



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

RER

Question orale n° 148

Texte de la question

M. Nicolas Dupont-Aignan attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer 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 nombre insuffisant de places assises aux heures d'affluence. Il attire également son attention sur l'état déplorable de propreté dans lequel se trouvent les rames du RER D. Il regrette, au moment où on incite les usagers à donner la préférence aux transports en commun, que la SNCF ne remplisse pas convenablement sa mission de service public. Aussi, il lui demande quelles mesures il compte prendre pour qu'il soit remédié à cette situation intolérable.

Texte de la réponse

DYSFONCTIONNEMENTS DE LA LIGNE D DU RER

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Dupont-Aignan, pour exposer sa question n° 148, relative aux dysfonctionnements de la ligne D du RER.

M. Nicolas Dupont-Aignan. Monsieur le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer, je voudrais appeler votre attention sur les dysfonctionnements de la ligne D du RER en Ile-de-France et, plus généralement, sur l'extrême difficulté qu'il y a à obtenir un fonctionnement correct du réseau RER. Permettez-moi de citer trois lettres que j'ai reçues ces dernières semaines et qui traduisent bien l'exaspération de nos concitoyens.

Un usager m'écrit : « C'est l'exaspération qui nous pousse aujourd'hui à vous écrire. Nous sommes le 10 décembre et, une fois encore, une fois de trop, la ligne D a connu des perturbations. Imaginez : j'habite à Brunoy et, d'ordinaire, je mets vingt minutes pour arriver à la gare de Lyon. Aujourd'hui, en prenant le train de sept heures quarante-neuf, je suis arrivé à ladite gare à huit heures cinquante-six, soit un trajet de une heure sept. Evidemment, les trains étaient bondés. »

Un autre usager s'exprime ainsi : « Je ne sais pas si vous avez conscience du décalage qui existe entre la vision que la SNCF fait passer dans ses messages publicitaires relatifs au Transilien et la réalité qui s'impose chaque jour à de nombreux voyageurs, notamment ceux qui empruntent la ligne D du RER. Je n'insisterai pas au-delà du raisonnable sur les désagréments causés par des retards liés, dit-on, aux embarras d'exploitation, ni davantage sur ces pannes soudaines qui empêchent un train de repartir normalement après un arrêt dans une gare de son parcours et qui obligent tous les voyageurs, vers vingt heures de préférence, à descendre sur le quai et à attendre en vain un contact clientèle capable de leur fournir des renseignements précis. »

Autre témoignage : « Lorsque je sors du RER A pour prendre le RER D, les panneaux d'information au niveau

du RER A ne fonctionnent plus depuis plusieurs mois. Il en est de même pour la plupart des écrans et des panneaux des quais 1 et 3 du RER D ; *idem* pour le panneau situé au niveau supérieur près du bureau logistique. Lorsque je veux sortir du RER pour prendre un train "grandes lignes je peux encore constater que le panneau situé en haut de l'escalator n'a toujours pas été réparé depuis plus d'un an, depuis l'hiver dernier. » Toutes ces remarques montrent qu'il y a un véritable dysfonctionnement de cette ligne qui a été interconnectée il y a quelques années pour rejoindre la zone nord de l'Ile-de-France.

Je m'en tiendrai à trois points principaux :

D'abord, l'état déplorable de l'entretien, qu'il s'agisse de la propreté, de la gestion des panneaux, de l'incapacité à effectuer les réparations en moins d'un an ou d'un an et demi ;

Ensuite, la suppression de trains aux heures dites « creuses » mais qui ne le sont plus en raison de l'application des 35 heures et de la flexibilité des horaires de travail, ainsi que la suppression des trains après vingt heures alors que des centaines de personnes rentrent de plus en plus tard de leur lieu de travail ;

Enfin, un matériel de plus en plus vieillissant et des incidents qui ne sont pas seulement liés, comme on le dit souvent, à l'insécurité car, grâce aux efforts réalisés notamment par le Gouvernement, nous constatons à cet égard une réelle amélioration de la situation dans le RER d'Ile-de-France.

Monsieur le ministre, je sais votre attachement aux conditions de vie de tous les habitants de la banlieue et, pour illustrer mon propos, je prendrai l'exemple de ma ville, Yerres, qui compte 30 000 habitants et qui se trouve à vingt minutes de Paris. Ce sont 7 000 personnes qui transitent chaque jour par la gare de Yerres pour se rendre sur leur lieu de travail, à Paris. Leur temps de transport est à l'aller supérieur à une heure, soit environ deux heures de transport par jour. Et les retards peuvent porter ce temps à quatre heures.

J'insiste donc sur l'absolue nécessité qu'il y a à réorienter les investissements de la SNCF afin de faire des réseaux de banlieue une aussi belle vitrine que celle du réseau TGV, qui est l'honneur de notre pays.

Mme la présidente. La parole est à M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer.

M. Gilles de Robien, ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Madame la présidente, je voudrais d'abord vous prier d'excuser mon retard. Je vous remercie par avance de votre indulgence.

Mme la présidente. Monsieur le ministre, depuis le début de la séance nous déplorons l'absence de députés auteurs de questions. Vous n'êtes donc pas complètement responsable du retard que nous avons pris.

M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Je le suis en partie et je vous sais gré, madame la présidente, de votre compréhension.

Monsieur Dupont-Aignan, vous avez déjà appelé à plusieurs reprises mon attention sur les dysfonctionnements de la ligne D du RER, qui ne sont pas tous imputables au système ferroviaire. Certains sont liés à des actes de malveillance, en particulier à l'usage abusif des signaux d'alarme, très fréquent sur certains secteurs. D'autres sont dus à des accidents impliquant des personnes qui traversent les voies.

Sa configuration même rend cette ligne particulièrement sensible aux incidents de trafic. Elle est en particulier tributaire des incidents qui peuvent survenir sur le tronçon Châtelet-Les-Halles - Gare-du-Nord, qui est partagé avec la ligne B du RER. Ce tronçon est exploité à son maximum et la cadence des trains y est inférieure à une rame toutes les deux minutes. Dans ces conditions, le moindre incident a des répercussions en chaîne.

Bien évidemment, l'ensemble du personnel de la ligne est mobilisé pour améliorer la gestion des circulations. Des mesures structurelles d'amélioration de la régularité de la ligne sont en préparation. Ainsi, Réseau ferré de France et la SNCF élaborent un schéma directeur d'amélioration de la régularité de la ligne avec le Syndicat des transports d'Ile-de-France. Ce schéma doit être prêt à la fin du premier semestre de 2003. Il prévoira des

aménagements allant de la réalisation d'infrastructures à la réalisation de dispositifs d'amélioration de la régulation du trafic.

Par ailleurs, les initiatives prises récemment par l'Etat contribueront également à l'amélioration de la qualité du service dans les transports en Ile-de-France.

D'une part, la contractualisation des relations entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France et la RATP ainsi que la SNCF permet désormais de fixer à ces établissements publics des objectifs de qualité de service auxquels est lié un mécanisme d'intéressement à la réalisation de ces objectifs.

D'autre part, la police régionale des transports, opérationnelle depuis le début de l'année, compétente sur l'ensemble du réseau, a été placée sous l'autorité unique du préfet de police et comprendra à terme 1 500 agents.

Si vous le souhaitez, j'irai avec vous constater la situation sur place. J'espère en tout cas que des améliorations de la qualité du service seront sous peu apportées.

Mme la présidente. La parole est à M. Nicolas Dupont-Aignan.

M. Nicolas Dupont-Aignan. Je vous remercie, monsieur le ministre, de ces annonces et je suis sensible à votre présence aujourd'hui.

Je voudrais cependant faire deux remarques.

Premièrement, je souhaiterais que vous insistiez auprès de la SNCF pour qu'il y ait un équilibre des nouvelles rames entre les différentes lignes, la ligne D de la banlieue sud-est étant toujours défavorisée puisqu'elle dispose toujours des vieilles rames inox et non des rames qui, depuis quinze ans, circulent sur les autres lignes du RER. J'aimerais que, pour une fois, la ligne D du RER ne soit pas considérée comme le rebut, l'ouest de l'Ile-de-France étant toujours avantagé en termes d'équipements.

Deuxièmement, au moment où le contrat de plan prévoit des tangentiels, que Réseau ferré de France, le Syndicat des transports d'Ile-de-France et l'Etat comprennent, de grâce ! qu'il faut d'abord faire fonctionner les lignes existantes avant que d'en créer de nouvelles. Car si nous sommes arrivés à la situation que nous déplorons, c'est parce que l'on a organisé l'interconnexion entre le réseau Nord et le réseau Sud sans en définir toutes les conséquences en termes de fonctionnement. Il serait bon d'anticiper.

Données clés

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

Circonscription : Essonne (8^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 148

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 24 février 2003, page 1274

Réponse publiée le : 26 février 2003, page 1320

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 24 février 2003