



Installation d'abris à la station RER du Blanc-Mesnil, en Seine-Saint-Denis. MICHEL LE MOINE/DIVERGENCE

Retards dans le RER : élus et opérateurs se renvoient la balle

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France votera, le 11 décembre, l'achat de 91 trains

Les RER, c'est un vrai problème. Mais on est en train de rattraper notre retard», a assuré Guillaume Pepy, PDG de la SNCF, au « Grand Rendez-vous Europe 1-i-Télé-Le Monde », dimanche 8 décembre. Le constat est accablant. Jamais les retards de trains sur les lignes de RER n'ont été aussi nombreux. Jamais pourtant autant de milliards d'euros n'ont été programmés pour la modernisation du réseau qui transporte 3,3 millions de personnes par jour.

Alors que la ponctualité du métro s'améliore, en 2013, quatre lignes de RER sur cinq et trois lignes de train de banlieue sur six ont connu des retards plus importants qu'en 2012. C'est le cas des lignes A et B, cogérées par la RATP et la SNCF. Mais aussi des lignes D et E du RER, ainsi que des lignes N, J et L du réseau ferré Transilien commandées par la SNCF.

Les opérateurs ne veulent pas être les seuls à porter le chapeau et renvoient les élus à leurs responsabilités. De fait, les motifs des retards sont multiples. Les facteurs indépendants du fonctionnement du réseau augmentent. Malaises de voyageurs, signaux d'alarme activés, suicides, colis suspects, vols de câbles, déambulations sur les voies sont responsables de 40 % des retards, selon la RATP. Mais la vétusté des infrastructures est la première cause. Certaines caténaires de la ligne C du RER ont 80 ans.

Le réseau n'a pas été conçu pour supporter un trafic qui a crû de 20 % à 30 % en dix ans. « A l'heure de pointe, les RER de la ligne A ont deux minutes d'intervalle. Il suffit de la moindre panne ou du plus léger retard d'un seul train pour désorganiser tout le réseau », reconnaît Philippe Martin, directeur général adjoint de la RATP. Sans compter les trains supprimés. Sur la ligne D, la proportion est tombée à 2 %, souligne la SNCF. Usager de la ligne D, qui connaît le plus de retards, François Durovray, conseiller régional (UMP) d'Ile-de-France prédit : « Les

Bretons ont eu les bonnets rouges à cause de l'écotaxe. En Ile-de-France, la révolte viendra des usagers des RER. »

Les pannes de train expliquent 15 % des retards. Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) a pourtant prévu 4 milliards d'euros entre 2006 et 2016 pour la rénovation et l'achat de nouvelles rames. Le STIF votera, mercredi 11 décembre, 900 millions d'euros pour l'achat de 91 nouveaux trains qui rouleront sur les lignes K et L d'ici à 2017.

La SNCF déplore pourtant une pénurie de trains. « On est court en parc », confie Bénédicte Tilloy, directrice générale de SNCF-Transilien. Explication : « Il est très difficile aujourd'hui de trouver sur le marché des rames à double niveau qui soient compatibles avec les différen-

« Les Bretons ont eu les "bonnets rouges". En Ile-de-France, la révolte viendra des usagers des RER »

François Durovray
conseiller régional (UMP)

tes hauteurs de quais », déplore-t-elle. La SNCF espère obtenir des matériels roulants de plus grande capacité pour ses lignes RER grâce aux marchés prévus pour la ligne E, qui doit être prolongée à l'ouest en 2020.

Les élus incriminent à leur tour la SNCF. En cas d'accident d'exploitation (chute de caténaires, rames en panne, défaut de signalisation) – responsable de 20 % des retards –, « il y a un manque de capacité de la SNCF à réagir suffisamment vite », déplore Pierre Serne, vice-président (EELV) chargé des transports à la région. « La culture de la performance du matériel n'est pas la même à la RATP et à la SNCF, atteste, sous le couvert de l'anonymat, un conducteur de RER. Une rame dont la porte se ferme lentement

sera immédiatement remplacée sur le réseau RER de la RATP. Pour la SNCF, tant que le train roule, on ne la change pas », observe cet agent de la SNCF.

L'entreprise présidée par M. Pepy rappelle que passent sur son réseau des TGV, des wagons de fret et des trains Intercités. Ce qui rend complexes les interventions sur les seuls RER. « La ponctualité sera inexorablement en érosion si on ne change pas de rythme sur la remise en état des infrastructures, assène M^{me} Tilloy. Puisqu'il y a urgence, on ne peut plus continuer à intervenir sur le réseau à la petite cuillère, la nuit ou l'été. Il faut accepter d'arrêter les trains un week-end ou une semaine. »

Le message commence à porter. Ainsi, pour accélérer les travaux, le RER C pourrait être fermé « 5 ou 6 semaines » l'été prochain, a annoncé dimanche M. Pepy, au lieu de 2 à 3 semaines. Mais « on ne pourra jamais interrompre complètement la circulation sur une ligne, prévient M. Serne. Nous n'avons pas le nombre de bus suffisants pour remplacer les trains ».

Faute de pouvoir réduire le temps des chantiers de modernisation à cause du trafic, les entreprises s'efforcent d'améliorer leur réactivité. « Nous devons renforcer notre politique d'entretien et de maintenance. Ce qui signifie adapter nos règles, nos méthodes et la formation de nos agents aux contraintes d'un réseau sous tension », explique Yves Ramette, ancien directeur général adjoint de la RATP, chargé de préfigurer en Ile-de-France la fusion de la SNCF et de RFF. Selon lui, les 13 000 salariés de la SNCF et de RFF qui s'occupent de la maintenance, des aiguillages, des projets d'extension de lignes devraient pouvoir travailler ensemble.

Des rapprochements SNCF-RATP s'opèrent aussi. Depuis novembre, la ligne B du RER, exploitée par les deux opérateurs, dispose d'un seul directeur et d'un centre de commandement unique. « On va gagner du temps, prévoit M. Martin, à la RATP. Avant, on devait se mettre d'accord à distance avec la SNCF, par téléphone, sur les modes opérationnels. »

Les élus espèrent surtout voir les effets des efforts financiers consentis. Entre 2005 et 2015, les investissements du STIF et de la SNCF pour rénover et développer le réseau Transilien auront été multipliés par quatre. Ils misent surtout sur le Grand Paris Express, le nouveau métro en rocade autour de la capitale. « Les deux lignes de ce métro qui passeront dans la grande couronne sud de Paris délésteront de 30 % le trafic du RER B », espère Jérôme Guedj, président (PS) du conseil général de l'Essonne. Elles ne seront terminées, au mieux, qu'en 2027. ■

BÉATRICE JÉRÔME

Pas de tarif unique dans les transports publics

Jean-Paul Huchon ne tiendra pas sa promesse, cette année encore, de création d'un tarif unique de transport pour tous les Franciliens. Sous la pression de Cécile Duflot, chef de file des écologistes aux régionales de 2010, il avait pris l'engagement de le mettre en place à mi-mandat. Le président socialiste de la région Ile-de-France a toujours indiqué qu'il souhaitait financer cette réforme, estimée à 500 millions d'euros, par une augmentation du « versement transport » effectué par les entreprises. Ce qui suppose une loi que le Parlement a refusé de voter jusqu'ici. Faute de tarif unique, après avoir supprimé les zones 6,7 et

8, la région « dézone » totalement, depuis l'automne 2012, les tarifs le week-end et les jours fériés. Cette mesure coûte 33 millions d'euros en 2013 au STIF. Le groupe EELV aimerait obtenir, dès 2014, soit le dézonage aux petites vacances, soit la suppression de la zone 5. Le patron des élus PS à la région, Guillaume Balas, est favorable au dézonage pendant les vacances. De son côté, Valérie Pécresse, candidate à la présidence de la région en 2015, s'oppose à l'extension du dézonage et au tarif unique, estimant que priorité doit être donnée à l'amélioration de la qualité des transports.