



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

RER

Question orale n° 1009

Texte de la question

M. René Rouquet attire l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur les attentes des utilisateurs de la ligne D du RER qui, après une répétition d'incidents graves intervenus dans le Val-de-Marne voici quelques mois, dont un accident mortel survenu en gare d'Alfortville - Maisons-Alfort, continuent de subir des dysfonctionnements, des irrégularités et des retards, sur une ligne qui transporte pourtant, chaque jour, plus de 460 000 personnes et représente, à elle seule, 20 % du trafic SNCF de la région parisienne. Après avoir déjà interpellé le Gouvernement et les responsables de ce dossier pour répondre à l'attente de tous nos concitoyens confrontés à ces préoccupations quotidiennes, il souhaite connaître très précisément les améliorations qui vont être réellement engagées sur les conditions de transports, d'accueil et de sécurité dans ces infrastructures, et qui tardent encore à se concrétiser, malgré les engagements du STIF et de la SNCF, afin de mettre fin à ces situations difficilement admissibles que nous rencontrons.

Texte de la réponse

DYSFONCTIONNEMENTS DE LA LIGNE D DU RER

M. le président. La parole est à M. René Rouquet, pour exposer sa question, n° 1009, relative aux dysfonctionnements de la ligne D du RER.

M. René Rouquet. Ma question s'adresse à M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer.

À l'heure où les cheminots se mobilisent pour défendre l'emploi, les salaires et l'avenir du service public, je veux, monsieur le secrétaire d'État à l'aménagement du territoire, saluer la compétence des personnels de la SNCF et de la RATP, qui s'efforcent d'améliorer dans des conditions de plus en plus difficiles la gestion de la circulation de trains. Je veux appeler l'attention du Gouvernement sur les graves dysfonctionnements, les irrégularités, les retards ou les suppressions de trains que subissent au quotidien les utilisateurs de la ligne D du RER et dont la presse s'est fait largement l'écho ces derniers mois.

Le 14 décembre dernier, un énième incident lié à une nouvelle défaillance matérielle, dans le département du Val-de-Marne, a mis en danger la sécurité de 600 voyageurs qui ont dû marcher sur les voies ferrées pour rejoindre la gare la plus proche. Après une longue série d'incidents, en particulier le dramatique accident survenu le 7 octobre 2003 en gare d'Alfortville-Maisons-Alfort, qui avait coûté la vie à l'une de mes administrées, ce nouveau dysfonctionnement révèle une situation que les usagers et les élus concernés ne tolèrent plus. À plusieurs reprises, nous avons dénoncé auprès des pouvoirs publics la vétusté des infrastructures qui ne sont plus compatibles avec l'évolution de cette ligne qui transporte chaque jour 20 % du trafic voyageurs de la région parisienne. À titre d'exemple, la fréquentation de la gare d'Alfortville-Maisons-Alfort a progressé de 60 % en cinq ans.

Or, malgré les engagements de la SNCF pour faire face à ces évolutions et au-delà des vœux incantatoires du directeur du Transilien, M. Thierry Mignauw, qui déclarait récemment : " la ligne D, ça

suffit, nous voulons que les choses changent ", rien n'a été entrepris pour améliorer les conditions de transport et de sécurité des voyageurs. Ni la SNCF ni les pouvoirs publics n'ont pris la mesure des problèmes rencontrés par des milliers de voyageurs. Pour preuve, le plan présenté par la SNCF et le STIF voici quelques mois a été jugé totalement inadapté au problème par l'ensemble des élus concernés, de quelque tendance politique soient-ils. Les comités et associations d'usagers expriment leur exaspération, en particulier le comité des usagers du RER d'Alfortville-Maisons-Alfort. Ils dénoncent l'attentisme des pouvoirs publics sur cette question et se demandent " combien de temps prendre le train va continuer d'être un danger ou une corvée ".

Aussi, pouvez-vous, monsieur le secrétaire d'État, me préciser quelles améliorations d'urgence vont être concrètement engagées sur le plan de la sécurité, et selon quel calendrier un véritable plan de rénovation du RER D sera mis en oeuvre pour remédier à une dégradation des conditions de transport qui est inadmissible et relève à l'évidence d'un problème de sécurité publique auquel l'État doit répondre au plus vite.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État à l'aménagement du territoire.

M. Frédéric de Saint-Sernin, *secrétaire d'État à l'aménagement du territoire*. Monsieur le député, je vous demande tout d'abord d'excuser l'absence de M. le ministre Gilles de Robien, retenu actuellement à Toulouse pour l'inauguration de l'A380.

La ligne D du RER est une ligne qui souffre de difficultés en raison de sa longueur, du nombre de ses missions, de la traversée de Paris partiellement commune avec la ligne B du RER, de l'état de son matériel roulant, de son infrastructure et de son environnement.

En 2004, la ligne D du RER a connu une irrégularité moyenne de 16,5 %. Il faut noter que les deux tiers des sources d'irrégularité proviennent de causes extérieures : actes de malveillance, accidents de personnes, voyageurs malades, colis suspects, personnes le long des voies. Le plan d'actions régularité mis en place par la SNCF prend en compte ces causes externes pour lesquelles l'entreprise adapte son organisation : création d'un centre opérationnel Transilien regroupant tous les décideurs d'une même ligne, adaptation des procédures d'exploitation en zone dense vis-à-vis des alertes radio, des signaux d'alarme ou de présences dans les emprises, pose de clôtures supplémentaires, réflexion avec les services de l'État compétents pour mieux gérer les accidents de personnes ou les voyageurs malades. Toutefois, une amélioration significative de la régularité de la ligne D passe par une modernisation des infrastructures et du matériel. C'est pourquoi un projet d'amélioration de l'exploitation et de la régularité de la ligne D a été pris en considération fin 2003 par le STIF, syndicat des transports d'Île-de-France. Les maîtres d'ouvrage doivent produire les dossiers correspondants pour le début de l'année 2005, c'est-à-dire dans les semaines qui viennent.

Par ailleurs, le STIF poursuit les études nécessaires à la préparation des schémas directeurs incluant des investissements lourds. Une concertation avec les collectivités locales a eu lieu en juin 2004 et se poursuit. De leur côté, la SNCF et Réseau ferré de France travaillent à l'élaboration d'un plan d'actions à court et moyen termes qui devrait être parachevé prochainement.

D'ores et déjà, la réalisation prochaine de plusieurs opérations lourdes va améliorer la circulation des trains. Le nouveau poste d'aiguillages informatisé de Melun entrera en service en mars 2005.

L'aménagement des terminus de Goussainville et Villeneuve-Saint-Georges doit intervenir en 2007, celui d'Orry-la-Ville en 2008. La suppression des conflits de circulation en gare de Corbeil-Essonnes et Villeneuve est programmée pour 2007. Le financement de ces opérations a été décidé par le conseil d'administration du STIF.

En ce qui concerne le matériel roulant, la SNCF a lancé un appel d'offres pour l'acquisition de nouvelles rames destinées à l'Île-de-France. Leur livraison à partir de 2009 permettra le retrait progressif des anciennes rames en acier inoxydable. En attendant, la SNCF affectera 21 millions d'euros à la fiabilisation des rames existantes et au rafraîchissement des aménagements intérieurs.

Données clés

Auteur : [M. René Rouquet](#)

Circonscription : Val-de-Marne (9^e circonscription) - Socialiste

Type de question : Question orale

Numéro de la question : 1009

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : équipement

Ministère attributaire : équipement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 18 janvier 2005, page 422

Réponse publiée le : 19 janvier 2005, page 19

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue dans le journal officiel le 18 janvier 2005