

# Transports en Ile-de-France Un réseau proche de la « rupture »

Le mal des transports en commun – bondés ou en retard – subi chaque jour par des millions de passagers s'aggrave en Ile-de-France, en dépit des renforts de lignes de tramway, de métro et de nouvelles rames de RER. La Cour des comptes, dans son rapport sur les transports ferroviaires de la région rendu public mercredi 10 février, souligne que la satisfaction des usagers est en baisse alors que les objectifs de ponctualité et de fréquence des RER et de la plupart des trains du réseau transilien sont de moins en moins respectés. Indice de cette détérioration: les pénalités de retard versées par la SNCF au Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) ont crû de 6,3 millions d'euros en 2010 à 19,5 millions en 2014.

La Cour attribue une grande partie des dysfonctionnements aux « sous-investissements des gouvernements, de la SNCF et de RFF » depuis trente ans sur le réseau francilien, liés aux efforts engagés pour le développement des TGV dans la même période. Consciente de son retard, la SNCF a plus que doublé ses crédits pour l'entretien du réseau depuis 2011. Le 5 février, le secrétaire d'Etat chargé des transports, Alain Vidalies, a annoncé que l'enveloppe de l'opérateur passerait de 1,1 milliard d'euros en 2015 à 1,3 milliard

en 2016. « *La maintenance ne se voit pas, la maintenance ne s'inaugure pas, mais la maintenance, c'est la sécurité et la fiabilité au quotidien* », a-t-il insisté.

La Cour doute toutefois d'un rattrapage « *en quelques années* » des « *carences accumulées* ». L'état du réseau va « *continuer à se dégrader jusqu'en 2020 pour retrouver en 2025 le niveau d'aujourd'hui, déjà loin d'être optimal* », prédit le rapport. Face à « *à une situation à la limite de la rupture* » dans les transports en commun, « *priorité absolue* » doit être donnée, selon les magistrats financiers, à la rénovation des installations exist-

tantes, quitte à différer la création de nouvelles lignes prévue dans le cadre du « *plan de transports du Grand Paris* ».

Ce plan prévoit d'ici à 2030 un métro automatique de 205 kilomètres jalonné de 69 gares, baptisé Grand Paris Express, pour un coût de 30 milliards d'euros. Il inclut d'autres grands chantiers tel que le prolongement du RER E « *Eole* » jusqu'à Mantes-la-Jolie (Yvelines) d'ici à 2022. Evaluée à 5 milliards d'euros, l'extension d'Eole à l'ouest n'aurait pu être lancée sans que l'Etat abonde de 500 millions d'euros sa participation initiale et que Paris, les Hauts-

de-Seine et les Yvelines acceptent de remettre au pot 500 millions d'euros. C'est à ce prix que le chantier va pouvoir démarrer.

## Explosion des coûts

Au total, l'entretien du réseau, l'achat de nouvelles rames, la réalisation de toutes les nouvelles lignes promises depuis 2010 nécessiteraient « *une cinquantaine de milliards d'euros* » entre 2015 et 2020, évalue la Cour des comptes. Impossible de tout mener de front sans déborder sur le calendrier et entraîner une explosion des coûts. Elle invite l'Etat à « *une sélection rigoureuse* » entre les

projets du Grand Paris et les autres opérations « *coûteuses* » prévues en France.

Le « *double défi* » de la régénération du réseau et des investissements dans de nouvelles lignes exige que les voyageurs « *contribuent davantage au financement des transports* », estime la juridiction financière, qui relève que les Franciliens paient moins cher leur ticket de transport que les Berlinoises ou les Londoniens. La mise en œuvre du Passe Navigo à tarif unique, le 1<sup>er</sup> septembre 2015, qui supprime le surcoût pour les longs trajets en Ile-de-France, entraînera une baisse de recettes pour le STIF estimée à près de 500 millions d'euros dès 2016, rappelle-t-elle.

« *Cette mesure de progrès* » sera « *financée* » en 2016 et au-delà, s'est engagé le premier ministre. Cependant, dans une lettre du 5 février adressée à Valérie Pécresse, qui détaille les modalités du financement du Pass Navigo unique, Manuel Valls suggère à la présidente (LR) de la région et patronne du STIF de recourir au « *levier tarifaire* ». Dans sa réponse annexée au rapport de la Cour des comptes, M<sup>me</sup> Pécresse exclut cette piste à court terme: « *Une augmentation des tarifs ne sera envisageable que si elle est accompagnée d'une amélioration sensible de la qualité de service* », écrit-elle. ■

BÉATRICE JÉRÔME

