



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

politique des transports

Question orale n° 1406

Texte de la question

M. Jean-Claude Mignon appelle l'attention de M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer sur les conditions de transport subies quotidiennement par des milliers d'usagers du sud Seine-et-Marne, contraints de prendre le train pour se rendre à leur travail. En effet, malgré les manifestations répétées de mécontentement tant de la part des usagers que des élus, la situation demeure aujourd'hui encore inacceptable. Les solutions proposées par le STIF, la SNCF et RFF dans le « Plan d'urgence 2006 pour le RER D » le sont tout autant car elles condamnent un peu plus la ligne « Melun Vallée », ce qui aura pour effet d'augmenter le trafic sur la rive droite de la Seine déjà saturée et de renforcer l'usage de la voiture particulière pour se rendre à Paris et sa banlieue. Ceci est en totale contradiction avec les orientations prises dans le cadre du « Plan de déplacement urbain de la région Ile-de-France ». Il lui rappelle que le projet de tangentielle Ouest-Sud qui doit permettre de relier les grands pôles de recherches et de hautes technologies de l'Ouest et du sud francilien aux secteurs d'habitat des agglomérations franciliennes est incontournable pour la promotion du développement économique et social du sud Seine-et-Marne. Or ce projet semble être remis en question par les décideurs de la région Ile-de-France qui ont clairement affiché leur priorité de densifier l'offre en petite couronne au détriment une fois de plus de la grande banlieue et notamment de la région sud Seine-et-Marne. Il lui demande de confirmer le soutien de l'État concernant la réalisation de ce projet. Il attire également son attention sur le devenir du dossier de voirie d'agglomération (DVA), engagé à l'initiative de l'État dans le cadre du plan de déplacement urbain de l'agglomération melunaise pour répondre aux besoins actuels et futurs de cette agglomération et lui demande de lui préciser à quel moment ce dossier sera soumis à la concertation du public.

Texte de la réponse

CONDITIONS DE TRANSPORT DES USAGERS DE SEINE-ET-MARNE

M. le président. La parole est à M. Jean-Claude Mignon, pour exposer sa question, n° 1406.

M. Jean-Claude Mignon. Monsieur le ministre, je souhaite appeler votre attention sur les conditions de transport subies quotidiennement par des milliers d'usagers du Sud Seine-et-Marne, contraints de prendre le train pour se rendre à leur travail à Paris, voire, bien souvent, au delà.

En dépit des manifestations répétées de mécontentement de la part des usagers comme des élus et des nombreuses interventions que j'ai faites sur ce sujet dans l'hémicycle depuis 1994 au moins, la situation demeure inacceptable. Mais les solutions proposées par le STIF - le syndicat des transports de la région Île-de-France -, la SNCF et Réseau ferré de France dans le " Plan d'urgence 2006 pour le RER D " le sont tout autant, car elles condamnent un peu plus la ligne " Melun Vallée ", ce qui aura pour effet d'augmenter le trafic sur la rive droite de la Seine, déjà saturée, et de renforcer l'usage de la voiture particulière pour se rendre à Paris et dans sa banlieue. Ainsi, ce matin, pour parcourir les cinquante kilomètres qui me séparent de l'Assemblée nationale, j'ai mis plus de deux heures et demie.

Une telle situation est en totale contradiction avec les orientations prises dans le cadre du plan de déplacement urbain de la région Île-de-France.

Je vous rappelle que le projet de tangentielle Ouest-Sud, qui doit permettre de relier les grands pôles de recherche et de hautes technologies de l'Ouest et du Sud francilien aux secteurs d'habitat des agglomérations franciliennes, se révèle absolument nécessaire pour la promotion du développement économique et social du Sud Seine-et-Marne. Il en est ainsi notamment du projet de déplacement de la gare de Dammarie-les-Lys et de l'obtention, que nous souhaitons depuis longtemps, d'un direct Melun-Le Mée-Paris, toutes demandes que nous faisons depuis des années mais qui sont restées sans réponse jusqu'à ce jour. Or ces projets semblent être remis en question par les décideurs de la région Île-de-France qui ont clairement affiché leur priorité de densifier l'offre en petite couronne, au détriment, de nouveau, de la grande banlieue, notamment de la région Sud Seine-et-Marne. Pouvez-vous, monsieur le ministre, me confirmer le soutien de l'État en ce qui concerne la réalisation de ces projets ?

J'appelle également votre attention sur le devenir du dossier de voirie d'agglomération, engagé à l'initiative de l'État dans le cadre du plan de déplacement urbain de l'agglomération melunaise pour répondre aux besoins actuels et futurs de cette agglomération : pouvez me préciser à quel moment ce dossier sera soumis à la concertation du public ?

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 plan d'urgence 2006 du RER D a pour objectif principal d'améliorer à court terme la régularité de la ligne D du RER pour 470 000 voyageurs par jour. À ce titre, le STIF qui, je le rappelle, est l'autorité organisatrice des transports en Île-de-France, mène actuellement une concertation avec les élus et les associations pour la mise en oeuvre de ce plan.

Une cause importante d'irrégularité - que vous avez évoquée - a été identifiée : elle concerne la gare de Corbeil-Essonnes. Il serait possible de réduire les conflits de circulation en optimisant la circulation des trains pour mieux l'adapter aux infrastructures existantes. Une des réponses proposées est de desservir la branche " Vallée " entre Corbeil et Juvisy par les trains en provenance de Melun, bien que cela puisse se traduire, aux heures de pointe, par une nouvelle rupture de charge avec une correspondance de quai à quai.

Par ailleurs, la SNCF et le STIF étudient les possibilités de réduire le temps de parcours sur la totalité du trajet. Le plan d'urgence propose notamment de renforcer les dessertes du " plateau ".

Ce plan d'urgence a été présenté au conseil régional d'Île-de-France, au conseil général de Seine-et-Marne et à la mairie d'Évry, et il fera également l'objet d'une concertation prochaine au conseil général de l'Essonne. Des décisions devront être prises à l'issue des concertations par les élus du conseil d'administration du STIF, à condition toutefois - nous l'espérons - que celui-ci siège bientôt. Des mesures d'évaluation *a posteriori* sont également envisagées pour évaluer l'impact de ces nouvelles dessertes. Ces mesures seront réversibles : l'idée est de mettre en oeuvre les dispositifs, de les évaluer et, éventuellement, de les corriger si d'autres propositions se révélaient mieux appropriées.

En ce qui concerne le projet de tangentielle Ouest, l'opération est inscrite au contrat de plan État-région 2000-2006 pour un montant de 305 millions d'euros, dont 73 restent à la charge de l'État. Le projet, tel qu'il a été étudié jusqu'à la fin de l'année 2002, prévoit la création d'une liaison nouvelle de type RER entre Versailles-Chantiers et Melun. Or les dernières études menées sur cette opération font état d'un coût très supérieur, de l'ordre d'un milliard et demi d'euros. L'importance des besoins de financement, sans rapport avec le montant inscrit au contrat de plan, a conduit les financeurs à demander à RFF et à la SNCF de réaliser une optimisation du projet, sans qu'on puisse savoir encore si elle permettra de se rapprocher de l'estimation initiale.

Cette étude d'optimisation du projet a été présentée en commission de suivi au STIF en septembre 2003, où les orientations suivantes ont été prises : poursuite de l'optimisation du projet de base et poursuite des études tram-train demandées par le conseil général de l'Essonne.

À ce stade, une première phase du projet entre Massy et Corbeil a été retenue : elle est estimée à 895 millions d'euros aux conditions économiques de 2001. L'État participera au financement de ce projet dans le cadre des clés de répartition du contrat de plan. En ce qui concerne la poursuite de la tangentielle Sud vers Melun, les réflexions menées par les services de l'État avec la région, dans le cadre de la révision du SDRIF, se poursuivent. L'État, je puis vous l'assurer, monsieur le député, continuera à soutenir les projets ferroviaires qui visent à améliorer les conditions de desserte en transports en commun des grands pôles urbains situés en grande couronne. Cela nous paraît très important en termes d'aménagement du territoire : il convient évidemment de préserver cet objectif.

En ce qui concerne le dossier de voirie de l'agglomération de Melun, le décret du 5 décembre 2005 a fixé la

consistance du réseau routier national maintenu. Dans ce secteur de la Seine-et-Marne, l'État conserve la responsabilité des autoroutes A 6, A 5 et A 105, ainsi que de la RN 105 et de la RN 36 au nord de l'autoroute A 5. La RN 36 a été conservée dans ce réseau dans la perspective d'une quatrième rocade à l'est de la région parisienne, permettant une liaison entre les autoroutes A 1 et A 6. Cette rocade comporterait un maillon routier Nord-Ouest de Melun destiné à satisfaire les liaisons régionales et locales d'accessibilité et de contournement de l'agglomération. Cette orientation d'aménagement devra évidemment être confirmée en concertation avec la région Île-de-France pour le milieu de l'année 2006 dans le cadre de la procédure de révision du SDRIF ouverte en août dernier. Si cette orientation est confirmée, une concertation avec le public sur le schéma de voirie et d'agglomération de Melun pourra être engagée, ce qui permettra d'arrêter un schéma général des infrastructures à réaliser ou à aménager et de préciser leurs fonctions.

L'État a vocation à exercer la maîtrise d'ouvrage de la liaison jusqu'à l'autoroute A 6. Les autres liaisons, en revanche, devront être réalisées sous la responsabilité des collectivités territoriales.

Cela forme un ensemble de projets qui, s'ils sont validés et coordonnés - je ne saurais trop souligner à ce sujet l'importance du rôle que doivent jouer le STIF et le conseil régional d'Île-de-France -, permettront d'améliorer véritablement les dessertes ferroviaire et routière de la région où vous êtes élu.

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

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

En ce qui concerne les dessertes ferroviaires, il m'arrive quelquefois de prendre le train de 7 heures 04 le matin : j'ai pu constater personnellement que les vingt-cinq minutes qui séparent la gare de Melun de la gare de Lyon à Paris sont très pénibles pour les usagers, lesquels voyagent encore dans les " petits gris ". La plupart des voyageurs sont debout et leurs conditions de transport sont inadmissibles. Je m'associe complètement aux nombreuses démarches qu'ils ont entreprises pour attirer notre attention sur de telles conditions, qui sont véritablement d'un autre siècle.

Je sais pouvoir compter sur votre soutien, monsieur le ministre, et sur celui de l'État. J'ose espérer pouvoir compter sur celui du conseil régional d'Île-de-France et des conseils généraux concernés Essonne et Seine-et-Marne.

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 : 1406

Rubrique : Transports

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 31 janvier 2006, page 790

Réponse publiée le : 1^{er} février 2006, page 515

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 31 janvier 2006