



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

politique des transports ferroviaires

Question orale n° 1914

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 l'amélioration de la desserte ferroviaire de l'agglomération melunaise ainsi que sur la réorganisation de la ligne D du RER. Chaque jour, l'afflux d'usagers se rendant à la gare de Melun, située au Sud de la Seine, entraîne des difficultés importantes de circulation et de stationnement. Les ponts sur la Seine constituent immanquablement un « goulot d'étranglement » pour les usagers venant du Nord de l'agglomération. Dans le même temps, la gare du Mée-sur-Seine, située au Nord de la Seine, d'un accès aisé, est peu fréquentée et offre plus de 300 places de parking disponibles et gratuites. Le bon sens voudrait donc que ces deux gares, « Melun-Nord » et « Melun-Sud », bénéficient alternativement de l'arrêt des trains grandes lignes, directs jusqu'à Paris. Ceci aiderait à réguler en partie le trafic interne de l'agglomération tout en optimisant les infrastructures existantes. Il lui demande donc de bien vouloir intervenir auprès de nos partenaires institutionnels que sont le Syndicat des transports d'Ile-de-France, la SNCF et RFF afin que les études nécessaires à la mise en oeuvre de ce projet soient enfin lancées. De plus, il attire son attention sur les projets de réorganisation de la ligne D du RER, pour que cette dernière bénéficie le plus rapidement possible des améliorations souhaitées par l'ensemble des usagers, à savoir la disparition définitive des « petits gris », la fin des problèmes de correspondances et des retards intempestifs et l'accroissement de la sécurité dans les rames et dans les gares. Il lui demande, par conséquent, quelles sont les initiatives prises pour que la réorganisation de la ligne D du RER corresponde à ces souhaits légitimes.

Texte de la réponse

DESSERTE FERROVIAIRE DE MELUN ET REORGANISATION DE LIGNE D DU RER

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Claude Mignon, pour exposer sa question n° 1914.

M. Jean-Claude Mignon. M. le ministre des transports, de l'équipement, du tourisme et de la mer, je souhaite une nouvelle fois appeler votre attention sur l'amélioration de la desserte ferroviaire de l'agglomération melunaise, chef-lieu du département de Seine-et-Marne, ainsi que sur la réorganisation de la ligne D du RER. Le dossier relatif à la desserte ferroviaire de l'agglomération melunaise, vieux de plus de dix ans, mérite qu'une solution de bon sens voie enfin le jour. Il en va de l'avenir économique de l'ensemble de l'agglomération comme du respect des usagers confrontés quotidiennement à des conditions de transports souvent très désagréables. En effet, afin de parvenir à un plan de déplacements urbains cohérent, des mesures appropriées en termes de transports ferroviaires sont incontournables : elles doivent naturellement compléter le projet essentiel de contournement routier de l'agglomération. C'est pourquoi j'ai évoqué ici même à de multiples reprises la réalisation de la tangentielle Ouest-Sud, le transport en commun en site propre entre Melun et la ville nouvelle de Sénart, la mise en oeuvre du contrat de pôle et la nouvelle gare de Dammarie-lès-Lys, l'arrêt supplémentaire de trains grandes lignes à la gare de Livry-sur-Seine, la mise en oeuvre du schéma directeur des Liaisons Douces et l'arrêt de trains directs à la gare du Mée-sur-Seine.

La réalisation de ce dernier projet devient de plus en plus urgente. En effet, chaque jour, l'afflux d'usagers se

rendant à la gare de Melun, située au sud de la Seine, entraîne des difficultés importantes de circulation et de stationnement, les ponts sur la Seine constituant immanquablement un goulot d'étranglement pour les usagers venant du nord de l'agglomération. Aux bouchons s'ajoute la difficulté de stationner sur des parkings ou aux abords de la gare. Certaines personnes, de plus en plus nombreuses, n'hésitent pas à garer leur véhicule à des centaines de mètres de la gare alors que, dans le même temps, la gare du Mée-sur-Seine, située au nord de la Seine et d'un accès aisé, est peu fréquentée et offre plus de 300 places de parking disponibles et gratuits. Le bon sens voudrait donc que les deux gares, Melun- Nord et Melun-Sud, bénéficient alternativement de l'arrêt des trains grandes lignes directs jusqu'à Paris, ce qui aiderait à réguler en partie le trafic interne de l'agglomération tout en optimisant les infrastructures existantes. Il est à noter que cette solution, qui présente de réels avantages et est soutenue par l'ensemble des élus de l'agglomération melunaise, ne constituerait pas une perte de temps pour les usagers en provenance ou à destination de la région Bourgogne.

Je vous demande donc de bien vouloir intervenir auprès de nos partenaires institutionnels que sont le Syndicat des transports d'Île-de-France, autorité organisatrice des transports en Île-de-France, la SNCF et Réseau ferré de France, afin que les études nécessaires à la mise en oeuvre de ce projet soient enfin lancées.

J'appelle également votre attention sur les projets de réorganisation de la ligne D du RER, afin que cette dernière puisse bénéficier le plus rapidement possible des améliorations souhaitées par l'ensemble des usagers. En effet, chacun s'accorde à souligner que l'adoption du plan d'urgence 2006 pour la ligne D du RER ne correspond que très partiellement à leur attente. Les solutions proposées par le STIF, la SNCF et Réseau ferré de France sont sur de nombreux points inacceptables, du fait que, notamment, 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.

En ce qui concerne les autres points, les améliorations effectives ne sont envisagées qu'à l'horizon de 2012. Jusque-là, les usagers seront toujours contraints de prendre les " petits gris ", car, même si ceux-ci doivent progressivement disparaître, ces trains d'un autre âge circulent encore et toujours. Certes, je suis conscient des difficultés qu'il y a à assurer la régularité d'une ligne empruntée chaque jour par 470 000 voyageurs : toutefois, nous ne saurions accepter de voir les problèmes récurrents de correspondances et les retards intempestifs peser indéfiniment sur les usagers.

Enfin, la réorganisation de la ligne D doit absolument tenir compte de la sécurité des voyageurs dans les rames et dans les gares. Revenant moi-même de Paris parfois tard dans la nuit par la ligne D, je peux vous assurer que le sentiment d'insécurité de nombreux usagers est largement justifié.

Pouvez-vous donc me préciser, monsieur le ministre, les initiatives qui sont prises afin que la réorganisation de la ligne D du RER réponde à ces souhaits légitimes ?

Mme la présidente. 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, vous le savez, la SNCF comme les pouvoirs publics sont attachés à l'amélioration de la qualité du service rendu aux voyageurs de la ligne D du RER.

Celle-ci souffre de plusieurs difficultés en termes de régularité de l'exploitation, la plus importante d'entre elles tenant à la longueur des missions qui lui sont confiées. La ligne D du RER - faut-il le rappeler ? - s'étend en effet sur 160 km et dessert 57 gares ! La contrainte de régularité est donc très difficile à respecter.

Le Syndicat des transports d'Île-de-France, comme vous l'avez rappelé, est aujourd'hui, dans le cadre de la décentralisation, l'autorité organisatrice responsable de l'organisation et du financement des transports publics en Île-de-France : il lui appartient donc de définir le niveau de service des lignes.

C'est en particulier le cas de la desserte de la gare du Mée. Toutefois, l'idée que vous venez d'exposer me paraît intéressante - nous l'avons déjà évoquée ensemble - et j'ai passé le message aussi bien au STIF qu'à RFF et à la SNCF, en vue de rendre cette gare plus attractive et d'encourager l'utilisation de la voie ferrée depuis une gare plus accessible.

En ce qui concerne l'amélioration de la régularité des trains, le STIF a approuvé fin 2006 - - vous l'avez rappelé - un schéma directeur pour le RER D. Ce schéma propose notamment trois scénarios de renforcement de la desserte du plateau de Sénart à l'horizon 2015, scénarios qui feront l'objet d'une concertation publique dès cette année. Afin de soutenir cette démarche, l'amélioration de la desserte sur la ligne D du RER pourrait faire partie des projets retenus dans le cadre du prochain contrat de projets État-région Île-de-France en cours de négociation - tel est mon souhait.

Vous mentionnez également la disparition des " petits gris " et l'augmentation de la régularité de la ligne. Les

rames à un niveau dites " petit gris " ont déjà été retirées en juin 2005 aux heures de pointe de l'itinéraire passant par Combs-la-Ville. Au départ de Melun, il ne subsiste plus que quelques trains assurés avec ce matériel. Ces rames disparaîtront complètement après la livraison du futur train des Franciliens, la nouvelle automotrice Transilienne, dont le marché a été conclu à l'automne dernier et qui commencera à être livrée dès 2009. Sur la ligne D, le remplacement des " petits gris " se fera par des rames à deux niveaux Z2N existantes, de façon à homogénéiser le parc et à améliorer ainsi l'exploitation de l'ensemble de la ligne. Simultanément, les rames Z2N sont en cours de rénovation. Du reste, la première rame ainsi rénovée circule depuis le 12 janvier sur le RER D et la rénovation de dix-sept autres rames est prévue en 2007. Il s'agit d'un programme global de 137 rames, prévu sur cinq ans et financé à parts égales par la SNCF et le STIF.

Pour finir, je tiens à rappeler l'effort que l'État a consenti pour la région Île-de-France en participant à hauteur de 400 millions d'euros au financement du matériel roulant ferroviaire, qui contribuera notamment au programme d'acquisition des nouvelles automotrices transiliennes et donc, aussi, à la rénovation des Z2N que je viens d'évoquer. Voilà les réponses que je puis vous apporter, monsieur le député, sur la nécessaire réorganisation de la ligne D du RER.

Mme la présidente. La parole est à M. Jean-Claude Mignon.

M. Jean-Claude Mignon. Je vous remercie, monsieur le ministre, de votre réponse. Je me permets néanmoins d'insister sur le cas de la ligne Melun-Vallée et donc sur l'impérieuse nécessité de réaliser le projet de tangentielle Ouest-Sud sur lequel nous avons déjà beaucoup travaillé depuis de nombreuses années et dont la réalisation réglerait bien des problèmes.

En ce qui concerne mon autre proposition, elle présente l'avantage de ne pas coûter très cher puisqu'il suffirait simplement de considérer qu'il y aurait deux gares principales dans la communauté d'agglomération Melun-Val-de-Seine - celle de Melun-Sud, située dans la commune de Melun, et celle de Melun-Val-de-Seine-Nord, située dans la commune du Mée-sur-Seine. Désormais, la moitié des usagers obligés de venir du Nord pour prendre le train à Melun pourraient le prendre en gare du Mée-sur-Seine à condition, bien évidemment, que le STIF accepte qu'un train direct sur deux s'arrête alternativement à Melun-Val-de-Seine-Sud ou bien à Melun-Val-de-Seine-Nord.

Je sais, monsieur le ministre, que vous vous montrez très soucieux de l'utilisation des deniers publics. Or cette proposition, j'insiste, ne coûte rien.

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 : 1914

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : transports, équipement, tourisme et mer

Ministère attributaire : transports, équipement, tourisme et mer

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 20 février 2007, page 1645

Réponse publiée le : 21 février 2007, page 1299

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 20 février 2007