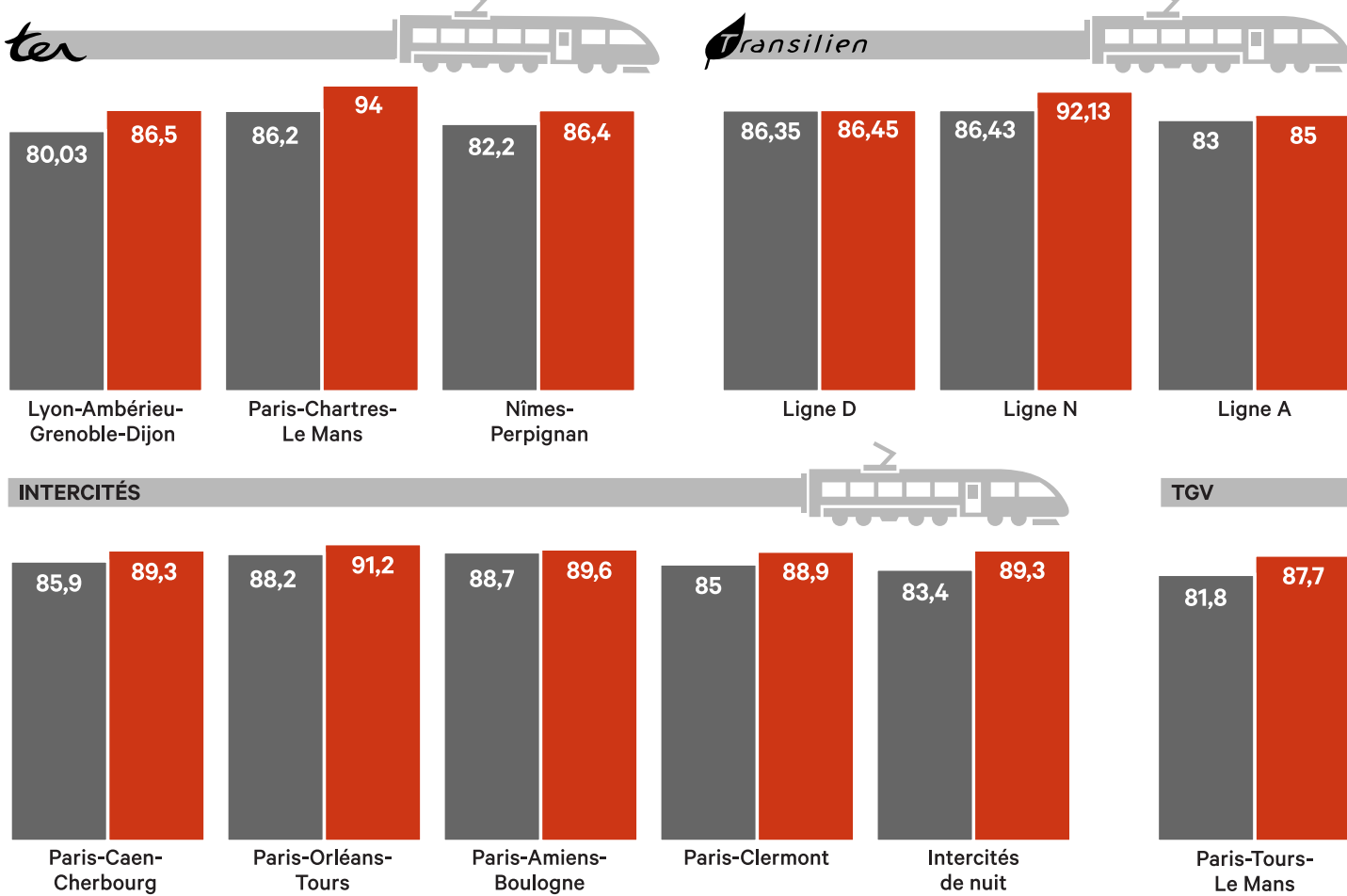


Le bilan des 12 lignes « malades » de la SNCF, cinq ans après

- Dix lignes affichent des diminutions plus ou moins fortes des retards.
- En région parisienne, la situation reste très difficile sur les RER A et D.

Les 12 lignes « sensibles » de la SNCF ■ 2010 ■ 2015
Taux de ponctualité selon l'entreprise publique *



* RÉPARTITION DES TRAINS ARRIVANT AVEC MOINS DE 5 À 10 MINUTES DE RETARD, SELON LA DISTANCE.

« LES ÉCHOS » / SOURCES : SNCF, RATP

TRANSPORT

Lionel Steinmann
lsteinmann@lesechos.fr

A l'époque, l'aveu avait fait grand bruit. Le 20 janvier 2011, la SNCF prenait acte de sa difficulté à faire arriver certains de ses trains à l'heure et annonçait un « plan de renforcement de la qualité de service » pour 12 lignes « sensibles ». L'opinion publique a plutôt retenu l'expression moins diplomatique employée à l'époque par son PDG, Guillaume Pepy, de « lignes malades ». Des plans d'action spécifiques, basés notamment sur des investissements en matériel et une modernisation des sites de maintenance, avaient été mis en place.

Cinq ans plus tard, « Les Echos » ont demandé à la SNCF de faire le point sur les résultats. Selon les chiffres communiqués par l'entre-

prise publique, les efforts fournis ont payé pour 10 des 12 lignes avec une augmentation de la régularité qu'elle mesure en comptabilisant le pourcentage de trains arrivés avec moins de cinq ou dix minutes de retard, selon la durée du trajet.

Les progrès sont toutefois plus ou moins nets selon les lignes. Sur les cinq lignes Intercités (les liaisons nationales hors TGV) concernées, la plupart affichent une progression de la régularité sur la période de 3, 4, voire 5 points pour les Intercités de nuit (passée de 83,4 % à 89,3 % sur la période). Mais la ligne Paris-Amiens-Boulogne, qui partait certes de plus haut, n'a gagné que 0,9 point de régularité en cinq ans.

Du côté des TER (trains régionaux), la ligne Paris-Chartres-Le Mans a fait un bond de 7,8 points et affiche pour 2015 un score de régularité de 94 %. La progression est également nette pour

le Lyon-Ambérieu-Grenoble-Dijon, désormais à 86,5 % (+ 6,2 points en cinq ans), un peu moins pour la ligne Nîmes-Perpignan (+ 4,2 points, à 86,4 % en 2015). Quant à la seule ligne TGV, celle de Paris-Tours-Le Mans, qui a fait partie du programme, elle a progressé de 6 points en cinq ans et pointe aujourd'hui à 87,7 % de régularité, ce qui reste malgré tout en deçà de la moyenne du réseau TGV, qui tourne autour de 90 %.

Effets durables

Pour ces lignes en progrès, les gains sur cinq ans ont souvent été obtenus dans les dix-huit ou vingt-quatre mois qui ont suivi le lancement du plan. La régularité de la ligne TER Paris-Chartres-Le Mans était par exemple, revenue dès 2013 à 93,6 %. Ce qui tendrait à montrer que la mobilisation décrétée en 2011 a produit des effets durables, et pas seulement ponctuels.

En Ile-de-France, en revanche, les problèmes persistent, alimentés par la croissance régulière du trafic, le vieillissement du réseau, et la multiplication des travaux pour endiguer ce phénomène.

Si la ligne N du réseau Transilien a nettement redressé le tir, avec un taux de régularité de 92,13 % l'an dernier, le RER D, lui, reste englué dans ses difficultés. Avec 86,45 % de trains arrivés avec moins de cinq minutes de retard en 2015, la progression n'est que de 0,1 point sur cinq ans, malgré de lourds investissements (notamment 12 rames supplémentaires) et l'adoption début 2014 d'une grille horaire supposée être plus résistante aux aléas. Quant au RER A, sa ponctualité est soit en hausse de 3 points, soit en nette baisse, selon qu'on se réfère aux chiffres donnés par la RATP ou à ceux disponibles en « open data » sur le site de la SNCF (lire ci-dessous)... ■

La ligne A du RER est toujours en souffrance

Les statistiques disponibles sur le site Internet de la SNCF montrent une nette dégradation ces derniers mois.

Il y a cinq ans, la SNCF avait intégré le RER A, qui transporte des centaines de milliers de Franciliens chaque jour, dans son plan « 12 lignes malades ». Sollicitée par « Les Echos », l'entreprise publique a néanmoins refusé de faire le bilan de la régularité de cette ligne, alors qu'elle l'a fait pour les 11 autres. Raison invoquée : cette ligne est « exploitée à 90 % par la RATP ». Sur ce plan, la situation n'a pourtant pas évolué depuis 2011.

A moins que la SNCF ne souhaite pas s'étendre sur des statistiques dégradées ? Celles-ci sont consultables sur le site « open data » du groupe et elles témoignent d'un très net recul de la régularité depuis une quinzaine de mois. Alors que la proportion de trains arrivant avec moins de cinq minutes de retard

s'élevait encore à 81,2 % en août 2014, elle a plongé de plus de 10 points le mois suivant, à 70,9 %.

Depuis cette date, les mauvaises performances se suivent et le chiffre mensuel, à l'exception du mois d'août 2015, ne repasse jamais au-dessus de 73,1 %. En octobre et novembre, dernières données mises en ligne, il était même de 65,8 % et 67,1 %. Lorsque le RER A avait été classé ligne « malade » par la SNCF, sa régularité était de 83 %...

Retards dus aux colis suspects
Interrogée, la RATP décline toute responsabilité dans ces chiffres. « Les données présentes sur le site "open data" de la SNCF ne concernent que la portion de ligne qu'elle exploite, explique un cadre. Selon nos propres statistiques, que nous allons transmettre au Syndicat des transports d'Ile-de-France, la régularité sur l'ensemble de la ligne (c'est-à-dire en incluant la portion dont la SNCF a la responsabilité) a été de 85 % en 2015. Les mois de novembre



En octobre et novembre derniers, la régularité de ligne A du RER n'était que de 65,8 % et 67,1 %. Photo Jacques Demarthon/AFP

et de décembre ont été plus mauvais, à 82 %, du fait d'une multiplication des retards dus aux colis suspects suite aux attentats. »

La progression de la régularité l'an dernier par rapport à 2010 serait donc en hausse de deux points. Ce

qui reste peu, vu du côté des voyageurs. Elisabeth Borne, la nouvelle patronne de la RATP, le sait, et a promis dans ses orientations stratégiques présentées en novembre dernier une « mobilisation générale de l'entreprise sur le RER ». — L. S.