



16ème législature

Question N° : 8312	De Mme Clémentine Autain (La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Seine-Saint-Denis)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports urbains	Tête d'analyse > Abandon de la rénovation des rames du RER B	Analyse > Abandon de la rénovation des rames du RER B.
Question publiée au JO le : 23/05/2023 Réponse publiée au JO le : 03/10/2023 page : 8869		

Texte de la question

Mme Clémentine Autain interroge M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la non-rénovation d'une partie des rames MI84 du RER B. Mme la députée dénonce l'abandon politique des 900 000 usagers de la ligne qui subissent quotidiennement la vétusté du RER B. L'entreprise Alstom, incapable d'honorer son contrat d'aménagement des trains vieillissants depuis quatre ans, rend la situation intenable pour les voyageurs. Sur les 31 rames qui devaient être rénovées, seule une dizaine de trains, effectivement remis à neuf, circulent actuellement sur cette ligne. Six autres, immobilisés en attente de rénovation, ne seront finalement que légèrement améliorés par les services de la RATP. Quelle perte de temps et d'argent public. Pas de ventilation réfrigérée, ni d'ajout de vidéosurveillance. L'été prochain, comme tous les précédents, sera probablement caniculaire. La chaleur ressentie dans les rames générera des malaises qui eux-mêmes entraîneront des retards à répétition dans les trajets. À cette perspective, les usagers sont excédés. Des étudiants des villes les plus éloignées de Paris doivent chaque année craindre de manquer des cours, des examens ; ils sont contraints de réserver des hébergements les veilles de rendez-vous importants. Des chercheurs d'emplois sont discriminés en raison du trop grand risque de retard sur leur lieu de travail. Depuis quatre ans, le marché de la rénovation des MI84 est régulièrement retardé. En 2017, Alstom avait remporté le marché de la modernisation complète de ces rames, qui représentent un quart du matériel sur cette ligne. 100 millions d'euros plus tard, le compte n'y est pas. Mme la députée rappelle que ces rénovations étaient déjà un moindre mal puisqu'elles devaient permettre d'améliorer les conditions en attendant une franche évolution de cette ligne, notamment avec des trains à deux étages. On en est si loin actuellement. La décision de Valérie Pécresse de se contenter d'une très légère rénovation repose sur l'incapacité définitive d'Alstom à remplir le marché. Les pénalités doivent être à la hauteur du préjudice subi par les usagers quotidiennement. Mme la députée demande à M. le ministre en charge des transports de taper du poing sur la table et d'exiger d'Alstom que des solutions rapides soient trouvées. Il est temps d'arrêter de mépriser le près d'un million de voyageurs quotidiens de cette ligne ! Elle lui demande ses intentions à ce sujet.

Texte de la réponse

L'organisation des transports publics de personnes en Île-de-France relève de la compétence de l'autorité organisatrice de la mobilité, Île-de-France Mobilités (IDFM). L'Etat, au regard du principe de libre administration des collectivités territoriales, n'intervient pas dans ses choix. Île-de-France Mobilités est en effet seule compétente pour définir la politique de renouvellement et de rénovation des matériels roulants des lignes qu'elle administre. Le marché de rénovation des rames MI84 exploitées sur la ligne du RER B a été attribué par IDFM à l'industriel

Alstom Transport en 2017. Il lui appartient de veiller au bon respect des clauses du marché par l'industriel, et, le cas échéant, d'appliquer à ce dernier les pénalités prévues dans le marché. Par ailleurs, l'État accompagne le développement et la modernisation des infrastructures de transport collectifs en Île-de-France via les Contrats de Plan Etat-Région (CPER). L'Etat a ainsi investi plus de 2,28 Md€ pour le volet Mobilités - Transports en commun du CPER Ile-de-France 2015-22, dont plus de 1,5 Md€ entre 2019 et 2022 grâce au plan de relance. Pour la ligne du RER B en particulier, l'Etat a investi 245 M€ sur des opérations devant nécessiter un apport de financement global de l'ordre de 1,9 Md€. L'Etat a notamment co-financé, au titre du CPER IDF, à hauteur de 96,1 M€, les adaptations des infrastructures de la ligne du RER B nécessaires à l'utilisation et à la maintenance des nouvelles rames MI20 financées par IDFM, dont la mise en service commerciale est prévue de façon progressive entre fin 2025 et fin 2030.