



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports ferroviaires

Question orale n° 497

Texte de la question

M. Jean-Claude Mignon attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les conditions déplorables dans lesquelles voyagent des milliers d'usagers du sud Seine-et-Marne empruntant chaque jour le train pour se rendre à leur travail. Certes, à grands renforts d'annonces, le projet Transilien 2009 du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF), donc du Conseil régional, vient d'être lancé. L'usager sera certainement heureux d'apprendre que le « cadencement » lui permettra de mieux mémoriser certains horaires de trains. Il pourra ainsi exercer sa mémoire en attendant son train en retard comme c'est le cas plusieurs fois par semaine ! Il sera certainement heureux d'apprendre que des trains supplémentaires les week-ends et les jours fériés seront mis en circulation. Il pourra ainsi rêver au luxe de voyager assis, lui qui se rend chaque matin à son travail debout et balloté entre ses compagnons d'infortune ! Qu'à cela ne tienne, il sera certainement heureux d'apprendre que, dans la gare de Melun, un second escalier desservira les quais 1C et 2C pour fluidifier les flux et que des diffuseurs de parfum ont été installés dans le souterrain de la gare. Il pourra ainsi gravir vaillamment les escaliers de la gare sans craindre de rencontrer un seul escalier mécanique ou un ascenseur ! Ce projet cache une nouvelle fois un profond mépris pour les difficultés rencontrées par les milliers de Seine-et-Marnais dont l'écrasante majorité emprunte le train, non pour leur plaisir, mais pour se rendre à leur travail. Il se bat depuis longtemps pour la suppression totale des « petits-gris ». Le STIF, dans son immense générosité a daigné réduire le nombre de ces trains d'un autre âge dans lesquels le passager est secoué, tassé et mal à l'aise. Alors que certains « petits-gris » circulent encore, faut-il se résoudre à attendre indéfiniment pour que des solutions simples, de bon sens et peu coûteuses voient le jour ? Depuis des années, il propose la mise en place de trains directs Le Mée-sur-Seine-Paris. Évidemment, sans réduire l'offre de trains directs en gare de Melun, ce qui reviendrait seulement à déplacer le problème. Est-ce si difficile ? Désire-t-on continuer à voir déferler chaque jour des milliers et des milliers de véhicules traversant Melun et stationnant tant bien que mal aux abords de la gare alors que beaucoup d'usagers pourraient prendre un train direct au Mée-sur-Seine ? De même est-ce si difficile de prolonger le quai de la gare de Melun pour que des voitures supplémentaires puissent être attelées au train ? Est-ce également inenvisageable que des trains directs formés à Melun et donc vides, puissent partir de cette gare pour rejoindre Paris ? Il soutient également le projet de tangentielle ferrée Ouest-Sud, qui doit permettre de relier les grands pôles économiques de l'Ouest et du Sud francilien aux secteurs d'habitat des agglomérations franciliennes. Là aussi, le Conseil régional, soucieux de préserver son sacro-saint immobilisme, n'envisage rien, absolument rien, dans son schéma directeur pour la région Ile-de-France (SDRIF). Or, la réalisation de ce projet permettrait de redynamiser la ligne Melun-Vallée, qui est de toute évidence délaissée depuis bien longtemps malgré les plans d'urgence qui se succèdent. Compte tenu des enjeux des transports dans le sud de la Seine-et-Marne, notamment des transports ferroviaires, il lui demande s'il peut lui confirmer le soutien de l'État dans la réalisation de ces projets et comment l'État pourrait faire entendre raison au Conseil régional afin que celui-ci prenne enfin la mesure des problèmes que rencontrent nos concitoyens qui voient leurs conditions de transports décliner alors même que leurs titres de transport augmentent régulièrement.

Texte de la réponse

CONDITIONS DE TRANSPORT FERROVIAIRE DANS LE SUD DE LA SEINE-ET-MARNE

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Mignon, pour exposer sa question, n° 497, relative aux conditions de transport ferroviaire dans le sud de la Seine-et-Marne.

M. Jean-Claude Mignon. Madame la secrétaire d'État chargée de l'écologie, je souhaite attirer votre attention, comme je l'ai fait à maintes reprises auprès des secrétaires d'État chargés des transports qui se sont succédé, sur les conditions déplorables dans lesquelles voyagent des milliers d'usagers du sud de la Seine-et-Marne, qui empruntent chaque jour le train pour tenter de se rendre à leur travail.

Certes, à grand renfort d'annonces, le projet Transilien 2009 du syndicat des transports d'Île-de-France, donc du conseil régional, vient d'être lancé. L'utilisateur sera certainement heureux d'apprendre que le " cadencement " lui permettra de mieux mémoriser certains horaires de trains. Il pourra ainsi exercer sa mémoire en attendant son train en retard, comme c'est le cas plusieurs fois par semaine et encore ce matin même. Il sera certainement heureux d'apprendre que des trains supplémentaires les week-ends et les jours fériés seront mis en circulation. Il pourra ainsi rêver au luxe de voyager assis, lui qui se rend chaque matin à son travail debout et ballotté avec ses compagnons d'infortune.

Qu'à cela ne tienne ! Il sera certainement heureux d'apprendre que, en gare de Melun, un second escalier desservira les quais 1 C et 2 C pour fluidifier les flux et que des diffuseurs de parfum ont été installés dans le souterrain de la gare. Il pourra ainsi gravir vaillamment les escaliers... sans craindre de tomber sur un seul escalier mécanique ni sur aucun ascenseur !

Madame la secrétaire d'État, j'ai bien peur que ce projet ne cache, une nouvelle fois, un profond mépris pour les difficultés rencontrées par les milliers de Seine-et-Marnais dont l'écrasante majorité emprunte le train, non pour leur plaisir, mais pour se rendre à leur travail.

Vous le savez, je me bats depuis longtemps pour la suppression totale des " petits gris ". Le syndicat des transports de la région Île-de-France, dans son immense générosité, a daigné réduire le nombre de ces trains d'un autre âge dans lesquels le passager est secoué, tassé et mal à l'aise. Alors que certains " petits gris " circulent encore, faut-il se résoudre à attendre indéfiniment pour que des solutions simples, de bon sens et peu coûteuses voient le jour ?

Depuis des années, je propose la mise en place de trains directs - je pense au Mée-sur-Seine-Paris, évidemment -, sans réduire l'offre de trains directs en gare de Melun, ce qui reviendrait seulement à déplacer le problème. Est-ce si difficile ? Désire-t-on continuer à voir déferler chaque jour des milliers et des milliers de véhicules traversant Melun et stationnant tant bien que mal aux abords de la gare alors que beaucoup d'usagers pourraient prendre un train direct au Mée-sur-Seine et garer leur automobile sur un parking d'intérêt régional financé avec de l'argent public, qui a le mérite d'exister et qui reste désespérément vide ?

Il nous faut en effet imaginer des solutions à l'échelle de l'agglomération melunaise. Aujourd'hui, franchir la Seine est une difficulté majeure pour les habitants du nord de l'agglomération souhaitant se rendre à la gare de Melun. Le trafic routier paralyse Melun aux heures de pointe. Or ce trafic pourrait être largement réduit et la circulation beaucoup plus fluide si l'actuelle gare de Melun était considérée comme la gare de Melun Val-de-Seine-Sud et la gare du Mée-sur-Seine comme la gare de Melun Val-de-Seine-Nord.

De même, est-il si difficile de prolonger le quai de la gare de Melun pour que des voitures supplémentaires puissent être attelées au train ? Est-ce également inenvisageable que des trains directs formés à Melun, et donc vides, puissent partir de cette gare pour rejoindre Paris ?

Je soutiens également le projet de tangentielle ferrée ouest-sud, qui doit permettre de relier les grands pôles économiques de l'ouest et du sud francilien aux secteurs d'habitat des agglomérations franciliennes. Là aussi, le conseil régional, soucieux de préserver son sacro-saint immobilisme, n'envisage rien, absolument rien, dans son schéma directeur pour la région Île-de-France. Or la réalisation de ce projet permettrait de redynamiser la ligne Melun-Vallée, qui est de toute évidence délaissée depuis bien longtemps malgré les plans d'urgence qui se succèdent.

Enfin, je ne peux qu'insister une nouvelle fois sur l'importance cruciale pour l'ensemble de l'agglomération melunaise du déplacement de la gare de Dammarie-lès-Lys. Alors même que la ville est engagée dans un vaste projet de rénovation urbaine - grâce à l'État -, il serait inconcevable que l'emplacement de la gare reste à Vosves, hameau de 400 habitants de Dammarie-lès-Lys, et contraigne ainsi beaucoup de Dammariens à emprunter la gare de Melun ou à utiliser leur voiture.

Madame la secrétaire d'État, compte tenu des enjeux des transports dans le sud de la Seine-et-Marne,

notamment des transports ferroviaires, pouvez-vous me confirmer le soutien de l'État dans la réalisation de ces projets ?

Comment l'État pourrait-il faire entendre raison au conseil régional afin que celui-ci prenne enfin la mesure des problèmes que rencontrent nos concitoyens, qui voient leurs conditions de transport décliner alors même que le coût de leurs titres de transport augmente régulièrement ?

M. le président. La parole est à Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, secrétaire d'État chargée de l'écologie.

Mme Nathalie Kosciusko-Morizet, *secrétaire d'État chargée de l'écologie*. Monsieur le député, je vous prie d'abord d'excuser mon collègue Dominique Bussereau, qui présente ce matin même, avec le Premier ministre, la réforme du permis de conduire devant le comité interministériel de la sécurité routière. Soyez assuré que je lui transmettrai vos suggestions, qui sont très précises et me semblent mériter une étude attentive. Je dois dire que je n'ai pas d'éléments de réponse sur certaines d'entre elles. Je vais vous communiquer ceux que Dominique Bussereau m'a demandé de porter à votre connaissance.

Votre témoignage sur les difficultés quotidiennes de déplacement des usagers du RER témoigne du chemin qui reste à parcourir pour que les déplacements dans l'ensemble de l'Île-de-France soient à la hauteur des ambitions du Grenelle de l'environnement. J'y suis d'autant plus sensible que, comme vous le savez, je suis moi-même une élue de ce que l'on appelle la grande couronne : je mesure plus particulièrement les difficultés sur la ligne C du RER, qui, si elles sont d'un ordre différent, sont néanmoins assez comparables.

Comme vous l'avez rappelé, l'organisation des transports est décentralisée en Île-de-France depuis juillet 2005. C'est le STIF, établissement public territorial, présidé par le président du conseil régional, qui est l'autorité organisatrice, c'est-à-dire responsable de l'organisation, de la coordination et du financement des transports publics en Île-de-France. L'amélioration de la qualité du service est au cœur de sa mission, en direction de tous les usagers, quel que soit le département où ils résident, même si les départements lointains, j'en fais moi-même l'expérience, ont parfois de bons motifs de se mobiliser.

Le STIF a ainsi décidé, en février 2008, de mettre en place, sur trois lignes Transilien, dont la ligne Paris-Lyon vers Montereau et Montargis *via* Melun, un cadencement des trains. Vous avez souligné combien ce système vous paraissait insuffisant. Selon le STIF, un train toutes les quinze minutes aux heures de pointe, soit quarante-trois trains par jour circulent en semaine entre Paris et Melun, au lieu de vingt-six précédemment. C'est au conseil d'administration du STIF qu'il revient de prendre en compte et d'intégrer les observations des collectivités sur leur desserte. Mais je sais que mon collègue Dominique Bussereau s'en fera aussi le relais. Néanmoins, de toute façon, l'État et ses opérateurs participent à la modernisation des lignes Transilien. L'État cofinance ainsi, à hauteur de 45 millions d'euros, le schéma directeur du RER D dans le cadre du contrat de projets Etat-région.

Dans ce cadre, et s'agissant de la rénovation des trains, un protocole supplémentaire de 195 millions d'euros a été conclu entre le STIF, la SNCF et RFF à l'été 2008. Il prévoit notamment la rénovation des trains à deux étages les plus anciens des lignes C et D. Une accélération de la livraison de la nouvelle automotrice Transilien, destinée au renouvellement des trains les plus anciens, portera le rythme de livraison annuel de trente à quarante trains - ce qui permettra de faire disparaître les fameux " petits gris " d'ici à 2011.

La SNCF et RFF ont par ailleurs procédé à des améliorations dans la gare de Melun. Mais j'ai entendu combien ces aménagements vous paraissaient peu satisfaisants et insuffisants. Une sortie supplémentaire a été construite, de nouveaux écrans d'information ont été installés et un escalier supplémentaire doit également être réalisé à la fin de cette année. Mais j'ai bien conscience que cette réponse, compte tenu de la façon dont était tournée votre question, ne vous satisfera pas...

Vous évoquez le projet de la tangentielle ouest-sud. À ce stade, et à l'horizon 2007-2013, seul le tram-train Massy-Evry est prévu, qui a pour but de créer une nouvelle relation de banlieue à banlieue. Les négociations ont permis de mobiliser une première enveloppe de 100 millions d'euros. Il y a aussi le plan Espoir banlieues, financé à parité par l'État et la région, à hauteur de 150 millions d'euros supplémentaires, ce qui permettra d'envisager la mise en service de ce projet en 2017, c'est-à-dire avec une avance de trois ans par rapport au calendrier initial.

Plus généralement, et je le dis tout en étant consciente de l'insuffisance de ces réponses par rapport à l'importance de la question que vous posez, l'ensemble de l'amélioration des transports collectifs en Île-de-France fait actuellement l'objet d'une réflexion d'ensemble. Celle-ci a été lancée en juillet 2008 par le ministre d'État, ministre de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire. Il s'agit de définir, conjointement avec la région Île-de-France et le STIF, un plan de mobilisation en faveur des

transports collectifs. Ce sujet est évidemment au coeur des travaux portés par Christian Blanc, le secrétaire d'État chargé du développement de la région capitale. Celui-ci devrait être en mesure de vous présenter très rapidement des premières propositions et des premiers objets de mobilisation sur ce sujet.

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Mignon.

M. Jean-Claude Mignon. Je vous remercie de votre réponse, madame la secrétaire d'État. J'insiste sur le fait que le problème ne concerne pas seulement la ligne D du RER, mais aussi les trains qui viennent de la région Bourgogne, au départ de Laroche-Migennes. À cet égard, je tiens à saluer les efforts consentis par cette région, qui ne sont pas relayés par la région Île-de-France. Celle-ci refuse de participer financièrement. Ce sont ces trains qui arrivent bondés en gare de Melun et qui repartent dans les conditions que j'ai décrites. J'espère que le président du conseil régional d'Île-de-France ainsi que les présidents des conseils généraux entendront ce message et ne se contenteront pas de venir manifester dans les gares en distribuant des tracts. Ce qu'il faut, c'est prendre le train, pour se rendre compte des conditions dans lesquelles voyagent nos concitoyens. Quoiqu'il en soit, je vous remercie, madame la secrétaire d'État, de votre réponse qui sera relayée comme il se doit.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Claude Mignon](#)

Circonscription : Seine-et-Marne (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 497

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 13 janvier 2009, page 152

Réponse publiée le : 14 janvier 2009, page 235

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 13 janvier 2009