

Ile-de-France : les défis de Guillaume Pepy



03/01/2017

Moderniser un réseau vieillissant et saturé tout en assurant des transports de qualité aux trois millions de Franciliens qui l'utilisent quotidiennement, tel est le défi lancé à la SNCF. Comment l'entreprise compte-t-elle relever ce challenge ? C'est la question que le Club Ville Rail & Transports a posé à son président, Guillaume Pepy.

[France](#) | [Ile-de-france](#) | [SNCF](#) | [Stratégie](#) |

0 personne a trouvé cela intéressant

Les transports jouent un rôle important dans l'attractivité des régions. En Ile-de-France, trois millions de voyageurs utilisent les Transiliens chaque jour, dans des conditions parfois difficiles. Et si les Parisiens ont tous la chance d'avoir un mode de transport en commun à moins d'un kilomètre de chez eux, au-delà du périphérique ce n'est plus le cas que pour un habitant sur deux. La SNCF est-elle prête à relever le défi consistant à proposer des transports de qualité pour l'ensemble des Franciliens ? C'est la question que François Dumont, directeur de la rédaction de *Ville Rail & Transports* a posé au président du directoire de la SNCF, invité comme grand témoin du Club Ville Rail & Transports. Avant de répondre, **Guillaume Pepy** a dressé un état des lieux sans concession de la situation. « *En France, 70 % du trafic ferroviaire se fait sur 10 % du territoire situés en Ile-de-France, alors que c'est sur cette partie que le réseau est le plus obsolète.* » L'alimentation électrique de la ligne C, par exemple, a pour moitié plus de 100 ans. « *Nous devons faire face aux besoins des usagers et à la nécessité de renouvellement du matériel sur un réseau en décalage entre son état et les attentes.* » La SNCF conduit d'énormes travaux de régénération. Prévoyant d'y consacrer 800 millions en 2017. « *Mais ces travaux entraîneront des perturbations, car il faut supprimer des trains, ralentir... Il y a une quadrature du cercle dont il faut sortir par l'industrialisation des méthodes,* plaide M. Pepy. Notre défi est de moderniser le réseau de façon différente, en pénalisant le moins possible les usagers. » Mais il prévient : « *La bagarre de la qualité se gagnera dans la durée. D'ici 2023, tout le matériel sera neuf ou rénové et cela changera la vie des gens.* » Cela coûtera dix milliards, mais permettra un saut de confort, à infrastructures identiques. Ce changement nécessitera la remise à plat des grilles horaires. Et pour cela, le président de la SNCF prévient : « *pour le RER C, par exemple, nous souhaitons que nos interlocuteurs nous aident à inventer un nouveau schéma de transport. Il faut un système ferroviaire qui se réinvente. On ne fera pas mieux avec la méthode d'aujourd'hui* », assure Guillaume Pepy qui se veut confiant : « *Quand on regarde ce qu'on est capable de réinventer, on peut être relativement optimiste.* »

Jean-Paul Vermes, président de la Chambre de commerce et d'industrie d'Ile-de-France, région qui regroupe 650 000 entreprises, insiste sur l'importance de transports efficaces. « *Si la région capitale veut devenir un pôle majeur en Europe et dans le monde, il faut qu'elle bénéficie de transports de bonne qualité, permettant aux collaborateurs d'aller travailler dans de bonnes conditions en un minimum de temps. C'est pourquoi nous nous félicitons des efforts réalisés pour améliorer la situation et de la création du Grand Paris Express, d'Eole ou du tram express Nord.* » Mais le président de la CCI rappelle aussi son attachement à la création de CDG Express, « *nécessaire à l'attractivité touristique de la région* », tout en soulignant que les entreprises sont de grands contributeurs aux financements des transports en commun, via le versement transport. « *Il y a urgence à améliorer les transports franciliens, c'est essentiel pour les entreprises et si la région veut accueillir les JO et l'Exposition universelle, ces infrastructures doivent être prêtes à temps* », prévient-il.

Si le président de la SNCF comprend l'impatience des usagers, il rappelle que dans la plupart des métropoles « *la création de nouvelles infrastructures demande au moins 15 ans : cinq de débats, cinq d'études et cinq de travaux. Le projet Eole, prévu pour 2024, aura mis presque 17 ans à aboutir, alors qu'il bénéficiait d'un gyrophare considérable* ». Améliorer le service s'avère pourtant plus urgent depuis le passage à la carte Navigo à prix unique qui a entraîné une augmentation de 7 % du trafic. Hausse qui aurait probablement été supérieure s'il n'y avait pas eu les grèves et qui serait une bonne chose... si la situation n'était pas déjà difficile. Un théorème interne à la SNCF affirme en effet qu'un pour cent de trafic supplémentaire entraîne une perte de 0,2 % de la régularité des trains. « *Cela ajoute aux difficultés,* reconnaît M. Pepy. *Il faut mettre de plus en plus de voyageurs dans les trains, alors que cela coince déjà.* » Pour répondre à l'augmentation de fréquentation, il milite pour qu'on consacre plus d'énergie à ce qui existe, en l'améliorant. « *On en a sous le pied. On n'a pas assez réfléchi et investi. Il faut se retrousser les manches. La SNCF va travailler sur les systèmes d'exploitation en mettant de l'intelligence sur la commande du réseau et la régulation, ce qui permettra de faire passer un train toutes les 108 secondes là où on en fait passer actuellement un toutes les 120-180 secondes.* »

« *Il est nécessaire d'avoir des bons réseaux de transport publics pour assurer le développement économique,* poursuit **Bruno Gazeau**, président de la Fédération nationale des associations d'usagers des transports (Fnaut). *Cela permet d'assurer le bon fonctionnement de l'emploi, de réduire le chômage et d'être présent dans la compétition mondiale des métropoles.* » Et il y a encore une marge de progression en Ile-de-France, dans la mesure où on est encore loin des 100 % d'usagers ayant un transport en commun à moins d'un kilomètre de

chez eux. **Marc Pélissier** de la Fnaut Ile-de-France enchaîne : « *La situation des transports dans notre région est difficile.* » Heureusement, il existe des points d'amélioration à court terme. Marc Pélissier se réjouit ainsi de la mise en place d'un programme de renouvellement du matériel, mais s'inquiète : « *Est-on sûr qu'on aura les dépôts et les ateliers adaptés pour accueillir ces matériels et les équipes pour s'en occuper ? De même aura-t-on des conducteurs formés en nombre suffisants pour prendre en main ce nouveau matériel ?* » Son inquiétude se justifie par le manque de conducteurs sur certaines lignes de RER, avec pour conséquence des suppressions de trains. « *Le recrutement des conducteurs en Ile-de-France est difficile, parce que le métier n'est pas attractif et les conditions de vie dans la région pas simples*, reconnaît Guillaume Pepy. *Leur recrutement est une course de vitesse qu'on va essayer de gagner.* » Le représentant des usagers franciliens se dit prêt à discuter de l'évolution de dessertes, mais s'interroge sur la philosophie générale, « *qui semble être de dire que la desserte qui existe depuis 30 ans ne pouvait pas marcher et qu'il faut l'alléger. N'est-ce pas contradictoire avec la hausse du trafic ?* » Si le passe Navigo à 73 euros par mois a entraîné une hausse du trafic, il convient de rappeler que les utilisateurs ne payent que 30 % de son coût. Ce sont les contribuables régionaux qui prennent en charge la différence, soit 70 %. « *Et chaque année il y a un point de plus pour les contribuables et un de moins pour les voyageurs* », assure M. Pepy. « *Cela suffit !* » prévient le président de la Chambre de commerce. « *Nous ne voulons pas que les entreprises soient davantage taxées.* » « *La nouvelle tarification avantageuse pour les abonnés est devenue incohérente pour ceux qui payent sans abonnement, remarque Marc Pélissier. Le coût de certains trajets Paris - banlieue revenant plus cher que le prix de l'abonnement hebdomadaire, et les offres touristiques sont parfois plus chères pour un titre trois jours qu'une carte Navigo à la semaine. Nous plaçons pour une remise à plat de la grille tarifaire.* »

A François Dumont qui l'interrogeait sur le lissage des pointes voyageurs, le président de la SNCF confirme que « *la période de concentration va de 7h15 à 8h45, avant ou après le trafic est fluide. Il serait idiot d'investir cinq milliards pour cela. Mieux vaut obtenir un étalement des déplacements* ». Le faire par la contrainte étant utopique, reste la négociation avec les entreprises. Comme elles n'ont pas intérêt à voir arriver leurs collaborateurs fatigués après avoir voyagé dans de mauvaises conditions, il faudra qu'elles acceptent de négocier des horaires variables permettant d'étaler leurs déplacements. « *Cela se fera, mais il faut du temps. Et il faut que cela se fasse, car si la hausse de trafic continue sur l'hyperpointe, cela va craquer. Il faut mieux répartir les déplacements* », encourage M. Pepy. Outre une amélioration des conditions de voyage, le président de l'AUT attend de la SNCF une meilleure gestion des situations dangereuses. « *Récemment la présence d'animaux sur les voies a entraîné un arrêt du trafic sur dix kilomètres à la ronde durant une matinée. Le problème aurait sans doute pu être géré de manière plus efficace.* » Idem, pour la gestion des colis suspects, qui devrait pouvoir être traité de manière à pénaliser moins longtemps les voyageurs. Concernant la sécurité, le président de la SNCF constate : « *Nous n'avons pas encore le bon mode d'emploi pour le traitement des colis suspects ou la façon de détecter les substances chimiques.* » Il y aurait pourtant à faire. « *Des pays comme Israël traitent quotidiennement des colis suspects par dizaine en utilisant des chiens, des robots. Tant qu'on n'aura pas les mêmes moyens en France, on aura des interruptions qui mènent au chaos.* » Mais le président de la SNCF prend le problème des interruptions de trafic en considération. Tous les deux ou trois jours la circulation en Ile-de-France est perturbée par un suicide. « *Le plus gros incident survenu ces dernières années s'est produit un vendredi à 18h à la gare du Nord. Il a suscité cinq heures d'interruption, parce qu'il a fallu appeler un photographe judiciaire. Cela a touché 250 000 à 300 000 personnes. Nous devons arriver à maîtriser le processus de traitement de ces gros incidents. Pour limiter la gêne des usagers. Il faut former les intervenants aux bonnes procédures, afin de limiter les temps d'intervention.* » Jean Paul Vermes insiste sur la nécessité d'informer en cas de problème. « *Cela permet d'éviter l'angoisse vécue par les voyageurs. Même dire qu'on ne sait pas combien de temps un problème va durer, c'est mieux que ne rien dire.* » Guillaume Pepy l'admet. « *Les tuyaux d'information fonctionnent, la quantité est là. Mais nous avons encore un problème de qualité. Nous souffrons notamment du fait que lorsqu'il y a un colis suspect, le temps d'interruption du trafic est inconnu. Donc la prévision de rétablissement l'est également. On est en train de réaliser des modèles de prévision tenant compte des statistiques afin de pouvoir donner des infos.* » Et il faut, de plus, un système intelligent de circulation et des contrôles de commande. « *Nexteo, ATS Plus, mettront plus d'intelligence dans le réseau d'Ile-de-France* », assure M. Pepy

Antoine Grumbach, architecte, urbaniste, qui a étudié le mode de fonctionnement des 35 métropoles de plus de dix millions d'habitants constate : « *Avant, l'espace public c'était la rue, aujourd'hui c'est le système de transport. Ce qui nous fait vivre ensemble, c'est la possibilité de se déplacer d'un point à l'autre le plus facilement possible. L'espace public, c'est le tressage de toutes les mobilités du piéton au cycliste en passant par l'autopartage... La mobilité de tous est importante, c'est là que se concentre l'identité métropolitaine. Les problèmes de précarité, d'isolement, liés au transport sont graves et ne font que s'aggraver. A Paris on est gâté en ce qui concerne la qualité des transports, les efforts sont à faire sur la banlieue. Les gares sont des points stratégiques et doivent devenir des stations-service de la vie quotidienne.* » C'est pourquoi il regrette que l'on n'ait eu la volonté de faire des nouvelles gares du Grand Paris des espaces publics avec tous les services de la vie quotidienne : Pôle emploi, Etat civil, Police. « *En France on a du mal à valoriser les quartiers autour des gares. On construit encore des gares comme au XIX^e siècle sans valoriser le foncier, et tous les partenaires, SNCF, Stif, se renvoient la balle en disant que ce n'est pas leur problème.* » L'urbaniste évoque aussi le problème du rabattement vers des gares. « *Lorsque les parkings sont gratuits, ils sont pleins à craquer, quand ils sont payants il n'y a personne.* » Il constate qu'il manque d'espaces pour de nouveaux modes de transport autour des gares. « *Il y a dix ans il n'y avait pas BlaBlaCar,*

Autolib'... même la mise en place de système à câble pour arriver aux gares d'Eole pose problème. Il y a un continent à mettre en place pour travailler sur l'intermodalité qui crée des services. Il est urgent de réfléchir à un grand plan de tressage de toutes les mobilités. Aujourd'hui tous les problèmes sont traités de manières différentes, alors qu'il faudrait une approche systémique extrêmement complexe. La SNCF a un rôle à jouer et doit comprendre qu'elle est porteuse du réseau des espaces publics. » Guillaume Pepy ne dément pas. « Je n'enlève pas un mot au diagnostic d'Antoine Grumbach. La difficulté est institutionnelle. Si, dans le Grand Paris les gares ont été oubliées, c'est parce qu'elles n'étaient chez personne, donc chez tout le monde. On a vu des projets d'architectes sans service ni commerce, avec peu d'intermodalité et pas de volonté d'en faire des lieux de vie, ni d'irriguer les quartiers autour. C'était mal parti. On essaye de rattraper des projets qui ont déjà des partis pris. Au Japon le sujet aurait été traité différemment. Là-bas la gare est avant tout un lieu de vie, de ville et de services alimentée par les transports publics. En France, on a pris les choses à l'envers et on galère pour rattraper. Quand nous sommes à la manœuvre, comme à Lille-Flandre ou à Saint-Lazare, nous sommes capables de faire des gares lieux de vie, avec des commerces, un bout de nouveaux quartiers. S'agissant d'Eole, la question des gares est sur le métier, mais il y a un grand nombre d'intervenants, ce qui rend les choses un peu plus compliquées. » Antoine Grumbach l'invite à ne pas baisser les bras. « Il faut pousser à travailler ensemble. On peut réussir. » Didier Fremaux, de Transdev, apporte une touche d'optimisme : « En 1984, à Lyon, on a décidé de transformer la ligne D en ligne sans conducteur, alors que les trains étaient déjà en fabrication. S'il a été possible de faire ce changement alors que les tunneliers tournaient et que le matériel était commandé, pour les gares du Grand Paris il doit être possible de faire des modifications puisqu'on est encore dans la phase papier. On ne remet en cause que des plans, pas de la construction. C'est difficile, mais c'est sans doute possible. » Alain Krakovitch, directeur du Transilien, illustre l'importance de ne pas faire de concession quand on réalise un projet, avec l'exemple de la gare de Vert-de-Maisons, sur le RER D, en correspondance avec le Grand Paris Express. « On va faire arriver la ligne 15 dans une gare saturée, alors qu'on avait la possibilité de la mettre sur la zone de fret où il y aurait eu la place pour des bus, des commerces. Pour des raisons, notamment politiques, on ne l'a pas fait. Elle va arriver dans un endroit saturé, où on ne peut pas faire la moindre intermodalité. Il faut progresser sur la question de la responsabilité d'un projet et faire en sorte qu'il ne s'arrête pas au seul transport, mais prenne en compte la gare et ses alentours. Si on ne le fait pas lors des études, après c'est difficile à rattraper. »

Rosa-Parks – en ce qui concerne du moins les commerces – est pour beaucoup l'exemple de ce qu'il ne faut plus faire. Située en plein XIX^e arrondissement de Paris, avec 150 000 personnes à moins d'un kilomètre, cette gare n'a été construite qu'avec deux commerces. « C'est un ratage complet, il y a du béton, des vitres, un sol en bois, mais le système a pris soin d'éloigner la source de financement aisé qu'est le retail. Une source de financement qui demande juste de lui laisser de la place », regrette le président de la SNCF qui constate qu'en France on a « les marchands et les centres commerciaux en horreur, par rapport au geste de l'architecte. Il est encore considéré comme ultralibéral de mettre des commerces dans des gares. Pour Rosa-Parks on a préféré faire une gare-pont à 500 millions d'euros. » Si on a du mal à mettre des commerces dans les gares, c'est aussi parce qu'il faut obtenir des autorisations administratives. Guillaume Pepy se souvient : « Lors de la rénovation de la gare Saint-Lazare, il a fallu deux ans de discussions avec les autorités, la ville et les associations de commerçants pour obtenir ces autorisations. Cela n'a pas été facile, car notre pays vit toujours sur l'idée que des nouveaux commerces tuent les anciens, alors qu'au contraire ils attirent le client. La galerie commerçante Passage du Havre fonctionne mieux depuis qu'il y a des boutiques à Saint-Lazare, parce que les gens qui font leurs courses peuvent profiter à la fois des magasins de Saint-Lazare et de ceux du Passage du Havre. » L'autre frein à l'implantation de commerces en gare est politico-idéologique. « Dans notre pays les commerces ne sont pas quelque chose dont on est fier, qu'on a envie de montrer, et sur lequel on puisse s'appuyer. Or c'est un mode de financement indispensable. L'avant-projet de gare du Nord justifie des investissements de plusieurs centaines de millions d'euros. Seuls les commerces et l'immobilier pourront apporter ce financement », prévient M. Pepy. Les voyageurs, eux, apprécient les commerces qui leur facilitent la vie au quotidien. « Il est temps de passer du transport contraint au transport accepté. Ce qui implique que les trains fonctionnent, mais aussi que les collaborateurs qui cherchent une boulangerie en rentrant chez eux en trouvent dans les gares, que l'on doit transformer en centres de vie, en minicentres commerciaux. Il faut y mettre des services comme La Poste », plaide Jean-Paul Vermes. « Je suis attaché au développement du retail dans les gares, mais également à d'autres types de service, tempère Antoine Grumbach. On peut utiliser le train pour apporter des services dans des endroits qui en ont besoin : des consultations médicales, de la formation... Les gares doivent avoir un rôle sociétal et pas seulement commercial. »

Message reçu par la SNCF qui met en place des services annexes et s'est engagée dans la création d'espaces de coworking et de tiers-lieu dans les gares. « Cela démarre doucement. Les espaces existent, mais il faudra rompre les habitudes, créer de nouvelles façons de travailler », constate le président de la SNCF qui prévoit de mettre des espaces de coworking dans 180 gares d'Ile-de-France d'ici 2017. « Mettre des services dans les gares n'a d'intérêt que si c'est industrialisé. Aujourd'hui Véligo, espaces sécurisés pour vélos, ne fonctionne pas très bien parce qu'il n'y en a pas assez. Quand aura équipé l'ensemble des 350 gares franciliennes, cela ira mieux. C'est ce qui s'est passé lorsqu'on a placé des consignes automatiques, dans les gares pour retirer ses colis. Il y en a désormais dans la moitié des gares d'Ile-de-France, soit 200 et cela donne une vision totalement différente du service », précise Alain Krakovitch.

Qu'en est-il de la connectivité sur le réseau d'Ile-de-France ? « A la différence de la RATP, nous

n'avons pas de société de télécoms à qui confier l'exclusivité de la connectivité des trains. C'est l'affaire des opérateurs. Ils ont pris beaucoup de retard. En région parisienne il reste de nombreuses zones d'ombre. Nous sommes dans un plan de rattrapage qui coûtera des milliards d'euros aux opérateurs. Orange est en avance sur cette dynamique et vient de terminer la ligne Paris - Lyon en 4G. Ce qui a nécessité la pose de centaines d'antennes. SFR est juste derrière. Sur le RER C, des travaux ont été faits intra-muros pour l'équiper en 3G/4G. L'effort est en cours et la promesse client est qu'en 2020 la totalité des voyages possibles en Ile-de-France seront couverts par la 3G/4G. On n'aura pas besoin d'un système Wi-Fi supplémentaire comme c'est le cas pour les TGV, car à 320 km le roaming se fait moins bien. Mais le Wi-Fi gratuit sera installé dans 200 gares d'Ile-de-France fin 2017 », promet M. Pepy. Où en est l'interconnexion du Grand Paris ? « Le Grand Paris devait aussi être un projet d'interconnexions, mais la masse financière pour les 28 interconnexions, estimée à un milliard d'euros, n'ayant pas été prévue, on assiste à un ping-pong entre le Stif et le Grand Paris pour savoir qui va payer. Cela se fera. Nous sommes dans une phase de rapport de force et on peut regretter que lorsque ce projet a été chiffré, il y a eu une impasse sur les gares d'interconnexion, alors que la valeur du Grand Paris c'est justement d'assurer cette interconnexion », précise M. Pepy.

Valérie Chrzavzez-Flunkert

.....

.....