ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Organisation des transports en commun en Île-de-France

Question écrite n° 26822

Texte de la question

M. Jacques Marilossian interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur l'organisation des transports en commun en Île-de-France. L'association francilienne « Plus de trains » appelle à tirer les leçons des grèves des cheminots sur la réforme des retraites. Pour assurer un service minimum, certains conducteurs sont formés pour la conduite sur les trains de la RATP et de la SNCF. Or, selon l'association, ce service n'a pas été efficace sur les lignes B et D du RER durant les récentes grèves. Des trains partaient de Denfert-Rochereau sur la ligne B et se retrouvaient vides en raison de l'impossibilité des conducteurs RATP de se rendre sur des infrastructures SNCF. Sur la ligne D, l'association a constaté qu'il n'y avait aucun train entre gare du Nord et gare de Lyon car les conducteurs de la SNCF ne pouvaient pas aller sur les infrastructures de la RATP. L'association propose de supprimer ces systèmes d'interconnexion sur les lignes A, B et D du RER et de les remplacer par une gestion en co-entreprise des lignes A et B du RER sur le modèle de Thalys et d'Eurostar. L'automatisation des lignes de métro doit aussi s'accélérer à l'image des lignes 1, 4 et 14 du métro parisien. Les grèves ont accentué cette attente des usagers, en particulier sur des lignes surchargées comme la ligne 13, ainsi que les lignes 5, 7, 9 et 12. Leur modernisation passe également par des lignes RATP et RER dotées d'un accueil en station et dans les rames en plusieurs langues étrangères, car l'Île-de-France est une zone touristique de premier ordre. Il est à rappeler l'attente des usagers pour une plus grande sécurité des usagers dans les wagons. Il est encore scandaleux que des individus en état d'ivresse ou sous l'emprise d'autres produits puissent frapper des usagers et que ce soient les usagers eux-mêmes qui soient obligés de neutraliser ces individus violents. Les femmes en particulier sont les premières cibles de ces violences dans les transports en commun. Si les propositions de l'association « Plus de trains » renvoient aux compétences de la région Île-de-France, il souhaite connaître les intentions du Gouvernement pour répondre aux attentes des usagers qui veulent un service de transports en commun moderne, efficace, et plus respectueux de leur sécurité et de leur confort.

Texte de la réponse

Il convient de rappeler que l'organisation des transports collectifs est une compétence qui relève d'Île-de-France Mobilités (IDFM) et non de l'État. IDFM, dont sont membres la région et les départements franciliens, met en œuvre sa politique de déplacement, notamment à travers les contrats qui la lient avec la RATP et la SNCF. Les lignes A et B du RER sont co-exploitées par la RATP et la SNCF puisque, pour chacune de ces deux lignes, un tronçon relève du réseau ferré national de la SNCF et l'autre relève des infrastructures de transport guidé de la RATP. En revanche, la ligne D du RER est uniquement exploitée par la SNCF. S'agissant du RER B, et sous l'égide d'IDFM, des accords de partenariat ont été conclus en 2009 entre la RATP et la SNCF afin que leurs conducteurs puissent assurer la conduite des trains sur le domaine exploité par l'autre opérateur. Grâce à ce régime, la RATP opère en zone SNCF sans changement de conducteur, pour le compte et sous couvert du certificat de sécurité de cette dernière, et réciproquement pour les conducteurs de la SNCF sur la zone de la RATP. Ce dispositif permet d'éviter de changer de conducteurs lors du passage de la zone SNCF à la zone RATP et inversement. Pour ce qui concerne le RER A, il existe encore un changement de conducteurs entre les

deux zones, à Nanterre-Préfecture, pour les trains interconnectés. Une étude a été lancée par IDFM sur le fonctionnement de cette ligne et notamment sur le sujet de la relève de conducteurs à Nanterre-Préfecture. Les conclusions de cette étude sont en cours d'analyse par les services d'IDFM. S'agissant de l'automatisation des lignes de métro, il revient à IDFM d'en arrêter la décision, en lien avec la RATP, sur un calendrier qui ne peut que s'inscrire sur la durée. À court terme, les travaux en cours sur la ligne 4 devraient s'achever fin 2022. Toutes les futures lignes du réseau du Grand Paris Express en cours de réalisation seront également automatiques. Il est en revanche difficile de mener de front l'automatisation de plusieurs lignes de métro historique de la RATP, au regard des efforts techniques et financiers majeurs que cela représente. IDFM a demandé en juillet 2018 à la RATP de lancer une étude portant sur la faisabilité, le coût et l'impact sur le trafic de l'automatisation de la ligne 13, la plus chargée du réseau. S'agissant de la sûreté, celle-ci relève en premier lieu des opérateurs dans le cadre des contrats qui les lient à IDFM. La RATP et la SNCF disposent de services internes de sécurité qui ne ménagent pas leurs efforts pour assurer la sûreté des voyageurs. Les forces de l'ordre interviennent en complément. Lors du Comité national de sécurité des transports en commun organisé le 5 août 2020, le ministre de l'Intérieur s'est engagé à doubler les patrouilles de policiers et de gendarmes dans les transports en commun sur l'ensemble du territoire national.

Données clés

Auteur : M. Jacques Marilossian
Circonscription : Hauts-de-Seine (7e circonscription) - La République en Marche
Type de question : Question écrite
Numéro de la question : 26822
Rubrique : Transports urbains
Ministère interrogé : Transports
Ministère attributaire : Transports

Date(s) clée(s)

Date de signalement : Question signalée au Gouvernement le 20 avril 2020
Question publiée au JO le : 18 février 2020, page 1196
Réponse publiée au JO le : 13 juillet 2021, page 5629