



ASSEMBLÉE NATIONALE

12ème législature

RER

Question orale n° 1105

Texte de la question

M. René Rouquet souhaite, une fois encore, attirer l'attention de M. le ministre de l'équipement, des transports, de l'aménagement du territoire, du tourisme et de la mer sur l'exaspération grandissante des usagers de la ligne D du RER, confrontés de plus en plus fréquemment à des dysfonctionnements, des irrégularités, des retards et des annulations de trains qui sont imputables, en grande partie, aux défaillances permanentes d'une infrastructure aujourd'hui vieillissante, qui s'avère désormais totalement inadaptée à l'évolution du trafic sur cet axe qui se révèle être pourtant un tronçon central des transports de l'Île-de-France, dont la fréquentation a augmenté ces six dernières années, sur certaines gares, de plus de 60 %. Au lendemain d'une série d'incidents graves intervenus ces derniers mois, dont un accident mortel survenu le 7 octobre 2003 en gare d'Alfortville/Maisons-Alfort, et malgré les mesures qui avaient été annoncées au lendemain de ce drame, ni la SNCF, ni l'État n'ont pu prendre la véritable mesure des dysfonctionnements du RER D, provoquant l'exaspération grandissante des utilisateurs et des élus concernés. En conséquence, après avoir interpellé le Gouvernement à de nombreuses reprises, toutes ces dernières semaines, sans pouvoir obtenir une réponse satisfaisante qui soit véritablement à la hauteur des attentes, il lui demande de bien vouloir lui préciser quel plan de mesures d'améliorations concrètes la SNCF et l'État envisagent de mettre en oeuvre au plus tôt, pour remédier concrètement aux problèmes que subissent en permanence les 460 000 utilisateurs quotidiens du RER D, confrontés à une dégradation de leurs conditions de transport qui n'est plus admissible.

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° 1105, relative aux dysfonctionnements de la ligne D du RER.

M. René Rouquet. Les dysfonctionnements du RER D et leurs répercussions sur les conditions de vie des 460 000 Franciliens qui empruntent chaque jour cette ligne, l'exaspération grandissante des usagers et des élus, en particulier dans le Val-de-Marne dont je veux me

Version web : <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/12/questions/QANR5L12QOSD1105>

faire ici le porte-parole, face à un problème auquel les pouvoirs publics n'ont toujours pas apporté de réponse satisfaisante, me conduisent pour la troisième fois en moins de deux mois à interroger le Gouvernement sur une préoccupation qui engage plus que jamais la responsabilité de la SNCF et de l'État.

Le 18 janvier, le secrétaire d'État à l'aménagement du territoire a reconnu que la ligne D du RER souffrait de difficultés en raison de sa longueur, du nombre de ses missions, de la traversée de Paris partiellement commune avec le RER B, de l'état de son matériel roulant, de son infrastructure et de son environnement.

Le 8 février, c'est vous-même, monsieur le secrétaire d'État aux transports et à la mer, qui reconnaissiez que des dysfonctionnements affectaient les lignes d'Île-de-France, tout en affirmant que la SNCF et l'État s'attachaient à trouver des solutions à court, moyen et long terme afin d'améliorer le service.

Cependant, le Gouvernement n'a jamais été en mesure de me fournir des réponses satisfaisantes, à la hauteur des attentes et susceptibles de répondre concrètement aux problèmes dont souffre le RER D, si l'on excepte des mesures déjà annoncées à deux reprises, et qui se réduisent à un plan de rénovation. Or cette rénovation, d'ailleurs prévue de longue date, concerne des équipements parvenus à bout de course, qui pour certains datent de plus de quarante ans, et dont l'état de vétusté rendait de toute façon le remplacement inévitable. Il ne sera pas utile, monsieur le secrétaire d'État, de me rappeler ces mesures : nous les connaissons, et elles ne nous satisfont pas. Nul ne peut d'ailleurs se satisfaire de tels effets d'annonce, surtout lorsqu'ils ne concernent, pour l'essentiel, que des opérations d'entretien. Nous sommes en effet confrontés, sur cet axe ferroviaire central pour l'Île-de-France, à des problèmes récurrents d'irrégularités, de retards, d'annulations de trains et de mauvaises conditions de transport, imputables en grande partie à des défaillances qui trahissent le vieillissement des infrastructures, celles-ci étant désormais inadaptées à un trafic en constante progression dans notre région : dans certaines gares, comme Alfortville ou Maisons-Alfort, il a en effet augmenté de plus de 60 % depuis 1998.

C'est une tout autre réponse que nous sommes aujourd'hui en droit d'attendre de la part de l'autorité publique. En effet, les propositions de la SNCF, de RFF et du STIF sur ce dossier nous paraissent insuffisantes pour résoudre une situation que l'on peut qualifier d'explosive. La presse s'en est d'ailleurs fait régulièrement l'écho : elle évoque le " calvaire des usagers ", ou la " fracture ferroviaire " que subit la banlieue.

L'exaspération est telle que l'on peut voir, dans certaines gares du Val-de-Marne, des affichettes annonçant qu'une plainte est en préparation contre la SNCF pour non-respect de ses obligations de service public du transport. Il ne m'appartient pas, monsieur le secrétaire d'État, de juger ici du bien-fondé d'une telle démarche, mais elle traduit de toute évidence un sentiment légitime de ras-le-bol. Les usagers du RER D se sentent délaissés par les pouvoirs publics. Ils n'en peuvent plus des retards, qui se comptent en dizaines d'heures chaque mois et ont d'incessantes répercussions sur leur vie professionnelle et familiale. Ils attendent de la SNCF et de l'État qu'ils répondent concrètement à ces problèmes.

C'est pourquoi je vous demande, monsieur le secrétaire d'État, quelles mesures concrètes vous comptez mettre en oeuvre pour améliorer de façon urgente la sécurité et la régularité sur cette ligne, et selon quel calendrier un plan de rénovation à long terme, susceptible de remédier à la situation, pourrait être adopté.

M. le président. La parole est à M. le secrétaire d'État aux transports et à la mer.

M. François Goulard, secrétaire d'État aux transports et à la mer. Si vous posez trois fois la

Version web : <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/12/questions/QANR5L12QOSD1105>

même question en deux mois, vous pouvez vous douter, monsieur le député, que les réponses seront voisines. J'ai déjà eu l'occasion de vous le dire il n'y a pas très longtemps : comme vous, nous savons que la ligne D du RER est une ligne difficile, tant par sa longueur que par son environnement. Elle pâtit, dans la traversée de Paris, d'une exploitation commune avec la ligne B du RER. Il ne s'agit pas d'un fait nouveau, mais nous devons en subir les conséquences. Tant l'infrastructure que le matériel roulant utilisé doivent être modernisés depuis longtemps. D'autres gouvernements ont précédé celui-ci, et à bien des égards, il y a eu des retards dans l'investissement. Nous préparons des mesures destinées à y remédier.

L'exploitation de cette ligne est complexe, ce qui se traduit par une importante irrégularité : 16,5 % en moyenne sur la ligne en 2004, à comparer avec un taux moyen d'irrégularité en Île-de-France - 9,5 % - qui est déjà élevé.

Un projet d'amélioration de l'exploitation et de la régularité de la ligne D a été défini dès la fin de l'année 2003 par le Syndicat des transports d'Île-de-France, et des études sont en cours. Sans attendre la fin de ces travaux, la SNCF a d'ores et déjà élaboré d'un plan d'action " régularité " à court et moyen terme qui, quoi que vous en pensiez, devrait produire des effets. Ce plan d'action vise à adapter l'organisation de l'entreprise pour garantir un traitement efficace des risques dits " exogènes " - actes de malveillance, accidents de personnes, voyageurs malades, colis suspects, personnes circulant le long des voies, etc. Ces risques sont en effet à l'origine des deux tiers des irrégularités. Autant dire qu'une action efficace pour les réduire entraînerait des améliorations très importantes au bénéfice des usagers.

À cette fin, la SNCF envisage de créer un centre opérationnel transilien regroupant tous les décideurs d'une même ligne, dans le souci d'améliorer l'organisation ; de renforcer le dispositif d'alerte, aujourd'hui insuffisant ; de sécuriser les emprises ferroviaires par la pose de clôtures supplémentaires afin de mieux maîtriser les risques exogènes. Enfin, une réflexion a été engagée avec les services de l'État pour mieux gérer les suicides ou la présence de voyageurs malades.

Au-delà du traitement des risques exogènes, l'amélioration significative de la régularité de la ligne D passe par une modernisation des infrastructures et du matériel. C'est l'objet du schéma directeur élaboré par le STIF. Celui-ci détaille et hiérarchise toutes les actions de remise à niveau de la ligne. Une concertation avec les collectivités locales a eu lieu sur ce dossier en juin 2004 et se poursuit.

Le nouveau poste d'aiguillage informatisé de Melun entrera en service en mars 2005 ; l'aménagement des terminus de Goussainville et Villeneuve-Saint-Georges sera réalisé en 2007, et celui d'Orry-la-Ville en 2008 ; la suppression des conflits de circulation en gares de Corbeil-Essonnes et de Villeneuve est quant à elle programmée pour 2007.

Pour 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. Certes, le délai est important, mais s'agissant d'investissements de cette ampleur, il est incompressible. Dans l'attente, l'entreprise affectera la somme non négligeable de 21 millions d'euros à l'amélioration de la fiabilité des rames existantes et au rafraîchissement des aménagements intérieurs.

Une fois de plus, je comprends votre impatience et celle des usagers que vous représentez. Il reste que la SNCF et ses agents mettent tout en oeuvre pour améliorer le service au quotidien, dans un contexte que nous savons difficile. Nous ne pouvons pas redresser la situation en quelques mois, ni même en quelques années. C'est un travail de longue haleine. Mais les mesures arrêtées par la SNCF se traduiront par des améliorations concrètes.

Version web : <https://www.assemblee-nationale.fr/dyn/12/questions/QANR5L12QOSD1105>

M. le président. La parole est à M. René Rouquet.

M. René Rouquet. Je vous remercie, monsieur le secrétaire d'État, des efforts que vous entreprenez. Je le reconnaiss, c'est à un véritable harcèlement que je vous soumets. Mais j'y suis obligé, en raison de l'absence de réponse donnée à ce problème. De même que les habitants de ma commune, tous les usagers de la ligne interpellent régulièrement leurs élus sur ce sujet. Ils se demandent à quoi nous servons.

Vous tentez, il est vrai, d'apporter des réponses, mais elles ne sont pas à la hauteur des attentes. Il faut consacrer un investissement lourd à la ligne D du RER - comme à la ligne C, d'ailleurs, qui semble rencontrer les mêmes problèmes, si j'en crois les élus que j'ai rencontrés. La situation est explosive, les gens en ont ras le bol. J'ai déjà mentionné les affichettes que l'on voit apparaître dans les gares : ce genre de menaces est très désagréable. Nous devons prendre ce dossier à bras-le-corps, tous ensemble. La question n'est pas de savoir ce qu'ont fait ou pas fait les précédents gouvernements. La rénovation des infrastructures a pris un énorme retard auquel il faut remédier.

Données clés

- Auteur : [M. René Rouquet](#)
- Circonscription : Val-de-Marne (9^e circonscription) - Socialiste
- Type de question : Question orale
- Numéro de la question : 1105
- Rubrique : Transports urbains
- Ministère interrogé : équipement
- Ministère attributaire : équipement

Date(s) clée(s)

- Question publiée le : 8 mars 2005, page 2271
- Réponse publiée le : 9 mars 2005, page 1718
- La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du 8 mars 2005