ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

ligne Paris-Creil

Question orale n° 630

Texte de la question

M. Éric Woerth attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur la situation des usagers de la SNCF. Il estime qu'il est du devoir des pouvoirs publics de ne pas laisser sans solution les voyageurs ulcérés par des retards quotidiens et des conditions de transports dégradées. La ligne Paris-Creil qui s'arrête en gare de Chantilly-Gouvieux est un exemple frappant de cette situation. Depuis la mise en place du cadencement en décembre 2011, de nombreux salariés, étudiants, visiteurs parisiens ou autres usagers ont vu leur temps de trajet régulièrement rallongé, voire même leur train supprimé. C'est un véritable parcours du combattant auquel sont confrontés les voyageurs dont le quotidien est devenu un enfer. En 2013, 1 train sur 3 en heure de pointe le matin et 1 train sur 5 le soir ont connu un retard supérieur à 6 minutes. Et cela ne s'est pas amélioré en 2014. Sur les mois de janvier et février 2014, il n'y a pas eu un seul jour sans retard. Sur le seul mois de février 2014, 7 trains ont été purement supprimés. Pour les autres, le retard moyen est de 11 minutes ce qui représente un retard cumulé de près de 30 heures, soit plus d'une journée sur un unique mois. Dans le même ordre d'idée, un pendulaire sur le trajet Amiens-Paris, cumulant 60 heures de retards, a vu la qualité de la desserte se dégrader au point qu'Amiens connaît la plus mauvaise desserte des capitales régionales à une heure de Paris. Ces problèmes quotidiens de régularité amènent certains employeurs à sélectionner les salariés en fonction de leur lieu de résidence. Il s'étonne qu'aucune réelle concertation n'ait été prévue avec les usagers et les élus locaux alors même que sur cette ligne les usagers sont exaspérés et le font savoir au travers notamment de la création d'associations et de collectifs comme le collectif SNCFvamtuer, et dont l'objectif est de faire avancer les choses afin que tout simplement les horaires annoncés soient respectés et que les usagers puissent voyager dans des conditions décentes. La preuve en est pour les grilles horaires qui vont être totalement refondues pour décembre 2014 (un 2e *big-bang* après la mise en place du cadencement). En Picardie, la future grille ne répond pas aux besoins des usagers : moins de trains directs, plus d'omnibus, plus de trains avec correspondance, des trous d'offre en journée, des départs trop tôt le matin et donc incompatibles avec les obligations familiales et des arrivées bien trop tardives sur Paris pour aller travailler... Devant cette situation déplorable, il semble exister pourtant une première solution simple qui satisferait l'ensemble des Picards. Elle consiste à revoir l'attribution actuelle des sillons à la gare du Nord : 7 sillons TGV et 9 sillons pour le trafic régional, contre actuellement 8 sillons TGV (car 7 sont dans les faits utilisés) et 8 sillons pour le trafic régional. Cette première solution relèverait directement du ressort du Gouvernement. Ce même constat relatif à la situation des transports ferroviaires est malheureusement valable pour de nombreuses régions de France comme lui en ont témoigné ses collègues ayant rejoint le collectif parlementaire qu'il a créé en 2013. Il demande donc à savoir s'il compte rapidement réunir les acteurs concernés pour faire évoluer les grilles horaires et apporter enfin des réponses concrètes aux inquiétudes, aux incompréhensions, mais surtout au mécontentement et à l'exaspération grandissante des usagers qui n'attendent finalement rien de plus que ce qui devrait être la normale.

Texte de la réponse

CONDITIONS DE FONCTIONNEMENT DE LA LIGNE FERROVIAIRE PARIS-CREIL
M. le président. La parole est à M. Éric Woerth, pour exposer sa question, n° 630, relative aux conditions de fonctionnement de la ligne ferroviaire Paris-Creil.

M. Éric Woerth. Voilà un sujet, monsieur le secrétaire d'État chargé des transports, qui entre dans le champ de vos compétences ! Certes, vous n'avez pas vraiment le pouvoir de faire partir ou arriver les trains à l'heure, mais cela demeure tout de même un sujet de préoccupation majeur, et votre devoir de secrétaire d'État, de représentant de la République, est évidemment de trouver des solutions pour les voyageurs qui vivent quotidiennement un véritable calvaire.

Je citerai l'exemple de la ligne ferroviaire située dans ma circonscription, à savoir celle de Paris-Creil, qui dessert la gare de Chantilly-Gouvieux et transporte de nombreux voyageurs. Depuis la mise en place du cadencement en décembre 2011, beaucoup d'usagers ont vu leur temps de trajet régulièrement allongé, voire leur train supprimé. Ce n'était pas formidable avant la réforme de l'organisation et des horaires, mais celle-ci a perturbé davantage encore la situation.

Qui plus est, les voyageurs qui auront la chance de pouvoir monter dans un train devront s'y entasser, ce qui est assez désagréable ! C'est un véritable parcours du combattant pour les voyageurs – je sais que vous appartenez à un gouvernement de combat. Or, la situation ne s'améliorera probablement pas à brève échéance, car de plus en plus de gens empruntent les transports collectifs plutôt que la voiture, ce qui est une bonne chose. De plus, le développement de cette ligne, grâce, je l'espère, à la construction de la ligne Picardie-Roissy entraînera une fréquentation supplémentaire.

En 2013, un train sur trois en heure de pointe le matin et un train sur cinq le soir ont connu un retard supérieur à six minutes. Cela ne s'est pas amélioré en 2014. Ainsi, sur les seuls mois de janvier et février, il n'y a pas eu un seul jour sans retard. Sur le seul mois de février, sept trains ont été purement supprimés. Pour les autres, le retard moyen est de onze minutes, ce qui représente un retard cumulé de près de trente heures, soit plus d'une journée sur un unique mois.

Nous devons donc réagir. Aujourd'hui, de nombreux employeurs interrogent les candidats à un emploi sur leur lieu d'habitation afin de ne recruter que des personnes qui ne connaîtront pas de difficultés de transport, source d'incertitudes quant aux horaires de travail. C'est évidemment de plus en plus inquiétant. En dépit de ces difficultés qui ne datent pas d'hier, et qui ont tendance à s'amplifier, on ne peut que regretter le peu de concertations organisées avec les usagers, de temps en temps sollicités par le conseil général. Il n'y a eu, en tout cas, aucune concertation lorsque la SNCF, après avoir décidé de revenir en partie sur les cadencements, a fixé de nouveaux horaires.

Les associations d'usagers – je pense à « SNCF va me tuer », cela veut tout dire !, ou à LUTECE –, qui n'ont rien de politique et sont composées de personnes qui veulent juste voyager dans des conditions décentes dans un train qui arrive à l'heure, ne demandent rien de plus que ce qui est normal. Puisqu'une future grille nous est annoncée, celle-ci doit faire l'objet d'une concertation approfondie, ce qui éviterait toute inquiétude.

Devant ce constat, une première solution sur le court terme, qui satisferait peut-être l'ensemble des Picards, consisterait à revoir l'attribution actuelle des sillons afin d'en réserver moins pour le TGV et davantage pour le trafic régional. C'est possible, puisque le TGV n'utilise pas tous les sillons existants. Il faut également à plus long terme sans doute envisager des travaux Gare du Nord. J'ignore de quels travaux il peut s'agir, mais on ne pas se contenter de constater qu'elle s'engorge.

Il convient donc revoir les sillons et d'échanger avec les associations d'usagers sur les nouveaux horaires qui devraient, selon la SNCF, permettre d'améliorer la situation. Toutefois, chat échaudé craint l'eau froide. Nous attendons donc de voir ! Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, de préciser les solutions que vous envisagez, et ce en concertation avec les usagers de la SNCF et les opérateurs du rail afin que les citoyens ulcérés ne voient pas la situation se dégrader encore !

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

M. Frédéric Cuvillier, *secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.* Monsieur le député, comme vous le savez, la desserte ferroviaire Picardie-région parisienne compte plusieurs types de services : d'une part, les services régionaux, régis par une convention entre la SNCF et le conseil régional de Picardie et, d'autre part, les trains d'équilibre du territoire – TET – des lignes Paris-Maubeuge-Cambrai et Paris-Boulogne-sur-Mer régis par la convention d'exploitation signée par l'État avec la SNCF. Je partage votre constat, car je reçois aussi le témoignages d'usagers de ces lignes, dont je fais partie : je sais donc combien le service doit être amélioré.

Sur les deux premiers mois de l'année 2014, la régularité à dix minutes des deux lignes INTERCITÉS est de 92,6 %, ce qui est un bon niveau. Néanmoins, les circulations restent très affectées aux heures de pointe notamment. Un effort collectif important a été engagé pour parvenir à ce niveau de régularité, mais celui-ci reste insatisfaisant pour les usagers et les employeurs, vous avez eu raison de le souligner. C'est pourquoi plusieurs démarches ont été entreprises. Un groupe de travail a réuni, fin 2012, l'État, le conseil régional de Picardie, le gestionnaire de l'infrastructure et l'exploitant. Il s'agissait de proposer une desserte plus efficace et répondant mieux aux besoins avec une application dès décembre 2014.

Une réorganisation des circulations a donc été proposée. Elle ne se fait ni au détriment du nombre de trains en période de pointe ni au détriment du nombre de liaisons directes. Par exemple, sur le tronçon le plus circulé, Paris-Creil, il est proposé d'ajouter un train supplémentaire le matin. Les concertations sont menées par les services du conseil régional de Picardie et la SNCF depuis fin 2013 sur la base d'une grille projet. J'ai engagé avec l'Association des régions de France des discussions pour mieux articuler des offres TET et TER. C'est particulièrement important pour cette région. Par ailleurs, la saturation des débouchés picards en Île-de-France, en gare du Nord, est un vrai problème auquel le projet de liaison nouvelle Roissy-Picardie permettra d'apporter une solution.

Quant à la liaison Paris-Chantilly, son organisation relève du STIF, et l'exigence de régularité a été rappelée dans le cadre des contrats passés.

Concernant la ligne D desservant Chantilly et Creil, la nouvelle desserte est mise en service depuis le 15 décembre 2013 et l'offre a été renforcée : elle est passée de huit à douze trains par heure en heures de pointe du matin sur la partie nord, et des aménagements ont été réalisés.

Il n'en demeure pas moins qu'il nous faut nous projeter dans l'avenir. À ce propos, je note votre suggestion concernant la Gare du nord. Il faudra voir quelles solutions techniques peuvent être apportées.

Données clés

Auteur : M. Éric Woerth
Circonscription : Oise (4e circonscription) - Les Républicains
Type de question : Question orale
Numéro de la question : 630
Rubrique : Transports ferroviaires
Ministère interrogé : Transports, mer et pêche
Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clée(s)

Question publiée au JO le : 1er avril 2014, page 2878
Réponse publiée au JO le : 16 avril 2014, page 2530
La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 1er avril 2014