



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

RER

Question écrite n° 40281

Texte de la question

M. Sébastien Pietrasanta attire 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 qui affectent les lignes L (axe Paris Saint-Lazare-Cergy le Haut-Versailles Rive Droite-Saint Nom la Bretèche) et J (axe Paris Saint-Lazare-Ermont-Eaubonne) du transilien. Les dysfonctionnements vont en s'empirant comme sur l'axe Paris Saint-Lazare-La Défense où de nombreux trains sont supprimés au quotidien. Les usagers lui font part régulièrement de leur exaspération face aux conditions déplorables de voyage. Ce fort mécontentement est bien légitime car journalièrement depuis plusieurs années, les trains sont en retard, voire supprimés, entraînant des conditions indignes de transports des usagers. Ces retards et ces suppressions ont des conséquences fâcheuses. C'est le cas pour les salariés mais aussi pour les étudiants et les lycéens en période d'examens ou encore pour les parents contraints par des horaires pour récupérer leurs enfants à la crèche ou bien à l'école. La sécurité des usagers sur les quais déjà saturés est parfois menacée lorsque la suppression des trains se produit en pleine période de pointe. Il lui demande donc de bien vouloir prendre en compte ces dysfonctionnements touchant au quotidien des milliers d'usagers et de lui dire quelles sont les décisions prévues en lien avec le conseil régional d'Île-de-France et le Syndicat des transports d'Île-de-France.

Texte de la réponse

Les usagers des lignes J et L du Transilien, comme beaucoup d'usagers des transports publics en Île-de-France, rencontrent des difficultés importantes dans leurs déplacements au quotidien. Le contrat 2012-2015 qui lie la SNCF au STIF, et dont l'exigence de qualité de service constitue l'axe primordial, prévoit des indicateurs de ponctualité des voyageurs assortis de pénalités en cas de non respect des objectifs. La ponctualité des lignes J et L s'est dégradée depuis 2012, la ligne J se stabilisant à 85,8 % au premier trimestre 2014 tandis que la ligne L remonte à 85 % sur cette même période. L'objectif de 94 % assigné par le STIF n'est donc pas atteint. Pour remédier à cette situation, la SNCF procède au remplacement du matériel roulant, réexamine lorsque cela est nécessaire les conditions d'exploitation et met en oeuvre des actions de prévention. La ligne J va accueillir, sur les axes Paris / Ermont-Eaubonne et Paris / Pontoise, le nouveau train d'Île-de-France de type Francilien. Adapté à des trajets courts, celui-ci possède une capacité d'emport plus importante que les rames de type RIB-RIO encore en service qui connaissent des défaillances amenant à des suppressions de trains. Ces dernières seront entièrement remplacées sur la ligne J d'ici fin 2015. Les actes de malveillance, les intrusions sur les voies ou, sur la ligne J en particulier, l'utilisation abusive des signaux d'alarme et le blocage des portes, sont d'importantes causes d'irrégularité. Aux premiers, la réponse est la pose de grillages le long des voies, l'installation progressive de dispositifs de vidéo-surveillance et de systèmes de repérage dans les tunnels. Pour les seconds, une démarche de prévention est menée en milieu scolaire. La ligne L en direction de Versailles-Rive droite et de Saint-Nom-la-Bretèche a des temps de parcours tendus au maximum. La moindre défaillance provoque retards et suppressions de trains. Des ajustements de grille horaire sont examinés par la SNCF, à la demande du STIF, afin de retrouver la souplesse d'exploitation adéquate. Les rames du Francilien devraient être

déployées sur ces axes d'ici 2017, sous réserve du renouvellement du viaduc de Marly ou d'une réorganisation de l'exploitation qui éviterait le franchissement de ce dernier. Au-delà des difficultés liées à son trafic en constante augmentation, la branche Cergy de la ligne L subit la contrainte d'un partage des voies avec la ligne A du RER. La situation sur la ligne L est donc intimement liée à l'amélioration de la ligne A définie dans le cadre du schéma directeur approuvé par le STIF le 6 juin 2012 et qui porte, à court terme, sur la gestion opérationnelle des circulations ferroviaires. D'une manière plus générale, la réalisation du « Nouveau Grand Paris », plan qui regroupe le Grand Paris Express et le plan de mobilisation, le Gouvernement, avec la région Île-de-France et les collectivités franciliennes, a décidé de s'engager pour mettre fin à la saturation du réseau, désenclaver les territoires et stimuler l'économie régionale. 7 Md€ doivent ainsi être mobilisés pour améliorer les transports du quotidien sur la période 2013-2017, soit près du triple de la période précédente. Sur cette base, un protocole avec la région Île-de-France a été signé le 19 juillet 2013. En complément de cet effort sans précédent, la SNCF et RFF, dans le cadre du « Programme de fiabilité Ile-de-France 2014-2020 » lancé le 29 janvier dernier, ont décidé d'accélérer le rythme de renouvellement et de modernisation du réseau ferroviaire francilien, ancien et saturé, avec l'affectation, en 2014, de 1 Md€. ce qui correspond à une multiplication par 2,5 des investissements réalisés en 2012. Les chantiers engagés en 2014 portent sur les rails, le ballast, les caténaires, les ponts ou la signalisation. Dans ce cadre, viennent d'être réalisés des travaux de remise à neuf sur 18 km de la ligne J, entre Meulan-Hardricourt et Mantes-Station.

Données clés

Auteur : [M. Sébastien Pietrasanta](#)

Circonscription : Hauts-de-Seine (2^e circonscription) - Socialiste, écologiste et républicain

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 40281

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [15 octobre 2013](#), page 10755

Réponse publiée au JO le : [19 août 2014](#), page 7060