

## TRANSPORTS : QUE LES FRANCILIENS PATIENTENT

ÉDITORIAL 

**A**ux millions de Franciliens qui empruntent les transports en commun, la Cour des comptes recommande une vertu qu'ils connaissent au quotidien : la patience. Dans son dernier rapport, publié mercredi 10 février, la juridiction financière constate la dégradation du réseau en Ile-de-France et estime surtout que la situation devrait empirer dans les années à venir. Rarement, un service public – les fameux services publics français – aura autant méprisé... le public !

Les lignes de RER et de trains de banlieue, déjà saturées, devraient voir leur fréquentation augmenter, encore et encore. Avec, pour l'utilisateur, des conséquences qu'il ne connaît que trop bien : pannes à répétition, retards en cascade, entassements inhu-

mans, stress, fatigue. Et l'obligation de partir toujours plus tôt de chez lui et de rentrer toujours plus tard : un habitant d'Ile-de-France passe en moyenne 68 minutes chaque jour dans les transports.

La cause de ce naufrage, selon la Cour des comptes ? Des « *sous-investissements persistants* ». Depuis trente ans, la maintenance du matériel et des voies a été insuffisante. On a laissé le réseau vieillir. La RATP, Réseau ferré de France (qui gère les voies) et la SNCF sont tous montrés du doigt par la Cour. Avec mention spéciale à la SNCF, qui a privilégié le TGV au détriment des lignes de proximité. Pourtant, la seule banlieue parisienne compte pour 40 % du trafic total de l'entreprise ferroviaire.

Bien sûr, de nouvelles lignes de métro, de RER, de tramway ont été ouvertes, de nouvelles rames mises en service, avec flonflons et rubans. De nouvelles gares ont été créées, comme la station Rosa-Parks, inaugurée par Manuel Valls le 6 février. Le premier ministre a promis de nouveaux investissements dans la ligne E (Eole) qui permettrait de désengorger le RER A, le plus fréquenté (1,2 million de voyageurs par jour). Ils seront insuffisants, assure la Cour, qui chiffre le besoin à 50 milliards d'euros.

C'est à un véritable volontarisme politique qu'elle appelle, au « *grand coup de neuf* » que promettait Valérie Pécresse, nouvelle présidente de l'Ile-de-France, lors

de la récente campagne des régionales. Il faut un engagement digne de celui qui avait prévalu dans les années 1960, quand fut décidée la création du RER. Mis en service à partir des années 1970, il avait alors amélioré la vie quotidienne des Franciliens, rapproché les salariés de leur travail, avant de devenir aujourd'hui leur hantise quotidienne.

Les sceptiques avanceront le coût faramineux d'un tel chantier. Il convient de le comparer avec ce qui est investi dans les infrastructures routières et de mettre en regard les gains économiques qu'apporterait un réseau de transport efficace. Ou trouver l'argent ? Faut-il emprunter ? Peut-être.

La Cour des comptes propose une solution plus audacieuse : faire payer plus cher les transports à l'utilisateur, en échange d'un meilleur service. Cela va à l'encontre de la politique actuelle. Reste que la RATP et la SNCF ne peuvent pas tout. Le réseau de transport supporte les conséquences de la hausse des prix de l'immobilier et d'un urbanisme débridé, qui poussent les habitants toujours plus loin vers la périphérie. Le projet de Grand Paris entend repenser l'aménagement de l'agglomération et offrir de nouveaux transports. Mais le chantier ne cesse d'être retardé, notamment pour des querelles de clocher. La première ligne ne commencera à fonctionner, au mieux, qu'en 2022. L'utilisateur patientera. ■