

## Réponse d'*Île-de-France Rassemblée*

sous la supervision de Stéphane Beaudet, Maire d'Evry-Courcouronnes  
et actuel Vice-Président de la Région Ile de France en charge des  
transports et des mobilités

à l'interpellation des associations d'usagers RER D Val de Seine

Madame, Monsieur,

Vous trouverez, ci-après, la contribution qu'il nous semblait utile de verser au débat en réaction aux « préconisations issues du FORUM RER D Sud tenu le 10 avril dernier à Corbeil- Essonnes ». La plupart des propositions nous étant connues de longue date, de part notre expérience de terrain et les échanges que nous nous félicitons d'avoir avec les associations d'usagers, nous concentrons nos propos sur quelques précisions d'actualité.

S'il y a un point sur lequel nous pouvons rejoindre Jacques Picard, c'est sur le fait que le temps ferroviaire est un temps long. Aussi les remèdes d'aujourd'hui ne porteront leurs fruits que dans quelques années et nous commençons tout juste à récolter le produit des efforts portés depuis le début de notre mandature.

Parce que le temps ferroviaire est un temps long, la continuité des idées, la continuité de la volonté politique, la continuité des efforts et des investissements prime.

Parce que la ponctualité, la régularité et la qualité de service ne se décrètent pas, nous assumons nos choix, patients. Parce que nous ne faisons pas de fausses promesses, notre volonté d'avancer pour le RER D, ses usagers et les habitants de l'Essonne, ne faiblira pas. Nous poursuivrons ce que nous avons engagé avec la révolution des transports, en continuant à donner la priorité aux RER.

La Région comptait 44% de rames de plus de 30 ans en 2015 ; 6 ans après, nous aurons renouvelé plus de la moitié du parc. En 1 unique mandature. Le RER NG au début, Nexteo à la fin , rythmeront la prochaine mandature. Le T12, le TZen 2 et le TZen 4 offriront dans les toutes prochaines années de nouvelles opportunités de mobilité aux usagers du RER D.

\*\*\*

1/ Nous avons confirmé par écrit notre engagement en faveur du Terrier de Bercy et pour son inscription dans le prochain contrat de plan Etat-Région, ne faisant en cela que reprendre nos propos précédents.

Toutefois, car l'Etat et la SNCF en seront aussi bénéficiaires, via l'exploitation des TGV de l'axe Paris-Lyon sans oublier le fret, les TER et Intercités, nous veillerons à ce qu'ils y contribuent autant que possible, de sorte que nous puissions redéployer un maximum de moyens vers d'autres besoins des lignes D et RER.

Il s'agit d'un sujet de moyens essentiel en Ile de France pour que la Province donne sa part et que nous puissions nous concerter sur l'utilité francilienne.

2/ En effet, il importe de préserver un maximum de capacité d'investissement, sachant que ce sont près de 4Md€ qui doivent être investis sur le RER D dans la décennie qui vient si on intègre notamment Nexteo, le RER NG ou encore les nouveaux technicentres.

3/ Les mesures prises ces dernières années ont permis une amélioration de la régularité sans précédent.

Au 30 mai et pour la 12<sup>ème</sup> semaine consécutive, le RER D a dépassé l'objectif contractuel de 90% de ponctualité depuis le début de l'année. Le système de l'Etoile de Corbeil présente notamment des chiffres de ponctualité supérieurs à 90%.

4/ Le débranchement fait incontestablement partie des mesures qui ont permis cette amélioration, même si nous n'ignorons pas le mécontentement d'un certain nombre d'usagers à son encontre car il a, de toute évidence, allongé les temps de parcours.

Mais s'il a été fait ce débranchement, c'est pour de bonnes raisons. Nous assumons le supplément de robustesse procuré par ce choix technique, en cohérence avec notre recherche constante de plus de régularité et de ponctualité, rapidement et sans attendre justement le temps long des investissements ferroviaires.

5/ C'est d'ailleurs la raison pour laquelle nous ne lâcherons pas la SNCF et Transilien et resterons toujours particulièrement preneurs du concours des usagers et de leurs représentants. A ce titre, la prolongation à Corbeil, au SA 2022, de 3 trains JULO aujourd'hui terminus Juvisy a démontré l'utilité d'un dialogue exigeant et constant entre l'autorité organisatrice, l'exploitant et les associations d'usagers.

Quant à la mise en concurrence, que nous assumons mais qui, je le rappelle, découle de ce que l'on appelle le « Règlement Européen », elle nous donnera les moyens de challenger efficacement la SNCF bien que cela ne se fera pas du jour au lendemain.

6/ C'est vrai aussi pour le projet de ligne S : comme beaucoup de vos suggestions et recommandations, nous allons l'étudier sérieusement car nous sommes convaincus de la possibilité de remettre des semi-directs dans la grille une fois le terrier de Bercy mis en service.

Mais nous veillerons à ne pas mettre à bas le plan de transport de l'ensemble de l'Axe au Sud de la gare de Lyon pour s'accrocher à une promesse électorale. Dans le cadre de la concertation à venir sur la révision du schéma directeur des lignes D&R, un focus spécifique sera mis en œuvre sur ce projet de ligne S.

7/ Votre proposition de missionner la CNDP pour la révision du schéma directeur des lignes D&R peut apparaître séduisante au regard des transformations profondes du plan de transport de l'Axe Sud, notamment avec cette perspective de création d'une ligne S qui serait le pendant de la ligne R sur la rive gauche de la Seine.

Il m'est cependant difficile d'engager, à ce stade, l'autorité organisatrice sur une telle doctrine ; même si je suis convaincu que nous pouvons toujours améliorer nos processus de concertation avec les territoires comme les usagers. La saisine de la CNDP est-elle la bonne réponse? Rien n'est moins sûr à ce stade, mais je m'engage à solliciter un passage en revue de nos processus en la matière.

Enfin, parce que nous sommes convaincus que la voix des usagers est prépondérante, nous nous félicitons de l'entrée d'un de leurs représentants au conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités au cours de la mandature écoulée.