



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

ligne Eaubonne Saint-Lazare

Question orale n° 1852

Texte de la question

M. Jean Bardet appelle l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur les difficultés d'information des voyageurs sur la ligne RER C (Pontoise-banlieue sud) et la ligne SNCF Pontoise-Paris Nord, depuis l'ouverture de la liaison Eaubonne - Saint-Lazare. L'exemple de la gare Franconville - Le Plessis-Bouchard est particulièrement significatif : panneaux d'affichage électronique hors service depuis le mois d'août ; annonces orales, quand il y en a, inaudibles du fait du bruit ambiant (trains, avions, circulation routière) ; plaques indiquant la destination des trains illisibles car bien souvent taguées ; trains omnibus, annoncés directs en cours de trajet sans compter les dénominations des trains sur la ligne RER C ne parlant qu'aux seuls initiés (FAST, GOTA, NORA... !) De tels désagréments bouleversent quotidiennement la vie de l'ensemble des voyageurs dont l'exaspération légitime est exacerbée par des retards réguliers. Cela explique aussi la multiplication des embouteillages enregistrée sur l'A 15. Il est inévitable que les Val-d'oisien modifient leur mode de transport au regard de la situation rencontrée dans les transports en commun. Il est vrai que le fait que le conseil régional d'Ile-de-France, consacrant 50 % de son budget transport au tramway parisien, ne participe en aucun cas à l'effort qui devrait être fait. En conséquence, il lui demande de bien vouloir lui préciser les mesures qu'il entend prendre pour répondre à l'attente des habitants de la troisième circonscription du Val-d'Oise en ce domaine.

Texte de la réponse

DIFFICULTES DES TRANSPORTS DANS LE VAL-D'OISE

M. le président. La parole est à M. Jean Bardet, pour exposer sa question, n° 1852, relative aux difficultés des transports dans le Val-d'Oise.

M. Jean Bardet. Ma question porte sur la mauvaise information des usagers de la ligne C du RER reliant Pontoise à la banlieue sud et de la ligne SNCF reliant Pontoise à Paris-Nord depuis l'ouverture de la liaison Eaubonne-Saint-Lazare. Plus largement, je voudrais interroger M. le ministre des transports sur les dysfonctionnements de la desserte ferroviaire des communes de ma circonscription.

L'exemple de la gare Franconville-Le Plessis-Bouchard, dont je suis un usager régulier, est particulièrement significatif. Après être resté hors service pendant quatre mois, l'affichage électronique n'y fonctionne, depuis, que de façon intermittente. Les annonces vocales, quand il y en a, sont rendues inaudibles par le bruit ambiant généré par les trains, les avions, la circulation routière. Les panneaux indiquant la destination des trains sont bien souvent tagués et illisibles de ce fait. Des trains annoncés comme omnibus deviennent directs en cours de trajet. En outre, les dénominations des trains de la ligne C - FAST, GOTA, NORA, etc. ! - ne parlent qu'aux initiés.

Une telle situation a bien créé une forme de convivialité. (*Sourires.*) Des gens qui auparavant ne se parlaient pas s'amuse désormais à parier sur la destination de tel ou tel train : la gare du Nord, les Invalides, ailleurs ? C'est un avantage : je ne suis pas sûr que ce soit celui recherché.

Il faut aussi évoquer les problèmes de vandalisme : tags, bancs détériorés et inutilisables, ou d'aménagement, tels que l'absence d'éclairage, sujet sur lequel j'étais déjà intervenu à propos de la gare de Frépillon. À l'époque,

la réponse de la SNCF m'avait, je l'avoue, consterné. Laissez-moi vous en lire quelques extraits : " La gare de Frépillon est un Point d'Arrêt Non Géré - en français dans le texte ! [...] La SNCF n'a pas le pouvoir d'imposer les règles de savoir-vivre - on s'en doute ! [...] Actuellement le vandalisme est trop conséquent dans cette station pour entamer des travaux. "

De tels désagréments bouleversent quotidiennement la vie de l'ensemble des voyageurs, dont l'exaspération légitime est encore exacerbée par des retards chroniques et des trains supprimés sans explication, si ce n'est la formule consacrée : " Nous vous remercions de votre compréhension. " Laquelle ? Les gens n'y comprennent plus rien !

On comprend mieux la multiplication des embouteillages sur l'A15 : il est inévitable que les Val-d'Oisiens, compte tenu des difficultés qu'ils rencontrent, boudent les transports en commun, et prôner le recours à ces derniers paraît difficilement défendable dans de telles conditions. Il est vrai que le conseil régional d'Île-de-France, en consacrant 50 % de son budget transports au tramway parisien, se prive des moyens de contribuer au règlement de ces difficultés.

Que compte faire le Gouvernement pour améliorer l'état de ces lignes, conformément à l'attente des habitants de la troisième circonscription du Val-d'Oise ?

M. le président. La parole est à M. le ministre délégué au tourisme.

M. Léon Bertrand, *ministre délégué au tourisme*. Monsieur le député, la SNCF est soucieuse d'offrir la meilleure qualité de service possible à sa clientèle. Il existe ainsi dans le contrat conclu entre le Syndicat des transports d'Île-de-France et la SNCF des indicateurs reposant sur un système d'incitation financière avec bonus ou malus, qui permettent notamment de mesurer la propreté des gares et des trains ainsi que la disponibilité des écrans d'information en gare. Il revient donc au Syndicat des transports d'Île-de-France de contrôler le respect des objectifs de qualité de service fixés dans ce contrat et, s'il le juge nécessaire, de fixer à la SNCF des objectifs plus ambitieux.

Concernant plus particulièrement la gare de Franconville-Le Plessis-Bouchard, que vous citez, la SNCF, consciente de la nécessité d'améliorer la qualité du service, a décidé de moderniser le système d'affichage électronique. Le problème devrait être résolu avant la fin de l'année.

Pour ce qui est du niveau sonore des annonces, il est nécessaire de trouver un juste équilibre entre une annonce audible et la gêne éventuelle occasionnée pour le voisinage.

Enfin, concernant les dénominations des trains et les changements de mission de certains trains omnibus, ces procédures ont uniquement pour but de garantir un niveau d'exploitation optimal. En effet, les dénominations correspondent aux parcours des trains et sont reprises dans les indicateurs horaires à destination du public. Il s'agit là d'une pratique nécessaire et bien connue des voyageurs.

Le changement de mission d'un train annoncé en cours de trajet est certes gênant pour les passagers, mais cette procédure, qui doit en effet rester exceptionnelle, n'est pas la cause principale de l'irrégularité des trains. Elle vise au contraire à éviter les retards en cascade, en transformant un train omnibus qui connaît un retard important en train direct, après en avoir averti les clients par le biais d'annonces sonores sur les quais et à bord du train. Les trains suivants peuvent alors respecter les horaires affichés.

Voilà, monsieur le député, les réponses que je peux vous apporter au nom du ministre des transports.

M. le président. La parole est à M. Jean Bardet.

M. Jean Bardet. Monsieur le ministre, je vous remercie de votre réponse qui, bien évidemment, ne peut me satisfaire complètement, car elle consiste en une série de bonnes intentions qui ne se traduisent pas dans les faits.

Vous indiquez ainsi que, sur la ligne de Paris Saint-Lazare à Ermont-Eaubonne, les panneaux d'information seront mis à jour d'ici à la fin de l'année. Nous sommes en janvier 2007 et cette ligne a été ouverte au mois d'août 2006 : il faudra donc seize mois pour régler ce problème.

Je ne reprendrai que quelques-uns des points que vous venez d'évoquer.

Pour ce qui est des changements de mission de certains trains omnibus, vous comprendrez sans peine que, même s'il s'agit de faire gagner du temps au train suivant, quand on annonce subitement à un voyageur qui prévoyait de s'arrêter, par exemple, à Enghien, que le train est direct et ne s'y arrêtera donc pas, la journée de ce voyageur est quelque peu perturbée !

Quant aux retards, s'il est indiqué, à la Porte Maillot, que 90 % des trains arrivent à l'heure, cela signifie que 10 % arrivent en retard. Par conséquent, une personne qui prend le train matin et soir les jours ouvrés, soit dix fois par semaine, arrive donc en retard une fois par semaine à son travail ou chez elle. Un effort important doit donc

être fait. Et j'espère que votre réponse sera suivie d'effets dans la pratique.

Données clés

Auteur : [M. Jean Bardet](#)

Circonscription : Val-d'Oise (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1852

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 30 janvier 2007, page 922

Réponse publiée le : 31 janvier 2007, page 736

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 30 janvier 2007