



16ème législature

Question N° : 3451	De M. Arnaud Le Gall (La France insoumise - Nouvelle Union Populaire écologique et sociale - Val-d'Oise)	Question écrite
Ministère interrogé > Transports		Ministère attributaire > Transports
Rubrique > transports urbains	Tête d'analyse > Dégradation des conditions de transport dans le Val-d'Oise	Analyse > Dégradation des conditions de transport dans le Val-d'Oise.
Question publiée au JO le : 22/11/2022 Réponse publiée au JO le : 21/02/2023 page : 1814		

Texte de la question

M. Arnaud Le Gall alerte M. le ministre délégué auprès du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires, chargé des transports, sur la question des transports publics en Île-de-France, particulièrement dans le secteur Goussainville, Creil et Orry-la-Ville. L'Île-de-France connaît actuellement de fortes perturbations dans l'offre de transports publics. Réseau délabré, conditions de circulation déplorables, baisse de la fréquence des trains ou bus, cela vient d'un manque de volonté politique de l'État et de la région dans l'investissement et le développement d'un réseau de transports publics de qualité. Dans la circonscription de M. le député, la situation sur le RER D entre Goussainville et Creil/Orry-la-Ville ne cesse de se dégrader depuis de nombreuses années et n'a fait qu'empirer depuis le début de l'année 2022. Alors que ce territoire du nord-ouest du Val-d'Oise connaît une forte croissance démographique et se situe dans une zone de forte activité, l'état déplorable du réseau de transports publics affecte les usagers et les usagères au quotidien. Surtout, il témoigne du sous-investissement de l'État et des organismes publics, dont Île-de-France Mobilités, dans l'offre transports collectifs, alors que des solutions portées par les associations d'usagers et usagères existent. Le plan de transports introduit par la SNCF à la rentrée a entraîné une chute vertigineuse de la circulation des trains au mois de septembre 2022. Encore aujourd'hui, de nombreux retard et suppressions affectent quotidiennement la circulation des trains, en raison notamment de pannes répétées du gestionnaire de réseau. Les habitants et habitantes de la branche nord du RER D se trouvent dans une situation de sidération et dénoncent avec force la précarisation des réseaux de transports. En effet, usagers et usagères se plaignent de l'abandon auquel ils font face ainsi que des problèmes qu'entraîne cette situation, particulièrement en matière d'employabilité et d'accès aux études, dans un territoire pourtant en pleine croissance. Face à cette situation, M. le député souhaiterait connaître les propositions du Gouvernement et de M. le ministre. L'État n'a pas hésité à investir plusieurs milliards d'euros dans le développement du projet « CDG Express » ainsi que dans une ligne de TER directe Picardie-CDG. Ce développement ne doit pas se faire au détriment des usagers et usagères quotidiens des transports publics, alors que l'on fait face à une crise écologique et énergétique nécessitant un investissement massif de l'État dans les transports publics. Il lui demande ce qu'il compte faire pour les usagers et usagères des transports publics d'Île-de-France et du RER D.

Texte de la réponse

La ligne RER D – fréquentée par plus de 650 000 voyageurs quotidiens – est soumise à d'importantes contraintes d'exploitation en zone dense. Elle fonctionne aux limites de ses capacités actuelles, comme le montrent effectivement les incidents d'exploitation fréquents. Pour y remédier, la ligne fait l'objet d'un vaste programme de

modernisation de la part de l'autorité organisatrice Île-de-France Mobilités (IDFM), de l'État et des collectivités locales, dans la perspective d'améliorer très sensiblement la qualité de service et les conditions d'exploitation (NExTEO, renouvellement du matériel roulant, modernisation des systèmes de contrôle-commande, commandement unifié des lignes B et D, modernisation ferroviaire de Bercy). L'État accompagne le développement et la modernisation des infrastructures de transport collectifs en Île-de-France, et notamment pour les lignes de RER, via les Contrats de Plan État-Région (CPER). Le CPER actuel, qui s'achève en 2022, est marqué par une forte mobilisation de l'État, qui prend à sa charge 2,28 Md€ (dont 670 M€ issus du plan de relance), dont 1,5 Md€ engagés entre 2019 et 2022. Pour la ligne RER D en particulier, l'État a investi 192 M€ au titre du CPER 2015-2022. L'État co-finance notamment dans ce cadre les adaptations des infrastructures nécessaires à l'exploitation et à la maintenance des nouvelles rames, financées par IDFM, dont la mise en service commerciale est prévue de façon progressive à partir de 2024. Il co-finance également le projet NExTEO de modernisation du système de signalisation, de conduite et de contrôle-commande des lignes RER B et D, devant permettre d'améliorer sensiblement leur qualité de service et leurs conditions d'exploitation à l'horizon 2030. S'agissant du plan de transport mis en place sur la ligne RER D en 2022, celui-ci relève de la compétence de l'autorité organisatrice IDFM. L'État, au regard du principe de libre administration des collectivités territoriales, n'intervient pas dans les choix des autorités organisatrices, qui sont les seules compétentes pour définir l'offre de services sur leur territoire. S'agissant du projet « CDG Express », le Gouvernement confirme la nécessité de réaliser ce projet indispensable pour améliorer la liaison entre le centre de Paris et son principal aéroport, Paris-Charles-de-Gaulle. Il ne se fera toutefois pas au détriment des transports du quotidien. Ainsi, le projet CDG Express prévoit plus de 500M€ d'investissements sur les voies ferroviaires existantes qui bénéficieront directement aux usagers quotidiens des transports publics, ces investissements ayant vocation à être réalisés en majeure partie d'ici 2024, avant la mise en service du CDG Express lui-même. Enfin, le projet de liaison TER directe Picardie-CDG, ou liaison ferroviaire Roissy-Picardie, que vous évoquez, sera sans préjudice pour les investissements nécessaires au RER D et aux transports urbains franciliens. Ce projet contribuera à leur amélioration par la réalisation d'une passerelle ville-à-ville d'interconnexion entre les TER et le RER D en gare de Survilliers-Fosses, où l'aménagement en parallèle du pôle d'échange multimodal prévu par le Plan Val d'Oise complètera le bénéfice pour les usagers.