

A S S E M B L É E      N A T I O N A L E

X I V <sup>e</sup>      L É G I S L A T U R E

# Compte rendu

## Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire

- Table ronde, ouverte à la presse, sur les transports en Île-de-France, avec M. Guillaume Pepy, président de la SNCF, M. Pierre Mongin, président de la RATP, M. Jacques Rapoport, président, et M. François-Régis Orizet, directeur régional Île-de-France de RFF, Mme Sophie Mougard, directrice générale du STIF, et M. Marc Pelissier, secrétaire général de l'Association des usagers des transports Île-de-France (AUT-IDF)..... 2
- Informations relatives à la commission..... 24

Mercredi

30 janvier 2013

Séance de 9 heures 30

Compte rendu n° 33

SESSION ORDINAIRE DE 2012-2013

**Présidence de  
M. Jean-Paul  
Chanteguet**  
*Président*



La Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire a organisé une table ronde **sur les transports en Île-de-France**, avec **M. Guillaume Pepy, président de la SNCF, M. Pierre Mongin, président de la RATP, M. Jacques Rapoport, président, et M. François-Régis Orizet, directeur régional Île-de-France de RFF, Mme Sophie Mougard, directrice générale du STIF, et M. Marc Pelissier, secrétaire général de l'Association des usagers des transports Île-de-France (AUT-IDF).**

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Cette table ronde s'inscrit dans une réflexion globale menée par notre Commission sur les transports, en particulier ceux d'Île-de-France, les débats sur le Grand Paris ayant montré qu'il ne fallait pas seulement s'intéresser aux grands projets à venir mais aussi aux difficultés actuelles des réseaux.

Je rappelle que la commission d'enquête sur le réseau express régional (RER), qui a achevé ses travaux à la fin de la précédente législature, a souligné la nécessité de rénover et de moderniser le maillage existant. C'est pourquoi l'objectif de cette table ronde est de mieux comprendre la situation actuelle et d'envisager les améliorations à y apporter.

Je suis heureux de souhaiter en votre nom à tous la bienvenue à M. Pierre Mongin, président de la RATP, à M. Guillaume Pepy, président de la SNCF, à M. Jacques Rapoport, nouveau président de Réseau ferré de France (RFF) et à M. François-Régis Orizet, directeur régional de RFF, à Mme Sophie Mougard, directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), et à M. Marc Pelissier, secrétaire général de l'Association des usagers des transports d'Île-de-France (AUT-IDF).

**M. Pierre Mongin, président de la RATP.** La mobilité en Île-de-France est un sujet essentiel pour la vie sociale et économique de ce pays.

Je souhaite consacrer mon propos introductif à la présentation de la nouvelle feuille de route que M. Frédéric Cuvillier, ministre délégué chargé des transports, de la mer et de la pêche, vient de m'adresser. Ses éléments se retrouvent dans le nouveau plan stratégique de la RATP, « Vision 2020 », élaboré après une démarche participative à laquelle ont contribué plus de 20 000 salariés de notre entreprise.

La première orientation concerne l'amélioration des transports du quotidien. Le meilleur moyen d'y parvenir consiste à réaliser pleinement les objectifs fixés par le contrat conclu avec le STIF pour la période 2012-2015, contrat bâti sur un pari gagnant-gagnant : gagnant pour les voyageurs, gagnant pour la RATP.

En premier lieu, il s'agit d'améliorer les résultats de l'entreprise en matière de production, de régularité et de qualité de service sur nos réseaux.

Le bilan de l'année 2012 met déjà en évidence une progression des résultats par rapport à l'année 2011, tant en ce qui concerne la production de transports qu'en termes de régularité et de qualité. Le volume de kilomètres réalisés sur les réseaux de la RATP a crû de 10 % depuis cinq ans, non seulement en raison des commandes additionnelles du STIF mais aussi du fait d'une meilleure efficacité de l'entreprise.

La régularité des RER sous la responsabilité de la RATP s'est aussi améliorée en 2012 par rapport à l'année 2011. Ces progrès doivent encore être confirmés, mais je salue la forte motivation de nos personnels, en particulier de nos conducteurs. Cette amélioration se

retrouve dans l'indicateur de ponctualité qui nous est commun avec la SNCF, et qui dépasse 85 % pour la ligne A et 84 % pour la ligne B.

M. Guillaume Pepy et moi-même sommes toutefois conscients que ces résultats se situent nettement en deçà des attentes légitimes des voyageurs. La RATP va donc poursuivre avec détermination ses efforts. Sur le RER B, nous travaillons main dans la main avec la SNCF pour mettre en place, d'une part, un pilotage unique sur la ligne dès le 1<sup>er</sup> juin – tous les plans de transports seront élaborés par des équipes mixtes – et, d'autre part, à Denfert-Rochereau, un centre de commandement unifié associant RFF. Dans le même temps, des voies dédiées seront mises en service sur la partie nord de la ligne – les travaux doivent s'achever en septembre ou en octobre prochain.

La régularité du métro se mesure grâce à deux indicateurs beaucoup plus exigeants que ceux qui figuraient dans les contrats précédents. S'agissant du temps d'attente des rames, douze des quatorze lignes atteignent les nouveaux objectifs en dehors des heures de pointe et dix durant les heures de pointe. On peut donc porter une appréciation globalement positive sur le fonctionnement du métro parisien.

La régularité du réseau de bus est largement affectée par les nombreux travaux de voirie, notamment par la construction de nouvelles lignes de tramway en banlieue. L'entreprise a redoublé d'efforts, et l'on peut enregistrer une diminution significative des pertes kilométriques du ressort de la RATP, passées de 1,7 % à 1,3 % entre 2011 et 2012. Cette tendance se poursuivra.

S'agissant de la qualité de service, il faut noter les très bons résultats des indicateurs qui mesurent la performance de nos agents au contact du public, que ce soit pour l'accueil aux guichets, entièrement rénovés, ou pour le service rendu par les conducteurs d'autobus, dont je salue les efforts. C'est le fruit d'un long travail pour construire avec nos agents une nouvelle offre de service professionnalisée, tournée vers les clients.

La définition d'indicateurs de propreté plus proches du « ressenti » des voyageurs et plus exigeants répond à notre volonté d'améliorer le nettoyage de nos espaces, pour lequel des moyens financiers supplémentaires vont être débloqués.

D'une manière générale, nous veillons à améliorer la disponibilité des équipements ouverts au public grâce à nos équipes de maintenance. En outre, nous pouvons nous féliciter que le poids de l'enquête annuelle auprès des voyageurs dans la pondération des critères, c'est-à-dire le bonus-malus déterminé à partir d'un sondage portant sur le ressenti global de nos clients, ait été décuplé dans le nouveau contrat, ce qui traduit notre volonté d'être toujours plus à l'écoute des usagers.

Nous savons combien l'information des voyageurs est importante, surtout en cas de perturbation du trafic. En 2012, nous avons fait un pas décisif en matière d'information en temps réel : des comptes Twitter seront progressivement ouverts pour chaque ligne de métro, de tramway et, bientôt, de RER. Nous avons également déployé dans les gares et stations un nouveau système de panneaux numériques dénommé IMAGE, qui permet aux voyageurs de connaître, selon la gare où ils se trouvent, l'état du trafic métro, RER, tramway, bus et même l'état du réseau de la SNCF. Il s'agit d'un investissement considérable sur une période de trois ans.

Nous venons aussi de conclure avec les opérateurs téléphoniques un accord novateur pour généraliser l'accès à la 3G et à la 4G dans les enceintes de la RATP, mais également dans les trains, ce qui fera de notre réseau le réseau urbain le mieux connecté au monde d'ici à trois ans. Ainsi la connectivité des voyageurs munis de tablettes et de smartphones sera assurée – les temps de trajet leur paraîtront peut-être moins longs.

Pour nous, le service, c'est aussi la sécurité. Je veux remercier le président de la région, M. Jean-Paul Huchon, d'avoir accepté, pour la première fois depuis dix ans, une augmentation de 5 % des effectifs de sécurité. Cette mesure vient compléter la généralisation du système de vidéoprotection qui est maintenant totalement déployé. Inutile d'ajouter que les personnels de la RATP sont particulièrement vigilants en cette période Vigipirate rouge renforcé !

En second lieu, la lettre ministérielle souligne l'importance du programme quadriennal d'investissement de 6,5 milliards d'euros, contractualisé avec le STIF pour la période 2012-2015. Nous opérons actuellement une rénovation complète du réseau de la RATP. Entre 2006 et 2011, l'entreprise y a consacré 8 milliards d'euros d'investissements. Depuis la décentralisation des transports parisiens, c'est ainsi l'équivalent de presque la moitié du coût total du futur Grand Paris Express qui aura été investi par la seule RATP, avec l'appui du STIF.

En 2012, nous avons réalisé 1,5 milliard d'euros d'investissements, soit 93 % de l'objectif fixé pour cette année par le plan quadriennal. Ces sommes ont permis le prolongement de la ligne 12 jusqu'à la station Front populaire, celui du T1 jusqu'à Asnières-Gennevilliers-Les Courtilles, du T2 jusqu'à Pont de Bezons, et du T3 jusqu'à Porte de la Chapelle. Le 31 décembre 2012, nous avons automatisé à 100 % la ligne 1 du métro. Dans quelques jours, la ligne 4 sera prolongée jusqu'à Mairie de Montrouge. Le métro aura donc franchi deux fois le périphérique en six mois !

En 2013, les investissements à réaliser augmenteront encore de 15 % pour atteindre 1,7 milliard d'euros.

En troisième lieu, la feuille de route ministérielle incite notre entreprise à rester à la pointe de l'innovation. Notre priorité reste de moderniser le métro, avec notamment cette année le déploiement du système de pilotage semi-automatique des trains et l'effort sans précédent de remplacement du matériel roulant des lignes 13, 5 et 9. S'agissant du RER, l'arrivée chaque mois de deux rames à deux niveaux MI09 améliore de manière continue le confort des voyageurs sur la ligne A. Cette opération se poursuivra jusqu'à la fin de l'année 2016. D'autre part, l'entreprise reste mobilisée en faveur de la sobriété énergétique et de l'amélioration environnementale de nos moyens de transport, ce qui se traduit par la mise au point d'un nouveau *mix* énergétique et par l'accélération de la dépollution de nos moteurs thermiques.

Le développement de l'entreprise, c'est aussi le Grand Paris où, selon le ministre, « la RATP a tous les atouts pour tenir la première place ». Comme je l'ai souligné mercredi dernier devant les corapporteurs de votre Commission en charge du suivi et de l'application de la loi relative au Grand Paris, MM. Alexis Bachelay et M. Yves Albarello, l'important est de conserver la cohérence d'ensemble du projet, qui ne produira ses pleins effets qu'une fois réalisé totalement, et d'avoir un schéma d'exploitation cohérent, simple et lisible qui donne à la rocade tout son rôle.

Un réordonnement des travaux est nécessaire, mais un saucissonnage gênerait l'intérêt économique de l'ensemble en portant le coût final de ces opérations de 30 à 45 milliards d'euros si elles étaient trop étalées dans le temps. Le prolongement de la ligne 14 au sud, jusqu'à Orly, est un élément de cette cohérence : c'est une condition de la desserte du plateau de Saclay, mais aussi le seul moyen d'endiguer la saturation de la ligne B au sud.

Pour nous résumer, je suggère une méthode consistant en une programmation continue du projet plutôt qu'en un phasage. Je suis conscient que les décisions qui seront prises prochainement par le Premier ministre sont essentielles pour l'emploi en Île-de-France, puisque ce projet créera 20 000 emplois directs en régime de croisière. La RATP est fière que la première pierre de cet édifice, à savoir le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la station Mairie de Saint-Ouen, ait déjà été posée.

La dernière orientation majeure que nous nous assignons est de maintenir la cohésion interne de l'entreprise, et de renforcer l'adhésion des hommes et des femmes de la RATP.

Je rappelle mon attachement profond au dialogue social, qui est décliné à tous les étages de l'entreprise. Je ne crois pas que l'exigence de modernisation de cette entreprise publique puisse être satisfaite sans de très bonnes relations sociales et un niveau élevé de contractualisation entre la direction et ses partenaires sociaux. Ayant présenté hier l'agenda social à mes organisations syndicales, je pense que 2013 satisfera à cet objectif constant.

**M. Marc Pelissier, secrétaire général de l'Association des usagers des transports d'Île-de-France (AUT-IDF).** Sur le papier, les experts nous le disent, le réseau de transport d'Île-de-France est l'un des meilleurs du monde ; sur le terrain, pour les usagers, la situation est moins reluisante.

En effet, les lignes RER et Transilien qui constituent l'armature du réseau connaissent de graves difficultés depuis plusieurs années. L'ensemble du réseau est désormais saturé. C'est le cas pour presque toutes les lignes du métro, même si un projet vise à « désaturer » la ligne 13. Il faut en conséquence amplifier le programme d'investissement en matière d'équipement et de signalisation, tout en évitant de dégrader la régularité du service durant les travaux comme cela s'est produit ces dernières années. Le tramway est apprécié par les usagers, mais T1 et T2 sont déjà saturés et T3a n'est pas très loin de l'être, ce qui n'est pas sans conséquence sur la régularité du service.

La situation est plus diversifiée en ce qui concerne les lignes de bus, mais elles aussi connaissent parfois de gros problèmes de régularité, dus aux travaux de voirie et à un stationnement anarchique. Ces dernières années, les opérateurs ont accompli de réels progrès en matière de communication avec les voyageurs, qui disposent désormais de nouveaux écrans, d'applications pour téléphones mobiles, de comptes Twitter... Il reste qu'il faut maintenant travailler sur la pertinence de l'information transmise, notamment en cas de situation perturbée.

Les progrès sont également notables en termes d'accessibilité : les gares des lignes de RER A et B ont été équipées d'ascenseurs et les arrêts des autobus parisiens ont été aménagés. Il n'en est toutefois pas de même sur les lignes de bus de banlieue, les collectivités concernées étant souvent réticentes à effectuer ces aménagements malgré les subventions du STIF qui couvrent 75 % de leur coût.

La loi de 2005 prévoit que les gares soumises au schéma directeur de l'accessibilité doivent être aménagées d'ici à 2015, mais nous ne sommes pas naïfs : tout ne sera pas en place en 2015. Il faut malgré tout que RFF et la SNCF, dont ces gares dépendent, lancent une dynamique et arrêtent un calendrier clair. J'ajoute qu'une fois l'accessibilité assurée, il faut veiller à ce que les matériels restent disponibles : les ascenseurs sont trop souvent en panne pour de trop longues durées.

Des investissements ont été consentis pour le renouvellement des matériels roulants – le cas du RER A a été cité et l'on peut y ajouter celui des trains franciliens des réseaux nord-ouest, est et Saint-Lazare. On enregistre pourtant un manque criant en ce domaine, notamment sur les lignes SNCF d'Île-de-France. Au quotidien, cela se traduit par la suppression ou par le raccourcissement de trains. Faute de réserve de maintenance, le moindre incident entraîne de ces suppressions et, sans rames en stock, il est impossible d'améliorer les dessertes. Il faut arrêter un plan d'action ambitieux pour rattraper le retard et résorber la pénurie de matériels bien avant 2020, date évoquée par la SNCF.

Nous considérons que la méthode parfois utilisée par celle-ci, consistant à détendre la grille horaire en allongeant les temps de parcours à desserte constante, ne constitue pas une solution aux problèmes de régularité du service. Des ajustements peuvent être nécessaires, mais l'usage systématique de cette technique n'a d'autre avantage que d'améliorer artificiellement les statistiques.

En matière d'infrastructures, RFF et SNCF ont ouvert des chantiers qui progressent peu. Nous attendons la mise en place d'une commande centralisée des postes d'aiguillage, dont l'Allemagne bénéficie depuis des années. Il faut aussi résoudre un problème de puissance électrique disponible qui, sur certaines lignes, empêche les trains d'atteindre leur vitesse optimale – en hiver, il y a même des difficultés pour le préchauffage des rames dans les terminus. De plus, à l'exception du RER A, la signalisation n'est pas adaptée à la densité des trafics.

La gestion des situations perturbées ne permet pas d'éviter la diffusion des conséquences d'un accident : un accident à Pontoise se répercute jusqu'à Brétigny ! Certaines réglementations inadaptées méritent aussi d'être révisées, ce qui éviterait que se reproduise la paralysie de la gare du Nord qui, le 7 novembre dernier, a par un effet de boule-de-neige bloqué 50 000 personnes. Les procédures d'alerte radio peuvent évoluer et des pratiques plus souples être adoptées sans préjudice pour la sécurité des voyageurs.

La coordination est en passe d'être améliorée entre la RATP et la SNCF pour ce qui concerne le RER B ; nous jugerons sur pièces. Il faudra ensuite faire de même pour le RER A.

La maîtrise d'ouvrage des projets et des investissements de modernisation de RFF et de la SNCF rencontre des difficultés : les plannings ne semblent pas maîtrisés et les coûts dérivent – ainsi pour la Tangentielle nord, mais ce n'est pas un cas isolé. Nous attendons de la réforme de la gouvernance qu'elle permette une gestion plus efficace des projets ferroviaires.

S'il faut continuer de renforcer le réseau en voirie, grâce aux tramways et aux bus à haut niveau de service (HNS), il est peu acceptable qu'il faille en moyenne deux fois plus de temps pour aménager une ligne de tramway en banlieue qu'à Paris. Il s'agit bien d'un problème de gouvernance. Il n'est pas non plus admissible qu'un maire puisse à lui seul bloquer un projet d'intérêt régional.

Pour l'avenir, nous attendons les arbitrages. Il sera techniquement difficile de tout entreprendre simultanément. La rocade de proche couronne, avec son effet « désaturant », nous semble devoir être prioritaire. Il faut intégrer les schémas directeurs des RER A et B au plan de mobilisation et prévoir des financements dédiés, comme pour le Grand Paris Express. M. Jean-Paul Huchon l'a dit, ces deux projets doivent entrer dans un plan d'ensemble et nous devons disposer de perspectives claires en termes de financement. Le prolongement d'Éole à l'ouest est prévu dans le plan de mobilisation pour un montant de 3,5 milliards d'euros ; l'arbitrage financier de l'État est attendu cette année.

Il faut sans doute être volontariste, mais il faut aussi se garder de faire de promesses inconsidérées aux usagers, qui en ont déjà reçu beaucoup sans jamais voir rien venir.

**Mme Sophie Mougard, directrice générale du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF).** L'enquête globale sur les transports que le STIF vient de mener avec l'appui de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) montre qu'entre 2001 et 2010, les déplacements en transports en commun ont crû de 21 % pour atteindre 8,3 millions de trajets quotidiens. Cette évolution a permis que le nombre de déplacements automobiles reste à peu près stable, à 15,5 millions : les transports publics facilitent donc le report modal.

Cette forte augmentation du trafic s'est produite sur des réseaux qui se sont peu développés puisque, durant la période concernée, les investissements sont restés limités, malgré les deux chantiers majeurs de la ligne 14 et du RER E, qui ne concernaient d'ailleurs que Paris. La proche couronne a ainsi été négligée alors qu'elle enregistrait les plus fortes croissances en termes de déplacements.

Aujourd'hui, le défi est double : il faut moderniser le réseau tout en le développant. La modernisation de l'existant passe par la remise à niveau de l'infrastructure et par le remplacement du matériel roulant. Il faut aussi réaliser le schéma directeur des RER, améliorer et fiabiliser l'offre de transport et développer le réseau, notamment pour les liaisons de banlieue à banlieue.

Cette modernisation est engagée. Les contrats signés au début de l'année 2012 avec les opérateurs fixent une priorité : la ponctualité. Elle peut peser pour plus de 50 % dans le dispositif incitatif défini par le contrat. L'information constitue le second indicateur pris en compte et elle est de fait essentielle pour permettre aux voyageurs de prendre leurs dispositions lorsque le trafic est perturbé.

Nous avons également voulu mettre l'accent sur la qualité de service, sur l'accueil, sur la propreté et sur l'accessibilité. Les contrats donnent aux opérateurs les moyens de cette politique. Celui qui a été signé avec la SNCF a fait l'objet d'une négociation financière qui permet, par exemple, de renforcer la présence humaine dans les gares : soixante-dix emplois équivalents temps plein y sont consacrés.

Nous avons souhaité que les nouveaux contrats permettent une nouvelle relation avec les voyageurs. Désormais, l'enquête de satisfaction menée auprès d'eux pèse plus lourd ; elle se fonde aussi sur un échantillon plus large puisque plus de 120 000 personnes sont interrogées chaque année. Nous effectuons également des « retours d'expérience » après chaque perturbation grave du trafic – ce fut le cas après l'incident du 7 novembre –, afin de nous assurer que ce qui a été perçu par les voyageurs est pris en compte par les opérateurs. Les comités de ligne et les témoins de ligne permettent enfin d'améliorer l'information

dispensée aux usagers : ceux-ci sont les plus à même de juger des progrès réalisés ou non en la matière.

Un programme d'investissement sans précédent accompagne ces contrats : il se monte à 9 milliards d'euros pour la période 2012-2015, soit 6,5 milliards pour la RATP et 2,6 milliards pour la SNCF. Ces sommes seront consacrées à la fiabilisation, à la modernisation et au renouvellement de l'existant. Elles n'alourdiront pas la dette des entreprises publiques puisqu'elles seront couvertes en partie par l'autofinancement permis par la bonne exécution du contrat, le complément étant financé par le STIF.

Un grand programme de renouvellement du matériel roulant a été engagé. Le STIF y a déjà consacré plus de 2 milliards d'euros. On peut citer le Francilien ; les MI09, matériels à deux niveaux du RER A ; la rénovation des MI79, matériels du RER B ; les Z2N, matériels des RER C et D ; les AGC, autorails de grande capacité, sans oublier les rames des métros – l'automatisation de la ligne 1 permet par exemple de redéployer du matériel récent sur la ligne 4 cependant que les programmes relatifs aux rames MF 2000 permettent de moderniser le matériel des lignes 2, 5 et 9.

Nous devons aussi voir plus loin et anticiper l'arrivée des matériels en fin de vie. Deux appels d'offres sont en cours avec les opérateurs pour les pneus de nouvelle génération et pour les rames à deux niveaux de nouvelle génération, qui pourraient être déployées sur le prolongement du RER E et sur le RER D. Deux cent cinquante rames nouvelles ont été livrées à la fin de l'année 2012, en particulier pour le RER C rénové. Transilien a montré une grande réactivité en équipant d'anti-enrayeurs les rames du RER D avant l'arrivée de l'automne – le STIF a financé cette opération à 50 %.

Pour régler le problème majeur des RER, nous avons adopté le principe de schémas directeurs qui permettent de traiter du système ferroviaire dans son ensemble au lieu de privilégier tel ou tel aspect. La question de l'infrastructure et du matériel roulant est donc abordée, mais aussi celle de la nécessaire adaptation du réseau aux évolutions du territoire francilien. Ce travail lourd et difficile exige études et concertations : d'où la constitution de comités de ligne qui, réunissant usagers et élus, nous permettent de rendre compte de l'avancement des projets mais aussi de réfléchir à l'avenir de la desserte. L'enjeu des prochaines années est d'accélérer ces schémas directeurs.

Le schéma directeur du RER A a été approuvé par le conseil du STIF en juin 2012. Près de 630 millions d'euros sont en jeu, dont 330 concernent des opérations qui peuvent commencer très rapidement car elles ne nécessitent ni enquête publique ni expropriation. La SNCF, RFF et la RATP en sont au stade des études. Le financement de ces opérations reste toutefois à caler.

Entre matériels roulants et infrastructures, le schéma directeur du RER B Nord + a donné lieu à un investissement de plus de 500 millions d'euros, qui garantira, une fois les travaux achevés à la fin de cette année, une desserte plus régulière et mieux adaptée aux besoins des territoires. Les études menées par la RATP concernant le RER B Sud feront l'objet d'une concertation dans les mois qui viennent, afin que le conseil d'administration du STIF puisse statuer sur un schéma directeur en avril prochain. Sans attendre, le conseil sera amené à se prononcer dès le 13 février sur certains investissements particulièrement attendus – un exemple emblématique en est l'adaptation du troisième quai à Denfert, qui permettra, en cas de situation perturbée, d'amener des voyageurs jusqu'à cette station d'où ils peuvent accéder à l'ensemble du réseau. D'autre part, nous sommes très attachés à la poursuite de la

rénovation des matériels roulants sur cette ligne : pour la soulager, nous avons décidé d'y transférer certaines rames MI84, rendues disponibles par l'arrivée des rames MI09 sur la ligne A.

S'agissant du RER C, les investissements du schéma directeur sont engagés. Dans la convention spécifique relative aux transports, 280 millions d'euros sont consacrés à l'amélioration de cette ligne – 120 millions allant au RER D, pour des travaux qui doivent s'achever à la fin de l'année 2013.

Il restera à travailler sur ces schémas directeurs dans une perspective de moyen terme et, notamment, à prendre en compte le Grand Paris Express dans la réflexion sur l'évolution des dessertes.

Depuis 2006, les collectivités membres du STIF se sont mobilisées. Pour la seule année 2012, elles ont proposé, sur l'ensemble des modes de transport et des réseaux, une offre correspondant à 500 millions d'euros.

Nous parlons beaucoup des RER ou des métros, mais il ne faut pas oublier le bus, qui constitue le principal moyen de déplacement en grande couronne. En 2012, le service de 122 lignes a été amélioré et renforcé. Ce mouvement va se poursuivre : le conseil d'administration du STIF a décidé de consacrer à un véritable « plan bus » une part importante de l'augmentation de 0,1 point du versement transport que vous avez bien voulu voter.

Il faut continuer à accélérer le développement des réseaux. Je pense au Grand Paris Express mais aussi au plan de mobilisation qui doit permettre la mise en place des nouvelles infrastructures : trams-trains, prolongement des lignes de métro, nouvelles lignes de tramway ou T Zen, les bus à haut niveau de service d'Île-de-France.

Nous nous félicitons d'avoir inauguré à la fin de l'année 2012 le prolongement des lignes de tramway T1, T2 et T3, ce qui représente 43 stations et 24 kilomètres. Après le prolongement de la ligne 8 du métro, une nouvelle station de la ligne 12, Front populaire, a été inaugurée à Aubervilliers. Douze gares ont été rénovées, dont la nouvelle gare multimodale de Massy, exemple du nouveau service que nous souhaitons offrir aux voyageurs dans les pôles d'échange franciliens.

En 2013, la ligne 4 sera prolongée jusqu'à la mairie de Montrouge et les lignes de tramways T5, entre Saint-Denis et Garges-Sarcelles, et T7, entre Villejuif et Athis-Mons, seront mises en service. Nous commencerons les travaux en vue du prolongement de la ligne 14 jusqu'à Mairie de Saint-Ouen : ce sera la première réalisation concrète du Grand Paris Express. Nous souhaitons évidemment poursuivre au-delà : nous attendons la déclaration d'utilité publique pour le prolongement vers l'ouest du RER E, et pour celui du T4 jusqu'à Clichy-Montfermeil. Durant le seul premier semestre 2013, le STIF ne portera pas moins de vingt projets, entre concertations et enquêtes publiques, et nous attendons du Gouvernement des arbitrages qui permettent et la réalisation du Grand Paris Express, et celle du plan de mobilisation.

L'accessibilité constitue aussi un enjeu important. Un schéma directeur d'aménagement d'1,5 milliard d'euros est en cours et, je rassure M. Marc Pelissier, les choses avancent. Une plateforme commune a été constituée, ainsi que des équipes dédiées. Près d'une quarantaine de gares, sur les 143 qui doivent encore être aménagées, feront l'objet de

travaux. Nous veillerons à ce que ceux-ci soient programmés de manière à limiter l'impact sur la régularité du service.

Pour faire face à ses engagements et au doublement de ses investissements par rapport aux années précédentes, le STIF doit dégager un autofinancement qui lui permette de supporter la charge de sa dette. En effet, en 2012, pour la première fois, il a contracté un emprunt. Nous devons aussi prendre en compte le développement de l'offre de transport. En effet, lorsque l'ensemble du plan de mobilisation sera mis en œuvre, nous devons financer tous les ans 500 millions d'euros de surcoût de fonctionnement.

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Avant de donner la parole à M. Guillaume Pepy et à M. Jacques Rapoport pour une communication « à deux voix », je souhaite, en votre nom à tous, la bienvenue aux membres du partenariat entre le Parlement et l'Académie des sciences. Depuis 2005, l'OPECST, l'Office parlementaire d'évaluation des choix scientifiques et technologiques, organise chaque année entre le Parlement et l'Académie des sciences un partenariat inspiré d'une expérience britannique. Sont ainsi constitués des « trinômes » entre députés ou sénateurs, académiciens et jeunes chercheurs, un parlementaire invitant les scientifiques à lui rendre visite en circonscription et ses deux partenaires scientifiques l'invitant à son tour dans leurs laboratoires respectifs. Deux journées de contacts sont actuellement organisées à Paris pour faire découvrir le travail du Parlement.

**M. Guillaume Pepy, président de la SNCF.** M. Rapoport et moi-même ne sous-estimons en aucune manière les difficultés dont les élus que vous êtes se font l'écho, non plus que celles qu'a signalées M. Marc Pelissier. Elles sont pour nous une boussole en même temps qu'un aiguillon. Depuis plusieurs années, Réseau ferré de France et la SNCF considèrent les transports de la vie quotidienne comme la priorité absolue. Même si l'effet tarde à s'en faire sentir, la modernisation engagée et le rattrapage du sous-investissement passé n'en sont pas moins irréversibles.

Chaque jour, trois millions d'usagers empruntent le réseau ferroviaire d'Île-de-France, qui est à la fois saturé et vieilli. La Gare du Nord et Saint-Lazare sont les deux premières gares d'Europe ; le tunnel entre Châtelet et Gare du Nord, avec trente-deux circulations à l'heure, est l'un des trois tunnels les plus fréquentés au monde. Mais, dans le même temps, il reste des passages à niveau sur certaines lignes de RER, ce qui constitue une incongruité en termes d'exploitation...

Le trafic progresse, mais le réseau stagne. En additionnant tous les trains, TGV et transport de fret compris, l'Île-de-France concentre 70 % du trafic ferroviaire national sur seulement 10 % du réseau. En dix ans, les trafics de la région ont progressé de presque 30 % alors que, hors ligne 14 et RER E, le réseau est resté le même. Malgré cela, les 20 000 cheminots qui assurent le transport quotidien des voyageurs leur offrent un des meilleurs niveaux de sécurité au monde.

**M. Jacques Rapoport, président de RFF.** Prenant mes fonctions, j'ai découvert un réseau ferroviaire presque entièrement urbain dont je m'étonne encore chaque jour qu'il puisse transporter trois millions de personnes.

Conçu à une autre époque, selon d'autres logiques, ce système est complètement saturé. Organiser le trafic sur des lignes aussi longues – une cinquantaine de kilomètres pour les lignes en terminus ; cent à cent cinquante kilomètres pour celles qui sont traversantes – relève de l'exploit quand il faut mixer omnibus et trains directs. Le nombre de voyageurs

transportés sur des rames qui se succèdent toutes les quatre ou cinq minutes rend le traitement des incidents totalement différent de ce qui est pratiqué sur un réseau classique.

Nous sommes par ailleurs dans l'impossibilité de concentrer tous nos efforts sur le seul Transilien puisque 40 % des circulations sur le réseau d'Île-de-France ne relèvent pas des trains du quotidien.

Sur ce réseau – et je rends hommage à tous les cheminots et à tous les agents de RFF qui en assurent le fonctionnement quotidien –, le niveau et le type d'équipement, les conditions de maintenance et d'intervention en cas d'incident ainsi que les modes d'exploitation doivent être ceux d'un réseau urbain, exception faite des zones les plus excentrées où l'on retrouve des caractéristiques périurbaines classiques.

Si nous voulons atteindre les objectifs légitimes fixés par le STIF et, à travers lui, par les voyageurs, il est clair qu'il faut changer de braquet sur tous ces points : équipement, travaux, entretien, exploitation, maintenance, traitement des incidents... Là où les conditions d'exploitation sont modernes et performantes, comme sur la ligne du RER E, la qualité de service atteint 95 % alors qu'elle n'est que de 85 % sur le reste du réseau. Nous pouvons donc gagner ces dix points, mais ce sera au prix d'efforts considérables et d'un changement de philosophie.

**M. Guillaume Pepy.** Plus des trois quarts des recommandations formulées en 2011 par votre commission d'enquête relative aux modalités, au financement et à l'impact sur l'environnement du projet de rénovation du réseau express régional d'Île-de-France ont été mises en œuvre ou sont en passe de l'être.

Ainsi, la « reconstruction » de la partie nord de la ligne B s'achèvera l'été prochain. Des voies sont réservées aux rames de RER qui sont toutes rénovées et s'arrêteront toutes à toutes les stations. De plus, toutes les gares ont été rendues accessibles aux personnes à mobilité réduite. Le RER B sera un exemple de notre capacité collective à reconstruire une ligne qui transporte 900 000 voyageurs par jour, soit plus que tous les TER de France réunis.

**M. Jacques Rapoport.** D'autres recommandations de la commission d'enquête ont été prises en compte : la Fédération nationale des associations d'usagers des transports est désormais représentée au conseil d'administration de RFF, les schémas directeurs des RER D et C sont lancés, le projet NExT qui permettra l'amélioration du contrôle commande des trains est également en cours. Enfin, conformément à ce qui nous a été demandé par le ministre des transports pour la fin du mois de février, nous faisons évoluer l'organisation du système ferroviaire afin de préfigurer le gestionnaire unifié de l'infrastructure. De nombreuses actions de coordination entre les entités sont déjà menées et, d'ici à un mois, nous proposerons au ministre d'aller encore plus loin.

Des schémas directeurs ont été arrêtés pour toutes les lignes de RER. Ils s'inscrivent bien dans une problématique urbaine et répondent en cela au vœu d'un changement de philosophie que je formulais à l'instant. Les projets sont nombreux : je pense en particulier aux futures gares d'interconnexion avec la ligne Grand Paris Express ou au lancement d'Éole. Nous pourrions à cette occasion moderniser le contrôle commande grâce au projet NExT, mené avec l'aide de la RATP, leader mondial en ce domaine. Malgré les difficultés, le projet de rocade ferrée de moyenne couronne, Tangentielle nord, ira à son terme. La Tangentielle ouest sera soumise au conseil d'administration de RFF dans quelques jours. Il faut encore citer le tram-train Massy-Évry.

**M. Guillaume Pepy.** Nous nous heurtons à un problème de communication dans la mesure où les voyageurs confondent pannes et travaux. Aucuns travaux n'ayant été réalisés en Île-de-France pendant des décennies, les usagers n'y sont pas habitués. Or l'impact des chantiers sur un réseau qui fonctionne vingt heures sur vingt-quatre n'est pas négligeable, d'autant qu'ils vont croissant en nombre et en importance.

Ainsi, alors qu'en 2005, sur le réseau d'Île-de-France, le montant des travaux s'élevait à 300 millions d'euros, il était de 600 millions en 2012 et il atteindra 1,2 milliard d'euros en 2015. Ce quadruplement, pour un réseau qui, en dix ans, a vu croître de 30 % le nombre de voyageurs et de 10 % celui des trains, nous place à la limite de ce qui est tolérable pour le système comme pour les usagers. Néanmoins, la solution ne consiste pas à différer ces aménagements car ce serait se promettre non pas trois ou cinq ans, mais dix ou vingt ans de difficultés. Il faut au contraire se féliciter des travaux engagés tout en admettant qu'ils se traduiront par des moments pénibles pour les usagers, à l'intention desquels nous devons faire de gros efforts d'information et de pédagogie.

Et pourtant nous nous proposons d'en rajouter ! Avec RFF, le STIF et les équipes de l'État, nous avons en effet pensé qu'il serait judicieux de réaliser rapidement certains travaux du quotidien afin, en quelque sorte, de faire patienter les usagers.

Il s'agirait d'améliorer l'information, le confort, la protection du réseau et la régularité des dessertes sans attendre trois à cinq ans. Pour un montant de quatre à cinq cents millions d'euros, ces travaux pourraient être conduits en six à dix-huit mois. Il nous semble valoir la peine d'offrir ainsi à très court terme aux usagers une amélioration de la qualité de service. Le Gouvernement doit rendre dans les prochaines semaines un arbitrage sur ce projet de « Grand Paris d'aujourd'hui ».

Pour des raisons historiques, le réseau ferroviaire de l'Île-de-France n'est pas protégé. Le nombre d'atteintes à son bon fonctionnement est de ce fait très élevé. En 2012, on y a dénombré 525 vols de câbles. La moitié des quelque trois cents suicides enregistrés sur le réseau ferroviaire national ont eu lieu dans la région. Cette année, leur nombre a crû de 100 % sur les lignes de la Gare Saint-Lazare et de 50 % sur la ligne D. Il est donc urgent d'engager des travaux de protection.

**M. Jacques Rapoport.** Les schémas directeurs des RER lancés récemment auront des répercussions pratiques pour les voyageurs dès 2013. Le RER B Nord + bénéficiera ainsi d'une exploitation de type urbain sur l'ensemble de la ligne. Les travaux sur la ligne C faciliteront le retournement des trains et permettront d'augmenter la vitesse sur certains tronçons. Les fréquences sur la partie nord du RER D seront augmentées lorsque le tunnel nord de Châtelet pourra être emprunté par douze trains à l'heure, au lieu de huit.

Nous devons faire évoluer nos modes d'exploitation. Un nouvel usage de la radio doit, par exemple, faciliter et accélérer le traitement des incidents. De gros progrès restent à accomplir à ce dernier égard, étant entendu que la sécurité prime sur toute autre considération.

**M. Guillaume Pepy.** S'agissant de l'information des voyageurs, l'enjeu principal ne réside pas tant dans sa quantité que dans sa qualité – sa pertinence, comme a dit M. Marc Pelissier.

Le rapprochement annoncé entre RFF et SNCF dans le projet de réforme de M. Frédéric Cuvillier permettra de connecter à nouveau les circuits d'information et de

constituer des équipes communes, de sorte que les usagers pourront être plus rapidement renseignés sur l'état du trafic.

L'information en temps réel constitue le véritable défi auquel nous sommes confrontés. Les systèmes actuels ont été conçus avant la diffusion du téléphone portable et d'internet ; ils ne peuvent donc pas assurer l'information instantanée qu'attendent les voyageurs. Nous avons donc commencé à revoir ces systèmes de manière à intervenir sur tous les circuits disponibles, y compris en dehors du monde ferroviaire. Le déploiement d'écrans d'information dans les entreprises sera ainsi l'une des principales innovations dont bénéficieront les salariés en 2013 pour organiser au mieux leur trajet de retour.

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** La décision de réaliser des travaux pour la protection du réseau a-t-elle été prise ? Si oui, quels montants y seront consacrés ?

**M. Daniel Goldberg.** Les députés qui ont contribué au rapport de la commission d'enquête que j'ai eu l'honneur de présider, puis l'ont adopté à l'unanimité, ont souhaité placer les usagers au centre du système de transport. Or nous sommes aujourd'hui confrontés à un problème hors norme : un seuil de rupture est atteint, de sorte que les usagers ont le sentiment de « vivre une galère » au quotidien.

Cette situation est due à des décennies de sous-investissement, mais aussi à un problème d'aménagement du territoire. Doit-on continuer à installer bureaux et activités économiques au sud et à l'ouest, en première couronne, et à construire des logements au nord et à l'est ?

Nous avons besoin d'une vision d'ensemble de l'avenir du réseau ferré rapide d'Île-de-France. Elle doit être le fait de la SNCF, de RFF et de la RATP, en lien avec le STIF, mais aussi tenir compte du futur réseau Grand Paris Express car les réseaux ne peuvent pas être pensés de façon séparée. En outre, il est indispensable de remédier aux dysfonctionnements qui handicapent la compétitivité de l'Île-de-France et posent en conséquence un problème à l'ensemble du pays.

Le rapprochement voulu par l'État entre RFF et la SNCF me semble constituer un progrès en termes de gouvernance. L'amélioration de la co-exploitation des lignes A et B du RER par la SNCF et la RATP correspond à l'une des recommandations de la commission d'enquête. Peut-on nous en dire plus sur la co-exploitation de la ligne A ? Des rames à double niveau circulent désormais sur cette ligne : ne pourrait-on envisager qu'il en soit de même sur la ligne B ?

Dans le tunnel Châtelet-Gare du Nord, est-il physiquement possible d'atteindre les trente-deux missions à l'heure prévues en périodes de pointe – vingt pour le RER B et douze pour le RER D ? Comme le préconisait la commission d'enquête, il faudrait se prononcer à brève échéance sur la possibilité d'un doublement de ce tunnel.

Avoir, comme je le souhaite, une vision globale du transport ferré francilien suppose de sécuriser les ressources financières. Nous devons aussi en finir avec les visions à court terme : songeons qu'aujourd'hui, personne n'est en mesure de prédire ne serait-ce que les reports de flux de voyageurs qu'induiront la réalisation du Grand Paris Express, puis son achèvement.

**M. Jean-Marie Sermier.** Le schéma d'ensemble des transports d'Île-de-France a été lancé il y a quelques années. En 2009, il a permis au Président de la République, M. Nicolas Sarkozy, de mettre fin à la concurrence de collectivités défendant de multiples projets dépourvus de cohérence.

Un premier rapport sur le Grand Paris Express, rédigé par M. Pascal Auzannet, a été remis à M. Maurice Leroy, alors ministre de la ville, en avril 2011. Mais un nouveau rapport du même auteur, remis au mois de décembre dernier à Mme Cécile Duflot, ministre de l'égalité des territoires et du logement, fait état de dépenses et de délais différents. En effet, le coût de l'opération y passe de 20 à 29 milliards d'euros, ce qui s'explique en partie par les évolutions législatives et réglementaires et par les aléas économiques – en tout état de cause, le Premier ministre doit rendre un arbitrage dans les semaines qui viennent. Mais surtout, dans ce deuxième rapport, en totale contradiction avec le précédent, un scénario 2 prévoit un simple renforcement des transports dans la petite couronne, au terme d'un programme dont la réalisation s'échelonne jusqu'après 2030. Cette hypothèse m'inquiète car les objectifs retenus avaient jusqu'alors fait l'unanimité quelles que soient les majorités. Comment les élus locaux pourraient-ils s'engager sur des financements et signer des contrats si les nouvelles gares ne devaient voir le jour qu'en 2030 ou 2035 – voire en 2040 selon le scénario 3 du même rapport ? De tels objectifs ne correspondent plus à ceux qui étaient retenus au départ. Quelle est votre position sur le sujet ?

Élu d'une circonscription de province, je souhaite que le schéma des transports d'Île-de-France assure le lien entre Paris ville-monde et l'ensemble du territoire national. Pourquoi, aujourd'hui, un voyageur en provenance du Jura ne peut-il trouver à la lisière de Paris un parking-relais offrant un accès facile aux transports urbains de la capitale ?

**M. Denis Baupin.** Bonne nouvelle : les passagers des transports collectifs d'Île-de-France sont de plus en plus nombreux ! Mauvaise nouvelle : les investissements ont pris beaucoup de retard – je remercie la SNCF, RFF et la RATP de l'avoir reconnu aussi clairement –, et les voyageurs en paient le prix : ni tranquille, ni serein, le trajet entre le domicile et le travail est un moment long et pénible !

Certaines parties du territoire francilien restent très mal desservies par les transports collectifs, ce qui se traduit par des difficultés d'accès au marché du travail, aggravant les phénomènes d'exclusion. Il est dès lors de notre intérêt à tous de permettre le développement des déplacements de banlieue à banlieue. Ce doit être aujourd'hui notre priorité. Il faut donc mener une réflexion d'ensemble et, par exemple, cesser de concentrer les emplois à La Défense, ce qui amplifie les migrations quotidiennes d'est en ouest.

Une vision globale est également nécessaire en ce qui concerne les financements. De ce point de vue, l'augmentation du versement transport constitue une petite avancée qui n'est toutefois pas à la hauteur des besoins. Nous devons y revenir, surtout si la hausse de la TVA sur les transports collectifs devait être confirmée – ce qui serait d'ailleurs paradoxal en ces temps où l'on insiste sur la nécessité d'une transition énergétique et écologique.

Alors que les opérateurs se disent à la recherche de moyens pour améliorer les transports du quotidien – par exemple, pour le tunnel entre Châtelet et Gare du Nord –, je suis très étonné que l'on envisage de ressusciter le projet Charles-de-Gaulle Express qui ne desservira pas les territoires qu'il traverse et sera donc au seul bénéfice des touristes et des hommes d'affaires. Si les transports du quotidien sont vraiment la priorité des opérateurs, les moyens financiers doivent y être prioritairement consacrés.

Ce matin, nous avons peu évoqué les transports de surface, notamment par bus. Le plan de déplacements urbains actuellement en discussion au niveau régional et le programme sur lequel a été élu l'actuel président de région prévoient de les développer, par exemple en créant des voies express dédiées sur les autoroutes. Une simulation a permis de constater qu'en faisant circuler sur une voie réservée du périphérique parisien les bus, les taxis, les véhicules d'urgence, les véhicules en covoiturage et les véhicules les moins polluants, on y réduirait certes le trafic de 25 % mais que, comme la circulation y serait rendue plus fluide pour des véhicules transportant un plus grand nombre d'occupants, le nombre total d'usagers transportés serait augmenté. La mesure serait donc incontestablement efficace.

Le président de la RATP peut-il nous dire où en est le projet OURAGAN censé améliorer la fréquence des rames aux heures de pointe ?

Quels sont les projets de la SNCF en matière d'intermodalité entre transports collectifs et vélo ?

Le président de RFF peut-il nous éclairer sur les projets relatifs à la petite ceinture ferroviaire parisienne ?

**M. Jean-Christophe Fromantin.** Merci à nos invités d'avoir clairement souligné l'exigence de cohérence ! La multiplicité des opérateurs et des parties prenantes rend en effet indispensable un effort permanent de concertation.

Vous avez justement insisté sur la nécessité d'améliorer la qualité du service, l'information et l'accessibilité, mais vous n'avez rien dit de la sécurité des voyageurs dans les gares et les trains. Est-ce parce que la situation se serait améliorée ou parce que ce point ne relève pas directement de votre compétence ?

N'en déplaise à M. Baupin, la connexion avec les aéroports est vitale pour le développement économique de Paris et de l'Île-de-France. Une métropole ne peut se couper du reste du monde. Mais les liaisons avec les grandes métropoles régionales sont également importantes et le seront probablement plus encore après l'acte III de la décentralisation.

Avez-vous pris en compte, dans vos études de prospective, les changements des modes de travail – nouvelles mobilités, télétravail, etc. ? Les schémas arrêtés aujourd'hui pour l'avenir ne peuvent plus se fonder sur les usages d'il y a vingt ou trente ans, où chacun partait au travail entre huit heures et dix heures, puis rentrait chez lui entre dix-sept et dix-neuf heures.

Enfin, le phasage du Grand Paris Express nous semble devoir faire l'objet d'une clarification. Toutes nos collectivités redoutent que la cohérence des décisions prises il n'y a pas si longtemps ne soit compromise.

**M. Patrice Carvalho.** Je remercie les intervenants pour les informations qu'ils nous ont données, en particulier M. Pepy qui, à son habitude, n'a pas pratiqué la langue de bois !

Quand on peut débloquer des milliards pour aider le monde industriel sans aucune contrepartie, on doit pouvoir faire de même pour transporter nos concitoyens dans de meilleures conditions. J'ai bien noté tous les progrès accomplis, mais, dans le même temps, le trafic s'accroît. Pourriez-vous nous donner une idée de l'écart entre l'offre et les besoins, telle qu'il est aujourd'hui et tel qu'il pourrait être dans dix ou vingt ans ?

La source de bien des difficultés est dans la concentration des sièges sociaux et des services de l'État à Paris. Cependant, si on envisage le cœur léger de fermer un site de PSA, c'est une tout autre chanson quand il s'agit de transférer une administration en province !

L'obligation de traverser Paris pour un transfert entre l'aéroport d'Orly et celui de Roissy Charles-de-Gaulle constitue un autre problème auquel il faut s'attaquer dès maintenant.

Pour améliorer les transports, on ne peut faire l'économie de grands travaux, et donc d'investissements lourds et complexes. Les usagers se plaignent que la réalisation de ces projets soit sans cesse reportée, mais les élus se heurtent au même constat. Même en zone rurale, il faut huit à dix ans pour qu'un simple projet de route aboutisse : étude d'impact sur le milieu aquatique, études faunistique et floristique, fouilles archéologiques, recours intentés par des associations ou des particuliers... Toutes ces procédures ont sans doute leur raison d'être, mais une rationalisation s'imposerait. Ainsi, si toutes ces études pouvaient être conduites simultanément, on gagnerait des années !

À ce propos d'ailleurs, j'appelle l'attention de la Commission sur une inégalité entre Paris et la province : un maire rural qui veut faire un lotissement doit d'abord viabiliser. À Paris, on peut construire sans se préoccuper de la desserte ni des abords ! Il y a vraiment deux poids, deux mesures.

**M. Jacques Krabal.** Je me réjouis que les intervenants se soient exprimés aussi librement, sans rien masquer de l'acuité des problèmes. En matière technique aussi bien qu'en matière d'aménagement du territoire, les solutions passent évidemment par une réflexion globale mais j'ai bien peur que le pire soit encore devant nous, avec l'accélération de la métropolisation. Paris capitale mondiale, soit, mais n'oublions pas les territoires situés aux franges du Grand Paris !

Je regrette que vous n'ayez rien dit des incivilités, en recrudescence dans les trains, surtout en bout de ligne et tard le soir, ni de la malpropreté trop fréquente des wagons.

Beaucoup, certes, est fait pour rendre les gares plus accessibles. Mais les retards accumulés au fil des années sont tels qu'il faudra dépenser beaucoup pour arriver au terme de ces travaux.

L'inégalité de traitement entre Paris et le reste de la France, abordée par l'orateur précédent, est sensible aussi en matière de tarifs. Ceux-ci ont été relevés au 1<sup>er</sup> janvier – de 5,5 % pour le titre TER –, à quoi va s'ajouter l'augmentation de la TVA. Est-ce bien heureux à l'heure où l'on veut encourager l'utilisation des transports collectifs ? Mais même mes concitoyens de Château-Thierry sont gagnés par un sentiment de discrimination quand ils doivent se rendre à Paris : ils sont obligés de valider plusieurs tickets. À quand un billet unique ?

Gardez à l'esprit que Paris n'est pas toute la France ! Comme l'écrivait La Fontaine dans sa fable *Le Héron*, « on hasarde de perdre en voulant trop gagner » !

**M. Alexis Bachelay.** Les conditions de transport en Île-de-France sont devenues un facteur majeur de stress pour les usagers. Aussi, en cette période de profondes restructurations qui les affectent directement, il faut surtout éviter les annonces qui ne seraient pas suivies d'effets. Il faut aussi une communication globale – à l'échelle de la politique globale qu'on

veut pour le réseau régional – et une communication qui donne du sens à ce qui se fait. C'est pourquoi j'ai apprécié l'intervention de Guillaume Pepy : alors qu'on est trop souvent porté à renvoyer les usagers à des réalisations qui ne verront le jour qu'à échéance de dix ou quinze ans, il s'engage sur des améliorations à court terme qui sont précisément celles dont les Franciliens ont besoin.

Toujours dans ce souci d'améliorer au plus tôt le quotidien de nos concitoyens, je soutiens le projet du « Grand Paris d'aujourd'hui » et le plan de mobilisation pour les transports, que la région a adopté dès 2008, deux ans seulement après avoir pris la direction du STIF.

Le plus long terme, c'est le Grand Paris Express, pour lequel il faut définir un séquençage qui avait été oublié. Il aurait été intéressant d'entendre aujourd'hui le directeur de la Société du Grand Paris, Étienne Guyot, mais je ne doute pas que nous aurons l'occasion de revenir bientôt sur le sujet.

**M. Jacques Kossowski.** Le projet Éole est un enjeu majeur pour la desserte de l'Ouest parisien. Il est en effet vital pour le développement et le dynamisme du quartier d'affaires de la Défense et pour Seine-Arche, mais aussi pour Seine-Aval et le Mantois. Il est en outre nécessaire pour lutter contre la saturation du RER A, qui dessert notamment La Défense.

La déclaration d'utilité publique vient d'être signée par les préfets concernés. Les travaux devraient commencer en 2014 entre Haussmann-Saint-Lazare et La Défense-Nanterre. Pourriez-vous nous dire si le projet de gare sous le CNIT, à La Défense, verra le jour ? Si oui, les délais prévus seront-ils tenus ? La mise en service du prolongement Paris-Mantes *via* La Défense est-elle toujours programmée pour le dernier trimestre de 2020 ? Les financements de ces projets sont-ils assurés ?

La réalisation de ce prolongement va nécessiter une parfaite coordination entre tous les acteurs, au premier rang desquels les collectivités. Les maires seront-ils véritablement associés au projet, afin de pouvoir travailler à une bonne insertion de cette ligne dans le tissu urbain de leur commune, au mieux des intérêts de leurs administrés ?

**M. Olivier Faure.** Les transports en Île-de-France ne sont pas la seule affaire des Franciliens : ce devrait même être une grande cause nationale.

La situation actuelle est incompréhensible pour les usagers à plusieurs égards. Ils voient se développer des services en ligne comme le compte Twitter « *quoimaligne* » qui fournit une information que le service public lui-même n'est pas en mesure d'assurer. Mais surtout ils constatent des disparités qu'ils ont du mal à admettre. Les habitants de Sénart travaillant à La Défense mettent au moins autant de temps pour s'y rendre qu'un Tourangeau pour arriver à Paris – et ce trajet, ils le font quotidiennement. Ceux de la grande couronne qui empruntent les lignes C et D du RER, voient leur temps de transport quotidien, déjà long, augmenter en raison de l'aménagement de gares en petite couronne... Sachant que le coût du Grand Paris Express est évalué à 29 ou 30 milliards, quel serait celui d'une rénovation de l'ensemble des lignes du RER ? Dans quel délai pourrait-elle être achevée ?

Nous avons presque tous la religion du fer mais ne pourrait-on imaginer, dans quelques années, un rééquilibrage entre trains et bus tel que celui qui a été remarquablement réalisé à Madrid ?

Enfin, pour éviter à beaucoup d'avoir à traverser Paris pour rejoindre les gares du Nord et de l'Est, ne serait-il pas opportun de sortir des cartons où il dort depuis de nombreuses années le projet d'interconnexion sud ?

**M. Arnaud Richard.** Je remercie l'ensemble des opérateurs d'avoir été très à l'écoute des trente propositions que nous avons formulées dans le cadre de la commission d'enquête sur les transports en Île-de-France. Nous espérons que le Gouvernement prendra très rapidement les décisions qui s'imposent, en particulier sur le phasage du projet Éole.

L'utilisation des transports collectifs tend à croître en Île-de-France et ce mouvement va probablement s'accélérer dans les prochaines années en raison de l'évolution des habitudes de vie et de travail de nos concitoyens. Livrant déjà une course de vitesse pour mener de front amélioration du réseau vieillissant et aménagement de nouvelles infrastructures, les opérateurs prennent-ils cette accélération en compte lorsqu'ils programment leurs investissements ?

**M. Jacques Alain Benisti.** De l'avis unanime des élus, le projet du Grand Paris Express reste le seul moyen de désengorger les lignes RATP et SNCF qui convergent vers la capitale. Or, en préconisant de reporter à 2030, voire à 2040, l'achèvement de la ligne rouge qui doit former une boucle autour de Paris, le rapport Auzannet remet en cause la raison d'être du projet. La préconisation d'arrêter le premier tronçon Pont de Sèvres-Noisy-Champs à Champigny centre pour repartir trois kilomètres plus loin, de Noisy, mais dans l'autre sens, vers Val-de-Fontenay, est proprement ubuesque. De plus, l'abandon du centre de remisage et d'entretien des rames et du centre de pilotage de l'ensemble de la ligne figurera à jamais au nombre des inepties de la V<sup>e</sup> République. Enfin, chacun le sait, reporter la réalisation d'un projet, c'est en accroître le coût.

Comme Mme Cécile Duflot refuse de nous répondre, ne pourriez-vous nous donner votre avis, si possible sans langue de bois, sur notre proposition de reprendre le schéma qui avait prévalu pour le métro parisien, à savoir des réalisations rapides avec un financement sur cinquante ans ? Cette solution permettrait de réduire les coûts d'un tiers, de réaliser le Grand Paris Express dans les délais initialement prévus, et de faire trois millions d'usagers heureux.

**M. Jean-Yves Caullet.** Force est donc de le constater : l'Île-de-France n'est pas une île ! Où s'arrêtera l'extension indéfinie de la zone des déplacements pendulaires ?

Comment régler la concurrence entre les différentes formes de desserte ? Comment, aussi, concevoir au mieux l'articulation entre les déplacements internes à la région et les flux de ceux qui viennent de l'extérieur, pour prendre un avion ou pour bénéficier de services qu'on ne trouve qu'à Paris, par exemple ?

Sommes-nous pour toujours condamnés à connaître des heures de pointe ? L'utilisation des capacités de transport sur l'ensemble de la journée ne pourrait-elle être optimisée ?

Les transports ont toujours été considérés comme une solution aux problèmes d'aménagement. En viendra-t-on un jour à inverser les termes et à aménager en fonction des transports disponibles ?

S'agissant de la sûreté et des conditions de transport des voyageurs sur les réseaux RATP et SNCF, a-t-on fait des progrès pour mieux conjuguer les logiques de territoires, de lignes, de transporteurs, ainsi que les souhaits respectifs de l'État et des collectivités ?

Enfin – et cela vaut pour l'ensemble du réseau national –, quand pourrons-nous acheter un billet sans avoir l'impression d'être un usager de second ordre parce que notre gare de desserte n'appartient pas au réseau privilégié du TGV, ou au réseau couvert par la billetterie en ligne ?

**M. Charles-Ange Ginesy.** Le passe Navigo, carte à puce utilisant la technologie RFID, permet de stocker, sur les déplacements de ceux qui en sont détenteurs, des données que la RATP a été autorisée par la CNIL à conserver pendant 48 heures, délai pendant lequel la police a le droit d'y accéder. Comment concilier la protection des données personnelles réclamée par les associations d'usagers et la nécessité d'assurer la sécurité des voyageurs grâce à l'utilisation du numérique ? La police se voit-elle refuser la communication de ces données personnelles ? D'autre part, la CNIL a reproché à la RATP de ne pas faire le nécessaire pour diffuser le passe Navigo « *Découverte* », anonyme. Qu'en est-il aujourd'hui ?

**M. Jean-Louis Bricout.** La mobilisation doit être totale pour rendre le réseau accessible aux personnes à mobilité réduite. L'adoption en février 2008 par le conseil du STIF du schéma directeur d'accessibilité entérine l'importance accordée à ce dossier. L'effort déployé est sans équivalent : c'est plus de 1,4 milliard d'euros qui devait être consacré jusqu'en 2018 à la mise aux normes des gares, et plus de 200 millions d'euros pour l'aménagement des points d'arrêt sur le réseau routier. Où en sont ces travaux ? Quel est l'échéancier ? Quels moyens la RATP et la SNCF ont-elles engagés pour la formation de leurs agents qui sont en contact avec les usagers ?

Dans un autre ordre d'idée, plutôt que de continuer à se démener sans espoir pour faciliter l'accès aux services sur des territoires saturés, ne faudrait-il pas envisager de déplacer des populations, voire des activités, vers d'autres territoires, où la qualité de vie n'a rien à envier à celle de Paris ?

**Mme Valérie Lacroute.** Dans ma circonscription, les quatre cents places du parking d'intérêt régional de Nemours, aménagé dans les années quatre-vingt-dix, sont prises d'assaut tous les matins mais se révèlent d'autant plus insuffisantes que s'ajoutent aux usagers de toujours d'anciens usagers d'une gare proche : ils se sont en effet reportés sur celle de Nemours pour utiliser un parking gratuit, le leur étant devenu payant après des travaux d'extension.

Ce territoire ayant été éprouvé par la crise, beaucoup de ses habitants n'ont d'autre solution que d'aller travailler à Paris, mais ils doivent d'abord emprunter leur automobile pour accéder au réseau de transport collectif. Des parkings leur sont donc indispensables. Afin de ne pas leur imposer un surcoût, le STIF envisage-t-il de revoir le financement du fonctionnement et de l'entretien de ces parkings de la grande couronne et des franges de l'Île-de-France qui ont fait l'objet d'une extension ?

**M. David Douillet.** Les élus sont très inquiets à propos du séquençage du Grand Paris. Ils en sont même à se demander si la réalisation de ce projet n'est pas compromise, dans la mesure où manque au budget près d'un milliard d'euros. Le rapport de M. Pascal Auzannet est encore venu aggraver ces craintes et nos questions écrites ou orales adressées à la ministre n'obtiennent au mieux que des réponses très vagues. Pouvons-nous savoir ce qu'il en sera ? Quelles discussions les opérateurs ont-ils avec le Gouvernement sur ce sujet ?

Enfin, dans ma circonscription, un terrain proche d'une gare, appartenant à RFF, fait l'objet d'un projet immobilier alors que pourrait y être aménagé un de ces parkings dont ont

cruellement besoin la petite et la grande couronnes. Réseau ferré de France va-t-il céder à une tentation mercantile, au risque de compliquer encore la vie des usagers ?

**M. Gilles Savary.** Si l'on a été généreux en promesses à l'égard de l'Île-de-France, on n'en a pas prodigué moins à la province ! Le schéma national des infrastructures de transport (SNIT) aura probablement été le document le plus riche en promesses – trois branches de lignes à grande vitesse pour 18 milliards d'euros ! Certes, l'Île-de-France est prioritaire tant la dégradation quotidienne des transports affecte d'usagers – et pose d'ailleurs un problème d'ampleur nationale. Mais a-t-on une idée du coût total des travaux nécessaires dans cette région ? Pour un élu de province, les montants évoqués à ce propos sont vertigineux et la variation des estimations telle qu'on s'y perd.

Enfin, alors que Paris ambitionne d'être une capitale internationale, la desserte de ses aéroports est l'une des plus mauvaises en Europe. Où en est le projet Charles-de-Gaulle Express ?

**M. Pierre Mongin.** Je tiens à remercier la représentation nationale pour cette table ronde qui nous permet de faire le point sur l'ensemble du dossier des transports d'Île-de-France. Je retiens d'abord de vos interventions un premier souci : vous voulez avoir l'assurance que tous les opérateurs travaillent de manière coordonnée. Je crois pouvoir vous la donner. La fréquence de nos rencontres témoigne d'ailleurs de notre volonté d'agir en cohérence les uns avec les autres.

À cet égard, le préfet que j'ai été, sans doute un peu jacobin, doit admettre que la décentralisation des transports en Île-de-France a été une excellente chose. Le fait que la région soit devenue autorité organisatrice a donné aux usagers un porte-parole, ce qui nous a tous remis en mouvement et a permis de relancer les projets – à quoi s'est ajoutée la volonté du Gouvernement de définir une vision à long terme pour l'Île-de-France.

Je sais gré à M. Daniel Goldberg d'avoir reconnu les progrès de la coexploitation et de la gouvernance. Le problème de la ligne A du RER est techniquement très différent de celui de la ligne B dans la mesure où elle comporte cinq branches – quatre exploitées par la RATP et une par la SNCF. Le premier défi à relever là consiste à mettre au point des scénarios de gestion des situations perturbées tels qu'un incident à Cergy, par exemple, ne puisse se répercuter jusqu'à Marne-la-Vallée. Cela suppose d'abord que la réponse technique soit la même du côté de la SNCF et du côté de la RATP. Nous allons y travailler. En outre, suivant les préconisations de la commission d'enquête, la RATP et la SNCF vont désormais échanger en temps réel les données brutes sur la localisation des trains. Je propose également à mes partenaires de la SNCF et de RFF de nous rejoindre au poste de commandement opérationnel de la ligne, situé à Vincennes, pour avoir en temps réel une information fiable grâce à laquelle les difficultés pourront être réglées plus rapidement.

S'agissant du Grand Paris, c'est la rocade du métro automatique reliée à toutes les lignes de RER et de métro qui permettra d'alléger la surcharge des réseaux existants et d'optimiser ceux-ci, hors et dans Paris. Elle constitue donc la première des priorités. La deuxième est le prolongement au sud jusqu'à Orly, qui facilitera les liaisons avec la province et soulagera la ligne B.

Pendant les dix ans à venir, la situation restera tendue, mais nous tiendrons le choc grâce aux efforts que nous avons d'ores et déjà faits avec le STIF, aux 8 milliards déjà investis par la RATP, aux 6,5 milliards que nous allons investir et aux efforts des personnels.

Nous sommes à la croisée des chemins, le moment est venu de décisions structurantes. Le long terme ne doit pas être sacrifié au court terme. Cela étant, l'amélioration du service au quotidien doit rester une priorité constante des opérateurs, comme l'ont souligné M. Alexis Bachelay et M. Olivier Faure.

Pour ce qui est du passe Navigo anonyme, monsieur Charles-Ange Ginesy, la CNIL, après nous avoir recommandé d'améliorer la publicité faite sur cette carte, a finalement jugé que nos personnels faisaient preuve d'une totale loyauté en la matière. Cela étant, nous obéissons à toutes les réquisitions de la justice et notre cellule d'exploitation des données de vidéoprotection est à la disposition des officiers de police judiciaire, ce qui a abouti à l'intérieur de nos emprises à un taux d'élucidation des crimes et délits bien supérieur à celui qu'on enregistre ailleurs.

Nos personnels sont mobilisés et formés en vue d'améliorer l'accessibilité de nos stations, monsieur Jean-Louis Bricout. Ainsi ils interviennent chaque fois qu'il en est besoin pour installer un comble-lacune, malheureusement nécessaire pour que les personnes à mobilité réduite puissent accéder aux wagons du RER.

Enfin, rien ne vaut les tramways et le réseau de nouveaux bus. À cet égard, je suis reconnaissant au STIF d'avoir accepté d'inscrire dans notre contrat une clause nous autorisant à redéployer, pour trois ans encore, les moyens libérés par la création d'une ligne de tramway : cela nous permet d'accroître l'offre de bus en y consacrant 30 millions d'euros en année pleine.

**M. Marc Pelissier.** Non seulement nous ne nous attendons pas à la fixation d'un tarif unique, monsieur Jacques Krabal, mais nous craignons de fortes hausses. L'augmentation de la TVA de 3 % prévue pour 2014, venant s'ajouter à la hausse traditionnelle des tarifs décidée par le STIF, serait en effet mal vécue par les usagers.

Ce problème des tarifs est particulièrement aigu pour les usagers non abonnés car ce sont eux qui paient le plus cher en Île-de-France – 15,80 euros par exemple pour un aller-retour Paris-Melun. Or, en grande couronne, où beaucoup n'ont besoin de se déplacer que de façon occasionnelle, ils sont majoritaires – on n'y compte que de 15 à 20 % d'abonnés. Un rééquilibrage entre les tarifs des abonnés et ceux des non-abonnés nous semble nécessaire.

**Mme Sophie Mougard.** S'agissant des RER B et D, le STIF a passé commande à RFF d'études de faisabilité sur le doublement du tunnel Châtelet-Gare du Nord, ce qui devrait, nous l'espérons, nous permettre d'examiner différents scénarios à partir de la fin du premier trimestre, puis d'en arrêter un et, enfin, d'inscrire les financements pour les études de ce projet qui ne concerne pas moins de 1,4 million de voyageurs.

En Île-de-France, il existe 1 400 lignes de bus. Depuis 2006, près de 1 000 lignes ont été renforcées. En 2012, cela a été le cas de 122 lignes, pour 24 millions d'euros : cet effort respecte d'assez près la trajectoire fixée dans le plan de déplacements urbain en vue de permettre au bus de prendre toute sa part dans le report modal d'ici à 2020. Les élus ayant souhaité une accélération du mouvement, il est envisagé de doubler cette enveloppe dès l'année 2013 et un grand « plan bus » est en cours d'élaboration. Ses grandes orientations consistent à rendre ces réseaux de bus attractifs et efficaces, en lien avec les modes de transport plus lourds et avec les tramways ; à désengorger les lignes surchargées ; à améliorer l'intermodalité en favorisant les correspondances entre bus et trains ou une harmonisation de leur cadencement, voire en créant pour certaines communes de grande couronne qui en sont

dépourvues une ligne de bus qui « rabattra » sur les gares. Ce plan vise en outre à s'adapter à l'urbanisation actuelle et future en desservant les pôles majeurs et de niveau secondaire, sans négliger une desserte plus fine des territoires. En vue d'atteindre tous ces objectifs, nous travaillons avec les opérateurs et avec les collectivités locales, à la fois pour élaborer le diagnostic et pour définir une perspective pluriannuelle.

Monsieur Denis Baupin, une étude est engagée avec les services de l'État, notamment avec la Direction des routes Île-de-France (DIRIF), pour identifier les sections autoroutières susceptibles d'accueillir les transports collectifs sur une voie dédiée et pour examiner les aménagements nécessaires.

Pour ce qui est des parcs relais, je rappelle que le stationnement relève de la compétence des communes et des communautés d'agglomération, le STIF n'intervenant qu'en appui, dans le souci de favoriser l'intermodalité. Nous allons bien sûr privilégier le rabattement sur les gares des « modes actifs » – vélo et marche – lorsque cela paraît pertinent, mais également le rabattement des bus. Un schéma directeur spécifique adopté par le conseil du STIF permet d'aider les collectivités qui souhaitent créer de ces parcs relais en subventionnant ces aménagements à 75 %, parfois même davantage. Il est important de s'assurer que ces parcs restent en bon état de fonctionnement, pour ne pas avoir à les rénover tous les dix ans et pour garantir le maintien d'un service de bonne qualité. C'est pourquoi le conseil du STIF a jugé qu'un apport de l'utilisateur était souhaitable.

Je sais que les usagers de la ligne 13 attendent avec impatience le déploiement du système OURAGAN, mais la RATP a développé par ailleurs le système d'exploitation OCTYS qui a permis, en améliorant l'exploitation des métros et en raccourcissant l'intervalle entre les rames, de moderniser un certain nombre d'autres lignes.

**M. Jacques Rapoport.** Les progrès en matière de gouvernance sont réels et l'unification des fonctions de gestion d'infrastructures sera assez rapidement opérationnelle. L'urgence de la situation faisait obligation aux trois entreprises publiques de coopérer, et elles coopèrent.

Une concertation a été ouverte sur la petite ceinture parisienne, en liaison avec la municipalité. Un tiers de la ligne est utilisé, notamment par le RER C ; des perspectives d'utilisation ferroviaire sont envisageables pour un autre tiers, mais cela nous semble totalement exclu pour le reste.

Je rassure tous ceux qui s'en inquiètent : le programme en faveur de l'accessibilité est en cours d'application et, quelles que soient les difficultés, ses objectifs seront atteints.

S'agissant du prolongement de la ligne E du RER à l'ouest, nous considérons que la réalisation d'une gare sous le CNIT est matériellement possible et, pour l'ensemble du projet, nous nous estimons en mesure de respecter le calendrier prévu, soit un début des travaux en 2014 pour une mise en service en 2020. Reste à mettre en place les financements pour lesquels les discussions sont en cours.

Monsieur Davis Douillet, RFF est certes à la recherche de ressources, mais l'établissement public a l'obligation de contribuer à la politique de construction de logements sociaux. Cela étant dit, nous allons étudier plus précisément le cas que vous avez signalé.

**M. Guillaume Pepy.** Fortement soutenu par le STIF, le projet Éole fait l'objet d'une large convergence de vues. Des études ont été réalisées, des équipes ont été constituées. Si l'on ne parvient pas à régler le problème de financement, il faudra désarmer le dispositif déjà en place et on perdra plusieurs années. Il me paraît donc impératif que ce projet trouve toute sa place dans les décisions qui seront prochainement prises par le Gouvernement. Au reste, je le rappelle, il ne s'agit que d'achever la ligne E telle qu'elle avait été conçue à l'origine.

Organiser l'intermodalité vélo-train est en effet indispensable, monsieur Denis Baupin : puisqu'on ne peut charger son vélo dans le train, il faut installer dans les gares des stations dont le service d'abris Véligo mis en place par le STIF donne l'exemple. Sans doute conviendra-t-il aussi d'y ajouter des services de location et de réparation comme on en trouve au Benelux.

En matière de délinquance, alors que les atteintes aux voyageurs sont en baisse, et c'est heureux, les atteintes aux agents sont malheureusement en très forte progression. Nous avons donc renforcé les effectifs SNCF affectés à la sûreté : près de 1 900 personnes y sont dédiées en Île-de-France. Les programmes d'équipement en vidéoprotection sont en cours d'achèvement. En Île-de-France, le nombre de caméras dépassera bientôt 20 000, ce qui offrira à la police et à la justice une aide précieuse en cas d'incident.

Un certain nombre de nos concitoyens parcourent en train 500 kilomètres ou plus pour se rendre à leur travail chaque jour. Est-ce l'avenir ? En tant qu'opérateur, j'ai envie de répondre non. Outre que, pour les intéressés, « *ce n'est pas une vie* », comme on dit, cela oblige à acheter des rames, à construire des infrastructures supplémentaires destinées à ne servir qu'aux heures de pointe. Le bon sens comme l'intérêt de la collectivité voudraient plutôt qu'on s'emploie à créer des emplois dans les territoires.

La question des horaires de travail devrait également faire l'objet d'un débat en France, comme dans beaucoup de pays où ce sujet n'est pas comme chez nous tabou. À l'heure actuelle, dans notre pays, les entreprises décident, les élus votent des crédits et les opérateurs s'adaptent. Or il est possible de changer les horaires de travail, comme l'a fait l'université de Rennes qui, en décalant les horaires des cours, a permis au conseil régional d'économiser 15 millions d'euros d'investissement, soit le prix de trois rames. S'engager sur cette piste, après un débat démocratique, pourrait nous éviter de dépenser toujours plus pour essayer de remettre à niveau nos infrastructures. J'ajoute que le taux d'occupation des trains RER en Île-de-France peut atteindre 150 % sur certains tronçons aux heures de pointe, mais qu'il est en moyenne de 40 % grâce à nos énormes capacités aussi bien en flanc de pointe qu'aux heures creuses.

S'agissant du « Grand Paris d'aujourd'hui », monsieur Alexis Bachelay, rien n'est encore arrêté. C'est une proposition que nous faisons avec RFF et, si nous y avons travaillé avec le STIF, c'est au Gouvernement qu'il appartiendra de décider.

Les *geeks* auront sans doute toujours un temps d'avance sur nous, monsieur Faure, mais, dans quelques semaines, nous lancerons un site dénommé *Tranquilien* qui regroupera toutes les informations détenues par les usagers et par nous-mêmes afin de les porter à la connaissance de tous. Ce dispositif devrait favoriser une mobilité intelligente.

Nous devons réfléchir à l'idée d'une desserte de la grande couronne par des trains semi-directs, cependant que les trains de la petite couronne seraient omnibus comme le métro.

Ce n'est pas réalisable à court terme, mais nous y travaillons dans le cadre de la réflexion menée avec le STIF sur le nouveau système d'exploitation.

Les générations précédentes n'ont pas anticipé le développement des transports collectifs en Île-de-France, mais nous essayons d'être plus prévoyants, monsieur Arnaud Richard. D'où l'énergie que nous dépensons en faveur de projets à long terme. Mais nous sommes bien conscients que les usagers attendent des améliorations tangibles à plus courte échéance. C'est tout l'objet des schémas directeurs du RER et des plans que nous avons évoqués. Et il s'agit de sujets auxquels il nous est d'autant plus loisible de réfléchir que la dépense pour ce « Grand Paris d'aujourd'hui » devrait être comprise entre 400 et 500 millions, contre plusieurs milliards pour le Grand Paris Express et Éole.

Dans le cadre du schéma directeur d'accessibilité (SDA), ce sont une centaine de gares qui sont maintenant aménagées ; plus de 200 devraient l'être en 2018. La difficulté tient ici au fait que les travaux ne peuvent être effectués au mieux qu'entre minuit et demi et quatre heures du matin. Vu l'ampleur de la tâche, il conviendrait d'envisager avec les élus et avec les gestionnaires d'infrastructures la fermeture partielle de lignes, pendant quelques jours ou quelques semaines, afin d'accélérer la cadence.

**M. Jacques Rapoport (RFF).** Les quatre entreprises publiques sont favorables au projet Charles-de-Gaulle Express. Des discussions se déroulent actuellement sous l'égide du ministère des transports en vue de parvenir à un montage financier qui permette de réaliser cette ligne. Je suis convaincu que ce projet a toutes les chances d'aboutir car il répond à un vrai besoin. Enfin, monsieur Olivier Faure, la liaison Massy-Valenton est à nos yeux le préalable indispensable à la réalisation de la liaison sud.

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Merci, madame, messieurs, pour tous ces éclaircissements de nature à nous donner confiance dans l'avenir.

\*

\* \*

### **Information relative à la commission**

*La Commission procède à la nomination d'un rapporteur.*

**M. le président Jean-Paul Chanteguet.** Le Sénat est saisi du projet de loi portant diverses dispositions en matière d'infrastructures et de services de transports, qui, sous réserve de sa transmission, devrait être examiné par notre Commission le mardi 26 février, avant d'être inscrit à l'ordre du jour de la séance publique en mars prochain. Compte tenu des délais, il me semble préférable de nommer un rapporteur dès à présent.

Pour rapporter ce projet, j'ai reçu la candidature de Mme Catherine Beaubatie.

*Mme Catherine Beaubatie est désignée comme rapporteure de ce texte*

## **Membres présents ou excusés**

### **Commission du développement durable et de l'aménagement du territoire**

Réunion du mercredi 30 janvier 2013 à 9 h 30

*Présents.* - Mme Sylviane Alaux, M. Christian Assaf, M. Julien Aubert, M. Alexis Bachelay, M. Serge Bardy, M. Denis Baupin, Mme Catherine Beaubatie, M. Jacques Alain Bénisti, M. Philippe Bies, M. Florent Boudié, M. Jean-Louis Bricout, Mme Sabine Buis, M. Vincent Burroni, M. Alain Calmette, M. Yann Capet, M. Patrice Carvalho, M. Jean-Yves Caullet, M. Jean-Paul Chanteguet, M. Guillaume Chevrollier, M. Jean-Jacques Cotel, Mme Florence Delaunay, M. Stéphane Demilly, Mme Fanny Dombre Coste, M. David Douillet, M. Philippe Duron, Mme Sophie Errante, M. Olivier Falorni, M. Yannick Favennec, M. Jean-Christophe Fromantin, Mme Geneviève Gaillard, M. Alain Gest, M. Charles-Ange Ginesy, M. Michel Heinrich, M. Jacques Kossowski, M. Jacques Krabal, Mme Valérie Lacroute, M. Alain Leboeuf, M. Arnaud Leroy, M. Michel Lesage, Mme Martine Lignières-Cassou, M. Olivier Marleix, M. Franck Marlin, M. Jean-Luc Moudenc, M. Philippe Noguès, M. Bertrand Pancher, M. Edouard Philippe, M. Philippe Plisson, M. Christophe Priou, Mme Catherine Quéré, Mme Marie-Line Reynaud, M. Gilbert Sauvan, M. Gilles Savary, M. Jean-Marie Sermier, M. Thierry Solère, Mme Suzanne Tallard, M. Jean-Pierre Vigier.

*Excusés.* - M. Yves Albarello, Mme Chantal Berthelot, M. Christophe Bouillon, M. Laurent Furst, M. Christian Jacob, M. Philippe Martin, M. Rémi Pauvros, Mme Sophie Rohfritsch, M. Martial Saddier, M. Gabriel Serville.

*Assistaient également à la réunion.* - M. Olivier Faure, M. Daniel Goldberg, M. Michel Ménard, M. François Pupponi, M. Arnaud Richard.