



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Problèmes d'exploitation du RER B

Question écrite n° 1125

Texte de la question

M. Jérôme Guedj appelle l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur les problèmes d'exploitation du réseau express régional (RER) d'Île-de-France B. La ligne de RER B traverse Paris et sa banlieue selon un axe nord-est / sud-ouest. Elle relie les terminus du nord-est, Mitry - Claye et Aéroport Charles-de-Gaulle 2 TGV, aux deux terminus au sud, Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Robinson. Cette ligne a été inaugurée en 1977. Avec environ 983 000 voyageurs quotidiens (données 2019), il s'agit de la deuxième ligne RER la plus fréquentée, après la ligne RER A. Avec ses 47 gares ou points d'arrêt, la ligne dessert 41 communes sur une longueur de 80 kilomètres. Ces dernières années, l'accroissement du flux d'usagers a été la conséquence, d'une part de la densification globale du territoire desservi par la ligne mais également du transfert modal des usagers de la voiture vers les transports en commun. Le développement annoncé du plateau de Saclay devrait contribuer à renforcer le flux quotidien des usagers. Pourtant, depuis plusieurs années, les usagers de la partie Sud du RER B sont confrontés à une très forte diminution de la qualité de service : retards, trains surchargés, accidents. Les problèmes d'exploitation s'accumulent faisant vivre un véritable calvaire aux usagers certains matins. La situation s'est profondément dégradée à l'été 2022 avec la canicule. Le lundi 18 juillet 2022, les RER de la ligne B se sont retrouvés bloqués avec ceux de la ligne D, forçant les usagers à évacuer à pied dans les tunnels. Ce jour-là, de nombreuses rames se sont retrouvées bloquées de longues heures et de nombreuses personnes sont restées coincées parfois sans climatisation malgré la forte chaleur. La canicule a renforcé l'insupportable : les usagers voyageaient dans des rames qui n'étaient pas encore toutes réfrigérées rendant les arrêts imprévus difficilement supportables. En outre, à partir d'une température extérieure de 30 degrés et au-delà, les rails et les caténaires commencent à se dilater, interrompant le trafic. La situation est extrêmement fragile et ne saurait durer. La mise en œuvre des travaux de modernisation est lente et insuffisante. Pourtant, dans ce contexte, le 29 août 2022, le Parisien a révélé que SNCF Réseau, l'opérateur qui gère les voies, a décidé qu'il ne mettrait pas en place Nexteo, un système de pilotage automatique permettant de moderniser la gestion du trafic et d'augmenter la cadence des trains. Il souhaite savoir quelles mesures d'urgence et quelle stratégie de long terme le Gouvernement entend prendre afin de garantir aux Essonnais et aux Essonniennes les mêmes droits en matière de mobilité que l'ensemble des concitoyennes et concitoyens.

Texte de la réponse

La ligne du RER B – deuxième ligne la plus fréquentée d'Europe – est soumise à d'importantes contraintes d'exploitation en zone dense. Elle fonctionne aux limites de ses capacités actuelles, comme l'ont à nouveau rappelé les incidents survenus cet été. Pour y remédier, la ligne du RER B fait l'objet d'un vaste programme de modernisation et d'investissement, dans l'objectif d'améliorer ses conditions d'exploitation et la qualité de service pour les voyageurs (renouvellement du matériel roulant, modernisation des systèmes de contrôle-commande et commandement unifié des lignes B et D par exemple). L'État est activement impliqué dans le développement et la modernisation des infrastructures de transports collectifs en Île-de-France, dont il convient de souligner que la compétence relève en premier lieu des collectivités territoriales et, en particulier, de l'autorité organisatrice des

transports Île-de-France Mobilités. Le soutien de l'Etat se traduit ainsi par un effort de plus de 2,3 Md€ dans le volet mobilités - transports en commun du contrat de plan Etat - région Île-de-France 2015-2022, dont plus de 1,5 Md€ entre 2019 et 2022 grâce au plan de relance. Dans ce cadre, l'État a investi 245 M€ en faveur de la ligne du RER B (opérations communes avec la ligne RER D comprises). L'État co-finance par ailleurs à hauteur de 96,1 M€ les adaptations des infrastructures de cette ligne nécessaires à l'utilisation et à la maintenance des nouvelles rames financées par IDFM avec une mise en service commerciale prévue de façon progressive entre fin 2025 et fin 2030. L'État co-finance également le projet NExTEO RER B et D de modernisation du système de signalisation, de conduite et de contrôle-commande de ces lignes, qui doit permettre d'améliorer sensiblement la capacité, la robustesse d'exploitation et la qualité de service à l'horizon 2030. La conception du système NExTEO sur les lignes RER B et D fait l'objet d'une procédure d'appel d'offres, dont le maître d'ouvrage SNCF Réseau s'attache à sécuriser actuellement les conditions de poursuite.

Données clés

Auteur : [M. Jérôme Guedj](#)

Circonscription : Essonne (6^e circonscription) - Socialistes et apparentés (membre de l'intergroupe NUPES)

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1125

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [6 septembre 2022](#), page 3948

Réponse publiée au JO le : [25 octobre 2022](#), page 4935