



## 16ème législature

<b>Question N° :</b> <b>1670</b>	De <b>M. Carlos Martens Bilongo</b> ( La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Val-d'Oise )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transition écologique et cohésion des territoires		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports urbains	<b>Tête d'analyse</b> > Dysfonctionnements des lignes de RER B et D	<b>Analyse</b> > Dysfonctionnements des lignes de RER B et D.
Question publiée au JO le : <b>27/09/2022</b> Réponse publiée au JO le : <b>27/12/2022</b> page : <b>6733</b> Date de changement d'attribution : <b>04/10/2022</b>		

### Texte de la question

M. Carlos Martens Bilongo alerte M. le ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires sur les graves dysfonctionnements quotidiens affectant 1,6 million des usagers qui prennent les transports en commun sur le RER B et D chaque jour. Le premier sujet qui interpelle les élus franciliens porte sur NExTEO, un système de pilotage semi-automatique des RER décidé dès 2016 par la région, d'une importance cruciale puisqu'il vise à intensifier les cadences des rames des lignes B et D sur le tronçon particulièrement critique du réseau en grande difficulté opérationnelle (Les Halles-Gare du Nord). Le projet NExTEO avait notamment objet de fluidifier la circulation des RER B et D. Or le projet est à présent annoncé comme suspendu alors même que la situation n'a jamais été aussi critique, qu'une semi-automatisation de ces lignes apparaît plus que souhaitable et alors même que la région Île-de-France annonce une hausse des prix pour 2023, hausse des prix sans retrouver une offre de trains à 100 %. M. le ministre n'est pas sans savoir que les RER B et D partagent un tunnel, long de 2 kilomètres, qui reçoit plus d'un million de voyageurs chaque jour et 32 trains en heure de pointe, lequel est un goulot d'étranglement. En effet, les deux RER circulent sur la même voie : si un problème arrive sur l'une des lignes, il se répercute sur l'autre. Les usagers subissent ainsi quotidiennement des retards et des interruptions de trafic. Tous les jours les usagers sont bloqués pendant des heures, des personnes circulent quotidiennement sur les voies au niveau de Gare du nord, Châtelet les halles et Gare de Lyon. Cela entraîne des retards et des suppressions de trains, sans que des itinéraires alternatifs ne permettent aux usagers de bénéficier des services publics de transports. Ces perturbations quotidiennes affectent profondément la vie des usagers et constituent une entrave à leur vie personnelle et professionnelle. 1,6 million de personnes sont chaque jour dans l'incapacité de savoir avec combien d'heures de retard elles pourront répondre à leurs responsabilités personnelles et professionnelles. Placé face à une situation d'urgence, un habitant dépendant des RER B et D ne peut pas compter avec certitude sur le service public et préférera opter pour un moyen de transport privé comme la voiture. À l'heure de la transition écologique, les usagers du Nord du Val d'Oise sont condamnés à un choix entre rester bloqué à quai ou faire usage de leurs voitures avec un prix du carburant exorbitant. Son second sujet d'interpellation est le suivant : M. le député apprend par voie de presse que M. le ministre va recevoir son collègue député Karl Olive concernant les retards du prolongement du RER E. M. le député lui confirme donc être tout aussi disponible pour s'entretenir avec lui pour évoquer le sort de 1,6 million de franciliens qui sont désabusés face cette situation qui constitue pour eux un stress permanent face aux péripéties et lots de misères que leur réserve un trajet vers Paris autant qu'une maltraitance incontestable tenant aux conditions dans lesquelles ils sont transportés (rames bondées aux heures de départs imprévisibles stationnant des

heures en pleines voies sans climatisation, par exemple). Cette rupture manifeste d'égalité devant le service public devant alerter en ce qu'elle constitue une violation de l'article 1er de la Déclaration des droits de l'Homme et du Citoyen, M. le député le remercie de lui indiquer quand il accordera à chaque élu la même attention et il attend de connaître la date à laquelle M. le ministre pourrait le recevoir étant précisé que M. le député pourrait également le recevoir, ce qui serait pour lui l'occasion d'expérimenter les conditions de transports sur le RER D. Sa question porte ensuite sur les points suivants : quel est l'avis de M. le ministre sur la suspension des travaux relatif au système de pilotage NExTEO ? Plus généralement, il souhaite connaître quelles sont les mesures envisagées pour mettre un terme à cette situation préjudiciable aux usagers des lignes du RER B et D.

### Texte de la réponse

Les lignes RER B et D, fréquentées par plus de 1,6 million de voyageurs quotidiens, sont soumises à d'importantes contraintes d'exploitation en zone dense. Elles fonctionnent aux limites de leurs capacités actuelles, comme le montrent effectivement les incidents d'exploitation affectant fréquemment ces lignes. Pour y remédier, les lignes RER B et D font l'objet d'un vaste programme de modernisation et d'investissement de la part de l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités (IDFM), de l'État et des collectivités locales, dans la perspective d'améliorer très sensiblement la qualité de service et les conditions d'exploitation de ces lignes (NExTEO, renouvellement des matériels roulants, modernisation des systèmes de contrôle-commande, commandement unifié des lignes B et D). L'État accompagne en particulier 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 B et D en particulier, l'État a investi 350 M€ au titre du CPER 2015-2022 sur des opérations représentant un investissement total de 2,4 Md€. Ainsi, l'État co-finance au titre du CPER IDF actuel, à hauteur de 96,1 M€ et 81,8 M€ respectivement, les adaptations des infrastructures des lignes RER B et 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 fin 2025 et fin 2030 pour le RER B, et entre 2024 et 2028 pour le RER D. L'État co-finance également le projet NExTEO RER B-D, dont la procédure est en cours, de modernisation du système de signalisation, de conduite et de contrôle-commande de ces lignes RER, devant permettre d'améliorer sensiblement leur qualité de service et leurs conditions d'exploitation à l'horizon 2030. L'État porte, pour ce qui le concerne dans l'exercice de ses compétences, une attention particulière au bon avancement des projets, de manière à ce que les voyageurs puissent bénéficier d'une qualité de service à la hauteur de leurs attentes.