



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

RER

Question écrite n° 16291

Texte de la question

M. Nicolas Dupont-Aignan attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les nombreuses difficultés que doivent supporter les usagers de la partie sud de la ligne D du RER. Chaque jour, ils ont à subir des retards importants, voire des suppressions inopinées de circulation, un manque d'information en cas de trafic perturbé, un entretien insuffisant des rames à deux niveaux, des ruptures de correspondance avec le réseau routier de l'APTR... Depuis la mise en service de cette ligne en 1995, la situation ne s'est pas améliorée. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer s'il envisage de demander à la direction régionale d'Ile-de-France de la SNCF de mettre en place une procédure de certification de type ISO 9 002 ou AFNOR XP X 50-805 de l'ensemble de l'organisation d'au moins une gare située sur la partie sud de la ligne D du RER et s'il envisage d'imposer des pénalités financières à la SNCF qui ne semble pas mettre en oeuvre les moyens nécessaires pour assurer la mission qui lui a été confiée.

Texte de la réponse

Les statistiques de la SNCF recensant le pourcentage de trains en retard de plus de cinq minutes, ou supprimés en heures de pointe, font apparaître une nette amélioration des conditions de fonctionnement de la ligne C du RER. En effet, si le pourcentage était de 6,9 en 1997, il s'établit à 4,8 pour les neuf premiers mois de l'année 1998. Ces chiffres, s'ils montrent les conséquences des efforts entrepris par la SNCF depuis 1989, tant au niveau du renouvellement des infrastructures que de l'organisation de l'exploitation et de la maintenance, n'en invitent pas moins à poursuivre l'effort entrepris. Une commande de trente-deux éléments Z2N devrait permettre de consolider les améliorations de régularité obtenues. La livraison de ce matériel permettra de supprimer les rames inox qui circulent actuellement sur la ligne C. Il n'en va pas de même sur la ligne D du RER où la dégradation de la régularité de la circulation des trains préoccupe les pouvoirs publics. La SNCF avait déjà, dès 1996, pris des mesures portant sur les infrastructures (création de faisceaux de remisage à Melun et d'une voie supplémentaire de retournement des rames à Villiers-le-Bel), le matériel roulant (augmentation du parc), l'information des voyageurs (installation du système Infogare donnant une information en temps réel sur la circulation des trains), la maintenance (fiabilisation des installations de voie, des caténaires et de la signalisation) et la sûreté des biens et des personnes (développement du partenariat avec les forces de l'ordre et les municipalités). Les réels progrès obtenus ne se sont pas maintenus. Les causes en sont multiples ; pour une grande part elles résultent du comportement de certains voyageurs qui actionnent fréquemment les signaux d'alarme, mais elles sont aussi internes, touchant alors le matériel roulant, les équipements fixes ou l'exploitation, qu'il s'agisse de l'écoulement du trafic fret ou des interactions avec la ligne B. Afin de mieux comprendre ces dysfonctionnements et d'y apporter remède, le syndicat des transports parisiens a demandé à la SNCF de procéder à un audit global de type « qualité ». Cet audit doit déboucher sur l'analyse systématique des mesures envisageables, tant sur le plan du management, de l'élaboration de la grille de desserte que sur celui de la signalisation, des procédures de détection et de gestion des incidents et du matériel roulant. Une expertise, réalisée par le Conseil général des ponts et chaussées est également en cours. Elle comprend un volet sur la sécurité ferroviaire et un volet sur l'exploitation. En attendant, le « plan d'action régularité » de 1998

a pour objectif d'accroître les effectifs de traction, d'endiguer la malveillance et d'améliorer la disponibilité et la fiabilité du matériel et des équipements. Enfin, à partir du 25 janvier 1999, une nouvelle grille de desserte sera mise en place ; elle doit être plus fiable et plus robuste, grâce, notamment, à la simplification des dessertes et à la mise en place d'un cadencement plus strict. Par ailleurs, les services régionaux de voyageurs d'Ile-de-France de la SNCF travaillent à la certification Afnor des lignes de banlieue. La certification partielle d'une ligne ne pouvant être significative pour la clientèle, l'objectif est, en la matière, la certification d'une ligne entière ; pour une première expérimentation, ce sera vraisemblablement la ligne B du RER qui sera retenue. En outre, une norme est en cours d'élaboration pour la certification des pôles d'échange multimodaux.

Données clés

Auteur : [M. Nicolas Dupont-Aignan](#)

Circonscription : Essonne (8^e circonscription) - Rassemblement pour la République

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 16291

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 29 juin 1998, page 3557

Réponse publiée le : 28 décembre 1998, page 7088