

QUESTIONS TRAITÉES LE 6 NOVEMBRE 2017



Est-ce que les trains supplémentaires pour Sénart ne risquent pas de dégrader la ponctualité de la R en s'insérant sur les voies directes ?

Bonjour, pour envisager ces trains supplémentaires, les équipes de production ont mené des études pour vérifier la disponibilité des [sillons](#) et leurs conséquences sur les trains existants. Ces études montrent qu'il y a la possibilité de rajouter 3 sillons tout en ne dégradant pas la ponctualité actuelle. À noter que ces trains circulent uniquement sur 3 ¼ d'heures consécutifs de la pointe du matin entre 7h et 8h.



La mission LOVA actuelle que j'emprunte le plus régulièrement et pareil pour le retour en ROVO met actuellement 39 minutes de parcours. Quel sera mon temps de parcours futur avec ce nouveau plan de transport?

Bonjour, il est prévu un temps de parcours théorique supplémentaire de 3 à 5 minutes sur la branche de « la vallée ». Cela compare les deux horaires dits « théoriques », ceux qui figurent sur les grilles horaires. Avec l'amélioration de la ponctualité des trains au SA 2019 (baisse des retards de 25%), le temps de parcours théorique 2019 devrait être sensiblement le même que le temps de parcours réel actuel.



Pourquoi les 3 futurs DICA au départ de Combs, ne marquent-ils pas d'arrêts en petites couronnes (Pompadour et Vert de Maison par exemple) ? Les 3 fois 2500 places supplémentaires pourraient également profiter au Val de Marne...

Bonjour, les 7500 places supplémentaires profiteront à tous les voyageurs prenant le train entre Melun et Paris, y compris entre Combs-la-Ville et Paris. Les voyageurs de la D montant entre Melun et Lieusaint et prenant ces 3 trains, libéreront autant de places pour les voyageurs des autres gares.

QUESTIONS TRAITÉES LE 6 NOVEMBRE 2017



Est-ce qu'un raccord de la ligne Melun-Corbeil à la ligne Melun-Montereau a été étudié (mêmes matériels et mêmes quais à Melun...)? Est-ce qu'une arrivée des trains Malesherbes à BFM et Austerlitz via Juvisy a été étudiée ?

Bonjour, l'arrivée à Paris dans les gares de BFM et d'Austerlitz des trains Malesherbes a été étudiée et n'est pas possible compte tenu des contraintes d'exploitation, d'infrastructure et de matériel roulant.

Le raccordement de la ligne Melun-Corbeil à la ligne Melun-Montereau est une proposition qui n'a pas été étudiée dans le cadre du SA 2019, qui vise à améliorer la ponctualité et faire circuler plus de trains sur les branches les plus fréquentées.



Le projet de la nouvelle desserte du RER C prévoit de déconnecter les branches Dourdans et Etampes de Paris Intramuros et de les rendre terminus/départ Austerlitz Grandes Lignes. Si cela est possible pour le RER C, je ne vois pas pourquoi vous ne pouvez pas faire la même chose sur la D avec un terminus en gare de Lyon Surface ?

Bonjour, la question a été étudiée à la demande des élus et de SADUR par les services de la ligne D, puis par la Direction de l'Accès au Réseau de SNCF Réseau et enfin par un cabinet missionné par Ile-de-France Mobilités. À chaque fois, les conclusions sont les mêmes : il n'est pas possible aujourd'hui de faire circuler des trains supplémentaires de Malesherbes à Gare de Lyon Surface.



Créteil-Pompadour est négligé, j'y descends tous les jours en venant et rentrant à Melun. Ont-ils vérifié sur le terrain ? J'hallucine.... Ce nouveau plan va donc sacrifier des trains FACA ? Pourquoi créer une gare pour voyager de banlieues à banlieues pour ensuite revenir en arrière ?

Bonjour, vous avez probablement mal compris notre schéma ou en avez eu une mauvaise explication. Bien entendu, aucune mission FACA ne sera supprimée. La fréquence de desserte de Créteil-Pompadour ne change pas avec le SA 2019.

QUESTIONS TRAITÉES LE 6 NOVEMBRE 2017



Il n'y a aucune nouvelle au sujet du RER D effectuant les liaisons Corbeil-Essonnes <> Paris... Est-il possible de savoir ce qui va se passer du côté de la mise en place de trains plus directs ? Des travaux sont-ils prévus en gare de Corbeil pour en faire une vraie gare ?

Bonjour, concernant votre première question, le SA 2019 prévoit que les trains Corbeil<>Paris desservent moins de gares (soient plus directs) entre Juvisy et Paris. Ensuite, avec le SA2019, un investissement de 7 millions d'euros est prévu pour les 3 gares en correspondance, c'est-à-dire plusieurs améliorations et rénovations :
Pour plus de confort, nous allons ajouter des abris, renouveler l'éclairage, mettre en place des toilettes. Côté information voyageurs, nous allons renouveler les écrans d'informations, mettre en place une signalétique spécifique et améliorer la sonorisation. Concernant la sûreté, nous allons renforcer la vidéo protection en gare. Enfin nous allons rénover les passages souterrains et mettre en service la nouvelle passerelle de Corbeil.



Une correspondance pour 1 ou 2 stations c'est énervant et rageant parce que le temps de trajet va s'en trouver allonger et que le choix entre voiture et train ne va plus pencher en faveur du train. A quand des réponses claires sur le changement à Corbeil ? Parce que si c'est pour nous faire faire voie1 – voie 4 ce n'est pas pratique du tout.

Bonjour, je comprends votre énervement, cela va changer votre parcours au quotidien. Toutefois pour répondre à votre question, en gare de Corbeil, nous pouvons assurer entre 1/3 et la moitié des correspondances en quai à quai en direction de Paris. Dans l'autre sens, un changement de quai sera nécessaire. Lorsque le quai à quai n'est pas possible, nous faisons en sorte d'avoir un temps de correspondance raisonnable et de faciliter les cheminements en gare. Si vous vous rendez à Paris en heure de pointe, vous pouvez toutefois effectuer votre correspondance en gare de Viry et Juvisy où vous êtes assuré d'avoir systématiquement du quai à quai, quel que soit le sens.

QUESTIONS TRAITÉES LE 6 NOVEMBRE 2017



A Juvisy le changement de train pour continuer vers Paris ou revenir sur Val de seine au retour se fera-t-il sur le même quai ou bien faudra-t-il prendre des escaliers pour changer de train ? Car on sait bien que le système de correspondance \ changement de train ce sera la course à chaque fois, et qu'un train même s'il peut en cacher un autre n'en n'attend rarement le précédent....

Bonjour, en heure de pointe quel que soit le sens de votre trajet (nord ou sud), la correspondance se fera systématiquement en quai à quai en gare de Juvisy. En heure creuse, un changement de quai sera nécessaire, cela est valable pour les deux sens de circulation. En revanche, vous pourrez choisir de changer à Viry Chatillon, où vous aurez du quai à quai systématique quel que soit le sens et l'heure de la journée.



Quand saurons-nous (enfin) si la branche Vallée aura toujours des trains le soir, après le dernier Malesherbes ?

Bonjour, en effet, le dernier train pour la Vallée (par Ris-Orangis et comprenant les correspondances) partira à la même heure, plus tardive que le dernier train pour Malesherbes.



Concernant la branche Saint-Fargeau, si celle-ci est limitée à Corbeil, quel est l'avenir de cette branche ?

Bonjour, pour répondre à votre question, l'objectif du projet est d'apporter pour l'avenir un meilleur service sur cette branche qui a aujourd'hui une très mauvaise ponctualité. En plus du projet de réorganisation des circulations, la branche sera modernisée avec le remplacement des Petits Gris par des Z2N dès 2018 et la mise en service de nouveaux trains Regio 2N en 2019 et d'importants travaux de renouvellement de l'infrastructure.

QUESTIONS TRAITÉES LE 6 NOVEMBRE 2017



Dans l'étude, on nous dit que l' « étoile de Corbeil » génère 6 min. de retard en moyenne sur la branche Malesherbes. Cela veut dire:

– Dans le sens Corbeil -> Paris, un train de la Vallée gêne un train du Plateau, vu que le SA2019, ne modifie pas le nombre de trains, un train de la Vallée gênera toujours un train du Plateau. Cela sous-entend qu'un train de la Vallée ne sera plus prioritaire par rapport à un train du Plateau unique lien direct vers Paris ?

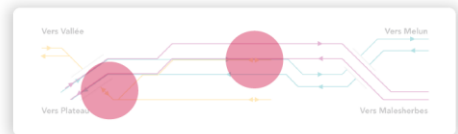


– Dans le sens Paris -> Corbeil, ne s'agit-il pas des problèmes de circulation dans le Nord et les gares Parisiennes qui provoquent ces retards ?

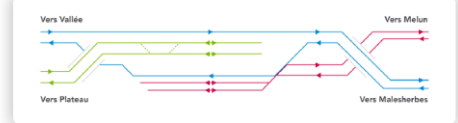
Bonjour, je ne suis pas sûre de bien comprendre votre question. Le SA2019 supprime les « conflits de circulation », c'est-à-dire qu'en gare de Corbeil, les trains de la Vallée ne gêneront pas ceux du plateau et inversement. Je vous propose cette infographie qui explique le avant/après du nœud de Corbeil.

LA SUPPRESSION DES CONFLITS À CORBEIL

Aujourd'hui



Demain



On voit bien qu'en décroisant le nœud, c'est-à-dire en « dédiant les voies », il n'y aura plus de gêne.

Bonjour, en effet, actuellement, des retards dans le Nord et la région Parisienne ont un impact sur le sud de la ligne. La multiplication des bifurcations a un « effet papillon » sur les retards. Avec le SA2019, on en supprime deux, on passe donc de 5 à 3 bifurcations. Et qui dit moins de bifurcations dit moins de retards. En parallèle du SA 2019, nous travaillons à réduire les retards trouvant leur cause au Nord de la ligne.

QUESTIONS TRAITÉES LE 6 NOVEMBRE 2017



Comme il est dit, il faut dix minutes environ pour qu'un train se « retourne », en quoi tripler les terminus (ex-BUPE, ex-ROVO et ex-JOPA) à Corbeil va-t-il améliorer la ponctualité de ces branches, si le nombre de trains ne changent pas ? Et donc par effet domino des retards sur toute la ligne et toujours cette « étoile de Corbeil » pointée du doigt.

Bonjour, les 2 sujets ne sont pas comparables. Le problème à Corbeil réside dans les croisements sur les voies. A Paris Gare de Lyon, nous n'aurions pas assez de quais pour retourner tous les trains. En revanche, cela ne pose pas de problème à Corbeil, où la difficulté est dans l'itinéraire des trains en traversée du « nœud » qui génère ces croisements et donc des conflits de circulations.



Cette branche bénéficie actuellement de train à des horaires très tardifs (jusqu'à 1h24 à Val de Seine en semaine) ceux-ci seront-ils conservés ? Surtout, pourquoi ne pas annoncer clairement le principal changement, cette branche ne sera plus connecté à Paris ?

Bonjour, nous avons déjà répondu à cette question dans l'article, peut-être ne l'avez-vous pas vu, je vous remets ici une capture de la réponse :



3/ Pourriez-vous nous préciser à quel horaire s'effectuerait le dernier départ pour la Vallée [rappel : axe Ris Orangis] desservie par la Navette Juvisy-Corbeil-Malesherbes, dernier départ qui, actuellement en Paris / Juvisy / Corbeil par la Vallée , est à 00h46 (1h01 pour le Plateau, 00h32 pour Melun par Combs, et 19h54 pour Melun via Corbeil, pour les autres derniers départs de Paris) ?

- **Comme pour la question précédente, l'horaire ne change pas.**

QUESTIONS TRAITÉES LE 6 NOVEMBRE 2017



L'horaire du dernier départ pour la Vallée [rappel : axe Ris Orangis] desservie par la Navette Juvisy-Corbeil-Malesherbes (...) ne change pas...Cela signifie que la branche Malesherbes sera desservie jusqu'à 1h00 du matin ou cela signifie que vous arrêterez les navettes tardives de la vallée à Corbeil comme c'est actuellement le cas pour les trains du plateau ?

La deuxième proposition est exacte. Rien ne va changer, les navettes de la vallée seront terminus Corbeil.



A quel moment les « petits gris » vont-ils être remplacés ? Cela fait des années que nous attendons, nous sommes excédés des pannes et suppressions liées à ce matériel vieillissant.

Les petits gris vont être radiés progressivement dès cette fin d'année pour être entièrement remplacés par des Z2N dès 2018. Cela s'explique par l'arrivée du nouveau matériel Regio 2N sur la ligne R qui sera progressivement déployé dès cette fin d'année. En plus, avec le projet de SA 2019, les branches Malesherbes / Corbeil / Juvisy & Melun / Corbeil / Juvisy bénéficieront des nouveaux trains Regio 2N à partir de septembre 2019 (entièrement déployés sur ces branches début 2020). J'espère que cela vous éclaire... C'est un peu compliqué j'en conviens. Je vous propose d'aller voir notre [article sur le Regio 2N](#).

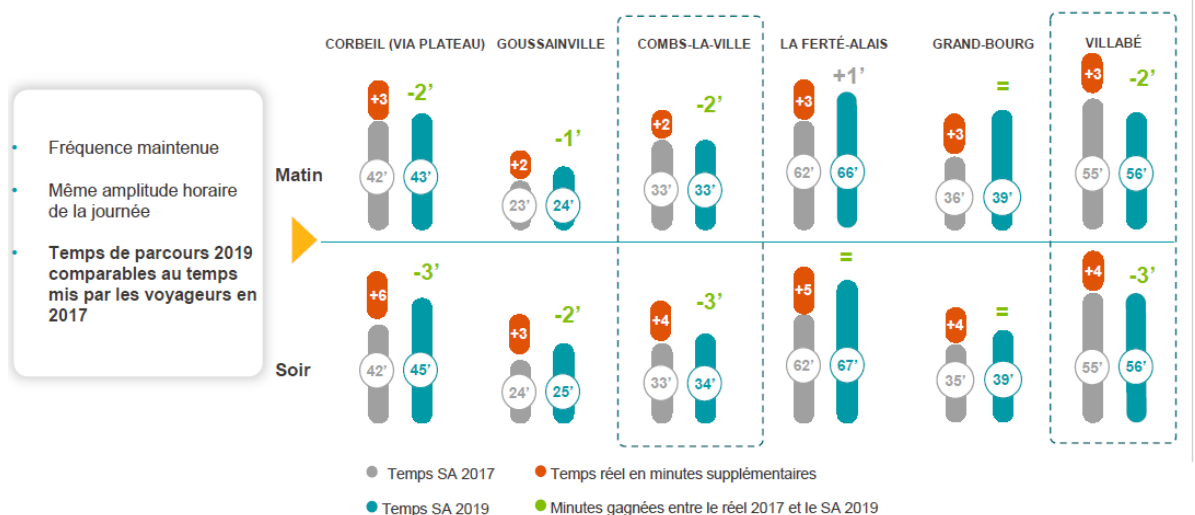
QUESTIONS TRAITÉES LE 6 NOVEMBRE 2017



Quel est l'accroissement du temps de parcours ? On estime une baisse de 25 % des retards, soit un taux de régularité de 88,85% en moyenne et juste au dessus du seuil minimum imposé par IDF mobilités mais en deçà des 92% contractuel. De plus le temps de parcours réel sera encore allongé par rapport au temps de parcours théorique... quel est donc le gain réel ou la perte réelle pour chaque branche ?

Je comprends votre mécontentement et entends vos points de vue. Les voyageurs qui auront à partir de 2019 une correspondance pour se rendre sur le Plateau ou à Paris (et c'est votre cas si je ne me trompe pas) sont ceux qui souffrent aujourd'hui de la plus mauvaise ponctualité (65% en heure de pointe du soir). Au lieu de laisser votre branche dépérir nous avons fait le choix d'agir maintenant avec les outils dont nous disposons et cela passe par le décroisement du nœud de Corbeil et la mise en place de correspondance.

Concernant votre question sur le gain réel et la perte réelle pour chaque branche en terme de ponctualité je vous propose de visionner cette infographie ci-dessous :



Pour chaque gare desservie par le RER D, le SA 2019 soit améliore la desserte (fréquence et amplitude horaire) soit la maintient au niveau actuel (à l'exception de 4 gares entre Paris et Juvisy en heure creuse). De façon générale, tous les voyageurs de la ligne seront gagnants en matière de ponctualité et de nombre de places offertes.

QUESTIONS TRAITÉES LE 13 OCTOBRE 2017



Pourquoi ne pas mettre les missions ZICO en dédoublé comme le matin avec les « Sénarts Express » ?

Déjà il convient bien de rappeler qu'il s'agit d'un dédoublement et non d'un ajout. Cela implique que la fréquence ne change pas. C'est la mission qui change comme expliqué dans le [graphique](#). Maintenant se pose la question de savoir pourquoi on ne met pas en place le même système le soir ? Le matin ces dérogataires sont très remplis, les dédoubler permet de gagner en terme de confort voyageurs avec plus de places assises. Nous avons constaté que le soir, l'étalement de la pointe (c'est-à-dire la répartition des voyageurs sur ces trains) ne nécessite pas de dédoublement.



Concernant Melun-Corbeil (navette également), à quel horaire pourrait être estimé le dernier départ dans ce secteur, et quel serait l'horaire du dernier départ de Paris pouvant alors éventuellement assurer cette correspondance ?

Les horaires resteront les mêmes qu'à présent.



En provenance de la Vallée, y aura-t-il des trains plus rapides vers Paris ?

Oui, les correspondances de la Vallée, Malesherbes et Littoral [axe Corbeil – Melun] se font avec les semi-directs. Ils sont directs entre Maisons Alfort Alfortville et Villeneuve Saint-Georges.

QUESTIONS TRAITÉES LE 13 OCTOBRE 2017



Pourriez-vous nous préciser à quel horaire s'effectuerait le dernier départ pour la Vallée [rappel : axe Ris Orangis] desservie par la Navette Juvisy-Corbeil-Malesherbes, dernier départ qui, actuellement en Paris / Juvisy / Corbeil par la Vallée , est à 00h46 (1h01 pour le Plateau, 00h32 pour Melun par Combs, et 19h54 pour Melun via Corbeil, pour les autres derniers départs de Paris) ?

Comme pour la question précédente, l'horaire ne change pas.



Donc vous validez bien que la branche de Malesherbes vas se « farcir » un temps de parcours officiellement rallongé de 6 min par rapport au temps de parcours théorique actuel qui n'est pas respecté ?

Par rapport au temps théorique, les études montrent des allongements de 4 à 5 minutes selon les sens de correspondance. On voit bien que dans la situation actuelle les trains de cette branche sont en retard par rapport à leur horaire théorique. Cela veut dire que vos temps de trajets seront équivalents au SA 2019 par rapport à la situation vécue actuellement.

QUESTIONS TRAITÉES LE 13 OCTOBRE 2017



En parlant de la fréquence des trains sur l'axe Malesherbes, allons-nous gagner des trains supplémentaires ou bien cumulerons-nous le changement et l'allongement du temps de trajet sans aucun effort pour améliorer notre quotidien ?

Cette question nous a été posée par les élus de la branche de Malesherbes lors des échanges que nous avons eu avec eux sur le SA 2019 l'année dernière. Île-de-France Mobilités l'a reprise et nous a demandé d'étudier l'offre (horaires des premiers et derniers trains, intervalles entre deux trains et taux de remplissages) et les besoins pour que des améliorations puissent être décidées dans le cadre de la phase de concertation en cours (cf. fin d'article).



Si le scénario de Châtelet n'est pas possible, qu'en serait-il d'un scénario d'un terminus des trains en provenance du Sud en Gare du Nord et d'un terminus des trains en provenance du Nord à Gare de Lyon ? Cela laisserait 3 gares pour effectuer la correspondance. La ligne D est très longue ce qui multiplie les probabilités d'incidents en cours de parcours. Pourquoi ne pas augmenter les trains en provenance de Melun via Corbeil en en faisant passer un sur deux par le plateau et un sur deux pas la Vallée (d'ailleurs de Corbeil à Juvisy c'est plus court par la Vallée) ?

Tout simplement parce qu'on ne pourra pas avoir le même nombre de trains. L'avantage des trains interconnectés (les trains qui traversent Paris) est qu'ils occupent moins longtemps les voies des gares parisiennes : le temps de stationnement à quai est de l'ordre de 1/2 minutes alors que lorsqu'un train doit être retourné (donc conducteur qui passe d'un bout à l'autre) c'est minimum 10 minutes (plutôt 15 dans la réalité) d'occupation du quai. De facto, faire des terminus systématiques à Paris revient à sacrifier des trains alors que ceux-ci sont déjà saturés !

À lire aussi : [comment s'organisent les circulations ?](#) Ce billet vous explique un peu mieux la traversée de Paris et le pourquoi on ne dédouble pas le tunnel.



Quels seraient les impacts ou projets pour la gare d'Évry Val de Seine qui n'est pas mentionnée semble-t-il dans ces projets ?

La branche de la Vallée et donc la gare d'Évry Val de Seine, bénéficiera du SA 2019. C'est une branche dont la ponctualité est très mauvaise (65% en heure de pointe du soir) et qui a donc beaucoup à gagner avec la baisse de 25% des retards. Le SA 2019 améliorera significativement la ponctualité de l'étoile de Corbeil grâce à la séparation du reste du RER D, au déploiement des Regio 2N et au programme de performance ambitieux prévu. Elle bénéficiera d'un gain de confort avec le déploiement dès 2019 des Regio 2N.