

**RAPPORT DE PRESENTATION**

**OBJET : MOTION RELATIVE A L'AMELIORATION DE LA LIGNE D DU RER**

**RAPPORTEUR : Monsieur MONOT**

La ligne D du RER est la plus longue (197 km) et la plus fréquentée (550.000 voyageurs et 440 trains par jour ouvrable) du Réseau Express Régional. C'est aussi la ligne connaissant la plus forte irrégularité avec, en 2008, 18,12% des trains en retard.

Pour faire face à l'irrégularité croissante du RER D, un plan d'actions, dénommé « D maintenant », a été mis en œuvre par la SNCF. Depuis le 14 décembre 2008 les dessertes ont été reconfigurées pour tenter d'améliorer la régularité. Il s'agit notamment de réduire le nombre de longs parcours, en particulier en instaurant un terminus partiel à la gare de Châtelet - Les Halles.

Pour les Gonessiens mais aussi l'ensemble des usagers du RER D, cette évolution ne constitue pas un progrès mais une source de gêne et de difficultés supplémentaires.

Le nombre de trains aux heures de pointe a en effet diminué, passant à 8 au lieu de 12. Le temps d'attente entre deux trains s'est donc allongé. Le nombre de voyageurs n'ayant pas diminué, les rames atteignent une saturation du nombre d'usagers contraints de voyager debout et sans espace dans des conditions parfois extrêmement inconfortables. De plus, tous les trains étant omnibus, le temps de transport a augmenté. Les usagers dénoncent unanimement la dégradation de leurs conditions de voyage sur le RER D.

Depuis le 14 décembre 2008, la situation n'a donc fait que se dégrader sans que la régularité ne s'améliore.

De l'aveu même de la SNCF, rencontrée en janvier, « force est de constater que, depuis ce changement de desserte, nos résultats ne sont pas encore à la hauteur de nos espoirs ». De nombreux incidents techniques et matériels ont en effet lourdement perturbé la circulation des RER (incidents caténaires, rails cassés, problèmes de signalisation...).

Ces incidents techniques et matériels sont le résultat de nombreuses années de sous investissement de la part de l'Etat jusqu'à mars 2006, date à laquelle la direction du Syndicat des Transports d'Ile-de-France a été confiée à la Région. Bien que les compétences transférées à la Région n'aient pas été accompagnées d'un transfert de crédits équivalent, le Conseil régional s'est engagé dans d'importants programmes d'investissement. Dans le cadre du « Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France » proposé par la Région, 1 milliard d'euros seront investis dans les RER, dont 300 millions pour le RER D tant sur les infrastructures qu'en matière d'exploitation et de matériel roulant.

Il est donc aujourd'hui indispensable de prendre les mesures d'urgence qui s'imposent pour l'amélioration de la fréquence et de la régularité des trains, pour un raccourcissement des temps de transport, pour une modernisation des voies et des rames de RER ainsi que pour une amélioration significative du confort, de l'information et de l'accueil des voyageurs :

.../...

- La SNCF doit rétablir les quatre trains supprimés aux heures de pointe depuis le 14 décembre 2008 et mettre en œuvre toutes les mesures nécessaires à l'amélioration de la qualité du service.
- L'Etat doit participer au « Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France» proposé par la Région, prévoir dans son « Plan de relance » le démarrage immédiat de travaux sur le RER D et tenir ses engagements financiers pris dans le cadre du Contrat de Projet Etat Région 2007 – 2013.
- Le STIF, sous l'autorité de la Région, doit accélérer la réalisation des investissements dans le Réseau Express Régional tant sur les infrastructures qu'en matière d'exploitation et de matériel roulant.