



IDÉES

Il faut éviter que le mythe du RER ne se transforme en tragédie

Saturé et vieillissant, le Réseau express régional ne répond plus à la promesse originelle de désenclavement, estime un collectif de maires et de responsables d'associations d'usagers. Il est urgent que l'Etat investisse

Inauguré en 1977 par Valéry Giscard d'Estaing, le Réseau express régional (RER) est, à l'instar de la Citroën et du Concorde, un pur produit des « trente glorieuses », au temps d'une croissance à deux chiffres et du plein-emploi. Symbole de progrès, de victoire sur le temps et l'espace, il a incarné un moment, bien plus qu'un simple moyen de transport, un modèle de société moderne et égalitaire, l'abolition de la frontière entre centre et périphérie, entre Paris et sa banlieue, une cohésion métropolitaine nécessaire à la dynamique de notre région capitale. C'était l'époque du général de Gaulle et de Paul Delouvrier, son grand maître d'œuvre en matière d'aménagement du territoire. C'était le temps où l'Etat stratège savait se donner les moyens de ses ambitions. Mais qu'en est-il aujourd'hui ?

Saturé et vieillissant, le RER est devenu synonyme de promiscuité, d'enclavement, d'assignation à résidence, de déclassement et d'aliénation sociale, diamétralement opposé à sa promesse originelle du droit à la mobilité pour tous, notamment pour les habitants de la seconde couronne parisienne.

Chaque jour, les trajets du quotidien – d'une durée moyenne de 84 minutes – se transforment en calvaire, toujours plus longs, toujours plus pénibles. La fatigue s'accroît pour ces milliers de passagers éreintés, leur santé se dégrade – bientôt l'épuisement. « Les salariés ont déjà l'impression d'avoir fait leur journée de travail au moment où ils arrivent au bureau », soulignent les rapporteurs de la commission d'enquête relative au projet de rénovation du RER, en mars 2012. Les heures de galère s'accumulent et le temps libre que l'on pourrait consacrer à sa famille, à ses amis, à la culture, au sport ou à l'engagement citoyen, si précieux à la qualité d'une vie, est perdu à jamais.

Les raisons de l'effondrement du mythe et l'explication des problèmes de ce réseau tiennent, selon les magistrats de la Cour des comptes, à « un sous-investissement persistant lié au fait que les gouvernements successifs, la SNCF et Réseau ferré de France (RFF) ont, pendant plus de trente ans, accordé la priorité au développement du réseau des lignes à grande vitesse (TGV) », au détriment du réseau francilien existant (rapport de la Cour des

comptes de 2016). Les juges de la rue Cambon notent que certaines caténaies du RER sont âgées de plus de 90 ans.

Trente ans de sous-investissements qui risquent de se répéter si l'Etat et son opérateur ferroviaire principal, bientôt soumis à la concurrence, ne se hissent pas à la hauteur de l'enjeu, par un programme d'investissement puissant à réaliser en urgence, qui nous permettrait non seulement de rattraper le retard avéré, mais aussi d'accompagner des développements nouveaux pour absorber l'inéluctable croissance du nombre des usagers de ce transport public.

Toutes les projections du schéma directeur de la région d'Ile-de-France (Sdrif) démontrent que l'offre résidentielle nouvelle sera produite et concentrée essentiellement sur la seconde couronne dans les dix prochaines années. Or les auteurs de ce document de planification à l'échelle de notre métropole de 12 millions d'habitants sont les deux mêmes autorités, Etat et région, aujourd'hui compétentes en matière de transport avec leur démembrement (SNCF, RATP, Ile-de-France Mobilités), qui



ignorent depuis trop longtemps cette poussée démographique anticipable sans prioriser l'investissement et le développement des RER, témoignant d'une attitude à la limite de la schizophrénie.

Quelque 40 milliards d'euros sont d'ores et déjà garantis pour le Grand Paris Express, qui bénéficie, moins de dix ans après le discours fondateur du président Nicolas Sarkozy, d'une société, d'une fiscalité et d'un budget dédiés. Cette ligne nouvelle de métro de 200 km et ses 68 gares, toutes en première couronne, vampirisent toutes les énergies, tous les savoir-faire, toute l'ingénierie française et, surtout, tous les crédits de la solidarité nationale encore disponibles. Deux milliards supplémentaires seraient même prévus pour le Charles-de-Gaulle Express, reliant l'aéroport du même nom à l'ouest et au cœur de la capitale, au bénéfice des insiders qui profitent de la mondialisation heureuse (projection: 15000 voyageurs par jour, contre 1,5 million pour les RER D et B). Comment comprendre cette extraordinaire mobilisation de fonds publics pour la création de ces deux lignes nouvelles, alors même que la maintenance des réseaux existants n'est pas assurée ?

Une question éminemment politique

Si nous ne réagissons pas, le Grand Paris se transformera en « Gros Paris » et les transports du quotidien reliant les franges de l'Ile-de-France à notre capitale et

à sa première couronne resteront encore longtemps les parents pauvres de la mobilité francilienne. Nous devons refuser la mise au ban des 6 millions de Franciliens qui vivent en seconde couronne. Nous ne pouvons laisser nos banlieues en marge de la dynamique métropolitaine de la première région française et européenne. Il nous faut œuvrer pour une organisation territoriale réellement inclusive de la grande couronne dans le Grand Paris afin d'empêcher le schisme francilien, la sécession entre une centralité captant et jouissant de toutes les richesses et une lisière renvoyée au rôle d'arrière-boutique, réceptacle des grands centres commerciaux, des gigantesques zones logistiques, des grands ensembles et des autoroutes congestionnées, saturées matin et soir.

La question est éminemment politique. Ce sont des choix, des décisions publiques nationales et régionales qui sont à l'origine de nos difficultés. Rappelons que les habitants des banlieues paient leur pass Navigo 75,20 euros par mois, le même tarif que les habitants de Paris intra-muros, alors qu'ils ne bénéficient pas du même niveau de prestation. Cette rupture d'égalité devant le service public n'est plus acceptable.

Ensemble, tous les responsables publics doivent porter avec le plus grand volontarisme politique cet impératif d'intérêt général, cette ambition de cohésion et d'attractivité pour toute l'Ile-de-France et, ainsi, obtenir de l'Etat et des autorités de transport de

nouveaux engagements fermes et concrets, dans les plus brefs délais, pour répondre à l'urgence des RER et éviter que le mythe ne se transforme en tragédie. L'Etat, dans sa responsabilité régaliennne, doit agir aux côtés des collectivités territoriales comme garant de l'unité métropolitaine et nationale.

par un Collectif de Maires et de responsables d'associations d'usagers.

Francis Chouat, député (LRM) ; Olivier Corzani, maire de Fleury-Mérogis (PCF) ; **Karl Dirat, maire de Villabé (SE)** ; Jean Féret, président de l'Adumec (Association de défense des usagers et des maires et des élus en colère) ; **François Gros, maire du Coudray-Montceaux (LR)** ; Marie Guévenoux, députée (LRM) ; **Philippe Jumelle, maire d'Etiolles (SE)** ; Olivier Leonhardt, sénateur (RDSE) ; Jonathan Magano, président de Soutien associatif des usagers révoltés (Sadur) ; Jacques Mione, maire de Ballancourt-sur-Essonne (DVD) ; Frédéric Petitta, maire de Sainte-Geneviève-des-Bois (PS) ; **Stéphane Raffalli, maire de Ris-Orangis (PS)** ; **Philippe Rio, maire de Grigny (PCF)** ; **Jean-Baptiste Rousseau, maire de Soisy-sur-Seine (SE)** ; Sylvain Tanguy, maire du Plessis-Pâté (DVG) ; Nicolas Trotin, président de l'association RER D coupé ; Jacques Vandeputte, président de l'Association RER D Val de Seine ; Siegfried Van Waerbeke, président de l'association D-, Très insuffisant.

