



ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

RER

Question écrite n° 20721

Texte de la question

M. Francis Delattre attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur les perturbations de plus en plus fréquentes qui affectent les conditions de transport en commun de la région parisienne, notamment sur la ligne C du RER. Le transport constitue en effet une des préoccupations essentielles des habitants de cette région qui subissent, pour se rendre de leur domicile à leur lieu de travail, les désagréments quotidiens de l'inconfort des rames surchargées aux heures de pointe, des retards de plus en plus fréquents des trains, des infrastructures mal entretenues et de l'insécurité croissante qui se développe dans les transports publics. A ces conditions de transport souvent déplorable, viennent s'ajouter les mouvements de grève qui affectent périodiquement le fonctionnement des services publics et prennent véritablement les usagers « en otage ». Dans un tel contexte, le vif sentiment d'exaspération et qu'inquiétude ressenti et exprimé par la plupart des usagers de la SNCF est tout à fait légitime et compréhensible. Il lui demande en conséquence de bien vouloir lui indiquer quelles mesures il envisage de prendre pour remédier à cette situation.

Texte de la réponse

Les conditions d'exploitation de la ligne C du RER sont difficiles du fait de la complexité de la ligne, longue de 187 kilomètres et divisée en huit branches qui desservent toute l'Ile-de-France, de la fragilité de son tronçon central de Choisy-le-Roi à Champ-de-Mars, commun à tous les trains avec un train toutes les 2 minutes et demie dans chaque sens en heure de pointe, de l'exploitation particulièrement délicate du secteur de Porchefontaine, Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines et, enfin, de la présence permanente de chantiers en raison de travaux très importants. Bien que la régularité des circulations se soit très sensiblement améliorée depuis deux ans, le taux des trains en retard en heures de pointe étant passé de 11 % en 1995, à 7 % en 1997 et à 5 % à la fin octobre 1998, les efforts doivent être poursuivis. Les perspectives d'amélioration de l'ensemble de la ligne passent par la fiabilisation des installations au sol et par le renforcement des installations électriques, avec notamment, la création d'une nouvelle sous-station à Champ-de-Mars. La gare de boulevard Masséna, qui devrait être mise en service en juin 2000, apportera, par ailleurs, une souplesse d'exploitation nouvelle en zone centrale grâce au passage de 2 à 4 voies d'une section de ligne dans Paris intra-muros. Les problèmes particuliers à la branche nord relèvent de deux ordres : certains sont conjoncturels et s'expliquent par les travaux, en cours, de prolongement de la ligne C à Pontoise ; d'autres sont structurels et relèvent de l'existence d'un goulet d'étranglement, le noeud d'Ermont où cinq branches se croisent à niveau. Pour supprimer ce goulet, il est prévu de créer deux sauts de mouton. Pour ce faire, des travaux préalables seront nécessaires ; il s'agit, d'une part, du doublement du pont d'Argenteuil et, d'autre part, de la déconnexion de la branche Ermont-Eaubonne-Argenteuil de la ligne C pour la rattacher à la banlieue Saint-Lazare. Un comité de suivi a été constitué par le syndicat des transports parisiens pour piloter ce projet. Sans attendre la réalisation de ces grands projets, une commande de trente-deux rames Z2N, qui seront livrées entre le milieu de l'année 1999 et le milieu de l'année 2000, devrait permettre de consolider les améliorations de la régularité obtenues ces dernières années. Ce matériel roulant viendra remplacer les rames « inox » de banlieue qui ne correspondent plus aux normes de confort que les usagers sont en droit d'attendre aujourd'hui. L'amélioration de la qualité de service passe aussi par une meilleure information des voyageurs. La mise en service d'un « poste d'information banlieue » à Brétigny en 1996, et à Juvisy en 1998, permet d'utiliser à cet effet les possibilités nouvelles offertes

par les télécommunications et l'informatique. Deux postes supplémentaires seront mis en service à Invalides et Austerlitz en 1999. Par ailleurs, le système d'information en temps réel « Infogare » est en cours d'installation sur la ligne. Il permet l'affichage de l'heure réelle de passage des 6 prochains trains attendus. Un système de communication visuelle et sonore est, en outre, testé sur trois rames. Il donne des informations sur les gares desservies et les correspondances, mais aussi sur les incidents et les retards éventuels. La qualité des déplacements passe, enfin, par l'amélioration de la sûreté des biens et des personnes : à cet effet, tous les quais de gare ont été dotés de bornes d'appel reliées à un centre apte à mobiliser rapidement les secours appropriés. La réhumanisation des gares et des trains est amplifiée. Ainsi en 1999, 800 emplois supplémentaires, dont 400 emplois jeunes seront engagés en Ile-de-France au contact de la clientèle. Une partie d'entre eux sera affectée à la ligne C. Ce programme est complété par une série de travaux d'entretien lourds : l'été 1999 verra notamment la réfection de l'étanchéité de viaducs, le remplacement de tabliers de ponts et celui de 7 000 mètres de voies sous le tunnel de Meudon. Pour ce qui concerne les interruptions de service résultant de grèves, le Gouvernement a rappelé son attachement, d'une part, au respect du droit constitutionnel fondamental que représente pour les salariés le droit de grève et, d'autre part, à la continuité du service public et à la préservation des intérêts des usagers. La conciliation de ces deux séries d'exigences doit être recherchée avant tout dans l'approfondissement du dialogue social à l'intérieur des entreprises, car il constitue la seule manière de faire converger au quotidien les droits fondamentaux des salariés et des usagers des transports vers la mise en oeuvre d'un service public de qualité. Dans l'immédiat, des mesures ont été prises à la suite des événements récents pour dédommager les usagers des branches sud du RER C en raison de la gêne exceptionnelle qu'ils ont vécue du fait d'une paralysie totale du trafic pendant plusieurs jours.

Données clés

Auteur : [M. Francis Delattre](#)

Circonscription : Val-d'Oise (4^e circonscription) - Démocratie libérale et indépendants

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 20721

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : équipement et transports

Ministère attributaire : équipement et transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 26 octobre 1998, page 5791

Réponse publiée le : 22 février 1999, page 1100