

# REUNION D'ASSOCIATIONS D'USAGERS ORGANISÉE PAR L'AUT-IDF LE 17 JUIN 2025 A PARIS

pour écouter **SEVERINE LEPÈRE**, DIRECTRICE GENERALE IDF de  
SNCF RESEAU sur

**« Réseau ferré transilien : grands projets, régénération : où en est-on ? »**

Réunion présidée par Marc Pelissier, président de l'AUT

Depuis quelque temps, de gros investissements sont faits (enfin!) dans les infrastructures ferroviaires de la SNCF en France, ( 2,2 M€ en 2024), surtout en IDF la région la plus importante de France sur le plan économique et démographique. Les 2/3 de ces investissements sont consacrés à de nouveaux projets de développements (allongements et renforcement de lignes surtout est-ouest, ainsi les lignes N, E et P). Un tiers vont à la maintenance et au remplacement de nombreux matériels anciens, parfois très anciens.

En même temps la SNCF doit se préparer à l'ouverture des marchés donc à l'augmentation de la concurrence. Des lignes de bus vont être attribuées à de nouveaux opérateurs hors RATP (Keolis, etc).

En 2024, 800 millions € ont été dépensés pour la régénération des réseaux en IDF, et 182 km de voies ont été remplacés.

Il a fallu aussi remplacer beaucoup d'aiguillages, caténaires, etc. , et trois ponts rien qu'en 2024. Tout cela était très ancien, parfois centenaire!

Il a fallu beaucoup innover pour tous ces remplacements, et aussi pour maintenir un maximum de trains en fonctionnement pendant les travaux.

Quelques innovations notables :

- évolution des règles de conduite (règles SSPE) en cas de personnes marchant sur les voies.
- télésurveillance pour prévenir les incidents ou réduire le temps d'intervention et le diagnostic.
- nouvelle appli Info Travaux pour les personnes travaillant sur les chantiers ou étant affectés par eux.
- de nombreuses gares ont été ou sont actuellement en train d'être doublées par des structures souterraines avec voies enterrées.
- les voies étant vulnérables aux conditions climatiques, l'abattage d'arbres (risques de chute) est souvent nécessaire, malgré l'opposition des riverains.

Tous ces changements, rénovations et innovations vont continuer jusqu'en 2030, date à partir de laquelle de grands projets sont prévus.

RER B nord (ligne opérée par la SNCF)

Cette ligne nord souffrait de davantage d'incidents graves que la partie au sud à cause de l'ancienneté de ses aiguillages et caténaires. Mais nombre de ceux-ci et 3 ponts ayant été changés récemment, la fiabilité du RER B s'est déjà bien améliorée. Ce mouvement de remplacements et changements va perdurer. Bon pour l'ensemble de la ligne dont beaucoup de dysfonctionnements provenaient du nord.

Espérons que notre RER B tiendra ses promesses et continuera sur cette lancée, nécessaire pour l'accueil des nouvelles rames MI20 qui commenceront d'arriver en 2027.

*Dominique Daugeras présidente du CARRRO*