

# MODERNISER LE RÉSEAU FERROVIAIRE FRANCILIEN

SYNTHÈSE

LA MODERNISATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE FRANCILIEN ACTUEL :  
UNE IMPÉRIEUSE NÉCESSITÉ DANS LA PERSPECTIVE  
DES JO ET DE L'EXPOSITION UNIVERSELLE.

**Le Cercle des Transports** a analysé le contexte global du réseau ferroviaire actuel. Il propose des travaux de modernisation urgents et un dispositif de financement porté par l'Etat, la Région et la SGP. Ses propositions tiennent compte notamment des contraintes qui pèsent sur la dette publique et sur l'objectif de réduction des dépenses publiques.

---

## 1-

### UN RÉSEAU FERROVIAIRE PUISSANT AVEC DE FORTS DYSFONCTIONNEMENTS

Quand on compare le réseau d'infrastructures de transports collectifs franciliens à celui des autres agglomérations, et en particulier à celui de Londres, on constate qu'il est très puissant, ce qui est moins le cas du réseau d'autobus.

Mais la qualité de service ressentie par les voyageurs est médiocre. Le réseau connaît des crises périodiques globales : en janvier 2014, du fait de déficiences techniques, une grande partie du réseau a été paralysée. Le 29 janvier 2015, pour des raisons mal analysées, plusieurs centaines de milliers de voyageurs ont été bloqués de longues heures et la sécurité de plusieurs dizaines de milliers gravement mise en jeu. Sans parler des dysfonctionnements récurrents relevés par les associations d'usagers.

Dans la perspective de la candidature de Paris pour les Jeux Olympiques de 2024 et pour l'Exposition Universelle de 2025, il faut intervenir pour améliorer la sécurité et la fiabilité du réseau. Après avoir analysé le système de transport ferré francilien depuis deux ans, le Cercle des Transports tire la sonnette d'alarme et invite les décideurs publics et privés à prendre en considération ses préconisations dans les meilleurs délais. Il est encore possible d'agir vite sur le réseau actuel sans remettre en cause les autres projets d'infrastructures.

## 2-

### DES PROPOSITIONS DE MODERNISATION POUR LES DIX PROCHAINES ANNÉES

Une action vigoureuse s'impose. Pour cela, le Cercle des Transports propose 4 types de mesures :

1 - RÉALISER LES TRAVAUX DE RÉGÉNÉRATION NÉCESSAIRES DONT LE FINANCEMENT N'EST PAS ASSURÉ.

2 - MODERNISER LES LIGNES EXISTANTES ET SURTOUT INSTALLER LE PILOTAGE AUTOMATIQUE DES TRAINS.

3 - AGIR POUR RÉDUIRE LES INCIDENTS : COLIS SUSPECTS, SIGNAUX D'ALARME, SÉCURITÉ DES VOYAGEURS.

4 - RENOUELER PAR ANTICIPATION LE MATÉRIEL DES LIGNES B ET D, COMME C'EST EN COURS SUR LE RER A.

Nous proposons qu'elle soit entreprise dès maintenant. Elle permettra d'assurer sur ces lignes, entre 2020 et 2024, une fiabilité de l'exploitation, une augmentation de la capacité et une augmentation considérable du confort des voyageurs (au moins 650.000 à l'heure de pointe en 2025 sur les cinq lignes RER).

Ces travaux de modernisation concernent la grande majorité des 4 millions de voyageurs qui utilisent quotidiennement les lignes RER et SNCF Transilien. Les retards accumulés au cours des 30 dernières années pénalisent lourdement le bon fonctionnement du réseau.

---

#### En résumé :

Face aux perturbations quotidiennes et aux risques d'incidents majeurs conduisant à la paralysie du réseau, un véritable " Plan d'Urgence " des transports franciliens doit être mis en œuvre, avec la régénération de l'infrastructure existante, la modernisation de l'exploitation et le renouvellement du matériel des lignes B et D. Pour redresser la situation dans les dix ans, les décisions doivent être prises maintenant : dans deux ans, il sera trop tard !

---

### 3-

#### UN DISPOSITIF BUDGÉTAIRE RÉALISTE POUR FINANCER CES TRAVAUX DE MODERNISATION

**Faute de disposer d'un document financier public récent, le Cercle des Transports propose sa propre esquisse financière.**

#### *A un horizon de 10 ans, les ressources pour l'investissement sont limitées*

L'ordre de grandeur des ressources disponibles pour le financement des investissements de transport en Ile de France à l'horizon 2025 peut être estimé entre 25 et 30 milliards d'euros, en additionnant les emprunts de la Société du Grand Paris (gagés sur des ressources fiscales affectées), les dotations publiques de l'Etat et des collectivités territoriales dans le cadre des Contrats de plan Etat-Région, et les financements de SNCF-Réseau pour une partie de la régénération.

Ces ressources s'avèrent à peine suffisantes pour couvrir les besoins minimaux d'investissements pour les 10 ans à venir, hors dépassements probables :

#### LA RÉNOVATION ET LA MODERNISATION DU RÉSEAU EXISTANT : 12 MILLIARDS

#### LES OPÉRATIONS DU CPER 2020-2025, Y COMPRIS PROLONGEMENT D'EOLE À L'OUEST : 6 MILLIARDS

#### LE RÉSEAU DU GPE : LIGNE 15 SUD, PROLONGEMENTS DES LIGNES 14 (SAINT OUEN) ET 11 (ROSNY SOUS BOIS) : 8 MILLIARDS

Des arbitrages sont à prévoir.

#### *Le budget de fonctionnement sera de plus en plus contraint*

Liée à la tarification des usagers et à la fiscalité locale (versement transport et autres ressources fiscales), la croissance des ressources de fonctionnement des transports franciliens ne sera pas supérieure à celle du PIB régional, soit environ deux milliards supplémentaires en 10 ans, dans une hypothèse de croissance de 1,6% par an. Or la "dérive du socle des dépenses" (hors extension des services offerts) en consommerait les deux tiers, ce qui montre la nécessité d'augmenter les efforts de productivité, par exemple par une plus grande part à l'automatisation. Il ne resterait que 700 millions par an pour financer le renouvellement du matériel et les services nouveaux, y compris les tramways et autobus particulièrement nécessaires.

#### *Les capacités de financement de la Société du Grand Paris peuvent être encore mobilisées*

Le programme proposé de modernisation du réseau ferroviaire existant est une action indispensable pour accompagner la mise en œuvre du réseau du Grand Paris Express, dont il nous paraît nécessaire de vérifier les délais réalistes de mise en service. D'ici 2025, il est probable que la seule rocade en service sera la ligne 15 Sud. En conséquence, les capacités de financement de la SGP pourront être mobilisées en partie sur cette période pour financer le programme de modernisation du réseau actuel.

Enfin, les nouvelles infrastructures, quand elles seront réalisées, en grande partie après 2025, soulageront assez peu les lignes RER qui sont surchargées à la pointe. Les prévisions de trafic évoquent une augmentation de 10% d'ici 2025 sur les lignes RER déjà surchargées. Comment envisager de grandes manifestations en Ile de France à cet horizon, tels les JO ou l'Exposition Universelle, avec de tels risques de dysfonctionnement sur le réseau existant ? Ce sont des risques qui pourraient handicaper, le moment venu, lesdites candidatures.

---

#### En conclusion :

le futur Président de la région Île de France pourra définir une programmation en distinguant la période avant 2025 de celle postérieure en fonction :

- d'une évaluation de l'ensemble des ressources financières (Etat-Région-SGP) vraisemblables
- d'une estimation révisée des possibilités de mise en service des différentes infrastructures
- d'une évaluation des possibilités de financement de nouveaux services en tenant compte des accroissements possibles de la productivité.