



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

politique des transports urbains

Question écrite n° 96784

Texte de la question

M. Patrick Braouezec appelle l'attention de M. le secrétaire d'État auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, chargé des transports, sur la dégradation des conditions d'accueil du réseau ferroviaire d'Île-de-France. Au-delà de quelques rames de type Bombardier Z 50000 qui peuvent circuler sporadiquement sur la ligne H, il remarque que cette même ligne voit encore passer des vieux "trains gris" Z 6100, souvent déliquescents et source de nombreuses perturbations sur le réseau Transilien, en raison de pannes de plus en plus fréquentes. De la même veine, il constate que les travaux quant aux portes palières pour le métro 13 n'avancent pas. Pourtant, plus de six cent mille personnes y transitent par jour, et sa réputation de ligne la plus saturée de France n'est plus à démontrer. En effet, les MF 77 dotés d'une capacité de 574 places dépassent très largement ce nombre aux heures de pointe. Ainsi, il considère que compte tenu de la meilleure régulation que sous-tendrait l'achèvement de ces travaux, leur bon accomplissement effectif est impérieux, ne serait-ce que pour des raisons de sécurité. Enfin, un rapport de la Cour des comptes intitulé "Les transports ferroviaires régionaux en Île-de-France" et daté du mois de novembre 2010 met en lumière une nette hausse de la fréquentation des transports en commun. Aussi, entre 2005 et 2008 la SNCF a pu relever une augmentation de 10,2 % du nombre de ses voyageurs dans la région Île-de-France. Cet accroissement est moindre pour les métros et les RER gérés par la RATP mais apparaît tout de même supérieur à 6 %. Or, l'évolution chiffrée du matériel roulant se monte elle à seulement +1 % en moyenne. Autrement dit, il y a autant de places prévues qu'auparavant pour davantage d'usagers. C'est la raison pour laquelle, il aimerait connaître les projets matériels concrets que compte mettre en place le Gouvernement et le sentiment de M. le secrétaire d'État quant aux lignes 13 du métro et H du Transilien.

Texte de la réponse

L'organisation des transports en Île-de-France relève de la responsabilité du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), autorité organisatrice qui rassemble la région et les départements franciliens. Cependant, conscient des enjeux liés aux déplacements en transports collectifs en Île-de-France, l'État est très attentif à l'amélioration de la qualité du service offert aux usagers. Ainsi, à la suite du discours du Président de la République du 29 avril 2009 sur le Grand Paris et après le vote de la loi du 3 juin 2010 relative au Grand Paris, l'État et la région Île-de-France ont conclu, le 26 janvier 2011, un accord concernant les transports collectifs de la région capitale. Au total, ce sont 32,4 Mdeuros qui vont être investis d'ici à 2025. Ce programme concerne non seulement la réalisation d'une rocade par métro automatique (20,5 Meuros), mais également le plan de mobilisation pour les transports collectifs (12 Meuros). Le 26 mai 2011, le conseil de surveillance de la société du Grand Paris (SGP), maître d'ouvrage du futur réseau de métro automatique, a ainsi arrêté le schéma d'ensemble de ce projet, conforme à l'accord passé avec la région. Après les phases d'études, qui sont actuellement menées par la SGP, les premiers travaux pourraient débuter dès 2013 sur différents tronçons du Grand Paris. Ainsi, à partir de 2018, certains tronçons de ligne pourraient être exploités de façon autonome jusqu'à la mise en service de la totalité du réseau du Grand Paris prévue en 2025. Les opérations du plan de mobilisation - projets de prolongement de lignes de métro, de RER, de tramway ou de transport commun en site

propre - viendront renforcer le maillage du Grand Paris. Ces opérations seront mises en oeuvre d'ici 2025. Elles seront financées dans le cadre des contrats de projets et décidées par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF) dans le respect des compétences de Réseau ferré de France. Dans ce cadre, et pour répondre à court terme aux difficultés que subissent de nombreux franciliens dans leurs trajets quotidiens, une convention particulière sur les transports collectifs vient d'être négociée entre l'État et la région Île-de-France, renforçant le soutien de l'État au développement des transports collectifs. Elle prévoit d'accélérer les opérations les plus urgentes, notamment le prolongement d'Éole à La Défense, la poursuite des schémas directeurs des RER C et D ou la réalisation de travaux de la tangentielle nord. L'État porte ainsi son engagement en faveur des transports collectifs en Île-de-France à plus d'un milliard d'euros d'ici à 2013. S'agissant des difficultés rencontrées par les usagers de la ligne 13, le STIF et la RATP ont mis en place, ces dernières années, plusieurs mesures pour améliorer le fonctionnement de cette ligne saturée. Depuis début 2009, le programme de rénovation des trains de la ligne se poursuit. Aujourd'hui, les trois quarts du parc sont rénovés et la totalité devrait l'être d'ici fin 2011. En outre, l'implantation depuis 2010 de portes palières sur les quais de la ligne 13 favorise la fluidité des échanges des voyageurs, permettant aux rames de respecter plus strictement les temps de stationnement. De plus, la mise en service d'OURAGAN (système de contrôle continu de la vitesse), afin de ramener l'intervalle minimum entre deux trains à 90 secondes et d'accroître la fréquence des trains tout en augmentant leur vitesse commerciale, devrait se terminer fin 2012. Enfin, la complète désaturation de la ligne 13 passe par le prolongement de la ligne 14 jusqu'à la mairie de Saint-Ouen. Afin d'accélérer sa réalisation, le conseil de surveillance de la SGP du 26 mai dernier a acté que cette infrastructure serait réalisée par le STIF et la RATP qui ont déjà mené les études sur le projet et a décidé une participation de la SGP au financement du projet à hauteur de 300 Meuros. Concernant le matériel roulant en circulation sur la ligne H, le Francilien (Z50000 ou nouvelle automotrice Transilien - NAT) inauguré le 12 décembre 2009 est actuellement en rodage. Il remplacera, à l'horizon 2016, les rames Z6100 surnommées « les petits gris ». Plus confortable, plus silencieux, plus accessible, plus fiable et plus économe en énergie que les trains actuels, il est doté de caméras de vidéo protection et de systèmes d'information des voyageurs performants et novateurs. Il est vrai, cependant, qu'outre le retard de livraison des nouvelles rames, le rodage difficile des trains déjà livrés par Bombardier a perturbé l'exploitation. Sous l'égide du STIF, la SNCF et Bombardier ont trouvé un accord afin de régler les problèmes techniques et poursuivre au second semestre 2011 le déploiement du Francilien.

Données clés

Auteur : [M. Patrick Braouezec](#)

Circonscription : Seine-Saint-Denis (2^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 96784

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 21 décembre 2010, page 13672

Réponse publiée le : 30 août 2011, page 9432