



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

RER

Question écrite n° 1911

Texte de la question

M. Michel Pajon attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les dysfonctionnements répétés qui ont affecté la ligne A du RER entre Noisy-le-Grand, en Seine-Saint-Denis, et Paris. Au cours de ces derniers mois, de nombreux incidents techniques se sont produits, occasionnant une gêne considérable pour les usagers. Ainsi, la durée du trajet entre les stations « Noisy-le-Grand Mont d'Est » et « Nation » a parfois atteint l'heure et demie au lieu des dix à quinze minutes habituellement constatées. Outre ces incidents de plus en plus fréquents, les usagers de la ligne A du RER sont régulièrement contraints de voyager dans des rames surchargées, même en dehors des heures de pointe. Cette situation, inadmissible, crée un fort sentiment d'exaspération chez les voyageurs. La qualité du service public doit être irréprochable sur cette ligne qui dessert certains des centres d'affaires les plus importants d'Île-de-France, tel celui de Noisy-le-Grand, premier pôle tertiaire de l'Est parisien. Aussi, il lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il entend prendre pour, d'une part, faire cesser l'ensemble de ces dysfonctionnements et, d'autre part, permettre le dédommagement des usagers qui ont été lourdement pénalisés par ces incidents à répétition.

Texte de la réponse

La ligne A du RER est exploitée par la RATP, à l'exception de la partie nord-ouest de la ligne A (branche de Cergy et de Poissy). Elle constitue l'un des axes principaux du transport en Île-de-France, avec 35 gares réparties sur 74 kilomètres et 6 départements desservis. La ligne A est l'une des infrastructures ferroviaires les plus fréquentées du monde. Elle représente à elle seule un quart de tout le trafic banlieue de l'Île-de-France, avec 290 millions de voyages en 2006. Ce niveau de fréquentation n'a jamais été atteint auparavant et s'inscrit dans une tendance durable à la hausse : le trafic a augmenté de 15 % entre 2003 et 2006. Quotidiennement, la ligne transporte régulièrement plus d'un million de voyageurs. Le record historique s'est établi à 1 143 246 voyageurs le 22 décembre 2006. Avec un total supérieur à 140 pour 2006, les journées avec un trafic supérieur à 1 million de voyageurs sont désormais majoritaires sur les jours de la semaine hors période d'été. Rappelons qu'il n'y avait encore que sept journées « millionnaires » en 2003. Cette tendance, favorable pour les transports en commun, crée cependant de nouvelles tensions sur la gestion de l'exploitation quotidienne, qui devient alors extrêmement sensible aux moindres incidents. Après une période de relative stabilité, la ponctualité des trains s'est affaiblie en 2006. Si l'analyse des causes possibles de retards indique une stabilité sur la période 2002-2006, l'impact de chaque incident (retard moyen par incident a quant à lui augmenté de 20 % et leur répercussion globale (retard moyen cumulé) a fortement augmenté, d'environ 80 %. La dégradation de la régularité de la ligne A résulte de son extrême sensibilité aux moindres incidents, plus en raison des fortes augmentations du trafic constatées que d'une baisse de la fiabilité du système de production. En effet, la forte croissance du trafic constitue un facteur aggravant, difficilement maîtrisable en situation dégradée. Les temps de résolution sont de plus en plus longs et leurs effets se répercutent sur de plus en plus de trains avec un considérable effet de levier. L'évolution de la pénibilité pour les voyageurs est donc due à une tendance du système à dériver au moindre incident. Il convient par ailleurs de signaler que plus de la moitié ont pour origine une cause extérieure à la RATP (malaise des voyageurs, actes de malveillances, suicides...). Pour remédier à

cette baisse de la qualité du service, un certain nombre de mesures ont d'ores et déjà été mises en oeuvre, en fonction de l'évolution de la typologie des incidents, de leur complexité et des périodes horaires. Tout d'abord, le tronçon central de la ligne A du RER est dans sa trentième année de service et une attention toute particulière est portée à la fiabilité des installations fixes et du matériel roulant. Ainsi, le réseau RER de la RATP investit régulièrement 40 M au titre du maintien du patrimoine de l'infrastructure. À titre d'exemple, ces flux financiers permettent notamment de renouveler environ 20 kilomètres de rails chaque année. À partir de 2007, le tronçon central fera l'objet d'un renouvellement de la voie dans les zones les plus sensibles de la ligne. S'agissant du matériel roulant, la RATP a mis en service depuis 1997 des rames à deux niveaux qui offrent plus de confort et de qualité de service, notamment sur la branche de Marne-la-Vallée. En 2004 et 2005, 14 rames supplémentaires ont été acquises par la RATP, pour un montant total d'environ 150 M, dont les deux tiers ont été subventionnés par le conseil régional d'Île-de-France. Enfin, la RATP a entrepris la rénovation, sur fonds propres, pour un total de 72 M, des trains les plus anciens de la ligne. Aujourd'hui, le quart du parc a bénéficié de cette rénovation qui s'achèvera en 2008 et qui apportera plus de confort et de fiabilité pour les voyageurs. Ces efforts, en matière d'investissements et de recherche des moyens pour limiter les effets de charge, devraient permettre un retour progressif à une meilleure qualité de service.

Données clés

Auteur : [M. Michel Pajon](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (13^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1911

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 13 novembre 2007

Question publiée le : 31 juillet 2007, page 5057

Réponse publiée le : 20 novembre 2007, page 7333