

## Commune de Soisy Sur Seine

### Dans le cadre du GRAND DEBAT NATIONAL

#### Soirée 6 : Le RER D & les transports du quotidien 15/03/2019

- Organisateur : Jean-Baptiste ROUSSEAU (Maire de Soisy Sur Seine - Agissant en qualité d'observateur non intervenant)
- Présents : Michel BISSON (Président de Grand Paris Sud), Philippe JUMELLE (Maire d'Etiolles), M. GAILLARD (membre de la Commission Nationale du Débat Public)...
- Jean FERET (association ADUMEC), Jacques VANDEPUTTE (association RER D VDS), Sepior WOYTEK
- Représentés : Stéphane RAFFALLI (Maire de Ris-Orangis), Georges TRON (Maire de Draveil)
- Animateur : M. CAREMANTRAND (Journaliste auprès du magazine "La Vie du Rail". Spécialiste des transports en Île de France)

---

#### Préambule :

Vous trouverez dans les lignes qui suivent un *verbatim* des échanges et interventions relevés au cours de ce débat. Bien qu'effectuée dans un souci d'exactitude et de neutralité, cette retranscription ne saurait être exhaustive et pourra parfois, afin de faciliter la lecture, utiliser des termes légèrement différents de ceux prononcés. Si vous constatez que votre intervention n'a pas été correctement retranscrite, n'hésitez pas à nous contacter à l'adresse suivante : [jedonnemonavis@soisysurseine.fr](mailto:jedonnemonavis@soisysurseine.fr) (objet : « Grand débat national », en précisant le débat concerné)

#### À noter :

- Les interventions des élus ou des membres des associations directement impliqués dans le débat sont précédées du titre de l'intervenant.
  - Chaque tiret signale un intervenant différent.
  - NDR signifie « Note Du Rédacteur »
- 

#### Introduction (animateur) :

Il y a beaucoup de niveaux de responsabilité dans les décisions de l'organisation des transports en Île de France. L'IDF possède une particularité par rapport à la province : IDF Mobilité y est l'autorité organisatrice, au contraire de la province où le conseil régional est gestionnaire.

### Interventions du public :

- Pourquoi autant de personnes sont-elles laissées pour compte ? Comment les décisions sont-elles prises ?
  
- Il y a complexité de toutes ces organisations avec prépondérance de l'aspect commercial ; il semble que tout ce qui n'est pas rentable est laissé à l'abandon.
  
- Pas d'amélioration notée sur le plateau de Saclay depuis 2002.
  
- Quelle est la place réservée aux collectivités locales dans la décision et l'organisation des transports ?
  
- La situation actuelle est synonyme de manque d'anticipation : on construit des villes sans penser aux dessertes et aux transports.
  
- Il existe un gros déficit de transparence dans les décisions. L'ouverture à la concurrence risque d'avoir des conséquences inverses pour le public. Quid du rôle des collectivités locales, notamment GPS ? L'objectif était-il vraiment d'améliorer les dessertes de GPS ?
  
- Quel a été le rôle des élus de l'Essonne dans ces décisions. François Durovray a soutenu (NDR : le projet SA2019) mais répond que *"ce n'est pas sa faute mais celle de ses prédécesseurs"*. Donc qui a décidé quoi ?
  
- L'ouverture à la concurrence n'est pas profitable. Les horaires de bus ont été adaptés aux correspondances des trains du haut, autrement dit pour affaiblir la ligne du bas. L'aménagement du Grand Paris se fait au détriment des lignes qui ont besoin d'être rénovées.
  
- Il y a manifestement des conflits d'intérêts (certains élus sont juges et parties).
  
- Il faut absolument redonner des prérogatives aux maires.
  
- (Maire d'Etiolles) : *"Le SA2019 a été présenté en janvier 2017 mais il semble que tout était déjà décidé"*.
  
- (Président asso RER D) : *"Les grandes lignes ont des créneaux réservés qui pourraient être dédiés aux RER. Tous les acteurs se sont arrangés pour ne pas demander de trains et ne pas mettre en place l'avis de saturation"*.
  
- Existe-t-il une cartographie des flux de voyageurs ? A priori, les comptages avancés par la SNCF datent de 2015, le prochain devrait être effectué en 2019.
  
- (Président GPS) : *"La gouvernance en IDF n'est pas bonne : il y a un éclatement qui ne permet pas d'avoir une stratégie francilienne. Il n'y a plus d'aménagement du territoire depuis 30 ans. On assiste à une métropolisation et une périurbanisation du logement sur la grande couronne. Plus les transports sont performants, plus on s'éloigne de son lieu de*

*travail ; Il faut donc aussi se questionner individuellement. Même si la gouvernance n'est pas adaptée, la décision prise par le conseil d'administration (NDR : d'IDF Mobilité) l'a été à l'unanimité : le process démocratique a donc fonctionné. Faites confiance aux Présidents des départements ! Stéphane Baudet a eu le courage de proposer une décision qui se traduira en 2019 et qui améliore globalement la fiabilité du système (au moins pour 80 %)".*

- Il faut une taxation de tous les hydrocarbures. Une taxe sur le kérosène et le fuel lourd pourraient représenter 100 milliards d'euros pour financer les transports en IDF (actuellement 40 ct au litre contre 1 € pour le carburant automobile).
- Quelle est proportion de personnes qui se déplacent de façon contrainte (NDR : pour aller travailler) ? Il faut inciter les entreprises à créer des centres de travail délocalisés et modifier notre façon de travailler.
- Il y a inégalité de traitement entre les citoyens : on paye les mêmes impôts mais on n'a pas le même traitement.
- Le système de contrôle des tickets/pass (portillons, contrôleurs...) ne revient-il pas plus cher que les abonnements eux-mêmes ?
- (Maire d'Etiolles) : *"Les gens insatisfaits des transports en commun se retrouvent sur des routes saturées. Le renoncement de l'écotaxe aggrave le problème."*
- Remplacer la voiture par les transports en commun : incohérent selon les territoires
- Pour l'anecdote, le site RATP propose de recourir au scooter pour certains itinéraires !
- Beaucoup de lignes de bus ont été prolongées ou les horaires aménagés mais cela n'est pas suffisant pour inciter à prendre les transports en commun. Fort effet d'affichage concernant l'écologie.
- Pas beaucoup de déplacements à vélos : chacun doit se responsabiliser.
- (Maire d'Etiolles) : *"Développer la multimodalité, à l'exemple des bus aux USA qui disposent d'un rack à vélo"*.
- Multiplier/sécuriser davantage les garages à vélos.
- Le transport fluvial n'est pas utilisé.
- A-t-on mesuré le coût social et humain de décisions telles que celles qui touchent le RER D (fatigue des utilisateurs, heures de travail perdues...) ?

Plus précisément sur le SA2019 :

- La ponctualité n'est pas au RDV ; Il y avait 83 % en 2013, 86 % en 2016 (mais 77 % à Corbeil).

- RER D : 50 000 voyageurs/jour (3<sup>e</sup> ligne de l'IDF).

- La ligne de la vallée est la plus impactée par le SA2019.

- (Président GPS) : *"La rupture de charge à Juvisy ne peut pas être définitive. Cela ne convient pas à GPS. GPS a commandité une étude sur la mise en place d'un avis de saturation. Il faut attendre la fin de l'été pour juger et se battre sur le schéma directeur et le projet du Terrier de Bercy."*

- 76 trains semi-directs pour Paris. On parle de saturation mais des trains sont supprimés : cela questionne !

Pour faire un trajet de Soisy à Nanterre : de 1h à 1h30. Certains trains sont affichés mais supprimés juste au moment où ils sont censés arriver en gare !

- (Président association) : *"Depuis le 9 décembre (NDR : 2018, mise en place du SA2019), 1 seul jour a été conforme aux chiffres SNCF ! On est au dessous 90 % de ponctualité. La SNCF admet ne pas savoir mesurer les bénéfices du SA 2019 ! Même si on attend plusieurs mois, on n'aura pas les chiffres, la SNCF ne sait pas mesurer les effets. Il n'y a pas eu d'étude sur les éventuels avantages du terrier pour le RER D. De plus, les études réalisées en 2006 et 2009 sur l'optimisation de la voie M n'ont jamais été appliquées !"*

- Aujourd'hui, nous avons des trains courts entre Corbeil et Juvisy... Les agents SNCF partagent le mécontentement des usagers et remontent les informations à leur direction mais ils ne sont ni entendus, ni écoutés.

- GPS a une grande responsabilité : l'ancien Président de GPS a tout fait pour éviter les débats avec les associations.

- Est-ce que la SNCF est vraiment motivée pour faire quelque chose ?

- Le transfert des voyageurs du RER D vers le RER C à Juvisy aggrave le problème car il y a surpopulation dans les souterrains et dans les rames. Cela se traduit par une multiplication des comportements agressifs par les usagers.

- Au-delà des chiffres, les usagers sont devenus la chair à canon du SA2019.

- Améliorer la régularité était un prétexte : on a sacrifié une petite partie de la population pour l'intérêt général. Les chiffres sur le nombre de personnes impactées sont truqués.

- Il faut remplacer la notion d'heure de départ/arrivée par celle de temps de trajet de bout en bout.

- (Maire d'Etiolles) : *"Il faut demander à Stéphane Baudet qu'IDF Mobilité donne les chiffres exacts des trajets et des horaires... C'est-à-dire les horaires exécutés vs les horaires théoriques."*