

Le Réseau Express Régional : Quelques constats et propositions

Le réseau RER est la colonne vertébrale du réseau de transport en commun francilien mais aussi son plus gros point faible. A des degrés divers, le fonctionnement de ces lignes est dégradé et cela s'aggrave d'année en année. Les causes sont multiples mais elles ont comme point commun un manque d'anticipation de la part des pouvoirs publics et des transporteurs depuis les années 80. Mis à part la ligne E, la plus courte et la plus récente, les 4 autres lignes de RER sont dans une situation critique que les usagers souvent fatalistes, subissent au quotidien. S'il n'y a pas de solution miracle à court terme, il n'y a pas de fatalité à ce que la situation se dégrade si l'ensemble des parties prenantes se mobilise.

1. Des schémas directeurs de ligne encore peu avancés

La démarche globale des schémas directeurs de ligne, permettant un diagnostic de la situation et programmant des améliorations à court, moyen et long terme est indispensable mais récente.

Ligne	Décision de faire	Approbation du Schéma directeur	Investissements 1 ^{ère} étape	Investissements 2 ^{ème} étape
RER A	2010	2012	?	?
RER B nord	2002	2003	250 M€ - Fin 2012	
RER B sud	2010	2013	?	?
RER C	2003	2009	280 M€ - 2017 ?	?
RER D	2003	2009	130 M€ - Fin 2013	?
RER E (*)	2010	?	?	?

* Schéma de secteur RER E et ligne P

On constate encore trop peu de réalisations et, pour les lignes B et D où les travaux sont engagés, la nécessité de définir rapidement une deuxième étape car ce qui est en cours ne sera pas suffisant.

2. Un matériel roulant peu adapté et sous dimensionné

L'Ile-de-France a pris un retard important en matière de modernisation matériel roulant par rapport aux TER de province.

- La commande des rames NAT / Francilien en 2006 pour les lignes Nord-Ouest, St Lazare et Est (1800 M€) libérera des rames Z2N pour les RER C et D mais juste de quoi supprimer les rames inox les plus vieilles.

- La rénovation légère des rames Z2N des RER C et D jusqu'en 2016 est utile mais on constate de plus en plus que ce matériel avec peu de portes n'est plus adapté aux gares très fréquentées. La question d'un remplacement anticipé est posée.

- Les nouvelles rames MI09 à 2 niveaux sur le RER A (1^{ère} tranche à 900 M€) sont une première étape que nous avons initié par notre pétition en mai 2008. Il faut cependant garantir rapidement la 2^{ème} tranche permettant l'homogénéisation du parc à horizon 2017.

- La rénovation des rames MI79 du RER B est appréciable mais a pris un retard considérable, d'abord dans son financement puis dans la mise en œuvre industrielle. De plus, la question de l'horizon de remplacement par un matériel plus capacitaire est posée.

Globalement on constate que le nombre de rames est insuffisant sur les lignes RER : réserve de maintenance insuffisante, pas de marge pour améliorer les dessertes, trains courts en flanc de pointe faute de matériel (RER C, RER E).

3. Une infrastructure inadaptée

Nous avons recensé ci-dessous quelques aspects de l'infrastructure qui posent problème pour avoir un réseau RER performant.

Des postes d'aiguillage hors d'âge

Sur le réseau RFF en Ile-de-France, il y a un nombre important de postes d'aiguillage, dont certains sont encore électro-mécaniques (Brétigny, Gare de Lyon, etc...) Cette dispersion des lieux de décision ne favorise pas la gestion des situations perturbées. RFF a certes un programme de commande centralisée du réseau (CCR). Mais aucun calendrier de réalisation n'est présenté alors que des pays voisins comme l'Allemagne ont une CCR depuis longtemps.

Une puissance électrique souvent insuffisante

Le réseau RFF n'a jamais été adapté aux puissances des rames modernes, notamment le matériel à 2 niveaux. Cette insuffisance de puissance électrique pénalise le respect des temps de parcours et limite même le préchauffage des rames en hiver (RER C branche Dourdan).

Des systèmes de signalisation disparates et peu performants

Mis à part le tronçon central du RER A avec SACEM, les lignes RER sont équipées de systèmes d'espacement des trains qui ne sont pas adaptés à la densité du trafic. Compte tenu de la difficulté de créer des voies supplémentaires, une signalisation plus performante peut être un moyen d'ajouter des trains en heure de pointe.

Un manque d'installation de type terminus partiel en cas d'incident

La gestion des situations perturbées nécessite des installations de type terminus partiel (ex : voie supplémentaire à quai) pour exploiter une ligne en navette en cas de gros incidents afin de ne pas tout bloquer. Ces équipements sont très peu nombreux et l'organisation SNCF n'est pas adaptée pour utiliser ceux qui existent.

4. Des procédures et réglementations trop contraignantes

En zone SNCF, la procédure de « l'alerte radio » en cas de présomption de danger aux abords des voies arrêtent tous les trains du secteur. Quand le danger est écarté, la procédure de redémarrage impose au régulateur d'appeler tous les conducteurs de trains un par un. Vu la densité du trafic, cela désorganise forcément toute la ligne.

En cas de bagage abandonné, l'attitude de l'exploitant et de la police peut aller jusqu'à interrompre le trafic totalement avant l'intervention des démineurs, qui sont par ailleurs peu nombreux.

5. Une gouvernance trop complexe, des financements insuffisants

Les différences de culture d'entreprise entre SNCF et RATP sur les RER A et B compliquent l'exploitation de ces lignes.

Pour les investissements, le trio STIF - SNCF - RFF qui fait les études n'est pas une organisation très efficace. S'y ajoutent souvent des désaccords SNCF - RFF, un manque d'expertise du STIF, une mauvaise volonté de la RATP, des blocages politiques, etc... Cela contribue à la lenteur des prises de décision et des réalisations.

De plus la prise en compte par les financeurs de l'amélioration des RER est récente (CPER 2007-2013) et à des niveaux insuffisants. Même le plan de mobilisation régional, qui représente pourtant une avancée significative, ne couvre pas les besoins d'investissement d'ici 2020.

* * *