

7

Les transports ferroviaires en Île-de-France depuis 2010 : des progrès sensibles, des insuffisances persistantes

PRÉSENTATION

Le réseau des transports en commun d'Île-de-France est l'un des plus importants d'Europe. Il est fréquenté quotidiennement par plus de huit millions de voyageurs. Leurs déplacements sont à 85 % effectués en métro, en train ou en tramway, et à 15 % en autobus.

L'organisation du réseau relève de l'autorité du syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), présidé par le président du conseil régional. Son exploitation est, pour l'essentiel, confiée à deux entreprises : la RATP pour le métro, les tramways et le réseau des autobus³⁶⁴, la SNCF pour les cinq lignes du RER (celles des RER A et B étant co-exploitées avec la RATP), les huit lignes de trains régionaux et une ligne de « tram-train » qui constituent le réseau de transport express régional appelé « Transilien ».

En novembre 2010, la Cour a publié un rapport sur « les transports ferroviaires régionaux en Île-de-France »³⁶⁵. Cinq ans plus tard, elle a procédé à une enquête pour mesurer les évolutions du réseau ferré francilien et pour apprécier dans quelle mesure les cinq recommandations qu'elle avait formulées ont été suivies d'effets.

³⁶⁴ 24 lignes d'autobus sur un total de 377 sont affrétées à des transporteurs privés.

³⁶⁵ Cour des comptes, *Rapport public thématique : Les transports ferroviaires régionaux en Île-de-France*. La Documentation française, novembre 2010, 195 p., disponible sur www.ccomptes.fr. Ce rapport se situait dans le prolongement de celui consacré, un an auparavant, au transfert aux régions de la responsabilité des transports express régionaux (TER).

Il ressort de cette enquête que si des progrès sensibles ont été accomplis depuis 2010 dans l'organisation et le fonctionnement des transports ferroviaires d'Île-de-France (I), la situation, en 2015, laisse persister des insuffisances d'autant plus préoccupantes que les perspectives d'amélioration demeurent aléatoires (II).

I - Les progrès accomplis depuis 2010 dans le fonctionnement et l'organisation du réseau

Au cours des cinq dernières années, des améliorations ont été constatées tant dans le fonctionnement que dans le mode d'organisation du réseau ferré francilien, même si elles ne sont pas toujours perceptibles par les usagers.

Elles se sont manifestées en particulier dans le contenu des contrats qui lient le syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et les deux opérateurs, par le renforcement de la consistance et de la qualité du réseau, ainsi que par une meilleure coordination entre la SNCF et la RATP.

A - Un dispositif contractuel plus exigeant

L'exploitation des services de transport ferroviaire en Île-de-France s'exerce dans le cadre de contrats conclus entre l'autorité organisatrice, le STIF, et deux opérateurs, la SNCF et la RATP. La Cour avait relevé quelques faiblesses dans les contrats de la génération précédente, qui couvraient la période 2008-2011.

Les contrats examinés sont ceux portant sur la période 2012-2015. Si dans leur économie générale, ils ne diffèrent pas fondamentalement des précédents, ils comportent des améliorations dans trois domaines :

- la prise en compte du point de vue du voyageur dans le choix des indicateurs de performance et de qualité ;
- le niveau des investissements et leur contractualisation ;

- la transparence, en particulier économique et financière, des opérateurs.

Par ailleurs, ils intègrent des stipulations relatives à l'amélioration des matériels roulants.

1 - Le choix des indicateurs de performance : le point de vue du voyageur est mieux pris en compte

Les contrats liant le STIF et les deux exploitants contiennent de très nombreux indicateurs qui permettent de mesurer le degré de réalisation des objectifs fixés dans les contrats. En fonction des résultats obtenus, les exploitants se voient appliquer par le STIF un bonus ou un malus financier.

Le poids des indicateurs qui portent sur des éléments influant directement sur la satisfaction des clients a été sensiblement renforcé.

La part reflétant la ponctualité a ainsi été accrue et de nouveaux indicateurs ont été créés, d'une part, pour distinguer les performances des opérateurs entre heures de pointe et heures creuses et, d'autre part, pour sanctionner davantage les suppressions de trains sur les branches de certaines lignes, pratique particulièrement mal vécue par les voyageurs. Pour les RER et les trains, les indicateurs relatifs à la ponctualité représentent maintenant 55 % de l'enveloppe de bonus/malus contre respectivement 30 % et 22 % dans le contrat précédent. Pour le métro, le poids de la ponctualité est passé de 23 à 40 %.

Les indicateurs relatifs à l'information des voyageurs du RER et des trains Transilien ont également vu leur poids augmenter et un indicateur de ce type a été introduit pour le métro.

Enfin, les résultats des enquêtes de perception faites par le STIF auprès des voyageurs comptent maintenant pour 10 % du bonus/malus, contre seulement 1 % dans les contrats 2008-2011.

2 - Un volume d'investissements en forte croissance et contractualisé

Les contrats 2008-2011 prévoyaient une enveloppe d'investissements de 5 Md€ pour la RATP et 1,35 Md€ pour la SNCF.

Pour une même durée de quatre ans, les contrats 2012-2015 ont porté ces montants à 6,5 Md€ (soit + 30 %) et 2,3 Md€ (soit + 70 %) respectivement.

Contrairement aux contrats précédents, ces enveloppes d'investissements font l'objet d'un engagement contractuel. En cas de retard dans la mise en œuvre du programme, la contribution versée par le STIF à l'opérateur est diminuée chaque année, pour tenir compte des amortissements non constatés et de la rémunération des capitaux investis indûment perçue. Cette clause a été effectivement appliquée en 2012 et 2013 aux deux opérateurs. En fin de contrat, l'écart global entre les investissements prévus sur fonds propres et les investissements réalisés est restitué en totalité au STIF.

Les contrats entre le STIF et les deux opérateurs pour la période 2016-2019 (SNCF) et 2016-2020 (RATP) prévoient une nouvelle augmentation des investissements destinés à la maintenance et à l'accélération du renouvellement du matériel roulant, ainsi qu'une accentuation des efforts en matière de qualité de service.

3 - Une plus grande transparence de la part des opérateurs

La Cour constatait en 2010 qu'aucune donnée sur les coûts complets par ligne de transport n'était fournie par les exploitants, contrairement aux pratiques observées dans d'autres régions françaises. Cette lacune a été comblée dans les contrats relatifs à la période 2012-2015.

Ainsi, depuis 2012, la SNCF présente un compte de charges pour chacune des 13 lignes Transilien, dont les 5 lignes de RER, y compris celles co-exploitées avec la RATP, ainsi que pour la ligne de tram-train T4.

Dans le contrat STIF-RATP, on trouve une disposition analogue, mise en œuvre depuis 2013, pour chacune des lignes exploitées par la RATP.

Au-delà de la fourniture des comptes de lignes, les contrats 2012-2015 ont renforcé les modalités d'accès du STIF aux données financières des deux opérateurs. Les informations financières transmises sont plus nombreuses, les clauses d'audit renforcées et les sanctions rendues plus incitatives, le plafond annuel de la pénalité pour défaut d'information passant de 30 000 € à 1 M€.

B - Un renforcement de la consistance et de la qualité du réseau

Les progrès accomplis concernent à la fois l'offre de transport par la mise en service d'infrastructures nouvelles et l'aménagement de gares, l'acquisition de nouveaux matériels, la qualité du service rendu aux clients et une meilleure coordination entre la RATP et la SNCF.

1 - Les infrastructures nouvelles mises en service depuis 2010

Si, depuis 2010, le réseau exploité par la SNCF est resté quasiment inchangé, en revanche celui de la RATP a connu plusieurs extensions : trois lignes de tramway ont été prolongées en 2012, quatre lignes nouvelles ont été ouvertes en 2013 et 2014³⁶⁶ et trois prolongements de lignes de métro ont également été mis en service pendant cette période³⁶⁷.

Pour sa part, la SNCF, au cours de la même période, a consacré environ 400 M€, soit le quart de ses investissements sur le Transilien, à améliorer la configuration des gares de ce réseau, sans compter les améliorations apportées aux grandes gares parisiennes.

La grande majorité de ces investissements ont eu pour objet d'améliorer l'information, la sécurité et le confort des usagers : installation d'ascenseurs, d'escaliers mécaniques, de vidéo-surveillance, d'écrans d'information, de dispositifs de sonorisation, etc.

Enfin, une nouvelle gare, à Créteil Pompadour, a été mise en service en décembre 2013, sur la ligne D du RER Transilien.

2 - L'acquisition de nouveaux matériels roulants

Entre 2010 et 2014, la SNCF comme la RATP ont fortement investi dans la rénovation et le renouvellement de leur matériel roulant.

³⁶⁶ Lignes T5, T6, T7 et T8.

³⁶⁷ Lignes 4, 8 et 12.

La plus grosse part des investissements de la SNCF a porté sur l'achat de matériel neuf, passé d'environ 200 M€ en 2010 à près de 300 M€ en 2014. Les dépenses de modernisation-transformation du matériel ont doublé au cours de la même période, passant de 48 à 98 M€.

Pour important qu'il soit, cet effort consenti par la SNCF et le STIF n'a permis de réduire que d'un an l'âge moyen du matériel affecté au transport de voyageurs, ramené de 24,6 ans en 2009 à 23,4 ans fin 2014. Quant aux locomotives, leur âge moyen est resté stable, à 26 ans. Ce sont des niveaux encore élevés au regard d'une durée de vie technique de 40 ans qui implique de viser un âge moyen cible de 20 ans.

En revanche, les programmes de rénovation ont permis de ramener l'âge moyen des aménagements intérieurs des rames de 13 ans en 2009 à 9,3 ans fin 2014.

Les investissements de la RATP dans le matériel roulant ferroviaire sont passés de 470 M€ en 2010 à 613 M€ en 2014. L'acquisition de rames à deux niveaux pour le RER A, qui a permis de faire face en partie à l'augmentation continue du nombre de voyageurs, a représenté le programme le plus lourd, mais plus de 150 rames de métro ont également été remplacées et une opération de rénovation des voitures du RER B a été entreprise.

Sur la base des programmes engagés, le parc RER de la RATP devrait compter, à fin 2016, 1 589 voitures d'un âge moyen de 18,9 ans contre 27,1 ans en 2011 ; 70 % du parc auront été mis en service ou rénovés entre 2007 et 2016.

3 - La qualité de service au client

Plusieurs éléments, qui font tous l'objet d'indicateurs, permettent d'apprécier la qualité du service rendu aux clients : la régularité et la ponctualité, la propreté des rames, des stations et des gares, l'information délivrée aux usagers, notamment en cas d'incident sur une ligne, le sentiment de sécurité des voyageurs.

Les résultats en matière de propreté et d'information et, dans une certaine mesure, en matière de sûreté, illustrent les améliorations constatées au cours des dernières années dans ces domaines, même si de larges marges de progrès subsistent encore, davantage pour la SNCF que pour la RATP. En revanche, en ce qui concerne la ponctualité et, plus

largement, la fourniture de l'offre prévue contractuellement, la situation s'est plutôt dégradée (cf. II).

En matière de sûreté, les résultats de 2014 traduisent, sur le réseau de la SNCF, une baisse de 10 % des actes de malveillance et de 33 % des atteintes physiques aux voyageurs. Sur le réseau de la RATP, les indicateurs montrent qu'après un pic en 2010, les violences commises à l'encontre des usagers ont régulièrement décru, mais que les vols de voyageurs ont plus que doublé entre 2008 (2 137) et 2014 (5 124).

L'information des voyageurs, notamment en cas de situation perturbée, s'est également sensiblement améliorée depuis 2010 : 150 M€ ont été investis dans ce domaine, les deux tiers par la SNCF, le tiers par la RATP : déploiement de 6 700 écrans dans les gares SNCF et 1 000 dans les stations de la RATP, installation de dispositifs d'information dans les trains (346 rames sur les lignes C, D et N du Transilien, et dans toutes les rames des lignes H, J, K, L et P), développement de nouveaux outils d'information en temps réel à distance.

Sur la plupart des indicateurs, la situation est donc meilleure depuis 2012 et, en 2014, tous les objectifs contractuels ont été atteints, les seules exceptions concernant l'information donnée par la RATP en cas de perturbation imprévue dans les RER A et B.

4 - Les progrès dans la coordination entre la SNCF et la RATP

La Cour, dans son rapport de 2010, avait relevé que l'exploitation partagée entre les deux opérateurs des lignes A et B du RER, les plus fréquentées du réseau ferroviaire francilien, était à l'origine de nombreux dysfonctionnements.

Le RER A est en effet sous la responsabilité de la RATP sur la partie est, de Marne-la-Vallée à Nanterre Préfecture, puis de la SNCF sur deux des trois branches de la partie ouest (Poissy et Cergy). De même, le RER B est exploité au sud par la RATP de Saint-Rémy-lès-Chevreuse à Gare du Nord, puis par la SNCF sur la partie nord (terminus de Roissy-CDG et de Mitry).

Afin de remédier à cette situation, les deux entreprises ont élaboré et commencé à mettre en œuvre, pour le RER A et le RER B, un « schéma directeur » consistant en un ensemble d'opérations techniques

et organisationnelles destinées à fiabiliser l'exploitation de ces deux lignes et à renforcer leur robustesse.

Parmi les mesures les plus spectaculaires figurent, pour la ligne B, la création en novembre 2013 d'un centre de commandement unique regroupant les personnels des deux entreprises en un même lieu, à la station Denfert-Rochereau, mais aussi la création, dans cette même station, d'un troisième quai qui facilite la gestion des incidents, ainsi que l'achèvement des travaux du projet intitulé « RER B Nord + ».

S'agissant du RER A, deux projets majeurs³⁶⁸ ont été engagés et une dizaine d'autres opérations devraient l'être d'ici 2025.

*

**

Si des progrès sensibles ont ainsi été accomplis depuis 2010, il n'en demeure pas moins que le réseau ferroviaire francilien continue de souffrir d'insuffisances préoccupantes.

II - Des insuffisances persistantes, des perspectives d'amélioration aléatoires

A - Des insuffisances persistantes

La performance médiocre de nombreuses lignes et le retard accumulé dans la maintenance du réseau francilien de la SNCF entraînent une dégradation du niveau de satisfaction des usagers du RER et du Transilien.

³⁶⁸ L'installation d'un pilotage automatique sur le tronçon central et l'extension du système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance (SACEM) entre Val-de-Fontenay et Neuilly-Plaisance.

1 - La performance de nombreuses lignes reste inférieure aux objectifs, voire se dégrade

La performance d'une ligne de transport ferroviaire s'apprécie à partir de trois critères principaux : le nombre de trains ou de rames qui circulent quotidiennement (ce qu'on nomme « *offre de transport* » ou « *production* »), et, selon le cas, la *ponctualité*, qui s'exprime par le pourcentage de voyageurs arrivant à destination avec moins de cinq minutes de retard, ou la *régularité*, évaluée par le pourcentage de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence entre deux rames.

Des objectifs chiffrés pour ces critères sont fixés dans les contrats liant le STIF et les deux opérateurs pour chaque ligne de métro, tramway, RER et Transilien. S'ils ne sont pas atteints, ils entraînent des pénalités financières.

Les résultats sont variables selon les lignes et les heures de la journée.

- en ce qui concerne les 14 lignes de métro exploitées par la RATP, la production en heures de pointe, les plus sensibles, n'a cessé de s'améliorer au long de la période étudiée : alors qu'en 2010 seules 3 lignes atteignaient le niveau de production permettant d'échapper aux pénalités, 12 y parvenaient en 2014. En outre, depuis 2012, un objectif de régularité en heures creuses a été ajouté. Fixé à 96,5 % de voyageurs ayant attendu moins que l'intervalle de référence, il a atteint 97,8 %, toutes lignes confondues. Seule la ligne 9 est restée constamment en dessous de l'objectif, les meilleures performances étant atteintes par les deux lignes automatisées (1 et 14) ;
- s'agissant des tramways, l'indice de régularité a toujours dépassé 97,5 % depuis 2013, sauf pour la ligne T4, seule ligne exploitée par la SNCF, dont l'indice n'a cessé de se dégrader depuis 2010 en raison, surtout, du manque de fiabilité du matériel roulant ;
- la performance des lignes A et B du RER, co-exploitées par la RATP et la SNCF, apparaît, en revanche, beaucoup moins satisfaisante. Ce sont pourtant, de tout le réseau ferroviaire d'Île-de-France, les lignes les plus fréquentées : à lui seul, le RER A transporte, chaque jour ouvrable, entre 1 et 1,2 million de clients, soit près de quatre fois la totalité des voyageurs des TGV circulant quotidiennement sur le territoire national.

Des objectifs de production différents pour les heures creuses et les heures de pointe ont été fixés dans les contrats 2012-2015. Pour échapper à un malus, les exploitants devaient faire en sorte de dépasser 98 % de cet objectif en heures creuses³⁶⁹ et 96 % en heures de pointe. Or, si le niveau de 98 % en heures creuses a toujours été atteint depuis 2012 pour les deux lignes, celui de 96 % en heures de pointe ne l'a jamais été. L'indicateur s'est même dégradé entre 2012 et 2014, passant de 92,4 % à 90,3 % pour le RER A et de 92,3 % à 91,1 % pour le RER B.

En matière de ponctualité, aucune des deux lignes n'a atteint depuis 2010 l'objectif contractuel de 94 % de voyageurs arrivés avec moins de cinq minutes de retard à destination, le RER A oscillant entre 81,4 % et 85,6 %, et le RER B passant de 80,1 % en 2010 à 88 % en 2014.

Dans la pratique, pour un usager fréquentant quotidiennement une de ces deux lignes aux heures de pointe, il ne se passe guère de semaine sans qu'il n'ait à subir un retard ou une suppression de train ;

- enfin, en ce qui concerne les onze autres lignes exploitées par la SNCF, leur production, sans exception, s'est constamment dégradée depuis 2012. En 2014, aucune n'atteignait en heures creuses le seuil contractuel de 98 % et seules quatre lignes (lignes N, P, R et U) sur onze dépassaient, de très peu, le seuil fixé à 96 % en heures de pointe.

S'agissant de la ponctualité, seules deux lignes (H et N) atteignent l'objectif contractuel, même si quelques améliorations sont observées sur certaines autres lignes, notamment la ligne K (Paris-Nord/Crépy-en-Valois) dont l'indicateur est passé de 74,8 % en 2010 à 86 % en 2014, même s'il reste encore fort éloigné de l'objectif contractuel de 92,5 %.

En définitive, l'ensemble de ces résultats explique qu'entre 2010 et 2014 les « malus » versés au STIF par la SNCF en raison du non-respect des objectifs contractuels de production et de ponctualité ont été multipliés par trois, passant de 6,3 M€ en 2010 à 19,5 M€ en 2014. Si la RATP a bénéficié d'un « bonus » pendant la même période au titre de la régularité du métro, elle a, en revanche, été constamment pénalisée d'un malus au titre de la production et de la régularité des RER A et B.

³⁶⁹ Les plages d'heures creuses sont les suivantes : 5 h 30 – 7 h 30, 9 h 30 – 16 h 30 et à partir de 19 h 30.

Ces résultats expliquent également qu'une majorité de voyageurs exprime son insatisfaction des conditions de transport qui lui sont proposées.

2 - Un « ressenti » des clients plus négatif, sauf pour le métro

La régularité et la ponctualité constituent les deux principaux paramètres auxquels les voyageurs sont sensibles et ce sont précisément ceux qui, s'agissant des lignes RER et Transilien, laissent le plus à désirer. Il n'est, dès lors, pas étonnant que les enquêtes de satisfaction conduites auprès des usagers fassent apparaître des résultats médiocres.

Depuis 2012, une enquête réalisée auprès d'un échantillon de 60 000 clients de la RATP permet de calculer un indice de perception du service par mode de transport (métro, RER, réseau de surface). L'indicateur est construit à partir des taux de satisfaction enregistrés pour six critères (ponctualité ; information des voyageurs ; ambiance-propreté et accueil ; fonctionnement des péages et des distributeurs de titres ; accès aux gares ; gestion des situations perturbées).

Si cet indice a légèrement augmenté entre 2012 (82,9 %) et 2014 (83,7 %) pour le métro, il a, en revanche, baissé pour les RER A et B (74,8 % en 2012, 73,2 % en 2014).

Le STIF réalise également une enquête de perception auprès des usagers du Transilien. Les critères pris en compte sont pratiquement les mêmes que ceux retenus pour la RATP. L'indicateur de satisfaction est passé de 77,6 % en 2012 à 74,9 % en 2014, se traduisant par un malus versé au STIF de 0,6 M€.

L'analyse des résultats montre que, pour certains critères, la perception des clients est en baisse, alors que l'indicateur de qualité correspondant a progressé (par exemple, en matière de qualité de l'information fournie aux voyageurs). La SNCF explique ce phénomène par la prépondérance de la ponctualité dans le « ressenti » des clients.

Sur les 14 lignes exploitées par la SNCF³⁷⁰, la satisfaction des usagers de 7 d'entre elles est en baisse entre 2012 et 2014, elle est

³⁷⁰ Cinq lignes de RER, huit lignes de train, 1a ligne T4 de « tram-train ».

inchangée pour 4 lignes et en progression pour 3 seulement (RER B, lignes N et U du Transilien).

La saturation aux heures de pointe des tronçons centraux du RER A et B, les retards et annulations de rames et les interruptions de trafic liées à des incidents, expliquent la croissance de l'insatisfaction des usagers quotidiens des transports ferroviaires franciliens, à l'exception notable du métro.

Cette réalité doit être prise en compte dans l'application de la politique de transfert modal de la route vers le rail. Si l'objectif d'encourager l'usage des transports en commun au détriment de l'automobile n'est pas contestable en soi, encore faut-il s'assurer que ceux-ci sont en mesure d'offrir aux voyageurs des conditions de déplacement convenables. Un « phasage » entre l'accroissement de l'offre de transports et l'amélioration de la qualité de service aux voyageurs, d'une part, et les mesures visant à restreindre la circulation automobile, d'autre part, doit être mis en place, faute de quoi on risque d'aggraver une situation déjà à la limite de la rupture.

Ce constat est en grande partie la conséquence du retard accumulé dans la maintenance du réseau francilien de la SNCF.

3 - Le retard accumulé dans la maintenance du réseau francilien de la SNCF

Pour que soit assuré un niveau de performance et de sécurité satisfaisant, un réseau ferroviaire aussi dense et fréquenté que celui d'Île-de-France exige des opérations de maintenance lourdes et régulières, mais aussi un renouvellement des matériels trop anciens pour pouvoir être réparés.

La Cour avait souligné en 2010 que les insuffisances récurrentes de qualité de service sur le réseau Transilien trouvaient leur origine dans un sous-investissement persistant lié au fait que les gouvernements successifs, la SNCF et RFF³⁷¹ ont, pendant plus de 30 ans, accordé la priorité au développement du réseau des lignes à grande vitesse au détriment des investissements destinés à entretenir ou à moderniser le réseau existant, tout particulièrement en Île-de-France.

³⁷¹ Aujourd'hui SNCF Réseau.

Or, le réseau Transilien, s'il ne représente qu'environ 10 % du réseau ferré national, supporte à lui seul 40 % du trafic voyageur assuré quotidiennement par la SNCF sur l'ensemble du territoire.

Le désintérêt ainsi manifesté à l'égard de l'entretien du réseau francilien explique le retard considérable qui a été accumulé. Ce n'est qu'à partir de 2011 que les dépenses consacrées à l'investissement et à la maintenance de ce réseau ont commencé à augmenter de façon significative, passant de 538 M€ en 2010 à 810 M€ en 2014. Si une poursuite de l'augmentation est attendue dans les années à venir, il est malheureusement établi qu'on ne peut pas rattraper en quelques années les carences accumulées pendant plus de trois décennies.

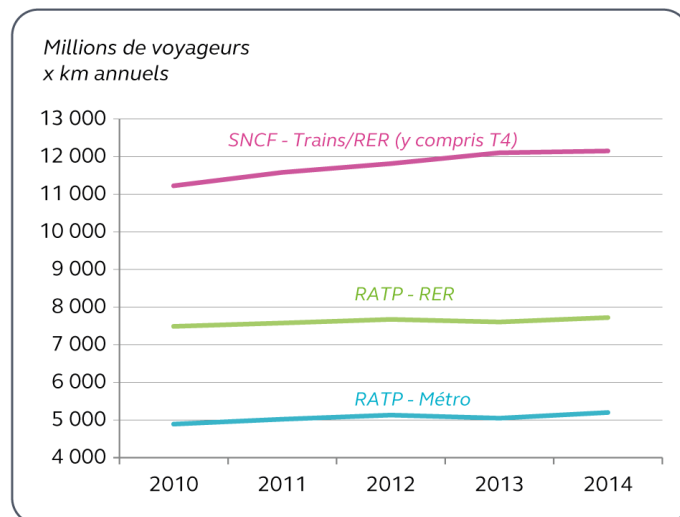
Beaucoup des infrastructures des lignes du réseau francilien sont en effet vétustes. L'âge moyen des voies en zone dense a augmenté de 30 % entre 2003 et 2014. Sur les 3 700 km du réseau Transilien, 40 % des voies et 30 % des aiguillages ont plus de 30 ans, alors que SNCF Réseau considère qu'une voie ou un aiguillage doit être régénéré au bout de 25 ans. Environ 15 % des caténaires ont plus de 80 ans, et même 5 % plus de 100 ans. En particulier, l'âge des caténaires de la ligne C du RER est supérieur à 90 ans.

Pour éviter que cette situation ait des conséquences fâcheuses sur la sécurité, la vitesse maximale autorisée a dû être réduite sur un nombre croissant de tronçons (213 km début 2015).

Selon les services chargés de l'entretien du Transilien, l'état général des infrastructures va continuer à se dégrader jusqu'en 2020 et ce n'est qu'en 2025 qu'on retrouvera le niveau d'aujourd'hui, lequel est loin d'être optimal. Un tel constat est évidemment inquiétant, car, outre les risques qu'il comporte pour la sécurité, il signifie que les incidents techniques liés à la vétusté des installations ne connaîtront pas une diminution significative avant au moins dix ans.

En outre, tout accroissement du trafic a tendance à dégrader la qualité du service. Or le nombre de voyageurs.km annuels a crû de 8,26 % entre 2010 et 2014 sur le réseau SNCF comme le montre le graphique ci-dessous.

**Graphique n° 1 : évolution du trafic de voyageurs
sur les différents réseaux ferrés Île-de-France entre 2010 et 2014**



Source : Cour des comptes d'après OMNIL, STIF, SNCF, RATP, Optile

La maintenance du réseau Transilien est, en outre, rendue plus difficile du fait que la plupart des voies qu'il emprunte supportent également un trafic national de voyageurs (TGV, Intercités) et de fret. Il en résulte que les créneaux horaires pendant lesquels des opérations de maintenance sont possibles (la nuit ou lors des périodes de vacances) sont plus courts à la SNCF qu'à la RATP, le réseau du métro ne supportant aucun trafic pendant la nuit.

Des projets ambitieux ont été définis pour remédier aux imperfections qui continuent de caractériser les transports ferroviaires en Île-de-France. Leur financement n'apparaît cependant pas garanti, dans la mesure où ils entrent en concurrence avec d'autres projets d'infrastructures de transports très coûteux, et ils risquent de se heurter à de fortes difficultés techniques, ce qui rend les perspectives d'amélioration incertaines.

B - Des perspectives d'amélioration aléatoires

Le *Grand Paris Express*, *Eole* et le *CDG Express*, sont des projets très ambitieux, mais qui risquent de se heurter à une double difficulté : financière et technique.

1 - Des projets ambitieux

Le « Grand Paris », défini par une loi du 3 juin 2010, constitue un projet urbain, social et économique dont le principal moyen de mise en œuvre est la création d'un réseau de métro automatique de grande capacité, appelé le *Grand Paris Express* (GPE).

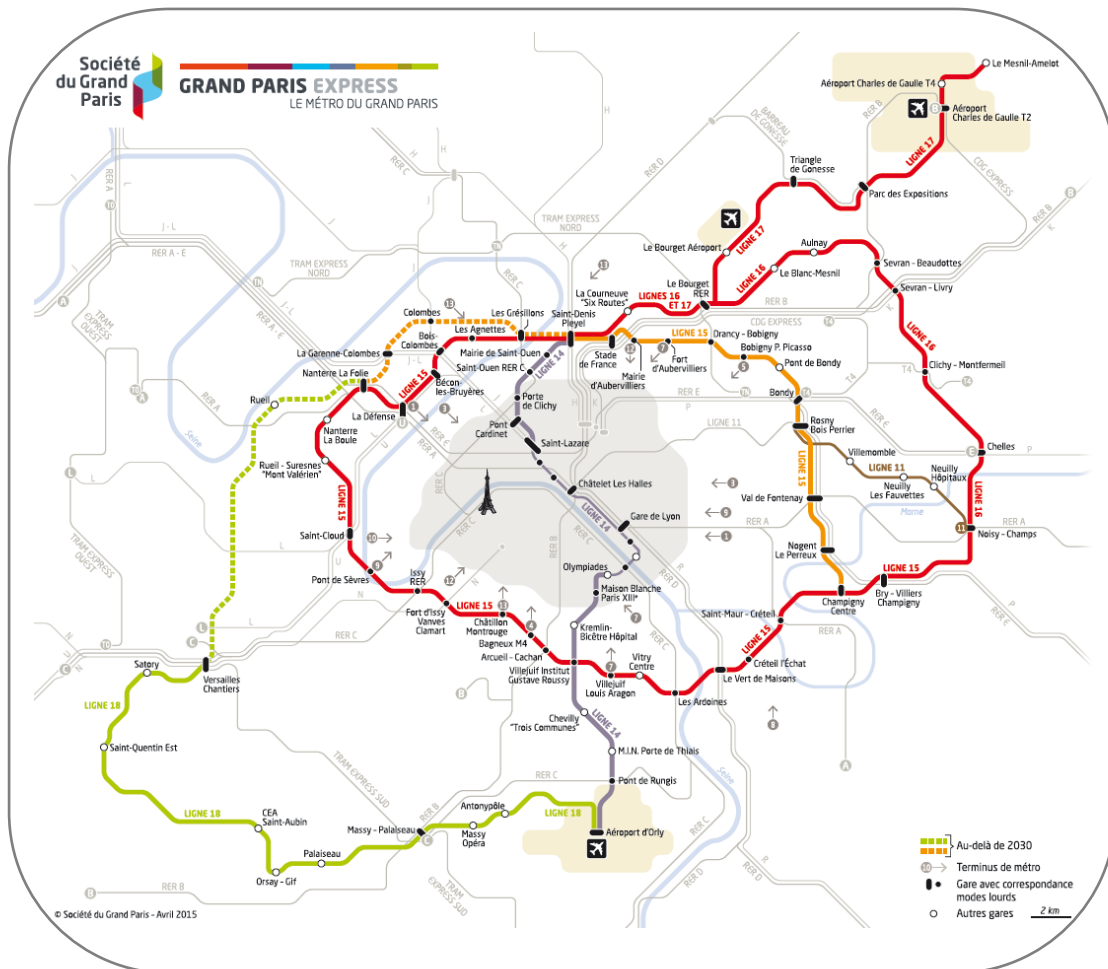
La même loi a créé un établissement public à caractère industriel et commercial, la Société du Grand Paris (SGP), chargé d'assurer la maîtrise d'ouvrage de ce projet.

Tel qu'il a été redéfini en mars 2013 par le Gouvernement, le GPE comprend :

- la construction d'ici 2030, de quatre lignes nouvelles :
 - la ligne 15, ligne circulaire souterraine d'une centaine de kilomètres autour de Paris ;
 - la ligne 16 de Saint-Denis à Noisy-Champs en passant par Le Bourget ;
 - la ligne 17 partageant avec la 16 le tronçon entre Saint-Denis et Le Bourget et continuant jusqu'à l'aéroport Charles-de-Gaulle et au Mesnil-Amelot ;
 - la ligne 18 reliant l'aéroport d'Orly à Versailles via Massy-Palaiseau et le plateau de Saclay avec une extension jusqu'à Nanterre après 2030 ;
- et le prolongement de deux lignes de métro existantes :
 - la ligne 11, qui serait prolongée de son actuel terminus (Mairie des Lilas) vers l'est jusqu'à Noisy-Champs via Rosny-Bois-Perrier ;
 - la ligne 14, prolongée de Saint-Lazare à Saint-Denis Pleyel via Mairie de Saint-Ouen au nord, et d'Olympiades à l'aéroport d'Orly au sud.

Dans son ensemble, le projet représenterait la construction de 205 km de lignes nouvelles, dont plus de la moitié souterraines, et de 69 gares.

Carte n° 2 : plan du *Grand Paris Express*



Source : société du Grand Paris

Le coût prévisionnel du GPE a fait l'objet d'estimations successives et sensiblement différentes selon les sources.

Évalué à 19 Md€ lors de la présentation de l'enquête publique en 2010, puis, au terme de celle-ci, en 2011, à 20,5 Md€, le projet est estimé à 29,9 Md€ dans un rapport du 12 décembre 2012³⁷². Lors de sa présentation par le Premier ministre en mars 2013, il est ramené à 22,6 Md€, mais, en réalité, à environ 30 Md€ en tenant compte de l'adaptation des réseaux existants, des prolongements des lignes 11 et 14 jusqu'à leur futur terminus et de l'achat du matériel roulant.

Cette estimation constitue selon toute vraisemblance un minimum qui risque d'être largement dépassé. L'expérience montre en effet que les évaluations portant sur des projets d'une telle ampleur se traduisent le plus souvent par des surcoûts résultant des nombreux aléas qui caractérisent presque toujours l'exécution de chantiers de cette dimension.

À ces sommes il convient d'ajouter le coût d'exploitation de toutes ces futures nouvelles lignes. Il n'a pas fait l'objet d'un chiffrage, mais on estime généralement qu'il sera au moins d'environ 1 Md€ par an, s'ajoutant aux quelque 5 Md€ de dépenses de fonctionnement actuelles (hors amortissement) du réseau ferré francilien de la RATP et de la SNCF.

Par ailleurs, bien que ne faisant pas partie du GPE, deux autres projets importants devraient être engagés dans les prochaines années : le projet *Eole* et le *CDG Express*.

Eole consiste dans le prolongement du RER E à l'ouest, de la gare Saint-Lazare à Nanterre puis jusqu'à Mantes-la-Jolie, soit sur 55 km. Trois nouvelles gares devraient être construites. Le coût estimé de ce projet est de 3,3 Md€ et de plus de 5 Md€ en incluant l'achat du matériel roulant. La mise en service jusqu'à Nanterre est programmée pour 2020, et jusqu'à Mantes en 2022, mais le plan de financement n'est pas encore bouclé, ce qui risque de retarder les travaux.

³⁷² Pascal AUZANNET, *Rapport de la mission sur le calendrier pluriannuel de réalisation et de financement du projet du Grand Paris Express*, 10 décembre 2012, 94 p., disponible sur www.territoires.gouv.fr

CDG Express sera une liaison ferroviaire directe entre l'aéroport Roissy-Charles de Gaulle et la gare de l'Est, dont le Premier ministre a réaffirmé l'utilité lors d'un comité interministériel du 13 octobre 2014.

Ce projet a connu de nombreuses vicissitudes puisque son origine remonte à juin 2000 et qu'il a fait l'objet d'un débat public dès 2003. D'un coût estimé, hors frais financiers et matériel roulant, à 1,65 Md€, sa mise en service est aujourd'hui prévue en 2023. Un coordonnateur interministériel a été nommé pour suivre ce projet porté par l'État, Aéroport de Paris et la SNCF.

Le calendrier de réalisation du GPE couvre une période d'une vingtaine d'années, à partir de 2016-2017 et jusqu'au-delà de 2030. Cependant des retards ont déjà été annoncés pour le prolongement nord de la ligne 14 (prévu en 2017, il est reporté de deux ans) et pour la ligne 15 sud (reportée de 2020 à fin 2022 ou 2023). À ce jour, l'annonce de la candidature de la ville de Paris à l'organisation des Jeux Olympiques de 2024 et, si elle était confirmée, à celle de l'exposition universelle de 2025 n'a pas eu pour effet de modifier ce calendrier.

La réalisation de ces ambitieux projets soulève la question de leur soutenabilité financière.

2 - Un financement hypothétique

Si l'on additionne le montant des charges courantes d'exploitation du réseau ferroviaire francilien, celui des dépenses nécessaires pour améliorer la fiabilité et l'entretien des lignes existantes, renouveler le matériel roulant et le total des investissements envisagés dans le cadre du Grand Paris, on mesure l'ampleur du défi financier auquel les responsables publics sont confrontés même si ce constat doit être nuancé par la durée prévisionnelle de réalisation de ce programme. En se limitant à la période 2015-2020, l'ensemble des dépenses prévisionnelles du réseau ferroviaire francilien (exploitation courante, entretien, nouveau matériel, investissements d'infrastructures programmés au cours de cette période) s'élève à une cinquantaine de milliards d'euros.

Dans une période de forte tension budgétaire, la soutenabilité de l'ensemble des projets apparaît donc incertaine, d'autant plus que l'engagement, en dehors de l'Île-de-France, d'autres projets d'infrastructures de transports très coûteux est également envisagé au cours des prochaines années et que la part du coût du transport financée

par les clients non seulement n'augmente pas, mais va diminuer, à la suite de décisions du STIF sur les tarifs³⁷³ appliquées depuis septembre 2015.

La Cour avait déjà constaté en 2010 que le financement des transports franciliens reposait très majoritairement sur les entreprises et sur le contribuable, la part assumée par l'utilisateur étant, comparativement à la situation observée dans de grandes agglomérations étrangères, relativement faible. Elle avait recommandé que des moyens supplémentaires soient dégagés par l'amélioration de la productivité des opérateurs, par une participation accrue des usagers et par la recherche de ressources nouvelles.

Cette recommandation n'a pas été mise en œuvre.

Entre 2010 et 2014, la répartition du financement entre les trois grandes catégories de contributeurs est en effet restée d'une grande stabilité :

- le prix acquitté par les clients pour l'achat de leurs titres de transport ne permet de couvrir qu'environ 30 % des dépenses ;
- les entreprises, à travers le « versement transport » et le remboursement de la moitié du prix des forfaits Navigo achetés par leurs salariés pour leurs déplacements entre leur résidence habituelle et leur lieu de travail, acquittent près de 50 % du total ;
- les concours publics (subventions des collectivités membres du STIF et dotations de l'État au titre des transports scolaires) représentent un peu moins de 20 %.

Les contraintes qui pèsent sur les budgets de l'État comme des collectivités locales ne laissent qu'une faible marge de manœuvre pour accroître les subventions publiques, c'est-à-dire la part supportée par le contribuable. De même, il est peu vraisemblable que les entreprises puissent augmenter encore leur contribution au financement des transports.

La rigidité du statut et de l'organisation du travail à la RATP et à la SNCF limite les perspectives d'amélioration de la productivité des exploitants sous réserve des progrès qui pourraient intervenir dans la

³⁷³ Délibérations du conseil du STIF du 11 février 2015 portant création de forfaits Navigo toutes zones et du 8 juillet 2015 portant création du forfait Imagine'R scolaire toutes zones.

future convention collective du secteur ferroviaire. Compte tenu de l'abandon de « l'écotaxe poids lourds », dont le produit net aurait dû être de l'ordre de 800 M€, chaque année, allant principalement aux transports ferroviaires, les seules sources supplémentaires de financement d'un montant significatif résident donc dans l'augmentation de la part supportée par les usagers et dans la recherche de recettes nouvelles.

Or, la contribution des voyageurs, déjà modeste au regard de celle des autres financeurs, va sensiblement diminuer avec la décision du STIF créant un forfait *Navigo* unique³⁷⁴ pour l'ensemble de l'Île-de-France depuis le 1^{er} septembre 2015. Cette décision apparaît d'autant plus singulière que le prix payé par les voyageurs franciliens, comme le relevait déjà la Cour en 2010, est l'un des plus faibles comparé aux grandes villes étrangères de même importance que Paris³⁷⁵, qu'un très grand nombre de personnes bénéficient déjà de tarifs préférentiels³⁷⁶ et que le montant de la fraude en Île-de-France est évalué à plus de 360 M€³⁷⁷ par an.

Le STIF estime l'impact financier de cette décision à 485 M€ en 2016³⁷⁸. Ce manque à gagner considérable devrait être compensé par un accroissement du versement transport (à hauteur de 210 M€), alors même que les taux de celui-ci ont déjà subi plusieurs augmentations depuis 2012, et par la région (à hauteur de 275 M€), c'est-à-dire par un nouvel alourdissement de la charge supportée par les employeurs et les contribuables³⁷⁹.

³⁷⁴ Jusque-là, la tarification du forfait *Navigo* variait selon l'origine et la destination des voyageurs, l'Île-de-France étant divisée en six zones, ramenées à cinq à partir du 1^{er} juillet 2011. Entre 2010 et 2015, les tarifs du forfait *Navigo* des zones 1 et 2 ont augmenté davantage que ceux des zones 3 à 5.

³⁷⁵ Le prix du ticket à l'unité est de 1,80 € pour le métro à Paris, 2,70 € à Berlin, 3,50 CHF à Genève et 2,55 à 3,55 £ à Londres.

³⁷⁶ Bénéficiaires de la CMU, de l'aide médicale d'État, chômeurs titulaires de l'ASS, etc. Au total, selon des estimations de la RATP, près de 800 000 personnes bénéficieraient ainsi d'avantages tarifaires, voire d'une gratuité totale pour certaines.

³⁷⁷ Cf. *La lutte contre la fraude dans les transports urbains en Île-de-France : un échec collectif*. Tome I, volume 2.

³⁷⁸ Avec l'extension du bénéfice du tarif unique au forfait *Imagine'R*, réservé aux élèves et aux apprentis, le coût total devrait dépasser 500 M€ en année pleine, soit près de 18 % de la part des dépenses à la charge des clients.

³⁷⁹ Il est envisagé que le seuil à partir duquel les entreprises sont assujetties au versement transport soit relevé de 9 à 11 salariés, ce qui, sans compensation, se traduirait par un manque de recettes.

En définitive, un « effet de ciseaux » apparaît entre, d'une part, la croissance des besoins financiers pour remettre à niveau le réseau ferroviaire francilien et engager les projets de développement envisagés au cours des dix à quinze prochaines années et, d'autre part, la diminution des ressources en provenance des clients.

Ce constat conduit la Cour à réitérer la recommandation, déjà exprimée en 2010, d'accroître la part du coût des transports financée par les voyageurs. Par ailleurs, il apparaît indispensable que l'État procède à une hiérarchisation et à une sélection rigoureuse des projets d'infrastructures de transport dans le cadre du Grand Paris ou à l'échelle nationale, à l'aune des capacités financières, techniques et humaines mobilisables au cours de cette période.

3 - De fortes difficultés techniques

Indépendamment de la difficulté à financer tous ces projets, il existe une forte incertitude sur la capacité des opérateurs et de l'industrie à mener de front, et dans les délais actuellement envisagés, à la fois les chantiers de rénovation, de maintenance et de développement du réseau actuel et d'engager quasi-simultanément la construction des infrastructures nouvelles prévues dans le projet du Grand Paris et de celles programmées sur le reste du territoire.

La priorité absolue doit être donnée à l'amélioration du réseau existant, dans la mesure où la performance de l'infrastructure et de certains matériels roulants n'est plus en adéquation avec l'importance du trafic constatée sur le réseau Transilien.

Or l'exécution de lourds chantiers de maintenance sur les lignes franciliennes de la SNCF nécessite des interruptions de trafic sur les tronçons les plus fréquentés, ce qui entraîne une forte gêne pour les usagers. Elle suppose aussi que les équipes de la SNCF chargées de la maintenance soient assez nombreuses et qualifiées pour pouvoir conduire de front la rénovation de nombreuses portions de voies³⁸⁰.

³⁸⁰ La réparation ou la rénovation de certains équipements très anciens (transformateurs, caténaires, etc.) suppose des compétences techniques que ne maîtrisent pas obligatoirement les personnels de la SNCF récemment recrutés.

Le lancement concomitant d'un trop grand nombre d'opérations risque d'aboutir, sinon à une impossibilité des entreprises à y faire face, du moins à des tensions se traduisant par une augmentation des prix ou par un décalage dans le calendrier d'exécution des projets³⁸¹. Au minimum, une planification fine et coordonnée de ces grandes opérations par l'État apparaît donc indispensable. De même, devrait-il veiller à limiter la densification de l'espace urbain central de l'agglomération aussi longtemps que les lignes nouvelles permettant de désengorger les tronçons aujourd'hui saturés ne seront pas en service.

En définitive, les pouvoirs publics sont confrontés à un double défi financier et technique : la conjugaison, à partir de 2016-2017, d'opérations de maintenance très lourdes sur l'ensemble du réseau de la SNCF, notamment en Île-de-France, du lancement des projets prévus dans le cadre du Grand Paris et d'investissements extrêmement coûteux sur d'autres portions du territoire.

CONCLUSION ET RECOMMANDATIONS

Les progrès accomplis depuis 2010 dans l'organisation et le fonctionnement des transports ferroviaires en Île-de-France sont incontestables. Pourtant, beaucoup de voyageurs, comme en témoignent les enquêtes de perception, estiment que ce réseau n'offre toujours pas une qualité de service satisfaisante, notamment en matière de régularité et de ponctualité.

Le STIF, la RATP et la SNCF sont conscients de ce « ressenti » négatif et s'efforcent d'y remédier : après plus de trois décennies au cours desquelles la maintenance du réseau francilien de la SNCF a été négligée au profit d'investissements sur les lignes à grande vitesse, la priorité a enfin été donnée à son amélioration. Toutefois, le retard accumulé sur l'entretien du Transilien est tel que l'état de certaines portions de lignes va continuer à se dégrader jusqu'en 2020. C'est

³⁸¹ Les responsables de SNCF Réseau rappellent que des « goulets d'étranglement » avaient été constatés entre 2005 et 2008 sur les chantiers de construction des lignes à grande vitesse, ce qui avait provoqué des reports de chantiers. Leur crainte est que ce phénomène se reproduise pour ce qui concerne l'Île-de-France.

seulement en 2025 qu'on devrait retrouver le niveau d'aujourd'hui, lequel est déjà loin d'être optimal.

La réalisation d'Eole et la construction des lignes nouvelles prévues dans le cadre du Grand Paris Express devraient certes contribuer à désengorger les tronçons centraux des lignes aujourd'hui saturés. Toutefois, même si le calendrier prévisionnel de leur mise en service est respecté, ce n'est, au mieux, pas avant 2022, que les voyageurs en ressentiront les effets positifs.

De ce constat il découle que le trafic, en particulier sur les portions de lignes les plus fréquentées, ne connaîtra pas avant huit à dix ans de substantielles améliorations.

Dans ces conditions, il est nécessaire de veiller à ce que la politique d'encouragement à l'usage des transports collectifs n'ait pas pour effet d'accroître le trafic sur les tronçons ferroviaires déjà saturés et de dégrader encore une qualité de service déjà considérée comme critique par les usagers, en particulier par les habitants les plus éloignés du cœur de l'agglomération.

La Cour formule en conséquence les recommandations suivantes :

- 1. à l'État et à SNCF Réseau : maintenir la priorité absolue donnée à l'entretien et à la maintenance du réseau Transilien (recommandation réitérée) ;*
 - 2. à l'État et au STIF : accroître la part du coût des transports financée par les voyageurs (recommandation réitérée) ;*
 - 3. à l'État : procéder à une hiérarchisation et à une sélection rigoureuse des projets d'infrastructures de transport envisagées dans les 10 à 15 prochaines années à l'aune des capacités financières, techniques et humaines mobilisables au cours de cette période.*
-

Réponses

Réponse commune du ministre des finances et des comptes publics et du secrétaire d'État chargé du budget.....	506
Réponse du président du conseil d'administration de SNCF Mobilités..	506
Réponse du président du conseil d'administration de SNCF Réseau	508
Réponse de la présidente du conseil d'administration du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF).....	509
Réponse du président du directoire de la société du Grand Paris	513

Destinataires n'ayant pas répondu

Ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie et secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche
Présidente-directrice générale de la régie autonome des transports parisiens (RATP)

**RÉPONSE COMMUNE DU MINISTRE DES FINANCES ET DES
COMPTES PUBLICS ET DU SECRÉTAIRE D'ÉTAT CHARGÉ DU
BUDGET**

Nous avons pris connaissance avec beaucoup d'intérêt de ce travail dont nous partageons pleinement les constats et les recommandations.

Concernant le réseau Transilien, nous rejoignons la Cour sur la nécessité de maintenir la priorité aujourd'hui donnée à l'entretien et à la maintenance du réseau. Nous tenons notamment à souligner l'augmentation très importante de l'effort financier réalisé ces dernières années par SNCF Réseau pour le renouvellement et la mise en conformité du réseau francilien.

Nous partageons également le constat de la Cour sur l'ampleur du défi auquel les responsables publics sont confrontés face aux nombreux projets d'infrastructures prévus, au regard des capacités non seulement techniques et humaines, mais aussi de financement des acteurs publics dans les prochaines années. Cela nous semble devoir appeler, en priorité, à une hiérarchisation et à une sélection rigoureuse des projets.

Comme le relève la Cour, face aux contraintes qui pèsent sur les budgets de l'État comme sur ceux des collectivités locales, la possibilité de dégager des marges de manœuvre au niveau de la structure de la tarification pour les voyageurs doit continuer à être expertisée.

Enfin, nous tenons à souligner que la maîtrise des coûts d'exploitation des opérateurs de transport, et notamment des coûts salariaux, paraît indispensable afin d'optimiser la dépense publique, mais aussi afin de réduire les écarts de compétitivité dans le cadre de l'ouverture progressive à la concurrence.

**RÉPONSE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION
DE SNCF MOBILITÉS**

J'observe que la Cour a noté et apprécié les progrès accomplis par SNCF Mobilités en ce qui concerne le fonctionnement et le mode d'organisation du réseau ferré francilien, notamment la meilleure coordination entre la RATP et SNCF avec la création d'une direction de

ligne unique pour le RER B et l'amélioration de la gestion commune du RER A.

La Cour souligne les progrès accomplis dans le contrat 2012-2015 avec le STIF en matière de prise en compte du point de vue du voyageur dans le choix des indicateurs de performance et de qualité, de niveau des investissements et de transparence en particulier économique et financière. Ainsi que vous l'annoncez I-A-2, le nouveau contrat 2016-2019 récemment signé avec le STIF prolonge ces efforts, afin de faire progresser les transports en Île-de-France et d'augmenter la satisfaction des voyageurs. En effet, ce nouveau contrat prévoit, notamment, une hausse de 20 % des investissements prévus (2,6 Md€, dont 1,2 sur fonds propres SNCF), l'augmentation des effectifs pour renforcer la présence humaine et une amélioration de l'information des voyageurs grâce à de nouveaux outils. Enfin, une coordination encore plus étroite avec SNCF Réseau sur les travaux permettra d'anticiper plus finement les moyens nécessaires à la prise en charge des voyageurs.

En matière d'infrastructure nouvelle, outre la gare de Créteil Pompadour que vous mentionnez page 5, SNCF vient de mettre en service la gare de Rosa Parks, dans le 19ème arrondissement de Paris, sur la ligne E du RER.

Ainsi que vous l'évoquez dans le rapport, le Groupe SNCF a fait des transports de la vie quotidienne son enjeu principal. À cet égard, l'Île-de-France est pour nous une priorité nationale. Les transports ferroviaires dans cette région représentent en effet 70 % des clients de toute l'entreprise et 40 % des circulations ferroviaires sur seulement 10 % du réseau ferré national. Ainsi, les trains Transilien transportent chaque jour douze fois plus de voyageurs que tous les TGV circulant en France, et le RER B transporte plus de passagers que l'ensemble des TER de France.

À cet égard il me semble essentiel de souligner dans le rapport que le nombre de voyageurs sur le réseau ferroviaire francilien a augmenté de 30 % en dix ans.

Il s'avère toutefois que dans le même temps, le niveau de vieillissement des constituants du réseau ferré francilien – rails, traverses, caténaires, postes d'aiguillage, signalisation – ne nous permet pas d'offrir la qualité de service attendue par les Franciliens. L'entretien courant ne suffit plus à maintenir les installations. Cela explique très largement la dégradation de la qualité de service des onze lignes Transilien exploitées par SNCF et des deux lignes RER A et B, que le rapport met en exergue, qui se traduit par une insatisfaction exprimée

par les voyageurs et par une augmentation des malus contractuels que SNCF doit verser. Ainsi que le rapport l'explique très clairement, ce constat, que je partage, est largement explicable par le sous-investissement chronique dont a souffert le réseau ferroviaire francilien pendant plusieurs décennies. C'est la raison pour laquelle SNCF plaide auprès des pouvoirs publics pour une priorité absolue des investissements sur le réseau existant et particulièrement en Île-de-France.

Ainsi, SNCF fera tout son possible pour que les projets de développement, en particulier ceux du réseau de transport du Grand Paris, ne dévoient pas des financements – par ailleurs contraints – nécessaires à la pérennité du réseau francilien existant.

Une diminution des financements alloués au renouvellement du réseau et à celui du matériel roulant poserait de graves difficultés. A contrario, il importe que les efforts engagés, tant par SNCF Réseau que par SNCF Mobilités, pour rajeunir ce réseau très dense et complexe, soient fortement soutenus.

SNCF Mobilités partage donc très largement les conclusions et les recommandations que la Cour va émettre.

RÉPONSE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL D'ADMINISTRATION DE SNCF RÉSEAU

Cinq ans plus tard, la Cour a procédé à une enquête pour mesurer les évolutions et apprécier dans quelle mesure les recommandations qu'elle avait formulées ont été suivies d'effets.

Je souscris très largement aux conclusions de cette enquête qui constatent les progrès incontestables accomplis depuis 2010 mais aussi des insuffisances persistantes, notamment dans les domaines de la régularité et de la ponctualité. Compte tenu du retard accumulé dans la maintenance du réseau ferroviaire francilien, je confirme que l'amélioration de la qualité du service sera peu perceptible des usagers avant 2025.

Ce retard est attesté par les données citées par le rapport sur l'âge des composants comme, par exemple, l'âge de 74 ans pour la caténaire de la ligne C.

Conformément aux orientations ministérielles, SNCF-Réseau met en œuvre tous les moyens disponibles pour donner la priorité à la

maintenance du réseau (maintenance courante et renouvellement) avec pour objectifs principaux à la sécurité ferroviaire et l'amélioration des performances des infrastructures. L'état du patrimoine, très sensible à la sollicitation de type zone dense, comme c'est le cas pour l'Île-de-France, doit correspondre aux exigences légitimes des 3,2 millions de voyageurs quotidiens en terme de qualité de service qui nécessite un effort d'investissement de haut niveau et de longue durée.

Je fais évidemment mienne la recommandation réitérée de la Cour de se persévérer dans cette direction en donnant une priorité absolue au réseau existant tout en soutenant tout particulièrement la réalisation du projet Eole, comme le fait la Cour. Ce projet a une pertinence avérée pour soulager définitivement l'axe est-ouest aujourd'hui saturé.

**RÉPONSE DE LA PRÉSIDENTE DU CONSEIL
D'ADMINISTRATION DU SYNDICAT DES TRANSPORTS
D'ÎLE-DE-FRANCE (STIF)**

Le rapport public de la Cour des comptes relatif aux transports ferroviaires en Île-de-France appelle les remarques suivantes.

D'abord, je note que la Cour souligne les progrès enregistrés ces dernières années sous l'égide du STIF. Ces progrès se sont traduits notamment par une prise en compte renforcée de la qualité de service dans les contrats qui lient le STIF à la RATP et à la SNCF, une meilleure organisation des deux lignes de RER co- exploitées par les deux entreprises mise en œuvre à la demande du STIF, la mise en œuvre des schémas directeurs des RER ou une politique volontariste, financée par le STIF afin de renouveler et moderniser le matériel roulant.

D'une façon générale et comme le remarque la Cour, la qualité de service s'est ainsi globalement améliorée sur les lignes de métro mais demeure insuffisante sur la plupart des lignes RER et des lignes Transilien. Je veux toutefois souligner que grâce notamment à l'opération d'investissement dite « RER B Nord + » et à la création du centre de commandement unique, la ponctualité a augmenté de cinq points en 2014 sur la ligne RER B.

Afin de répondre aux enjeux d'amélioration de la qualité de service qui demeurent, les contrats qui entreront en vigueur en 2016 poursuivent, en les accentuant, les logiques déjà introduites dans les contrats 2012-2015.

Ainsi et en matière de ponctualité, une forte amélioration est attendue sur le RER A et sur le réseau de Saint-Lazare. Dans cette optique, il est mis fin au cloisonnement des différents intervenants (RATP, SNCF Mobilités et SNCF-Réseau) en favorisant leur rapprochement opérationnel pour tendre vers une co-exploitation en temps réel. RATP, SNCF-Mobilités et SNCF-Réseau doivent également engager une réflexion commune pour définir des scénarios d'exploitation plus robustes en situations perturbées. Des investissements sont également prévus pour améliorer la ponctualité avec, par exemple, la création d'une 4^{ème} voie au départ de Cergy, la mise en place d'un pilotage automatique sur le tronçon central du RER A et l'extension du périmètre du SACEM (Système d'aide à la conduite, à l'exploitation et à la maintenance) jusqu'à Noisy-Champs ou la poursuite du déploiement du Francilien sur le réseau de Saint-Lazare. En outre, la conception de l'offre est revue dès 2016 pour la ligne L Sud et à moyen terme (en 2018) pour la ligne A et la ligne L3 afin de gagner en robustesse.

Enfin, s'agissant spécifiquement de Saint-Lazare, la mise en œuvre d'un nouveau centre d'exploitation et la réorganisation de la maintenance devraient conduire à une plus grande fiabilité.

D'une façon générale, le poids des branches dans le calcul de la ponctualité des réseaux ferrés lourds est augmenté et la notion même de branche doit être revue en 2016 pour prendre en compte non plus une vision technique fondée sur le segment de réseau, mais une vision voyageur qui repose sur les trajets «origine-destination». Enfin, les nouveaux contrats suppriment la péréquation annuelle de l'incitation à la ponctualité sur les réseaux ferrés lourds et permettent un suivi plus fin distinguant les heures creuses des heures de pointe. De même, les investissements contractualisés demeurent importants (3,8 Md€ pour SNCF-Mobilités et 8,5 Md€ pour la RATP) et les clauses de récupération des financements par le STIF en cas de sous-exécution ont été renforcées.

Je souhaite encore renforcer ces efforts et j'entreprendrai des négociations avec les entreprises afin de renforcer le niveau de qualité de services légitimement attendue par les usagers. Je souhaite notamment, en lien avec les opérateurs, renforcer la sécurité sur le réseau afin de rendre les transports collectifs plus sûrs.

En termes de politique de renouvellement et de modernisation du matériel roulant et comme le note la Cour, les efforts entrepris ont permis d'abaisser l'âge moyen des matériels et les opérations déjà prévues devraient permettre de porter l'âge moyen à 22 ans à la fin de l'année 2017. Cette politique sera renforcée afin d'accélérer le rajeunissement du parc, indispensable à l'amélioration des conditions de transport.

Par ailleurs, comme la Cour, j'estime que l'État et SNCF-Réseau doivent renforcer la priorité donnée à la maintenance et à l'entretien du réseau ferroviaire francilien, qui sont de leur responsabilité. Le STIF ne peut se satisfaire du constat selon lequel l'état du réseau pourrait continuer à se dégrader dans les prochaines années. Il est donc indispensable que, notamment dans le cadre du futur contrat de performance liant l'État et SNCF-Réseau, la priorité en termes financiers et en moyens humains soit donnée au réseau francilien. La demande du STIF est d'autant plus légitime qu'il est la seule autorité organisatrice à couvrir le coût complet du réseau et qu'il fait face à une progression importante des péages (521 M€ en 2004 et 736 M€ en 2014) qui sont fixés unilatéralement par SNCF-Réseau qui est en charge de la programmation et la réalisation des opérations, en anticipant les conséquences des travaux sur les circulations.

J'ai également noté la demande de la Cour à l'État de hiérarchiser les projets d'investissements à l'aune des capacités financières et humaines mobilisables. Je souhaite marquer mon souhait que l'ensemble des projets prévus dans le cadre du Grand Paris Express et du contrat de projets soient réalisés. L'État s'est en effet engagé sur ces projets dans le cadre du contrat de projets signé en 2015 et des financements qu'il a promis d'apporter à la Société du Grand Paris. Il est nécessaire que l'État respecte ses engagements pour la réalisation de projets qui correspondent aux besoins de déplacements des Franciliens. Ni le STIF, ni la Région ne sont parties prenantes dans la négociation du futur contrat de performance liant l'État et SNCF-Réseau. Cependant, j'entends veiller tout particulièrement à ce que l'État place en tête des priorités de ce contrat l'enjeu de maintenance et d'entretien du réseau francilien et qu'il dégage les moyens financiers et techniques correspondants au sein des futurs budgets de SNCF-Réseau.

S'agissant de la préconisation de la Cour visant à renforcer le poids des voyageurs dans le financement des transports, une augmentation ne sera envisageable que si elle est accompagnée d'une amélioration sensible de la qualité de service et de l'affectation de nouvelles ressources au financement des transports collectifs. Je veux ici rappeler les préconisations du rapport de Gilles Carrez, remis en 2009, qui proposait une augmentation du taux de versement transport afin de participer au financement des coûts d'exploitation et de matériel roulant à la charge du STIF liés à la mise en œuvre du nouveau Grand Paris.

Or, si le Gouvernement a bien décidé une hausse du taux plafond du versement transport mise en œuvre au 1^{er} juillet 2015, c'est dans l'objectif de l'affecter au financement d'une partie du coût du tarif unique.

Je souhaite lancer avec le gouvernement une réflexion sur les modalités de financement des transports collectifs en Île-de-France.

Sur cette question essentielle de l'équilibre du financement des transports collectifs franciliens entre l'usager, le contribuable et les entreprises, la Cour avait souligné en 2010 que le financement des transports franciliens reposait très majoritairement sur les entreprises (près de 50 % du total, à travers de versement de transport et le remboursement de la moitié du prix des forfaits Navigo achetés par leurs salariés) et le contribuable (un peu moins de 20 % à travers les concours publics). Elle avait notamment recommandé que des moyens supplémentaires soient dégagés par l'amélioration de la productivité des opérateurs et par la recherche de ressources nouvelles.

La Cour regrette que cette recommandation n'ait pas été mise en œuvre, souligne l'impact financier de la mise en œuvre du passe unique, soit 485 M€ en 2016, et indique que « ce manque à gagner considérable devrait être compensé par un accroissement du versement transports (à hauteur de 210 M€), alors même que les taux de celui-ci ont déjà subi plusieurs augmentations depuis 2012, et par la Région (à hauteur de 275 M€), c'est-à-dire un nouvel alourdissement de la charge supportée par les employeurs et les contribuables ».

Je tiens à informer la Cour que j'entends opérer, s'agissant des modalités de financement du passe unique, un changement de paradigme qui va dans le sens des recommandations de la Cour.

Je proposerai en effet au conseil régional, à l'occasion de sa séance du 21 janvier, un projet de délibération me mandatant pour rappeler au STIF et à l'État qu'il leur appartient de permettre le financement du passe unique en dégageant les marges nécessaires, et pour indiquer au STIF que la Région ne lui versera plus de subvention spécifique à ce titre, ni en 2016, ni les années suivantes.

L'entretien que j'ai eu le 7 janvier avec le Premier ministre a abouti à des conclusions s'inscrivant pleinement dans cette perspective : les efforts des opérateurs pour renforcer la lutte contre la fraude et la suppression de la réduction de 75 % pour les étrangers en situation irrégulière devraient permettre de dégager l'essentiel de la marge de manœuvre nécessaire au financement du passe unique, sachant que le Premier ministre s'est engagé à trouver une solution pour compléter le financement à hauteur d'environ 100 M€ par an.

Ces décisions vont pleinement dans le sens des préconisations de la Cour :

- *l'absence à l'avenir de toute subvention spécifique versée par la Région au STIF au titre du financement du passe unique protégera le contribuable ;*
 - *le renforcement de la lutte contre la fraude et la suppression de la réduction de 75 % pour les étrangers en situation irrégulière permettront bien de faire davantage contribuer l'usager, de surcroît selon des modalités incontestables ;*
 - *au-delà, la renégociation des contrats entre le STIF et les opérateurs permettra de les mettre davantage sous tension et de stimuler des gains de productivité qui pourront contribuer au financement du passe unique ;*
 - *l'engagement du Premier ministre à trouver une solution pour le solde va bien dans le sens de la recommandation de la Cour de rechercher des ressources nouvelles.*
-

RÉPONSE DU PRÉSIDENT DU DIRECTOIRE DE LA SOCIÉTÉ DU GRAND PARIS

Le rapport relatif aux transports ferroviaires en Île-de-France n'appelle pas d'observation de la part de la Société du Grand Paris.
