



## 15ème législature

<b>Question N° :</b> 3171	De <b>Mme Clémentine Autain</b> ( La France insoumise - Seine-Saint-Denis )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports ferroviaires	<b>Tête d'analyse</b> > RER B et transports publics dans le nord-est francilien	<b>Analyse</b> > RER B et transports publics dans le nord-est francilien.
Question publiée au JO le : <b>21/11/2017</b> Réponse publiée au JO le : <b>03/04/2018</b> page : <b>2853</b>		

### Texte de la question

Mme Clémentine Autain alerte Mme la ministre, auprès du ministre d'État, ministre de la transition écologique et solidaire, chargée des transports, sur la nécessité et l'urgence d'un plan d'investissement massif pour les transports en commun du nord-est de l'Île-de-France. Au cours des derniers mois, les perturbations du trafic sur la ligne du RER B ont été particulièrement nombreuses : avarie électrique, problèmes de signalisations, rupture d'ancrage de caténaire, limitation de vitesse des trains. Les 900 000 usagers du RER B subissent quotidiennement les retards et suppressions de trains, consacrant souvent plusieurs heures de leur journée à leurs déplacements. Cette situation n'est pas acceptable. Elle impacte directement les opportunités d'emplois et de mobilité des usagers de la ligne. Combien d'employeurs lassés des retards répétitifs de leurs employés des suites des perturbations de cette ligne ? Dans un article du 23 octobre 2017, le Parisien pointait un net recul de la régularité du RER B : 13 % des trains de cette ligne sont retardés. Entre autres explications, la limitation de vitesse des trains aux abords des travaux du Grand Paris Express, notamment à Arcueil. Si la ligne du RER B a effectivement bénéficié de 275 millions d'euros d'investissement dans le cadre du plan « RER B+ », cette décision n'a visiblement pas permis de remettre à niveau les réseaux de la ligne. À titre d'exemple, les caténaires de la ligne sont vieilles de près d'un demi-siècle. Les trains utilisés sur la ligne du RER B, dont beaucoup sont d'anciens trains du RER A, ont une ancienneté supérieure en moyenne de 10 ans à ceux du RER D. Dans le même temps, de nouveaux transports en commun alternatifs à la ligne B, que pourraient être les lignes de métro 16 et 17, ont été récemment remis en question tant sur le plan de leur financement qu'en termes de calendrier de réalisation. Si les dernières annonces semblent confirmer la livraison de la ligne 16 dans les délais, la ligne 17 n'en reste pas moins essentielle pour les habitants du nord-est de l'Île-de-France. Ces deux lignes de métro sont un engagement essentiel de l'État en faveur du désenclavement des quartiers populaires de la Seine-Saint-Denis. Il n'est pas acceptable de cantonner les habitants du nord-est francilien à la seule ligne du RER B, où les incidents sont quotidiens. Le développement des transports en commun dans cette partie de l'Île-de-France est urgent. Il nécessite un investissement massif, indispensable pour réduire la fracture territoriale et sociale à travers la région francilienne. Elle lui demande quelles sont les intentions du Gouvernement en la matière.

### Texte de la réponse

La ligne B du RER est la deuxième ligne la plus chargée du réseau francilien après le RER A, avec 870 000 voyageurs par jour ouvrable. Elle a connu d'importantes évolutions ces dernières années, avec notamment la création de la direction de ligne unifiée (DLU), la mise en place d'un centre de commandement unique (CCU) et le développement de la nouvelle offre B Nord+. La rénovation des rames a permis l'amélioration du confort des usagers. Par ailleurs, le STIF a approuvé le 13 juillet 2016 l'opération de renouvellement de l'ensemble des

matériels de la ligne B avec un nouveau matériel interconnecté nouvelle génération (MING) à partir de 2025. Les travaux, réalisés entre 2008 et 2013 dans le cadre du schéma « RER B nord + », permettent désormais aux trains de circuler sur deux voies entre la gare du Nord et Aulnay-sous-Bois qui lui sont exclusivement réservées en situation normale, évitant les conflits de circulation et réduisant les effets d'un incident sur la ligne. Tous ces efforts humains et matériels ont permis des progrès en termes de ponctualité. Entre 2009 et 2015, le taux de ponctualité est ainsi passé de 78 % à 90 %. En 2016, l'augmentation du nombre de colis suspects et la survenue d'incidents majeurs et exceptionnels ont néanmoins terni ce bilan et le taux de ponctualité a légèrement baissé pour s'établir à 88,5 %. En outre, la fréquentation poursuit sa progression à un rythme de 2 % par an. Pour ces raisons, un niveau important d'investissements doit être maintenu sur cette ligne essentielle aux transports du quotidien des franciliens. Ainsi, le RER B bénéficie pleinement de l'enveloppe de 1,3 Md€ prévue par les schémas directeurs au contrat de plan État-région (CPER) : un montant de 215 M€ lui a ainsi été attribué entre 2015 et 2017. Après le « RER B Nord + », les efforts se concentrent désormais sur la partie sud de la ligne. Les opérations retenues visent à renforcer la fiabilité de l'infrastructure, à améliorer la gestion des situations perturbées ainsi que l'accueil et le confort des voyageurs et enfin à optimiser l'exploitation par une meilleure réactivité. D'importants travaux sont programmés à partir de 2018 visant à régénérer la caténaire et à optimiser le découpage électrique de la partie nord de la ligne B. Ce redécoupage permettra en cas d'incident d'isoler un secteur plus restreint et de limiter les conséquences pour les voyageurs. L'ensemble de ces interventions contribuera à l'amélioration de la qualité de service de la ligne, tant dans sa partie sud que dans sa partie nord. Enfin, le Grand Paris Express, dont la Société du Grand Paris assure la maîtrise d'ouvrage, sera un élément clé de la mobilité quotidienne des franciliens et notamment ceux de Seine-Saint-Denis avec les lignes 16 et 17. Le Gouvernement a confirmé le 22 février 2018 la réalisation de ce nouveau réseau, conformément au schéma d'ensemble approuvé le 24 août 2011. La ligne 16 sera réalisée en deux phases : Saint-Denis Pleyel - Clichy-Montfermeil en 2024 ; Clichy-Montfermeil - Noisy-Champs à l'horizon 2030. La ligne 17 sera réalisée en trois phases : Saint-Denis-Pleyel - Le Bourget RER en 2024, avec une option pour Le Bourget-Aéroport au même horizon ; Le Bourget-Aéroport-Triangle de Gonesse en 2027 ; Triangle de Gonesse-Le Mesnil-Amelot à l'horizon 2030.