



L'authorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

## RER D et RER C : 620 millions d'euros d'investissement d'ici 2017

### ❖ Schéma de principe du RER D

*Le Conseil du STIF approuve le schéma de principe RER D+, invite les maîtres d'ouvrage à réaliser le dossier d'enquête publique puis l'avant-projet pour les aménagements des gares de Goussainville et de Corbeil-Essonnes et engage les études des horizons moyen (2015 > 2020) et long (au-delà de 2020) termes du schéma directeur du RER D.*

Le schéma de principe définit la réalisation des mesures de l'horizon moyen terme du schéma directeur. Il consiste notamment à gagner en régularité tout en offrant une desserte nettement renforcée par rapport au service annuel 2009 avec à partir de décembre 2013 :

- au nord, le passage de 8 à 12 trains par heure bien cadencés ;
- au sud, l'arrêt des trains à Pompadour et le renforcement de la desserte du Val-de-Marne.

Cet objectif répond également aux besoins de développement des bassins d'emplois à fort potentiel tels Plaine Commune au nord et les secteurs Seine Amont et Créteil au sud.

En contrepartie de l'allongement des temps de parcours, la régularité de la ligne devrait être, comme l'exige le STIF et selon les simulations de la SNCF, améliorée de 8 points par rapport à l'année 2008, dernière situation de référence connue avec 12 trains circulant au nord.

La mise en œuvre de cette nouvelle desserte nécessite des aménagements :

- au terminus de Goussainville ;
- pour optimiser la signalisation ferroviaire entre Paris et Villiers-le-Bel ;
- pour optimiser la signalisation ferroviaire des voies bis entre Châtelet – Les Halles et Villeneuve – St Georges ;
- pour améliorer le nœud de Corbeil-Essonnes ;
- pour créer une sous-station électrique à Combs-la-Ville.

Aux conditions économiques de janvier 2006, le coût du projet s'élève à **120 M€** (provisions pour aléas et imprévus, frais de maîtrise d'ouvrage et de maîtrise d'œuvre inclus). Le financement est assuré conjointement par l'Etat et la Région Ile-de-France dans le cadre du Contrat de Projets Etat-Région 2007-2013. En outre, une enveloppe de **70M€** sera consacrée à l'aménagement des gares.

Le calendrier prévisionnel du projet pourrait être la réalisation de l'enquête publique au 1<sup>er</sup> semestre 2010 pour une déclaration de projet au 3<sup>ème</sup> trimestre 2010, puis l'approbation de l'avant-projet par le conseil du STIF fin 2010. **Les premiers travaux interviendraient alors fin 2011 pour une mise en service fin 2013.**

*Suite au constat de la dégradation de la régularité et des difficultés d'exploitation du RER D, le STIF a validé en décembre 2003 un plan d'action, engageant la réalisation d'opérations d'aménagements d'infrastructure sur la période 2007-2009 et fixant l'élaboration d'un schéma directeur. Ce document, approuvé par le Conseil du STIF du 22 novembre 2006, a posé un diagnostic des contraintes et causes des difficultés, et défini les orientations futures d'aménagement et d'exploitation du RER D.*

*Les actions prévues à l'horizon court terme ont été réalisées à partir de décembre 2007. Elles comprennent la réorganisation des dessertes (notamment cadencement du service annuel 2009 avec mise en service de la grille D8), la modification de certaines conditions d'exploitation, et la réalisation des aménagements d'infrastructure validés en 2003.*

Contact Presse :

Sébastien Mabile – 01 47 53 28 42 - sebastien.mabile@stif.info



L'authorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

## Communiqué de presse

Conseil du 8 juillet 2009

### ❖ Schéma directeur du RER C

*Le Conseil du STIF approuve le schéma directeur de la ligne C du RER et engage les études du schéma de Principe en vue d'une approbation future par le Conseil du STIF.*

Le schéma directeur du RER C est élaboré pour le court et le moyen terme et propose d'améliorer de la qualité du service offert aux voyageurs, avec une évolution globale de la ligne en termes d'offre de service, d'offre de transport, de gestion des circulations et d'équipement des gares.

Il a donc pour objectif :

- d'améliorer la régularité ;
- d'améliorer la lisibilité et la qualité du service ;
- de réduire les temps de parcours, en particulier des zones d'habitat aux pôles d'emplois ;
- de faire évoluer les dessertes sur la période de pointe pour tenir compte de l'augmentation importante de la demande en particulier sur Seine Amont.

Sur un horizon **court terme** (2011 - 2013), il propose des mesures de renforcement des dessertes à Ivry et Vitry (doublement de la fréquence aux heures de pointe). Un élargissement de la pointe du RER C (trop courte actuellement) par une réorganisation de la circulation des trains fret serait envisageable à l'horizon 2015, voire 2012.

Il définit de nouveaux principes de desserte de la partie sud pour l'horizon **moyen terme** (2017), correspondant à la date de mise en service du projet de tram-train Massy-Evry, qui se substitue à la section Massy-Savigny du RER C.

En outre, cet horizon propose **une forte amélioration de la desserte de l'ensemble des gares situées entre Bibliothèque François Mitterrand et Brétigny et entre Pont-de-Rungis et Massy-Palaiseau** ainsi que des investissements concourant à l'amélioration de la régularité. Les investissements en infrastructures nécessaires s'élèveront à **370 M€** auxquels s'ajoute une enveloppe de **70 M€** pour l'aménagement des gares. Il conviendra d'ajouter les montants nécessaires pour améliorer l'accessibilité des gares.

En outre, à l'horizon 2015, il est possible de proposer un **renforcement important de l'offre de transport pour l'ensemble des gares situées entre Paris-Austerlitz et Juvisy**, du fait de la mise en service de la refonte complète de la signalisation entre Bibliothèque François Mitterrand et Brétigny (refonte nécessaire pour 2017, dont la mise en service peut être anticipée).

Cet horizon pourrait être une première étape avant la mise en service du tram-train Massy-Evry et l'importante refonte de la structure de la desserte prévue en 2017.

Les investissements en infrastructures nécessaires pour cette étape s'élèvent à **110 M€** auxquels s'ajoute une enveloppe de **70 M€** pour l'aménagement des gares. Il conviendra d'ajouter là encore également les montants nécessaires pour améliorer l'accessibilité des gares.

A l'horizon du long terme (2020 et au-delà) le sextuplement des voies entre Juvisy et Paris augmentera la capacité des infrastructures. Son étude doit être prise en compte dans le cadre du Schéma Directeur.

L'ensemble de ces études sera porté à la concertation pour garantir la prise en compte des conditions de desserte et de qualité de service de la grande couronne.

Contact Presse :

Sébastien Mabile - 01 47 53 28 42 - sebastien.mabile@stif.info