



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

RER

Question écrite n° 107588

Texte de la question

M. Nicolas Dupont-Aignan appelle l'attention de Mme la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement sur l'avis de l'autorité environnementale AE 2010-60/n° CGEDD 007536-01, délivré lors de la réunion du 23 février 2011. On peut y lire en page 7, « qu'il n'y aura pas d'évolution du trafic sur la ligne D du RER entre 2014 et 2034 ». Sur la branche Sud, il apparaît donc que le nombre de circulations actuel, qui demeurera le même en 2014, après la modernisation, restera identique pendant encore 23 ans, ceci malgré l'affluence. Or, dans le contenu du dossier présentant les caractéristiques du schéma directeur d'amélioration de la ligne D, il est mentionné que le nombre d'usagers augmentera, compte tenu du nombre de logements à livrer et de m² de bureaux, d'au moins 5 % par an, ceci sans tenir compte de l'afflux de la clientèle lié à l'ouverture de la nouvelle gare de Créteil-Pompadour. Un simple calcul permet d'obtenir un triplement à terme du nombre de voyageurs quotidien. Par conséquent, il lui demande de bien lui indiquer quel est le scénario envisagé, dans un peu plus de 2 décennies, pour répondre aux besoins de déplacements domicile-travail-domicile des usagers de la ligne D du RER.

Texte de la réponse

L'organisation des transports en Île-de-France relève de la responsabilité du Syndicat des transports d'Île-de-France (STIF), autorité organisatrice qui rassemble la région et les départements franciliens. Il a ainsi décidé le 22 novembre 2006 la mise en oeuvre du schéma directeur de la ligne D du RER. Ce projet prévoit des offres nouvelles de desserte et des aménagements visant à renforcer les infrastructures selon un calendrier découpé en plusieurs phases. L'objectif est d'améliorer la qualité globale du service, en particulier la fréquence et la régularité des trains. À la suite de l'approbation du schéma de principe qui définit la réalisation des mesures de l'horizon moyen terme (2014) par le STIF le 8 juillet 2009, l'étude d'impact, finalisée en novembre 2010 pour l'ensemble de cette phase, a été soumise en application des articles R. 122-1 et suivants du code de l'environnement à l'autorité environnementale, qui a rendu un avis le 23 février 2011. Elle souligne en page 7 « qu'il n'y aura pas d'évolution du trafic sur la ligne D du RER entre 2014 et 2034 ». En effet, cette étude d'impact concerne le seul horizon 2014, comprenant un schéma de desserte spécifique et les investissements nécessaires pour le mettre en oeuvre. Ainsi, et comme le souligne le maître d'ouvrage Réseau ferré de France (RFF) dans les compléments qu'il a apportés en avril 2011 en réponse, seules les conséquences de l'évolution du trafic à cette échéance sont présentées dans cette étude. Néanmoins, il est indéniable que l'attractivité urbaine et économique des zones desservies par la ligne D du RER entraînera une hausse importante du nombre d'usagers dans les années suivantes. La capacité de la ligne ne pourra cependant pas être augmentée sans aménagements supplémentaires d'infrastructures au-delà de 2014. Tels sont les enjeux des phases ultérieures du schéma directeur du RER D, dont chacune fera l'objet d'une étude d'impact particulière. Conscient de ces enjeux, l'État est très attentif au renforcement et à la modernisation du RER D. Il contribue ainsi au financement du schéma directeur de celui-ci, et un montant de 133 Meuros, tous financeurs confondus, est prévu dans le contrat de projets 2007-2013 pour les travaux de la phase moyen terme (2014). En outre, à ma demande, la convention particulière entre l'État et la région sur les transports collectifs en Île-de-France, qui

vient d'être approuvée par le conseil régional le 23 juin 2011, confortera l'avancement de ce projet en finançant à hauteur de 20 Meuros les études permettant de définir les investissements à réaliser à plus long terme. De plus, les études relatives au doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord, qui permettrait de renforcer l'offre globale du RER D, seront engagées dans le cadre du contrat particulier. Par ailleurs, la Société nationale des chemins de fer (SNCF) se mobilise également. Annoncé le 20 janvier 2011, le plan de renforcement de la qualité de service sur douze lignes identifiées comme sensibles, dont la ligne D du RER, viendra améliorer la qualité globale du service. Le diagnostic spécifique à cette ligne a été effectué entre février et mai 2011. L'analyse des résultats de cet audit sera suivie de l'élaboration du programme d'actions à mener sur une période de douze à dix-huit mois.

Données clés

Auteur : [M. Nicolas Dupont-Aignan](#)

Circonscription : Essonne (8^e circonscription) - Députés n'appartenant à aucun groupe

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 107588

Rubrique : Transports urbains

Ministère interrogé : Écologie, développement durable, transports et logement

Ministère attributaire : Écologie, développement durable, transports et logement

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 3 mai 2011, page 4396

Réponse publiée le : 13 septembre 2011, page 9841