



15ème législature

Question N° : 12504	De M. Jean-Philippe Ardouin (La République en Marche - Charente-Maritime)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports ferroviaires	Tête d'analyse > Ponctualité des services TER et RER	Analyse > Ponctualité des services TER et RER.
Question publiée au JO le : 25/09/2018 Réponse publiée au JO le : 08/01/2019 page : 212 Date de signalement : 27/11/2018		

Texte de la question

M. Jean-Philippe Ardouin attire l'attention de Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur le respect de la ponctualité de la SNCF. Actuellement, les trains qui circulent sur le réseau ferré régional voient leurs ponctualités fortement chuter. La qualité du service des TER et RER entre novembre 2016 et octobre 2017 affiche une baisse de 0,5 %. En 2017, seulement 89,2 % des TER étaient à l'heure. De plus dans 60 % des cas la responsabilité du retard pouvait être imputée directement à la SNCF selon les calculs d'UFC-Que Choisir, à partir de données SNCF, AQST et ARAFER. Selon une autre étude de la Commission européenne *Study on prices and quality of rail passenger service* publiée en avril 2016, la France se situe au 21ème rang au niveau européen loin derrière l'Allemagne, les Pays-Bas ou l'Espagne. Aussi, il lui demande quels sont les moyens mis en œuvre pour améliorer la ponctualité sur les réseaux régionaux et les actions concrètes pour rénover le réseau ferré national.

Texte de la réponse

Les comparaisons internationales de ponctualité des services ferroviaires méritent d'être considérées avec précaution, compte tenu des différents indicateurs utilisés. Par exemple, en Espagne un train régional est considéré ponctuel lorsqu'il arrive à destination avec moins de 10 minutes de retard, alors qu'en France le seuil est de 6 minutes. Ce point est rappelé par les études de la Commission européenne ou, par exemple, par le Sixt Annual Market Monitoring Report de l'Independent Regulator's Group – Rail, d'après lequel la France se situe plutôt dans la moyenne européenne. Avec un taux de ponctualité à l'arrivée de 87,9 % pour les trains Transilien en Île-de-France et de 90,9 % pour les TER des autres régions, l'année 2017 affiche au global une légère amélioration par rapport aux 12 mois glissants considérés dans le rapport d'UFC-Que Choisir. Malgré un contexte social difficile, l'amélioration se poursuit en 2018, avec une ponctualité moyenne sur les 9 premiers mois de l'année de 89,7 % pour Transilien et 91,1 % pour TER. La régularité des services ferroviaires régionaux reste pourtant perfectible d'autant plus que ces chiffres globaux masquent des variations saisonnières et des disparités entre les régions. L'amélioration de la qualité de service et, en premier lieu, celle de la ponctualité est au cœur des préoccupations de tous les acteurs du système ferroviaire régional : les régions et Île-de-France Mobilités en tant qu'autorités organisatrices de transport ; SNCF Mobilités en tant qu'exploitant des trains ; SNCF Réseau en tant que gestionnaire de l'infrastructure ; le Gouvernement qui s'est résolument fixé comme priorité les transports de la vie quotidienne avec l'entretien et la régénération du réseau existant. L'amélioration de la régularité est d'ailleurs l'un des principaux objectifs fixés par les régions et Île-de-France Mobilités dans les conventions d'exploitation

conclus avec SNCF Mobilités et qui mobilisent, par conséquent, toutes les équipes TER et Transilien. De plus, le groupe ferroviaire national conduit un vaste programme collectif et transverse à SNCF Réseau et SNCF Mobilités qui vise à rendre les plans de transport plus robustes aux aléas d'exploitation et à refonder les règles de production et de management de la régularité. L'amélioration de la qualité de service ferroviaire repose en effet sur plusieurs piliers : techniques, organisationnels, investissement dans l'infrastructure... Ces piliers sont au cœur de la réforme ferroviaire engagée par le Gouvernement, qui s'est d'ores et déjà matérialisée par le vote de la loi n° 2018-515 du 27 juin 2018 pour un nouveau pacte ferroviaire, et qui va se poursuivre dans les prochains mois avec la prise des ordonnances inscrites dans la loi. Avec l'objectif d'assurer un meilleur service public au meilleur coût pour la collectivité, ce nouveau pacte repose à la fois sur une réforme du secteur conduite par l'État pour réussir notamment l'ouverture à la concurrence des services domestiques du transport ferroviaire de voyageurs, et sur une réforme de la SNCF pour améliorer sa performance. En matière d'investissements ferroviaires, la priorité a pendant longtemps été donnée aux projets de lignes nouvelles, au détriment de l'entretien des infrastructures existantes. Toutefois, depuis déjà plusieurs années, l'État a redonné la priorité à la maintenance et la rénovation du réseau existant. Le Gouvernement est donc engagé dans un effort d'investissement considérable en faveur du transport ferroviaire : ce sont ainsi 36 milliards d'euros sur 10 ans qui seront consacrés à la rénovation du réseau ferré le plus circulé. Le Gouvernement a par ailleurs pleinement conscience de l'importance des lignes ferroviaires peu circulées, improprement appelées « petites lignes », qui sont indispensables au maillage de notre territoire et à la vitalité, en particulier, des zones rurales souvent défavorisées en matière d'offres de mobilité. Toutefois, l'état du réseau de ces lignes de desserte fine du territoire est préoccupant. Ainsi, les besoins de remise à niveau de ces lignes représenteront plusieurs centaines de millions d'euros par an au cours de la prochaine décennie. Le financement de la régénération de ces lignes est assuré à la fois par l'État et les collectivités territoriales, au premier rang desquelles les régions, dans le cadre des contrats de plan État-région (CPER). Afin de soutenir les transports du quotidien, le Gouvernement s'est engagé à ne pas suivre les recommandations du rapport Spinetta concernant ces lignes : l'État demeurera donc aux côtés des collectivités pour entretenir ce maillage et, en conséquence, les engagements pris dans le cadre des CPER seront tenus. D'ores et déjà, une démarche de recensement des cas difficiles, en partenariat avec les régions, et de mise en place de solutions innovantes, en termes techniques et de gouvernance, s'engage pour répondre aux préoccupations des élus locaux et assurer la sauvegarde de cette partie du réseau.