

# Transports franciliens

## Programmer des changements pour maintenant

Par Rémy Pradier, président de l'association des Usagers du RER D, Laurent Gallois, conducteur RER B, délégué syndical Unsa-RATP, Frédéric Léonhardt, urbaniste

En Ile-de-France, sans attendre la lointaine réalisation du réseau du Grand Paris, des élus locaux, des associations d'usagers, les syndicats RATP et SNCF ont « depuis des années mis en avant l'urgence de la requalification des lignes existantes de RER, de leur renforcement et de leur transformation ». Une association, un syndicaliste et un urbaniste proposent quelques pistes susceptibles de « mettre les usagers au centre du système ».

La situation du transport en Ile-de-France est toujours plus critique : régularité, fiabilité, vitesse, confort, tous les indicateurs sont depuis de nombreuses années passés au rouge.

Le système RER est en situation d'asphyxie et le réseau métro, qui compensait jusqu'à présent sur la zone centrale les dysfonctionnements RER, voit également se généraliser pannes et incidents, créant une exaspération légitime des voyageurs et une lassitude des entreprises.

Plus grave, l'année 2012 a commencé avec de graves dysfonctionnements sur les RER A, B et D, mettant en péril la sécurité des agents et des voyageurs, et plongeant les réseaux dans des ruptures de transport de grande échelle.

Le précédent gouvernement à travers l'action du secrétaire d'état au Grand Paris, C. Blanc, s'est attaché à construire un projet Grand Paris Express, métro automatique au coût annoncé de 20 milliards d'euros, et dont le développement ne se concrétisera dans le meilleur des cas qu'au début de la prochaine décennie.

Les élus locaux, les associations d'usagers, les syndicats RATP et SNCF ont depuis des années mis en avant l'urgence de la requalification des lignes existantes, de leur renforcement et de leur transformation.

Des urbanistes de la consultation du Grand Paris aux parlementaires de la commission d'enquête sur le réseau RER<sup>(1)</sup>, de nombreuses voix s'élèvent pour changer de stratégie et investir massivement sur les réseaux existants, renforcer la robustesse du système, mettre les usagers au centre du système – titre pertinent du rapport parlementaire de mars 2012 mais tellement loin de la réalité actuelle<sup>(2)</sup>.

De fait, le précédent gouvernement qui avait la tutelle des grands opérateurs de transport,

RATP, SNCF et RFF, a laissé le service rendu aux voyageurs se dégrader malgré les grandes déclarations d'intention comme le Grenelle de l'environnement.

« Le changement, c'est maintenant » n'a pas de lieu d'application plus urgent et plus concret que dans les transports en Ile-de-France. La qualité de vie des Franciliens et la compétitivité économique de la métropole en dépendent.

Le nouveau gouvernement doit donc définir un programme d'action immédiat qui permette de résorber progressivement la grave crise des transports collectifs franciliens, en prenant la mesure de l'asphyxie et des graves dangers quotidiens encourus par les usagers et les agents qui vivent le réseau au quotidien.

De véritables ruptures s'imposent dans la stratégie d'intervention des pouvoirs publics, il s'agit d'inverser clairement les priorités :

- rénover dans l'urgence les réseaux existants,
- engager la transformation de l'ensemble du système de transport avec un impact réel dans les cinq ans,
- anticiper le futur du Grand Paris en prenant en compte l'ensemble des territoires de la métropole.

### 1. RÉSOUDRE AU PLUS VITE LES DYSFONCTIONNEMENTS DU QUOTIDIEN

- Le nouveau gouvernement doit convoquer les transporteurs pour examiner les plans d'investissements et de maintenance à réaliser dès 2012 pour supprimer les pannes et incidents de service, explorer les mesures immédiates permettant d'améliorer la qualité de service au quotidien.

- Les améliorations à court terme du réseau (2013-2014), réclamées de longue date par



**Rémy Pradier,**

**président depuis 2010 de Sadur, association créée en 2005, visant à représenter les usagers et à traiter des problèmes qui touchent les 160 km de ligne RER D.**

1. Voir le rapport parlementaire établi sous la présidence du député Daniel Goldberg, « Placer les usagers au centre du système », <http://www.assemblee-nationale.fr/13/rap-enq/r4458.asp>

2. Voir les analyses sur l'état dégradé du réseau, ligne B notamment, par Laurent Gallois, <http://cdn1.suau-deau.fr/monaulnay.com/wp-content/uploads/2012/04/saturation-des-transport-ferroviaires-dl-D-F.pdf>



**Laurent Gallois,**  
agent RATP depuis  
1986, tout d'abord  
à la maintenance RER,  
et depuis vingt-trois ans  
agent de conduite. Neuf  
ans au métro, quatorze  
ans sur le RER B,  
représentant syndical  
Unsa-RATP.



**Frédéric Léonhardt,**  
urbaniste, participant  
à la consultation  
du Grand Paris.

les associations d'usagers et les élus locaux, doivent faire l'objet d'un protocole d'accord à l'été 2012 avec la RATP, la SNCF et RFF.

- Un dispositif de suivi des actions et mesures adoptées doit être mis en place dès le départ pour en finir avec les décalages systématiques de calendrier, d'exécution avec information en temps réel des décideurs publics et des associations d'usagers.

## 2. PROGRAMMER LES INVESTISSEMENTS EFFICACES POUR LES CINQ ANS

La programmation des projets lourds de transports en commun présente de graves lacunes : Prolongement du RER E, Grand Paris Express, aucun projet d'ampleur n'est opérationnel avant 2020. Huit ans sans changement important, tant pour développer la métropole, construire les 70 000 logements par an que pour en finir avec la crise des transports, c'est le déclin garanti<sup>(3)</sup>. La programmation de l'ensemble des projets durant le deuxième semestre 2012 doit être remise à plat pour décider des projets structurants. Ils concerneront en premier lieu l'ensemble des lignes RER et des projets depuis trop longtemps bloqués :

- dédoubler de toute urgence le tunnel commun Gare-de-Lyon - Gare-du-Nord pour permettre aux lignes B et D de fonctionner normalement<sup>(4)</sup>, nouvelle branche RER D vers Roissy avec création du CDG Express, accélération du prolongement RER E par Batignolles, prolongement M14 vers Orly, modernisation réelle de la ligne RER C, prolongement du tramway T4 vers Clichy-sous-Bois.

- deux tangentielles du réseau Grand Paris Express doivent être engagées en examinant les moyens d'accélérer les chantiers et réduire la facture : au nord, La Défense - Saint-Denis, et au sud, Val-de-Bièvre - Marne-la-Vallée,

- le prolongement de certaines lignes de métro doit permettre de créer des métros express en banlieue connectés aux lignes RER et aux tangentielles du Grand Paris. Ces réalisations effectives dans la mandature doivent s'accompagner du renforcement du réseau tram/T Zen, en privilégiant notamment les secteurs non desservis par les nouvelles lignes du réseau lourd, - l'ensemble des gares RER, Transilien, métro, doivent être concernées par un programme de développement avec nouveaux services, commerces, intermodalité (parkings, vélos libre-service...), accessibilité. L'investissement massif dans les outils numériques – toujours largement moins coûteux qu'en infrastructures – doit amé-

liorer radicalement l'information des usagers et permettre la modernisation d'une tarification actuellement obsolète.

## 3. PROGRAMMER LE FUTUR DU GRAND PARIS ET LES ÉCHANGES AVEC L'ENSEMBLE DU TERRITOIRE NATIONAL

Ces programmes d'action lancés, le gouvernement peut enfin relancer une démarche commune avec la région et l'ensemble des collectivités et associations d'usagers pour construire la structure à long terme du réseau de transport en commun en lien avec la réactualisation du schéma directeur de la région Ile-de-France.

Les changements d'organisation, la simplification des structures (RFF, SNCF, RATP, Stif, SGP) et des modes d'exploitation unanimement réclamés par les députés et associations d'usagers, les évolutions tarifaires et du financement devront permettre dans le contexte budgétaire contraint du mandat de réaliser les actions dans la durée, en privilégiant l'efficacité, la rapidité de réalisation, la maîtrise du coût des opérations.

A plus long terme, ce véritable pilotage politique du système de mobilité francilien doit permettre de créer de nouvelles lignes RER en transformant certaines lignes du réseau Transilien, de réaliser les barreaux complémentaires du réseau de métro automatique et organiser une généralisation cohérente des services de mobilité.

Le gouvernement pourra alors mettre en cohérence l'évolution du réseau ferré national (grande vitesse et autres) avec les nouvelles gares et interconnexions indispensables pour faciliter les échanges des grandes régions entre elles et avec le Grand Paris et l'aéroport de Roissy.

## 4. LE CHANGEMENT, C'EST MAINTENANT OU JAMAIS

Faute d'un changement rapide et profond des logiques de gestion et d'investissements en Ile-de-France, le réseau de transport va tout droit à l'embolie quotidienne avec un risque probable de panne majeure, aggravant la vie quotidienne des Franciliens – et la sécurité des usagers et des conducteurs – et le fonctionnement économique régional.

Nous ne pouvons attendre la mise en service lointaine et partielle du Grand Paris Express, c'est maintenant qu'il faut transformer le réseau RER !

3. Pour aller plus loin sur l'analyse opérationnelle, financière et l'impact du Grand Paris Express, <http://www.metropolitiques.eu/Les-comptes-fantastiques-du-grand.html>, et la définition d'une alternative, <http://www.metropolitiques.eu/Des-solutions-nouvelles-a-la-crise.html>, Frédéric Léonhardt

4. Pour mesurer les dysfonctionnements sur le RER D et les analyses et propositions de Sadur pour améliorer le service aux usagers, voir le site de Sadur, <http://portail.sadur.org/>