



N° 3259

ASSEMBLÉE NATIONALE

CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958

TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 24 mars 2011.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

*tendant à créer une **commission d'enquête** relative aux modalités de fonctionnement, au financement ainsi qu'à l'impact sur l'environnement du projet de rénovation du **réseau express régional d'Île-de-France** et notamment la **ligne A** du RER,*

(Renvoyée à la commission du développement durable et de l'aménagement du territoire, à défaut de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Pierre MORANGE, Jean-Marie SERMIER, Didier GONZALÈS, Bertrand PANCHER, Marcel BONNOT, Bérengère POLETTI, Dino CINIERI, Jacqueline IRLES, Jean BARDET, Dominique DORD, Philippe HOUILLON, David DOUILLET, Christophe GUILLOTEAU, Richard DELL'AGNOLA, Jean-Pierre DECOOL, Jacques Alain BÉNISTI, Jacques DOMERGUE, Sophie PRIMAS, Henri PLAGNOL, Claude GOASGUEN, Jacques MYARD, Maryse JOISSAINS-MASINI, Patrick BEAUDOUIN, Michel HERBILLON, Françoise HOSTALIER, Arlette GROSSKOST, Jacques GROSPERRIN, Olivier DOSNE, Patrice CALMÉJANE, Rémi DELATTE, Chantal BRUNEL, Étienne PINTE, Pierre LEQUILLER et Arnaud RICHARD,

députés.

EXPOSÉ DES MOTIFS

MESDAMES, MESSIEURS,

Le réseau express régional d'Île-de-France, couramment appelé RER en France, est l'un des deux réseaux ferroviaires de transport en commun desservant Paris et son agglomération. Il comporte 587 km de voies, dont 76,5 km en souterrain, situées pour l'essentiel dans Paris intra-muros. Pour des raisons historiques, une partie du RER est gérée par la RATP tandis que le reste fait partie du réseau SNCF. Le RER, qui est constitué de cinq lignes traversant Paris, comporte 257 points d'arrêt et est fréquenté par 2,7 millions de voyageurs par jour. Le RER a été constitué, pour l'essentiel, entre 1962 et 1979 en prolongeant dans Paris et en interconnectant des lignes purement suburbaines mais qui avaient leur terminus dans des petites gares parisiennes aujourd'hui dédiées à d'autres fins (gare d'Orsay, gare des Invalides) ou détruites (gare de la Bastille). Aujourd'hui ce réseau est à bout de souffle. Depuis le début des années 2000, les deux lignes principales (A et B) sont saturées, et leur fonctionnement (par exemple, à travers le taux de ponctualité) se dégrade année après année. La région Île-de-France et l'État, tous deux associés au financement des infrastructures, se renvoient la balle du laisser-aller et des sous-investissements récurrents durant les deux dernières décennies. La nouvelle rame, prénommée MI 09 et qui remplacera à compter de 2012 en priorité les trains les plus anciens de la ligne A du RER, a été présentée le mardi 8 février 2011 par la RATP et le Syndicat des transports en Île-de-France (Stif) à la gare de Boissy-Saint-Léger. Ce nouveau matériel est prévu pour désengorger cette ligne sursaturée et qui transporte, rappelons-le, chaque jour plus de 1,2 million de voyageurs.

Cette nouvelle rame MI 09, est constituée de deux étages, elle pourra donc embarquer à son bord jusqu'à 2 600 personnes, contre 1 700 pour ses prédécesseurs prénommés « bleu blanc rouge » datant des années 1980. Elle permettra également de faciliter l'accès des personnes handicapées et d'augmenter la fiabilité. Commandées il y a deux ans, les 130 rames, acquises pour 1,98 milliard d'euros, financées par le Stif (51 % de crédits régionaux) et la RATP, seront mises en service en principe dès l'automne prochain, au rythme d'une nouvelle rame par mois dans un premier temps. L'ensemble des trains devra être livré d'ici à 2017. Depuis 2006 le Stif, « seul donneur d'ordres » aux transporteurs, coordonne les investissements à réaliser et défend un « plan de mobilisation » de 19 milliards pour

rénover les rames ou en acheter de nouvelles afin de moderniser les infrastructures des RER.

Ainsi, il est du devoir du Parlement de s'informer sur le système concernant le transport de nos concitoyens. Il est également de son devoir d'étudier les conséquences financières de ce type de projet ainsi que son impact durable sur l'environnement. Il est aussi essentiel d'évaluer de manière précise, tant la capacité d'absorption du projet de réseau vis à vis d'un afflux ponctuel de voyageurs en cas de pannes machines ou bien de grève, que d'évaluer au plus juste l'augmentation progressive de N+1 à N+30, en fonction de l'accroissement prévisible de la population voyageurs. Enfin, l'analyse précise du coût du projet établi pour la remise en état du réseau est indispensable en matière de dépense publique.

C'est pourquoi il me semble judicieux de créer une commission d'enquête afin de vérifier, de valider et d'informer sur tous ces points.

PROPOSITION DE RÉSOLUTION

Article unique

- ① Conformément aux articles 137 et suivants du Règlement, il est créé une commission d'enquête de 30 membres relative aux modalités de fonctionnement, au financement et à l'impact sur l'environnement du projet de rénovation du réseau express régional d'Île-de-France et notamment la ligne A du RER.
- ② Elle devra notamment :
- ③ – analyser les causes des dysfonctionnements observés et les mesures suggérées pour y remédier, tant sur le plan humain que technique et financier, ainsi que les délais de mises en œuvre; la trame du plan d'urgence proposée visant à faire face aux conséquences extrêmes, ainsi que l'ensemble des procédures de sécurisations préconisées pour la prévention des risques de vandalisme ;
- ④ – analyser l'impact et les conséquences du projet sur l'environnement ;
- ⑤ Les observations et les enseignements tirés de ses investigations devront permettre de formuler des propositions pour l'avenir de la gestion du réseau.