



# ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

RER

Question écrite n° 2861

## Texte de la question

M. François Asensi souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur la multiplication des incidents sur les lignes du Réseau express régional (RER) et particulièrement sur la ligne B. Au défaut de manque de ponctualité, s'ajoutent des problèmes d'annulations de trains, des erreurs d'affichage, une carence d'annonce sonore et, d'une manière générale, un manque manifeste d'information. L'absence d'informations rapides et détaillées en cas de dysfonctionnement semble témoigner d'une certaine indifférence aux usagers. Ces dysfonctionnements rendent particulièrement pénibles l'utilisation du RER, notamment aux heures de pointe. Ils nuisent également au développement des transports collectifs et favorisent l'utilisation de la voiture individuelle dans les trajets domicile-travail, qui est source de nouvelles pollutions. Outre des problèmes liés à l'organisation du trafic, des problèmes liés à la sécurité des voyageurs continuent de se poser régulièrement aux heures de pointe et à partir de 20 heures dans les trains, sur les quais et dans les gares. Il lui demande de faire paraître les études statistiques sur les incidents techniques qui se sont déroulés sur la ligne B du RER et de donner des directives pour améliorer la qualité des services rendus aux usagers. De toute urgence, des dispositions doivent être prises pour améliorer la communication dans les transports publics en Ile-de-France. Elles iraient dans le sens du respect des usagers. Il lui demande également s'il envisage de prendre des mesures particulières, en relation avec son collègue ministre de l'intérieur, pour sécuriser davantage ces lieux publics.

## Texte de la réponse

La ponctualité sur la ligne B du RER n'est, effectivement, pas à la hauteur du service attendu par les voyageurs, ce en dépit de l'amélioration progressive constatée depuis le début de l'année 2002. Diverses causes sont à l'origine de cette mauvaise qualité du service. Certaines ne sont pas imputables à l'exploitation du système ferroviaire. Il s'agit, notamment, d'actes de malveillance, tels que l'usage abusif des signaux d'alarme, les agressions de voyageurs nécessitant l'intervention des services de secours et de sécurité, le dépôt d'objets sur les voies ou l'inconscience de personnes traversant les voies à l'instant où un train arrive. D'autres motifs de l'irrégularité des trains font l'objet d'un traitement interne, à la SNCF ou à la RATP : fiabilité de l'entretien du matériel roulant, maintenance des installations fixes, traitement efficace de divers dysfonctionnements, renouvellement des installations ferroviaires, comme cet été entre les gares de La Plaine-Stade-de-France et Aulnay-sous-Bois, etc. L'exploitation de la ligne B du RER est, également, rendue difficile par l'importance du trafic entre la gare du Nord et la station de Châtelet-les-Halles. Sur ce parcours, le plus chargé d'Europe, avec trente-deux trains par heure et par sens en périodes de pointe journalière du trafic, les rames de la ligne B utilisent les mêmes voies que celles de la ligne D. De ce fait, le moindre incident entraîne une réaction en chaîne touchant plusieurs trains. Plusieurs mesures ont été mises en place afin de retrouver une ponctualité satisfaisante, notamment la réalisation d'opérations préventives de maintenance des installations ferroviaires, le renforcement de la surveillance et de l'entretien des rames, la mise en place d'une cellule de veille départementale commune aux services de sécurité et à la SNCF, afin de maîtriser l'engrenage d'insécurité se développant sur cette ligne. Sur ce dernier point, la couverture policière s'accroît progressivement depuis juin

dernier, et la vidéo surveillance va se développer à compter de la fin de cette année. En outre, en 2003, dans un souci de plus grande efficacité, une police régionale des transports unique sera créée. Pour assurer l'information des voyageurs, la ligne B dispose d'un système d'information en temps réel (Infogare) dont le déploiement s'est étalé sur une période allant de l'automne 1994 au printemps 1996. Par ailleurs, des messages sonores sont diffusés, ponctuellement, lors de perturbations du trafic, informant les voyageurs sur l'état de la circulation. Malgré la mise en oeuvre de ces dispositifs d'information et dans quelques situations très spécifiques (accidents de personnes, colis suspect, par exemple), il est très difficile de connaître avec précision la durée de la perturbation. La SNCF, consciente qu'il y a, sur ces domaines, nécessité à améliorer sa communication, sensibilise ses agents à l'importance d'une prompt réactivité en matière de communication en situation perturbée. Afin de réaliser un saut qualitatif important dans la gestion quotidienne de la ligne B du RER, dont l'une des plus fortes contraintes est constituée par une infrastructure ferroviaire utilisée à la limite de capacité, le syndicat des transports d'Ile-de-France examine actuellement des mesures visant à accroître sensiblement les capacités de l'infrastructure, et donc à en faciliter l'exploitation. Ces mesures font l'objet de premières études approfondies ayant pour objectif d'en confirmer l'intérêt et d'en préciser le coût financier.

## Données clés

**Auteur :** [M. François Asensi](#)

**Circonscription :** Seine-Saint-Denis (11<sup>e</sup> circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 2861

**Rubrique :** Transports urbains

**Ministère interrogé :** équipement, transports et logement

**Ministère attributaire :** équipement, transports et logement

## Date(s) clé(s)

**Question publiée le :** 16 septembre 2002, page 3122

**Réponse publiée le :** 2 décembre 2002, page 4637