



L'autorité organisatrice de vos
transports en ile-de-france

VISITE DU 20 NOVEMBRE 2006

A travers des exemples d'actions sur les infrastructures et sur le fonctionnement des transports, le déplacement de ce jour permet d'illustrer de manière concrète l'action du STIF pour le développement et l'amélioration des transports en Ile-de-France.

Au-delà du développement, entre autres, des politiques d'offre de transport, le STIF pratique en permanence une amélioration des infrastructures. C'est pourquoi nous visitons aujourd'hui les gares "Evry-Courcouronnes" et "Lieuxaint-Moissy" rattachées au RER D; ce dernier allant bénéficier d'un Schéma directeur visant notamment à réduire l'irrégularité.

Par ailleurs, afin d'illustrer la prise en compte des déplacements de banlieue à banlieue, nous évoquerons également la liaison Evry-Sénart qui a fait l'objet d'un renfort d'offre bus par la création du réseau Mobilien décidé en juillet dernier mais qui va surtout bénéficier d'engagements forts au niveau infrastructure puisque le schéma de principe ainsi que le dossier d'enquête préalable à la déclaration d'utilité publique à la création d'un Transport en Commun en Site Propre (TCSP) sont en phase d'être votés.

Le Schéma directeur du RER D

La configuration actuelle de la ligne D du RER a été obtenue en 1995 par la réalisation d'un tunnel entre Gare de Lyon et Châtelet-les-Halles permettant ainsi de relier, via le centre de Paris, la banlieue Sud-Est et la partie Nord de l'Ile-de-France.

Chaque jour, c'est 470 000 voyageurs qui empruntent la ligne, soit environ 20% du trafic total de la SNCF Ile-de-France.

Or depuis la réalisation de l'interconnexion de 1995, l'irrégularité est élevée (jamais inférieure à 9% en moyenne annuelle). Cette situation préoccupante est principalement due au nombre de trains touchés après un incident, dit effet « boule de neige » particulièrement fort sur cette ligne où chaque incident génèrent deux fois plus de trains retardés que sur les meilleures lignes de RER.

Aussi, le Conseil du STIF devrait approuver le 22 novembre prochain un Schéma Directeur ambitieux pour le RER D pour rétablir à court, moyen et long termes la régularité de manière pérenne sur cette ligne. Le Schéma Directeur répond également aux besoins de desserte de la petite couronne pour le moyen terme, comme aux perspectives d'urbanisation par exemple sur le plateau de Sénart pour le long terme.

Ce schéma comporte trois horizons :

- A court terme (à partir de décembre 2008), les dessertes pourront être reconfigurées pour améliorer significativement la régularité. Il s'agira notamment de réduire les missions longues qui rencontrent de nombreux points d'irrégularités. Les études réalisées à cet effet, ont montré que le gain potentiel escompté est de 4,5 à 5 points de régularité selon l'un des quatre scénarios court terme (par rapport à la référence de 2004).

- A moyen terme (à partir de 2012), des investissements très importants en infrastructure sont proposés pour rétablir une régularité pérenne en améliorant la desserte du RER D selon trois scénarios. Le programme de remplacement de tous les trains les plus anciens ("dits petits gris") sera engagé. En parallèle, la qualité de service sera améliorée dans toutes ses composantes (informations voyageurs, accessibilité, sûreté, confort, etc.). Le coût global de ces aménagements pourrait être d'environ 150M€.
- A long terme (à partir de 2015), trois scénarios sont proposés visant à renforcer de nouveau la desserte du plateau de Sénart, section de ligne la plus chargée et qui a un potentiel de développement très fort. Le coût global des investissements pourrait être compris entre 220 et 250 M€.

Le président du STIF, Mr Jean-Paul Huchon, a sollicité l'Etat pour que le prochain Contrat de Plan Etat-Région réserve une enveloppe conséquente pour investir sur le RER D.

Une concertation publique sur les différents scénarios sera organisée début 2007. A l'issue de cette concertation, un bilan sera réalisé et fera l'objet d'une présentation au Conseil du STIF en mars/avril 2007 qui devrait approuver le choix des scénarios retenus pour chaque échéance.

En plus de ce schéma directeur, des trains à 2 niveaux (Z2N) rénovés circuleront sur la ligne RER D dès le mois prochain (décembre 2006).

La liaison "Sénart – Evry": une première phase "Sénart – Corbeil" devrait être lancée fin 2009.

Le projet global

La liaison Sénart – Evry est inscrite au Schéma directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF). Après diverses études, le Conseil du STIF a décidé dans sa séance du 2 avril 2003 la poursuite de l'élaboration du Schéma de principe de la liaison Sénart – Evry basée notamment sur la création d'un TCSP.

Les objectifs du projet sont les suivants:

- Placer au cœur de la ville de Sénart un site propre de transport en commun.
- Permettre les rabattement rapides et réguliers vers l'Est et l'Ouest sur les branches du RER D.
- Favoriser le développement des transports en commun pour fluidifier les échanges locaux.
- Favoriser l'implantation d'emplois et d'établissements scolaires et universitaires le long du tracé.
- Affermir les synergies entre l'Essonne et la Seine-et-Marne en accompagnant les projets urbains.

Le phasage du projet

- 1^{ère} phase: liaison "Lieuxaint – Corbeil" en Bus à Haut Niveau de Service (13 km et 13 stations)
- 2^{ème} phase: liaison "Lieuxaint – Corbeil" en Trambus
- 3^{ème} phase: liaison "Lieuxaint – Evry"

Les caractéristiques de la première phase

Matériel roulant: 9 bus de type Bus à Haut Niveau de Service (BHNS)

Vitesse commerciale prévue: 32 à 34 km/h

Desserte : 30 000 personnes (habitants + emplois) sont directement impactées.

Trafics: 16100 voyages/jour attendus.

La mise en service pour cette première phase est prévue fin 2009 – début 2010.

Financement de cette première phase

Enveloppe du Contrat de Plan Etat Région 2000-2006 de 61 M€ (conditions économiques 2000)

Pièce jointe: tracé du projet

Le réseau Mobilien

Afin de répondre aux besoins de mobilité croissants des Franciliens, le STIF a décidé le 5 juillet dernier le lancement d'une nouvelle offre bus régionale en finançant à hauteur de 70M€ en année pleine le développement de l'offre supplémentaire.

Parmi ces 70M€, 35 sont consacrés au renforcement des liaisons en grande couronne afin de favoriser notamment les déplacements de pôle à pôle.

Ce réseau qui se caractérise par de nouvelles normes d'offre (amplitude et fréquence augmentées) prend l'appellation de réseau Mobilien.

La ligne 50 express "Evry – Moissy", exploitée par Véolia Transport a bénéficié d'un renfort d'offre en particulier au niveau de l'amplitude. Des courses ont été rajoutées à partir de 5h30 le matin et jusqu'à 21 heures le soir. Le STIF a intégralement financé cette opération pour un montant de 320 000 €.

- Tracé de référence en site propre
- Variante de tracé en site propre

Corbeil-Essonnes RER

Carrefour du Fresne

Tigery

Lieusaint-Moissy RER

0 2 Km
DE ST-PIERRE-DU-PERRAY

