



# ASSEMBLÉE NATIONALE

11ème législature

RER

Question écrite n° 70320

## Texte de la question

M. François Asensi souhaite attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports et du logement sur la multiplication des incidents techniques sur les lignes du réseau express régional (RER) et particulièrement sur la ligne B du RER. Au défaut récurrent de ponctualité, s'ajoutent des annulations de trains, des erreurs d'affichage, une carence d'annonce sonore, et d'une manière générale, un manque manifeste d'information aux usagers. L'absence d'informations rapides et détaillées en cas de dysfonctionnement semble témoigner d'une certaine indifférence aux usagers. Ces dysfonctionnements rendent particulièrement pénible l'utilisation du RER, notamment aux heures de pointe. Ils nuisent également au développement des transports collectifs et favorisent la voiture individuelle dans les trajets domicile/travail. Il pense qu'un renforcement de la communication sur les transports de banlieue irait dans le sens du respect des usagers. Il lui demande si des études statistiques ont été faites par son ministère sur les incidents du RER. Il souhaite savoir quelles sont les dispositions de la SNCF pour aller vers l'amélioration du service. Il souhaite renforcer la nécessaire communication de la SNCF en faveur des lignes de banlieue et témoigner aux utilisateurs un respect minimal.

## Texte de la réponse

Les causes principales de la dégradation survenue à partir de septembre 2000 sont, notamment, une forte tension sur les moyens humains et matériels, une utilisation très intensive des infrastructures et des matériels consécutifs à la croissance de tous les trafics ainsi qu'un important renouvellement des personnels en Ile-de-France. Pour remédier à cet état de fait, un plan d'actions a été élaboré par la SNCF sous l'égide du syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) autorité organisatrice. Ce plan d'urgence, destiné à restaurer des conditions convenables, est fondé sur la mobilisation des personnels d'encadrement et d'exécution et leur accroissement. L'objectif est d'obtenir un taux de régularité supérieur à 92,5 % sur l'ensemble de l'année 2002. Une attention particulière est portée à l'information en temps réel des voyageurs, mieux coordonnée grâce à un nouveau PC info en Ile-de-France. Ce plan est complété par un programme destiné à rendre plus fiable l'exploitation, en mettant en place une organisation spécialisée des services ferroviaires en Ile-de-France, plus responsabilisante et plus lisible, avec une individualisation par ligne ou groupes de ligne de la gestion des moyens et des responsabilités ; en garantissant la disponibilité des matériels et de l'ensemble des personnels, par les réorganisations internes indispensables et l'accroissement des effectifs de conduite ; en commandant du matériel supplémentaire (60 locomotives, 10 rames automotrices Z2N) ; en réduisant les taux de panne des matériels existants ; en développant en liaison avec Réseau ferré de France (RFF) des équipements d'infrastructure destinés à faciliter l'exploitation ; en intensifiant la lutte contre les violences et les insécurités, en prenant appui sur les contrats départementaux et locaux de sécurité ; en gérant plus rapidement les incidents liés aux comportements des voyageurs et des équipements. Il faut aussi évoquer le mécanisme d'incitation à progresser que constitue la contractualisation des relations entre le STIF et la SNCF qui, à travers la fixation d'objectifs de qualité de service, permet de mieux prendre en compte les principales demandes des clients. Ce contrat comprend notamment un mécanisme d'intéressement de la SNCF à l'atteinte de ces objectifs par un système de bonus-malus. Ce système, appliqué pour la première fois au début de cette année, s'est traduit par

des pénalités pour l'entreprise. Pour le plus long terme, une mission d'expertise pour la définition d'un programme d'actions en matière d'infrastructures et d'équipements susceptibles de contribuer à l'amélioration de la régularité a été confiée au conseil général des ponts et chaussées. Cette étude est en cours, en concertation avec la SNCF, RFF et le STIF. Les réflexions sont parallèlement engagées pour améliorer la fréquence et la fiabilité du service, elles trouvent notamment place dans un projet de rénovation du matériel roulant commun aux deux opérateurs de la ligne B du RER (SNCF et RATP). Ce projet examine les améliorations qui pourraient être apportées en matière d'accélération et de freinage du matériel, et qui par un impact positif sur la vitesse des trains permettrait l'amélioration de la fréquence des dessertes.

## Données clés

**Auteur :** [M. François Asensi](#)

**Circonscription :** Seine-Saint-Denis (11<sup>e</sup> circonscription) - Communiste

**Type de question :** Question écrite

**Numéro de la question :** 70320

**Rubrique :** Transports urbains

**Ministère interrogé :** équipement et transports

**Ministère attributaire :** équipement et transports

## Date(s) clé(e)s

**Question publiée le :** 10 décembre 2001, page 7017

**Réponse publiée le :** 22 avril 2002, page 2117