

Réponse à la QOSD de Jean-Pierre Sueur (Soc, Loiret) sur la liaison ferroviaire directe entre Paris et Malesherbes

Monsieur le Président, Madame la Présidente,
Monsieur le Sénateur,

Vous m'interrogez sur la desserte du Malesherbois à l'occasion d'une évolution des services du RER D.

Je voudrais tout d'abord rappeler la constante préoccupation du Secrétaire d'Etat aux transports quant au renforcement et à la modernisation des réseaux existants de transports collectifs, ainsi qu'à l'amélioration des services. La qualité des transports du quotidien, pour tous, est essentielle.

Le RER D a connu depuis le début des années 2000 une croissance annuelle de 2,4 %, pour atteindre 615 000 voyageurs par jour. Cette croissance – les analyses le montrent - va se poursuivre. Or, elle met à l'épreuve et l'infrastructure et l'organisation actuelle du service.

La ponctualité du RER D ne s'élève aujourd'hui qu'à 85,5% et elle est même réduite à 64% au sud de Corbeil-Essonnes. Entre 2010 et 2013, la ponctualité du RER D a perdu un point par an. Depuis 2014, les efforts de la SNCF et une réorganisation partielle du service ont

permis de regagner quelques points. Mais la hausse du trafic continue de peser sur la ponctualité qui reste insatisfaisante.

D'ici 2025, la mise en œuvre des schémas directeurs et le remplacement décidé de tous les anciens trains devraient améliorer considérablement la situation. Mais pour obtenir des résultats avant cette échéance, il est envisagé de modifier la structure de l'offre ferroviaire sur le RER D au sud.

Dans ce contexte, le STIF qui est l'autorité organisatrice compétente prévoit de modifier le plan de transport de la ligne. Le 11 janvier dernier, il a délibéré sur les évolutions à mettre en œuvre, validant les grands principes du service annuel 2019.

Sous l'égide du STIF, la SNCF a conduit un travail d'analyse en concertation avec les élus et les associations d'usagers. Elle s'est également appuyée sur une expertise extérieure [EPFL 2015] qui avait suggéré notamment de mieux structurer les lignes à plusieurs bifurcations. La SNCF a identifié les causes des faiblesses actuelles, en particulier 1- de Goussainville à Châtelet le soir, 2- la complexité des circulations à Corbeil et 3- la saturation prévisible entre Melun et Paris le matin.

Pour chacune de ces fragilités, des pistes d'action ont été étudiées. Ainsi, la simplification du nœud de Corbeil conduirait à réduire la longueur du RER D vers le sud et à envisager la suppression de la desserte directe de Malesherbes qui ne fonctionne pas bien.

Une correspondance robuste entre la branche de Malesherbes et le tronç principal du RER D serait alors organisée. Des avancées spécifiques seraient ainsi offertes aux passagers de cette branche par de meilleures fréquences, notamment en soirée, et la modernisation à venir du matériel roulant. Ils bénéficieraient en outre de la régularité retrouvée sur le reste de la ligne D. Il en résulterait un temps de parcours vers Paris comparable à celui d'aujourd'hui, mais avec un confort sensiblement amélioré.

Le secrétaire d'Etat aux transports a néanmoins pris note des réticences d'un certain nombre d'usagers sur cette nouvelle organisation. Il va demander au STIF d'examiner dans quelle mesure des trains directs pourraient être maintenus.