



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports urbains

Question écrite n° 42470

Texte de la question

Au moment où le Président de la République et le Gouvernement entendent, conformément aux conclusions du Grenelle de l'Environnement, promouvoir et renforcer les transports en commun, M. Pierre Cardo appelle l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les graves problèmes rencontrés par nos concitoyens, notamment en région parisienne, du fait de graves dysfonctionnements des transports en commun, notamment ferroviaires. Alors même que nombre d'élus entendent restreindre la circulation automobile et le stationnement et que, trop souvent, les liaisons de banlieue à banlieue sont insuffisantes, voire inexistantes, il est inadmissible de constater les interruptions régulières, voire prolongées, des transports en commun ferroviaires (métro, RER, transilien), soit en raison de mouvements sociaux catégoriels, souvent difficilement compréhensibles et acceptables (comme celui qui frappe les liaisons en partance de la Gare Saint Lazare), soit en raison de pannes à répétition, soit encore en raison d'un état déplorable du matériel roulant ou de son entretien. Ces problèmes sont encore renforcés par de nombreux retards, voire de suppressions de trains engendrant un encombrement des rames en circulation et des conditions d'inconfort et d'insécurité inadmissibles ainsi que, lors de mouvements sociaux et de mise en oeuvre du service minimum, la suppression de certains arrêts ou interconnexions. En même temps, les tarifs pratiqués ne cessent d'augmenter et les usagers réguliers, payant leurs abonnements ne sont, le plus souvent, pas remboursés du prix de leur abonnement à un service public. En même temps, les clients lésés subissent des pertes de revenus ou sont obligés d'utiliser leurs RTT et, souvent risquent de rencontrer des problèmes graves avec leur employeur en raison de leur absence et des conséquences pour le fonctionnement des entreprises ou services. Face à cette réalité inacceptable, notamment pour des habitants de grande banlieue disposant souvent de faibles revenus et obligés d'avoir recours aux transports en commun pour se rendre à leur travail ou leur établissement scolaire, voire rechercher un emploi, il lui demande de lui indiquer les mesures que le Gouvernement entend prendre, en relation avec les organismes chargés des transports en commun et les entreprises (SNCF, RATP), pour enfin garantir à nos concitoyens un système de transports en commun régulier, permanent et sécurisé. De même, il lui demande de lui indiquer s'il entend prendre des mesures pour garantir aux abonnés le remboursement des avances qu'ils ont effectués en payant leur abonnement, pour prendre en compte le service non rendu.

Texte de la réponse

La situation des transports collectifs en Île-de-France appelle la mobilisation de l'État, de la région, du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) et des opérateurs. L'amélioration de ces transports passe notamment par le développement de nouvelles infrastructures et l'accélération des investissements relatifs à la qualité de service. Ainsi, le 29 avril 2009, lors de son discours sur le Grand Paris, le Président de la République a annoncé la mise en oeuvre d'un programme d'investissements de 35 milliards d'euros en faveur des transports collectifs franciliens. Ce plan reprend le projet élaboré par le secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale. Il comporte notamment la création d'un système de métro automatique desservant les principaux pôles économiques de la région, la modernisation du réseau existant et, en particulier, la rénovation des trains circulant sur les lignes RER et la création de nouvelles infrastructures permettant de renforcer le maillage du

réseau existant, comme le prolongement d'EOLE à La Défense. Ce programme viendra compléter et approfondir les actions en cours de réalisation ou prévues à court et moyen termes dans le contrat de projets. À court terme, les efforts de l'État et des opérateurs portent notamment sur le matériel roulant. Ainsi, pour la ligne A du RER, la RATP contribuera à l'acquisition de trente trains à deux niveaux pour plus de la moitié de l'investissement. Le conseil d'administration de la RATP a approuvé le marché correspondant et ces rames seront livrées entre 2011 et 2014. L'État verse 400 millions d'euros au STIF pour concourir au financement d'un programme pluriannuel de renouvellement du matériel roulant ferroviaire de plus de 2 milliards d'euros, cofinancés à parts égales par le STIF et la SNCF. Ce programme permettra notamment la livraison de 172 rames pour le Transilien, qui seront mises en service progressivement entre la fin de l'année 2009 et avril 2015. En complément de ce programme, un protocole « pour une meilleure qualité de service des trains au quotidien en Île-de-France » a été signé en 2008 entre le STIF, RFF et la SNCF. Il concerne l'ensemble du réseau francilien exploité par la SNCF et permettra d'accélérer le renouvellement et la rénovation du matériel roulant, de fiabiliser l'infrastructure et d'améliorer les gares. Par ailleurs, la RATP accorde la priorité aux lignes de métro dont le service est le plus dégradé. Ainsi, les premières stations de la ligne 13 vont être équipées de façades de quai pour sécuriser l'exploitation, à compter de 2010. La mise en service en 2011 du système d'exploitation « Ouragan » permettra de diminuer encore les intervalles entre les rames. Ces mesures complètent le programme de rénovation du matériel roulant et des stations qui est déjà en cours sur cette ligne. La RATP a également lancé son programme d'automatisation de la ligne 1. Les premières stations sont déjà équipées de portes palières et les premières navettes automatiques seront mises en circulation dès 2010. En 2012, l'ensemble de la ligne sera automatisée. À moyen terme, l'État, notamment à travers le contrat de projets 2007-2013, s'est engagé pour l'amélioration de la qualité de service sur les lignes de RER. Ainsi, la mise en oeuvre du projet « RER B Nord + », qui vise à réorganiser la ligne afin d'améliorer la régularité et la lisibilité du service, a débuté en 2007. La mise en service de ce projet, qui prévoit notamment la circulation des trains sur la partie nord de la ligne sur deux voies dédiées, sera effectuée en 2011. Parallèlement, les rames circulant sur cette ligne seront renouvelées entre 2010 et 2013. L'État participe également au financement du schéma directeur du RER D, approuvé par le STIF en novembre 2006 et inscrit dans le contrat de projets État-région Île-de-France 2007 pour un montant de 200 MEUR. Ce schéma vise essentiellement à améliorer la régularité et la fiabilité de cette ligne. En complément, la SNCF a présenté, en mai 2008, un programme d'actions « D Maintenant », et a décidé d'investir 100 MEUR d'ici à la fin 2009. La SNCF décline ses actions autour de quatre thèmes : la ponctualité des trains, l'information aux voyageurs, la sécurité des voyageurs et le confort. Enfin, lors de son conseil du 8 juillet 2009, le STIF a approuvé le schéma de principe du RER C et le schéma directeur du RER D. Il vise à améliorer l'offre de transport, la qualité de service, la gestion des circulations et l'équipement des gares. L'État et la région se concerteront afin d'accélérer la mise en oeuvre de ces schémas. Par ailleurs, l'État, les autorités organisatrices et les opérateurs ont, en étroite collaboration, pris des mesures significatives pour améliorer la sûreté dans les transports collectifs franciliens, tant pour les voyageurs que pour les agents d'exploitation. Des moyens techniques sont progressivement installés sur l'ensemble des réseaux : caméras de vidéosurveillance, systèmes d'alerte et cabines anti-agression des conducteurs. L'ensemble des bus et tramways de la RATP sont désormais équipés de caméras de vidéosurveillance. Sur les réseaux métro et RER, la généralisation de la vidéo protection se poursuit. La SNCF investira pour le déploiement de la vidéo protection dans les gares et dans les trains entre 150 et 200 millions d'euros sur la période 2007-2013. Outre ces moyens techniques, les moyens humains dédiés à la sûreté sont en augmentation régulière sur tous les réseaux : salariés des entreprises, fonctionnaires d'État de police nationale ou fonctionnaires territoriaux de polices municipales. De plus, des formations préventives sont dispensées aux agents de toutes les entreprises de transports afin d'aider les personnels à gérer leur stress et les situations conflictuelles. La loi n° 2007-1224 du 21 août 2007 sur le dialogue social et la continuité du service public dans les transports terrestres réguliers de voyageurs répond aux objectifs de prévention des conflits et d'organisation des services de transports terrestres en cas de grève. Son but est de concilier les principes de continuité des services publics et le droit de grève. La prévention de la grève est recherchée par le recours à la procédure de concertation préalable au dépôt de tout préavis de grève. Lorsque la grève ne peut être évitée, notamment lorsque le mot d'ordre dépasse les seules compétences de la direction de l'entreprise, la loi du 21 août 2007 garantit le meilleur niveau de service de transport en fonction des moyens mis à disposition des entreprises. L'obligation nouvelle de déclaration individuelle d'intention, quarante huit heures avant la grève pour les conducteurs, les contrôleurs et les aiguilleurs, permet désormais d'établir, au vu du nombre d'agents grévistes, des niveaux de service prévus dans les plans de transport adaptés. Les

services sont affichés et communiqués à l'avance à la clientèle. Ainsi, durant les grèves nationales du 22 mai 2008 et 29 janvier 2009, la SNCF a assuré le service annoncé. Le dialogue social mis en place à la SNCF et encadré par la loi du 21 août 2007 a permis d'importants progrès. Lors de la table ronde du 4 février, organisée par la direction de la SNCF avec toutes les organisations syndicales, une série de mesures a été décidée pour répondre à ces situations délicates et renforcer la sûreté des agents. Enfin, concernant le remboursement des usagers, la loi du 21 août 2007 prévoit que le préjudice subi en cas de situation perturbée est compensé aux usagers. Ces modalités ont été mises en place lors de la négociation des derniers contrats entre le STIF et les entreprises publiques et utilisées à la suite des mouvements sociaux intervenus, après la mise en application de la loi. Le Gouvernement est conscient de la nécessité d'encourager et de renforcer le dialogue avec les utilisateurs des transports collectifs. Le secrétaire d'État chargé des transports a proposé l'engagement d'une réflexion sur ce sujet, afin, en particulier, de renforcer l'expression des associations d'usagers.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Cardo](#)

Circonscription : Yvelines (7^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 42470

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 17 février 2009, page 1519

Réponse publiée le : 1er décembre 2009, page 11504