



## 15ème législature

<b>Question N° : 873</b>	De <b>M. Robin Reda</b> ( Les Républicains - Essonne )	<b>Question orale sans débat</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports		<b>Ministère attributaire</b> > Transports
<b>Rubrique</b> > transports urbains	<b>Tête d'analyse</b> > Fonctionnement du réseau Transilien	<b>Analyse</b> > Fonctionnement du réseau Transilien.
Question publiée au JO le : <b>31/12/2019</b> Réponse publiée au JO le : <b>08/01/2020</b> page : <b>32</b>		

### Texte de la question

M. Robin Reda interroge M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire, chargé des transports, sur les crédits budgétaires alloués par l'État à la régénération des lignes RER du réseau Transilien. Après 30 années de sous-investissements sur son réseau et son matériel roulant, alors même qu'elle concentre 70 % du trafic national de la SNCF, la région Île-de-France a mis en œuvre un important chantier auquel sa participation s'élève à 24 milliards d'euros sur l'ensemble du réseau d'Île-de-France Mobilités entre 2016 et 2025. Ce plan de régénération des trains du quotidien est cependant mis en péril par la baisse des crédits de l'État au contrat de plan État-région (CPER). En effet, pour tenir ses engagements au titre du CPER, l'État devrait mobiliser 400 millions d'euros par an à partir de 2020. Cependant, la nouvelle loi d'orientation des mobilités prévoit une trajectoire d'investissement qui ne permettrait, selon le Gouvernement, de dégager seulement 190 millions d'euros par an pour l'Île-de-France. De plus, malgré ces investissements massifs, les conditions de transports notamment sur les branches sud des RER C et D sont toujours plus mauvaises. La ponctualité des trains est médiocre. Les trains roulent très fréquemment en surcapacité, ce qui met en danger les voyageurs. Cette piètre qualité de service rendu aux usagers n'est pas conforme aux engagements pris par la SNCF devant l'Île-de-France Mobilités. Si les conditions de transport des usagers des RER C et D sont particulièrement indignes en période de perturbations (travaux, mouvements sociaux), elles sont, en réalité, inacceptables au quotidien. C'est pourquoi il lui demande quels sont les engagements du Gouvernement pour améliorer rapidement les conditions de transports des Franciliens empruntant les lignes du Transilien et si l'État assumera bien ses responsabilités d'investisseur au titre du CPER.

### Texte de la réponse

#### FONCTIONNEMENT DU RÉSEAU TRANSILIEN

**M. le président.** La parole est à M. Robin Reda, pour exposer sa question, n° 873, relative au fonctionnement du réseau Transilien.

**M. Robin Reda.** Madame la secrétaire d'État, je voudrais vous parler des trains de banlieue en Île-de-France et en particulier de la situation des RER C et D. Les trains de banlieue en Île-de-France représentent 70 % du trafic de la SNCF à l'échelle nationale : on comprend qu'il s'agit d'un sujet important ! Les RER C et D, quant à eux,



transportent plus de 1,3 million de voyageurs par jour. Aujourd'hui, alors qu'un grand nombre d'usagers sont immobilisés et paralysés par les mouvements sociaux qui bloquent notre région, les tensions exacerbées entre les voyageurs s'ajoutent à la vétusté du réseau qu'ils subissent depuis plusieurs années, sans parler des difficultés liées à la gestion hasardeuse de l'exploitation du réseau par la SNCF.

Les RER C et D attendent des investissements ! Depuis quelques années, ils ont bénéficié d'investissements massifs de la part de la région Île-de-France, à hauteur de 800 millions d'euros par an, mais l'État ne respecte pas les engagements qu'il a pris dans le cadre du contrat de plan État-région. Il devait fournir 400 millions par an jusqu'en 2022 pour rénover le réseau des RER, mais il a fait savoir, lors de la discussion et du vote de la loi LOM, qu'il ne donnera même pas 190 millions chaque année. Il divise donc par deux les investissements destinés au transport quotidien des Franciliens, ce que, madame la secrétaire d'État, nous ne pouvons évidemment pas accepter.

La trajectoire d'investissement fixée par le contrat de plan État-région est essentielle pour relever deux défis majeurs : d'une part, la régénération du réseau actuel, qu'empruntent chaque jour des millions d'usagers franciliens ; d'autre part, la création de nouveaux transports en commun, car la région se densifie et gagne 70 000 habitants chaque année.

L'État sera-t-il au rendez-vous de la régénération de nos transports en commun ? Est-il conscient de la vétusté de nos RER ? Doublera-t-il ses investissements pour les transports du quotidien en Île-de-France ?

**M. le président.** La parole est à Mme la secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire.

**Mme Brune Poirson, secrétaire d'État auprès de la ministre de la transition écologique et solidaire.** Le contrat de plan État-région pour l'Île-de-France 2015-2020 dispose d'un volet transports urbains, une particularité qui n'existe pour aucune autre région. Il mobilise plus de 7,6 milliards d'euros, dont 1,4 milliard de l'État, ce qui témoigne d'un engagement concret, et 1,6 milliard de la Société du Grand Paris – SGP. À la fin de l'année 2019, l'État avait investi en cinq ans plus de 1 milliard dans les transports en commun en Île-de-France, soit plus de 200 millions d'euros par an. Dans le même temps, la SGP a investi plus de 1,5 milliard. Ces chiffres traduisent, me semble-t-il, l'engagement de l'État en faveur du développement des transports en commun dans la région du Grand Paris.

Le Gouvernement a bien conscience des enjeux de mobilité majeurs auxquels est confrontée la région Île-de-France. Nous avons l'objectif de débloquer une enveloppe de 750 millions en faveur des transports collectifs dans la région francilienne pour la période 2020-2022. Ce chiffre est bien supérieur aux 190 millions annuels que vous avez évoqués, monsieur le député.

Cet effort permettra de répondre aux principaux projets attendus et structurants en Île-de-France, avec notamment le projet Éole de prolongement du RER E à l'ouest, le prolongement de la ligne 11 du métro et la création des lignes de tram T12 Express et T13 Express.

L'amélioration des RER et des Transiliens, essentiels pour le transport quotidien de millions de Franciliens, est bien sûr l'un des axes majeurs de ce contrat de plan. Tous financeurs confondus, 1,3 milliard d'euros étaient ainsi prévus pour les schémas directeurs des RER A, B, C, D et E. De vrais sauts technologiques, à l'image du projet NExTEO pour les RER B et D, sont attendus dans les prochaines années. Les résultats sont là ! La régularité du RER D est déjà en progrès, par exemple. Nous répondons également à des besoins plus locaux à travers le financement de nouveaux tramways ou de TZen.

Enfin, aux projets de transports collectifs financés par le contrat de plan État-région s'ajoute le Grand Paris Express, mis en œuvre avec les collectivités locales concernées et qui déploiera 200 kilomètres supplémentaires de



méτρο automatique pour un investissement de 35 milliards. Le Gouvernement a confirmé, comme vous le savez, la réalisation de ce projet dans son intégralité.

**M. le président.** La parole est à M. Robin Reda.

**M. Robin Reda.** L'État a pris conscience des défis de la région Île-de-France en matière de mobilité quotidienne : je n'en doute pas, madame la secrétaire d'État. Vous avez parlé du Grand Paris ; c'est un projet que je soutiens, bien évidemment. Toutefois, il est aujourd'hui indispensable d'améliorer les transports du quotidien qui permettent aux Franciliens de se rendre de leur domicile à leur travail. Le premier d'entre eux est le RER.

Vous avez souligné l'engagement de l'État, mais il sera insuffisant : il devait s'élever à 400 millions d'euros par an jusqu'en 2022, il ne sera – vous l'avez dit – que de 750 millions d'euros pour trois ans ; cela veut dire qu'il manque 450 millions pour boucler le plan de financement et tenir les promesses de l'État en matière d'amélioration du RER, en particulier des lignes C et D.

La région, elle, est au rendez-vous : elle investit 24 milliards d'euros entre 2016 et 2025, et son budget d'investissement, notamment s'agissant des transports, a quadruplé, le tout grâce à des économies de gestion sur, entre autres, l'exploitation de certaines lignes. Il serait bon que l'État s'inspire de cette méthode, en réduisant son train de vie pour mieux investir. En outre, étant seul actionnaire de la SNCF, il doit faire pression sur celle-ci pour qu'elle améliore l'exploitation des lignes de RER. Pendant trente ans, on a fait le choix du tout TGV ; il faut maintenant donner la priorité au train du quotidien.

**Mme Brune Poirson, secrétaire d'État.** C'est ce que nous faisons !