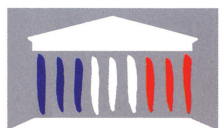


Décembre 2010



ASSEMBLÉE  
NATIONALE

Sur la ligne D du RER, 550 000 de nos concitoyens subissent chaque jour retards, irrégularités et rames bondées en raison de la vétusté des infrastructures et du matériel. Face à cette situation inacceptable, qui dépasse les clivages partisans, nous, les Députés de la ligne D, sommes totalement mobilisés. Car il en va de l'intérêt général. C'est aujourd'hui qu'il faut prendre les décisions nécessaires pour que changent radicalement les conditions de transports des Franciliens. Les rocade ne contribueront à améliorer significativement l'offre de transport en Île-de-France que si un effort financier est consenti sur le réseau existant, estimé en l'espèce à 2,5 milliards d'euros pour le RER D. Il est grand temps que les parties prenantes répondent à cette urgence.

**NICOLAS  
DUPONT-AIGNAN**

Député de l'Essonne  
**MANUEL VALLS**  
Député de l'Essonne  
126 rue de l'Université  
75700 – Paris

## LES DÉPUTÉS DE LA LIGNE D

### Le réseau de transport public du Grand Paris a besoin d'un RER D de nouvelle génération

Chaque jour, ce sont 2,8 millions de personnes qui empruntent les transports franciliens. Nous le savons, le réseau est saturé. Le RER D est aujourd'hui au bord de l'asphyxie. Et la croissance continue du nombre d'usagers, tendance qui sera renforcée par le maillage et l'interconnexion induite par les rocade, rend inéluctable la poursuite de la dégradation du transport. L'apparition de la nouvelle offre – Grand Paris ou Arc Express – constitue naturellement un élément encourageant, qui comble légitimement la lacune de transports performants de banlieue à banlieue. Mais les rocade ne sont pas une alternative au réseau actuel, dont la loi a, à juste titre, souligné la nécessité d'une étroite interconnexion avec le futur métro et, partant, sa capacité à absorber le surcroît de trafic passager induit ; elles sont complémentaires et interdépendantes des RER. Si les investissements nécessaires à la rénovation du réseau actuel ne sont pas réalisés, les rocade ne parviendront pas, seules, à améliorer les transports franciliens.

Le RER D n'a pas bénéficié de travaux d'infrastructure depuis plus de 20 ans ! Il en découle des conditions de transport inacceptables pour ses utilisateurs. Nos concitoyens méritent mieux ! Pour rénover les infrastructures et moderniser le matériel roulant, éléments indispensables de l'amélioration de la qualité de l'offre, il faut garantir le financement nécessaire de 2,5 milliards d'euros. Le plan de mobilisation de la région a ouvert la voie ; mais il faut aller au-delà. Sans investissement, le réseau francilien se meurt. Parce que le quotidien de nos concitoyens dépasse les clivages politiques, il en va de la responsabilité de l'ensemble des acteurs que de prendre, dès aujourd'hui, les engagements financiers nécessaires à la rénovation des RER. Nous n'avons que trop tardé.

**Françoise Briand** (UMP, Essonne), **Marie-Georges Buffet** (GDR, Seine-Saint-Denis), **Laurent Cathala** (SRC, Val-de-Marne), **Julien Dray** (SRC, Essonne), **Nicolas Dupont-Aignan** (NI, Essonne), **Guy Geoffroy** (UMP, Seine-et-Marne), **Didier Gonzales** (UMP, Val-de-Marne), **Michel Herbillon** (UMP, Val-de-Marne), **Bruno Le Roux** (SRC, Seine-Saint-Denis), **Franck Marlin** (UMP, Essonne), **Yanick Paternotte** (UMP, Val-d'Oise), **François Pupponi** (SRC, Val-d'Oise), **René Rouquet** (SRC, Val-de-Marne), **Françoise de Salvador** (UMP, Essonne), **Manuel Valls** (SRC, Essonne)



## LA LIGNE D DU RER : UN STATU QUO INACCEPTABLE

Depuis sa mise en circulation en 1995, aucun investissement en matière d'infrastructure n'a été consenti par la puissance publique sur la ligne D du RER. Malgré les efforts de l'opérateur, les problèmes structurels ne permettent pas d'offrir une qualité de service à la hauteur des attentes des voyageurs. La création de rocade ne palliera pas ces lacunes mais en aggravera au contraire les effets en raison de l'augmentation mécanique de la fréquentation sur le RER D générée par les interconnexions.

### La vétusté et la complexité des infrastructures à l'origine des irrégularités de la ligne D

Les irrégularités mesurées sur la ligne D du RER – jusqu'à 18,1 % en 2008 ! – s'expliquent à la fois par la complexité de la ligne – 19 postes d'aiguillage, 5 branches, 11 bifurcations, 5 postes de régulation, 34 passages à niveau – et par la vétusté des infrastructures qui n'ont pas été renouvelées depuis leur création. Il en résulte une fragilité extrême du réseau et lorsqu'un incident survient sur la ligne, ce sont tous les trains de la journée qui subissent un retard.

### Le vieillissement et l'inadéquation du matériel roulant

Les trains qui circulent sur la ligne D du RER sont vieillissants et en nombre aujourd'hui insuffisant. Dès lors, il peut arriver qu'un service soit purement et simplement supprimé, par absence de train disponible, pour cause de maintenance par exemple. Quant aux rames, elles ne sont plus en mesure d'absorber l'augmentation du trafic voyageur, qui sera lui-même renforcé par la réalisation des rocades.

### Le RER D : une situation explosive

En huit ans, le nombre de voyageurs empruntant quotidiennement la ligne D du RER a augmenté de 40%. On estime que cette croissance devrait se poursuivre au même rythme d'ici 2020. Mais compte tenu des caractéristiques de l'infrastructure et du matériel roulant actuellement en circulation, le nombre de passagers ne pourra pas être absorbé.

A réseau constant, la saturation est telle qu'il est aujourd'hui matériellement impossible d'ajouter de nouvelles dessertes, tandis que les voyageurs ne pourront bénéficier de rames spacieuses permettant de les accueillir dans des conditions décentes. Si aucun investissement n'est décidé, la situation aujourd'hui critique deviendra explosive.

## IL N'Y A PAS DE FATALITE : RENDRE PERFORMANT LE RER D, C'EST POSSIBLE

Des investissements ciblés sur les infrastructures suffisent à améliorer significativement le quotidien des usagers de la ligne D du RER. Il est temps de sanctuariser le milliard d'euros nécessaire. Néanmoins, d'ici à la réalisation de ces travaux, quatre mesures immédiates destinées à améliorer le service, doivent être prises dès 2011.

### Traiter l'urgence dès 2011

L'arrivée du Transilien en banlieue nord n'offre actuellement aucune bouffée d'oxygène à la ligne D. Toutes les rames affectées sur la D viennent remplacer les « petits gris ». Or le nombre de rames disponibles ne permet pas de faire face à la maintenance, aux défaillances, ni à la nécessité d'augmenter la desserte.

**1.** La première proposition consiste à donner à la ligne de nouvelles marges de manœuvre en affectant 4 ou 5 rames supplémentaires au RER D et éviter ainsi les suppressions de train pour cause de maintenance. Il suffit pour cela de retarder quelque peu le retrait définitif des « petits gris » pour toujours garder une rame de sécurité disponible.

**2.** La deuxième proposition consiste, à compter de l'heure d'hiver 2011, à rallonger la période de pointe du matin et surtout du soir, pour faire face à l'augmentation du trafic et aux nouvelles habitudes des usagers. Aujourd'hui, à compter de 20h30, la branche Melun ne bénéficie que d'un train court à la demi-heure. Compte tenu de la fréquentation, un passage au quart d'heure jusqu'à 21 heures au moins est nécessaire. De même, il conviendrait de repousser jusqu'à 9h00 la double desserte au quart d'heure qui n'existe aujourd'hui que jusqu'à 8h15.

**3.** Ensuite, l'offre du week-end est largement insatisfaisante et pourrait rapidement être rendue plus efficace en passant toutes les dessertes en double rame (contre des trains courts aujourd'hui) et en passant le dimanche la desserte au quart d'heure (contre la demi-heure aujourd'hui).

**4.** La quatrième consiste à délester le RER D dans son tronçon nord en créant de nouveaux arrêts à Fosses-Surville et à Louvres pour la ligne reliant Creil et Amiens à Paris. Cela permettra aux Picards de descendre directement à Roissy (et donc de leur éviter des allées et venues superflues



RER D

entre Paris et Roissy par le RER) et d'augmenter la capacité de transport vers Paris depuis le Val-d'Oise comme la Seine-Saint-Denis, décongestionnant ainsi les rames du RER D sur cette portion de la ligne.

### **Un tunnel dédié au RER D**

Le tunnel qu'emprunte aujourd'hui le RER D entre la gare du Nord et Châtelet-Les Halles constitue un véritable goulot d'étranglement. Les RER B et D se partageant la voie dans le tunnel, on dénombre un train toutes les deux minutes. Le nombre de RER en circulation ne peut être augmenté et lorsqu'un incident survient, c'est l'ensemble des trains des deux lignes qui en subit les conséquences.

La possibilité de construire un second tunnel entre la gare du Nord et celle de Châtelet-Les Halles, réservée à la circulation des RER D, doit être étudiée avec la plus grande attention.

### **Faire de la régularité et de la fiabilité des objectifs partagés pour le RER D**

La fiabilité du réseau ne pourra être durablement assurée que si les infrastructures sont modernisées. Cet investissement – estimé à 500 millions d'euros – est urgent pour procéder aux aménagements indispensables des stations – création de terminus et de garages. L'alimentation électrique doit être modernisée et une rationalisation des postes d'aiguillage conduite. Et nous demandons que soient supprimés les 34 passages à niveaux de la ligne D qui présentent des risques élevés pour le réseau.

### **Augmenter la fréquence du RER D**

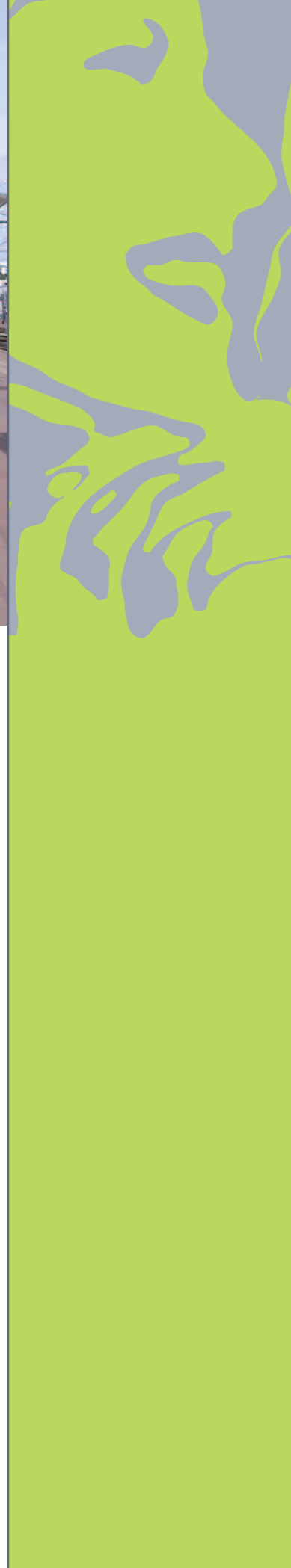
Pour offrir un service performant à des clients sans cesse plus nombreux, il faut pouvoir augmenter le nombre de dessertes. Mais cela ne sera possible que si les infrastructures sont adaptées. Le cadencement des lignes (grâce au programme « Next ») doit être lancé. Il permettra une augmentation de 15 % de la capacité de la ligne pour un coût de 500 millions d'euros.

### **Absorber la fréquentation grâce à de nouvelles rames**

Les trains en circulation sur la ligne D ont plus de 20 ans et ne permettent plus d'accueillir les voyageurs dans de bonnes conditions. Pour renouveler progressivement le parc existant, il est nécessaire d'investir dans un nouveau matériel adapté aux caractéristiques de la ligne, tels que les trains à deux niveaux utilisés par le RER E. Grâce à leurs 3 portes – et non 2 comme aujourd'hui – ces rames permettent aux voyageurs de monter et de descendre plus rapidement, ce qui diminue la durée du stationnement en gare. Cet investissement est estimé à 1,5 milliard d'euro.

### **Améliorer le confort des voyageurs de la ligne D**

Les efforts menés pour améliorer le confort et l'accessibilité sont appréciés des voyageurs. Les aménagements doivent continuer pour faciliter et sécuriser les déplacements – création de passages souterrains, d'abris sur les quais...





## Permettre une offre de transport de qualité sur la ligne D du RER

La question des transports est devenue, à juste titre, une préoccupation majeure de nos concitoyens. Le débat sur les roades a engendré une forte attente de la part des Franciliens qui demandent un réseau fiable, maillé, avec des dessertes fréquentes.

Si nous partageons le souhait d'une offre complémentaire en matière de transports, nous sommes convaincus que cela ne peut être réalisé sans procéder aux améliorations indispensables du réseau existant. Ne pas le faire équivaudrait à manquer de respect aux 2,8 millions de personnes qui empruntent chaque jour un réseau saturé. Les financements nécessaires à la rénovation de la ligne D du RER sont estimés à 2,5 milliards d'euros. Comparé au coût des roades, c'est peu. Mais indispensable. Nous demandons à tous les acteurs en présence de sanctuariser ce financement pour qu'enfin nos concitoyens puissent bénéficier d'un transport à la hauteur de leurs attentes et, d'ici à la réalisation de ces travaux, que des mesures immédiates d'amélioration du service soient mises en œuvre.