

Transports franciliens : il faut un plan Orsec, vite !



VALÉRIE PÉCRESSÉ

Dans une tribune cosignée par François Fillon, Jean-François Copé, 3 présidents de conseils généraux et 55 parlementaires franciliens *, la présidente du groupe UMP au conseil régional Île-de-France, et également députée des Yvelines, avance plusieurs pistes pour améliorer le fonctionnement des transports en Île-de-France.

L'année 2013 aura été une année noire pour les transports en Île-de-France. Aucune des lignes de RER (A, B, C, D, et même la E) et seules deux lignes de Transilien sur huit ont rempli leurs objectifs de régularité. C'est inédit. Les Franciliens sont au bord de la crise de nerfs.

Comment en est-on arrivé là ? La croissance « naturelle » du trafic liée à la dynamique démographique et la difficulté à réaliser des travaux sur des lignes où passent chaque jour des centaines de milliers d'usagers imposent d'aborder le sujet avec humilité certes mais surtout avec une détermination sans faille.

Il n'est plus possible pour les acteurs de ce gigantesque ensemble de se renvoyer la balle. Au fond, peu importe que depuis dix ans, et contrairement à une croyance tenace, le vrai patron des transports en Île-de-France ne soit ni la RATP ni la SNCF, mais Jean-Paul

Huchon, le président du conseil régional, en sa qualité de président du Syndicat des transports d'Île-de-France (Stif). Ce que réclament ceux qui vivent des conditions de transports chaque

jour plus précaires, ce n'est pas qu'un jour le président de la région revendique la responsabilité des transports parce qu'il s'agit d'inaugurer des trains neufs et que, le lendemain, il se défausse de toute responsabilité parce que cette fois il s'agit d'assumer une panne sur le réseau. Ce que les usagers réclament, ce sont des acteurs capables d'assumer ensemble leurs responsabilités pour que la situation s'améliore franchement au lieu de se dégrader.

D'ici deux ans, toutes les régions de France auront des trains neufs ou renouvelés. Toutes... sauf l'Île-de-France dont les trains ont en moyenne trente ans. Des trains vétustes et trop peu nombreux

Or l'avarie récente du RER B est l'exemple caricatural des absurdités auxquelles peuvent être confrontés les usagers. Sur les 630 km du réseau RER, seuls 40 km ont été renouvelés ces dix dernières années. Et c'est précisément sur ce tronçon qu'a eu lieu l'incident du 15 janvier qui a paralysé le trafic. En clair, des travaux ont été réalisés mais ils n'ont servi à rien. Et pour cause : au lieu de remplacer les rails et les caténaires, des travaux efficaces, on a préféré réaménager les gares, des travaux qui se voient.

Une telle situation n'est plus possible. C'est pourquoi nous demandons un véritable plan Orsec pour les transports en Île-de-France.

1° Il faut lutter contre la démagogie tarifaire et financière. Aucun usager francilien raisonnable ne peut croire que ses conditions de transport s'amélioreront si un Pass Navigo unique est mis en place car cela privera les pouvoirs publics de 550 millions d'euros par an, le prix de la rénovation d'une ligne de RER. Par ailleurs, au nom

de quel principe républicain peut-on justifier d'accorder une réduction de 75 % aux étrangers en situation irrégulière sur notre territoire et à leur famille ? Cette réduction

prive pourtant les transports franciliens de 60 à 80 millions d'euros par an. Enfin, il faut que la région mette sur les transports tout l'argent qu'elle reçoit pour les financer. Cette année encore 32 millions d'euros de taxes pris sur les entreprises pour financer les transports n'iront pas aux transports.

2° Il faut que les transports franciliens deviennent enfin une vraie priorité du gouvernement et de la région. L'Île-de-France, c'est 50 % du trafic mais seulement 15 % des investissements au niveau national. Ce déséquilibre n'est

plus tenable. Investir en Île-de-France, c'est renforcer la sécurité de tous les voyageurs car circulent indifféremment sur ce réseau des trains franciliens et des trains grandes lignes.

3° Il faut enfin en finir avec des travaux qui, comme sur le RER B, n'améliorent rien.

Il faut en priorité avoir des rails, des caténaires et des aiguillages récents. Sur le réseau SNCF, la moitié des rails et des aiguillages a plus de vingt-cinq ans. La moitié des appareils de signalisation a plus de soixante-cinq ans et une grande partie des caténaires a plus de cinquante ans. Cette situation ne date pas d'hier ! La passivité des responsables est inacceptable. Ce sont ces infrastructures qu'il faut rénover en priorité.

4° Enfin, à l'heure où des financements considérables vont être nécessaires pour moderniser le réseau et alors que pratiquement toutes les régions, sauf l'Île-de-France, contestent la facture que leur présente la SNCF pour faire circuler les trains sur leur territoire, on peut s'interroger : la SNCF a-t-elle rempli toutes ses obligations vis-à-vis du Stif ? Et dans le cas contraire, qu'attend Jean-Paul Huchon pour saisir l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf) d'éventuels manquements ?

* Les 3 présidents de conseils généraux sont Patrick Devedjian, Alain Schmitz, Arnaud Bazin. Voir liste des 55 parlementaires sur figaro.fr