ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports urbains

Question écrite n° 94221

Texte de la question

M. Christian Vanneste interroge M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur le rapport sur les transports ferroviaires en Île-de-France, rendu dernièrement par la Cour des comptes. Celle-ci accable la RATP et la SNCF en pointant du doigt des réseaux saturés, une gestion catastrophique des chantiers de rénovation et une comptabilité difficilement compréhensible. La Cour dénonce les chantiers insuffisants lancés par la RATP ces dernières années, qui n'ont pas pu empêcher une dégradation des conditions de transport. La SNCF est accusée de n'avoir rien investi pendant longtemps dans les Transiliens, au profit des TGV, plus lucratifs. Même le Réseau ferré de France (RFF) est accusé d'immobilisme. La Cour des comptes dénonce des travaux bien plus chers que prévu. Les 25 projets réalisés après un contrat signé entre l'État et la région Île-de-France sur la période 2000-2006 ont coûté en moyenne 92 % plus cher que ce qui avait été annoncé. La qualité du service rendu s'est dégradée ces dernières années, notamment en termes de régularité et de ponctualité. Le rapport stigmatise un système de comptabilité opaque. Le STIF est incapable de connaître précisément le coût d'exploitation d'une ligne ou de dire combien de personnes travaillent sur le réseau. Il aimerait connaître l'avis du Gouvernement sur ce dernier rapport important et sans concession de la Cour des comptes.

Texte de la réponse

L'organisation des transports en Île-de-France relève de la responsabilité du syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), autorité organisatrice depuis la décentralisation opérée au 1er juillet 2005, qui dépend de la région et des départements franciliens. Cependant, conscient des enjeux liés aux déplacements en transports collectifs en Île-de-France et aux difficultés relevées par la Cour des comptes, l'État est très attentif à l'amélioration de la qualité du service offert aux usagers. Il participe ainsi activement, aux côtés des acteurs responsables des transports en Île-de-France, à l'investissement nécessaire pour l'extension et la mise à niveau du réseau. L'effort repose sur trois axes : la rénovation de l'infrastructure, le renouvellement du matériel roulant et la création d'infrastructures nouvelles répondant aux besoins de déplacements des usagers. L'État a déjà engagé des efforts importants à travers le contrat de projets État-région 2007-2013 et la dynamique espoir banlieue. Ainsi, il porte un engagement de près de 1,4 MdEUR pour financer les transports collectifs en Île-de-France. Ce montant est à comparer avec son engagement sur le précédent contrat de projet État-région (2000-2006) qui était de 570 MEUR environ. Cet effort porte sur la création d'infrastructures nouvelles (Tangentielle Nord, Tram-train Massy-Évry, Barreau de Gonesse, débranchement du T4 à Clichy-Montfermeil, Tramway Châtillon-Vélizy-Viroflay, prolongements de lignes de tramway, de métro...), l'amélioration d'infrastructures existantes, dont l'opération RER B Nord + qui sera mise en service en 2012 et le renouvellement du matériel roulant de la SNCF. Au-delà de l'effort financier mis en oeuvre par l'État, les entreprises responsables des transports collectifs en Île-de-France ont lancé des programmes de modernisation du matériel roulant et de l'infrastructure. La RATP investit, par exemple, dans l'installation de portes palières qui améliorent la régularité sur la ligne 13 du métro et dans la mise en place progressive de l'automatisation de la ligne 1. Elle investit également dans la rénovation de son matériel roulant. Par exemple, la livraison de 60 rames à 2 niveaux

destinées à la ligne A du RER doit intervenir entre le début de l'année 2011 et la mi-2013. Afin d'améliorer le confort des usagers du métro, le programme de rénovation des trains de la ligne 13 se poursuit. Aujourd'hui, les deux tiers du parc sont rénovés. De son côté, la SNCF, avec l'aide financière de l'État (400 MEUR) et du STIF, acquiert 172 rames de la nouvelle automotrice « Francilien ». L'entreprise procède également à une rénovation des rames à deux niveaux (lignes C et D du RER et des réseaux Paris-Est et Paris - Sud-Est) ainsi que des trains du RER B. Réseau ferré de France engage pour sa part 4 MdEUR afin d'améliorer le réseau francilien d'ici à 2012, y compris les opérations d'extension du réseau. L'objectif est d'accroître la fiabilité de l'infrastructure afin d'améliorer notablement la régularité des trains et répondre ainsi à l'un des principaux éléments concourant à la satisfaction des voyageurs. Toutefois, l'État et l'ensemble des collectivités locales sont conscients que ces efforts ne sont pas suffisants pour répondre à l'ensemble des besoins de déplacement des Franciliens. C'est pourquoi, lors de son discours du 29 avril 2009 sur le Grand Paris, le Président de la République a annoncé un programme d'investissements de 35 MdsEUR en faveur des transports collectifs en Île-de-France jusqu'en 2025. Ce programme recouvre deux familles de projets d'infrastructures de transport : le projet de rocade par métro automatique dont la réalisation fait l'objet de la loi relative au Grand Paris promulguée le 3 juin 2010 et les divers projets d'amélioration et d'extension du réseau actuel. Dans ce cadre, et à court terme, les schémas directeurs des RER C et D qui devront améliorer la fiabilité et la régularité de ces deux lignes, et le prolongement d'Eole à l'ouest de La Défense, constituent des priorités pour l'État et la région. Outre l'effort porté sur les infrastructures et le matériel roulant, il appartient par ailleurs au STIF et aux entreprises publiques de mettre en oeuvre, dans les contrats qui les lient, des indicateurs de qualité et des mécanismes d'intéressement financiers reflétant mieux la perception des usagers. Au-delà des efforts déjà accomplis (le nombre d'indicateurs de qualité de service est passé de 48 dans les contrats 2004-2007 à 110 dans les contrats 2008-2011), la RATP et le STIF ont récemment conclu un avenant à leur contrat 2008-2011. Un nouvel indicateur de production de l'offre de métro aux heures de pointe, qui sera assorti de pénalités, donne ainsi le pourcentage du nombre réel de circulations par rapport au service commandé par le STIF aux heures de pointe. Cet indicateur, qui fera l'objet d'une communication régulière, permettra ainsi de donner aux usagers une mesure plus fine de la qualité de service. Dans le cadre des futurs contrats qui, à compter de 2012, lieront les entreprises et le STIF, il appartiendra à ce dernier de faire évoluer, avec la RATP et la SNCF, ces mécanismes et indicateurs. S'agissant de l'information comptable, le STIF est dans une situation similaire à celles des autres autorités organisatrices des transports. Les informations en la matière seront mises à sa disposition dans le cadre d'une contractualisation qu'il lui appartient de définir avec les opérateurs.

Données clés

Auteur : M. Christian Vanneste
Circonscription : Nord (10e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 94221
Rubrique : Transports urbains
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Question publiée le : 23 novembre 2010, page 12641
Réponse publiée le : 1er mars 2011, page 2065