



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

RER

Question orale n° 401

Texte de la question

A l'heure où le Gouvernement a lancé un débat sur les grands projets d'infrastructures pour 2003-2020, sur l'aménagement des structures existantes, M. François Asensi interroge M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer. Le Gouvernement est favorable à la liaison CDG-Express, faussement ouverte à tous au vu des tarifs pratiqués dans le projet initial. Une telle liaison, si elle peut apporter beaucoup aux personnes en transit sur la capitale, risque de se faire au détriment des Franciliens, salariés, étudiants qui empruntent quotidiennement la ligne B du RER qui nécessite des investissements. Le tunnel entre Châtelet et Gare du Nord est aujourd'hui partagé entre le RER B et le RER D. Depuis 1995 et la mise en service du RER D, la fiabilité du RER B s'est détériorée (ainsi un incident d'exploitation vers Melun a des conséquences à Roissy et Mitry). Pour la mise en service du RER D, un nouveau tunnel a été construit entre Châtelet-Les Halles et Gare de Lyon. Concernant la liaison entre Châtelet-Les Halles et Gare du Nord, la solution la plus économique consistant à utiliser le tunnel existant du RER B a été préférée. Il souhaiterait connaître quelles mesures concrètes le Gouvernement envisage de prendre pour améliorer la ligne B du RER et si le doublement du tunnel fait partie de ses priorités.

Texte de la réponse

AMÉNAGEMENT DE LA LIGNE B DU RER

Mme la présidente. La parole est à M. Gilbert Biessy, pour exposer la question, n° 401, de M. François Asensi, relative à l'aménagement de la ligne B du RER.

M. Gilbert Biessy. Monsieur le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, à l'heure où le Gouvernement souhaite ouvrir un débat sur les grands projets d'infrastructures pour les vingt prochaines années, il paraît urgent de s'interroger sur l'aménagement des infrastructures déjà existantes. Car la réflexion sur l'avenir et les projections sur le long terme, si elles sont nécessaires, ne règlent pas les problèmes que rencontrent les usagers au quotidien.

Quand des projets engagent le rayonnement de la France à l'étranger, qu'il s'agisse des prochains championnats du monde d'athlétisme ou des Jeux olympiques de 2012, le Gouvernement et des organismes publics comme le STIF savent engager des investissements et prendre des mesures. Mais aujourd'hui, il importe avant tout d'améliorer les conditions de transports, surtout en région Ile-de-France, où elles se dégradent rapidement, notamment sur le réseau RER et singulièrement sur la ligne B.

Le projet CDG Express prévoit, pour 2010, le transport des voyageurs entre la gare de l'Est et Roissy en quinze minutes, pour la somme de quinze euros l'aller. Mais comment éviter que cette amélioration qui profitera aux voyageurs du transport aérien ne se fasse au détriment des résidents ou des usagers quotidiens du RER ? Lui-même usager de cette ligne, le député François Asensi, qui a eu l'initiative des « assises de la ligne B du

RER », connaît bien le problème.

Sachant que ce projet, évalué à 774 millions d'euros, devrait être financé sur des fonds privés, les craintes des usagers réguliers de la ligne B du RER sur les améliorations à apporter à leur ligne semblent plus que légitimes. Sur le tronçon nord, la fréquentation, en croissance constante, a connu une augmentation de 25 % en trois ans. Mais aucun aménagement lourd n'a été effectué depuis la création de cette ligne, dans les années quatre-vingt. Des aménagements à la marge ont été annoncés, mais il faut prévoir des travaux de grande envergure. Une étude menée par les transporteurs a abouti à la constitution d'un programme pluriannuel portant sur des aménagements et des investissements à court et moyen terme.

Par ailleurs, à plus long terme, il conviendra certainement de revenir un jour sur la cohabitation des lignes B et D du RER, dans le même tunnel, particulièrement saturé, entre Châtelet-Les Halles et Gare du Nord.

Ces investissements seront présentés sous forme d'un « schéma directeur de la ligne du RER B », lors du prochain conseil d'administration du syndicat des transports d'Ile-de-France. Le seul problème, monsieur le secrétaire d'Etat, c'est que ce conseil d'administration aura à discuter de dépenses, sans un euro de recette ! En somme, tandis que, pour un trafic annuel de trois millions et demi de passagers la première année (en 2008), on est prêt à investir 774 millions d'euros, le secteur public ne serait pas capable de financer un schéma directeur d'un coût manifestement inférieur quand il s'agit d'un trafic annuel de quarante-deux millions de passagers - soit douze fois plus !

Les usagers de la ligne B du RER ne sont pas - excusez ce mauvais jeu de mots - des citoyens de catégorie B ni de quatrième zone : ils ont droit, comme tous, à un service public de qualité qui n'entrave pas leur vie professionnelle, étudiante ou sociale, mais vise au contraire à la promouvoir.

Monsieur le secrétaire d'Etat, au nom de tous les usagers, quels engagements concrets le Gouvernement entend-il prendre aujourd'hui pour améliorer le fonctionnement de la ligne B du RER ?

Mme la présidente. La parole est à M. le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer.

M. Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Madame la présidente, mesdames et messieurs les députés, M. Asensi a raison de poser cette question, même s'il est légèrement paradoxal de parler de la ligne B aujourd'hui où, malheureusement, elle n'offre pas à ses clients les prestations dont ils auraient besoin pour aller travailler.

Nous avons deux objectifs, monsieur le député.

Le premier objectif est de développer à Roissy une desserte en site propre.

L'aéroport de Roissy - Charles-de-Gaulle, vous le savez, a des potentialités importantes : M. Gayssot y a fait construire deux pistes supplémentaires, ce qui lui garantit des possibilités de développement ; M. Chirac, lorsqu'il était Premier ministre, a assuré l'interconnexion avec le TGV. Au nord de Paris, nous disposons donc d'un grand aéroport international, avec une connexion TGV vers l'Europe et un réseau d'autoroutes. Depuis une vingtaine d'années, c'est d'ailleurs autour de Roissy que se sont créés le plus d'emplois en Ile-de-France. Naturellement existent aussi des préoccupations en matière d'environnement et M. Blazy comme d'autres de ses collègues de l'Assemblée s'en font souvent l'écho ici. Gilles de Robien et moi-même cherchons également à les prendre en compte.

La principale difficulté pour Roissy, c'est la desserte en site propre : c'est l'un des seuls aéroports européens à ne pas en disposer, exception faite de la ligne B du RER qui a toutefois un double usage. Le gouvernement actuel, comme le précédent, réfléchit donc à un nouveau mode de desserte dénommée CDG Express. Elle consisterait à utiliser la gare de l'Est qui, malgré les projets de TGV Est, ne connaît pas de saturation pour y construire une voie nouvelle pour la desserte de Roissy. Cela permettrait aux passagers d'enregistrer leurs bagages à la gare, comme ils le font à Londres, à Madrid et dans beaucoup d'autres villes européennes, et de

prendre le train pour se rendre à l'aéroport pour moins cher qu'un taxi, plus rapidement et dans de meilleures conditions de sécurité. Ce projet a d'ailleurs recueilli un large soutien : la Ville de Paris, la région d'Ile-de-France, Réseau ferré de France, le STIF, la SNCF, Aéroports de Paris s'y sont montrés favorables.

Le deuxième objectif est d'améliorer la ligne B du RER. En effet, il ne faudrait pas que ce projet se fasse au détriment de cette ligne qui est l'une des plus chargées du réseau Ile-de-France.

Un schéma directeur d'amélioration de la régularité de la ligne B du RER a été préparé par RFF et la SNCF. Il sera présenté prochainement au conseil d'administration du STIF. Vous savez d'ailleurs que, dans le cadre des lois de décentralisation, le STIF sera présidé à terme par un élu et non plus par le préfet de région.

Ce schéma prévoit des aménagements allant de la réalisation d'infrastructures à la mise en place de dispositifs d'amélioration de la régulation du trafic.

Certains de ces aménagements seront financés par le STIF sur le produit des amendes, dans le cadre du contrat de plan Etat-région en cours. Les opérations plus lourdes, quant à elles, feront l'objet d'un autre type de financement. Pour l'heure, l'Etat préfinance des études ; nous verrons ensuite quels financements interviendront.

Un bilan pourra être réalisé entre l'Etat et la région Ile-de-France, soit à mi-étape du contrat de plan avec l'exécutif régional sorti des urnes au printemps prochain, soit à l'occasion du nouveau contrat de plan.

J'en viens maintenant à la partie commune entre la ligne B et la ligne D du RER, c'est-à-dire le tronçon souterrain entre la station Châtelet-Les Halles et la gare du Nord. Le coût du doublement du tunnel est estimé aujourd'hui à 500 millions d'euros. Sa réalisation est donc compliquée, d'autant qu'elle nécessite un creusement en sous-sol, opération toujours délicate à Paris.

Les études en cours ont montré que cet éventuel doublement permettrait d'améliorer l'exploitation des RER B et D en dissociant les flux mais qu'il bénéficierait principalement au seul RER D, en termes de capacités. Vous savez, en effet, que ce dernier fait l'objet d'une double exploitation au sud par la RATP et au nord par la SNCF avec le fameux problème de l'interconnexion qui est d'ailleurs remise en cause lors des mouvements sociaux, ce qui est le cas depuis plusieurs semaines, avec toutes les difficultés que cela occasionne pour les clients des transports publics en Ile-de-France.

Pour résumer la position du Gouvernement, je dirai qu'il est favorable au projet CDG Express avec d'éventuels financements privés, puisque la rentabilisation peut être rapide, mais qu'il entend l'assortir, en contrepartie, de l'amélioration de la ligne B du RER. Et là je pense qu'avec M. Asensi et tous les élus du nord de l'Ile-de-France nous mènerons ensemble la concertation nécessaire.

Mme la présidente. La parole est à M. Gilbert Biessy.

M. Gilbert Biessy. Monsieur le secrétaire d'Etat, je vous remercie pour cette réponse détaillée. Il appartiendra à mon collègue François Asensi d'en tirer les enseignements qui s'imposent.

Données clés

Auteur : [M. François Asensi](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (11^e circonscription) - Député-e-s Communistes et Républicains

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 401

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 9 juin 2003, page 4335

Réponse publiée le : 11 juin 2003, page 4904

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 9 juin 2003