

TRIBUNE D'EXPERTS

(dans le cadre de Transports Publics 2014 – 11 juin)

Exploiter le réseau ferré en zone dense Le cas de l'Île-de-France

Yves RAMETTE

Directeur Général Ile-de-France – RFF & SNCF Infra

Marc PELISSIER

Président de la FNAUT Ile-de-France

Débat animé par Yves DANSART

Directeur de *Mobilettre*

Comment une zone dense se définit-elle en Île-de-France ?

Yves RAMETTE

La région Île-de-France n'est évidemment pas la seule zone dense. Lyon, Nantes ou Marseille sont concernées. Le cas de l'Île-de-France est toutefois très singulier. La zone dense fait 2% du territoire et elle réunit plus de 20% de la population française. Elle produit à elle seule 30% du PIB. Son réseau ferré fait 10% "seulement" du réseau national et attire 40% des circulations ferroviaires.

Le trafic en étoile se fait historiquement vers Paris, ce qui explique qu'elle regroupe encore près de 70% des voyageurs nationaux. Il y a 3 millions de voyageurs franciliens. Le Transilien compte 6200 trains par jour et le RER A représente trois fois le trafic des TGV nationaux. Le RER B est l'équivalent de 20 régions TER. Ajoutons à ce constat que les lignes de zone dense sont très longues. Le RER D va de l'Oise au Loiret en passant par la station Châtelet.

Ces dernières années, le manque d'investissements a produit des effets négatifs. En 2008, 300 M€ ont été investis. En 2013, il a fallu augmenter massivement les

investissements pour atteindre 1 Md€. Sur la période 2013-20120, plus d'1 Md€ seront investis chaque année.

Marc PELISSIER

Les usagers subissent les conséquences du moindre incident. Il s'en suit des retards et des blocages alors que les difficultés sont au départ mineures. Malaises voyageurs et descentes sur la voie enveniment la situation.

La fiabilité de l'infra du réseau Saint-Lazare est à elle seule un sujet. On n'y compte plus les incidents à répétition tels que dysfonctionnements de passages à niveau ou de signalisation, défaillances de matériel roulant... La première attente est celle d'un niveau de fiabilité rehaussé.

Yves RAMETTE

La fiabilité des infrastructures a démontré en effet une situation de crise profonde fin 2013 en matière de qualité de service. Le STIF n'était pas content, les voyageurs non plus... ni même les personnels de RFF et de la SNCF.

La gare St Lazare n'a jamais vu de TGV arriver. Elle est restée dans sa configuration d'origine. Les matériels vieillissants ont subi une sollicitation accrue, des pannes en série et un mécontentement récurrent.

Le ministre et le président de la Région ont demandé une anticipation de la réforme. RFF et SNCF infra se sont réunis sous une même autorité. On se parle, les objectifs de progrès sont partagés. Jacques Rapoport et Guillaume Pépy ont décidé une priorité nationale. Les autres régions ne doivent pas s'alarmer pour autant. L'Île-de-France est en situation de crise, et l'ensemble du réseau dépend d'elle. C'est pourquoi des cheminots ont été dépêchés de partout.

Les ressources ne sont pas tout. Le temps était compté. Jusqu'ici, nous disposions de deux heures d'intervention par nuit. La bienveillance des élus a permis l'aménagement des plages de travaux ainsi que l'élargissement aux interventions de week-end et de périodes scolaires. Le dispositif Castor a été prolongé. C'est une promesse d'amélioration de la situation. Il a presque fallu forcer le passage pour obtenir une massification des travaux.

En contrepartie, les élus demandent de la transparence et une information fiable. De leur côté, les autorités évaluent les engagements pris. Le programme décidé en octobre est en marche, il va s'intensifier.

Marc PELISSIER

En complément de ces efforts considérables, nous demandons de pouvoir exploiter une partie des lignes RER sans incidence sur les autres secteurs de l'infra, avec le maintien des trains pour les correspondances métro. Le maintien des bus est également primordial. Il ne faut pas laisser les voyageurs plantés!

Il faudra donc insister sur une autre gestion des situations perturbées ?...

Yves RAMETTE

Oui, le réflexe est toujours d'arrêter et d'attendre sans que l'information suive ... Il y a des sauts qualitatifs possibles. Le cahier des charges a été mis en oeuvre avec le STIF, qui a développé les schémas directeurs d'amélioration des RER.

Il ne faut pas oublier que la réalisation des opérations nécessite des permis de construire et des schémas d'exploitation. Cela incite à développer une autre vision de l'exploitation en zone dense, en intégrant par exemple les systèmes de signalisation numérique. Nous sommes toutefois en milieu ouvert, avec plusieurs types de circulations. Les systèmes les plus modernes sont donc délicats à mettre en oeuvre.

Le cadencement resserré est-il une bonne solution?

Marc PELISSIER

Ce qui avait été promis en 2003 pour le RER B n'est pas arrivé. Cela explique la déception des usagers. Le rehaussement des quais n'était pas le cœur du problème de l'exploitation omnibus. Un temps plus long est acceptable, encore faut-il que ce temps soit garanti. Nous avons donc des inquiétudes pour les autres lignes (RER C et D).

Yves RAMETTE

L'omnibus cadencé, ou « métroïsation », a beaucoup progressé ces derniers mois. Le RER B est concerné. On avance donc, et les relations avec la RATP sont fortes. Les agents des différentes entités sont ensemble dans les mêmes postes car ils gèrent ensemble une même ligne.

Un groupe de travail a été mis en place pour gérer les incidents. L'articulation entre le fret et les TER n'arrange pas la situation d'un réseau qui n'a pas évolué dans sa performance intrinsèque. Ce problème est en cours de correction. La métroïsation est indispensable, il faudra aller plus loin.

Marc PELISSIER

Tout n'est pas transposable sur toutes les lignes, notamment pour les lignes les plus longues. On peut accepter la métroïsation à condition que l'on n'ajoute pas de nouveaux motifs à la dégradation permanente des réseaux. Il reste des fragilités comme le tunnel commun de la Gare du Nord (RER B et D).

Les schémas directeurs n'ont rien oublié?

Yves RAMETTE

Les schémas directeurs ne se sont pas autocensurés. A Denfert, il a été décidé d'implanter un nouveau quai permettant le transfert des passagers vers le métro. La structure en étoile n'a cependant pas d'alternative immédiate. Les incidents en cascade doivent beaucoup à cette configuration.

L'amélioration du tunnel ne peut pas répondre totalement à l'enjeu. Si on tord toutes les études de trafic en même temps, on ne pourra aboutir. Nous devons financer EOLE. La modification du tunnel n'est donc pas la première des priorités.

Par ailleurs, les conducteurs SNCF et RATP ne sont pas interchangeables. Les uns ne peuvent prendre en charge le service des autres en cas de grève.

Marc PELISSIER

Les nouvelles technologies permettent de mieux préparer les trajets. Mais les canaux d'information qui se multiplient manquent de cohérence. Le site Transilien et le site RATP n'ont pas les mêmes informations. Comment, dans ces conditions, obtenir une bonne réactivité des opérateurs ?

Le pilotage aurait-il échappé aux opérateurs ?

Yves RAMETTE

L'information aux voyageurs est fondamentale, mais elle ne suffit pas. Aujourd'hui, des gens descendent sur les voies en cas d'arrêt des trains. Cela traduit une évolution inquiétante des comportements. Les règlements intérieurs de la SNCF préservent l'intégrité physique des voyageurs. Il faut qu'ils jouent le jeu. Trop souvent, les alertes radio en cas de voyageurs sur la voie bloquent tous les trafics. Il y a là une question de civisme.

Marc PELISSIER

Récemment, un sac à dos bloqué dans une porte sur la ligne de Saint Lazare a entraîné une succession d'incidents et retards en cascade. Il faut peut-être mettre un terme à la surprotection. Un malaise en pleine voie dans une voiture arrêtée peut

être la conséquence disproportionnée d'un excès de réglementation et de procédures d'alerte.

QUESTION

Yves BOUTRY, FNAUT

L'interconnexion du réseau en étoile et la problématique des rocares posent des problèmes dans le cadre du Grand Paris...

Yves RAMETTE

Clamart, Ardoines, Vert de Maison sont en effet des gares étudiées dans le cadre de dispositifs d'intermodalité. Les élus suivent particulièrement ces dossiers. Cela renvoie à des sujets d'exploitation tels que les quais combinés. Les études techniques ont besoin d'aboutissements politiques.

Où en est l'avancement de la campagne de travaux du printemps ?

Yves RAMETTE

On est sur la bonne trajectoire. Il a fallu désorganiser certaines circulations. Le changement d'appareils de voie à Paris a des conséquences sur les lignes éloignées car elles se trouvent en décalage horaire.

Des difficultés sur certains appareils de voie sont apparues, soit six en deux week-ends. Les orages se sont invités sur les chantiers et près de trois heures ont été perdues le week-end dernier. Ce sont les risques à prendre compte tenu de la densification des travaux. La caténaire de la ligne C a plus de 90 ans ! On ne peut pas toujours aller très vite sur ce secteur. Parallèlement, il faut innover sur le plan industriel. Cela prend un certain temps. Le renouvellement des voies à 80 Km/h au lieu de 60 Km/h est étudié.

La FNAUT soutient-elle ces propositions ?

Marc PELISSIER

Des progrès sont à faire sur les bus, notamment. Mais il faut reconnaître qu'il y a eu une prise de conscience de la part des opérateurs. On ne pouvait plus avancer ainsi... Avec un peu de volonté, les acteurs ont montré que les fédérations d'usagers avaient eu raison de lancer des alertes depuis des années.

Faut-il aller vers une évolution réglementaire ?

Yves RAMETTE

Une grande part de nos priorités entre dans le cadre réglementaire actuel. Un audit sur les réseaux a montré que le système critique de l'Île-de-France ne peut plus être entretenu comme celui du Massif Central. Pour le RER, il faut un changement plus fréquent des rails. Les appareils de voie imposent le même renouvellement. On ne peut plus repousser à l'infini la modernisation du réseau. Les résultats viendront d'ici 4 à 5 ans. Nous avons une obligation de résultat.

Une évolution culturelle à tous les niveaux est-elle en train de se produire ?

Yves RAMETTE

Les agents sont acquis à la nécessité de tous ces efforts. On avait annoncé le recrutement de 900 personnes; il est en cours. La formation et la fidélisation des agents se poursuivent. On essaie aussi de faire évoluer la réglementation de sécurité ferroviaire à travers le Plan de Sécurité Ferroviaire. La dualité RFF / SNCF laisse place à des projets partagés. Rassemblés autour d'une même autorité, les personnels se mobilisent.

Ce discours est-il bien reçu par les usagers ?

Marc PELISSIER

On est tenté de dire « chiche ». Il y a une rupture manifeste avec plusieurs décennies de déclin. Mais il ne faut pas que la régénération du réseau nuise aux autres projets comme la Tangentielle par exemple. L'entretien ne doit pas remplacer le développement. Toute la difficulté, pour les opérateurs, est donc de se maintenir sur toutes les directions.