

Le 15 novembre 2023

Monsieur Laurent PROBST
Directeur Général d'Ile-de-France Mobilités
41 rue de Chateaudun
75009 Paris

Objet : Suite à donner pour la commande de sillons pour le SA 2025

Monsieur le Directeur,

Nous vous adressons ce courrier à la suite de l'atelier technique du **5 octobre 2023**, qui portait sur le SA 2025 et l'amorce de ligne S.

Le 8 novembre, 56 élus du territoire ont rappelé à la Présidente de Région leurs attentes pour une montée en charge de la ligne S dès le SA 2026 dans le cadre du PER 2026.

De notre côté, nous souhaitons revenir sur les avancées obtenues pour le SA 2025. En 2025, cela fera 6 ans que les habitants de nos territoires auront perdu leur lien ferroviaire direct à Paris. Il ne suffit pas de le déplorer, il faut agir sans perdre de temps.

L'expression de besoin pour la préfiguration de la ligne S pour le SA 2025 vous a été adressée le 12 juin par les élus du territoire et les associations d'usagers. 29 sillons étaient demandés en jour JOB. Seuls 19 ont fait l'objet d'échanges entre IDFM et SNCF Réseau. Sur ces 19, seuls 8 ont été étudiés, et 8 seulement acceptés (ce ne sont pas les mêmes !)

Nous demandons à l'Autorité Organisatrice de maintenir la commande de 19 sillons, et non de la réduire à ce qu'autorise SNCF Réseau. Il incombera à SNCF Réseau - si elle ne souhaite pas déclencher le risque de saturation - de faire des propositions alternatives qui puissent être équivalentes.

Au vu des études de faisabilité, nous pensons réaliste si l'on veut amorcer la ligne S de maintenir a minima – en plus des 8 sillons accordés – les sillons supplémentaires suivants ou proches qui apporteraient de réels services aux différentes populations de nos territoires :

- fin de pointe du matin (pour les étudiants) : MAL 8h18 (COE 9h01) -> PLY 9h30
- heure creuse pleine journée (pour déjeuner sur Paris) : MAL 11h23 (COE 12h06) -> PLY 12h42
- heure creuse du soir (pour rentrer d'une sortie parisienne) : PLY 23h37 -> COE 00h11; rendre ce train terminus Malesherbes garantira le départ du 5h08.

D'autre part, ne faisons pas l'impasse sur les week-ends.

Dans notre lettre, nous demandions un train par heure, y compris en pointe. SNCF Réseau ne nous accorde que 6 sillons les samedis et dimanches. Pourtant aucun risque de saturation ne pèse sur ces journées creuses.

Nous demandons à IDFM de saisir cette opportunité de donner vie dès 2025 à la ligne S dans l'esprit de nos concitoyens, et de passer commande pour les week-ends conformément à notre expression de besoins.

Nous souhaitons également revenir sur la méthode. Notre cahier d'hypothèse a été élaboré avec l'aide du cabinet SMA dans le cadre de 2 missions successives financées par 6 communes puis par les communautés d'agglomération GPS et CCVE.

Rappelons que SNCF Réseau doit – selon le DRR (Document de Référence du Réseau) – garantir aux demandeurs de sillons et leurs représentants de formuler des vœux en connaissance de l'état de disponibilité des infrastructures.

En balayant d'un revers de main l'étude SMA, arguant de ses limites méthodologiques et de l'incomplétude de ses hypothèses, sans fournir d'explications claires sur les omissions fortuites ou volontaires des sillons fret du soir ou des réservations de GOV à Gare de Lyon en contexte d'augmentation d'offres Open Access, SNCF Réseau révèle sa légèreté concernant ses devoirs de transparence, et son inconséquence eu égard au gaspillage d'argent public que cette information incomplète a généré pour les villes commanditaires.

Enfin, si le principe de la ligne S semble faire consensus, il reste encore d'importants flous concernant son calendrier de mise en œuvre, comme le révèlent les dires d'IDFM dans le Parisien du vendredi 20 octobre :

«SNCF Réseau rappelle que des contraintes pèsent sur la création de nouvelles liaisons, notamment l'intensité et l'hétérogénéité des circulations existantes (RER D, TER, Intercités, TGV, fret...)... Les études menées ont permis de proposer une offre de 8 sillons soit 4 aller-retour par jour, pour la ligne S à horizon 2026 (sic !). Au-delà, le tronçon Paris-Villeneuve-Saint-Georges pourrait connaître la saturation ».

Une ligne partagée par IDFM « Nous avons demandé à SNCF Réseau que 8 sillons par jour puissent être intégrés, ce qui est le maximum en l'état actuel, avant l'arrivée prochaine des rames nouvelle génération sur la ligne D et la mise en place du système Nexteo ». Le Grand Parisien.

Nous demandons à IDFM de mettre en cohérence les discours et les actes, et de nous rassurer sur sa volonté ferme de commander les sillons, pour 2025, puis pour 2026. Pas pour 2031 (démarrage de Nexteo), ni même pour 2027 (déploiement des RER NG).

La démarche pour le SA 2026 doit être transparente et ferme, il est impératif que nous tirions les leçons pour ne pas refaire les mêmes erreurs et réussir réellement le démarrage de la ligne S.

Le cahier d'hypothèses proposé par le territoire ce 8 novembre, constitue une offre raisonnablement ambitieuse pour amorcer une ligne S lisible, condition de son adoption par les riverains des gares et territoires desservis. Pour cela, nous devons :

1. Anticiper chaque jalon du processus
2. Sécuriser nos études en obtenant des garanties de SNCF Réseau sur l'accès aux informations
3. Elaborer une expression de besoins correspondant à une offre lisible dès le SA 2026
4. Commander fermement les sillons correspondants sans se limiter aux sillons acceptés par SNCF Réseau

5. Anticiper avec SNCF Mobilités les besoins en ressources humaines et en matériel pour la réalisation de l'offre (se poser la question de l'acquisition de quelques Régio2N supplémentaires si le marché est encore ouvert)
6. Ne pas craindre l'avis de saturation, qui aura la vertu de déclencher un diagnostic et la recherche de solutions concertées dans un délai de 6 mois maximum.

Lors de l'atelier Technique du 5 octobre 2023, la question de la saturation a été posée, celle-ci a été présentée par SNCF Réseau comme une menace pour les intérêts d'IDFM. Mais la saturation est opposée en filigrane à chacune de nos demandes, il est urgent qu'elle éclate au grand jour, qu'elle soit l'objet de l'audit de la Cour des Comptes que nous appelons de nos vœux, mais aussi d'un examen au niveau gouvernemental.

Le débat qui s'ouvre intéresse le grand public : ne faut-il pas réserver un espace pour les trains du quotidien dans le GOV de Gare de Lyon ? Selon quels calculs SNCF Réseau peut réserver des places en prévision de l'ouverture à la concurrence ? Les liaisons de la grande couronne avec Paris doivent-elles passer dans les sillons résiduels après octroi prioritaires au fret ou aux trains internationaux ? Des plages travaux prévisionnelles toujours plus vastes peuvent-elle légitimement reporter aux calendes grecques tout projet de rétablissement d'une ligne reliant à Paris les voyageurs de grande couronne qui ont subi il y a 5 ans déjà une injustice ?

Ne doutant pas de votre compréhension face à notre déception, nous comptons sur votre engagement et nous restons à votre disposition pour tout dialogue nécessaire.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Directeur, l'expression de nos salutations distinguées.

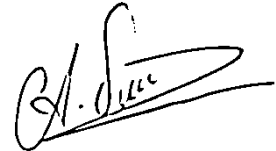
Bruno PIRIOU
Maire de Corbeil-Essonnes



Jacques MIONE
Maire de Ballancourt



Amalia DURIEZ
Maire d'Etiolles



Hervé GAURAT
Maire du Malesherbois



Stéphane RAFFALLI
Maire de Ris-Orangis



Jean-Baptiste ROUSSEAU
Maire de Soisy-sur-Seine




Jacques Vandeputte



Roger Berrini



Jean Féret



Rémi Lavenant