



ASSEMBLÉE NATIONALE

16ème législature

Avenir du réseau express régional d'Île-de-France (RER)

Question écrite n° 1972

Texte de la question

Mme Clémence Guetté attire l'attention de M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur l'avenir du réseau express régional d'Île-de-France (RER). En effet, le RER C et le RER D, entre autres lignes, subissent un sous-investissement depuis 30 ans. Les conséquences sont subies quotidiennement par chaque usager : retards, problèmes techniques, manque de personnel, trains supprimés durant la crise qui n'ont toujours pas été remis sur les rails etc. À cela s'ajoutent des travaux qui n'en finissent plus. Depuis plus de 25 ans, des travaux sont réalisés tous les étés sans constater pourtant d'amélioration. Des travaux sont notamment réalisés en soirée depuis plusieurs années de façon continue, réduisant considérablement l'offre de transport dans des zones souvent mal desservies. Malgré ces difficultés déjà récurrentes, Île-de-France Mobilités a décidé à la rentrée de supprimer encore des trains, 19 RER C et 28 RER D au total. Cette situation n'est plus tenable pour les usagers et les cheminots. Ceux et celles qui se lèvent tôt doivent se lever encore plus tôt. Face à une situation pourtant critique et une offre de transports nettement réduite, la présidente de la région Île-de-France envisage une hausse du prix du Pass Navigo. Comment justifier cette augmentation alors que l'offre de transports n'a jamais été aussi critique ? Alors que l'épidémie de coronavirus reprend, comment expliquer la suppression de transports qui conduit les usagers à s'entasser toujours plus dans des wagons trop pleins ? Le service public des transports connaît de trop nombreuses difficultés et avec lui c'est le quotidien de millions de Français qui devient invivable. Elle s'interroge donc sur ce que le Gouvernement compte entreprendre afin de pallier ces difficultés sur les RER C et D, qui acheminent à eux deux environ 300 millions de personnes chaque année.

Texte de la réponse

La ligne RER C se caractérise par une exploitation complexe du fait de ses 7 branches et d'une fréquentation élevée sur son tronçon central. Elle pâtit d'infrastructures vieillissantes dont une partie a atteint l'âge critique d'exploitation. La ligne RER D est soumise, pour sa part, à d'importantes contraintes d'exploitation en zone dense. Elle fonctionne aux limites de ses capacités actuelles, comme le montrent effectivement les incidents d'exploitation affectant fréquemment cette ligne. Pour y remédier les lignes RER C et D font l'objet de programmes de modernisation et d'investissements de la part de l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités (IDFM), avec le soutien important de l'État et des collectivités locales, dans l'objectif d'améliorer sensiblement la qualité de service et les conditions d'exploitation de ces lignes. L'État accompagne le développement et la modernisation des infrastructures de transport collectifs en Île-de-France, et notamment la modernisation du réseau et les infrastructures des lignes de RER, via les Contrats de Plan État-Région (CPER). L'État a ainsi investi plus de 2,33 Md€ pour le volet Mobilités - Transports en commun du CPER Île-de-France 2015-22, dont plus de 1,5 Md€ entre 2019 et 2022 grâce au Plan de Relance. Pour les lignes RER C et D en particulier, l'État a investi près de 170 M€ au titre du CPER 2015 - 2022 sur des opérations représentant un investissement total d'environ 1,4 Md€. Ainsi, l'État co-finance au titre du CPER actuel, à hauteur de 21,8 M€ et 81,8 M€ et respectivement, certains travaux de modernisation de la ligne RER C et les adaptations des infrastructures de la ligne RER D nécessaires à l'utilisation et à la maintenance des nouvelles rames financées par IDFM, dont la

mise en service commerciale est prévue de façon progressive entre 2024 et 2028. L'organisation des transports publics de personnes en Île-de-France relève de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité, IDFM. L'État, au regard du principe de libre administration des collectivités territoriales, n'intervient pas dans les choix des autorités organisatrices, qui sont les seules compétentes pour définir l'offre de services sur leur territoire. C'est donc IDFM, en dialogue avec l'opérateur SNCF-Transilien, qui est le mieux à même de mettre en place des mesures relatives au niveau d'offre sur le RER C. La décision portant sur les plages travaux retenues pour la modernisation des lignes de RER et Transilien relève également d'une compétence dévolue à IDFM, en lien avec les maîtres d'ouvrage de ces travaux. La fixation des tarifs des transports collectifs en Île-de-France relève également de la compétence d'IDFM. Enfin, les suppressions de trains sur les lignes de RER C et D en septembre 2022 sont surtout dues à des manques de conducteurs. En effet, la SNCF, comme tous les opérateurs de transport, connaît une sortie de crise sanitaire compliquée. La crise sanitaire a fortement ralenti le rythme de formation des nouveaux conducteurs : la SNCF a formé 800 conducteurs en 2019, 550 en 2020 et 550 en 2021. Or, la formation dure de 12 à 18 mois, ce qui explique le retard à rattraper en fin d'année 2022. Le RER C est la ligne la plus concernée. Sur la ligne D, la situation est revenue à la normale depuis la mi-septembre.

Données clés

Auteur : [Mme Clémence Guetté](#)

Circonscription : Val-de-Marne (2^e circonscription) - La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 1972

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(e)s

Question publiée au JO le : [4 octobre 2022](#), page 4406

Réponse publiée au JO le : [20 décembre 2022](#), page 6552