



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

SNCF

Question orale n° 1626

## Texte de la question

M. Jean-Pierre Pernot interpelle M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la nécessaire amélioration de la qualité de service rendu aux usagers de la SNCF. Les utilisateurs au quotidien des lignes SNCF d'Ile-de-France se désespèrent de la dégradation d'un moyen de transport en commun qui devrait tout au contraire susciter mobilisation, enthousiasme et attractivité pour enfin être une véritable alternative fiable à la voiture. Les usagers sont d'autant plus désorientés par les dysfonctionnements qu'au moment où ils voient le service se dégrader de jour en jour, les gares se modernisent et sont réhabilitées, ce qui ne fait qu'ajouter à la confusion sur le fonctionnement et les modes de financement et de gestion des différents opérateurs devant participer à la qualité de l'ensemble de prestations attendues. Un audit sur la ligne Valmondois-Paris Nord commandité par le STIF en février 2001 n'a pas encore débuté, ce qui est regrettable. L'objectif de cet audit sera de prendre en considération tous les éléments qui constituent le bon (ou le mauvais) fonctionnement dans sa globalité. Force est de constater que nos réseaux souffrent de ne pas avoir été entretenus régulièrement et ce depuis de très nombreuses années, ce qui nécessite aujourd'hui des efforts financiers drastiques pour obtenir des résultats satisfaisants et significatifs. Aussi, pour la ligne Valmondois-Paris Nord, il lui demande s'il peut faire des résultats de l'audit et de ses recommandations une priorité en accordant les moyens nécessaires dès maintenant et si, sur le plan national, il envisage de faire évoluer l'organisation actuelle.

## Texte de la réponse

### DYSFONCTIONNEMENT DES LIGNES SNCF D'ÎLE-DE-FRANCE

**M. le président. M. Jean-Pierre Pernot a présenté une question, n° 1626, ainsi rédigée :**

**« M. Jean-Pierre Pernot interpelle M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la nécessaire amélioration de la qualité de service rendu aux usagers de la SNCF. Les utilisateurs au quotidien des lignes SNCF d'Ile-de-France se désespèrent de la dégradation d'un moyen de transport en commun qui devrait tout au contraire susciter mobilisation, enthousiasme et attractivité pour enfin être une véritable alternative fiable à la voiture. Les usagers sont d'autant plus désorientés par les dysfonctionnements qu'au moment où ils voient le service se dégrader de jour en jour, les gares se modernisent et sont réhabilitées, ce qui ne fait qu'ajouter à la confusion sur le fonctionnement et les modes de financement et de gestion des différents opérateurs devant participer à la qualité de l'ensemble de prestations attendues. Un audit sur la ligne Valmondois-Paris Nord commandité par le STIF en février 2001 n'a pas encore débuté, ce qui est regrettable. L'objectif de cet audit sera de prendre en considération tous les éléments qui constituent le bon (ou le mauvais) fonctionnement dans sa globalité. Force est de constater que nos réseaux souffrent de ne pas avoir été entretenus régulièrement**

et ce depuis de très nombreuses années, ce qui nécessite aujourd'hui des efforts financiers drastiques pour obtenir des résultats satisfaisants et significatifs. Aussi, pour la ligne Valmondois-Paris Nord, il lui demande s'il peut faire des résultats de l'audit et de ses recommandations une priorité en accordant les moyens nécessaires dès maintenant et si, sur le plan national, il envisage de faire évoluer l'organisation actuelle. »

La parole est à M. Jean-Pierre Pernot, pour exposer sa question.

M. Jean-Pierre Pernot. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports et du logement, je vais vous parler d'une grande dame, qui soigne davantage aujourd'hui son image que son héritage. Il s'agit de la SNCF, non pas celle qui constitue un fleuron technologique reconnu dans le monde entier, mais celle qui, au quotidien, fait craquer les usagers par les retards incessants et les désagréments continuels qu'elle provoque dans la vie de nos concitoyens. Si ma question est d'ordre francilien, voire val-d'oisien, je pense que, sur le fond, elle est d'intérêt national, surtout à l'heure de la régionalisation.

Les utilisateurs au quotidien des lignes SNCF d'Ile-de-France se désespèrent de la dégradation de ce moyen de transport dit « transport en commun » qui devrait, tout au contraire - comme la politique que vous voulez, que nous voulons insuffler - susciter mobilisation, enthousiasme et, surtout, attractivité pour devenir enfin une véritable alternative fiable à la voiture. C'est bien de cela qu'il s'agit. Or, aujourd'hui, tous les inconvénients que subissent nos concitoyens, qu'il s'agisse de problèmes professionnels - lesquels peuvent aller jusqu'à des ségrégations à l'emploi compte tenu des transports entre le lieu d'habitat et celui du travail -, de difficultés familiales, ou des problèmes que rencontrent nos étudiants, posent vraiment la question de la fiabilité de ce mode de transport.

Lorsque je vous avais interrogé sur ce sujet l'an dernier, pratiquement à la même époque, vous m'aviez apporté une réponse qui permettait d'envisager l'avenir, tant à court terme qu'à long terme, avec confiance. Cette réponse positive avait même été confirmée, au mois de février, par l'annonce, par la SNCF, d'un plan d'orientation en sept points pour la régularité en Ile-de-France. Ce plan était extraordinairement bien fait, précis et très rigoureux dans sa présentation. Malheureusement, monsieur le ministre, en automne 2001, la grisaille était toujours au rendez-vous et l'embellie attendue s'est transformée en une catastrophe d'irrégularités jamais encore connues à l'encontre desquelles les usagers expriment un véritable ras-le-bol : retards continus, absences de train, trains qui ne s'arrêtent pas... Telle est la situation actuelle.

Les usagers sont d'autant plus désorientés par ce qu'ils vivent au quotidien que, par ailleurs, sous l'égide du syndicat des transports d'Ile-de-France, ils constatent des améliorations dans leurs gares qui sont réhabilitées, modernisées. Cela ne fait qu'ajouter à la confusion car, alors que les investissements nécessaires sont réalisés sur les structures d'accueil, le transport lui-même ne suit pas. L'opposition entre l'amélioration de l'accueil dans les gares et la dégradation du transport correspond à la métaphore d'une table bien dressée où l'on aurait mis les petits plats dans les grands mais où il ne manquerait jamais que la nourriture dans les assiettes ! C'est un peu cette image qu'ont les Franciliens de ce qui leur est proposé.

En février de l'année dernière, lors d'une réunion entre M. le président de la SNCF et le STIF, un audit avait été décidé sur les lignes les plus problématiques en Ile-de-France, notamment sur les lignes val-d'oisiennes. Il a débuté en novembre 2001 avec l'objectif de prendre en considération tous les éléments qui contribuent aux dysfonctionnements. La question sera examinée dans son ensemble car si, comme vous l'avez déjà fait savoir, il est indispensable d'avoir du matériel neuf, rames et locomotives, il faut aussi des structures en bon état de marche. Or des matériels comme les rails ou les caténaires n'ont pas

été entretenus depuis très longtemps. Il convient pourtant d'assurer la cohérence dans la modernisation et dans la requalification de ces lignes, car force est de constater que nos réseaux souffrent de ne pas avoir été entretenus régulièrement depuis de très nombreuses années. Il est donc devenu urgent de consentir des efforts financiers drastiques pour obtenir les résultats satisfaisants et significatifs que nous attendons.

Monsieur le ministre, permettez-moi de vous poser une question et de vous faire une suggestion.

A propos, d'abord, de l'amélioration de la qualité des lignes valdoisiennes, notamment de la ligne Paris-Valmondois, pouvez-vous faire des conclusions de l'audit et de ses recommandations une priorité en accordant, dès maintenant, les moyens nécessaires pour obtenir des résultats concrets qui seront sans nul doute appréciés par les usagers ? Ces derniers pourront ainsi constater une véritable action de fond et un engagement politique profond sur ce point. Quel engagement pouvez-vous nous annoncer à cet égard ?

Quant à ma suggestion qui est liée à la régionalisation, ne pourrait-on, sur le plan national, faire évoluer l'organisation actuelle autour de la SNCF, et des transports en général, en termes aussi bien de gestion que de finances ? Comment, en effet, allez-vous exiger, dans le cadre de la régionalisation, d'autant que l'Etat devra participer à l'achat du matériel roulant, les investissements nécessaires alors que cohabitent cinq opérateurs : l'Etat, Réseau ferré de France, la SNCF, la région et les syndicats de transports ?

M. le président. Monsieur Pernot !

M. Jean-Pierre Pernot. Je termine, monsieur le président.

En effet, chaque opérateur a une part de responsabilité et de budget, ce qui provoque un manque de cohésion.

En la matière, ne pourrait-on pas constituer un établissement, sous forme d'un holding public, qui coifferait l'ensemble des opérateurs que je viens de nommer ? Comment comptez-vous aider les régions à recentrer les investissements de la SNCF sur les lignes internes ?

Enfin ne serait-il pas possible de réfléchir à des modes de financement autres que publics, par exemple, en associant des partenaires privés pour les gros investissements à réaliser dans l'urgence. Cela permettrait de ne pas augmenter encore la dette publique actuellement supportée par RFF. Monsieur le ministre, je tiens à vous assurer que c'est dans ma conviction d'offrir au service public les meilleures conditions possibles que j'entrevois cette hypothèse. Elle me semble être la plus adaptée pour répondre aux attentes tant des usagers que du personnel de la SNCF que je sais soucieux de garantir un degré extrême de qualité de service.

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, vous avez mis d'emblée en évidence une contradiction majeure à laquelle nous sommes confrontés : l'état dans lequel a été mis pendant trop longtemps la SNCF face à la volonté du Gouvernement français et des populations de développer le transport ferroviaire. Les propos que je viens de tenir à cet égard à propos du transport des marchandises valent aussi pour celui des voyageurs, exception faite des lignes TGV en faveur desquelles des moyens importants avaient été mis en place. Néanmoins le financement reposait essentiellement sur l'endettement de la SNCF, laquelle s'est ainsi retrouvée avec une dette de 200 milliards de francs qui ne lui permettait plus de vivre et de se développer. C'est donc de cette situation passée que découlent encore nombre des problèmes que vous soulevez. C'est pourquoi je vous remercie de cette question qui va me permettre de donner des éléments sur la démarche du Gouvernement.

D'abord, le plan d'action sur lequel la SNCF s'est engagée pour améliorer la régularité des trains en Ile-de-France semblait avoir commencé à porter ses fruits, mais deux phénomènes en ont fragilisé les résultats : la mise en place du plan Vigipirate renforcé et les délais incompressibles de formation des nouveaux conducteurs de trains. Cela a provoqué une espèce de blocage.

Ensuite la banlieue nord continue à être affectée par l'exiguïté des installations de la gare d'Ermont et de la portion à deux voies entre Enghein et Epinay. Une réunion a été organisée par le syndicat des transports d'Ile-de-France, le STIF, le 18 décembre dernier, pour l'amélioration de ce secteur, notamment de la ligne Paris-Nord Valmondois. Elle a été l'occasion d'évoquer les problèmes que vous soulignez, dont certains ne peuvent être résolus que par une action à long terme. J'ai d'ailleurs demandé au conseil général des Ponts-et-chaussées de définir un programme d'actions à ce sujet avec la SNCF et Réseau ferré de France.

Depuis le 2 décembre 2001, la nouvelle grille de desserte permet de fluidifier les circulations et d'améliorer la régularité. J'ai demandé à M. Gallois de dresser le bilan de la régularité du service en 2001 et de me préciser les mesures qu'il envisageait pour l'améliorer en 2002, notamment en Ile-de-France.

Voici les réponses qui m'ont été données :

La livraison de quatre rames à deux niveaux à la fin de 2002 et la rénovation progressive des rames tractées à deux niveaux, des rames inox et des automotrices à deux niveaux de la première génération, interviendront entre 2002 et 2004. Des locomotives seront remplacées par des engins neufs à l'horizon 2004, puis les automotrices inox anciennes. Une modification de la signalisation - parce qu'il n'y a pas que les trains et les rames, vous avez eu raison de le souligner - entre les gares d'Epinay - Villetaneuse et d'Ermont devrait améliorer la fluidité des circulations, tout comme la modification des installations de la gare de Persan - Beaumont prévue à plus long terme.

Les travaux de résorption du noeud d'Ermont, au Xlle Plan, amélioreront de façon significative la régularité des trains de tout le secteur. L'Etat est favorable à ce que le STIF examine le schéma de principe de cette opération au plus tard en juillet 2002.

L'évolution du système ferroviaire que vous préconisez est engagée pour rapprocher les lieux de décision des élus et des voyageurs. Ainsi, en Ile-de-France, le mécanisme institutionnel a été modifié. On en parlait depuis vingt ou trente ans, mais jamais cela n'avait été fait. Ainsi la région est entrée au conseil d'administration du STIF et ses relations avec la SNCF ont été contractualisées. Depuis le 1er janvier la loi SRU que vous avez adoptée, messieurs les députés, permet aux autres régions métropolitaines de devenir compétentes pour l'organisation et le financement des services régionaux de voyageurs.

Sur un plan plus général, s'agissant de l'évolution de l'organisation du secteur ferroviaire, le Gouvernement a mis fin à la logique de déclin qui prévalait avant 1997 et a engagé une politique de développement à la fois par l'emploi puisque l'on est passé de la suppression de 87 000 cheminots de 1984 à 1997 à l'embauche de 40 000 depuis 1997, par l'accroissement des aides de l'Etat au désendettement, et par un engagement clair sur l'unicité du système ferroviaire. Je m'opposerai - c'est la position du Gouvernement - avec force à toute solution susceptible de mettre en cause le caractère public et intégré de la SNCF et de RFF.

A cet égard, j'invite tous les parlementaires à voir, s'ils ne l'ont déjà vu, le dernier film de Ken Loach, *The Navigators*, pour se convaincre de l'absurdité de la privatisation et de la séparation des activités mises en oeuvre au Royaume-Uni.

Avec 10 milliards d'euros, l'Etat a accru sa dotation au transport ferroviaire de 2 milliards d'euros depuis

**1997. Le volet ferroviaire des nouveaux contrats de plan a été multiplié par huit par rapport aux précédents. La dotation de l'Etat au transport régional a augmenté de 70 % depuis 1997, et de 30 % entre 2001 et 2002, avec la création d'une dotation spécifique pour l'achat de matériel roulant. De nouvelles sources de financement intermodales ont également été dégagées pour les infrastructures. Plus que jamais, le Gouvernement travaille à une politique des transports plus équilibrée au service du développement durable. Je présenterai prochainement les orientations nécessaires à la poursuite du développement du transport ferroviaire après, évidemment avoir pris connaissance des positions de l'ensemble des acteurs concernés.**

#### Données clés

**Auteur :** [M. Jean-Pierre Pernet](#)

**Circonscription :** Val-d'Oise (2<sup>e</sup> circonscription) - Socialiste

**Type de question :** Question orale

**Numéro de la question :** 1626

**Rubrique :** Transports ferroviaires

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

#### Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 7 janvier 2002, page 6

**Réponse publiée le :** 9 janvier 2002, page 20

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 7 janvier 2002