



14ème législature

Question N° : 60115	De M. Jacques Bompard (Non inscrit - Vaucluse)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > matériel roulant	Analyse > infrastructures. compatibilité. coordination RFF et SNCF. perspectives.
Question publiée au JO le : 08/07/2014 Réponse publiée au JO le : 09/02/2016 page : 1348 Date de changement d'attribution : 27/08/2014		

Texte de la question

M. Jacques Bompard 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 gestion des TER par la SNCF et Réseau ferré de France. L'achat de nouvelles rames sans vérification de leur cohérence avec le réseau ferré laisse pantois. Les coûts annoncés pour le rabotage des 1 300 quais sont de 50 millions d'euros au minimum. Alors que la France et ses collectivités sont handicapées par 400 000 normes obsolescentes auxquelles chacun doit se soumettre, des frais de gestion aussi énormes viennent s'ajouter à l'impérative législative. Il lui demande quelles mesures il compte prendre pour assurer la responsabilité des acheteurs, des vendeurs et des fabricants, qui eussent tous pu s'enquérir de l'adéquation entre les rames et le réseau.

Texte de la réponse

Le problème du dimensionnement des quais avait été identifié en amont par les différents acteurs et pris en compte dans les travaux à effectuer pour préparer l'arrivée des Régiolis (génération de rames automotrices construites par Alstom). L'adaptation d'infrastructures vieillissantes à l'arrivée de nouveaux matériels roulants plus larges et conçus pour les personnes à mobilité réduite est habituelle. Seule la question de la répartition de la charge financière de ces coûts n'avait pas été tranchée. Réseau ferré de France (RFF) devenu SNCF Réseau, a alors annoncé leur prise en charge. La réforme ferroviaire adoptée depuis par le Parlement, illustre la volonté du Gouvernement de moderniser et renforcer le service public ferroviaire, pour le rendre plus efficace et moins coûteux, ainsi que réaffirmer la place de l'État stratège dans le système ferroviaire. Elle instaure la création d'un groupe public industriel intégré, réunissant l'opérateur historique et le gestionnaire d'infrastructure unifié dans une même communauté d'intérêts, avec un pilotage commun, des synergies industrielles et une vraie unité sociale, tout en respectant l'indépendance des fonctions essentielles, conformément au droit européen. La répartition des rôles aujourd'hui manquait de lisibilité et d'efficacité. Grâce à cette réforme, la nouvelle SNCF, établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC) de tête, assure le contrôle et le pilotage stratégique, économique, et industriel du groupe. La gouvernance du système ferroviaire, ainsi simplifiée et clarifiée, permet la bonne coordination opérationnelle de SNCF Réseau, gestionnaire d'infrastructure unifié, et SNCF Mobilités, opérateur historique. En outre, le directoire de l'EPIC de tête, composé des présidents de SNCF Réseau et SNCF Mobilités, est placé sous l'autorité d'un conseil de surveillance composé majoritairement de représentants de l'État. L'État dispose ainsi des moyens pour arbitrer les divergences futures qui pourraient apparaître entre SNCF Réseau et SNCF Mobilités. Ces mesures permettent ainsi de mettre en place le dialogue qui a parfois fait défaut entre la SNCF et RFF et d'améliorer le fonctionnement opérationnel du système ferroviaire, au bénéfice de tous les



utilisateurs du mode ferré.