



Le RER C au pied du mur : la “ligne Y”, symptôme d’un système à bout

Réunion publique à Cheptainville.

L’ADEMUB était présente le 10 décembre 2025 à une réunion publique de présentation de la future “ligne Y” organisée à Cheptainville par Kim Delmotte (maire), et en présence de Marianne Duranton, membre du conseil d’administration de IDFM, ainsi que Rémi Lavenant, président de l’association La Vignette du Respect.

Officiellement, il s’agissait d’expliquer une solution “pragmatique” face à des contraintes techniques. Dans la salle, beaucoup y ont surtout vu l’aveu d’un décrochage : celui d’un réseau qu’on a laissé vieillir, d’une gouvernance qui navigue à vue, et d’un projet qui ressemble moins à une amélioration qu’à une réorganisation par défaut.

1) Comment en est-on arrivé là : réformes, gouvernance, et perte de maîtrise

Une SNCF transformée, un système plus complexe à piloter

Sur la dernière décennie, le cadre ferroviaire a fortement évolué, avec une ouverture progressive à la concurrence et une transformation de l’organisation du groupe SNCF. La loi du 27 juin 2018 (“nouveau pacte ferroviaire”) a notamment confirmé une SNCF structurée en plusieurs sociétés (SNCF, SNCF Réseau, SNCF Mobilités/Voyageurs...), avec un capital détenu par l’État et déclaré inaccessible.

Dans les faits, ces évolutions ont ajouté des interfaces entre acteurs (organisation, contrats, responsabilités opérationnelles), alors même que le réseau francilien reste extrêmement contraint et sensible à la moindre perturbation.

IDFM : une autorité organisatrice devenue “chef d’orchestre”

Pendant longtemps, l’organisation des transports franciliens reposait sur un schéma où les opérateurs historiques (SNCF Transilien et RATP) étaient non seulement les exploitants, mais aussi des acteurs disposant d’une forte capacité d’ingénierie et d’exploitation en interne : connaissance fine du réseau, conception des plans de transport, gestion opérationnelle, maintenance, retour d’expérience des incidents.

Dans ce cadre, l’autorité organisatrice existait déjà (STP puis STIF), mais l’exploitant restait “au centre” du fonctionnement quotidien, car il détenait l’essentiel de la compétence opérationnelle et technique, au plus près de l’infrastructure et du matériel roulant.

Un tournant : la montée en puissance du rôle d’autorité organisatrice

Au fil des réformes, le rôle de l’autorité organisatrice francilienne s’est renforcé : elle ne se contente plus de coordonner ; elle définit l’offre, finance, contractualise et fixe le cadre de qualité de service.

En 2017, IDFM devient le pilote principal (stratégie, organisation, commande publique), et les exploitants deviennent des opérateurs dans un cadre plus contractualisé.

Aujourd’hui : une logique de contrats et de mise en concurrence, qui change la “mécanique” du système

Dans ce nouveau modèle, IDFM organise et commande le service (via contrats, objectifs, pénalités/bonus, etc.). Et la logique de mise en concurrence / appels d’offres s’installe progressivement en Île-de-France, sur une période longue, pilotée par IDFM.

Tandis que le pilotage se déplace vers l’autorité organisatrice (IDFM), l’expertise reste concentrée chez l’exploitant. C’est alors que l’on se retrouve avec des décisions structurantes prises à la va vite, sans aucune planification.

Un moment a marqué : Madame Duranton a indiqué à plusieurs reprises qu’IDFM ne disposait pas de toutes les compétences pour piloter certains dossiers techniques complexes, et que l’autorité organisatrice avait dû recourir à des experts externes.

2) Un drame en plusieurs actes

On peut tourner le problème dans tous les sens : la situation du RER C n’est pas une fatalité tombée du ciel. C’est une accumulation de choix, de renoncements et de responsabilités partagées.

Qui est responsable ?

Il faut sortir du ping-pong institutionnel. Ce qui se passe sur le RER C n’est pas un accident, c’est le résultat de renoncements politiques et budgétaires sur la durée.

L’État porte une responsabilité majeure : depuis des années, il ne met pas au niveau nécessaire les financements pour le réseau existant, tout en renvoyant régulièrement la charge à la Région et à l’autorité organisatrice

La Région et Île-de-France Mobilités ne peuvent pas non plus se dédouaner : l’état du RER C était connu, ses fragilités étaient documentées, et pourtant les décisions structurantes (infrastructures, matériel, organisation, robustesse en exploitation) ont été trop longtemps repoussées, jusqu’à se retrouver *au pied du mur* aujourd’hui.

Quant aux maires et élus locaux des communes traversées, il faut le dire clairement : le RER C n’a pas été porté comme une priorité politique pendant des années. Beaucoup découvrent ou redécouvrent le sujet très récemment, parfois sous la pression des habitants — et encore, de manière inégale selon les territoires.

La ligne Y, un projet né du chaos

On arrive à une situation ubuesque : l’évolution des normes européennes, notamment en matière de sécurité et d’exploitation en tunnel, impose désormais des adaptations lourdes. Conséquence : des travaux majeurs deviennent inévitables, avec la perspective d’une fermeture du tunnel de Paris-centre pendant environ deux ans. Face à cela, la stratégie présentée ressemble à une solution de repli : commander en priorité du matériel roulant neuf pour la “ligne Y”, mais avec un terminus à Paris-Austerlitz (surface), ce qui entérine la fin de la traversée de Paris pour une partie des branches. Cette séquence met surtout en évidence un défaut d’anticipation : le renouvellement du matériel vieillissant et la compatibilité avec les tunnels auraient dû être sécurisés plus tôt.

Ce n’est pas un “détail technique”. C’est le cœur du problème : quand on découvre ce genre de contrainte trop tard, on n’est plus dans la planification, on est dans la réaction.

3) Ce que change réellement la ligne Y

Situation actuelle

Aujourd'hui, sur le sud du RER C, c'est simple dans l'usage :

- Un train environ toutes les 15 minutes en heure de pointe et 30 minutes en heures creuses, avec une traversée de Paris.
- Pour beaucoup d'habitants (Brétigny, Dourdan, Étampes...), c'est un accès direct à Paris intra-muros, sans correspondance.

L'organisation annoncée avec la "ligne Y"

- Une cadence "proche de l'existant" (à confirmer dans les faits).
- Pas d'arrêt entre Brétigny et Juvisy, même en heure creuse.
- Terminus obligatoire à Paris-Austerlitz (surface).
- Fin de la traversée de Paris pour les trains venant d'Étampes et Dourdan.

4) Les angles morts : robustesse et cohérence

Conception opérationnelle : "et si ça tombe en panne ?"

Les trains de la ligne Y doivent circuler sur des voies centrales dédiées. Très bien sur le papier. Mais des questions simples restent sans réponses claires. Si un train tombe en panne sur les voies dédiées, comment réinsère-t-on le trafic ? Quelles procédures concrètes ? Quels plans de secours ? Quels délais ?

Cohérence globale : une régression maquillée en modernisation

Le projet, tel qu'il a été présenté, conduit de facto à l'abandon de la traversée intra-muros pour Étampes et Dourdan, l'ancrage durable du terminus à Austerlitz, et donc une régression nette pour les usagers du sud.

6) Le RER C : un bien commun, pas un service premium

Il faut remettre une idée au centre : le RER C n'est pas une marchandise, c'est un bien commun. C'est le transport de celles et ceux qui n'ont pas d'alternative simple : travailleurs, étudiants, familles, personnes âgées, employés aux horaires décalés.

Si la ligne Y doit exister, alors il faut des garanties, pas des slogans :

Transparence totale des scénarios

- horaires, correspondances, temps réels
- plans de gestion de crise (pannes/incidents),
- impact sur Brétigny (retournements, circulation, saturation).

Un objectif clair et mesurable de service

- capacité et charge en pointe,
- robustesse en cas d'incident.

Conclusion : au pied du mur, il faut choisir le camp des usagers

La réunion de Cheptainville a eu au moins une vertu : elle a rendu visible ce que beaucoup vivent depuis longtemps. On ne répare pas dix ans (ou plus) d'anticipation insuffisante avec une réorganisation qui dégrade le direct et multiplie les correspondances.

Le vrai débat n'est pas "ligne Y ou pas". Le vrai débat, c'est : **est-ce qu'on accepte que la solution à l'échec de la planification soit payée par les usagers ?** Ou est-ce qu'on impose enfin une logique simple : le réseau, le matériel et l'exploitation doivent être pensés pour le service public?