



# ASSEMBLÉE NATIONALE

17ème législature

## Dysfonctionnements du RER D

Question orale n° 256

### Texte de la question

M. Bérenger Cernon interroge M. le ministre auprès du ministre de l'aménagement du territoire et de la décentralisation, chargé des transports, sur la situation préoccupante du RER D, emprunté chaque jour par des centaines de milliers d'usagers et dont le service est dégradé depuis trop longtemps. En effet, cette ligne est marquée par des retards récurrents, des suppressions de trains et des infrastructures vétustes. Elle devient ainsi le symbole d'un transport du quotidien à bout de souffle. M. le député observe toutefois qu'à l'occasion des jeux Olympiques de Paris 2024, lorsque des moyens humains et financiers adaptés avaient été mobilisés, la qualité du service avait pu être significativement améliorée. M. le député interroge M. le ministre sur les raisons pour lesquelles ces efforts n'ont pas été maintenus sur la durée et pourquoi ce qui était faisable lors d'un événement international ne l'est plus une fois le quotidien revenu. Il souligne que des investissements sont indispensables pour moderniser les infrastructures, mettre en service les nouvelles rames RER NG, dont l'arrivée accuse déjà un retard important, et construire de nouvelles installations, notamment le saute-mouton de Paris Bercy pour fluidifier la circulation, ainsi que le doublement du tunnel entre Paris-gare de Lyon et gare du Nord, qui demeure un point noir absolu. M. le député précise que le système Nexteo ne règlera en rien ce problème puisqu'il n'y aura toujours qu'une seule voie pour deux trains. Il attire également l'attention sur la nécessité de revoir le dimensionnement des sous-stations et de renouveler les caténaires, les nouvelles rames étant bien plus gourmandes en énergie. M. le député alerte aussi sur la gestion des ressources humaines au sein de la SNCF. Il rapporte que les cheminots dénoncent la baisse continue des effectifs, la dégradation des conditions de travail et la perte de savoir-faire liée au *turn-over*. Il souligne que la réduction du nombre d'agents impacte directement la réactivité en cas d'incident, la disponibilité des renseignements en temps réel et l'accès aux guichets physiques pour l'achat de billets. En effet, la dématérialisation a un impact sur les usagers et peut jouer sur le ressenti en matière de sécurité dans leur quotidien. Il rappelle que les récents incidents (rupture de caténaire, accident de personne, présence de voyageurs sur les voies) ont une nouvelle fois mis en évidence les failles du système. M. le député note que des décisions ont été prises, comme la séparation des branches Melun et Corbeil, censée limiter l'impact des perturbations, mais que cette mesure ne semble pas fonctionner dans les faits. Il constate également qu'aucune solution alternative n'est mise en place pour les usagers lors des incidents, les laissant souvent bloqués sur les quais pendant des heures sans bus de substitution. Il lui demande donc de préciser les mesures qu'il entend prendre pour garantir aux habitants de sa circonscription, ainsi qu'à l'ensemble des usagers de l'Essonne et de l'Île-de-France, un RER D fiable, ponctuel et digne d'un véritable service public.

### Texte de la réponse

RER D

**M. le président** . La parole est à M. Bérenger Cernon, pour exposer sa question, no 256, relative au RER D.

**M. Bérenger Cernon** . Les centaines de milliers d'usagers qui empruntent chaque jour le RER D subissent un service dégradé depuis trop longtemps : retards récurrents, suppressions de trains, infrastructures vétustes,

cette ligne est devenue le symbole d'un transport du quotidien à bout de souffle.

Pourtant, durant les Jeux olympiques et paralympiques de Paris 2024, il a été démontré qu'en mobilisant des moyens humains et financiers adaptés, il était possible d'améliorer grandement la qualité du service. Pourquoi ces efforts n'ont-ils pas été maintenus dans la durée ? Pourquoi ce qui était faisable au cours d'un événement international ne l'est-il plus une fois le quotidien revenu ?

Les investissements sont indispensables : modernisation des infrastructures, mise en service des nouvelles rames RER Nouvelle génération (NG), qui accusent déjà un retard important, construction de nouvelles installations telles que le saut-de-mouton de Paris-Bercy, afin de fluidifier la circulation, ou encore doublement du tunnel entre la gare de Lyon et la gare du Nord, point noir absolu, pour lequel le nouveau système d'exploitation des trains est-ouest (NExTEO) ne réglerait rien puisqu'il n'y aura toujours qu'une seule voie pour deux trains. La question du dimensionnement des sous-stations et du renouvellement des caténaires se pose également, car les nouvelles rames seront bien plus gourmandes en énergie.

Au-delà des infrastructures, c'est aussi la gestion des ressources humaines qui est en cause. Les cheminots alertent sur la baisse continue des effectifs, les conditions de travail qui se détériorent et la perte de savoir-faire liée au turnover. Moins d'agents, c'est une moins grande réactivité en cas d'incident et un service public dégradé. C'est aussi l'impossibilité d'obtenir des renseignements en temps réel ou d'acheter un billet à un guichet physique. C'est enfin un sentiment d'insécurité quasi quotidien dans les transports.

Les récents incidents – ruptures de caténaires, accidents de personnes, présences de voyageurs sur les voies ou, pas plus tard que ce matin, problèmes de signalisation – ont démontré les failles du système. Des décisions ont été prises, telles que la séparation des branches Melun et Corbeil-Essonnes, afin de limiter l'impact des perturbations. Dans les faits, ces mesures ne fonctionnent pas. Et lorsque des incidents surviennent, aucune autre solution n'est proposée aux usagers, qui se retrouvent abandonnés sur les quais, parfois des heures durant, sans bus de substitution.

Les habitants de ma circonscription, mais aussi de l'Essonne et d'Île-de-France en général, méritent de disposer d'un RER D fiable, ponctuel et digne d'un véritable service public. Quelles mesures le gouvernement compte-t-il prendre afin de garantir un service de transport à la hauteur des attentes des usagers et des besoins des agents ?

**M. le président** . La parole est à Mme la ministre déléguée chargée de la ville.

**Mme Juliette Méadel**, *ministre déléguée chargée de la ville* . Permettez-moi de rappeler, en préambule, que l'organisation des transports publics de personnes en Île-de-France relève de la compétence de l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités (IDFM).

Il est vrai que la ligne du RER D est soumise à d'importantes contraintes d'exploitation et fonctionne aux limites de ses capacités, comme en attestent les incidents d'exploitation qu'elle subit. Pour y remédier et améliorer la qualité de service, cette ligne fait déjà l'objet d'un vaste programme de modernisation et d'investissement piloté par IDFM.

L'État est très attaché à la qualité de service des transports du quotidien et accompagne ce programme de modernisation avec les contrats de plan État-Région. Après avoir investi 192 millions d'euros pour le RER D sur la période 2015-2022, il engage plus de 326 millions pour la période 2023-2027 grâce à la nouvelle contractualisation signée en septembre 2024. Il cofinance également les adaptations des infrastructures nécessaires à l'exploitation des nouvelles rames, le nouveau système de signalisation NExTEO et la poursuite des études du projet de modernisation ferroviaire de Bercy, incluant le saut-de-mouton que vous évoquez.

Enfin, compte tenu de son coût prévisionnel estimé à plus de 2 milliards d'euros et de l'ampleur des interruptions totales de circulation qui seraient nécessaires pendant plus d'un an, le doublement du tunnel entre Châtelet-

Les Halles et la gare du Nord semble difficilement réalisable. Pour ces raisons, l'ensemble des acteurs – IDFM, opérateurs, État et collectivités locales – jugent préférable la poursuite du programme de modernisation de la ligne RER D prévu par son schéma directeur. Cette solution apportera, par ailleurs, des bénéfices supplémentaires en matière de gestion des conflits de circulation en amont du tunnel.

Soyez assuré, monsieur le député, de la pleine motivation du gouvernement en faveur des déplacements du quotidien et de la conviction que ce projet atteindra ses objectifs.

**M. le président** . La parole est à M. Bérenger Cernon.

**M. Bérenger Cernon** . Alors que les habitants ont la chance de disposer d'un RER qui passe pratiquement au pied de leurs habitations, celui-ci est devenu un obstacle, y compris aux yeux des employeurs qui hésitent à embaucher les usagers de cette ligne en raison de ses retards et des heures passées sans pouvoir se rendre sur son lieu de travail. Pire encore, certains ne peuvent pas parfois aller chercher leur enfant à la sortie de l'école. Par conséquent, ce qui devait constituer un avantage est désormais perçu comme une contrainte.

Des investissements sont donc nécessaires. Vous l'avez rappelé, IDFM est l'autorité organisatrice. Néanmoins, l'État a un rôle primordial à jouer. La réalisation du saut-de-mouton de Bercy est évoquée depuis 2007 : l'opération avait même été budgétée par l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (Afitf), qui avait prévu de l'engager – mais rien n'a été fait pour le moment. Les citoyennes et les citoyens de ma circonscription attendent des investissements et, surtout, que ceux-ci produisent un réel effet. La réalité, c'est que la ponctualité est en baisse et que les interruptions de trafic peuvent se prolonger pendant des heures.

Pourtant, des solutions existent et des propositions alternatives pourraient être avancées, comme des bus de substitution ; ce qui n'est pas fait. Cette situation remet en cause l'intérêt de disposer d'un RER dans une circonscription. C'est assez dramatique.

## Données clés

**Auteur** : [M. Bérenger Cernon](#)

**Circonscription** : Essonne (8<sup>e</sup> circonscription) - La France insoumise - Nouveau Front Populaire

**Type de question** : Question orale

**Numéro de la question** : 256

**Rubrique** : Transports ferroviaires

**Ministère interrogé** : Transports

**Ministère attributaire** : Transports

## Date(s) clé(s)

**Question publiée au JO le** : [18 mars 2025](#)

**Réponse publiée le** : 12 mars 2025, page 2930

La question a été posée au Gouvernement en séance, parue au Journal officiel du [18 mars 2025](#)