



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

RER

Question écrite n° 97666

Texte de la question

M. Nicolas Dupont-Aignan 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 les difficultés rencontrées du 22 au 26 novembre 2010 par ses administrés usagers de la branche sud du RER D. Pendant toute cette période, la direction du transilien de la SNCF a unilatéralement supprimé 20 % du nombre de trains, du fait de la présence d'un mélange de cellulose et d'eau au contact des rails et des essieux des automotrices utilisées sur la partie sud de cette ligne. Or il apparaît que la chute des feuilles existe bien avant l'arrivée du chemin de fer et que, les années précédentes, le phénomène n'a jamais provoqué un envoi massif des trains vers la maintenance, pour cause d'apparition de défaut de roulement. Il lui demande, par conséquent, de bien vouloir lui indiquer les motifs exceptionnels qui ont provoqué une situation d'autant plus difficile à supporter qu'elle survient après les dysfonctionnements entraînés par les mouvements sociaux du mois précédent.

Texte de la réponse

Pour des raisons de sécurité, la SNCF traite avec vigilance les chutes de feuilles de la période automnale, susceptibles de provoquer un patinage ou un enrayage des essieux des rames et de modifier les performances de freinage des trains. Au cours du mois de novembre 2010, les usagers de la ligne D du RER ont été fortement pénalisés par ce phénomène. En effet, de nombreuses rames endommagées ont dû être arrêtées pour reprofilage ou remplacement d'essieux. Ces problèmes de disponibilité du matériel roulant à l'automne 2010 ont été renforcés par l'impact des mouvements sociaux du mois précédent qui ont engendré des immobilisations importantes et une charge de travail accrue. La conjugaison de ces phénomènes a entraîné la suppression de trains et des circulations en composition réduite qui se sont traduites par une nette dégradation de la qualité de service. Compte tenu de l'importance de ces dysfonctionnements subis par les usagers par rapport aux années précédentes, la SNCF a réalisé un retour d'expérience qui a permis d'identifier les principales raisons et les solutions à mettre en oeuvre. La SNCF a ainsi annoncé le 20 janvier 2011 un plan de renforcement de la qualité de service sur douze lignes identifiées comme sensibles, dont la ligne D du RER. Un programme d'action, établi à la suite du diagnostic spécifique à cette ligne effectué entre février et mai 2011, est en cours de finalisation. Anticipant la mise au point définitive de ce programme, la SNCF et le STIF ont décidé d'équiper, dès l'automne 2011, 50 rames en dispositifs anti-enrayage afin de limiter les perturbations liées aux chutes de feuilles. D'ici octobre 2012, ce seront 100 rames qui seront équipées. Par ailleurs, un programme de rénovation de la totalité du matériel roulant à deux étages est en cours et s'achèvera d'ici 2016. En outre, les rames inox (dites « petits gris »), disparaîtront progressivement grâce à la récupération à partir de 2010 des rames à deux niveaux circulant sur la ligne H du Transilien (Paris Nord), elles-mêmes remplacées par la nouvelle automotrice « Transilien » (NAT). Enfin, le STIF, lors de son conseil d'administration du 5 octobre 2011 a décidé, d'approuver le cahier des charges du nouveau matériel roulant RER permettant ainsi à la SNCF d'engager les procédures d'acquisition de son ressort. Le STIF demande notamment à la SNCF de prévoir une tranche optionnelle, qui, concernant plus particulièrement le RER D, porterait sur une commande de 124 rames pour le remplacement anticipé des automotrices à deux niveaux. D'une façon générale, il importe de renforcer la fiabilité de

l'infrastructure sur cette ligne. Ainsi, le schéma directeur du RER D, décidé par le STIF, prévoit des aménagements visant à renforcer les infrastructures selon un calendrier phasé. En vue de sa réalisation, 133 Meuros sont engagés par l'État et la région au titre du contrat de projets 2007-2013 pour les travaux de la première phase, correspondant à des opérations qui seront mises en service à l'horizon 2014, conformément au schéma directeur adopté pour cette ligne. Les opérations concernées comprennent l'aménagement du terminus de Goussainville qui permettra d'absorber les retards et l'amélioration du noeud de Corbeil-Essonnes afin de réduire les risques de cisaillement, des adaptations de la signalisation entre Paris et Villiers-le-Bel, la création d'une sous-station électrique à Combs-la-Ville et diverses mesures environnementales et d'aménagement des gares. Cet effort doit encore être approfondi afin d'accélérer la remise à niveau de cette ligne. Ainsi, dans le cadre de la convention particulière entre l'État et la région sur les transports collectifs en Île-de-France, conclue entre le conseil régional et l'État le 26 septembre dernier, 20 Meuros d'études sont prévus afin de définir précisément les travaux qui devront être entrepris dans une seconde phase (réalisation de voies supplémentaires entre Juvisy et Grigny pour fluidifier le trafic, création d'un nouveau terminus pour faciliter les retournements, installation de nouveaux sites de maintenance). Enfin, les études de faisabilité du doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord, qui permettrait de renforcer la fiabilité du RER D, seront engagées dès 2012 dans le cadre de cette convention particulière.

Données clés

Auteur : [M. Nicolas Dupont-Aignan](#)

Circonscription : Essonne (8^e circonscription) - Députés n'appartenant à aucun groupe

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 97666

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 11 janvier 2011, page 137

Réponse publiée le : 20 décembre 2011, page 13390