



N° 1968

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

QUATORZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 22 mai 2014.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*tendant à la création d'une commission d'enquête
sur l'acquisition par la SNCF et le STIF de nouveaux trains
dont les dimensions sont incompatibles avec celles
du réseau ferré existant,*

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire,
à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Valérie PECRESSE, Dominique BUSSEREAU, Jacques Alain BENISTI, Xavier BERTRAND, Jean-Louis CHRIST, Édouard COURTIAL, Jean-Pierre DECOOL, Bernard DEFLESSELLES, Camille de ROCCA SERRA, Patrick DEVEDJIAN, Nicolas DHUICQ, Dominique DORD, Virginie DUBY-MULLER, Yannick FAVENNEC, Daniel FASQUELLE, Sauveur GANDOLFI-SCHEIT, Jean-Pierre GORGES, Philippe GOSSELIN, Philippe GOUJON, Arlette GROSSKOST, Françoise GUEGOT, Jean-Claude GUIBAL, Michel HERBILLON, Patrick HETZEL, Denis JACQUAT, Valérie LACROUTE, Guillaume LARRIVE, Marc LE FUR, Pierre LELLOUCHE, Alain MARC, Alain MARLEIX, Bérengère POLETTI, François SCELLIER, Alain SUGUENOT, Jean-Marie TETART, Philippe VITEL, Laurent WAUQUIEZ et Marie-Jo ZIMMERMANN,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Dans son édition du mercredi 21 mai 2014, *Le Canard enchaîné* a révélé une information selon laquelle les nouveaux trains Regiolis d'Alstom et Regio2N de Bombardier commandés par la SNCF et le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) étaient trop larges compte tenu du dimensionnement actuel du réseau ferré.

Conséquence, comme l'ont confirmé Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF dans un communiqué de presse commun publié le jour même, le déploiement de ces trains exige au préalable des travaux d'adaptation de 1 300 quais de gare, c'est-à-dire de 15 % des quais des gares françaises.

Il n'est en outre pas exclu que les conséquences de cette inadaptation du matériel roulant au réseau aillent plus loin. Mme Sophie Mougard, directrice générale du STIF (l'autorité organisatrice des transports d'Île-de-France présidée par M. Jean-Paul Huchon), affirmait ainsi lors du dernier conseil d'administration du syndicat qu'il n'était pas impossible, compte tenu de leur largeur, que les nouveaux trains puissent se croiser sans risque de collision.

Une telle situation appelle à l'évidence une série d'interrogations à laquelle la présente commission d'enquête doit permettre de répondre :

1° Par quel enchaînement de circonstances des entreprises publiques de transports et une autorité organisatrice dotés de budget aussi importants (44 milliards d'euros au total) et de compétences humaines reconnues et expérimentées ont-elles pu aboutir à prendre une telle décision ? L'amélioration du confort des voyageurs, mis en avant par les entreprises pour justifier l'élargissement des rames, justifiait-elle des interventions aussi coûteuses de remise à niveau du réseau, particulièrement dans un contexte budgétaire aussi tendu ?

2° À quel moment les décisions ont-elles été prises et à quel moment est-il apparu que la commande de nouveau matériel roulant engendrerait nécessairement des travaux sur le réseau ? Le STIF a ainsi décidé de passer commande de 48 rames Regio2N pour un montant de 510 millions d'euros le 11 décembre 2013 : quel était l'état exact de connaissance des autorités du STIF sur les difficultés rencontrées pour le déploiement de ce type de matériel lorsqu'elles ont présenté cette commande au vote des membres du conseil d'administration du syndicat ?

3° Quel est le coût réel lié à l'adaptation du réseau aux nouveaux trains. Dans le communiqué commun qu'ils ont publié le 21 mai, RFF et la SNCF avancent un coût de 50 millions d'euros. Or ce coût n'apparaît pas en adéquation avec le nombre de quais concernés par les travaux, évalué à 1 300, toujours selon les informations de RFF et de la SNCF. Aux termes de ces évaluations, le coût de la rénovation d'un quai reviendrait à 38 461 euros, un coût qui apparaît bien faible au regard de la nature des travaux à réaliser.

4° Plus largement, quels sont les coûts et les délais (donc les coûts indirects) induits par cette situation ?

Si RFF affirme que le coût d'adaptation du réseau sera intégralement pris en charge sur le budget courant de l'établissement public, il n'en demeure pas moins que les sommes ainsi engagées ne pourront servir à financer d'autres projets prioritaires pour les clients et seront de toute façon *in fine* supportées par le contribuable.

Par ailleurs, dans quelle mesure la révélation de ces difficultés aura-t-elle un impact sur le délai de livraison des trains et donc sur l'amélioration du confort des voyageurs ? Rappelons qu'en Île-de-France, les nouvelles rames Regio2N devaient être livrées entre mi-2016 et 2018. Le seront-elles dans ce calendrier ?

Et si d'aventure il s'avérait que du fait d'un risque de collision lors du croisement des trains, les nouvelles rames ne pouvaient être déployées, quelles seraient les solutions pour renouveler le matériel roulant dans un délai raisonnable, sachant que le développement d'un nouveau modèle de train prend plusieurs années ?

5° Enfin, au vu de la situation présente, quelles réformes, quelles procédures et quels garde-fous convient-il de mettre en œuvre pour qu'une nouvelle situation de cette nature ne se présente plus à l'avenir ?

PROPOSITION DE RESOLUTION

Article unique

En application des articles 137 et suivants du Règlement, il est créé une commission d'enquête sur l'acquisition par la SNCF et le STIF de nouveaux trains dont les dimensions sont incompatibles avec celles du réseau ferré existant.