

**Valérie Pécresse, Stéphane Beaudet et François Durovray abandonnent les habitants du Sud Essonne.**

## Une dégradation sans précédent des conditions de transport

2015

Avec une démagogie honteuse, ils ont promis dans leur campagne de 1995 de changer le RER et les conditions de transports de ses passagers « sardines ». Aujourd’hui, devant le mur des réalités, ils laissent la SNCF mettre en oeuvre ce dont elle rêve depuis 10 ans : couper les branches directes du RER D Malesherbes, Melun et Val de Seine. Au nom d’une régularité qu’elle nous promet d’améliorer depuis 10 ans, la SNCF, avec l’appui de ces 3 élus, s’apprête à nous imposer un schéma obligeant à une correspondance matin et soir pour ceux habitant déjà le plus loin. Imaginez que la SNCF impose aux habitants de toutes les gares entre Brétigny – Dourdan et Étampes ou aux passagers de la ligne R (Sud de Melun) de supprimer les trains directs Paris, on imagine le tollé !

La plupart des lignes SNCF de banlieue, RER ou pas, sont organisées selon un principe simple : plus on va loin et plus les trains sont directs sur une partie du parcours. C’est le cas sur la ligne R (directe Melun Paris), le RER C (direct Brétigny-Juvisy-Paris) ou la ligne J Paris-Mantes, par exemple. Avec obstination, la SNCF refuse d’appliquer ce principe sur la branche Corbeil du RER D, conduisant les au-delà de Corbeil à des temps de transports jusqu’à 90 minutes. Mais au moins, les trains sont directs.

### Couper les 3 branches du RER D pour améliorer la ligne ?

C’est donc la solution miracle de la SNCF. La ligne serait malade de ses trop nombreuses branches qui se rejoignent à Corbeil-Essonnes et Juvisy. Le mal ne viendrait pas des pannes matérielles, pas des passages à niveau, pas des prises de service tardives (parce que pas de réserve de conducteur), pas de la signalisation en rade, pas du manque d’entretien des rames le soir en bout de ligne...

⇒ Couper les branches, c'est traiter les conséquences. Pas les causes.

Concrètement, la SNCF fait remonter tous les trains pour Paris par la Vallée sur la ligne du plateau et les usagers des autres branches auront des trains Malesherbes-Corbeil-Juvisy en correspondance :

- A Corbeil, mais pas sur le même quai, avec une passerelle sans escalator et un souterrain trop étroit et anxiogène ;
- A Juvisy par attente du train suivant sur un quai bondé ;
- A Viry-Châtillon qui devient un arrêt pour tous les trains.

⇒ Mais pas une places de plus au-delà de Juvisy vers Paris

### Il y a 3 ans, la SNCF promettait déjà :

En 2014, la gauche et les écologistes, alors aux commandes, avaient autorisé la SNCF à rajouter 6 et 8 minutes sur le temps de trajet pour Paris et quelques arrêts supplémentaires en petite couronne, pour faire coïncider les temps de parcours réels avec les horaires et pour des raisons de sécurité (trop de monde) sur les quais de Maisons-Alfort.. La SNCF promettait une amélioration nette de la ligne. Patatras, moins de 2 ans après, la régularité chutait. Quelle confiance avoir alors dans cette entreprise ?

**M. Durovray, Pécresse et Beaudet ont hurlé avec les loups. Et aujourd’hui ils nous demandent d’approuver un schéma régressif ?**

## **Les vraies raisons de la SNCF :**

Elles sont clairement montrées (avec malice ?) par le STIF dans sa délibération de janvier 2017. L'objectif contractuel de ponctualité est de 92,5%. La ponctualité moyenne observée est de 85 à 86% depuis la mise en œuvre du service 2014. En deçà d'une ponctualité de 87% en moyenne annuelle sur le RER D, l'exploitant se voit appliquer une pénalité pouvant aller jusqu'à 1,74 M€ / an

⇒ La SNCF veut en fait à n'importe quel prix éviter les pénalités

## **Immense fatigue**

A qui fera-t-on croire qu'une correspondance au lieu d'un trajet direct, dans des conditions difficiles, matin et soir, est juste un problème

technique ? Pense-t-on à la fatigue supplémentaire tous les jours ? Pensez-vous vraiment que les rampes chauffantes c'est le top ? Ceux qui prennent ces décisions ne prennent jamais le RER !

L'équilibre entre confort, ponctualité et vitesse est rompu.

## **Concertation bidon**

Les travaux de préparation de l'arrivée des rames Régio pour les navettes sud Essonne ont commencé il y a deux ans. Mme Péresse, M. Beaudet avec la complicité de M. Chouat - maire d'Evry - et la SNCF **nous ont baladé dans une concertation dont il avait déjà décidé l'issue**. Les quais de la gare de Corbeil intégralement refaits depuis 2 ans, sont en cours de démolition !!

# **Il y a d'autres solutions : de l'audace**

Les écologistes ont l'habitude d'assumer leurs responsabilités et de proposer. Pour le RER D, des solutions audacieuses existent qui priorisent le train du quotidien sur le TGV. Elles sont connues mais il faudrait que la SNCF bouge ses certitudes et que Mme Péresse cesse de faire de la com. (était-il urgent de changer le STIF en Ile-de-France Mobilités ?)

## **Pour l'immédiat : traiter les causes réelles des retards et des suppressions :**

- Mieux protéger les passages à niveau au sud de Corbeil par des systèmes laser ;
- Améliorer les capacités d'entretien des rames le soir et en journée en bout de ligne ;
- Etoffer une réserve de conducteurs ;
- Faire passer par le plateau une navette supplémentaire au 1/4h terminus Juvisy.

Entre (Juvisy) Villeneuve-Saint-Georges et Paris existe un 3<sup>ème</sup> couple de voies utilisé pour la ligne R et les Intercités Bourgogne. Il est temps d'envisager sérieusement l'utilisation de ces voies.

## **Mme Péresse, les investissements d'avenir ne doivent pas être reportés : cela fait 10 ans (tout cela était inscrit au schéma de principe 2009) que la SNCF élude :**

- Le terrier de Bercy (pour entrée à 2 voies à la gare de Bercy). Il n'est pas fait et tout juste en étude AVP au CA de ce jour.
- Le doublement Juvisy-Viry... disparu (tiens, il était dans le grand stade !!!).
- L'allongement des quais à gare de Lyon surface
- Le décroisement des voies à Corbeil-Essonnes

## **Et enfin, dès maintenant... priorité au train du quotidien**

Il y a une seule solution sans attendre 2025 : si la priorité au train du quotidien est réelle, obliger la SNCF à libérer des sillons Grande Ligne sur les voies M en heure de pointe pour les envoyer sur les voies TGV.

Ces sillons dès décembre 2019 pourraient être utilisés par des trains omnibus Malesherbes - Corbeil puis directs Paris.