



14ème législature

| | | |
|--|---|--|
| Question N° : 102021 | De M. Pascal Popelin (Socialiste, écologiste et républicain - Seine-Saint-Denis) | Question écrite |
| Ministère interrogé > Transports, mer et pêche | | Ministère attributaire > Transports, mer et pêche |
| Rubrique > transports urbains | Tête d'analyse > RER | Analyse > ligne B. fonctionnement. |
| Question publiée au JO le : 17/01/2017 Réponse publiée au JO le : 16/05/2017 page : 3677 | | |

Texte de la question

M. Pascal Popelin appelle l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'environnement, de l'énergie et de la mer, chargée des relations internationales sur le climat, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les dysfonctionnements récurrents de la ligne B du RER, qui relie notamment l'aéroport de Roissy-Charles-de-Gaulle au centre de Paris. Les difficultés de cette ligne, empruntée chaque jour ouvrable par environ un million de voyageurs, est d'une importance majeure pour le fonctionnement de l'agglomération capitale. Si les problèmes qu'elle rencontre ne sont pas nouveaux, les incidents du 8 décembre 2016, provoqués par la rupture d'une caténaire, sont intervenus dans le contexte particulier de restrictions de circulation automobile liées à un pic de pollution atmosphérique. Cet épisode a engendré non seulement des embouteillages conséquents, mais aussi une impossibilité de rejoindre la plate-forme aéroportuaire durant plusieurs heures. Une telle situation étant tout à la fois pénalisante pour la population et préjudiciable pour l'image internationale de notre pays, il interroge le Gouvernement sur ses intentions en matière d'actions structurelles de nature à améliorer durablement la fiabilité de cette ligne stratégique.

Texte de la réponse

Le réseau de Paris Nord a connu deux incidents majeurs début décembre qui ont fortement perturbé la circulation des trains et donc considérablement gêné les usagers pendant des durées très importantes. Ces incidents reflètent la vétusté du réseau ferré national, notamment en Île-de-France, issue d'un sous-investissement sur le réseau existant depuis plusieurs décennies au profit des lignes nouvelles. C'est pourquoi, l'État a redonné la priorité à la maintenance et la rénovation du réseau existant. Il s'agit de tout mettre en œuvre pour que notre réseau ferroviaire ne connaisse plus une dégradation inexorable de son état, et au contraire de permettre son rajeunissement, notamment afin de garantir le maintien d'un haut niveau de performance ferroviaire et de qualité de service offert aux entreprises ferroviaires. Ainsi, SNCF Réseau a réalisé en 2016 plus de 1 500 chantiers de renouvellement du réseau, représentant un montant d'investissements de près de 2,8 milliards d'euros, contre un peu plus d'un milliard en 2007. Le contrat de performance 2017-2026, approuvé par le Conseil d'administration de SNCF Réseau le 20 décembre dernier et signé le 20 avril 2017, confirme la priorité accordée au renouvellement du réseau, et en premier lieu du réseau structurant. Il prévoit ainsi que cet effort sera amplifié dans les années à venir, jusqu'à atteindre à 3 milliards d'euros annuels en 2020. Il s'agit d'un effort d'investissement sans précédent de 34 Md€ sur l'ensemble du contrat, destiné à remettre à niveau le réseau ferroviaire. L'Île-de-France est au cœur de cet effort et les acteurs concernés, opérateurs SNCF Réseau et Mobilités, STIF, État et Région ont également augmenté ces dernières années les moyens dédiés au renouvellement et à la modernisation des réseaux existants. Ainsi, SNCF Réseau conduit un programme « Fiabilité Île-de-France » dédié aux opérations de renouvellement qui s'est traduit par des investissements multipliés par 2,5 entre 2012 et 2015. Ce programme, basé sur la massification des travaux



sur les plages horaires plus longues que les classiques interventions nocturnes, a été bâti avec l'accord du STIF. Il doit se poursuivre encore plusieurs années. Les schémas directeurs des RER prévoient quant à eux des opérations de modernisation pilotées par le STIF et financées dans le cadre des contrats de plan État-région. La partie nord du RER B a fait l'objet du premier de ces schémas dont les travaux se sont déroulés entre 2008 et 2013. Ils ont notamment permis de dédier 2 voies au RER B, dont toutes les missions ont été rendues omnibus, et d'augmenter la capacité et le débit de la ligne. Une amélioration de la régularité de la ligne a été constatée depuis la mise en service du RER ainsi modernisé en septembre 2013. Réussir à mettre en place la politique d'intensification de l'effort de maintenance qui doit se poursuivre jusqu'en 2020 est un vrai défi pour le gestionnaire de l'infrastructure. Certaines portions du réseau sont, en effet, très densément circulées, notamment en Île-de-France, et les travaux ne doivent pas se faire au détriment de la qualité du service aux usagers. Ce défi n'est cependant pas insurmontable puisque SNCF Réseau a prouvé depuis plusieurs années sa capacité à faire évoluer son organisation et ses modes de fonctionnement vers une plus grande efficacité, pour réaliser les améliorations attendues tout en maintenant un haut niveau de sécurité sur le réseau.