



ASSEMBLÉE NATIONALE

10ème législature

RER

Question écrite n° 47815

Texte de la question

M. Roger-Gerard Schwartzenberg appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, du logement, des transports et du tourisme sur les difficultés fréquemment rencontrées par les usagers de la partie sud de la ligne D du RER, malgré le dévouement des personnels de la SNCF. Malgré les statistiques diffusées par la SNCF, qui considère que la situation s'améliore à certains moments de la journée et dans une direction donnée, les usagers restent confrontés à d'importantes difficultés et subissent souvent des retards dans leurs déplacements dus à plusieurs causes : non-respect des horaires de circulation des trains, suppression inopinée de dessertes, information incomplète et insuffisante. Par ailleurs, les correspondances avec les transports routiers demeurent aléatoires. Il lui demande de bien vouloir leur indiquer les mesures qu'il envisage de prendre pour améliorer sensiblement la qualité des prestations offertes par la SNCF dans cette partie de l'Ile-de-France.

Texte de la réponse

Sur la ligne D du RER, en heures de pointe, le pourcentage de trains en retard de plus de 5 minutes ou supprimés était de 19 % en 1995 et de 12,3 % en 1996. Il s'est établi à 8,2 % en janvier 1997 et à 7,1 % en février ; l'objectif que la SNCF s'est fixé pour 1997 est d'ailleurs de 8 %. L'irrégularité des circulations découle de causes multiples : elle peut être liée à des problèmes de personnel (10 % des causes de retard), au matériel roulant (20 %) - notamment au rodage de matériel neuf - à des défaillances des équipements fixes (10 %) - telles que défauts de signalisation et rails cassés - à l'exploitation (30 %) - qu'il s'agisse de suicides, des problèmes posés par l'imbrication des lignes B et D ou de l'engorgement de tunnels - et à des actes de malveillance (30 %). Pour y remédier, la SNCF a mis en place des groupes de travail associant tous les services concernés de l'entreprise. L'action mise en œuvre porte à la fois sur les causes de défaillance et l'information. Des installations électriques ont ainsi été reprises et l'informatique embarquée à bord des trains a été revue. Un faisceau de remisage des rames supplémentaires a été créé à Melun et les sites de maintenance ont été dotés d'équipements nouveaux. Pour une plus grande souplesse d'exploitation, une rame supplémentaire a été affectée à la fin de l'année dernière à la ligne D. Par ailleurs, pour prévenir les actes de malveillance et améliorer l'accueil, la présence humaine dans les gares a été intensifiée grâce notamment à la création d'emplois de ville. L'information des usagers fait également l'objet d'une amélioration, avec l'installation en cours du système « Infogare », système d'information des voyageurs en temps réel dont l'achèvement est prévu fin 1998.

Données clés

Auteur : [M. Schwartzenberg Roger-Gérard](#)

Circonscription : - SOC

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 47815

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : équipement, logement, transports et tourisme

Ministère attributaire : équipement, logement, transports et tourisme

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 février 1997, page 460

Réponse publiée le : 31 mars 1997, page 1662