



# ASSEMBLÉE NATIONALE

## 15ème législature

transport ferroviaire en Île-de-France

Question au Gouvernement n° 1863

Texte de la question

TRANSPORT FERROVIAIRE EN ÎLE-DE-FRANCE

**M. le président.** La parole est à M. Michel Vialay.

**M. Michel Vialay.** Madame la ministre chargée des transports, des millions de Franciliens utilisent les transports tous les jours, dans des conditions parfois très difficiles, en raison d'une incroyable insuffisance des investissements depuis plusieurs décennies.

C'est dans ce contexte que la région Île-de-France a décidé d'investir plus de 10 milliards d'euros d'ici à 2021 pour doter les lignes de 700 rames neuves ou rénovées, notamment la ligne J6, qui relie Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie, au cœur de ma circonscription. Ces nouveaux trains, plus modernes, plus accessibles, plus écologiques et plus sûrs, sont très attendus par des dizaines de milliers de voyageurs.

Or nous apprenons qu'ils viennent de se voir refuser l'autorisation de circuler sur le réseau de banlieue, à partir du mois de juin prochain, du fait de l'entrée en vigueur d'une directive européenne. Sont concernés au total 250 Transiliens déjà en circulation et plus de 100 trains déjà commandés, sachant que le stockage des rames neuves pourrait coûter des millions d'euros ! La présidente de la région Île-de-France, Valérie Pécresse, a fait remonter le problème au Président de la République.

Malgré de nombreuses alertes, la SNCF et l'État n'ont déposé de demande de dérogation qu'en février 2018. Comment se fait-il qu'ils aient réagi si tardivement ? Et je ne parle pas des nouveaux éléments : une nouvelle homologation serait nécessaire pour des rames issues d'un marché passé en 2006 ! Il faudrait corriger la taille des portes de quelques centimètres pour des questions d'accessibilité, alors même que les rames actuelles ne posent aucune difficulté aux personnes à mobilité réduite.

Considérez-vous que le rôle de l'Europe soit d'intervenir sur ce type de sujet, ce qui est par ailleurs coûteux ? Cette situation ubuesque, en pleine campagne des élections européennes, nous ferait tous rire si elle n'était pas susceptible de toucher de plein fouet de nombreux Franciliens et de peser inutilement sur les finances publiques, qui n'en ont pas besoin.

Madame la ministre, votre gouvernement prétend défendre les transports du quotidien et une Europe plus forte et intégrée. Selon vous, appartient-il à la Commission européenne de demander une nouvelle homologation de trains de banlieue qui ne circuleront jamais sur le réseau européen, compte tenu de l'ensemble des conséquences que je vous ai décrites ? Pouvez-vous enfin nous rassurer sur le fait que les nouveaux trains Transiliens continueront à être mis en service sur la ligne J6, comme ils le sont depuis juin 2016 ? Pouvez-vous nous assurer qu'une homologation sera accordée pour l'ensemble des trains commandés, et non une dérogation temporaire, ce qui ne ferait que repousser le problème ? (« Très bien ! » et applaudissements sur les bancs du groupe LR.)

**M. le président.** La parole est à Mme la ministre chargée des transports.

**M. Patrick Hetzel.** Et des trains en retard !

**Mme Élisabeth Borne, ministre chargée des transports.** Je vous le confirme, Monsieur Vialay, les transports du quotidien sont la priorité de ce gouvernement.

**M. Hervé Saulignac.** Non, ce n'est pas sa priorité !

**Mme Élisabeth Borne, ministre .** Je crois que je le répète depuis des mois.

**M. Bernard Brochand et M. Jean-Pierre Door .** Tout va bien !

**Mme Élisabeth Borne, ministre .** Naturellement, cela se traduit en Île-de-France : nous allons investir 7,6 milliards d'euros dans le cadre du contrat de plan État-région ; il s'agit d'un montant inégalé.

**M. David Habib.** En Bretagne, peut-être !

**Mme Élisabeth Borne, ministre .** Nous allons tripler les crédits consacrés à la régénération du réseau, qui a souffert de décennies de sous-investissement et de sous-entretien. Dans le même temps, je vous le rappelle, nous réalisons le projet de métro du Grand Paris, qui représente un investissement de 35 milliards d'euros. La priorité accordée par le Gouvernement aux transports du quotidien est donc, je le pense, lisible et visible en Île-de-France, au bénéfice de tous les Franciliens.

Je vous confirme, monsieur le député, que la SNCF veut mettre en service, au mois de juin prochain, des rames qui ne sont pas conformes aux spécifications techniques d'interopérabilité européennes. Les textes correspondants ont été adoptés en 2009 pour certains, en 2014 pour d'autres. Comme vous, je regrette que, depuis lors, les matériels concernés n'aient pas été mis aux normes et que les commandes n'aient pas été actualisées.

S'agissant des nouvelles règles européennes en matière de signalisation, je vous rassure : je prendrai prochainement un arrêté qui permettra, comme la directive le prévoit, de déroger à ces règles. En revanche, des questions se posent également en matière d'accessibilité et de bruit. Nous les étudions très finement avec la SNCF, avec un objectif clair : offrir le meilleur service aux usagers, y compris aux personnes à mobilité réduite, et aux riverains, ce qui implique un niveau de bruit le plus faible possible. Nous les étudions aussi avec un engagement clair : ces matériels seront mis en service en juin 2019, comme prévu. (*Applaudissements sur plusieurs bancs des groupes LaREM et MODEM.*)

## Données clés

**Auteur :** [M. Michel Vialay](#)

**Circonscription :** Yvelines (8<sup>e</sup> circonscription) - Les Républicains

**Type de question :** Question au Gouvernement

**Numéro de la question :** 1863

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** Transports

**Ministère attributaire :** Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le :** [10 avril 2019](#)

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [10 avril 2019](#)