



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

RER

Question orale n° 1055

Texte de la question

M. René Rouquet attire, 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 l'exaspération, dont la presse vient de se faire à nouveau l'écho, des usagers du RER D, confrontés aux dysfonctionnements, aux retards, aux irrégularités et aux incidents qui perturbent, de façon quasi quotidienne, leurs conditions de transport sur cette ligne. Après avoir à plusieurs reprises interpellé le Gouvernement, et encore tout récemment, sur ce dossier, sans qu'aucune amélioration véritablement satisfaisante n'ait été constatée à ce jour par les utilisateurs et les élus de toutes les villes concernées, il souhaite à présent savoir quelles mesures vont être engagées dans les meilleurs délais par la SNCF et Réseau ferré de France, afin d'améliorer l'accueil et la sécurité de nos concitoyens dans ces infrastructures, particulièrement dans les gares d'Alfortville-Maisons-Alfort, et résoudre cette situation qui pose désormais, à l'évidence, un problème de sécurité publique, dont le Gouvernement doit se saisir. Au-delà des mesures d'urgence qui sont destinées à garantir dans l'immédiat la sécurité des usagers, il souhaite savoir quelles sont les mesures envisagées à plus long terme par l'État, pour résorber la saturation complète constatée sur ce réseau, mesures qui ne peuvent se résumer au simple renouvellement des matériels usagés et défectueux.

Texte de la réponse

DYSFONCTIONNEMENTS DE LA LIGNE D DU RER

M. le président. La parole est à M. René Rouquet, pour exposer sa question, n° 1055, relative aux dysfonctionnements de la ligne D du RER.

M. René Rouquet. Monsieur le secrétaire d'État aux transports et à la mer, j'attire une fois de plus l'attention du Gouvernement sur l'exaspération des usagers du RER D confrontés aux dysfonctionnements, aux retards, aux annulations et aux incidents qui perturbent en permanence leurs conditions de transport et menacent leur sécurité.

J'ai déjà interpellé, à plusieurs reprises, le Gouvernement et les responsables de la SNCF sur ces préoccupations, et je me fais aujourd'hui le porte-parole des utilisateurs et des élus concernés, qui attendent de voir se concrétiser, particulièrement dans le Val-de-Marne, les annonces faites au lendemain d'une série d'incidents graves, dont l'accident mortel survenu en gare d'Alfortville-Maisons-Alfort le 7 octobre 2003. Quinze mois ont passé depuis le drame et l'autorité publique tarde à prendre la mesure des dysfonctionnements de cette ligne, dysfonctionnements provenant, pour plus de la moitié des cas, des défaillances d'une infrastructure vieillissante, inadaptée à l'évolution du trafic sur cet axe qui est pourtant un tronçon central des transports en Île-de-France et dont la fréquentation dans certaines gares, est en augmentation de 60 % depuis 1998.

Il sera inutile, monsieur le secrétaire d'État, de me rappeler les mesures que votre collègue M. le secrétaire d'État à l'aménagement du territoire a cru bon de m'annoncer lors de ma précédente intervention : je les connais. Elles se résument, pour l'essentiel, à des renouvellements de matériels défectueux ou à des opérations d'entretien prévues de longue date par le STIF, et me paraissent bien loin de pouvoir résoudre la situation

explosive que nous connaissons. La presse se fait d'ailleurs régulièrement l'écho de cette situation lorsqu'elle évoque, " le calvaire des usagers ", voire " la fracture ferroviaire de la banlieue ". Il est grand temps, désormais, pour la SNCF, RFF, le STIF et l'État de se saisir de ce problème.

La lecture des rapports de la SNCF illustre de manière édifiante mon propos. Au hasard du bilan de fin d'année 2004 du Transilien, on relève ainsi pour le vendredi 12 novembre un problème de signalisation, qui a complètement désorganisé la ligne D. Six jours plus tard, le 18 novembre, une rupture d'alimentation électrique à la gare de Lyon a provoqué la paralysie totale du trafic. Le 26 novembre, toujours sur la ligne D, c'est un incendie sur l'une des installations, qui a immobilisé la quasi-totalité des trains. Enfin, pour ne prendre que les faits les plus marquants, ce même rapport nous apprend que, le lundi 13 décembre, un rail cassé à l'entrée de la gare souterraine de Paris Lyon a très fortement perturbé la circulation en pleine heure de pointe. Résultat : 41 trains en retard et 22 supprimés à cette occasion.

Le lendemain, soit le mardi 14 décembre - j'ai relaté cet incident ici même, lors de ma précédente intervention - la panne d'un train survenue entre les gares de Villeneuve et de Vert-de-Maisons nécessitait le transbordement des voyageurs, entraînant le retard de sept trains et la suppression d'un autre.

Enfin, alors que 2005 vient à peine de commencer, le RER D est d'ores et déjà en tête des lignes victimes d'incidents.

Je n'invente rien, monsieur le secrétaire d'État. Connus de tous, ces faits illustrent la stricte réalité que vivent les usagers du RER D, qui se sentent délaissés par les pouvoirs publics. Ils n'en peuvent plus de cette situation. Ils n'en peuvent plus des retards qui se comptent en dizaines d'heures chaque mois et dont les répercussions sont incessantes sur leurs vies professionnelle et familiale. Ils n'en peuvent plus de cette ligne RER, devenue l'abréviation de " Retards Et Risques ", alors qu'elle devrait être synonyme de " Respect Et Rapidité ". Ils n'en peuvent plus de cette ligne de banlieue qui, en définitive, n'est toujours pas un véritable RER, avec des lignes qui lui seraient dédiées, avec une fréquence acceptable de circulation des trains, et une redéfinition des missions, que l'État doit aujourd'hui impulser.

Je veux donc insister, monsieur le secrétaire d'État, sur la nécessité de résoudre, par des actions concrètes, les problèmes posés aux 460 000 usagers quotidiens du RER D. Il faut améliorer la sécurité et la régularité sur cette ligne, par des mesures d'urgence et de première nécessité. Je vous demande, à cet égard, de me préciser le calendrier du plan de rénovation que l'autorité publique, c'est-à-dire l'État, doit mettre en oeuvre pour remédier à cette dégradation des conditions de transport.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.

M. François Goulard, secrétaire d'État aux transports et à la mer. Monsieur le député, nous nous accordons pour reconnaître qu'il y a des dysfonctionnements sur les lignes d'Île-de-France, mais la SNCF et l'État s'attachent à essayer de trouver des solutions à court, moyen et long termes pour améliorer le service. C'est un objectif affiché. Nos compatriotes doivent en être convaincus : nous travaillons beaucoup pour leur offrir un service public digne de leurs attentes. Certes, le chantier est considérable et les efforts d'investissement ne le sont pas moins. Cependant il est faux de dire que nous n'avons pas cette préoccupation au premier chef : elle est là nôtre comme elle est la vôtre.

Le conseil général des Ponts et chaussées, qui a été saisi, a proposé l'adoption d'un schéma directeur d'amélioration de l'exploitation de la ligne D du RER, aujourd'hui en cours d'études. Le syndicat des transports d'Île-de-France a engagé une concertation avec les collectivités locales. Le schéma directeur, décidé par le conseil d'administration du STIF à la fin de 2003, définit un projet d'amélioration de la régularité de la ligne D - ce point est très sensible - et met l'accent sur la modernisation des infrastructures. La ligne est tracée.

D'ores et déjà, d'importantes opérations ont été réalisées ou sont programmées. Ainsi, en mars 2005, un nouveau poste d'aiguillage informatisé entrera en service à Melun. Voilà une amélioration très concrète qui a nécessité de gros investissements.

De même, l'aménagement des terminus de Goussainville et de Villeneuve-Saint-Georges devrait intervenir en 2007, et celui d'Ory-la-Ville en 2008.

À plus long terme, des aménagements sont prévus en gare de Lyon. Il faut noter aussi une amélioration de la circulation entre Châtelet et Gare du Nord ainsi qu'un rehaussement des quais dans les gares de grande influence. C'est donc toute la ligne qui est concernée.

Ces modernisations d'infrastructures s'accompagneront d'une fiabilisation du matériel roulant. La SNCF va y consacrer 21 millions d'euros. Il s'agira d'abord d'une amélioration des aménagements intérieurs. Un appel d'offres a également été lancé pour l'acquisition de nouvelles rames destinées à l'Île-de-France avec une

livraison prévue à partir de 2009 et le retrait des rames les plus anciennes. Ce sont, là encore, des investissements lourds et de longue haleine.

S'agissant du quotidien, et sans minimiser les efforts consentis chaque jour par la SNCF pour améliorer la situation de la ligne, il faut noter le renforcement du nombre des agents de conduite de réserve dans les budgets de la SNCF, la campagne de sensibilisation sur les signaux d'alarme, qui sont abusivement actionnés, le renforcement de l'information destinée aux voyageurs.

Monsieur le député, je ne suis pas d'accord avec un chiffre que vous avez avancé dans votre question. Il convient en effet de rappeler que les deux tiers des causes d'irrégularité de la ligne D sont extérieures à l'exploitant ferroviaire et proviennent d'actes de malveillance, d'accidents de personne, de la présence de colis suspects sur le parcours ou d'individus le long des voies.

À cet égard, la SNCF a un programme de mise en sécurité des gares et des emprises ferroviaires. Celui-ci est matérialisé par la mise en place de clôtures et d'équipements de télésurveillance. Ce programme, mené conjointement par la SNCF et RFF, est cofinancé par le syndicat des transports d'Île-de-France et par la région Île-de-France. Il vise à sécuriser les gares et à protéger les installations des actes de malveillance, qui sont en partie responsables de l'irrégularité des horaires.

Des premières tranches d'installation de clôtures ont été lancées dès 2001 et sont en cours pour traiter les zones les plus sensibles, en particulier en petite couronne. Une seconde tranche est prévue cette année pour traiter les zones de grande couronne.

Vous le voyez, le chantier est gigantesque mais nous sommes pleinement engagés.

M. le président. La parole est à M. René Rouquet.

M. René Rouquet. Monsieur le secrétaire d'État, vous vous en doutez bien, votre réponse ne peut satisfaire les milliers d'usagers qui attendent des améliorations. Certes, vous avez repris les propositions déjà annoncées par la SNCF et le STIF, mais celles-ci n'avancent pas. Il y a deux gares dans ma ville : Alfortville et Maisons-Alfort. Or, depuis les accidents dramatiques que j'ai rappelés tout à l'heure, et alors que nous avons rencontré tous les différents partenaires pour engager des actions, rien n'a été mis en oeuvre. Ce n'est pas la réfection d'un aiguillage à Melun qui va régler les problèmes.

M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer. Mais si !

M. René Rouquet. Vous me dites que vous n'êtes pas d'accord avec mes chiffres. Je veux bien entendre que la source des problèmes est aussi extérieure. Néanmoins, les trois quarts du temps, les accidents sont dus au fait que les gares ne sont pas aménagées. Ainsi, la gare d'Alfortville-Maisons-Alfort a enregistré une augmentation de 60 % du nombre d'usagers en cinq ans. Or les quais n'ont pas été aménagés et les gens y sont entassés. Que se passera-t-il le jour où il y aura un incident ? Les gens seront prisonniers.

Monsieur le secrétaire d'État, à l'heure où la France peut se féliciter du projet de TGV Est européen pour 2007, ce train qui roulera à 320 kilomètres à l'heure et qui sera le plus rapide du monde, le Gouvernement ne doit pas oublier les problèmes de la banlieue et du RER D. On pourrait d'ailleurs parler aussi de ceux que connaissent le RER C car tous les RER sont confrontés à des problèmes. Monsieur le secrétaire d'État, j'ai bien noté votre bonne volonté mais ce n'est pas suffisant. Il faut avancer car les actions engagées ne sont pas à la hauteur des enjeux.

Données clés

Auteur : [M. René Rouquet](#)

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

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1055

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 8 février 2005, page 1177

Réponse publiée le : 9 février 2005, page 859

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 8 février 2005