



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

RER

Question écrite n° 27127

Texte de la question

M. Jean-Claude Mignon appelle l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, du logement, du tourisme et de la mer sur l'exaspération de nombreux usagers de la ligne D du RER entre Melun et Paris. Ceux-ci subissent, en effet, quasi quotidiennement des retards importants qui peuvent s'échelonner entre 5 et 30 minutes. Par ailleurs, ils doivent subir des suppressions de train de manière inopinée, un manque d'information en cas de perturbation, sans compter la vétusté de certaines rames. Certes, tous les dysfonctionnements ne sont pas tous imputables au système ferroviaire mais à certains actes de malveillance ou comportements irresponsables qui vont désormais relever de la compétence de la police régionale des transports. Néanmoins, il lui demande, alors que Réseau ferré de France et la SNCF élaborent un schéma directeur d'amélioration de la régularité des lignes avec le Syndicat des transports d'Ile-de France, quelles sont les mesures concrètes qui vont être prises pour l'amélioration du trafic sur le tronçon Paris - Melun.

Texte de la réponse

Depuis le début de l'année 2003, la qualité de service s'est effectivement dégradée sur la ligne D du RER, bien que les retards liés au matériel roulant aient été réduits. Au cours des neuf premiers mois de l'année 2003, 15,4 % de trains accusent un retard de plus de cinq minutes ou ont été supprimés en heures de pointe. Cette proportion était de 11,4 % en 2002. Cette situation tient, en premier lieu, à l'engorgement du tunnel Châtelet - Gare-du-Nord : trains RATP et SNCF y circulent par heure et sens. Elle est en second lieu, liée à la saturation du réseau entre Melun et Paris Gare-de-Lyon. Ce réseau accueille les circulations grandes lignes, TER, Ile-de-France et fret. Cette dégradation est enfin liée à l'augmentation des actes de malveillance ou d'incivilité ainsi qu'aux accidents de voyageurs, ces derniers représentant plus de 40 % des causes de retard. Pour remédier à ces dysfonctionnements, plusieurs actions sont mises en oeuvre : - une coopération étroite avec la RATP pour réduire les pertes de temps dans le tronçon central ; un renforcement de la présence humaine dans les gares et les trains, ainsi qu'un partenariat avec les collectivités locales pour juguler l'incivilité ; une intensification de la surveillance grâce à la création d'un service régional de police des transports ; l'amélioration de l'information, par adaptation du téléaffichage, pour assurer, lors des perturbations, la cohérence des informations données au public. Pour le plus long terme, un schéma directeur de fiabilisation de l'infrastructure de la ligne D du RER est en cours d'élaboration. Il envisage plusieurs opérations de modernisation. Elles consisteront en l'aménagement des terminus pour faciliter le rebroussement des trains, la suppression de conflits de priorité là où les itinéraires des trains sont imbriqués (Melun, Corbeil, Villeneuve-Saint-Georges), la création de télécommandes d'installation et le renforcement de l'alimentation électrique des caténaires. Le délai de réalisation de ces opérations devrait être compris entre trois et huit ans, une fois la question du financement résolue. Des opérations de modernisation ont été lancées sans attendre. Elles concernent en particulier la création d'un poste d'aiguillage informatisé à Melun. L'offre de transport devrait également évoluer, compte tenu du besoin de renforcement en heures creuses en fonction des nouveaux rythmes urbains, du développement démographique de la deuxième couronne et du dynamisme de pôles d'échange ou d'activité nouveaux. A cet effet, dès la fin de l'année 2003, la desserte en heures creuses à destination de Combs-la-Ville sera doublée (un train tous les

quarts d'heure) ; ultérieurement, les liaisons ayant pour terminus Stade-de-France-Saint-Denis pourraient être prolongées jusqu'à Goussainville. Les dessertes au sud de Melun, vers Montereau et Montargis, devraient également être densifiées. Le renouvellement du matériel roulant dont certains éléments manquent de fiabilité (notamment les automoteurs inox Z 5300 * dont l'âge dépasse trente ans) est également envisagé. Un cahier des charges pour la conception et l'architecture d'un nouveau train est en cours d'achèvement. Un appel d'offres pourrait être lancé prochainement, avec l'objectif d'une livraison des premières rames à partir de 2007, les modalités de financement restant à finaliser. Sans attendre cette échéance, une partie du matériel inox - le matériel tracté dont la radiation est prévue dans huit ans - fera l'objet d'une rénovation limitée, afin d'améliorer dès à présent le confort des voyageurs.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Claude Mignon](#)

Circonscription : Seine-et-Marne (1^{re} circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 27127

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : équipement, transports et logement

Ministère attributaire : équipement, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 27 octobre 2003, page 8124

Réponse publiée le : 10 février 2004, page 1055