissance est sans appel. Pouvoirs publics, RATP, SNCF... tout le monde en prend pour son grade tant les incohérences, les aberrations ou les dysfonctionnements sont nombreux.

Les chiffres mis en avant par la Cour des comptes sont imparables.

Les transports ferroviaires en région parisienne se décomposent en 1700 km de lignes de trains de banlieue, métros, RER ou tramways. Chaque jour, 7,4 millions d'usagers les empruntent. Le constat? Inadapté aux besoins de la population, le réseau est saturé. Les utilisateurs du RER B (*lire ci-dessous*) ou de la ligne 13 du métro peuvent en attester.



Les investissements envisagés ne sont pas totalement financés

Ces problèmes ne datent pas d'hier, mais sont plus que jamais le fruit de la stratégie parfois hasardeuse du Stif, l'autorité en charge de l'organisation des transports publics en Ile-de-France, et des deux opérateurs historiques que sont la RATP et la SNCF.

Les chantiers engagés ces dernières années par la Régie ont le mérite d'exister. Insuffisants, ils n'ont pu empêcher toutefois une nette dégradation des conditions de transport des usagers.

Quant à la SNCF, c'est bien simple. Trop longtemps, elle n'a quasiment rien investi dans ses trains de banlieue, délaissant un parent pauvre — le Transilien — au profit de la vache à lait, le TGV. Même immobilisme du côté de Réseau ferré de France (RFF), propriétaire des voies. Certes, aujourd'hui, l'un et l'autre semblent vouloir rattraper les erreurs du passé, annonçant une politique d'investissements volontariste. En apparence du moins.

En effet, le rapport révèle que les investissements envisagés pour rénover voire pour agrandir le réseau restent largement à financer. Où trouver l'argent nécessaire, si ce n'est dans les poches des usagers, des contribuables ou des entreprises, ces dernières supportant aujourd'hui 40% des frais de fonctionnement des transports ferroviaires en Ile-de-France?

La Cour des comptes épingle la RATP et la SNCF

Par Marion Brunet

LE FIGARO·fr

17/11/2010



7,4 millions de voyageurs franciliens empruntent chaque jour les 1.700 kilomètres de lignes du réseau.
Crédits photo : MARTIN BUREAU/AFP

Réseaux saturés, comptes opaques, des travaux dont le budget explose... Les Sages de la rue Cambon pointent la mauvaise gestion des transports franciliens.

La SNCF et la RATP sont dans le viseur de la Cour des comptes. Dans **un rapport sur les transports ferroviaires en Ile de France**, rendu public mercredi par **Le Parisien**, les Sages de la rue Cambon accablent les deux compagnies ferroviaires en pointant du doigt des réseaux saturés, une gestion catastrophique des chantiers de rénovation et une comptabilité difficilement compréhensible.

Alors que 7,4 millions de voyageurs franciliens empruntent chaque jour 1.700 kilomètres de lignes, le réseau se révèle inadapté aux besoins des usagers et surtout saturé, note la Cour des comptes. Le trafic dans le métro parisien a en effet

augmenté de 18% entre 2000 et 2008, contre 16% pour les trains de banlieue du réseau Transilien (SNCF). Ces problèmes, selon le rapport, relèvent en partie de la stratégie du Stif, l'autorité en charge de l'organisation des transports publics en Ile-de-France, mais aussi des deux opérateurs historiques, la **RATP** et la SNCF.

Les Sages dénoncent notamment les chantiers insuffisants lancés par la RATP ces dernières années, qui n'ont pas pu empêcher une dégradation des conditions de transport. La SNCF est de son côté accusée de n'avoir rien investi pendant longtemps dans les Transiliens, **au profit des TGV, plus lucratifs**. Même le Réseau ferré de France (RFF) en prend pour son grade, accusé lui aussi d'immobilisme.

Travaux coûteux

Si tous ces acteurs font preuve depuis 2006 de bonne volonté **en investissant dans de nouveaux projets censés adoucir la vie des usagers**, cela ne suffit pas encore à compenser les erreurs du passé. La Cour des comptes soulève ainsi quatre principaux points noirs. Au premier rang desquels : des travaux bien plus chers que prévu. Les 25 projets réalisés après un contrat signé entre l'Etat et la région Ile-de-France sur la période 2000-2006 ont coûté en moyenne 92% plus cher que ce qui avait été annoncé, révèle la Cour des comptes. En cause : une sous-évaluation quasi systématique du prix des travaux. Le rapport affirme également que les chantiers sont rarement achevés à temps à cause de délais de réalisation trop optimistes. A chaque fois, ce sont les usagers qui en paient les conséquences, déplorent les Sages, qui préconisent que ce type de projet soit bouclé en amont par des experts indépendants.

Autre aspect négatif : **la RATP et la SNCF touchent chaque année des bonus** au titre de l'amélioration de la qualité du service rendu. Or, cette dernière s'est dégradée ces dernières années, notamment en termes de régularité et de ponctualité. Et les Sages de citer la ligne 13 du métro parisien et le RER B comme principaux points noirs du réseau.

Le rapport stigmatise enfin un système de comptabilité opaque. Le Stif est en effet incapable de connaître précisément le coût d'exploitation d'une ligne - à moins de faire un audit - ou de dire combien de personnes travaillent sur le réseau.

Pour financer l'amélioration des réseaux, la Cour des comptes recommande donc de continuer à augmenter les tarifs pour les usagers. Autre solution envisagée : faire payer les entreprises davantage. Outre le versement de la moitié des frais de transports de leurs salariés, ces dernières s'acquittent en plus auprès du Stif d'«un versement transport». C'est cette participation que les Sages préconisent d'augmenter. Selon la Cour des comptes, accroître les diverses contributions des entreprises pourrait rapporter au total près de 800 millions d'euros.

Contactées par *Lefigaro.fr*, la SNCF et la RATP n'étaient pas en mesure de commenter ces informations dans l'immédiat.

RATP et SNCF épinglés sur les transports en Ile-de-France

Par S.M, le 17 novembre 2010

La Cour des comptes a rendu mercredi un rapport très attendu sur le transport ferroviaire en Ile-de-France. Comme l'avait dévoilé *Le Parisien*, il pointe du doigt dysfonctionnements et aberrations de tous les acteurs du secteur : pouvoirs publics, SNCF, RATP.

Le rapport très attendu de la Cour des comptes sur le transport ferroviaire en Ile-de-France a été rendu public mercredi matin. Comme l'avait annoncé *Le Parisien*, qui en avait pris connaissance, il pointe largement du doigt les pouvoirs publics, la RATP, la SNCF pour des dysfonctionnements et aberrations en tout genre.

Premier constat : "*Le réseau apparaît saturé sur certains tronçons*", a déclaré Didier Migaud, premier président de la Cour des comptes, mercredi en présentant le rapport. "*Entre 2001 et 2009, le trafic sur les réseaux du transport régional a augmenté de près de 20% sans que les infrastructures évoluent en conséquence*", a-t-il regretté, ajoutant que "*les réseaux ferrés peinent à s'adapter à l'étalement urbain*".

Ponctualité des lignes, opacité des comptes

Deuxième constat : les problèmes ne datent pas d'hier et seraient, le résultat de "*la stratégie parfois hasardeuse du Stif, l'autorité en charge de l'organisation des transports publics en Ile-de-France*", et "*des deux opérateurs historiques*" : RATP et SNCF, selon le rapport cité par *Le Parisien*. Pour remédier aux problèmes, des chantiers existent bel et bien mais ils sont insuffisants et "*n'ont pu empêcher une nette dégradation des*

conditions de transport des usagers". La SNCF n'a quant à elle "quasiment rien investi dans ses trains de banlieue, délaissant un parent pauvre, le Transilien, au profit de la vache à lait, le TGV. Même immobilisme du côté de Réseau Ferré de France (RFF), propriétaire des voies", relève le journal.

Didier Migaud a notamment appelé à une révision des contrats liant la RATP et la SNCF à l'autorité organisatrice, le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) : *"Alors que la régularité et la ponctualité des lignes se sont globalement dégradées, le bilan financier du bonus/malus a été constamment positif pour les exploitants", a-t-il relevé. Il a au passage égratigné les comptes des deux opérateurs publics, jugés trop opaques, s'étonnant notamment de ce que Transilien, le service des trains de banlieue de la SNCF, n'ait pas de comptes indépendants et certifiés, et de ce que le Stif ne puisse pas savoir combien ces trains emploient de cheminots. L'autorité des transports régionaux doit donc être "encore renforcée", a-t-il souligné.*

Dans une réponse à la Cour des comptes où il conteste plusieurs points du rapport, le président du Stif Jean-Paul Huchon (PS) a fait remarquer que *"le poids du critère de régularité a été très sensiblement augmenté"* dans le dernier contrat de gestion.

"Maîtrise des coûts insuffisantes"

Troisième constat : *"les investissements envisagés pour rénover voire agrandir le réseau reste largement à financer". Le premier président de la Cour des comptes a pointé "des lacunes dans la sélection des projets", dont "les bilans surestiment les gains de temps pour les usagers et sous-estiment le montant des investissements". "La maîtrise des coûts est insuffisante. En moyenne, le coût final des projets du contrat de plan Etat-région 2000-2006 a augmenté de 92% par rapport aux*

évaluations initiales", a-t-il ajouté. La multiplicité des acteurs constitue également un facteur d'explication, a-t-il reconnu.

Cela signifie-t-il que les contribuables vont devoir payer ? C'est l'une des pistes lancée par *Le Parisien* qui rappelle que contribuables, usagers et entreprises supportent aujourd'hui 40% des frais de fonctionnement des transports ferroviaires en Ile-de-France.