



14ème législature

Question N° : 20573	De M. Jean-Claude Mignon (Union pour un Mouvement Populaire - Seine-et-Marne)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports, mer et pêche		Ministère attributaire > Transports, mer et pêche
Rubrique > transports urbains	Tête d'analyse > RER	Analyse > ligne A. dysfonctionnements.
Question publiée au JO le : 05/03/2013 Réponse publiée au JO le : 03/09/2013 page : 9312 Date de changement d'attribution : 03/07/2013		

Texte de la question

M. Jean-Claude Mignon attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur les arrêts volontairement non desservis, le matin aux heures de pointe, par les conducteurs sur la ligne A du RER. La RATP a récemment reconnu que certains de ses trains ne marquent en effet pas l'arrêt à plusieurs stations alors même que ces arrêts sont inscrits à l'itinéraire et que des voyageurs avaient prévu d'y descendre. La RATP, sommée de s'expliquer, a justifié cela par la volonté de « décharger des trains et récupérer un bon intervalle entre eux ». Les conducteurs recevraient régulièrement l'ordre « d'oublier » certaines stations, en particulier sur les lignes de Marne-la-Vallée-Chessy et de Boissy-Saint-Léger vers Paris. D'après une enquête menée par Europe 1, derrière ces « objectifs » de ponctualité, le but serait en fait d'obtenir « un bonus de régularité » délivré par le Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF). Ce dernier a en effet signé avec la RATP un contrat de bonus-malus reposant notamment sur la ponctualité des services rendus aux voyageurs. Si cette pratique est avérée elle relève d'un détournement inacceptable du système mis en place afin de rendre un service public de qualité aux voyageurs. L'État exerce une tutelle sur l'EPIC RATP, qui chapeaute le groupe RATP, par le biais de la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Sa responsabilité, directe ou par négligence, est dès lors engagée puisqu'il est fait défaut au principe d'obligation de fonctionnement correct du service public. Il souhaite ainsi que lui soit fait état des résultats de l'enquête interne qui sera diligentée, du degré de connaissance des responsables de la RATP et du STIF et des mesures, notamment en termes d'investissement, qui seront prises pour ne plus voir cette pratique perdurer.

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, les départements franciliens et la ville de Paris. À ce titre, le STIF fixe les conditions d'exploitation et de desserte des lignes dans le cadre de contrats passés avec les entreprises, notamment la SNCF et la RATP. Les contrats pour la période 2012-2015 sont assortis d'objectifs en matière de régularité et de qualité de service dont l'atteinte est mesurée par des indicateurs. S'agissant du réseau RER, ce n'est plus la régularité des trains mais la ponctualité des voyageurs qui est mesurée, c'est-à-dire le pourcentage de voyageurs arrivés avec un retard maximum de 5 minutes à leur gare de destination. L'absence de prise en charge de voyageurs dans une station est fortement pénalisante pour l'opérateur, d'autant que les indicateurs mesurent également la conformité de la production des trains. C'est dans ce cadre que le STIF a réagi le 11 février 2013, par un communiqué de presse à un reportage d'Europe 1, qui affirmait que des conducteurs de la RATP ne desservaient pas certains arrêts de la ligne A du RER afin de compenser des retards. L'État est intervenu

pour obtenir un éclairage sur cette anomalie et demander à la RATP, exploitant d'une partie de la ligne du RER A, les mesures qu'elle entendait mettre en place pour y remédier. Cependant, le suivi et la résolution des anomalies, de l'ordre de celle évoquée, relèvent du dialogue habituel entre l'autorité organisatrice et l'entreprise exploitante. La RATP s'en est donc expliquée auprès du STIF. Pour autant, si l'entreprise s'attache à respecter scrupuleusement les dispositions touchant à l'organisation du service public, définies par le STIF, elle doit faire face à des contraintes techniques d'exploitation. En l'espèce, la RATP justifie la mesure décriée par des raisons de régulation du service, dans des situations perturbées exceptionnelles et sous réserve de procéder à une information préalable des voyageurs. Par ailleurs, le train dont il a été question dans le reportage mentionné ci-dessus circulait à vide pour permettre une régulation du trafic. Cette mesure visait un retour rapide à une situation acceptable pour les usagers de l'ensemble de la ligne. Cette ligne, qui constitue une desserte structurante pour l'Île-de-France, se trouve dans une situation proche de la saturation, avec plus d'un million de voyageurs par jour ouvrable. La RATP a d'ores et déjà entrepris, avec la participation du STIF, le renouvellement du matériel roulant. Ce nouveau matériel est progressivement mis en service depuis décembre 2011 pour remplacer d'ici fin 2017 les anciennes rames. Il améliorera le confort des voyageurs et accroîtra de près de 30 % la capacité de la ligne en heure de pointe par rapport à la situation actuelle. Conscient des enjeux liés aux transports du quotidien, l'État soutient les projets d'extension et de modernisation du réseau menés par le STIF. Dans son discours du 6 mars 2013, le Premier ministre a donné un nouvel élan à la modernisation du réseau de transports collectifs d'Île-de-France en mobilisant 7 Md€ pour améliorer les transports du quotidien d'ici 2017, soit près du triple de la période précédente. A la suite de cette décision, un protocole d'accord a été signé entre la région et l'État le 19 juillet 2013 en faveur des transports collectifs d'ici 2017. Ce sont ainsi de l'ordre de 2 Md€ qui seront exclusivement consacrés aux RER avec notamment le prolongement du RER E à l'ouest entre Saint-Lazare et Mantes, via La Défense, qui offrira une nouvelle desserte entre l'est et l'ouest de l'Île-de-France, et la réalisation de schémas directeurs. La mise en oeuvre du schéma directeur de la ligne A du RER, approuvé par le conseil du STIF le 6 juin 2012, fait partie des projets retenus dans ce protocole. Ce document prévoit, outre l'acquisition de matériel roulant supplémentaire, 655 M€ d'investissements sur l'infrastructure d'ici 2022, qui permettront notamment de renforcer les performances de la ligne et d'améliorer la gestion des situations perturbées. Les premières études ont débuté dès cette année. Par ailleurs, une série de dix mesures destinées à améliorer la fiabilité des transports du quotidien en Île-de-France ont été annoncées le 21 mars 2013 par le ministre chargé des transports et le président de la région Ile-de-France, président du STIF. Outre les investissements lourds sur le réseau, il s'agit, notamment, d'améliorer l'organisation des travaux, de lutter contre le vol de câbles, de faciliter le retour à la normale en cas de situation perturbée et également de renforcer l'information des voyageurs. Sur le RER A, la SNCF et la RATP sont ainsi en train d'établir les modalités de mise en place d'un centre de commandement unifié.