



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports urbains

Question écrite n° 42471

Texte de la question

M. Jean-Christophe Lagarde attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la situation d'asphyxie des transports en Île-de-France. En effet, la situation à la gare Saint-Lazare, puis son blocage et les grèves répétitives, sans compter l'usure de certains trains et lignes de métro, constituent une situation préoccupante qui devrait mobiliser la région et l'ensemble des pouvoirs publics en Île-de-France. Cette situation est devenue si préoccupante qu'elle devient la première revendication des Franciliens. Il conviendrait donc de lancer une vaste concertation dans la population et une mobilisation de tous les responsables et décideurs de la région Île-de-France, qui travaillent sur ce dossier des transports. Il souhaite donc connaître sa position sur cette suggestion.

Texte de la réponse

La situation préoccupante des transports collectifs en Île-de-France nécessite que l'État et tous ses partenaires se mobilisent. À l'occasion de la présentation de la stratégie de développement du Grand Paris, le 29 avril, le Président de la République a souligné le caractère prioritaire de l'amélioration et du développement de l'ensemble du réseau de transport francilien. À court terme, l'État et ses entreprises publiques ont déjà pris des mesures afin d'améliorer la qualité de service des transports collectifs en Île-de-France sur les lignes qui connaissent les plus grandes difficultés. Les efforts de l'État et des opérateurs portent notamment sur le matériel roulant. Ainsi, s'agissant de la ligne A du RER, le Président de la République a annoncé, en mai 2008, que la RATP contribuerait pour moitié à l'acquisition de 30 trains à 2 niveaux, le STIF en finançant l'autre moitié. Le conseil d'administration de la RATP vient d'approuver le marché correspondant et ces rames seront livrées entre 2011 et 2014. Parallèlement, la RATP a pris des mesures afin d'augmenter la régularité et l'offre de service sur cette ligne. De même, l'État verse 400 millions d'euros au STIF pour concourir au financement d'un programme pluriannuel de renouvellement du matériel roulant ferroviaire de plus de 2 milliards d'euros, cofinancés à parts égales par le STIF et la SNCF. Ce programme permettra notamment la livraison de 172 rames pour le Transilien qui seront mises progressivement en service entre la fin de l'année 2009 et avril 2015. En complément de ce programme, un protocole « pour une meilleure qualité de service des trains au quotidien en Île-de-France » (IMPAQT) a été signé en 2008 entre le STIF, Réseau ferré de France (RFF) et la SNCF. Il concerne l'ensemble du réseau francilien exploité par la SNCF. Ce protocole porte sur un montant total de 627,5 MEUR et permettra notamment d'accélérer le renouvellement et la rénovation du matériel roulant, de fiabiliser l'infrastructure et d'améliorer les gares. S'agissant des lignes de métro, la RATP prend des mesures sur les lignes dont le service est le plus dégradé. Ainsi, des premières stations de la ligne 13 vont être équipées, à compter de 2010, de façades de quai pour sécuriser l'exploitation. La mise en service en 2011 du système d'exploitation Ouragan permettra de diminuer les intervalles entre deux rames. Ces mesures complètent le programme de rénovation du matériel roulant et des stations qui est déjà à l'oeuvre sur cette ligne. Par ailleurs, la RATP a lancé son programme d'automatisation de la ligne 1. Des premières stations sont déjà équipées de portes palières et les premières navettes automatiques seront mises en circulation dès 2010. En 2012, l'ensemble de la ligne sera automatisée. À moyen terme, l'État, à travers notamment le contrat de projets 2007-

2013, s'est engagé pour l'amélioration de la qualité de service sur les lignes de RER. Ainsi, la mise en oeuvre du projet RER B Nord +, qui vise à réorganiser la ligne afin d'améliorer la régularité et la lisibilité du service, a débuté en 2007. Ce projet, qui prévoit notamment la circulation des trains sur la partie nord de la ligne sur deux voies dédiées, sera mise en service en 2011. Parallèlement, les rames circulant sur cette ligne seront rénovées entre 2010 et 2013. Dix premières rames rénovées seront mises en service en 2010. L'État participe également au financement du schéma directeur du RER D, approuvé par le STIF en novembre 2006 et inscrit au contrat de projets État-région d'Île-de-France 2007-2013 pour un montant de 200 M. Ce schéma vise essentiellement à améliorer la régularité et la fiabilité de cette ligne. En complément, la SNCF a présenté en mai 2008 un programme d'actions pour la ligne D du RER, le plan « D Maintenant ». L'opérateur a décidé d'investir 100 M d'ici à la fin 2009 financés sur ses fonds propres. La SNCF articule ses actions autour de quatre thèmes : la ponctualité des trains avec une amélioration de la régularité et la réduction des retards d'un tiers d'ici à la fin 2009, l'information aux voyageurs (affichage en gare, renforcement de la signalétique...), la sécurité des voyageurs et le confort (meilleure prise en compte des personnes à mobilité réduite, amélioration de l'ambiance sur les quais des gares de Paris Nord et Paris Lyon, nouveaux abris de quais...). Enfin, le projet de schéma directeur du RER C, en cours d'élaboration par la SNCF et RFF sous l'égide du STIF, vise à améliorer l'offre de service, l'offre de transport, la gestion des circulations et l'équipement des gares. Il devrait être présenté au conseil d'administration du STIF cette année.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Christophe Lagarde](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (5^e circonscription) - Nouveau Centre

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 42471

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 17 février 2009, page 1519

Réponse publiée le : 16 juin 2009, page 5955