
Livre Blanc pour l'amélioration du RER D Sud



**Compilation des analyses et propositions issues du Forum
RER D Sud organisé le 10 avril 2021 à Corbeil-Essonnes
par les associations**

**ADUMEC, La vignette Du respect,
D-très insuffisant et RER D Val de Seine**

**Face à l'exigence de développer les transports en commun en
Grande Couronne et dans l'esprit de la loi LOM
(«des transports du quotidien plus faciles,
moins coûteux et plus propres»),
élus, associations et voyageurs vous présentent leur vision.**

Table des matières

Préambule	4
L'enjeu en données chiffrées et leur analyse	5
- Qu'est-ce que la mobilité pour les habitants de grande couronne ?	5
- RER D Sud : Les voyageurs et les dessertes	5
- Volumes de voyageurs 2019 vs 2015 sur les branches du RER D Sud	8
Les impacts du service annuel 2019	10
- Le temps de trajet des voyageurs	11
- La fiabilité des trajets des voyageurs	12
- Impact des correspondances obligées	13
Le quotidien des usagers	15
- Les usagers et la mobilité en transports en commun	15
- Le stress des usagers un enjeu de santé publique	16
- Les usagers veulent des trajets sûrs, confortables et rapides	17
- Les attentes des voyageurs envers les décideurs	17
L'aménagement du territoire vu du RER D : Vallées de la Seine et de l'Essonne	18
- Le constat	19
- Sur le tracé des villes nouvelles	19
- La grande désillusion	19
- Comment bâtir nos territoires pour demain ?	20
Les solutions techniques existent	22
- Les principales contraintes à l'amélioration du RER D Sud	22
- Quelles perspectives pour la ligne D du RER ?	24
- Quelles priorités pour le Schéma Directeur du RER D ?	23
- Une nouvelle ligne «S» totalement justifiée	24
- Les travaux à réaliser pour que la ligne S soit pleinement opérationnelle	25
- Faire circuler les premiers trains de cette ligne «S» dès à présent	25
- Pilotage de la performance du transport ferroviaire	26
Nos préconisations	27
Annexes : Demandes de financement du Terrier de Bercy	29
Associations ayant contribué à la rédaction du «Livre Blanc»	36

Préambule

La contestation du SA 2019 du RER D a pris une ampleur inégalée jusqu'ici. Elle a conduit les associations d'usagers et des collectivités à construire, et c'est inédit, une contre-expertise opposable à l'autorité organisatrice (IDFM) et à l'opérateur historique: la SNCF.

Cette capacité est clairement apparue lors du Forum RER D sud accueilli le 10 avril à Corbeil-Essonnes. Elle a été construite sur une interrogation des évidences et des arguments d'autorité qui nous sont opposés. Il n'y aurait pas d'alternatives («*There is no alternative*» disait Margareth Thatcher) : alors interrogeons ces évidences.

- Au nom de quel principe, de quelles contraintes, le type d'organisation du RER C, plus on va loin, plus les trains sont semi-directs, ne serait-il pas applicable au RER D ? En corollaire, pourquoi la possibilité du dépassement des trains omnibus par les trains directs a-t-elle été écartée ?
- Autrement dit, la «métroïsation» presque totale du RER D (tous les trains sont omnibus, s'arrêtent à toutes les gares et se suivent) peut-elle être contestée ?
- La tyrannie de la robustesse : au nom du taux de ponctualité des trains (et des pénalités qui sont alors infligées à la SNCF), on a gravement dégradé le service (allongement des temps de trajet et suppression des trains directs pour des milliers d'usagers). Un autre compromis entre rapidité, ponctualité et confort du trajet est-il possible ?
- Le service heures creuses ne pourrait-il pas être radicalement différent de celui des heures de pointe et comporter, alors que les sillons sont disponibles, des trains directs de Paris à Juvisy et Corbeil-Essonnes ? Il est aujourd'hui simplement construit en enlevant des «briques» du service heures de pointe, contrairement à d'autres territoires d'Île-de-France.
- La priorité des trains du quotidien ne justifie-t-elle pas d'une part une nouvelle répartition des sillons et d'autre part une attribution différente des quais à Gare de Lyon-surface et Bercy ?
- Quels travaux sont réalisables immédiatement sur les points durs des voies M pour fluidifier les circulations dans l'attente du terrier de Bercy qui agit un peu comme le totem de l'impossible ?
- Le retournement de trains à Châtelet-les-Halles est aujourd'hui écarté. Quelles solutions pour le rendre opérationnel ?
- Les infrastructures qui ont permis de relier Malesherbes à Paris-Lyon ont été créées en 1865. Elles existent toujours. Est-il acceptable d'entendre SNCF affirmer qu'il n'est plus possible aujourd'hui de le faire sans des travaux coûtant des centaines de millions d'euros. Le PLM y arrivait très bien, des dizaines d'années avant SNCF ?

C'est en examinant, sans à priori, ces questions que des solutions pourront être mises en œuvre pour améliorer le RER D !

L'enjeu en données chiffrées et leur analyse

Qu'est-ce que la mobilité pour les habitants de grande couronne ?

17% des trajets quotidiens sont des trajets maison/travail mais ils représentent 40% des distances parcourues. Ce sont donc les déplacements contraints les plus longs en distance et en temps (82 mn/jour en moyenne - source INSEE 2010). Ensuite ces transports conditionnent pour beaucoup leur vie sociale, familiale et amicale, en particulier pour les jeunes.

La mobilité, ce doit être la **LIBERTÉ** de se déplacer dans sa vie professionnelle, amicale, familiale, sportive, culturelle sans entrave et en toute sécurité.

RER D Sud : Les voyageurs et les dessertes

Chaque jour, **216 646 voyageurs empruntent un RER D** entre 6h et 10h le matin, les jours ouvrés.



Parmi ces voyageurs :

- **38 487 (17,8%)** montent sur la branche Melun par Combs-la-Ville
- **48 746 (22,5%)** montent sur la branche « Juvisy », dont :
 - 15 983 (7,4%) depuis les gares du Plateau,
 - 7 535 (3,5%) depuis les gares de l'Etoile de Corbeil (branches Vallée - Malesherbes - Littoral),
 - 25 228 (11,6%) depuis les gares communes au Plateau et à l'Etoile de Corbeil.

En termes de desserte, le matin, ces voyageurs ont la possibilité d'emprunter :

- Sur les gares de la branche Melun par Combs la Ville :

- Une mission régulière FACA par ¼ d'heure :
 - Lieusaint-Moissy => Paris en 40 minutes,
 - À destination de Goussainville,
 - 2 arrêts entre Paris et Villeneuve.
- Une mission régulière DICA par ¼ d'heure :
 - Lieusaint-Moissy => Paris en 39 minutes,
 - Terminus Paris Gare de Lyon,
 - Direct entre Paris et Villeneuve.
- 3 missions supplémentaires le matin (PICA en remplacement des DICA entre Melun et Lieusaint-Moissy)
 - Lieusaint-Moissy => Paris en 22 minutes,
 - Terminus Paris Gare de Lyon Grandes Lignes,
 - Direct,
- À noter également, Melun est également desservie par la ligne R, avec une mission au ¼ d'heure :
 - Melun => Paris en 28 minutes,
 - Terminus Paris Gare de Lyon Grandes Lignes,
 - Direct,

- Sur les gares de la branche Plateau et les gares communes :

- Une mission VUPA par ¼ d'heure :
 - Corbeil-Essonnes => Paris en 45 minutes,
 - À destination de Villers le Bel,
 - 1 arrêt entre Paris et Villeneuve.
- Une mission LOPE par ¼ d'heure :
 - Corbeil-Essonnes => Paris en 47 minutes,
 - À destination d'Orry-la-Ville,
 - 4 arrêts entre Paris et Villeneuve.

- Sur les gares de l'Etoile de Corbeil (branches Vallée – Malesherbes – Littoral):

- Une mission terminus Corbeil par ¼ d'heure, pour les gares du Littoral,
 - Essonnes-Robinson => Paris en 55 minutes,
 - Avec un changement obligatoire à Corbeil.
- Une mission terminus Juvisy par ¼ d'heure pour les gares des branches Malesherbes et Vallée :
 - Moulin-Galant => Paris en 53 minutes,
 - Avec un changement obligatoire à Corbeil, Viry ou Juvisy.

Il est à noter qu'avant le Service Annuel 2019 du RER D, actuellement en application, les voyageurs qui montaient dans les gares de l'Etoile de Corbeil pouvaient se rendre à Paris sans changer de train durant leur parcours.



Volumes de voyageurs 2019 vs 2015 sur les barches du RER D Sud

Branche Corbeil :

Voyageurs entre 6h et 10h	2019	2015	Evolution	
PLATEAU	15 983	12 913	23,8%	
LE BRAS DE FER - EVRY				2 trains par ¼ d'heure qui traversent Paris
GENOPOLE	1 824	1 613	13,1%	
EVRY COURCOURONNES CENTRE	5 747	4 611	24,6%	
ORANGIS BOIS DE L'EPINE	2 284	2 054	11,2%	
GRIGNY CENTRE	6 128	4 635	32,2%	
GARES COMMUNES	25 228	20 852	21,0%	
CORBEIL ESSONNES	6 699	5 036	33,0%	
VIGNEUX SUR SEINE	7 054	6 607	6,8%	
JUVISY	9 865	8 063	22,3%	
VIRY CHATILLON	1 610	1 146	40,5%	
VALLEE	2 489	2 812	-11,5%	Perte d'attractivité liée au SA 2019
RIS ORANGIS	1 219	1 553	-21,5%	1 trains par ¼ d'heure Terminus Juvisy
GRAND BOURG	259	420	-38,3%	
EVRY VAL DE SEINE	1 011	839	20,5%	
MALESHERBES	3 583	4 339	-17,4%	
MOULIN GALANT	840	1 065	-21,1%	
MENNECY	973	1 071	-9,2%	
BALLANCOURT	562	594	-5,4%	
LA FERTE ALAIS	373	490	-23,9%	
BOUTIGNY	183	273	-33,0%	
MAISSE	174	245	-29,0%	
BUNO GIRONVILLE	78	83	-6,0%	
BOIGNEVILLE	28	45	-37,8%	
MALESHERBES	372	473	-21,4%	
LITTORAL	1 463	1 464	-0,1%	
ESSONNES ROBINSON	307	360	-14,7%	1 trains par ¼ d'heure Terminus Corbeil
VILLABE	175	196	-10,7%	
LE PLESSIS CHENET	10	14	-28,6%	
LE COUDRAY MONTCEAUX	118	102	15,7%	
SAINT-FARGEAU	118	114	3,5%	
PONTHIERRY PRINGY	549	496	10,7%	
BOISSISE LE ROI	142	148	-4,1%	
VOSVES	44	34	29,4%	
TOTAL	48 746	42 380	15,0%	

Branche Melun par Combs La Ville :

Voyageurs entre 6h et 10h	2020	2015	Evolution	
MONTGERON CROSNE	4 848	4 610	5,2%	2 trains par ¼ d'heure Dont un terminus Gare de Lyon et un traverse Paris +3 trains additionnels le matin
YERRES	6 211	4 193	48,1%	
BRUNOY	5 211	4 320	20,6%	
BOUSSY SAINT-ANTOINE	2 794	3 141	-11,0%	
COMBS LA VILLE QUINCY	4 365	4 292	1,7%	
LIEUSAIN MOISSY	4 199	4 744	-11,5%	
SAVIGNY LE TEMPLE NANDY	3 692	3 592	2,8%	
CESSON	2 566	2 577	-0,4%	
LE MEE	1 820	1 838	-1,0%	
MELUN	2 781	2 519	10,4%	
TOTAL	38 487	35 826	7,4%	

Source : <https://ressources.data.sncf.com/explore/dataset/comptage-voyageurs-trains-transilien/>



Les impacts du Service Annuel 2019

Depuis le SA2019, les voyageurs qui montent dans les gares des branches Vallée, Malesherbes et Littoral sont contraints de descendre en gare de Corbeil-Essonnes ou Juvisy pour pouvoir monter dans un second train à destination de Paris. Ils doivent subir ce changement de train imposé le matin à l'aller, mais aussi et surtout le soir au retour.

Chaque soir en arrivant à Corbeil ou Juvisy, ils doivent se préoccuper de savoir quel train pourra les ramener chez eux, et si ce train circule. Attendre sur les quais en extérieur, parfois longtemps, même dans des conditions de trafic normales est le lot quotidien de ces voyageurs, les fréquences étant au mieux au quart d'heure, parfois à la demi-heure ou même à l'heure en dehors des périodes de pointe.



Conséquence logique de cette évolution due au SA 2019, la fréquentation des gares de l'Etoile de Corbeil (Branches Vallée, Malesherbes et Littoral) a chuté de 13% comparé à 2015, et ce malgré les nombreuses constructions de logements, à Ris-Orangis ou à Mennecy par exemple. Ce qui démontre la perte d'attractivité de ces branches du RER D.

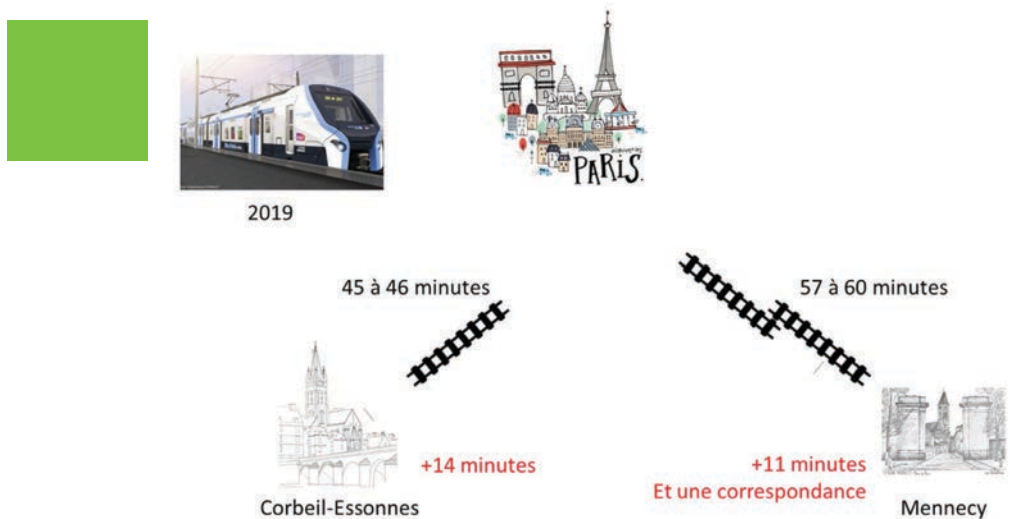
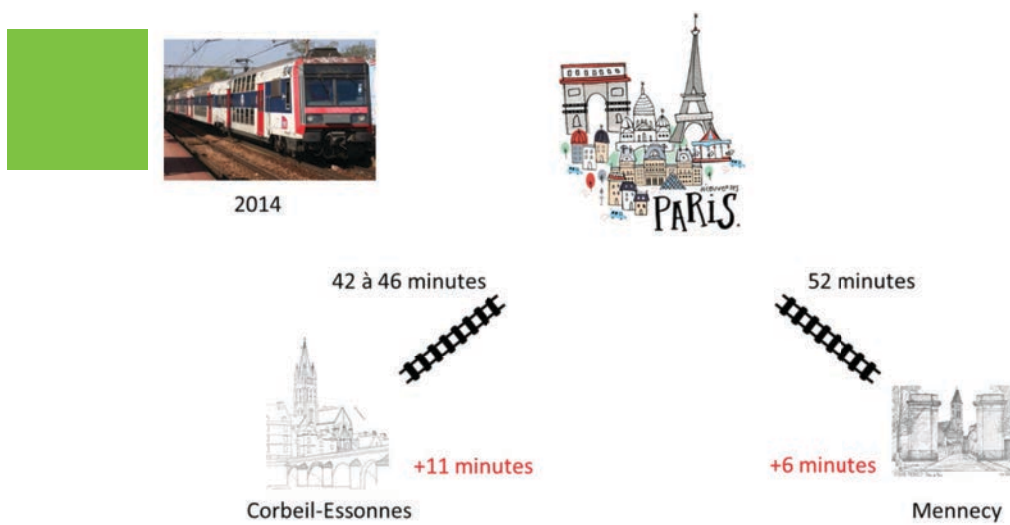
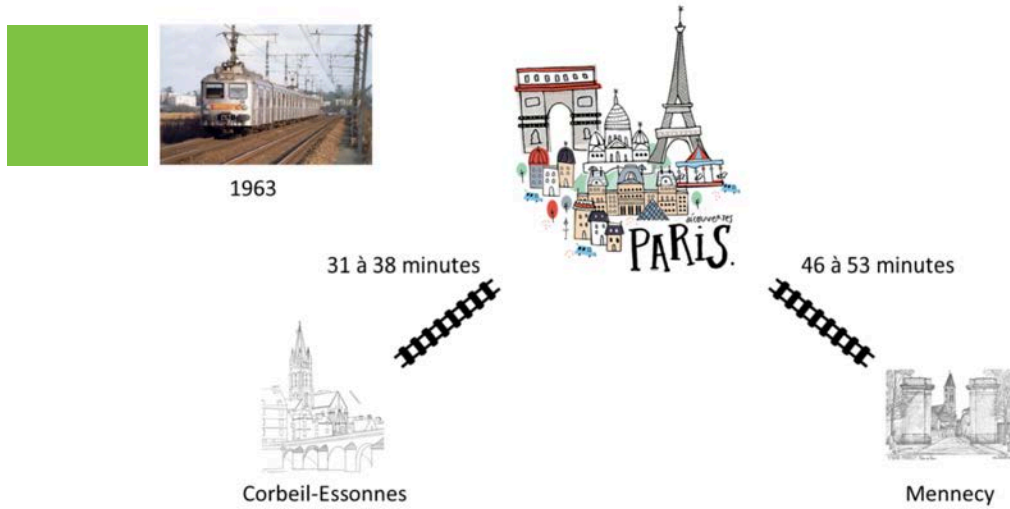
Parmi les autres impacts du SA 2019 :

- Auparavant 6 trains par heure circulaient entre Paris Gare de Lyon et Juvisy en heures creuses, il n'y en a plus que 4 par heure maintenant,
- Des temps de parcours allongés de 2 à 5 minutes en heure de pointe (qui fait suite à une augmentation déjà importante subie avec le SA2014),
- Un temps de parcours allongé en heures creuses pour rejoindre les gares du Plateau depuis Paris (uniquement des missions omnibus désormais),
- L'ajout de 3 missions dérogatoires le matin (PICA) qui permettent de rejoindre Paris en 22 minutes depuis Lieusaint (sans arrêt),
- Les deux missions qui passent par le plateau tous les ¼ d'heure sont toutes deux à destination de Paris, tandis qu'auparavant une était terminus Juvisy.

Le temps de trajet des voyageurs

Depuis 50 ans, le temps de trajet entre les gares desservies par le RER D Sud et Paris n'a fait que croître.

Le SA 2019 n'a fait qu'empirer la situation :



Les gares de Corbeil et Mennecey sont particulièrement représentatives :

- Corbeil est une gare par laquelle passe tous les trains de la branche qui desservent Juvisy, et est donc représentative des gares du Plateau (Le Bras de Fer, Evry-Courcouronnes, Bois de l'Épine, Grigny Centre),
- Tandis que Mennecey est représentative de la situation de l'ensemble de la branche Malesherbes tout comme des gares de la Vallée qui ont été «débranchées» avec le SA2019.

La fiabilité des trajets des voyageurs

SNCF Voyageurs présente des chiffres de ponctualité de son service, malheureusement à partir de chiffres présents dans une base de données interne qu'elle est seule à pouvoir consulter.

Cependant, la ponctualité telle que calculée est intéressante et pertinente puisqu'elle représente la part de voyageurs qui a pu arriver à destination avec moins de 5 minutes de retard sur son trajet avec le RER D, vers ou depuis Paris. Sauf pour les voyageurs des branches Vallée, Malesherbes et Littoral, dont on ne mesurera l'arrivée à l'heure que depuis Juvisy ou Corbeil.

Les actions menées par SNCF Voyageurs (et aussi la moindre fréquentation en 2020) ont pu améliorer la ponctualité. Le résultat : sur une longue période on constate que la situation ne progresse pas...



<https://ressources.data.sncf.co>

Pourtant le SA 2019 entraîne une amélioration logique mais trompeuse de la ponctualité. En effet, auparavant, on regardait si **un voyageur qui se rendait de Paris à Ris-Orangis**, arrivait à l'heure à Ris-Orangis.

Il est maintenant comptabilisé sur **deux trajets** :

- **Paris-Juvisy** : si l'utilisateur arrive 9 fois sur 10 à l'heure à Juvisy, il sera compté pour 90% de ponctualité sur ce segment ,
- **Juvisy-Ris Orangis** : Si 9 fois sur 10 le train entre Juvisy et Ris-Orangis est à l'heure, il sera compté également pour 90% de ponctualité. Mais une fois sur 10 en moyenne, il ne sera pas arrivé à Juvisy à temps pour monter dans ce train.

En résumé, SNCF Voyageurs affichera fièrement une ponctualité de 90%, tandis que **ce voyageur ne sera arrivé à destination à l'heure que 81 fois sur 100.**

De plus, lors de la «vente» du SA2019 par SNCF Voyageurs en 2017, les temps de trajets «réels de 2017» avaient été comparés au temps de trajet théorique du SA2019 pour expliquer que les voyageurs seraient gagnants, assurant que grâce au SA2019, les trains seraient à l'heure et leurs suppressions moins fréquentes.

SNCF s'était engagée à une ponctualité de 90% sur le RER D (toutes branches confondues) et de 95% sur l'Etoile de Corbeil. Promesse non tenue !



Les temps de trajets des voyageurs, une fois de plus, se sont accrus. La Grande Couronne s'est encore un peu plus éloignée de Paris, et notre territoire est encore un peu moins attractif que par le passé. Il est temps d'inverser cette désastreuse tendance.

Impact des correspondances obligées

Pour les 7 500 voyageurs à qui, chaque matin, une correspondance est maintenant imposée pour rejoindre Paris, la situation est bien pire :

- Ils doivent subir au quotidien l'inconfort et le stress d'une « correspondance » supplémentaire sur leur trajet : être vigilant sur le trajet, arrêter son activité à l'approche de la gare, se relever et s'habiller, s'entasser devant les portes, descendre du train, se demander si le train prévu est à l'heure, sur quel quai, attendre, s'entasser et se faire bousculer devant les portes, monter dans le train, chercher une place, se réinstaller. Ceci tous les jours, deux fois par jour, c'est une violence supplémentaire infligée à ces voyageurs,
- Et subir les «incidents» cumulés des deux trains qui leur sont imposés : espérer arriver à l'heure à Juvisy, et ensuite espérer que le second train qui les amènera au travail ou de retour chez eux sera aussi à l'heure.

Chaque jour, sur <http://maponctualite.transilien.com>, la ponctualité des différents trajets est publiée.

Nous avons choisi de relever tous les jours cette ponctualité pour des voyageurs qui feraient un trajet Malesherbes-Paris aller-retour en heure de pointe (et nous remercions l'ADUMEC pour ce travail).

Sur le trajet Malesherbes-Paris, le matin, **sur 100 voyageurs** qui partiraient de Malesherbes, **en moyenne sur l'année 2020** :

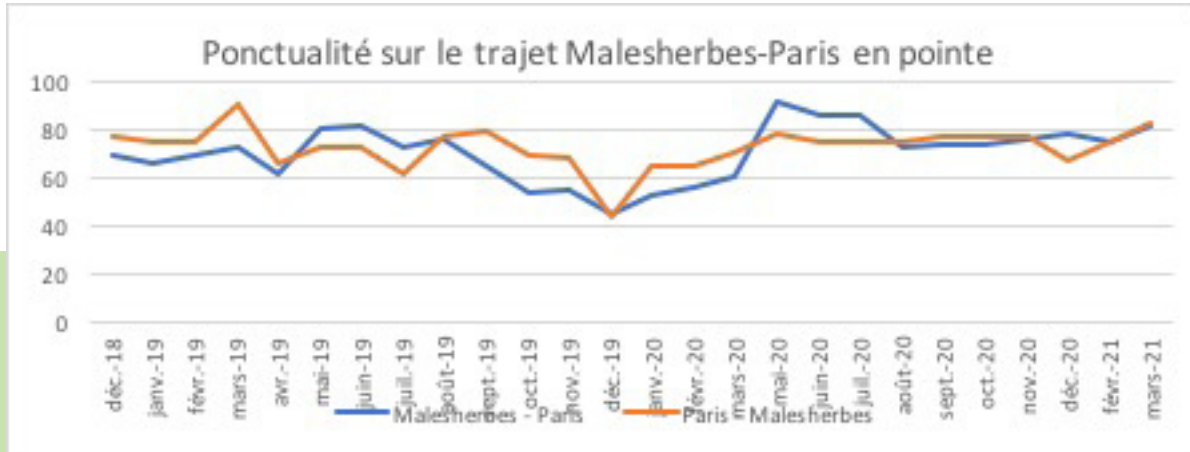
- **87,1 arriveraient à l'heure à Juvisy** (ponctualité de 87,1%), et donc 87,1 seraient à l'heure pour partir de Juvisy, les 12,9 autres étant déjà certains d'arriver en retard à Paris,
- **Seuls 68,9 seraient arrivés à l'heure à Paris** (ponctualité de 79,1% pour les 87,1 voyageurs arrivés à l'heure à Juvisy),

De la même façon, **pour 100 voyageurs** qui feraient le trajet Paris-Malesherbes le soir :

- **78,2 arriveraient à l'heure à Juvisy** (ponctualité de 78,2%),
- **Seuls 69,7 seraient arrivés à l'heure à Malesherbes** (ponctualité de 89,1%),

Ainsi, non seulement ces voyageurs ont vu leurs conditions de transport se dégrader, mais ils vivent un calvaire tant leurs parcours sont aléatoires, les obligeant à prévoir systématiquement des marges importantes sur leurs temps de trajets.

Vous trouverez ci-dessous la synthèse des relevés effectués, par nos soins, depuis le site : maponctualite.transilien.com



Le quotidien des usagers

Quels meilleurs « experts du vécu » que les voyageurs ?

Le **ressenti voyageur et l'information** sont sûrement les domaines où SNCF voyageurs a été le plus critiquable durant le dernier mandat d'IDFM de 2016 à 2021. SNCF Voyageurs, en accord avec Ile de France Mobilités, a privilégié l'amélioration de la ponctualité comme critère de réussite quant à sa mission de transporteur.

D'ailleurs, le constat en 2016 était terrible pour les chiffres de ponctualité du RER D. C'est pour cette raison qu'il a été décidé par la nouvelle majorité politique de la région de travailler sur un nouveau Service Annuel. Ce sera le SA 2019 : SANS apport d'argent donc sans investissement et pour parer à l'urgence, la branche dite «étoile de Corbeil» sera débranchée du reste du réseau afin de rendre plus robuste et donc ponctuel le RER D; une idée ancienne remise au goût du jour...

Des erreurs politiques et stratégiques, SNCF en a fait beaucoup ces dernières années avec l'abandon programmé des petites lignes en région, des gares, et du fret... entre autres. Mais cette fois-ci elle s'attaque aux transports du quotidien en Ile de France avec ses 12 millions d'habitants, 4 millions de voyageurs des transports en commun et 2,7 Millions de voyages quotidiens en RER. SNCF n'hésite pas à proposer aux responsables politiques, souvent crédules en la matière, de sacrifier un certain nombre de leurs habitants sur l'autel du «ça va aller mieux» pour le plus grand nombre. Sur le papier il s'agit toujours de faire rouler des trains de façon plus fiable. C'est mathématique. Mais le problème comme l'avait en son temps dit Stéphane Beaudet, ce sont les usagers...

Les trains fonctionnent moins bien quand ils transportent des voyageurs: il faut qu'ils montent et descendent, qu'ils n'oublient pas de bagages, qu'ils ne bloquent pas les portes, qu'ils n'aillent pas aux toilettes... qu'ils ne réclament pas plus de trains ... au bout du compte si cela ne marche pas c'est de la faute aux usagers.

Il faut bien évidemment retourner le problème et envisager enfin ce que veulent et disent les voyageurs du quotidien, ces «experts du vécu», et infléchir le schéma directeur (SDRIF) dans ce sens.

Deux ans et demi après sa mise en place, le SA 2019, en ce qui concerne le RER D sud, est vécu comme un échec pour les usagers et les élus concernés. IDFM et SNCF n'ont pas tenu compte du ressenti des voyageurs. Ce n'est pas faute, de la part des associations, d'avoir prévenu et sensibilisé IDFM et SNCF.

Les usagers et la mobilité en transports en commun

«Le RER D c'est une catastrophe : je prends le D, C, B ; changement à Juvisy pour le C, c'est plus rapide mais moins confortable, on voyage debout; Juvisy / Gare de Lyon par la D, c'est un tortillard !»
[Témoignage Forum du RER D sud avril 2021]

Lorsqu'un habitant de grande couronne prend quotidiennement sa voiture, c'est qu'il ne dispose pas de transports en commun adaptés et fiables.

Quoi qu'il arrive, choisir d'emprunter les transports en commun est vertueux et devrait donc être favorisé, ouvert à tout le monde quel que soit son niveau de vie. Et ce n'est déjà plus une option quand il s'agit de rejoindre Paris intra-muros (Zone à Faible Emission).

Quand on est dans sa voiture on se perçoit comme «chez soi».

Par conséquent la propreté et la sécurité dans les transports collectifs sont primordiales pour ne pas se sentir «mal», mais considéré et respecté. Ainsi que le confort avec des toilettes opérationnelles et suffisamment de place dans un espace à température agréable (chauffé l'hiver et climatisé l'été), silencieux et pratique (éventuellement muni de prises électriques ou USB) est essentiel pour se sentir bien.

Le stress des usagers, un enjeu de santé publique

Néanmoins, cette sécurité et ce confort n'existent pas si le trajet à effectuer est annulé, retardé, et semé de correspondances contraintes (rupture de charge imposée à Juvisy) qui multiplient les risques de retards, et dégradent les conditions de transport; ce «parcours du combattant» crée au contraire un sentiment de vulnérabilité majeure.

«Galères, entassés, recherche d'emplois difficile : quand on est domicilié sur le RER D, les employeurs sont réticents.» [Témoignage mars 2021].

Comment faire, usager sur la branche de Corbeil-Essonnes lorsque seulement un jour sur quinze respecte l'objectif de ponctualité le matin et le soir (1) pour être à l'heure le matin, à son travail, à son rendez-vous santé, ou pire pour les parents, le soir, d'avoir l'anxiété de devoir retrouver son(ses) enfant(s) au commissariat de police. Ces conditions quotidiennes de transport induisent un mal-être, une insécurité psychologique qui s'appelle le stress. Peut-on mesurer ce que le stress induit sur chaque individu usager des transports en commun en région île de France ?

«Mais on connaît un autre facteur de risque majeur vis-à-vis de nombre d'affections: le stress excessif et durable. Ses effets toxiques sont largement documentés sur la biologie du corps, en particulier sur le système cardio-vasculaire, le système immunitaire, le métabolisme et le cerveau dans son ensemble. Il peut en découler une aggravation des risques d'hypertension artérielle, d'infarctus du myocarde, d'accidents vasculaires cérébraux, de diabète, d'obésité, et de tous les troubles psychiques comme la dépression et les addictions. Sans compter les troubles moins spectaculaires mais sources de souffrances réelles que sont les migraines, troubles digestifs, sensibilités aux infections ou troubles allergiques divers.» (2)

Les principales sources de stress des salariés empruntant quotidiennement les transports en commun

(1) 1 jour sur 15 est conforme aux objectifs contractualisés par IDFM à savoir 95% sur la branche de Corbeil et 90% sur la branche Juvisy /gare de Lyon selon données SNCF compulsées par ADUMEC

(2) Par Antoine Pelissolo, Professeur de psychiatrie, Inserm, Université Paris-Est Créteil Val de Marne (UPEC)

en région parisienne sont :

- La multiplicité des correspondances,
- Les transports en commun souterrains,
- Le taux de fréquentation des transports en commun,
- La fréquence des incidents techniques ou humains,
- L'ambiance sonore, l'ambiance thermique (comme les courants d'air froid et chaud), une luminosité artificielle agressive, des odeurs,
- La sur-stimulation visuelle et attentionnelle : les panneaux publicitaires, les informations à surveiller concernant les horaires et les directions, les annonces à répétition,
- Les comportements non respectueux des autres (comme les conversations au téléphone portable ou les bousculades en montant ou descendant des voitures).



En 2018, près d'un francilien sur deux déclarait en effet vouloir dans l'idéal quitter la région parisienne, notamment à cause des temps de transport et du stress imposés par le rythme francilien. Ce stress largement ignoré par l'ensemble des institutions qui nous gouvernent, sera à coup sûr, à l'instar de la pollution de l'air dans les villes, les tunnels du métro ou du RER, l'une des préoccupations majeures des années à venir en matière de santé publique.

Les usagers veulent des trajets sûrs, confortables et rapides

Alors que Paris et la petite couronne sont et seront dotés avec le Grand Paris Express à l'horizon 2030 d'une offre pléthorique et tout le monde doit s'en réjouir, il faut proposer aujourd'hui pour demain une offre de transport ferroviaire rapide pour rapprocher la grande couronne sud de Paris.

Les directs du RER C et les missions PICA, DICA du RER D offrent une liaison directe vers Paris très appréciée des usagers.

Passer moins de temps dans les transports que ce soit en distance, en rapprochant le travail de la maison, ou bien, en raccourcissant la durée du trajet est plébiscité par 71% des franciliens (Forum vies mobiles-2021).

Le désir de déployer ses activités quotidiennes en plus grande proximité et de mieux maîtriser son rythme de vie n'a jamais été aussi fort. Le contexte de crise sanitaire et l'évolution des modes de vie sont venus renforcer ces aspirations. Moins de temps passé dans les transports c'est plus de temps passés avec sa famille, pour des activités épanouissantes (sport, culture, vie associative, ...) et donc plus de satisfaction et de bonheur !

Les attentes des voyageurs envers les décideurs


«Pour moi chacun se renvoie la balle, la mairie dit je ne peux rien faire sans la SNCF qui dit que c'est la région... on n'a pas d'interlocuteur. Les gens subissent, ils n'ont plus envie de se prendre la tête, on a fait nos 3 heures de transports, on est fatigué, on a envie de passer à autre chose...»

[Témoignage Forum du RER D sud - avril2021]

«On paie les mêmes impôts à Mennecy qu'à Evry et on n'a pas le même service...»
[Témoignage Forum du RER D sud - avril2021]

La défiance vis à vis des décideurs se fait jour depuis ce SA2019, et soulève le problème de gouvernance. Chacun a donc son fauteuil à la bonne place, IDFM autorité organisatrice, SNCF voyageurs et réseaux en maîtres d'œuvre et les usagers, les «experts du vécu» au travers des associations doivent être consultés et associés aux décisions en concertation avant leur application.

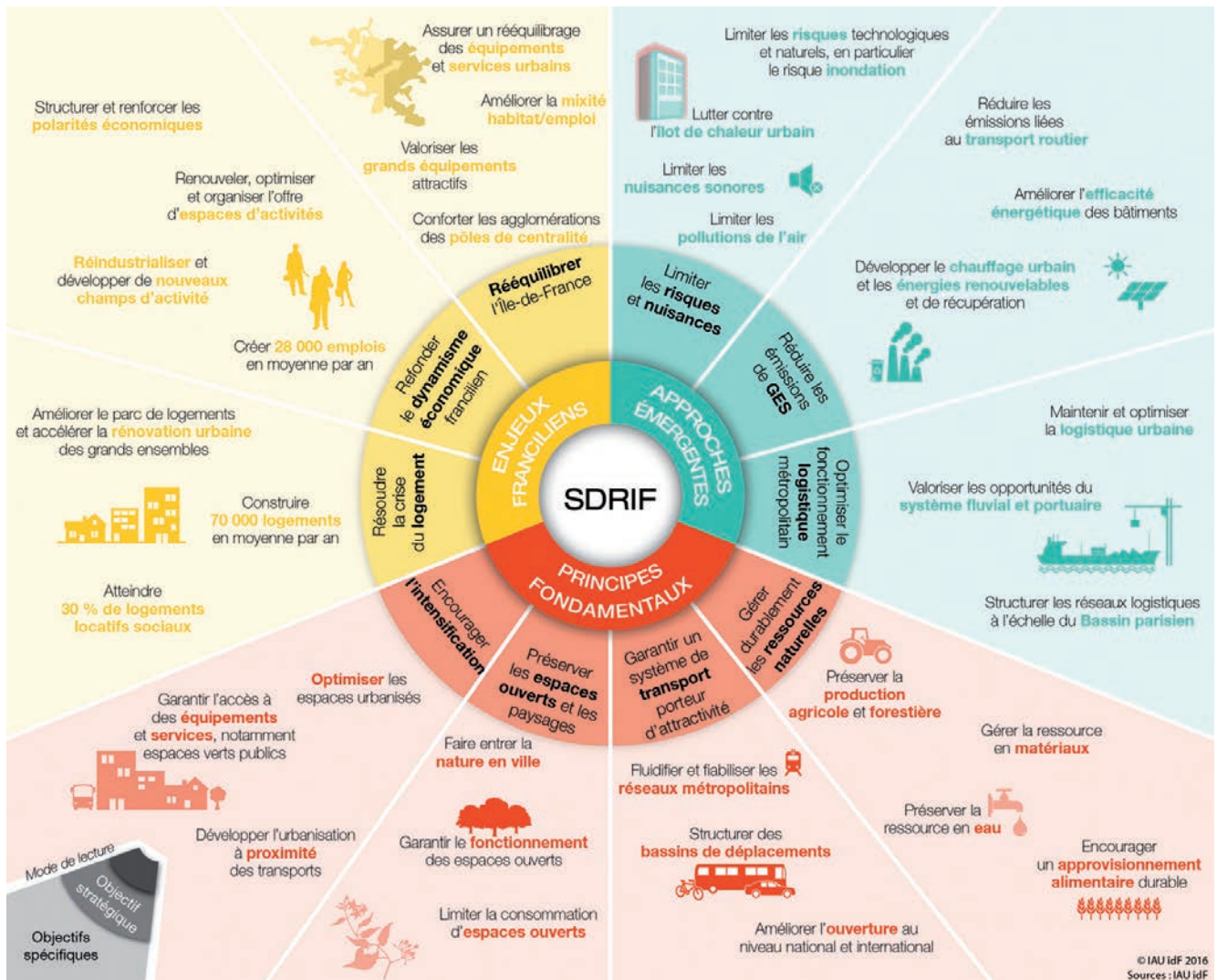
Et l'Etat doit être garant des financements d'investissement. Nous croyons à la préservation du Service Public car il est la seule garantie de financement des transports ouvert à tous (riche ou pauvre) pour en finir avec les sacrifices pour le bien commun des uns contre les autres. Il faut renverser un tabou : remettre les valeurs humaines en place.

 Certains diront «quoi qu'il en coûte», d'autres diront «il n'y a pas d'argent». Nous disons il faut financer et réaliser les travaux permettant la montée en charge de cette futur ligne. Nous attendons de l'Etat et des futurs dirigeants élus à la région de converger dans une même stratégie au service des franciliens de grande couronne.



L'aménagement du territoire vu du RER D : Vallées de la Seine et de l'Essonne

Synthèse du Forum (samedi 10 avril 2021 / Corbeil) et perspectives :



Le Schéma Directeur de la Région Ile de France (SDRIF) fait ressortir **deux orientations fondamentales** :

- «Améliorer la mobilité habitat/emploi»,
- «Garantir un système de transport porteur d'attractivité».

Le constat

Les déséquilibres d'aménagement du territoire en Île-de-France ont des conséquences concrètes sur les habitants de la grande couronne : 23% d'entre eux doivent supporter plus de deux heures de transports quotidiens notamment dans le cadre des déplacements domicile - travail.

Ces déplacements contraints ont des conséquences familiales et personnelles très justement rappelées par les différents témoignages émis lors du Forum du RER D, le 10 avril dernier (anxiété, difficultés de garde d'enfants...).

Mais ils ont aussi des conséquences sur l'ensemble du territoire : les trajets pendulaires laissent peu de place aux engagements associatifs et politiques locaux, n'invitent pas les habitants à consommer localement. Ils contribuent alors à la dévitalisation économique, sociale et démocratique des villes et villages de grande couronne. Tel est le constat que nous pouvons faire aujourd'hui.

Mais revenons quelques décennies plus tôt quand le rêve était encore possible.

Sur le tracé des villes nouvelles

Ne faut-il pas refaire un peu de pédagogie sur le rôle que devaient jouer les villes nouvelles ? Nous étions dans les années 70, plein d'espoir de voir enfin l'arrêt des grands ensembles qui ont fortement perturbé nos villes anciennes. Après la Seconde Guerre mondiale, il fallait reconstruire vite. Les villes nouvelles relevaient le défi en créant des villes autonomes, avec logements, emplois, services, commerces, lieux culturels, équipements sportifs, etc...

Cependant, situées trop proches du centre de gravité que représente Paris, nos villes nouvelles ont abandonné petit à petit certaines de leurs ambitions initiales. Elles ont perdu leur autonomie et sont désormais dépendantes des réseaux de transport en commun et des axes routiers saturés en quasi permanence. La croissance incontrôlée des communes adjacentes aux villes nouvelles, comme le long de la ligne du RER D, a accéléré le mouvement avec le logement devenu le produit immobilier phare. Les plans locaux d'urbanisme (PLU) sont d'ailleurs particulièrement révélateurs de cette dérive.

La grande désillusion

50 ans après le début de cette belle aventure, nous nous trouvons devant une impasse. La grande couronne est la grande perdante des décisions récentes, en particulier celle de créer la Métropole du Grand Paris censée desserrer l'étau autour de la capitale. La valeur du foncier n'est pas étrangère à cette situation. Le mouvement pendulaire quotidien de ceux qui veulent se rendre sur leur lieu d'emploi n'a pas non plus interpellé les décideurs.

Pourtant, les mobilités contraintes ont une cause connue de tous : l'hyper-centralité de la région parisienne. Cette situation qui puise son essence dans la trajectoire historique de Paris et de l'Île-de-France se traduit très concrètement dans les chiffres : 60% des travailleurs parisiens n'y vivent pas. Et ce constat est d'autant plus vrai lorsqu'on est issu des classes populaires et moyennes. Ainsi 75% des ouvriers du bâtiment qui travaillent à Paris n'y vivent pas.

Malheureusement, les dynamiques en cours ne semblent pas traduire un rééquilibrage, mais au contraire, une aggravation de cette situation : entre 2008 et 2019, Paris et sa petite couronne ont connu une augmentation de 93 000 emplois créés sur leur territoire, quand la grande couronne connaissait dans le même temps une parfaite stabilité. L'absence de politique d'aménagement du territoire à l'échelle de la France n'est pas étrangère à cette situation.

Et que dire de la croissance de la région à échéance 2040 ? Avec, en corollaire, de nouveaux projets

de transport en commun en site propre* qui ne résoudront pas les difficultés des déplacements actuels. Ces nouvelles lignes ne feront que répondre aux besoins de mobilité des nouveaux usagers venus s'installer dans nos communes-dortoirs.

Comment bâtir nos territoires pour demain ?

Pour insuffler un nouveau souffle de vie, ne faut-il pas rechercher ce qui fait sens pour le collectif ? La concertation et l'association de tous les acteurs dans les décisions ont d'ailleurs été largement revendiquées lors de ce forum.

La mobilité est un moyen qui permet de relier des fonctions, des espaces, de rompre l'isolement, de créer l'équité entre les territoires. Elle recouvre à la fois des enjeux environnementaux, économiques et sociaux. C'est le sens de la loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée en 2019 qui vise à «améliorer concrètement les déplacements du quotidien pour tous les citoyens et dans tous les territoires, grâce à des transports plus faciles, moins coûteux et plus propres».

Quels leviers pour que nos déplacements ne soient plus synonymes de contraintes et parfois de souffrances ? Et si nous commençons par réduire le nombre de déplacements en créant des bassins de vie «mixtes», en repensant la ville à partir de ses composantes essentielles logements / emplois / services... ? Un sujet que le SDRIF en révision doit agréger dorénavant dans sa partie réglementaire. La crise sanitaire a montré que l'on pouvait adapter le temps de travail, organiser le télétravail, privilégier les transports collectifs et autres modes alternatifs à la voiture individuelle rendue malheureusement indispensable à l'occasion de la mise en terminus à Juvisy de la ligne du RER D de la vallée ! Quel non-sens que de contraindre à plus d'usage de l'automobile, à l'heure où les métropoles tentent de le réduire ! En redonnant une structure de ville «mixte», nous serons en mesure de fidéliser des habitants aujourd'hui excédés par des temps de transports trop longs et donner aux jeunes générations une capacité de vivre mieux «leur» ville. Ne perdons pas de vue que l'attractivité de l'Essonne peut s'appuyer sur ses richesses naturelles et patrimoniales, avec la Seine, ses forêts, ses espaces naturels sensibles.

Dans cette optique, il convient de questionner les orientations des politiques d'aménagement et s'opposer aux choix et investissements incohérents qui fragilisent encore davantage la grande couronne en accentuant les déséquilibres économiques internes à l'Ile-de-France. Le tracé du Grand Paris Express en est une criante démonstration.

Nos territoires devraient gagner en attractivité grâce aux biens meilleures performances (capacité, fiabilité,...) des réseaux de transport en commun. Plus les routes seront saturées, plus nos RER dysfonctionneront, moins la banlieue attirera les talents, les entrepreneurs et les activités économiques essentielles à son développement, et à l'absorption des milliers de nouveaux habitants annuels.



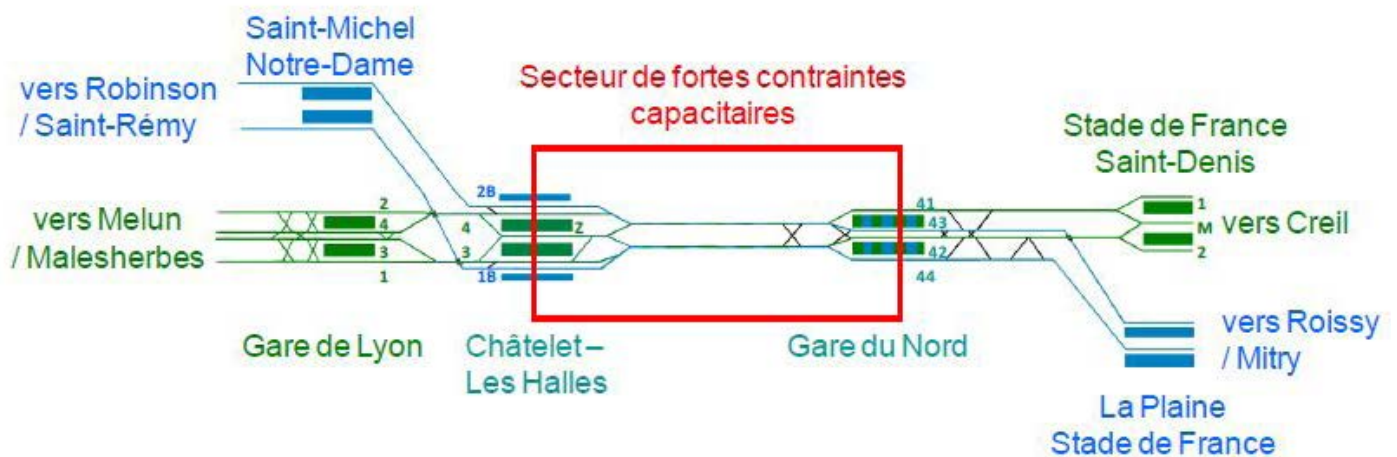
Le RER D doit être un des vecteurs de cette stratégie de reconquête de notre territoire. Se déplacer sans contrainte permettra d'enrichir la sociologie urbaine par la création d'emplois qualifiés, d'accéder plus facilement à la santé, à la culture, aux sports. Le RER dessine la colonne vertébrale sur laquelle nous devons nous fonder pour redonner sens aux territoires d'aujourd'hui, à fortiori de demain !

* T7, T8, T12, Tzen4

Les solutions techniques existent

Les principales contraintes à l'amélioration du RER D Sud

Le RER D partage avec le RER B un tunnel commun entre Châtelet et Gare du Nord.



Dans ce tunnel vont circuler 32 trains par heure dans chaque sens en pointe :

- 20 RER B (983 000 voyageurs quotidiens),
- 12 RER D (662 000 voyageurs quotidiens).

Ainsi, un incident qui se produit sur une des lignes va facilement se répercuter sur l'autre ligne, venant réduire la fiabilité globale des deux lignes empruntées au total par plus d'1,6 millions de voyageurs par jour.

Et il est bien évidemment totalement impossible de faire traverser ce tunnel à des trains supplémentaires.

Si l'on ne traverse pas le tunnel, il faut faire demi-tour à Gare de Lyon.

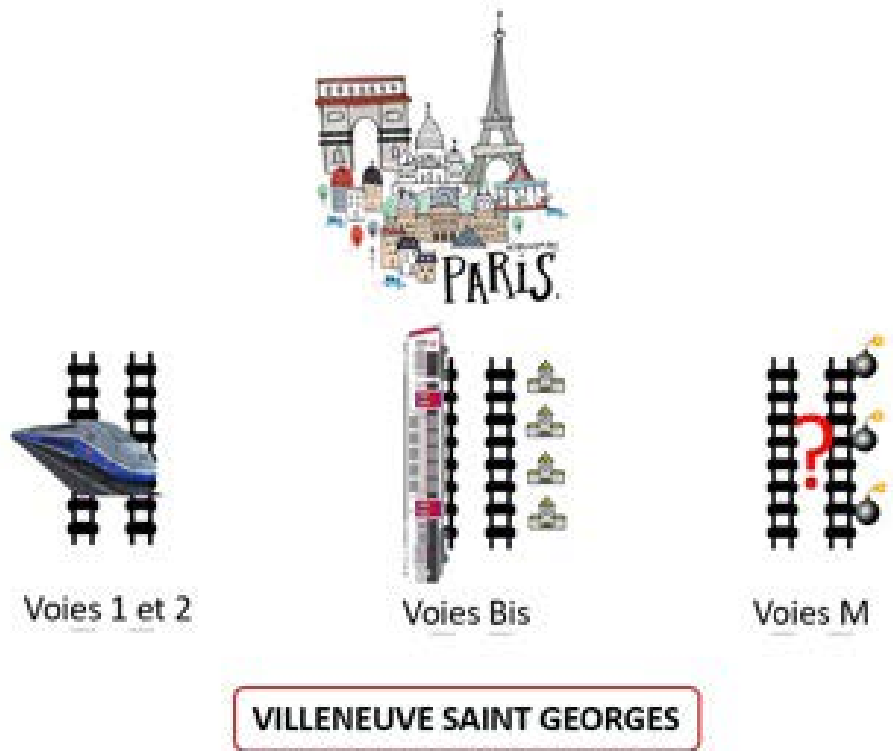


- **24 voies de rebroussement**
pour les TGV et grandes lignes,
- **4 voies souterraines**
pour les trains du quotidien.

Les travaux du Terrier de Bercy (voir ci-après) devraient augmenter les capacités des voies du Hall 2 à accueillir des TGV, permettant ainsi de dégager plus de voies dans le Hall 1 pour les trains du quotidien.

Mais avant même ces travaux, l'utilisation des voies de surface de la Gare de Lyon est sans doute perfectible et pourrait tout à fait permettre le rebroussement de trains supplémentaires.

Encore faut-il arriver à Gare de Lyon...



Trois paires de voies permettent de rejoindre la Gare de Lyon depuis Villeneuve Saint Georges :

- Les voies principales (1 et 2) qui sont aujourd'hui principalement (exclusivement ?) utilisées par les TGV. Elles permettent de rejoindre rapidement Paris, sans arrêt.
- Les voies Bis (1bis et 2bis) qui sont aujourd'hui exclusivement utilisées par le RER D (16 trains par heure en pointe).
4 gares sont desservies entre Villeneuve et Paris (Maisons-Alfort, Le Vert de Maison, Créteil Pompadour et Villeneuve Triage).
Avec une fréquence de 16 trains par heure, il est illusoire de penser que des RER «directs» puissent circuler sur ces voies, car ils se retrouveront nécessairement ralentis par des trains effectuant des arrêts.
De plus, la gare de Vert de Maison étant une gare de correspondance avec la future ligne 15 du Grand Paris, il est probable que les trains s'y arrêteront tous à partir de 2025.
- Les voies M (1M et 2M), qui sont utilisées pour le transport de marchandises, les circulations de la ligne R, quelques trains grandes lignes et des circulations dites «techniques».

Ces voies auraient encore des sillons disponibles, mais les contraintes auxquelles elles sont soumises rendent leur utilisation délicate :

- L'entrée en gare de Paris-Bercy «cisaille» ces voies, empêchant la circulation des trains dans les deux sens pendant tout le temps qu'un train sort de la gare de Bercy,
- Le km10, où le passage entre les voies principales et les voies M s'effectue sur une voie unique à double sens, limitant significativement leur possibilité.

Le tronçon entre Paris et Villeneuve semble donc saturé, et il faudrait appliquer les procédures prévues dans la loi (avis de saturation) pour mettre cette situation à plat et réfléchir à un partage équitable de ces infrastructures.

Des travaux sont également indispensables pour augmenter la capacité de cette infrastructure pour faire face aux besoins actuels et futurs.

Quelles perspectives pour la ligne D du RER ?

Avec l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris Express à Vert de Maisons (gare du RER D entre Villeneuve et Paris), tous nos RER s'arrêteront probablement dans cette nouvelle gare, entraînant encore une hausse du temps de trajet, pour toutes les branches.

Auparavant, nous avions des trains de banlieue, qui assuraient rapidement le transit des voyageurs de la grande couronne vers Paris. Certains se souviennent que l'on pouvait rejoindre Paris depuis Corbeil-Essonnes en moins de 30 minutes.

Avec le RER, ce moyen de transport a évolué en super-métro, assurant désormais la desserte de tout le territoire, et abandonnant sa mission de transit des voyageurs, qui ont vu sur 30 ans leur temps de parcours augmenter de près de 50%.

Dernière conséquence, la saturation à proximité de Paris est dorénavant telle que, sur le RER D comme sur d'autres lignes, les branches les moins fréquentées se voient proposer une «correspondance promise de qualité !» pour rejoindre Paris, allongeant ainsi encore les temps de trajet, mais surtout dégradant fortement la qualité de parcours des voyageurs.

Les seuls projets majeurs dont nous avons connaissance sont les suivants :

- Nexteo, qui devrait permettre une conduite automatique, et donc une meilleure circulation des RER D entre Villeneuve et Saint-Denis.

Un projet à long terme, qui nécessite de revoir toute la signalisation, et de disposer uniquement des nouveaux RER NG, qui commenceront à circuler cette année, sur l'ensemble de la ligne.

Mais le déploiement de ces trains n'est pas prévu sur les branches Vallée, Malesherbes et Littoral du RER D, ceux-ci étant pourvu de trains Regio2N. Et ces Régio2N, acquis récemment, ne semblent pas compatibles avec Nexteo... Donc Nexteo ne résoudra pas le principal point noir du RER D, qui limite fortement le nombre de trains qu'il est possible de faire circuler, à savoir

le tunnel partagé avec le RER B entre Châtelet et Gare du Nord, dans lequel circulent jusqu'à 32 trains par heure (20 RER B et 12 RER D). Nexteo n'apportera aucune amélioration sur l'exploitation du tunnel partagé avec la ligne B dans le sens Nord-Sud car le tronçon équipé au nord du tunnel est trop court pour que la régulation ait un effet positif dans le tunnel.

- Le «Terrier de Bercy», travaux d'infrastructure à l'entrée de la Gare de Lyon (terrier de Bercy, allongement des voies 7 et 9, résolution des autres conflits de circulation entre Paris et Villeneuve...) qui permettraient de redonner un peu de capacité sur le tronçon Paris-Villeneuve. Ce projet à horizon 2032 au plus tôt pourrait donc bénéficier aux usagers des trains du quotidien. Il bénéficiera aussi aux trains grandes lignes, qui pourront plus aisément rejoindre la gare de Bercy.

Les études seraient en cours chez SNCF Réseau pour la réalisation du Terrier, mais aucune réflexion n'est entamée sur l'utilisation de cette nouvelle infrastructure pour dégager des capacités destinées aux trains du quotidien et en particulier pour les usagers des branches Vallée, Malesherbes et Littoral du RER D.

- Un nouveau matériel roulant est mis en place sur l'Etoile de Corbeil, le Régio2N. Ces trains, initialement prévus pour les dessertes régionales, sont conçus pour des quais d'une hauteur de 55 cm (norme nationale). Or, les quais d'Ile de France ont adopté une hauteur standard de 92 cm, inspirée du métro, et facilitant l'accès aux voyageurs. Ces Régio2N pourront donc desservir les gares au sud de Corbeil-Essonnes, mais par les gares mises à niveau (Corbeil, Juvisy, Val de Marne, Plateau, etc...).

De plus, le Regio2N n'est pas compatible avec Nexteo, le nouveau système de conduite automatique prévu entre Villeneuve et Saint-Denis pour le RER D.

Le choix de ce matériel pose donc question quant à l'interopérabilité des trains du quotidien en Ile de France, et signe le détachement de l'Etoile de Corbeil du reste du RER D.

- Un nouveau matériel roulant sera mis en place sur le reste du RER D à partir de 2021, le RER NG (nouvelle génération). Ce matériel sera prévu pour les quais standard d'Ile de France (92cm), avec un emmarchement mobile qui lui permettra de desservir les quais plus bas, mais à priori pas pour une exploitation régulière.

Il sera compatible Nexteo, et pourra donc profiter d'une conduite automatique entre Villeneuve et Saint-Denis quand ce système sera déployé.

Quelles priorités pour le Schéma Directeur du RER D ?

Voté en janvier 2017 par le conseil d'administration d'Ile de France Mobilités, la révision du Schéma Directeur du RER D est censée être en cours depuis cette date.

En fait, nous ne savons pas qui pilote le sujet, quel est le cahier des charges, quels sont les objectifs et où doit nous mener ce Schéma Directeur ? Les associations d'usagers n'ont pas été consultées pour partager leurs attentes, et les élus des territoires concernés ne semblent pas non plus l'avoir été.

SNCF Réseau a trois études en cours, et la refonte du Schéma Directeur semble se limiter à cela. Ces trois études concernent :

- Une étude de mise en œuvre d'une troisième mission au ¼ d'heure sur la branche Melun par Combs-la-Ville,
- L'amélioration de la desserte du Nord de la ligne,
- Et une étude préliminaire concernant la possibilité de prolonger les « navettes » Malesherbes-Juvisy jusqu'à Paris.

Le seul sujet qui est étudié sérieusement, avec un budget conséquent, des ressources, un planning, et un réel objectif de réussite est l'étude de mise en œuvre de la troisième mission au ¼ d'heure sur la branche Melun par Combs-la-Ville.

Comment mettre en place une troisième mission au ¼ d'heure sur la branche Melun par Combs-la-Ville, alors que SNCF nous assure depuis longtemps qu'il est totalement impossible de prolonger les trains qui sont terminus Juvisy jusqu'à Paris, en raison de la saturation entre Paris et Villeneuve ? Pourquoi cet objectif est-il prioritaire ?

D'autant que la délibération du Conseil d'Ile de France Mobilités ne pose pas de hiérarchie entre ces deux demandes :

Accusé de réception en préfecture
075-287500078-20170111-2017-004-DE
Date de télétransmission : 13/01/2017
Date de réception préfecture : 13/01/2017

ARTICLE 7 : de demander à SNCF Réseau et SNCF Mobilités de lancer, sur la base d'une nouvelle convention de financement et en lien avec les études du schéma directeur de la ligne R, les études d'un nouveau schéma directeur RER D permettant de définir le programme technique et les conditions de réalisation (coût, planning) des aménagements permettant :

- la création d'une 3^{ème} mission au quart d'heure sur la branche Melun en lien avec le déploiement des nouveaux systèmes Nexteo et ATS+ IdF et du futur matériel roulant RER NG,
- la création d'une 3^{ème} mission au quart d'heure sur la branche Corbeil par le prolongement des navettes Malesherbes Jusque Paris ;

La question est encore plus prégnante si l'on s'intéresse de plus près à l'offre actuelle, en regard du nombre de voyageurs :

Branche du RER D	Nombre de montants 6h-10h jours ouvrés	Evolution 2015-2019	Desserte en pointe Par ¼ d'heure
Melun par Combs	38 487	+7%	Un FACA (semi-direct) Un DICA (direct) +3 trains PICA qui doublent les DICA en début de matinée
Juvisy – Corbeil – Etoile de Corbeil	48 746	+15%	Un LOPE (omnibus) Un VUPA (semi-direct)



Est-ce vraiment la branche Melun par Combs-la-Ville qu'il faut renforcer en priorité ?

Les voyageurs de l'Etoile de Corbeil, dont la qualité de trajet s'est considérablement dégradée depuis le SA2019 ne méritent-ils pas une attention particulière ?

Un compromis ne pourrait-il pas être trouvé pour partager équitablement les rares sillons disponibles permettant de rejoindre Paris, afin d'éviter d'isoler volontairement une part significative du territoire ?

Par qui et comment sont décidées les priorités du Schéma Directeur du RER D ?

Quand et comment doivent être définies les priorités et perspectives pour le RER D, et globalement pour le réseau Paris Sud-Est ?

De notre côté, nous proposons que ce Schéma Directeur soit élaboré en concertation avec les voyageurs.

Une nouvelle ligne «S» totalement justifiée

Cette nouvelle ligne S, jumelle de la R, desservirait :

- Toutes les gares de Malesherbes à Corbeil-Essonnes,
- Ou toutes les gares de Melun à Corbeil-Essonnes,
- Puis toutes les gares de Corbeil-Essonnes à Juvisy,
- Et Paris Gare de Lyon direct depuis Juvisy.

En termes de volume potentiel de voyageurs, en nous basant sur les comptages effectués par SNCF, nous arrivons à des volumes tout à fait comparables à ceux de la ligne R actuelle :

Ligne S – montants de 6h à 10h – 2019		Ligne R – montants de 6h à 10h – 2017	
Corbeil (RER D + S)	6 699	Melun (RER D + R)	9 127
Etoile de Corbeil	7 535	Autres gares ligne R	8 777
Juvisy (RER D + S)	9 865		
Total (hors Juvisy)	14 234	Total	17 904

Par ailleurs, nous avons constaté une baisse de la fréquentation de 13% environ entre 2015 et 2019 sur les gares de l'Etoile de Corbeil, les voyageurs préférant rechercher d'autres moyens de transports

plutôt que de subir une correspondance imposée. Nous pourrions donc observer, avec cette nouvelle ligne qui offrirait une desserte nouvelle et compétitive en termes de temps de parcours, une hausse de 25% de la fréquentation, ce qui rendrait celle-ci tout à fait supérieure à celle de la ligne R.

Les travaux à réaliser pour que la ligne «S» soit pleinement opérationnelle

Les travaux dits du «Terrier de Bercy» devraient permettre :

- D'augmenter la capacité des voies du Hall 2 à accueillir des TGV, permettant ainsi de dégager plus de voies dans le Hall 1 pour les trains du quotidien.
- De faciliter la circulation des trains sur les voies M, permettant de dégager des sillons et des capacités pour faire circuler les trains de la ligne S tout en fluidifiant les autres circulations sur ces voies,
- Et globalement de simplifier la gestion des circulations en amont de la Gare de Lyon, en permettant de ne pas utiliser les voies M pour les circulations de TGV.

En complément, d'autres travaux sont à réaliser, comme le doublement de la voie 1M au km10, qui constitue à ce jour un point d'étranglement et de conflit pour les trains des lignes S.

Et il nous paraît indispensable d'amorcer une réflexion sur l'utilisation des quais en gare de Juvisy : à ce jour les RER D et les trains de la ligne S circulent en utilisant le même quai. Ce quai est saturé aux heures de pointe, rendant le trajet pénible voire dangereux pour les usagers. Deux pistes sont à explorer :

- Dédier un quai à chaque sens de circulation (Nord=>Sud et Sud=>Nord),
- Ou dédier un quai au RER D, avec une hauteur de quai de 92 cm, conforme au standard francilien, et dédier l'autre quai à la ligne S, en le rendant pleinement accessible pour les Régio2N (hauteur de quai de 55cm).

Faire circuler les premiers trains de cette ligne «S» dès à présent

Trois trains PICA, sur la branche Melun par Combs la Ville, circulent le matin de 7h à 7h45 de Melun à Lieusaint puis sont directs à destination de Gare de Lyon surface en utilisant les voies Grandes Lignes, avant l'arrivée des premiers TGV.

Nous imaginons une desserte similaire pour les premiers trains de la ligne S, avec des omnibus de Malesherbes à Juvisy, puis direct jusqu'à Paris Gare de Lyon surface, en utilisant les sillons disponibles sur les voies 1 et 2 (ou les voies M) avant l'arrivée des trains Grandes Lignes.

Nous imaginons également une desserte similaire en heures creuses de journée, éventuellement avec une fréquence réduite à la 1/2h, pour assurer les premiers trains de la ligne S en dehors des heures de pointe.

Ceci pourrait nécessiter une refonte de la desserte en heures creuses, avec une stratégie différente de celle actuellement retenue par SNCF, qui consiste simplement à «retirer» une partie des trains de la grille de pointe.

Pilotage de la performance du transport ferroviaire

Organiser le pilotage pour mettre la satisfaction du voyageur au cœur des objectifs de toutes les parties prenantes :

A/ Respecter les rôles de l'autorité organisatrice (IdFM) et des prestataires (Entreprises ferroviaires) dans l'exécution du contrat qui les lie.

B/ Donner à toutes les parties prenantes le même objectif : transporter des voyageurs et pas seulement faire rouler des trains.

C/ Installer un contrat avec des indicateurs permettant de mesurer la réalisation des objectifs aux échéances mais aussi quotidiennement.

D/ Dans ces indicateurs, l'effet délétère de la ponctualité sur les décisions stratégiques doit être atténué en y ajoutant des indicateurs :

1. durée totale du trajet des voyageurs jusqu'à destination finale correspondances incluses,
2. part d'offre réalisée par les entreprises ferroviaires,
3. performance des correspondances quand elles sont imposées aux voyageurs.

Nos 7 préconisations

1

Créer une nouvelle ligne de Transilien : la ligne «S», jumelle de la ligne «R», en utilisant les infrastructures et le matériel existants :

- Malesherbes
- Corbeil
- Juvisy par Ris-Orangis
- Direct jusqu'à Paris Gare de Lyon

Objectifs :

- Retrouver une liaison rapide entre Evry/Corbeil et Paris,
 - Et relier les gares des Vallées de la Seine et Malesherbes à Paris sans correspondance.
-

2

Financer et réaliser les travaux permettant la montée en charge de cette ligne «S» :

- Terrier de Bercy,
 - Dédoublement des voies au km10,
 - Procédure de « concertation » avec les autres circulations pour dégager les sillons nécessaires,
 - Revue du plan de voies à Juvisy (et y dédier plus de quais au RER D),
 - Dédier les quais nécessaires à la Gare de Lyon - surface pour ces trains du quotidien.
-

3

Faire circuler à très court terme les premiers trains de cette ligne «S» :

- Utilisation des voies grandes lignes avant l'arrivée des TGV (comme ce qui est fait pour les PICA sur la branche Melun par Combs),
- Refonte de la desserte heures creuses pour permettre la circulation de ces trains sur les sillons disponibles.

4

Retrouver dès le SA2023 des trains à destination de Paris depuis les Branches Malesherbes et Vallée :

- Premiers trains de la ligne «S»,
- Et/ou partage de ressources sur le RER D (équilibre entre branches Plateau, Vallée et Combs la Ville).

5

Pérenniser les solutions qui fonctionnent sur la branche Melun par Combs la Ville :

- Les DICA avec rebroussement à Gare de Lyon,
- Les PICA directs entre Lieusaint et Paris.

6

Prendre en compte de nouveaux objectifs et indicateurs clés sur le pilotage de l'offre de transport pour les voyageurs de Grande Couronne :

- Réduction du temps de trajet réel des voyageurs ,
- Zéro suppression de trains (surtout quand la fréquence est faible).

7

Inscrire ces orientations dans un Schéma Directeur élaboré en concertation (Commission Nationale du Débat Public) avec les voyageurs et les élus des territoires concernés par le RER D Sud.



**Nous attendons
de l'exécutif régional
un engagement
sur ces propositions
qui permettront aux voyageurs du
RER D Sud
de retrouver puis renforcer
leur connexion à Paris.**



Annexes : Demandes de financement du Terrier de Bercy



CPER 2023-2027 : Garantir le financement du « Terrier de Bercy »

Paris, le 25 mars 2021

Monsieur le Ministre,
Madame la Présidente de Région,
Monsieur le Préfet de Région,

Nous avons souhaité porter à votre attention la situation des usagers du RER D qui connaissent depuis de trop nombreuses années des retards quotidiens et l'allongement de leur temps de trajet. Ces difficultés sont essentiellement liées à l'augmentation du trafic. Il convient donc de désaturer et moderniser en priorité le tronçon Paris-Villeneuve-Saint-Georges.

A la suite d'une forte mobilisation des élus, des associations d'usagers et des citoyens eux-mêmes qui se battent quotidiennement pour l'amélioration des conditions de transports, le rapport Duron intitulé « Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir » et qui priorise la création du « Terrier de Bercy » a été annexé à la loi d'orientation des mobilités. La conséquence de cette adoption doit être l'inscription dans le prochain Contrat Plan État-Région de ce projet.

Les études de SNCF Réseau montrent que le « Terrier de Bercy » permettra de fluidifier la circulation au niveau du nœud de Bercy. Ce projet aura un fort impact pour les usagers en provenance de l'Essonne et de la Seine-et-Marne car davantage de trains pourraient passer vers la capitale. Ce projet aura également le mérite de fluidifier la circulation des autres lignes. Il est donc nécessaire d'en garantir le financement. Il apportera également davantage de robustesse et plus de capacité pour les trains régionaux et TGV, ce qui implique un plan de financement permettant de mobiliser l'ensemble des bénéficiaires du projet.

Le futur Contrat Plan État-Région dont les négociations ont déjà débuté doit être l'occasion de prendre en compte les enjeux majeurs pour nos territoires. Aussi, il nous a semblé important de souligner le besoin impérieux de financement des infrastructures ferroviaires indispensables à l'amélioration des conditions de transports dans le sud-francilien.

Ce CPER doit également permettre l'amélioration du réseau dont les travaux liés au kilomètre 10 afin de permettre le dédoublement de la voie 1M. Il doit aussi prendre en compte la revue du plan de voies au nord de Juvisy et l'utilisation de deux quais pour le RER D et enfin résoudre les points durs liés aux différents cisaillements sur ces voies.

Le RER est le lien entre la banlieue et la capitale, qui avait aboli les frontières permettant à tous d'atteindre Paris par voie directe. Il est nécessaire de retrouver cette fonction essentielle d'égalité pour chaque francilien.

L'amélioration des conditions de transports passe par un engagement fort de l'État et de la Région Ile-de-France. Nous comptons qu'il se concrétise lors de la signature du CPER à l'automne prochain.

Nous restons à votre disposition et nous vous prions de croire, Monsieur le Ministre, Madame la Présidente, Monsieur le Préfet, en l'assurance de notre meilleure considération.

Copie à :

- M. Jean CASTEX, Premier Ministre

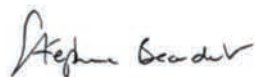
Les signataires :



Marie GUEVENOUX
Députée de l'Essonne



Francis CHOUAT
Député de l'Essonne



Stéphane BEAUDET
Vice-Président de la Région Ile-de-France
Maire d'Évry-Courcouronnes



François DUROVRAY
Président du Conseil Départemental



Michel BISSON
Président de l'agglomération Grand Paris Sud



Bernard BOULEY
Député de l'Essonne



Thomas CHAZAL
Maire de Vigneux-sur-Seine



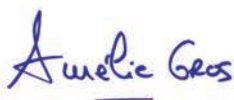
Karl DIRAT
Maire de Villabé



Amalia DURIEZ
Maire d'Étiolles



Olivier FAURE
Député de Seine-et-Marne



Aurélie GROS
Maire du Coudray-Montceaux



Patrick IMBERT
Président de la communauté de communes
du Val d'Essonne



Olivier PERRIN
Maire de Morsang-sur-Seine



Michèle PEYRON
Députée de Seine-et-Marne



Bruno PIRIOU
Maire de Corbeil-Essonnes



Stéphane RAFFALLI
Maire de Ris-Orangis



Patrick RAUSCHER
Maire de Saintry-sur-Seine



Jean-Baptiste ROUSSEAU
Maire de Soisy-sur-Seine



Dominique VEROTS
Maire de Saint-Pierre-du-Perray

Contact :
Marie GUEVENOUX
Députée de l'Essonne
Assemblée Nationale
126 rue de l'Université
75007 Paris

LE TERRIER DE BERCY : une solution pour tous les transports du quotidien

Adresse à l'attention de :

- M. Emmanuel MACRON, Président de la République
- M. Edouard PHILIPPE, Premier Ministre
- Mme Elisabeth BORNE, Ministre des Transports
- M. Guillaume PEPY, Président de la SNCF

Le Président de la République a décidé d'accorder la priorité aux transports du quotidien.

Nous, élus locaux, Maires, Présidents d'intercommunalités, Conseillers départementaux et régionaux, parlementaires, tenons à vous faire part d'une situation grave et indigne de nos métropoles modernes, celle vécue par des millions d'usagers de trains du quotidien qui subissent tous les jours retards, annulations et conditions de transport souvent inacceptables.

Nos populations croissent et sont souvent amenées à effectuer de longs trajets quotidiens. Nos territoires contribuent largement à l'effort indispensable de construction de logements qui ne s'accompagne pas, en tout cas rarement au même rythme, du développement des infrastructures de transports adaptées.

L'attractivité de nos territoires passe pourtant nécessairement par la mise en place de solutions efficaces de transports qui redonnent confiance aux usagers du quotidien avant tout mais aussi aux actifs, aux entrepreneurs, aux investisseurs. Force est de constater aujourd'hui que, en raison de 30 années de sous-investissement ayant engendré une vétusté aujourd'hui avérée de nos infrastructures, et de facto leur inadéquation avec le trafic actuel, le compte n'y est pas.

Aussi, malgré le développement des transports en rocade autour de la capitale, Paris et ses gares conservent une attractivité incontournable. Avec la hausse ininterrompue de la fréquentation des trains du quotidien, la saturation de l'accès à Paris constitue cependant aujourd'hui une réelle contrainte, et demain peut être une barrière.

Un projet structurant pour les territoires concernés qui pourrait, dans un coût raisonné, lever de fortes contraintes de déplacement pour près de 30 millions d'habitants : la réalisation du « Terrier de Bercy »

Nous vous sollicitons afin de vous faire part de l'intérêt inter-régional et donc national du soutien à l'investissement en faveur de nos trains du quotidien. Dans une vision de long terme, seule leur mise en œuvre permettra de sortir de la situation très dégradée que nous connaissons à ce jour. Parmi ces investissements, nous voulons vous faire part de l'intérêt partagé que nous portons pour un projet structurant pour les territoires concernés (Auvergne-Rhône-Alpes, Bourgogne-Franche-Comté, Île-de-France) et qui pourrait, dans un coût raisonné, lever de fortes contraintes de déplacement pour près de 30 millions d'habitants : la réalisation du « Terrier de Bercy », qui permettrait la désaturation d'un réseau sous tension actuellement.

Au niveau du nœud ferroviaire complexe Gare de Lyon/Gare de Bercy, le Terrier de Bercy améliorerait considérablement la robustesse des lignes D et R (700 000 usagers quotidiens) ainsi que des trains Intercités et TER (20 000 usagers quotidiens) desservant les deux gares.

Pour renforcer l'offre à destination de Paris de près de 30 millions d'habitants, soit autant d'usagers potentiels, l'achat de nouvelles rames ne suffira pas. La mise en œuvre d'investissements est en effet rendue nécessaire afin de permettre l'accès au cœur métropolitain de la région capitale et ainsi améliorer la capacité d'exploitation des avant-gares de Paris Lyon et de Paris Bercy dont l'accès est aujourd'hui saturé.

Si le Terrier de Bercy ne saurait résoudre à lui seul toutes les difficultés rencontrées par les usagers des transports du quotidien, ce projet et, de façon complémentaire, la création d'une troisième voie banalisée entre Paris Lyon et Paris Bercy, constitueraient une réponse forte permettant d'accroître le nombre de passages de trains vers ces gares en réduisant les conflits de circulation.

Une étude a été lancée à ce sujet en 2017 par Île-de-France Mobilités et SNCF Réseau. Si les coûts demandent d'être affinés, ces travaux sont à ce jour estimés à 230 millions d'euros sur une durée de huit années. Ces délais ne sont pas, en l'état, acceptables.

Aujourd'hui, plus de 50% des retards au départ de la gare de Bercy sont liés à des conflits de circulation. Le Terrier viendrait remédier à cette situation et profitera à l'ensemble des trains desservant le complexe de Paris Lyon / Paris Bercy et qui pourront emprunter les voies « M » :

- lignes Transilien D et R
- lignes Intercités et TER
- lignes TGV

En décembre prochain, la mise en œuvre du service annuel 2019 du RER D va aussi générer des ruptures de charge sur certaines branches du sud de l'Île-de-France. Quelle que soit l'opinion que nous pouvons avoir de cette réforme de la grille de desserte de cette ligne de RER, celle-ci ne saurait justifier une pause des investissements sur le RER D qui accueille chaque jour plus de 600 000 voyageurs et dont certaines projections à horizon 2030 prévoient 900 000 usagers quotidiens ! Le terrier de Bercy permettra de maintenir des trains directs vers Paris depuis toutes les branches sud du RER.

Le terrier de Bercy permettra de maintenir des trains directs vers Paris depuis toutes les branches sud du RER.

Nous précisons par ailleurs que la mise en place du service annuel 2019 du RER D aura pour effet l'économie d'un projet s'avérant non nécessaire à ce stade : les travaux sur l'étoile ferroviaire de Corbeil-Essonnes estimés à près de 200 millions d'euros.

Par le présent courrier, nous voulons simplement toutes et tous peser pour qu'une décision favorable soit prise sur cet ouvrage qui, malgré son caractère très technique et localisé, s'avère un préalable incontournable à un accès direct pour tous, plus fiable et plus fréquent de nos habitants à Paris.

Par ailleurs, le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures remis le 1er février dernier confirme l'intérêt de ce projet et le juge prioritaire dans un calendrier ambitieux et ce, quels que soient les scénarios retenus in fine par le Gouvernement :

« Le nœud ferroviaire du secteur Paris-Lyon et Paris-Bercy souffre de multiples contraintes : nombreux cisaillements de voies, insuffisante longueur de voies et de quais, difficultés d'accès des trains aux structures techniques de maintenance et de remisage. Son rôle essentiel dans les circulations régionales, nationales et européennes appelle une action d'envergure, pour améliorer la capacité d'accueil

Nous devons donc engager, collectivement et dès cette année, la bataille de l'investissement dans les transports du quotidien.

et les conditions d'exploitation.

Le projet qui devra tenir compte des exigences liées à une insertion réussie en milieu fortement urbanisé vise à réaliser divers travaux de capacité, de sécurité et de signalisation qui serviront une meilleure performance des liaisons ferroviaires sur le secteur. La commission estime qu'il convient d'engager les travaux dans les meilleurs délais, et classe le projet en premières priorités quel que soit le scénario financier considéré. »

Nous devons donc engager, collectivement et dès cette année, la bataille de l'investissement dans les transports du quotidien. Avec le Terrier de Bercy, nous pouvons concrétiser, à l'appui d'un investissement d'infrastructure somme toute raisonnable eu égard à la longue liste de « grands projets » actuellement soumis à votre arbitrage, votre priorité en faveur des transports du quotidien.

Nous avons ici l'occasion de proposer une solution, un progrès pour une chaîne entière de transports, et ce pour plusieurs décennies. Ne passons pas à côté. Nous comptons sur vous.

Les premiers signataires :

Francis CHOUAT, Maire d'Évry, Président de la Communauté d'agglomération Grand Paris Sud - **François DUROVRAY**, Président du Conseil départemental de l'Essonne, Président de la Communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine - **Marie GUEVENOUX**, Députée de l'Essonne - **Manuel VALLS**, Député de l'Essonne, Ancien Premier ministre - **Jean-Louis THIERIOT**, Président du Conseil départemental de Seine-et-Marne - **Stéphane BEAUDET**, Maire de Courcouronnes, Président de l'association des Maires d'Île-de-France - **Michel BISSON**, Maire de Lieusaint, Président délégué de Grand Paris Sud - **Laure DARCOS**, Sénatrice de l'Essonne - **Vincent DELAHAYE**, Sénateur de l'Essonne - **Vincent EBLE**, Sénateur de Seine-et-Marne - **Jocelyne GUIDEZ**, Sénatrice de l'Essonne - **Jean-Raymond HUGONET**, Sénateur de l'Essonne - **Olivier LEONHARDT**, Sénateur de l'Essonne - **Olivier FAURE**, Député de Seine-et-Marne - **Aude LUQUET**, Députée de Seine-et-Marne - **Michèle PEYRON**, Députée de Seine-et-Marne - **Robin REDA**, Député de l'Essonne - **Michel BOURNAT**, Maire de Gif-sur-Yvette, Président de la Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay, 1er Vice-président du Conseil départemental de l'Essonne - **Patrick IMBERT**, Président de la Communauté de communes du Val d'Essonne, Vice-président du Conseil départemental de l'Essonne - **Michel LEPRETRE**, Président de l'Établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre - **Louis VOGEL**, Président de la Communauté d'agglomération de Melun Val de Seine - **Jean HARTZ**, Maire de Bondoufle, Président de l'Union des Maires de l'Essonne - **Guy GEOFFROY**, Maire de Combs-la-Ville, Député honoraire, Président de l'Union des Maires de Seine-et-Marne - **Catherine ALIQUOT-VIALA**, Maire de Saint-Pierre-du-Perray - **Alain AUZET**, Maire de Réau - **Eric BAREILLE**, Maire de Vert-Saint-Denis - **Jean-Pierre BECHTER**, Maire de Corbeil-Essonnes - **Dominique BOUGRAUD**, Maire de Lardy, Conseillère départementale de l'Essonne - **Dany BOYER**, Maire d'Angervilliers, Conseillère départementale de l'Essonne - **Sylvie CARILLON**, Maire de Montgeron - **Martine CARTAU-OURY**, Maire de Saintry-sur-Seine - **Marie-Claire CHAMBARET**, Maire de Cerny, Présidente déléguée du Conseil départemental de l'Essonne - **Olivier CHAPLET**, Maire de Cesson - **Olivier CLODONG**, Maire de Yerres - **Romain COLAS**, Maire de Boussy-Saint-Antoine - **Michaël DAMIATI**, Maire de Crosne - **Karl DIRAT**, Maire de Villabé - **Germain DUPONT**, Maire de Tigery - **Dominique FONTENAILLE**, Maire de Villebon-sur-Yvette, Conseiller départemental de l'Essonne - **Bruno GALLIER**, Maire de Brunoy - **Christine GARNIER**, Maire de Quincy-sous-Sénart - **Sandrine GELOT**, Maire de Longjumeau, Vice-présidente du Conseil départemental de l'Essonne - **Aurélie GROS**, Vice-présidente du Conseil départemental de l'Essonne - **François GROS**, Maire du Coudray-Montceaux - **Christine JANODET**, Maire d'Orly, Présidente de l'Établissement public territorial Grand Orly Seine Bièvre - **Philippe JUELLE**, Maire d'Étiolles - **Thierry LAFON**, Maire de Lisses - **Line MAGNE**, Maire de Moissy-Cramayel - **Eric MEHLHORN**, Maire de Savigny-sur-Orge, Vice-président du Conseil départemental de l'Essonne - **Yann PETEL**, Maire de Saint-Germain-les-Corbeil - **Michel PERRIMOND**, Maire de Juvisy-sur-Orge - **Marie-Line PICHERY**, Maire de Savigny-le-Temple - **Claude PONS**, Maire de Monthléry, Président délégué du Conseil départemental de l'Essonne - **Georges PUJALS**, Maire d'Épinay-sous-Sénart - **René RETHORE**, Maire de Nandy - **Sophie RIGAUT**, Maire de Saint-Michel-sur-Orge, Vice-présidente du Conseil départemental de l'Essonne - **Philippe RIO**, Maire de Grigny - **Jean-Baptiste ROUSSEAU**, Maire de Soisy-sur-Seine - **Guy RUBENS-DUVAL**, Maire de Morsang-sur-Seine - **Alexandre TOUZET**, Maire de Saint-Yon, Vice-président du Conseil départemental de l'Essonne - **Franck VERNIN**, Maire du Mée-sur-Seine - **Jean-Marie VILAIN**, Maire de Viry-Châtillon - **Pierre YVROUD**, Maire de la ROCHETTE - **Damien ALLOUCH**, Conseiller départemental de l'Essonne - **Jérôme BERANGER**, Président délégué du Conseil départemental de l'Essonne - **Annick DISCHBEIN**, Conseillère départementale de l'Essonne - **Dominique ECHAROUX**, Vice-président du Conseil départemental de l'Essonne - **Ronan FLEURY**, Conseiller départemental de l'Essonne - **Martine SUREAU**, Conseillère départementale de l'Essonne - **Brigitte VERMILLET**, Vice-présidente du Conseil départemental de l'Essonne

Associations ayant contribué à la rédaction du «Livre Blanc»



RER D Val de Seine
Collectif des habitants et associations du val de

RER D Val de Seine :
contact@rerd.xyz



ADUMEC :
contact@adumec.fr



D - TRÈS INSUFFISANT :
dmoinstresinsuffisant@gmail.com



LA VIGNETTE DU RESPECT :
vignette.asso@gmail.com



ESSONNE NATURE ENVIRONNEMENT :
ene91@orange.fr