



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

RER

Question écrite n° 94793

Texte de la question

M. Franck Marlin appelle l'attention de M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur les difficultés auxquelles sont confrontés les usagers de la ligne D du RER, sur les tronçons Corbeil-Essonnes - Melun, Corbeil-Essonnes - Malesherbes, et de la traversée de la forêt de Fontainebleau. Déjà très lourdement pénalisés par un manque cruel d'investissements ayant pour conséquences des dysfonctionnements toujours plus nombreux, 24 % d'irrégularités ayant été constatées (trains supprimés ou retards supérieurs à cinq minutes) depuis janvier 2010, ils ont fait face durant deux jours à la suppression de trains, entre 1 sur 4 et 1 sur 3, en raison des feuilles tombées sur les rails. En cette période automnale, qui n'est donc en rien de surprenante, les usagers ne peuvent se satisfaire des motifs invoqués par direction de la SNCF selon lesquels la préparation n'a pu se faire compte tenu des mouvements de grèves et de chutes de feuilles « plus importantes que les années précédentes ». Il s'agit véritablement d'un problème d'entretien qui démontre que les 120 millions d'euros d'investissement votés par le syndicat des transports d'Île-de-France ne suffisent pas à résoudre les problèmes de cette ligne qui, par ailleurs, a vu sa fréquentation augmenter de 40 % en dix ans. En conséquence, il lui demande si la SNCF n'aurait pas pu prévoir ce désagrément de saison et oeuvrer pour garantir la régularité et la qualité de ce service public.

Texte de la réponse

Pour des raisons de sécurité, la SNCF traite avec vigilance les chutes de feuilles de la période automnale, susceptibles de provoquer un patinage ou un enrayage des essieux des rames et de modifier les performances de freinage des trains. Au cours du mois de novembre 2010, les usagers de la ligne D du RER ont été fortement pénalisés par ce phénomène. En effet, de nombreuses rames endommagées ont dû être arrêtées pour reprofilage ou remplacement d'essieux. Ces problèmes de disponibilité du matériel roulant à l'automne 2010 ont été renforcés par l'impact des mouvements sociaux du mois précédent qui ont engendré des immobilisations importantes et une charge de travail accrue. La conjugaison de ces phénomènes a entraîné la suppression de trains et des circulations en composition réduite qui se sont traduites par une nette dégradation de la qualité de service. Compte tenu de l'importance de ces dysfonctionnements subis par les usagers par rapport aux années précédentes, la SNCF a réalisé un retour d'expérience qui a permis d'identifier les principales raisons et les solutions à mettre en oeuvre. La SNCF a ainsi annoncé le 20 janvier 2011 un plan de renforcement de la qualité de service sur douze lignes identifiées comme sensibles, dont la ligne D du RER. Un programme d'action, établi à la suite du diagnostic spécifique à cette ligne effectué entre février et mai 2011, est en cours de finalisation. Anticipant la mise au point définitive de ce programme, la SNCF et le STIF ont décidé d'équiper, dès l'automne 2011, 50 rames en dispositifs anti-enrayage afin de limiter les perturbations liées aux chutes de feuilles. D'ici octobre 2012, ce seront 100 rames qui seront équipées. Par ailleurs, un programme de rénovation de la totalité du matériel roulant à deux étages est en cours et s'achèvera d'ici 2016. En outre, les rames inox (dites « petits gris »), disparaîtront progressivement grâce à la récupération à partir de 2010 des rames à deux niveaux circulant sur la ligne H du Transilien (Paris Nord), elles-mêmes remplacées par la nouvelle automotrice «

Transilien » (NAT). Enfin, le STIF, lors de son conseil d'administration du 5 octobre 2011 a décidé, d'approuver le cahier des charges du nouveau matériel roulant RER permettant ainsi à la SNCF d'engager les procédures d'acquisition de son ressort. Le STIF demande notamment à la SNCF de prévoir une tranche optionnelle, qui, concernant plus particulièrement le RER D, porterait sur une commande de 124 rames pour le remplacement anticipé des automotrices à deux niveaux. D'une façon générale, il importe de renforcer la fiabilité de l'infrastructure sur cette ligne. Ainsi, le schéma directeur du RER D, décidé par le STIF, prévoit des aménagements visant à renforcer les infrastructures selon un calendrier phasé. En vue de sa réalisation, 133 Meuros sont engagés par l'État et la région au titre du contrat de projets 2007-2013 pour les travaux de la première phase, correspondant à des opérations qui seront mises en service à l'horizon 2014, conformément au schéma directeur adopté pour cette ligne. Les opérations concernées comprennent l'aménagement du terminus de Goussainville qui permettra d'absorber les retards et l'amélioration du noeud de Corbeil-Essonnes afin de réduire les risques de cisaillement, des adaptations de la signalisation entre Paris et Villiers-le-Bel, la création d'une sous-station électrique à Combs-la-Ville et diverses mesures environnementales et d'aménagement des gares. Cet effort doit encore être approfondi afin d'accélérer la remise à niveau de cette ligne. Ainsi, dans le cadre de la convention particulière entre l'État et la région sur les transports collectifs en Île-de-France, conclue entre le conseil régional et l'État le 26 septembre dernier, 20 Meuros d'études sont prévus afin de définir précisément les travaux qui devront être entrepris dans une seconde phase (réalisation de voies supplémentaires entre Juvisy et Grigny pour fluidifier le trafic, création d'un nouveau terminus pour faciliter les retournements, installation de nouveaux sites de maintenance). Enfin, les études de faisabilité du doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord, qui permettrait de renforcer la fiabilité du RER D, seront engagées dès 2012 dans le cadre de cette convention particulière.

Données clés

Auteur : [M. Franck Marlin](#)

Circonscription : Essonne (2^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 94793

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 30 novembre 2010, page 13162

Réponse publiée le : 20 décembre 2011, page 13390