



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

RER

Question orale n° 800

Texte de la question

M. Pierre Morange attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la mise en oeuvre du rapport d'enquête parlementaire n° 4458 du 7 mars 2012 relatif aux modalités, au financement et à l'impact sur l'environnement du projet de rénovation du réseau express régional d'Île-de-France. L'augmentation sans cesse croissante du nombre de voyageurs, le déséquilibre de l'aménagement du territoire, le vieillissement du RER et une gouvernance inadaptée ont conduit à des dysfonctionnements de plus en plus fréquents depuis les années 2000, subis quotidiennement par les usagers. Plus de deux ans après l'adoption du rapport d'enquête, des préconisations comme la signature d'une charte d'engagement, l'instauration d'une véritable comptabilité analytique ou l'unification du commandement sur l'ensemble du réseau francilien restent inappliquées par la RATP et la SNCF. Dans un contexte d'exaspération persistante des usagers et leur inquiétude quant aux conditions de sécurité, il lui demande quelles mesures il entend prendre pour obtenir l'application des préconisations formulées dans le rapport d'enquête parlementaire.

Texte de la réponse

MISE EN ŒUVRE DES PROPOSITIONS DU RAPPORT DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE DU 7 MARS 2012 SUR LE FONCTIONNEMENT DU RER.

M. le président. La parole est à M. Pierre Morange, pour exposer sa question, n° 800, relative à la mise en œuvre des propositions du rapport de la commission d'enquête du 7 mars 2012 sur le fonctionnement du RER.

M. Pierre Morange. En tant que rapporteur de la commission d'enquête parlementaire de mars 2012 sur le fonctionnement du RER, dont les préconisations ont été votées à l'unanimité, j'adresse ma question à M. le secrétaire d'État chargé des transports, de la mer et de la pêche.

Comme vous le savez, madame la secrétaire d'État, le Réseau express régional est emprunté chaque jour par plus de 3,6 millions de voyageurs. Il s'agit donc du plus grand réseau urbain au monde. Or, plus de deux ans après l'adoption du rapport d'enquête et malgré les annonces de modernisation des lignes franciliennes qu'ont faites la SNCF et la RATP, les résultats se font toujours attendre. L'exaspération des voyageurs ne cesse de croître, tant en termes de régularité, de ponctualité et de sécurité que de propreté.

Concernant la régularité et la ponctualité, les engagements ne sont toujours pas tenus. Ainsi, le Syndicat des transports d'Île de France a infligé un malus de 16 millions d'euros aux transporteurs pour non-respect des horaires. Ces pénalités, vous en conviendrez, sont peu dissuasives au vu des subventions perçues par les transporteurs.

Concernant la sécurité et la lutte contre la fraude aux titres de transports, qui représente un manque à gagner de plus de 400 millions d'euros, le secrétariat général du comité interministériel de la prévention de la délinquance

rejoint les préconisations de la commission d'enquête dont j'ai eu l'honneur d'être le rapporteur quant au renforcement des actions menées conjointement par les contrôleurs et les forces de l'ordre. Ces actions pourraient permettre de rétablir partiellement la sécurité et constituer de nouvelles recettes.

En effet, si le prix unique du passe Navigo à 70 euros peut être considéré comme une avancée par de nombreux voyageurs, la pérennité de son financement, de l'ordre de 400 millions d'euros, suscite de fortes interrogations. Pour financer cette nouvelle charge, deux pistes sont *a priori* envisagées : une hausse de la contribution des entreprises – le fameux « versement transport » devrait semble-t-il rapporter quelque 210 millions d'euros par an, le reste devant être directement supporté par le conseil régional d'Île-de-France au moyen d'un redéploiement budgétaire incertain.

C'est pourquoi la non-mise en œuvre de toutes les propositions du rapport d'enquête parlementaire, notamment l'absence de commandement opérationnel sur l'ensemble du réseau francilien ainsi que l'absence d'une véritable comptabilité analytique, condamnent à l'impuissance, et ce au détriment des usagers.

Je demande donc quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour que soient appliquées les préconisations formulées dans le rapport d'enquête parlementaire.

M. Jacques Myard. Très bien !

M. le président. La parole est à Mme la secrétaire d'État chargée de la politique de la ville.

Mme Myriam El Khomri, *secrétaire d'État chargée de la politique de la ville*. Monsieur le député, je vous prie avant toute chose d'excuser M. Alain Vidalies, secrétaire d'État chargé des transports.

Le 21 mars 2013, son prédécesseur et le président de la région Île-de-France, qui préside le STIF, ont en effet annoncé dix mesures destinées à améliorer la fiabilité des transports quotidiens en Île-de-France. Ces mesures ont en partie intégré les propositions issues en 2012 de la commission d'enquête de l'Assemblée nationale dont vous avez été le rapporteur. Leur mise en œuvre par la RATP, la SNCF et RFF permet de constater une première amélioration de la qualité du service, qui doit naturellement s'amplifier.

Ainsi, concernant le sujet emblématique de l'unification du commandement des lignes de RER A et B, co-exploitées par la RATP et par la SNCF, le centre de commandement unique du RER B est devenu une réalité depuis le 10 novembre 2013. L'amélioration de l'intégration de l'exploitation du RER A est également engagée.

Par ailleurs, les schémas directeurs des RER, pilotés par le STIF, progressent : en septembre et décembre 2013, la partie nord du schéma directeur du RER B et la première phase du schéma directeur du RER D ont été mises en service. La régularité s'est améliorée de quatre points sur chaque ligne. Il faut donc résolument mener ces programmes à leur terme sur l'ensemble des lignes, et sur l'ensemble de leurs composantes – exploitation, matériel roulant, amélioration des infrastructures, qualité du service.

C'est dans ce but que l'État s'est fortement engagé aux côtés des collectivités et des opérateurs. Le Premier ministre l'a confirmé lors du conseil interministériel du 13 décembre dernier : la Société du Grand Paris, la SGP, apportera une enveloppe de 2 milliards d'euros pour la modernisation du réseau existant d'Île-de-France. C'est ainsi que le financement d'une tranche de 92 millions d'euros de réalisation du schéma directeur du RER A a notamment été décidé lors du conseil de surveillance de la SGP du 24 novembre dernier, conformément aux engagements pris par le Gouvernement.

Soyez donc assuré de la pleine mobilisation des financeurs, au premier rang desquels l'État, pour aboutir à la réalisation des projets et des efforts considérables des opérateurs en vue de la mise en œuvre des actions, et ce dans l'intérêt des usagers, naturellement.

M. le président. La parole est à M. Pierre Morange.

M. Pierre Morange. Madame la secrétaire d'État, je ne ferai point de procès d'intention quant à la volonté du Gouvernement de poursuivre cette ardente mission, mais permettez-moi de vous faire part de ma perplexité et du manque de crédibilité des promesses qui sont faites par les transporteurs, car l'inertie qui caractérise la période séparant la prise de décision par les financeurs de la mise en œuvre opérationnelle entraîne un délai insupportable. Hélas, les « usagés » du Réseau express régional portent bien leur nom !

Aussi, je crois que ces délais doivent être radicalement comprimés, que ce soit en termes de ponctualité – sujet sur lequel les associations d'usagers mettent clairement en doute la fiabilité des statistiques abstraites d'amélioration – ou en termes de sécurité – sujet sur lequel j'ai posé une question écrite à M. le ministre de l'intérieur afin que les forces de sécurité soient elles aussi mobilisées pour contrôler les titres de transport et que cette tâche n'incombe plus aux seuls contrôleurs de la SNCF et de la RATP, ce qui constituerait un moyen opérationnel d'évacuer toute la faune qui occupe les RER, animée de mauvaises intentions au détriment des voyageurs – ou enfin s'agissant de la mise en place d'un véritable commandement opérationnel – qui ne devrait pas se limiter à deux lignes, mais s'étendre aux cinq lignes du RER – ainsi que d'une véritable comptabilité analytique, car l'opacité actuelle ouvre la voie à une mauvaise utilisation de l'argent public au détriment de nos concitoyens.

Données clés

Auteur : [M. Pierre Morange](#)

Circonscription : Yvelines (6^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 800

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [25 novembre 2014](#), page 9672

Réponse publiée au JO le : [3 décembre 2014](#), page 9502

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le [25 novembre 2014](#)