



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

RER

Question écrite n° 32930

Texte de la question

M. Jacques Myard appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les dysfonctionnements récurrents de la ligne du RER A dus au changement de conducteurs à la station Nanterre-université. Il n'est pas rare de constater qu'à l'interconnexion, en gare de Nanterre-université, le changement de conducteurs résultant du passage de relais entre le personnel de la SNCF à la RATP occasionne de gros retards. La rame peut être ainsi en attente sur le quai pendant dix minutes ! Il lui demande quand voudra bien cesser cette plaisanterie qui pénalise des dizaines de milliers de Franciliens dans leurs trajets quotidiens.

Texte de la réponse

L'organisation des transports en Île-de-France relève de la responsabilité du syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), autorité organisatrice qui rassemble la région, les départements franciliens et la ville de Paris. À ce titre, le STIF fixe les conditions d'exploitation et de desserte des lignes dans le cadre de contrats passés avec les entreprises, notamment la SNCF et la RATP. L'amélioration de la régularité est une priorité marquée dans le cadre de cette contractualisation. La ligne A du réseau express régional (RER), qui constitue une desserte structurante pour l'Île-de-France, est aujourd'hui l'une des lignes les plus chargées du monde. Elle est co-exploitée par la SNCF (sur les branches Cergy-Le-Haut et Poissy à l'ouest) et par la RATP (sur la branche Saint-Germain à l'ouest, dans le tronçon central et sur les branches Chessy / Marne-la-Vallée et Boissy-Saint-Léger à l'est) avec une interconnexion à Nanterre-Préfecture. Celle-ci s'accompagne d'une relève des conducteurs, dont la suppression est régulièrement demandée par les voyageurs. Cette solution, examinée dans une étude réalisée sous l'égide du STIF, n'apporterait pas à elle seule un bénéfice substantiel en termes de régularité. Les simulations ont montré que la situation de la relève du RER A différerait de celle du RER B (qui a été supprimée en 2009), du fait notamment de convergences complexes entre la ligne A et la ligne L du Transilien dans ce secteur. Le gain attendu en est donc réduit, par rapport au gain ayant conduit à supprimer la relève sur le RER B. L'étude a également mis en évidence que cette modification de l'exploitation nécessiterait une réorganisation profonde de la production, au-delà de ce seul RER ainsi qu'une formation conséquente des conducteurs. Dans ce cadre, la RATP et la SNCF doivent mettre en place toutes les conditions préalables d'organisation, mais aussi de configuration des installations pour que la suppression de la relève s'effectue dans les meilleures conditions possibles. Compte tenu de ces éléments, la modernisation de l'infrastructure et l'intégration de l'exploitation sont les pistes privilégiées à court terme pour l'amélioration de la qualité de service sur le RER A. La modernisation de l'infrastructure est un préalable nécessaire car cette ligne se trouve dans une situation proche de la saturation, avec plus d'un million de voyageurs par jour ouvrable. La mise en oeuvre du schéma directeur du RER A, approuvé par le STIF le 6 juin 2012, figure ainsi parmi les projets retenus dans le protocole d'accord en faveur des transports collectifs signé entre la région et l'État le 19 juillet 2013. Est prévu un total de 655 M € (CE2012), d'investissements sur l'infrastructure d'ici 2022, pour renforcer les performances de la ligne et améliorer la gestion des situations perturbées. Les premières réalisations sont financées à hauteur de 78 M € (CE2012), soit 92,6 M € courants par la Société du Grand Paris, dans le cadre des engagements pris

par le Gouvernement le 6 mars 2013. Ainsi vont pouvoir être lancés les études et travaux relatifs au prolongement du système d'aide à la conduite à l'exploitation et à la maintenance (SACEM), de la ligne jusqu'à Noisy-Champs, la mise en oeuvre du pilotage automatique dans le tronçon central de la ligne (partie sol), ainsi que la création d'un poste de redressement « Chennevières ». La recherche de l'intégration de l'exploitation de la ligne A du RER fait partie des dix mesures destinées à améliorer la fiabilité des transports du quotidien en Île-de-France qui ont été annoncées le 21 mars 2013 par le ministre chargé des transports et le président de la région Île-de-France, président du STIF. La configuration actuelle des infrastructures ne permet pas, pour l'instant, une intégration complète. Cependant, pour progresser rapidement dans cette direction, les entreprises ont établi un plan d'actions dont les principales portent sur l'amélioration de l'information des voyageurs, l'évolution des modalités de gestion des situations perturbées, le développement de pratiques de pilotage communes et l'optimisation des circulations en zone frontière, entre les tronçons exploités par le RATP et ceux par la SNCF. D'ores et déjà, une réorganisation du centre de commandement SNCF du réseau Saint-Lazare en septembre 2014 a permis de mettre en place une équipe dédiée au RER A. Cela était un préalable au rapprochement d'équipe dans 2 centres opérationnels RATP-SNCF, avec désormais la présence d'un agent RATP au poste SNCF et un agent SNCF au poste RATP. Ces mesures visent une unification d'exploitation de la ligne, pour améliorer la réactivité et la pertinence des décisions prises.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Myard](#)

Circonscription : Yvelines (5^e circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 32930

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [16 juillet 2013](#), page 7409

Réponse publiée au JO le : [24 février 2015](#), page 1376