

Par **C.Dubois**

Nouvelles rames, nouveaux horaires, le RER D va faire sa révolution



Des rames de nouvelle génération, des changements d'horaires, des nouvelles correspondances... Le RER D, dont la ponctualité reste en dessous des objectifs, sera ce mercredi 11 janvier au cœur du Conseil d'administration du Stif, l'autorité en charge des transports en Ile-de-France, dirigée par la présidente LR de région Valérie Pécresse.

Si l'objectif de ponctualité est de 92,5%, le RERD peine à atteindre les 86%, malgré une réorganisation des horaires en 2014, qui a surtout amélioré le service en petite couronne et aux heures de pointe du matin. Plusieurs facteurs expliquent les problèmes, à commencer par l'augmentation du nombre de voyageurs (+3% en 2015) qui sature la ligne, la complexité de la ligne avec ses différents embranchements, le tunnel partagé entre Les Halles et Gare du Nord ou encore la longueur des lignes, qui vont jusqu'à 100 km, avec par exemple quelques 20 passages à niveau entre Malesherbes et Corbeil, qui génèrent des retards se propageant sur toute la ligne.

Plus de fréquence au Sud en heure de pointe

En attendant la refonte de fond prévue dans le cadre du schéma directeur, de nouvelles modifications de service annuel (SA) sont prévues d'ici 2019, afin d'augmenter la fréquence des trains en grande couronne, avec notamment 8 trains par heure entre le plateau d'Evry et Paris en heure de pointe contre 4 aujourd'hui. En heure de pointe, la nouvelle offre implique en revanche des correspondances supplémentaires à Corbeil et Viry-Châtillon pour les usagers de la branche Malesherbes, dans la grande couronne sud. Le SA 2019 prévoit aussi la perte de 2 arrêts par heure à Maisons-Alfort – Alfortville et Villeneuve-Saint-Georges aux heures creuses.

A terme, le schéma directeur prévoit des arrêts du RER D en gare du Vert de Maisons, lors de la mise en service de la ligne 15 Sud en 2022, la création d'une 3ème mission sur la branche Melun terminus gare de Lyon souterraine en parallèle d'un nouveau système de signalisation (Nexteo, en 2025) qui permettra la circulation de 20 trains par heure et par sens entre Paris et Villeneuve, et encore la création d'une 3ème mission sur la branche Corbeil en lien avec les aménagements Paris – Villeneuve-Saint-Georges (terrier de Bercy, allongement des voies 7/9 et 11), d'ici 2030.

Des rames de nouvelle génération

Ce mercredi 11 janvier, le Conseil du Stif doit également acter l'achat de rames de RER de nouvelle génération (NG). Concrètement, il est prévu d'acquérir, en plusieurs tranches, un minimum de 125 rames NG de 130 m de long, d'une capacité de 1861 personnes, pour renouveler entièrement le parc

du RER D, et un minimum de 130 rames de 112 m de long pour le RER E, d'une capacité de 1563 personnes. Soit un marché de 3,75 milliards d'euros, répartis en 1,865 milliards d'euros pour la ligne E et 1,885 milliards d'euros pour la ligne D (hors frais de maîtrises d'œuvre et d'ouvrage propres à SNCF Mobilités). Au total, le marché maximal pourrait porter sur 371 rames. Une première tranche ferme de 71 rames doit être votée ce 11 janvier, réparties entre 56 rames courtes (112m) pour la ligne E, et 15 rames longues (130 m) pour la ligne D, pour un montant de 1,5 milliard d'euros HT tout compris. Les 18 premières rames (14 courtes et 4 longues) seront opérationnelles entre mai 2021 et septembre 2021. Les rames suivantes devraient être livrées entre mai 2022 et juin 2023. Toutes les rames seront équipées de système d'information des voyageurs, de vidéosurveillance, d'un système de comptage des passagers, et seront accessibles aux personnes à mobilité réduite,

Sur ces questions, le débat devrait être dense ce mercredi, avec plusieurs amendements qui abordent un certain nombre de questions.

Haro sur la réduction des trains à Maisons-Alfort, Alfortville et Villeneuve-Saint-Georges

Concernant la fréquence des trains, au moins trois amendements, des élus PCF, des élus PS, et d'un élu LR, le président du Conseil départemental de l'Essonne, François Durovray, remettent en cause le passage de 10 à 8 arrêts par heures pour les gares de Maisons-Alfort – Alfortville et Villeneuve-Saint-Georges, et de 6 à 4 arrêts par heures pour les gares de Juvisy et Vigneux pendant les heures creuses. *«Avec 10 millions de voyageurs par an, la gare de Maisons-Alfort – Alfortville est une des principales gares du RER D et une gare particulièrement chargée à laquelle sont directement reliés les 100 000 habitants des deux communes (sans compter les autres communes alentours). La suppression de deux trains par heure et par sens en heure creuse équivaut à une perte sèche de 20% de l'offre de RER D pour les usagers concernés»*, déplorent les élus PS Isabelle Beressi, François Kalfon, Jonathan Kienzlen et Corinne Valls. *«Dans le cadre des concertations avec la population, les associations et les collectivités engagées depuis plusieurs mois sur le SA 2019 du RER D, il n'a jamais été question de suppression d'offre en heures creuses. Aucune information n'avait été transmise aux collectivités concernées. Il est inacceptable que de telles décisions puissent être présentées au conseil du STIF sans la moindre concertation de la part du STIF et de la SNCF avec quiconque»*, renchérisent les élus FG Jacques Baudrier Pierre Garzon Fabien Guillaud-Bataille. *«Ce projet ne doit pas opposer les collectivités de petite couronne et celles de grande couronne. SNCF doit proposer toutes les solutions pour ne pas dégrader la capacité de desserte de ces gares»*, insiste encore François Durovray.

Le changement à Corbeil crisper

L'autre point qui cristallise les tensions concerne l'introduction d'une correspondance à Corbeil, qui a donné lieu à de nombreuses protestations des habitants du Sud Essonne lors de réunions organisées sur la question en décembre 2016. *«Les voyageurs qui souhaiteraient se rendre sur Evry devraient effectuer un changement à Corbeil-Essonnes avec une seule correspondance sur trois qui se ferait quai à quai. Cela engendrerait pour les voyageurs une franche dégradation des conditions de transport qui seraient alors sacrifiées par cette suppression des trains directs sans correspondance entre Malesherbes – Evry/Paris. Ce projet de la SNCF conduirait très certainement les usagers de la branche sud de la ligne D à emprunter leur voiture pour se reporter sur la ligne du RER C qui connaît déjà une fréquentation en hausse, rallongeant sans aucun doute un temps de trajet déjà conséquent»*, dénonce l'élue FN essonnienne Audrey Guibert. *«Cette perte de liaison directe pour les territoires du sud Essonne avec Evry pourrait pénaliser l'accès aux universités, aux pôles d'emplois et à la préfecture»*, souligne pour sa part François Durovray qui a déposé un amendement réclamant une réorganisation des réseaux de bus pour accompagner ce nouveau service annuel.

[Sur la partie Essonne, voir les articles d'Essonne Info sur ce sujet](#)

A quand l'achèvement de l'aménagement à Pompadour ?

En Val-de-Marne, les élus FG demandent également l'achèvement du réaménagement du pôle Pompadour pour accompagner l'optimisation de l'exploitation du RER D, avec la réalisation d'un

deuxième quai et d'une gare routière à l'est du faisceau ferré, et l'aménagement d'une liaison piétonne et cyclable entre la gare routière et la gare SNCF permettant le franchissement de ce faisceau ferré dans de bonnes conditions

Prolonger la ligne 18 jusqu'au RER D

Les élus FG ont également déposé plusieurs amendements pour agir en amont de l'explosion de trafic sur le RER D, en demandant l'extension de la ligne 18 du Grand Paris Express jusqu'à une station de RER D. *«A l'échelle des investissements très conséquents à engager pour le RER D, ce prolongement apparaît comme un investissement tout à fait réaliste et efficace»*, défendent les élus.

Rééquilibrer l'offre économique

Plus en amont encore, ils insistent sur la poursuite des investissements tertiaires dans l'Ouest parisien, au détriment de sites comme Evry, et demandent à la présidente du STIF de réclamer au gouvernement une modification des taux de la Taxe pour Création de Bureaux pour rééquilibrer. *«Les dernières informations sur la production de bureaux en Ile-de-France marque un déséquilibre massif au bénéfice des Hauts-de-Seine qui représente près de 60% de la production de bureaux de la région en 2016, et plus de 42% depuis 10 ans. A contrario plusieurs pôles de grande couronne dont en particulier les villes nouvelles d'Evry et de Marne-la-Vallée comptent un stock important de bureaux obsolètes et en voie d'obsolescence, ce qui va amener à une chute de l'emploi. Cette évolution est très préjudiciable à l'évolution du RER D, car cela va amener à charger à l'heure de la pointe le RER D sur la branche Corbeil, de moins en moins d'habitants du secteur trouvant des emplois sur place»*, s'alarment les élus.

Commander les rames tout de suite, en vérifiant le made in France

Concernant les investissements, les élus FG ont également déposé deux amendements pour demander au Stif de s'engager dès à présent sur une tranche ferme de 181 rames de nouvelle génération (56 rames courtes pour la ligne E et 125 rames longues pour la ligne D), moyennant 3 milliards d'euros, et demandent des engagements pour s'assurer que la réalisation de l'intégralité de l'ingénierie en France, ainsi que celle de la construction des moteurs et des chaudrons seront bien construits en France.