



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports urbains

Question écrite n° 12923

Texte de la question

M. Jean-Pierre Giran attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur l'état de saturation des transports collectifs ferroviaires SNCF et RATP en Île-de-France. Le succès grandissant et largement mérité de ce moyen de transport écologique et rapide a des conséquences directes et importantes sur la qualité du transport ferroviaire en Île-de-France. Force est de constater que les infrastructures existantes ne peuvent absorber le nombre exponentiel de voyageurs. Aux heures de pointe, ces conditions très difficiles sont mal perçues par les usagers des transports d'Île-de-France. C'est pourquoi il lui demande de bien vouloir lui indiquer les mesures qu'il entend prendre afin de faciliter le quotidien des Franciliens dans leurs déplacements étant entendu que les tarifs augmentent tous les ans, sans que la qualité du service ne connaisse la même progression.

Texte de la réponse

Afin de répondre aux besoins croissants de mobilité en Île-de-France, l'État, la région Île-de-France et le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), en partenariat avec les entreprises de transport, notamment la RATP et la SNCF, font porter leur effort à la fois sur le développement et la modernisation des infrastructures et des équipements, ainsi que sur l'amélioration de la qualité du service rendu aux usagers. S'agissant du développement du réseau de transports collectifs en Île-de-France, le contrat de projets 2007-2013 signé entre l'État et la région prévoit de nombreuses opérations sur le réseau ferré, le prolongement de certaines lignes de métro, le prolongement et la création de plusieurs lignes de tramway et de bus en site propre, ainsi qu'une participation de l'État, à hauteur de 400 MEUR, consacrée au renouvellement du matériel roulant du Transilien (NAT). Ainsi, les opérations d'amélioration des RER, notamment des lignes B et D, inscrites au CPER, contribueront à améliorer la qualité de service. 249 MEUR devraient être investis dans le cadre du projet RER B Nord +, dont 65 MEUR par l'État, à parité avec la région Île-de-France, 11 MEUR ayant déjà été financés par l'État au titre du CPER. 2000-2006. L'État et la région ont également décidé de lancer les études du projet de nouvelle rocade automatique métro en proche couronne. Dénommée « Arc Express » ou « Métrophérique » cette rocade permettrait de désaturer le métro, notamment la ligne 13, et de diminuer sensiblement la circulation automobile. Un programme de travail, en cours de finalisation, a pour objet le lancement d'une première série d'études sur deux arcs : l'un au nord-ouest, l'autre au sud-est de l'Île-de-France. Parmi les projets évoqués dans le cadre du Grenelle de l'environnement figure également le prolongement d'Eole à l'ouest, vers la Défense. Toutefois, l'ensemble de ces infrastructures ne pourront être opérationnelles avant une dizaine d'années. Par conséquent, des mesures de plus court terme ont d'ores et déjà été prises afin d'améliorer le fonctionnement et la qualité de service sur le réseau. Ainsi, sur la ligne 13 du métro, diverses mesures ont été engagées afin d'accroître sa capacité. Dès fin 2006, l'offre a été augmentée de 10 % aux heures de pointe et un nouveau poste de contrôle centralisé a également été installé. En 2007, les premiers matériels roulants rénovés ont été mis en service et des équipements innovants (retournement automatique, signalisation) mis en place dans la perspective de la mise en service du prolongement de la ligne à Asnières-Gennevilliers en juin 2008. En outre, à l'horizon 2010-2011, l'achèvement du programme de modernisation des trains MF77 et l'instauration du contrôle

continu de vitesse, appelé système « Ouragan », qui devrait réduire à 90 secondes l'intervalle de temps entre deux trains, auront pour effet d'augmenter la capacité et la régularité. Sur la ligne A du RER, qui transporte fréquemment plus de 1 million de voyageurs par jour, des mesures vont également être mises en oeuvre par la RATP, avant l'automne 2008, afin de renforcer la desserte. L'offre de service passera ainsi de 24 à 27 trains par heure, et les 21 trains à deux niveaux, dont la capacité est supérieure de 40 % à celle des autres matériels roulants exploités sur cette ligne, seront équitablement répartis sur chaque voie, pendant la période d'hyperpointe du matin. Dans le dernier contrat d'exploitation récemment signé entre le STIF et les opérateurs publics de transports collectifs pour la période 2008-2011, le suivi de la qualité de service sera plus précis et plus exigeant avec une augmentation du nombre global d'indicateurs portant notamment sur la régularité, la disponibilité des ascenseurs et des escaliers mécaniques, l'information voyageurs. Ainsi, la performance des entreprises sera analysée à travers 154 indicateurs, soit une multiplication par trois par rapport aux contrats précédents. Ces indicateurs fixent des objectifs dont la réalisation ou non donne lieu à un bonus ou un malus. Dans un souci d'adaptation de l'offre, le STIF a décidé la prolongation du service d'une heure les samedis soirs et veilles de fêtes en décembre 2006. La prolongation d'une heure les vendredis soirs est effective depuis décembre 2007. De leur côté, les entreprises de transports, RATP et SNCF, ont investi avec succès le champ de l'information des voyageurs via les services de l'internet ou de la téléphonie mobile. L'ensemble de ces actions, projets et investissements apparaît donc comme une réponse concrète aux besoins de déplacements des Franciliens.

Données clés

Auteur : [M. Jean-Pierre Giran](#)

Circonscription : Var (3^e circonscription) - Union pour un Mouvement Populaire

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 12923

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée le : 18 décembre 2007, page 7973

Réponse publiée le : 10 juin 2008, page 4946