



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

RER

Question orale n° 673

Texte de la question

M. Nicolas Dupont-Aignan attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les dysfonctionnements de la partie sud de la ligne D du RER et les nombreuses difficultés (retards importants, suppressions de trains...) que doivent supporter chaque jour les usagers. En effet, depuis plus d'un an, malgré les efforts du STIF et ses nombreuses interventions auprès du ministre, ainsi que les améliorations apportées à la ligne, tel que le doublement des fréquences aux heures creuses, les résultats ne sont pas probants. Le programme d'investissements du STIF pour la ligne D n'est pas à la mesure des problèmes que rencontrent chaque jour les usagers. A cet égard, le projet de « fiabilisation de l'exploitation » approuvée par le STIF le 10 décembre dernier ne permet de résoudre qu'un quart du total des irrégularités et ne correspond en rien aux attentes des usagers. En effet, non seulement la poursuite et le renforcement du programme d'amélioration de la ligne D est nécessaire mais surtout un grand programme d'investissement doit être envisagé d'urgence (création de terminus de retournement, modernisation de poste d'aiguillage...). Combien de temps cette situation devra-t-elle encore durer ? Aussi, il souhaite connaître les propositions concrètes qu'il compte mettre en oeuvre pour mettre fin à cette situation intolérable pour les usagers.

Texte de la réponse

DYSFONCTIONNEMENTS DE LA LIGNE D DU RER

M. le président. La parole est à M. Nicolas Dupont-Aignan, pour exposer sa question n° 673, relative aux dysfonctionnements de la ligne D du RER.

M. Nicolas Dupont-Aignan. Monsieur le secrétaire d'Etat aux transports et à la mer, il y a un plus d'un an, j'avais appelé l'attention de M. de Robien sur les dysfonctionnements de la ligne D du RER, l'une des plus longues du réseau ferré d'Ile-de-France, qui, avec 462 000 personnes transportées chaque jour, représente environ 20 % du trafic SNCF pour cette région. A cette occasion, j'avais insisté sur les difficultés croissantes que rencontrent ses usagers : retards récurrents, manque d'informations, absence de trains à certaines heures creuses.

Le Gouvernement a accompli un effort significatif en doublant la fréquence des trains aux heures creuses et nous avons remercié M. le ministre pour cette disposition. Toutefois, un an après, force est de constater que cela n'a pas suffi : les dysfonctionnements sont encore plus grands. En deux ans, le taux de retard a doublé. Selon les derniers chiffres du mois de mars, près de 20 % des trains sont arrivés avec un important retard, avec toutes les difficultés que cela implique pour les usagers dans leur vie quotidienne.

Le syndicat des transports d'Ile-de-France, le STIF, a approuvé, le 10 décembre dernier, un projet de fiabilisation de l'exploitation, représentant environ 30 millions d'euros. Il faudra cependant attendre trois ans pour

le voir réalisé même s'il est financé.

Au-delà de ce premier programme, il va de soi que la ligne D, qui relie deux pôles urbains en très forte croissance, La Plaine-Nord, d'une part, et Melun-Sénart, d'autre part, avec une croissance du trafic d'environ 7 %, nécessite des investissements lourds qui devraient être rapidement étudiés dans la perspective du prochain contrat de plan Etat-région. En attendant, je voulais attirer l'attention de M. le ministre des transports sur certaines des causes de dysfonctionnement.

La moitié des retards, soit 11 % des trains, est imputable à des événements externes : colis suspects, suicides, voyageurs malades, alertes à la bombe. Or la brigade de déminage en charge du réseau transilien, qui doit intervenir quotidiennement sur l'ensemble des lignes, compte tenu de l'augmentation du nombre des colis suspects, est basée à Versailles. Pourquoi ne pas créer une antenne à la gare du Nord, beaucoup plus centrale ? Certains jours, il faut en effet attendre une heure et demie avant qu'elle n'arrive et certains trains restent bloqués trois heures entre les stations Gare-du-Nord et Châtelet.

Je pense encore aux signaux d'alarme tirés de façon abusive : en 2003, sur 1 125 alertes sur la ligne D, une seule était justifiée. A chaque fois, cela se solde par dix minutes de retard au moins. N'est-il pas temps de mettre en place de véritables sanctions financières en créant un délit pour tout usage abusif des signaux d'alarme ?

Enfin, en cas d'accident de personne, de suicide sur les voies - malheureusement, environ un par mois sur la ligne D -, nous ne parvenons toujours pas à faire intervenir simultanément le protocole OPJ et les pompiers. Les préfets ont été saisis de ce problème mais le dispositif ne fonctionne toujours pas trois ans après.

Sur toutes ces questions, qui sont très importantes pour la vie quotidienne de nos concitoyens, j'aimerais connaître la position du Gouvernement et l'appréciation du nouveau secrétaire d'Etat, que je salue.

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

M. François Goulard, secrétaire d'Etat aux transports et à la mer. Monsieur le député, chacun sait que les dysfonctionnements de la ligne D du RER sont nombreux et qu'ils sont particulièrement préjudiciables pour l'ensemble des usagers.

Ainsi que vous l'avez souligné vous-même, ils sont loin d'être tous imputables au seul système ferroviaire puisque des actes de malveillance en sont malheureusement souvent la cause. L'usage abusif des signaux d'alarme est extrêmement répandu dans certains secteurs.

Vous avez évoqué dans votre question la création d'un délit pour le sanctionner. Naturellement, cette suggestion sera étudiée par les ministres compétents. Les accidents de personnes, liés à la traversée des voies, sont une autre cause de retard.

Les personnels de cette ligne sont mobilisés dans leur ensemble pour améliorer la gestion des circulations et l'information donnée aux voyageurs lorsque le trafic est perturbé. Pour cette dernière mission, le personnel est aidé par un « PC Info » très bien équipé, qui a été récemment inauguré.

Par ailleurs, un schéma directeur d'amélioration de la régularité de la ligne doit être réalisé à court terme, avant la fin du premier semestre 2004. Dans ce cadre, seront prévus des aménagements d'infrastructures et la réalisation de dispositifs d'amélioration de la régulation du trafic, répondant à votre souhait.

Les initiatives prises récemment par l'Etat contribuent à l'amélioration globale de la qualité de service dans les transports en Ile-de-France. Ainsi la contractualisation des relations entre le STIF et la RATP, d'une part, et la SNCF, d'autre part, permet désormais de fixer à ces deux établissements publics des objectifs de qualité de service, ce qui est une nouveauté, avec un mécanisme d'intéressement, lié à la réalisation de ces objectifs.

En outre, la police régionale des transports est opérationnelle depuis le début de l'année 2003. Compétente sur l'ensemble du réseau, elle est placée sous l'autorité unique du préfet de police et elle comprendra, à terme, 1

500 agents. Vous savez que le Gouvernement est très vigilant en ce domaine. En ce qui concerne le point d'actualité récente que vous avez évoqué, je veux parler de l'intervention des services de déminage, nous allons étudier la question de la localisation de la brigade et de ses délais d'intervention.

M. le président. La parole est à M. Nicolas Dupont-Aignan.

M. Nicolas Dupont-Aignan. Je remercie M. le secrétaire d'Etat pour sa réponse.

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 : 673

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 6 avril 2004, page 2768

Réponse publiée le : 7 avril 2004, page 2621

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 6 avril 2004