



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

RER

Question écrite n° 50792

Texte de la question

M. René Rouquet appelle une nouvelle fois l'attention toute particulière de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les difficultés que subissent au quotidien les usagers de la ligne D du RER, confrontés à des problèmes récurrents de retards ou de suppressions de trains, ainsi qu'à l'imprécision ou à l'absence pure et simple d'information relative à cette ligne. À en croire les chiffres donnés par l'autorité organisatrice des transports dans la région, le STIF, syndicat des transports d'Ile-de-France, il apparaît que 17 % des trains circulant sur cette ligne de RER qui dessert ce secteur de la région parisienne ont subi dans la période écoulée un retard de plus de 5 minutes, quand ils n'ont pas été, purement et simplement, supprimés. La SNCF reconnaît, quant à elle, une irrégularité moyenne supérieure à 20 % sur les trois premiers mois de l'année 2004. Les causes de ces préjudices, dont les usagers mesurent malheureusement chaque jour les conséquences en termes de désagréments, si elles peuvent être objectivement imputées à des actes de malveillance ou à des incidents impliquant des personnes, sont également liées en grande partie à des défaillances des infrastructures (voies, signalisation, alimentation en énergie, etc.) dont l'état avéré de vétusté n'est, à l'évidence, plus compatible avec la densité du trafic que connaît désormais cette ligne-clé de transports ferroviaires d'Ile-de-France. En effet, la direction régionale de la SNCF avait reconnue elle-même, voici plusieurs mois déjà, la hausse exceptionnelle de fréquentation observée ces dernières années sur cette ligne qui transporte 460 000 personnes chaque jour avec, en particulier, pour les seules gares d'Alfortville-Maisons-Alfort, une progression d'environ 35 % de la fréquentation sur les quatre dernières années. Fort de ces importantes évolutions désormais connues et admises de tous, il lui demande en conséquence de bien vouloir lui préciser le calendrier de concrétisation des mesures réellement envisagées afin d'améliorer les conditions de service ou d'accueil et de résoudre, dans les meilleurs délais, les nombreux dysfonctionnements observés sur la ligne D du RER. D'autre part, il le remercie de bien vouloir l'informer de ce que le Gouvernement envisage, dans le court terme, pour remédier véritablement à cette situation, incompatible avec l'exigence de qualité, de régularité et de sécurité que nos concitoyens sont légitimement en droit d'attendre.

Texte de la réponse

La ligne D du RER est une ligne difficile par sa longueur, le nombre de ses missions, la traversée de Paris partiellement commune avec la ligne B du RER, son matériel roulant, son infrastructure et son environnement. En 2003, la ligne D du RER a connu une irrégularité moyenne de 16,5 %. De janvier à octobre 2004, l'irrégularité a été de 15,1 %. Il faut noter que les deux tiers des sources d'irrégularité proviennent de causes extérieures : actes de malveillance, accidents de personnes, voyageurs malades, colis suspects, personnes le long des voies. Le plan d'actions régularité mis en place par la SNCF prend en compte ces causes externes pour lesquelles l'entreprise adapte son organisation : création d'un centre opérationnel transilien regroupant tous les décideurs d'une même ligne, adaptation des procédures d'exploitation en zone dense vis-à-vis des alertes radio, des signaux d'alarme ou de présences dans les emprises, pose de clôtures supplémentaires, réflexion avec les services de l'État compétents pour mieux gérer les accidents de personnes ou les voyageurs malades.

Toutefois, une amélioration significative de la ligne D passe par une modernisation des infrastructures et du matériel. C'est pourquoi un projet d'amélioration de l'exploitation et de la régularité de la ligne D a été pris en considération fin 2003 par le syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF). Les maîtres d'ouvrage doivent produire les dossiers correspondant pour le début de l'année 2005. Par ailleurs, le STIF poursuit les études nécessaires à la préparation des schémas directeurs incluant des investissements lourds. Une concertation avec les collectivités locales a eu lieu en juin 2004 et se poursuit. De leur côté, la SNCF et Réseau ferré de France travaillent à l'élaboration d'un plan d'actions à court et moyen terme, qui devait être parachevé d'ici fin 2004. D'ores et déjà, la réalisation prochaine de plusieurs opérations lourdes améliorera la circulation des trains. Le nouveau poste d'aiguillages informatisé de Melun entrera en service en mars 2005. L'aménagement des terminus de Goussainville et Villeneuve-Saint-Georges doit intervenir en 2007, celui d'Orry-la-Ville en 2008. La suppression des conflits de circulation en gare de Corbeil-Essonnes et Villeneuve est programmée pour 2007. Le financement de ces opérations a été décidé lors du conseil d'administration du STIF de décembre 2003. Pour le matériel roulant, la SNCF a lancé un appel d'offres pour l'acquisition de nouvelles rames destinées à l'Ile-de-France. Leur livraison à partir de 2009 permettra le retrait progressif des anciennes rames en acier inoxydable. En attendant, la SNCF affectera 21 millions d'euros à la fiabilisation des rames existantes aux aménagements intérieurs.

Données clés

Auteur : [M. René Rouquet](#)

Circonscription : Val-de-Marne (9^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 50792

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 9 novembre 2004, page 8800

Réponse publiée le : 8 février 2005, page 1398