

# Les trains de banlieue méritent un coup de neuf



(L'Express/Lesepic)

Valérie Pécresse, présidente du Syndicat des transports d'Ile-de-France, souhaite déployer 700 trains neufs ou renouvelés d'ici à 2021. Ce projet, évalué à 8,5 Mds€, concernerait toutes les lignes du RER et du Transilien. (Cahier central)

Le Parisien  
Mardi 22 mars 2016

## Pécresse veut 700 trains neufs ou renouvelés d'ici cinq ans

**TRANSPORTS.** C'était l'une de ses principales promesses de campagne, lors des régionales, de la nouvelle présidente de la région Ile-de-France et du Stif. Le projet est ambitieux et devrait coûter 8,5 Mds€.

**CETTE FOIS, ON RENTRE** dans le dur. Lors du prochain conseil d'administration du Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif), le 30 mars, Valérie Pécresse (LR), sa présidente, compte dévoiler sa stratégie pour déployer 700 trains neufs ou renouvelés d'ici à 2021. Cela concernera toutes les lignes du RER et du Transilien, traduisant ainsi l'une de ses principales promesses de campagne lors des élections régionales.

Les chiffres avancés par la présidente de la région Ile-de-France, détaillés par type de matériel et par

ligne, donnent le tournis : 77 nouvelles rames pour le RER A, 130 pour le D, 124 pour le E, et plusieurs dizaines d'autres qui, selon le calendrier élaboré par Valérie Pécresse, seront toutes livrées ou renouvelées d'ici cinq ans !

Pour y arriver, Valérie Pécresse veut « aller vite ». « Le Stif va ainsi mobiliser toutes les options qui n'ont pas été levées dans le cadre des contrats qui nous lient aux opérateurs », explique la présidente du Stif. Cela représente

159 Francilien, une trentaine de MI09 (qui circulent sur le RER A) et 42 Régio2N (dévotés à la ligne R). Par ailleurs, dès le 30 mars, nous lançons la rénovation de 42 rames du RER C et celle d'une douzaine de trains sur les lignes H, K et L. »

Mais cela suffira-t-il ? Les élus communistes siégeant au Stif avaient déclaré que, faute d'engagements financiers mis lors du débat d'orientations budgétaires, le mois dernier, il était « désormais impossible de faire rouler les 700 nouveaux trains avant la fin de la mandature régionale ».

Valérie Pécresse chiffre cet ambitieux projet à « 8,5 Mds€ », sans compter les éventuels aménagements nécessaires (NDR : ils peuvent représenter des centaines de millions d'euros), qu'elle compte financer par du crédit-bail étalé sur trente ans, à hauteur de 350 M€ par an.

Mais la région et le Stif en ont-ils les moyens ? « On aura peut-être besoin de ressources complémentaires », concède Valérie Pécresse qui, en outre, semble avoir déjà prévu une échappatoire en cas d'échec. « Nous allons demander aux opérateurs, et notamment à la SNCF, de nous livrer un avis technique sur les nouveaux matériels, et de réaliser une estimation du coût total », continue la présidente du Stif.

### La SNCF et la RATP mises à contribution



Rien que pour le RER A, 77 rames devraient être renouvelées ou renouvelées. (L'Express)

Lignes	NOMBRE TOTAL DE RAMES FIN 2015	NOMBRE DE COMMANDES de nouvelles rames	OBJECTIF DE LIVRAISON DES RAMES			
			2017	2019	2020	2021
A	191	34 (déjà commandées)		43 (rames à deux étages)		
B	154	37 (rames à deux étages)				
C	220				42	
D	138				130 (à deux étages)	
E	59				124*	
H	104	50				
K	35					
P	93				20	
R	41				42 (rames à deux étages)	
J	122	40				
L	90	70				
U	18				18	
N	81					50

\* Livraison des commandes lors de la fin des travaux de prolongement de la ligne  
 Rames à commander ou déjà commandées. Rames à rénover.

### « La ligne D, c'est la poubelle ! »

**Christelle, 44 ans, de Fosses (Val-d'Oise), usagère quotidienne du RER**

**UN VENDREDI SOIR** ordinaire à la gare d'Orry-la-Ville (Oise). Sur les écrans lumineux, l'information tourne en boucle depuis le milieu de l'après-midi : « Trafic perturbé Paris Nord, personnes sur les voies. » « Demain, ce sera des éléphants tombés du quai... En vingt ans, j'ai à peu près tout vécu », soupire Christelle, 44 ans. Cette habitante de Fosses (Val-d'Oise) emprunte quotidiennement le RER D, 197 km de rails à travers l'Ile-de-France et l'Oise, l'une des plus grosses lignes de France.

La voyageuse attend son mari en compagnie d'une collègue de travail. « A la gare du Nord, il n'y avait pas de train pour Fosses. Alors, on a pris celui qui allait jusqu'à Orry, quitte à être en infraction », explique-t-elle.

Christelle. Hier, il y avait du vomis à l'entrée de la rame... Dès 7 heures, ça réveille ! Quand je vois l'état des sièges, je n'ai pas envie de m'asseoir. Le soir, pas besoin de tergiverser, puis qu'on est obligé de rester debout. »

Dépitée, Guenaëlle, 38 ans, médecin à Chantilly (Oise), annonce sa soirée : « Je viens de rater ma correspondance pour Fosses. J'attends ma belle-mère qui va me ramener. Et je vais repartir chercher mon mari, qui est bloqué dans l'autre sens ! Sympa le début de week-end... »

La ligne D, c'est « le sol qui colle et les vitres noires de crasse », résume Aurélien, 21 ans, qui arrive de Creil (Oise). « Pour moi, c'est tout bon, j'aime à cuisiner antillais à la gare. Le vendredi, les gens sont tellement à cran qu'ils n'ont pas envie de faire à manger. Alors, ils viennent chez moi ! » Solange, 56 ans, psychogiste à Orry (Oise), abonde : « On a déjà les retards et les suppressions, une situation infernale. Et en plus, tout est vieux et moche. Comment accepter ça ? »

ELISABETH GARDET



Orry-la-Ville (Oise) vendredi. En attendant son mari, Christelle (à gauche) échange ses souvenirs de galère avec sa collègue, Elisabeth. (L'Express)

### « Le sol qui colle et les vitres noires de crasse »

Aurélien, 21 ans  
 Pour tuer le temps, les deux collègues échangent leurs souvenirs de galère. Cette nuit de juillet, par exemple, lorsqu'elles sont rentrées chez elles à 1 heure. A cause de la canicule, les rails s'étaient dilatés et les réseaux électriques avaient... fondu. Et puis ce matin de la semaine dernière, lorsque tous les sièges de la rame étaient jonchés de cacahuètes. « La ligne D, c'est la poubelle, enrage

### « Les voyageurs sont prêts à payer plus »

Valérie Pécresse (LR), présidente du Stif

**Vous promettez 700 trains neufs ou renouvelés d'ici à 2021. Pourquoi est-ce si important ?**  
**VALÉRIE PÉCRÉSSE.** La situation est dramatique. Sur les RER et Transilien, la moyenne d'âge des trains est de 26 ans. Ils sont sales, vétustes, inadaptés à la fréquentation actuelle. Ils n'ont pas le haut débit et ne sont pas vidéo protégés. Nous voulons transformer un voyage, souvent subi et source de stress, en du temps utile. Et un train neuf, c'est plus de confort et de places, mais aussi moins de pannes, et donc plus de ponctualité.  
**Pour mettre en œuvre ce programme, qu'attendez-vous de la RATP et de la SNCF ?**  
 Qu'ils s'associent à notre stratégie en nous apportant leur expertise, mais aussi qu'ils arrêtent de faire cavalier seul ! Nous voulons, par

exemple, automatiser les RER B et D pour augmenter leur cadence. Mais chaque opérateur a son propre système d'automatisation et ils nous assurent qu'ils ne sont pas compatibles ! On ne veut plus entendre ce genre de discours ! Un programme aussi ambitieux n'implique-t-il pas une nécessaire participation des usagers à son financement ? Si c'est pour améliorer la qualité de service, augmenter le tarif du passe Navigo n'est pas un tabou. Mais, ne posons pas le problème à l'envers : l'urgence, c'est d'expliquer comment on va faire d'abord, et à quelle échéance. Les usagers en ont surtout marre de l'opacité du système. Ils sont prêts à payer plus pour que ça marche mieux et si on leur explique pourquoi.

Propos recueillis par G.P.