

Franck MARLIN
Député de l'Essonne
Maire d'Étampes

Paris, le 7 décembre 2016

Monsieur le Président,

Présentée à l'occasion d'une réunion publique le 5 décembre à Ballancourt-sur Essonne, la nouvelle offre de service 2019 pour la ligne D du RER, qui dessert un grand nombre de communes de ma circonscription, via 7 gares, de Mennecy à Boigneville, consiste à créer une rupture de charge à Corbeil-Essonnes ou Juvisy-sur-Orge.

Il s'agirait donc de la fin des trains directs, sans correspondance, entre Paris / Évry et les stations situées sur le tronçon Corbeil-Essonnes – Malesherbes.

C'est, à l'évidence, une pierre d'achoppement pour les usagers comme pour les élus locaux qui viennent de prendre la mesure d'une décision pénalisante.

En effet, malgré le travail de Monsieur DEHORNOY, Directeur des lignes R et D, qui a eu le courage d'expliquer ce projet lors de la réunion précitée, force est de constater que ni les usagers ni les élus locaux présents n'ont été convaincus par les arguments avancés.

Et pour cause. Le bénéfice annoncé, en termes de ponctualité, s'opérera au détriment de 12 000 usagers qui verront leur temps et leurs conditions de transport fortement impactés.

Ceux-ci, à juste raison, s'estiment sacrifiés et évoquent un mépris à leur égard.

Notre territoire, en frange de l'Île-de-France a été trop longtemps mal perçu par les précédentes majorités du Conseil Régional et le Syndicat des Transports d'Île-de-France, et même encore aujourd'hui par la Ville de Paris.

Les habitants, les usagers et les élus, tant locaux que nationaux, de ce bassin de vie en pleine évolution démographique et économique ont été systématiquement victimes d'un manque manifeste de considération et d'écoute.

Ce projet qui vient d'être présenté, comme les précédents, en est une nouvelle illustration car l'objectif n'est pas de rallonger les temps de transport mais de les améliorer et les raccourcir autant que faire se peut, surtout à l'heure où les automobilistes sont de plus en plus sanctionnés pour l'usage de leur véhicule.

On ne peut pas toujours s'acharner sur les mêmes. Comprenez leur profonde exaspération.

Je tiens à rappeler que le RER D est la pire ligne de l'Île-de-France avec un taux de ponctualité de 64 pour la partie sud, bien en deçà du taux pour l'ensemble de la ligne. Son électrification ne s'est d'ailleurs terminée qu'au début des années 1990. Elle a manqué cruellement d'investissements depuis sa création en 1987 alors qu'il s'agit de la ligne RER la plus fréquentée.

Il aura ainsi fallu attendre 2003 pour que le STIF valide un plan d'action, et l'année 2008 pour que la SNCF lance son plan « D Maintenant ». Or les résultats se sont avérés décevants et très insuffisants.

Cette ligne est sans doute la plus éprouvante pour les usagers, confrontés quotidiennement à des conditions de transports plus que difficiles en raison de la vétusté des rames, à des dysfonctionnements et des retards, ce qui les pénalise également dans leur vie professionnelle, ... alors qu'il s'agit pour eux de l'unique moyen de transport en commun à leur disposition pour se rendre sur leur lieu de travail ou de formation.

À cet égard, l'annonce du remplacement de la totalité des trains Z5300, surnommés « petit gris » ou « couscoussières », source de nombreux incidents, par de nouvelles rames à l'horizon 2026, ou le déploiement d'un nouveau système de signalisation en 2025, ne répondent pas aux attentes de ces milliers d'usagers pour lesquels les limites du supportable ont été depuis longtemps franchies.

À tous points de vue, la problématique du transport, l'une des premières préoccupations des habitants de la Grande Couronne, et l'impact sur leur qualité de vie personnelle et professionnelle sont sous-estimés voire négligés par les autorités compétentes. Comment pourraient-ils l'accepter ?

Augmenter le temps de transports, en obligeant par exemple un tiers des usagers du tronçon sud qui se rendent à Evry à effectuer un changement à Corbeil-Essonnes de quai à quai, 1 fois sur 3 seulement, avec les difficultés supplémentaires qui en résulteront, ne peut que renforcer le sentiment exprimé.

Ce n'est d'ailleurs pas un hasard s'ils sont déjà nombreux à préférer le RER C, quitte à utiliser leur véhicule personnel sur de plus longues distances pour se rendre à une gare de cette ligne, et si, au regard de l'offre de service 2019 telle qu'elle est proposée, d'autres annoncent leur volonté de renoncer à l'utilisation du RER D.

Si, comme cela a été souligné, la majorité des problèmes se concentre sur le secteur de Corbeil-Essonnes, il faut alors sans doute explorer d'autres pistes. Elles seraient peut-être plus coûteuses mais elles auraient le double intérêt d'être plus efficaces et de répondre enfin à un principe de service public qui soit à la hauteur des besoins.

En effet, à l'heure où les nouvelles majorités du Conseil régional d'Île-de-France et du Conseil départemental de l'Essonne mettent en œuvre une véritable politique de reconquête des secteurs ruraux, oubliés jusqu'à présent, les choix effectués par la SNCF en matière d'investissements pour la ligne D doivent prendre en considération la notion d'aménagement du territoire. Elle doit, elle aussi, être considérée comme un aménageur partenaire de ces collectivités.

Ce sera l'un des points essentiels que j'évoquerai d'ailleurs avec Monsieur DEHORNOY lors de notre rencontre le 14 décembre prochain. À cette occasion, j'entends également obtenir des réponses à deux questions essentielles :

- Quelles sont les véritables raisons qui obligent la SNCF à renoncer aux trains sans correspondance ?
- Quels sont les moyens ou les dispositions qui pourraient permettre à la SNCF de la maintenir ?

Dans cette attente, et vous remerciant par avance de reconsidérer les choix arrêtés auxquels je ne peux évidemment souscrire,

Je vous prie de croire, Monsieur le Président, en l'assurance de mes sentiments les meilleurs.

Bas à b3



Franck MARLIN

Monsieur Guillaume PÉPY
Président
S.N.C.F.
2 place aux Etoiles
93200 SAINT-DENIS

FM/JSC/1612