



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

ligne Paris Melun

Question orale n° 148

Texte de la question

M. Jean-Claude Mignon appelle une nouvelle fois l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les dégradations subies quotidiennement par les usagers de la ligne SNCF Juvisy-Corbeil-Melun en ce qui concerne leurs conditions de transport. Actuellement, le trafic est le suivant : un train omnibus par demi-heure aux heures de pointe de Melun à Paris-gare de Lyon via Corbeil-Essonnes ; un train toutes les heures de Melun à Paris aux heures creuses ; navettes entre Melun et Juvisy, puis changement de train pour Paris aux heures de pointe. Les usagers, en plus du changement de train, subissent, ainsi, 20 arrêts pour 56 kilomètres, soit un temps de trajet de une heure dix-huit minutes. Par ailleurs, depuis la mise en place des navettes, de nouvelles difficultés sont apparues : problèmes de correspondance et de ponctualité, suppression de navettes, service minimum en cas de grève peu ou pas respecté, temps de trajet rallongé. Grâce à diverses interventions des élus locaux et des associations de défense des consommateurs, auprès de la SNCF et du syndicat des transports parisiens (STP), le trafic va connaître, à l'avenir, quelques améliorations. Ainsi, le conseil d'administration du STP a, dans sa séance du 11 décembre dernier, autorisé le renforcement de desserte proposé par la SNCF consistant à offrir pendant les heures de pointe une desserte chaque quart d'heure dans les deux sens entre Melun et Juvisy. Cette mesure se traduira par la mise en circulation de neuf trains supplémentaires par jour : quatre le matin et cinq le soir. Cependant, ces mesures attendues depuis longtemps par les usagers ne seraient effectives qu'à la fin de l'année 1998. Il est regrettable, alors que le Gouvernement prône le développement des transports en commun, que tous les efforts ne soient pas faits rapidement pour stopper l'hémorragie d'usagers de la ligne en question qui comptait, en 1996, 2 170 enfants par jour et qui n'en comptent plus désormais que 1 600. Il lui demande, par conséquent, si l'Etat entend engager une réelle politique d'amélioration des dessertes ferroviaires de la région parisienne qui ne répondent plus désormais totalement aux attentes et aux besoins des usagers.

Texte de la réponse

M. le président. M. Jean-Claude Mignon a présenté une question, n° 148, ainsi rédigée :

«M. Jean-Claude Mignon appelle une nouvelle fois l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les dégradations subies quotidiennement par les usagers de la ligne SNCF Juvisy-Corbeil - Melun en ce qui concerne leurs conditions de transport. Actuellement, le trafic est le suivant: un train omnibus par demi-heure aux heures de pointe de Melun à Paris-Gare de Lyon via Corbeil-Essonnes; un train omnibus toutes les heures de Melun à Paris aux heures creuses; navettes entre Melun et Juvisy puis changement de train pour Paris aux heures de pointe. Les usagers, en plus du changement de train, subissent ainsi vingt arrêts pour 56 km, soit un temps de trajet de 1 heure 18 minutes. Par ailleurs, depuis la mise en place des navettes, de nouvelles difficultés sont apparues: problèmes de correspondance et de ponctualité; suppressions de navettes; service minimum en cas de grève peu ou pas respecté; temps de trajet rallongé. Grâce à diverses interventions des élus locaux et des associations de défense des consommateurs auprès de la SNCF et du syndicat des transports parisiens (STP), le trafic va connaître, à l'avenir, quelques améliorations. Ainsi, le conseil d'administration du STP a, dans sa séance du 11 décembre dernier, autorisé le renforcement de desserte

proposé par la SNCF consistant à offrir pendant les heures de pointe une desserte chaque quart d'heure dans les deux sens entre Melun et Juvisy. Cette mesure se traduira par la mise en circulation de neuf trains supplémentaires par jour: quatre le matin et cinq le soir. Cependant, ces mesures attendues depuis longtemps par les usagers ne seraient effectives qu'à la fin de l'année 1998. Il est regrettable, alors que le Gouvernement prône le développement des transports en commun, que tous les efforts ne soient pas faits rapidement pour stopper l'hémorragie d'usagers de la ligne en question qui comptait, en 1996, 2 170 entrants par jour et qui n'en compte plus désormais que 1 600. Il lui demande, par conséquent, si l'Etat entend engager une réelle politique d'amélioration des dessertes ferroviaires de la région parisienne, qui ne répondent plus désormais totalement aux attentes et aux besoins des usagers.»

La parole est à M. Jean-Claude Mignon, pour exposer sa question.

M. Jean-Claude Mignon. Monsieur le ministre des transports, j'attire une nouvelle fois votre attention sur les dégradations des conditions de transports subies quotidiennement par les usagers de la ligne SNCF Juvisy-Corbeil - Melun.

Actuellement, le trafic est le suivant: un train omnibus par demi-heure aux heures de pointe de Melun à Paris gare de Lyon via Corbeil-Essonnes; un train omnibus toutes les heures de Melun à Paris aux heures creuses; navettes entre Melun et Juvisy, puis changement de train pour Paris aux heures de pointe. Les usagers, en plus du changement de train, subissent ainsi vingt arrêts pour cinquante-six kilomètres, soit un temps de trajet d'une heure dix-huit minutes.

Par ailleurs, depuis la mise en place des navettes, de nouvelles difficultés sont apparues: problèmes de correspondance, problèmes de ponctualité, suppressions de navettes, service minimum en cas de grève peu ou pas respecté, temps de trajet rallongé.

Grâce à diverses interventions des élus locaux et des associations de défense des consommateurs auprès de la SNCF et du Syndicat des transports parisiens, le trafic va connaître, à l'avenir, quelques améliorations. Ainsi, le conseil d'administration du STP a, dans sa séance du 11 décembre dernier, autorisé le renforcement de desserte proposé par la SNCF pour les heures de pointe, à savoir, un train chaque quart d'heure dans les deux sens entre Melun et Juvisy. Cette mesure se traduira par la mise en circulation de neuf trains supplémentaires par jour: quatre le matin et cinq le soir. Cependant, ces mesures attendues depuis très longtemps par les usagers ne seraient effectives qu'à la fin de l'année 1998.

Alors que le Gouvernement prône le développement des transports en commun, il est regrettable que tous les efforts ne soient pas faits rapidement pour stopper l'hémorragie d'usagers de la ligne en question qui comptait, en 1996, 2 170 entrants par jour et qui n'en compte plus désormais que 1 600.

Par ailleurs, monsieur le ministre, le projet de la ville de Dammarie-les-Lys relatif aux déplacements et au remplacement de la gare du hameau de Vosves par une nouvelle gare à proximité de son centre urbain présenté par la SNCF n'a pas été retenu au programme 1998, malgré un avis de principe favorable du Syndicat des transports parisiens et du président du conseil régional d'Ile-de-France, ce qui ne va pas non plus dans le sens du développement des transports en commun préconisé dernièrement par la loi sur l'air et l'utilisation rationnelle de l'énergie, en date du 30 décembre 1996, qui réaffirme le rôle des plans de déplacements urbains. En conséquence, je vous demande, monsieur le ministre, si l'Etat entend engager une réelle politique de développement des transports en commun et, plus particulièrement, si une nette amélioration des dessertes ferroviaires de la région parisienne, qui ne répondent plus totalement aux attentes et aux besoins des usagers, est envisagée.

M. le président. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement.

M. Jean-Claude Gayssot, ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, l'adéquation de l'offre et de la demande a été récemment optimisée sur la ligne Paris - Melun à l'occasion de la mise en service de la gare Stade de France - Saint-Denis et, à cet égard, vous avez pu constater que les choses ont bien fonctionné.

Les principes gouvernant la nouvelle grille de desserte de la ligne D du RER ont été arrêtés après accord du STP, le syndicat des transports parisiens, et en concertation avec les élus et les associations concernés.

Le mois dernier, il y a quelques semaines, des dispositions ont été prises pour améliorer la desserte des gares situées entre Corbeil et Melun.

Ainsi, durant les heures de pointe, les navettes Melun - Juvisy omnibus passent désormais par le plateau, et donc par la gare d'Evry-Courcouronnes, au centre de la ville d'Evry, assurant des liaisons sans changement entre Evry et Melun.

D'autre part, durant les heures creuses, les mêmes dispositions ont été adoptées pour les trains omnibus Melun - Corbeil - Juvisy - Paris.

Dans une seconde étape, la fréquence des trains pendant les heures de pointe entre Melun et Juvisy sera doublée.

Le conseil d'administration du STP a donné son approbation, comme vous l'avez souligné, à cette proposition en décembre 1997 pour une mise en oeuvre en décembre 1998, le délai, nécessaire, s'expliquant par le besoin de moyens supplémentaires en personnels.

Des mesures ont donc été prises pour éviter les problèmes de correspondances et les suppressions de navettes et nous devrions, à terme, pouvoir constater une amélioration de la situation.

Il est vrai que, d'après des comptages réalisés périodiquement par la SNCF, le trafic total des gares situées entre Melun et Corbeil, qui était de 2 160 entrants en 1994, est tombé à 1 600 entrants en 1996. Mais cette évolution ne paraît pas due à une désaffection des voyageurs, mais plutôt à un report sur la gare de Corbeil de certains utilisateurs des gares d'Essonnes-Robinson, de Villabé et du Plessis-Chenet. Pendant la même période, le trafic de Corbeil est en effet passé de 5 600 à 6 400 entrants.

Je voudrais, en terminant, vous assurer que l'amélioration des dessertes ferroviaires d'Ile-de-France et la qualité du service, qui vous tient à coeur, sont pour moi et le Gouvernement tout entier une priorité.

A un moment charnière où la demande évolue très vite, il convient de tout mettre en oeuvre pour résorber les inadéquations entre l'offre et la demande de transport.

Au cours des vingt dernières années, le nombre de déplacements motorisés dans Paris ou entre Paris et la banlieue n'a pratiquement guère varié. Il a en revanche augmenté de plus de 40 % de banlieue à banlieue. C'est la question à laquelle il faut s'attaquer. La préparation du prochain contrat de plan Etat-région Ile-de-France et le futur plan de déplacements urbains seront à cet égard des occasions privilégiées.

Monsieur le député, j'ai perçu votre question comme une critique de ce qui s'était fait sous les gouvernements précédents. Je vous laisse la responsabilité de votre jugement. Quoi qu'il en soit, soyez assuré de ma détermination à oeuvrer pour le renforcement ainsi que pour l'amélioration de l'offre et de la qualité des transports collectifs.

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

M. Jean-Claude Mignon. Monsieur le ministre, je ne voudrais pas que mes propos prêtent à confusion. Je ne me serais pas permis de critiquer ce qui a été fait par les gouvernements précédents puisque j'avais obtenu un certain nombre de garanties en la matière.

Vous avez répondu partiellement à la question que je vous avais posée car vous n'avez pas abordé le problème du déplacement de la gare de Dammarie-les-Lys, ville qui compte tout de même quelque 22 000 habitants. La gare actuelle est située dans le hameau de Vosves, à quelques kilomètres du centre-ville. Ce hameau ne compte plus aujourd'hui que 100 ou 150 habitants, et seule une dizaine, voire une douzaine de personnes utilisent cette gare.

Il nous semblerait donc beaucoup plus logique d'installer la gare à proximité immédiate du centre-ville, de Dammarie-les-Lys, qui, je le répète, compte quelque 22 000 habitants, population qui est une grande utilisatrice des transports en commun.

Le projet était bien avancé à l'époque où Mme Idrac et M. Pons étaient respectivement secrétaire d'Etat aux transports et ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme. Il semblait que ce projet avait été inscrit et programmé. Je ne peux donc, en tant que maire de Dammarie-les-Lys, vous cacher ma déception, d'autant plus que l'attente des usagers est grande.

J'ajoute que nous sommes en train d'élaborer un plan de déplacements urbains au niveau de l'agglomération melunaise. Il est bien évident que le déplacement de la gare dans le centre-ville réglerait bien des problèmes de déplacements interrurbains, notamment en direction de la gare de Melun qui est aujourd'hui complètement surchargée et où les parkings sont totalement inexistants.

Pour être complet, monsieur le ministre, je préciserais que je suis en train, compte tenu de ce que j'avais obtenu de vos prédécesseurs, de modifier le plan d'occupation des sols de ma commune et de procéder à l'acquisition du terrain qui va permettre d'installer à proximité immédiate, conformément au souhait de la SNCF, le parking d'intérêt régional qui doit être aménagé en même temps que la gare doit être déplacée.

Je compte sur votre bon sens pour soutenir la municipalité de Dammarie-les-Lys en ce sens.

M. le président. La parole est à M. le ministre.

M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement. Monsieur le député, je n'ai pas évoqué le

déplacement de la gare de Dammarie-les-Lys car je ne disposais pas d'éléments suffisants pour vous répondre d'une manière précise. Je puis cependant vous assurer que le problème que vous avez posé sera examiné avec l'attention nécessaire.

M. Jean-Claude Mignon. Je vous remercie, monsieur le ministre.

Données clés

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

Circonscription : Seine-et-Marne (1^{re} circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 148

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 28 janvier 1998, page 648

Réponse publiée le : 4 février 1998, page 897

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 28 janvier 1998