



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

décentralisation

Question orale n° 1296

Texte de la question

M. François Asensi interroge M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer Dans la perspective des jeux Olympiques, les services de son ministère préparaient activement la planification des travaux nécessaires à la réussite du plan stratégique de transport de Paris 2012. Aujourd'hui, maintenant que Paris n'aura pas les JO, le Gouvernement prépare activement le désengagement de l'Etat en remettant à la région la direction du STIF. Sous couvert de décentralisation, l'État abandonne ses prérogatives. Pourtant le développement des transports publics et le maillage des territoires sont un enjeu d'envergure nationale en termes économiques, politiques et sociaux. L'amélioration de la régularité de la ligne B du RER et de la desserte de l'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle est toujours d'actualité et nécessite des investissements lourds. Il lui demande si l'État entend y participer ou se dégager entièrement de ses responsabilités en la matière.

Texte de la réponse

DESENGAGEMENT DE L'ETAT DANS LES TRANSPORTS FRANCILIENS

M. le président. La parole est à M. François Asensi, pour exposer sa question, n° 1296, relative au désengagement de l'État dans les transports franciliens.

M. François Asensi. Monsieur le ministre des transports, Charles-de-Gaulle est à la fois une plate-forme aéroportuaire - la huitième à l'échelle mondiale, la deuxième en Europe - et une zone d'activité - la plus importante de la grande couronne d'Ile-de-France avec 78 000 emplois, Il importe donc de résoudre deux problèmes : l'accès des voyageurs à l'aéroport et l'accès des salariés à la plate-forme.

Le projet CDG Express, pour un coût estimé à 630 millions d'euros, devait répondre à ce premier problème. La perspective des Jeux Olympiques semblait avoir accéléré la mise oeuvre de ce projet : où en sommes-nous aujourd'hui, alors que Paris n'a pas obtenu leur organisation ? Quels sont les engagements de l'État en la matière ? Pour quel financement ? Quelles sont les échéances ?

Second problème : l'accès des salariés à la plate-forme.

Au nom de l'action pour l'emploi, " priorité absolue " définie par le Premier ministre, l'État est-il prêt à prendre des mesures spécifiques pour l'utilisation par les salariés de la plate-forme du CDG Express, lequel, en l'état actuel des choses, avec un prix du billet fixé à 15 euros, resterait réservé à une certaine catégorie de voyageurs ?

En outre, la plate-forme de Roissy fonctionne vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, ce qui pose des problèmes d'accès spécifiques et appelle à une prise en compte de ces particularités par les pouvoirs publics. Il importe, en effet, d'apporter des solutions à des situations concrètes et inacceptables. Les collectivités territoriales ont dû prendre des initiatives fortes en la matière.

Lancé en 1997, et financé par le STIF, Aéroports-de-Paris, le conseil général du Val-d'Oise et la ville de Tremblay-en-France, Allobus est un service de transport public à la demande qui permet un accès vingt-quatre heures sur vingt-quatre à la plate-forme. Ce dispositif mérite d'être pérennisé et même d'être étendu à d'autres villes du secteur.

Or, aujourd'hui, Allobus est gravement déficitaire. Il affiche un déficit de 1,5 million d'euros, qui pourrait être

beaucoup plus lourd si ses financeurs, à l'exception d'ADP, n'avaient accepté un doublement de leur participation financière. Plusieurs entreprises dont les salariés utilisaient Allobus ont été sollicitées, mais sans succès, à la différence notable de Servair qui a accepté de financer Allobus à hauteur de 50 000 euros. Les espoirs placés un temps dans les communautés aéroportuaires pour mener ce type d'initiatives ont été déçus lors des débats à l'Assemblée nationale, à l'issue desquels leurs ressources ont été fortement réduites. Au vu de l'exemple concret d'Allobus, permettez-moi de douter du montant des " contributions volontaires des entreprises bénéficiant de l'activité aéroportuaire " et des " gestionnaires d'aéroport ".

L'État se désengage sans contrepartie à hauteur des besoins des collectivités. La fiscalité locale et, par voie de conséquence, la concurrence des territoires, supplantent le principe d'une République une et indivisible qui passe indubitablement par une cohésion des territoires,

En matière d'accès à l'emploi et de qualité de vie, tout simplement, un autre dossier reste d'actualité pour les habitants de la Seine-Saint-Denis : l'amélioration de la ligne B du RER.

A l'occasion des consultations sur le CDG Express, les usagers du RER B avaient refusé d'être considérés comme des citoyens de seconde zone. Les élus, réunis à mon initiative dans l'association des maires pour la défense de la ligne B, avaient porté haut et fort cette exigence pour que l'amélioration de la qualité et de la régularité de la ligne B, empruntée quotidiennement par 280 000 de nos concitoyens, soit une priorité.

A cet égard, le projet "RER B Nord + ", pour un coût global estimé à 323,8 millions d'euros, augmenterait la régularité et la fréquence des RER, mais, à ce jour, tous les financements ne sont pas réunis.

Qu'en est-il notamment de la desserte renforcée du RER B sur voies dédiées au nord, qui s'inscrit pleinement et conjointement dans les deux projets évoqués plus haut, à savoir celui du CDG Express et celui du RER B Nord + ?

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

M. Dominique Perben, *ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer*. Monsieur le député, le dossier de candidature de Paris aux Jeux Olympiques de 2012 comprenait bien un engagement de l'État, de la ville de Paris, de la région Ile-de-France et des départements franciliens à financer des infrastructures de transports collectifs et ferroviaires. La modernisation de la ligne B du RER dans sa partie nord et le projet d'une liaison ferroviaire dédiée entre Paris et l'aéroport de Roissy figuraient dans ce dossier

Dans son discours du 2 septembre 2005, le Premier ministre a rappelé l'intérêt du Gouvernement pour les projets ferroviaires inscrits en CIADT, en particulier le lancement de la desserte ferroviaire de l'aéroport Charles-de-Gaulle par une liaison à haut niveau de service.

Cette liaison ferroviaire dédiée entre Paris et son aéroport sera financée sur fonds privés et elle est considérée comme une infrastructure ferroviaire d'enjeu national. L'amélioration de la régularité de la ligne B du RER et la desserte de l'aéroport sont liées. Le projet prévoit de réaliser des voies dédiées pour améliorer la régularité des RER B et isoler les circulations des trains de banlieue et des navettes de CDG Express. Les investissements ainsi réalisés bénéficieront à la fois aux voyageurs de banlieue et à ceux se rendant à l'aéroport. L'État s'attachera à permettre la réalisation de ces projets dans les meilleures conditions et dans les meilleurs délais.

M. le président. La parole est à M. François Asensi.

M. François Asensi. Vous n'avez pas évoqué la situation d'Allobus, monsieur le ministre. C'est pourtant un dossier extrêmement sensible.

M. Jean-Pierre Blazy. Absolument !

M. François Asensi. La plate-forme aéroportuaire fonctionne vingt-quatre heures sur vingt-quatre, sept jours sur sept, et les personnes qui n'ont pas d'automobile ne peuvent y accéder, ce qui est une discrimination à l'emploi. Qui plus est, nous voulons tous, dans le cadre du développement durable, réduire la part de l'automobile dans les transports. Nous avons là un dispositif qu'il est indispensable de pérenniser. Sans doute faut-il l'améliorer, mais si Allobus devait être abandonné, l'on compterait des centaines de chômeurs de plus,...

M. Jean-Pierre Blazy. Absolument !

M. François Asensi. ...d'autant que les salariés concernés sont souvent parmi les moins qualifiés.

Je me permets donc d'appeler tout particulièrement votre attention sur le problème. La convention actuelle expire le 31 janvier 2006. Que se passera-t-il après ? Cela ne peut pas être le vide ! Il faut pérenniser ce système de transport.

Données clés

Auteur : [M. François Asensi](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (11^e circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1296

Rubrique : État

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

[Date\(s\) clé\(e\)s](#)

Question publiée le : 18 octobre 2005, page 9592

Réponse publiée le : 19 octobre 2005, page 5355

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 18 octobre 2005