

Association RER D Val de Seine

contact@rerd.xyz

Chez Jacques Vandeputte
10 rue de Seine
91000 Evry-Courcouronnes



Monsieur Michel Bisson

Maire de la commune de Lieusaint
Président de Grand Paris Sud

Copie : Associations ADUMEC, Dmoins très insuffisant, SADUR

Schéma Directeur du RER D – Présentation SNCF-IDFM du 9 février aux maires – Quelle position pour Grand-Paris-Sud ?

Monsieur le Maire, Monsieur le Président,

Vous avez dû être convié à une **visioconférence qui se tiendra le 9 février prochain à 18h** au cours de laquelle SNCF Voyageurs, SNCF Réseau et Ile-de-France Mobilités (IDFM) vous présenteront l'avancement des travaux du Schéma Directeur du RER D et les perspectives de cette ligne, vitale pour les habitants de votre commune.

Votre participation à cette visioconférence est cruciale !

En effet, le dernier Schéma Directeur du RER D a été défini en 2009, les solutions envisagées à l'époque ont été pour la plupart abandonnées, et un nouveau Schéma Directeur devrait voir le jour prochainement pour dessiner l'avenir de cette ligne pour les dix prochaines années.

L'élaboration du précédent Schéma Directeur en 2009 avait fait l'objet d'une réelle concertation (auprès des associations et des élus, 8 réunions publiques...) avec une présentation des différentes possibilités par le STIF et la SNCF. Avez-vous été consultés pour l'élaboration du nouveau Schéma Directeur ?

Nous avons compris que le principal sujet de ce schéma directeur concerne la mise en œuvre d'une troisième mission au ¼ d'heure entre Melun et Paris ; les autres sujets étant peu étudiés par SNCF.

Or, aujourd'hui il y a déjà plus de missions Paris-Melun que Paris-Corbeil, tandis :

- qu'il y a à ce jour, entre 6h et 10h, **25% de voyageurs de plus** qui montent dans le RER D **entre Villeneuve, Corbeil, Malesherbes et Melun** qu'entre Villeneuve et Melun par Combs-la-Ville,
- **en croissance de 15% entre 2015 et 2019**, contre 7% entre Villeneuve et Melun par Combs la Ville.

De plus, le temps de trajet entre les villes de Grand-Paris Sud et Paris n'a fait que croître au cours des 30 dernières années (Corbeil-Essonnes est désormais au mieux à 43 minutes de Paris, alors qu'elle était desservie en environ 30 minutes il y a 30 ans).

En synthèse, le Schéma Directeur en l'état actuel n'en est pas un. Il ne prend pas en compte votre vision de l'avenir du territoire, les flux de voyageurs futurs, ni ne comprend de réflexion quant au rôle du RER D comme outil de développement du territoire, devant permettre d'assurer une liaison à Paris des villes de notre agglomération dans un temps raisonnable et sans correspondance.

Ainsi, pourriez-vous exprimer auprès d'IDFM vos demandes, et par exemple :

- **La réalisation d'un Schéma Directeur prenant en compte les flux de voyageurs actuels et futurs, ainsi que les besoins des territoires, dans le cadre d'une réelle concertation encadrée par la Commission Nationale du Débat Public,**
- L'exigence d'une recherche de solutions permettant aux principales villes de notre agglomération de **bénéficier de liaisons à destination de Paris en moins de 30 minutes**, à l'instar de l'offre qui dessert Brétigny (21 minutes de Paris), Massy-Palaiseau (16 minutes de Paris) ou Melun (28 minutes de Paris),
- La mise en œuvre de dessertes qui permettent aux voyageurs des gares de Grand Paris Sud de **se rendre à Paris sans avoir à subir une correspondance**, pour commencer avec quelques trains à très court terme (comme ce qui est fait avec les missions PICA sur la branche Combs), et une mission régulière à moyen terme.

Monsieur le Maire, nous comptons sur vous pour porter la voix des dizaines de milliers d'habitants de Grand Paris Sud pour qui le RER D est une nécessité, qui passent près de 2 heures chaque jour à bord de ces trains, et pour qui ces trajets sont trop souvent source de stress, d'inconfort, et une souffrance quotidienne.

Demandez que l'élaboration de la politique de transport de notre agglomération soit portée par les politiques de notre agglomération, en concertation avec les citoyens.

Vous trouverez en annexe des informations plus détaillées sur la situation du RER D en lien avec notre agglomération.

Vous remerciant pour votre implication au service de vos concitoyens, et restant à votre entière disposition pour vous apporter toutes les informations et les réponses qui vous permettront de défendre au mieux les intérêts de vos administrés,



Jacques Vandeputte
Président

Les branches du RER D desservant notre agglomération et les volumes de voyageurs

Branche Corbeil :

Voyageurs entre 6h et 10h	2020	2015	Croissance	
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%	
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	Croissance	2 trains par ¼ d'heure Dont un terminus Gare de Lyon et un traverse Paris +3 trains additionnels le matin
MONTGERON CROSNE	4 848	4 610	5,2%	
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 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 :
 - o 15 983 (7,4%) depuis les gares du Plateau
 - o 7 535 (3,5%) depuis les gares de l'Etoile de Corbeil (branches Vallée – Malesherbes – Littoral)
 - o 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
 - A 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
 - A noter également, Melun est aussi 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 43 minutes
 - A destination de Villers le Bel
 - 1 arrêt entre Paris et Villeneuve
 - Une mission LOPE par ¼ d'heure :
 - Corbeil-Essonnes => Paris en 46 minutes
 - A 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 53 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 51 minutes
 - Avec un changement obligatoire à Corbeil, Viry ou Juvisy

Il est à noter qu'avant le Service Annuel 2019 (SA 2019) du RER D (toujours 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.

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% entre 2015 et 2019, 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.

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.

La ponctualité s'est aussi améliorée mécaniquement, car avant le SA2019, pour **un voyageur qui se rendait de Paris à Ris-Orangis**, on regardait s'il était arrivé à l'heure à Ris-Orangis. Il **est maintenant comptabilisé sur deux trajets** :

- **Paris-Juvisy** : si l'usager 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 actuels » 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.

SNCF s'était engagée à une ponctualité de 90% sur le RER D, 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 de se mobiliser pour inverser cette désastreuse tendance.

Et l'impact colossal pour les voyageurs dont les branches ont été débranchées

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.

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 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 entendu parler sont les suivants :

- **Nexteo**, qui devrait permettre une conduite automatique, et donc une meilleure fiabilité des RER D entre Villeneuve et Orry-la-Ville.

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

Mais ces trains n'ont pas prévu d'être déployés sur les branches Vallée, Malesherbes et Littoral du RER D, ceux-ci étant pourvu de trains Régio2N. Et ces Régio2N acquis récemment ne sont pas compatibles avec Nexteo...

Et 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)

- 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 étude ne nous permet d'entamer une réflexion sur l'utilisation de cette nouvelle infrastructure pour dégager des capacités pour les trains du quotidiens et en particulier pour les usagers des branches Vallée, Malesherbes et Littoral du RER D.

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.

Concrètement, 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 ne semblent pas non plus l'avoir été.

SNCF Réseau a trois études en cours, et il semble que ce soit la seule action concrète concernant ce Schéma Directeur. 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	Progression 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 pourrez-vous participer à la définition des priorités pour le RER D, et de ses perspectives ?

Les transports en commun, et en particulier le RER D, sont une préoccupation majeure des citoyens de Grand Paris Sud. Des dizaines de milliers l'empruntent quotidiennement.

Ces citoyens méritent d'avoir une vision claire des évolutions à venir de ce moyen de transport essentiel à leur vie quotidienne, et que les décisions qui le concernent soient prises de façon transparente, concertée et partagée.