



ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

Dysfonctionnements causés par la "crise des essieux" sur la ligne J Transilien

Question écrite n° 15885

Texte de la question

M. Emmanuel Maurel alerte M. le ministre des transports sur la situation de la ligne J du Transilien depuis le début du mois d'avril 2026. La détection d'un défaut sur une portion de voie entre Houilles-Carrières-sur-Seine et La Garenne-Colombes a provoqué des dommages considérables aux essieux de nombreuses rames circulant sur cette ligne. Bien que l'anomalie ait été réparée le 15 avril 2026, ses conséquences pour les usagers sont lourdes : suppressions de trains, usagers entassés dans des rames bondées, allongement significatif des temps de trajet, en particulier sur les branches desservant Conflans-Sainte-Honorine et Les Mureaux. Près de 4 000 roues doivent être examinées et une soixantaine de rames immobilisées pour effectuer des opérations de reprofilage d'essieux sur des installations spécialisées. Cela mobilisera 70 agents de maintenance jour et nuit dans plusieurs technicentres d'Île-de-France. Le directeur de Transilien a annoncé une augmentation progressive du nombre de trains en circulation à compter de juin 2026, mais tout porte à croire que le service sera durablement perturbé, laissant des centaines de milliers d'usagers subir des conditions de transport dégradées, sans qu'aucune solution alternative concrète ne leur soit proposée. Pour rappel, sous l'effet de la métropolisation, nombre de travailleurs ont été contraints de s'éloigner des centres urbains tout en continuant d'y travailler, allongeant considérablement leurs trajets quotidiens. Mais passer deux heures dans des trains bondés, debout, matin et soir, n'est pas une vie. Ces citoyens n'ont pas d'autre choix que ces transports : c'est au prix d'un temps perdu et d'un budget contraint qu'ils contribuent chaque jour à l'activité économique du pays. La relation qui les lie aux opérateurs de transport est une relation de confiance et de dépendance, qui oblige la puissance publique à lui fournir un service réellement efficace. Cette « crise des essieux » soulève ainsi plusieurs questions de fond. D'abord, celle de la fragilité structurelle du système ferroviaire francilien : un défaut de dix centimètres sur un rail aura suffi à immobiliser 40 % du parc de la ligne J, révélant une vulnérabilité systémique préoccupante. Ensuite, celle de l'état des outils de maintenance, dont les organisations syndicales signalent les pannes et l'insuffisance des moyens mobilisés. Sur le plan des droits des usagers, l'article L. 1222-12 du code des transports dispose que tout usager qui n'a pu utiliser le moyen de transport pour lequel il a contracté un abonnement ou acheté un titre de transport a droit à la prolongation de la validité de son abonnement pour une durée équivalente à la période d'utilisation dont il a été privé, ou à l'échange ou au remboursement de son titre de transport. Si la présidente d'Île-de-France Mobilités a interpellé le président du groupe SNCF pour qu'une campagne exceptionnelle de dédommagement soit mise en œuvre, aucune modalité concrète n'a, à ce jour, été arrêtée, laissant les usagers dans l'incertitude quant à la réparation du préjudice qu'ils subissent. Dans ces conditions, il lui demande quelles mesures le Gouvernement entend prendre pour, d'une part, accélérer le retour à un service normal sur la ligne J et renforcer les capacités de maintenance du parc Transilien ; et, d'autre part, garantir que les usagers lésés bénéficient, dans les meilleurs délais, d'un dédommagement à la hauteur du préjudice subi. Le contrat de performance conclu le 2 juin 2026 entre l'État et SNCF Réseau, qui vise précisément à résorber la dette grise accumulée sur le réseau ferroviaire, offre à cet égard un cadre opportun : prendre sans délai les mesures nécessaires à la réparation des dommages subis par les usagers de la ligne J constituerait un premier signal concret de la volonté de l'État de ne pas attendre 2028 (échéance de la « régénération des réseaux ») pour traduire cet engagement en actes.

Texte de la réponse

L'État est particulièrement attentif à la qualité de service de mobilités offert aux citoyennes et aux citoyens. Il accompagne les collectivités pour le développement et la modernisation des infrastructures de transport collectifs en Île de France via les contrats de plan État-régions (CPER). En Ile-de-France, le volet mobilité du contrat de plan (CPER) fixe un engagement de l'État à hauteur de 2,6 Md€, sur un total de 7,41 Md€ engagés pour les transports collectifs franciliens par l'ensemble des financeurs (État, Région, bloc local, IDFM, maîtres d'ouvrage). L'État investit notamment sur le prolongement EOLE, future ligne E, et le tronçon existant Houilles – Mantes-la-Jolie, qui remplacera à terme la branche Mantes-la-Jolie de la ligne J. L'organisation des transports collectifs franciliens est une compétence relevant d'Île-de-France Mobilités (IDFM). L'État, au regard du principe de libre administration des collectivités territoriales, n'intervient pas dans les choix des autorités organisatrices de la mobilité (AOM). IDFM, dont sont membres la région et les départements franciliens, met en œuvre les services de transports publics et définit en particulier la politique tarifaire. IDFM a d'ores et déjà indiqué le principe d'un dédommagement des usagers de la ligne J. En l'espèce, les conséquences des dommages occasionnés par l'anomalie d'un rail sur une portion de la ligne J sont lourdes. SNCF Voyageurs qui exploite la ligne J a fait savoir qu'elle a dû procéder à la vérification totale de son matériel roulant afin d'identifier les interventions techniques à réaliser qui ont constitué une opération industrielle de grande envergure. 70 agents de maintenance ont été spécifiquement dédiés à cette crise. SNCF Voyageurs a en conséquence dû réorganiser son offre de transport en proposant des itinéraires alternatifs, importer des trains de la ligne L compatible avec la ligne J mais aussi déployer plus d'agents notamment dans des gares à forte affluence et mettre une place une communication dédiée. Au total, 300 personnes dans les ateliers, les postes opérationnels et en gare ont été mobilisées à cet effet. L'augmentation du nombre de trains mis en circulation a débuté début juin. Elle sera progressive et s'étalera vraisemblablement jusqu'au milieu de l'été. La SNCF prévoit un retour à la normale sur l'ensemble de la ligne J à l'horizon mi-juillet 2026.

Données clés

Auteur : [M. Emmanuel Maurel](#)

Circonscription : Val-d'Oise (3^e circonscription) - Gauche Démocrate et Républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 15885

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : [Transports](#)

Ministère attributaire : [Transports](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [9 juin 2026](#), page 5115

Réponse publiée au JO le : [21 juillet 2026](#), page 6940