

Edito

Nous sommes fiers de vous présenter le cinquième numéro de la D-pêche de Sadur. Si c'est la première fois que vous avez l'occasion de nous lire, sachez qu'il s'agit pour nous, association d'usagers de l'ensemble de la ligne D, de vous présenter l'actualité de l'association, et de la ligne... mais vu de notre chapelle. Ainsi, comme vous avez pu le lire ci et là, de multiples plans ont été annoncés pour le RER D, nous allons donc essayer à travers ces quelques pages d'expliquer ce à quoi il faut s'attendre... ou pas.

En effet, quand on entend, par voie de communiqués, que des moyens "colossaux" vont être alloués au RER D, nous espérons comme tout le monde que la problématique de la ligne dans son ensemble va enfin être prise à bras le corps. Seulement, quand nous lisons de ce qui est annoncé, nous constatons qu'il s'agit le plus souvent de pure communication, et qu'il n'y a rien de bien nouveau à l'horizon... A titre d'exemple, "les lignes malades" de la SNCF, comme si cette dernière venait de découvrir que la ligne D n'allait pas bien, après avoir lancé il y a deux ans D-Maintenant et son bilan on ne peut plus controversé !

■ Crises du matériel et crises de nerf pour les usagers

Ce n'est pas une, mais deux crises du matériel roulant qu'ont dû subir les usagers du RER D en 2010 : l'une au printemps, l'autre à l'automne pendant l'épisode bien connu des "feuilles mortes". En effet les organes de freinage des rames à deux niveaux ont été changés, avec l'utilisation de semelles plus agressives, qui obligent à reprofiler les roues plus souvent. Ajoutez à cela des ateliers de maintenance à capacité réduite (installations en panne ou en réparation) et très peu de trains en réserve sur le RER D, et vous obtenez tous les ingrédients des crises subies. Conséquences pour les usagers : suppressions de missions en masse et circulations de trains courts au lieu de trains longs. Pour contenir le phénomène, il a été décidé d'équiper toutes les rames d'un système anti-enrayeur (coût : 20 millions d'euros, financés à parts égales par le STIF et la SNCF) et d'étendre la période de travail des ateliers de maintenance. **Cela va cependant prendre du temps, et les effets de ces crises se font encore sentir en 2011. En espérant que cet automne soit moins pénible que**

Et pendant ce temps-là : un déraillement de train en juin, les éternels problèmes de passages à niveau, des trains courts en heure de pointe, une irrégularité qui laisse toujours autant à désirer, et d'autres joyeusetés comme des ballons d'hélium sur les caténaires, ou bien les passages souterrains inondés dès qu'il pleut. C'est désormais au sens propre que le RER D, avec ses maintenant 600 000 voyageurs quotidiens, prend l'eau !

Nous aimerions vous tenir un autre discours, et vous dire que tout va bien sur le RER D, mais c'est loin d'être le cas aujourd'hui. Et au vu des lourds travaux qui s'annoncent ces prochains mois, et de l'automne qui arrive avec ses difficultés chroniques, nous restons pessimistes. Peut-être serons-nous encore une fois traités d'oiseaux de mauvais augure, mais au moins, nous vous aurons prévenus... Sur ce bonne lecture, espérons que les feuilles mortes ne nous tomberont pas encore sur la tête, et à bientôt pour une nouvelle D-pêche ! Qui sait, avec de bonnes nouvelles ?

le dernier pour les usagers !

Le STIF a lancé un audit externe sur l'entretien des rames du RER D. Celui-ci est toujours en cours.

■ L'irrégularité du RER D a atteint un record en 2010

Le STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France) a publié les chiffres de la qualité de service pour l'année 2010. **L'irrégularité du RER D atteint des sommets : 19,5 %, soit un record depuis la création de la ligne (en augmentation de près de 5 points par rapport à 2009).** Les usagers effectuant des relevés sur notre site (essentiellement aux heures de pointe) ont noté près d'un train sur trois en retard ou supprimé sur la ligne en 2010.

L'objectif principal de la première phase du schéma directeur de la ligne, mise en place fin 2008, était l'amélioration de la régularité, avec jusqu'à 5 points de régularité supplémentaires attendus par rapport à l'année de référence 2004 (16,5 % d'irrégularité) : deux ans après, nous constatons que cet objectif n'est pas atteint, pire, que la régularité s'est encore dégradée.

Sommaire

Page 1

- *Edito*
- *Crises du matériel et crises de nerf pour les usagers*
- *L'irrégularité du RER D a atteint un record en 2010*

Page 2

- *Les dernières actions de SaDur*
- *Améliorations des fréquences : SaDur fait des propositions au STIF pour le service annuel 2012*
- *500 millions pour la ligne D : le compte n'y est pas !*
- *Grand Paris Express : la correspondance à Vert-de-Maisons est actée*

Page 3

- *Corbeil-Melun : peut mieux faire*
- *Schéma directeur de la ligne D : ce que le STIF nous prépare pour 2014*

Page 4

- *Nos propositions pour la gare de Goussainville*

Doublage du tunnel Gare du Nord - Châtelet : du nouveau

Le STIF va lancer (enfin !) les pré-études pour le doublement du tunnel commun aux RER B et D entre Châtelet et Gare du Nord. Véritable Arlésienne, ce projet, s'il devait voir le jour, ne se ferait qu'à très longue échéance.

■ Les dernières actions de SaDur

Voici un récapitulatif des principales actions de SaDur depuis la parution de la dernière D-pêche:

- Deux rencontres avec la directrice du STIF les 4 février 2011 et 2 septembre : nous avons abordé les sujets concernant le RER D, qu'il s'agisse d'actualité à très court terme (crise matériel de novembre lors de la réunion de février) ou à plus long terme (correspondance RER D - Grand Paris par exemple).
- Participation au comité de ligne D organisé par le STIF le 11 février. Un autre devrait d'ailleurs avoir lieu courant octobre 2011.
- Suite à l'annonce fin janvier de déblocages de crédits pour le RER D, nous avons rencontré RFF, puis la direction du développement de Transilien pour évoquer avec eux comment et quand ces fonds pourraient être utilisés pour améliorer sensiblement notre quotidien (travaux à entreprendre pour avoir des trains en plus par exemple). Rencontre également avec RFF en septembre concernant le barreau de Gonesse.

- Intervention lors de la réunion publique de Melun sur l'interconnexion LGV Sud Ile de France pour rappeler la situation et les perspectives de la ligne. SaDur a d'ailleurs déposé en mai le cahier d'acteurs n°59 sur ce sujet.

- Rencontres de la commission du débat public et de RFF concernant le barreau de Gonesse
- Rencontres d'élus, d'ailleurs l'une d'entre elles a débouché sur l'implication de l'association à une campagne de communication qui s'est faite à la fin du mois de mai
- Visite des ateliers de maintenance de Villeneuve en avril
- Réponses aux sollicitations de la presse écrite, radio et TV (reportages sur le JT de France 2 et France 3 Ile de France)
- Et bien entendu, réponses aux demandes des usagers faites par courrier ou bien depuis notre formulaire de contact et mise en ligne des bulletins météo de la ligne D !

Rendez-vous sur notre site www.sadur.org et sur notre forum pour retrouver tous les comptes-rendus.

■ Amélioration des fréquences : SaDur fait des propositions au STIF pour le service annuel 2012

Il y a un an, SaDur avait formulé auprès du STIF des souhaits d'amélioration de la grille horaire de la ligne D. Certains d'entre eux ont été satisfaits pour le service 2011 en application depuis décembre dernier, citons par exemple :

- la création d'un train ZECO à 18h48
- le prolongement des trains quittant Gare du Nord à 19h34 et 20h04 jusqu'à Orry-la-Ville (au lieu de Villiers-le-Bel ou Gous-sainville)
- le prolongement du train ROPO quittant Juvisy à 19h21 jusqu'à Melun

Se félicitant de cette écoute, SaDur a de nouveau formulé des suggestions pour le service de l'année prochaine.

Nos demandes les plus fortes ont porté sur :

- La suppression des "blancs travaux" sur la branche Combs-la-Ville - Quincy, entraînant des trous de desserte (une demi-heure sans train) entre Combs-la-Ville - Quincy et Melun en heures creuses
- Le renforcement de la desserte de cette même branche, le dimanche et en période de plein été
- L'extension des plages d'heures de pointe (un train tous les quarts d'heure) de la branche Corbeil-Melun

- Le renforcement de la desserte des gares situées au delà de Villiers-le-Bel à partir de 20h30

Il n'y aura pas de modification significative des horaires du RER D en 2012. **Rendez-vous est pris pour formuler de nouvelles propositions pour le service annuel de 2013.**

■ 500 millions pour la ligne D : le compte n'y est pas !

Le ministère de la Ville et la région Île-de-France se sont félicités, le 26 janvier dernier, d'avoir conclu un accord historique concernant l'avenir des transports de la région capitale. Le protocole d'accord prévoit, concernant le plan de mobilisation, 500 millions d'euros pour la rénovation du RER D sur la période 2010-2020. Cette somme est très insuffisante au regard du coût de la dernière phase du schéma directeur de la ligne, évalué à 1 milliard d'euros. Par ailleurs, si le principe d'une étude concernant le doublement du tunnel Châtelet-les-Halles / Gare du Nord commun avec le RER B est (enfin !) acté, aucun financement n'est prévu pour la construction proprement dite du tunnel. Pour finir aucun financement n'est prévu concernant le renouvellement du matériel de la ligne D à moyen terme.

SaDur considère que les sommes allouées au RER D dans cet accord sont très insuffisantes et ne permettront pas une remise à niveau nécessaire de la ligne. Elle demande à l'ensemble des élus de la ligne D de se mobiliser afin d'obtenir les financements d'urgence dont la ligne a besoin.

■ Grand Paris Express : la correspondance à Vert-de-Maisons est actée

Le choix de la gare du Vert de Maisons comme point de correspondance entre le futur réseau du Grand Paris et le RER A a été confirmé par un décret paru cet été.

Ceci peut sembler anodin, tant l'échéance de mise en service est lointaine (si tant est que des réductions budgétaires ou des décisions politiques ne l'ajourneront pas). Mais pour nous il s'agit bien là d'une nouvelle mauvaise nouvelle pour le RER D, et ceci à plusieurs égards :

La gare du Vert de Maisons est aujourd'hui construite avec un quai central, et **sera très difficilement aménageable**, car elle est en remblai, et avec 6 voies qui passent à cet endroit, il faudra prévoir de gros travaux !

Il n'y aurait pas que le quai du RER D à aménager, puisqu'il a été annoncé que cette gare serait également desservie par les trains de la ligne R (et pourquoi pas les TGV aussi ?). Là c'est encore mieux, puisqu'il n'y a tout simplement pas de quai pour les trains en direction de Melun !

Quid de la gare de Maisons-Alfort Alfortville, qui a besoin d'être aussi réaménagée (il y aurait à présent plus de 20 000 montants par jour à cette gare, et elle n'est plus du tout à niveau) ? Et encore, on ne parle même pas des mises aux normes pour les personnes à mobilité réduite ...

A ceci il convient de préciser que dans les plus de 20 milliards de chiffreage annoncés, ne sont pas compris les aménagements sur les gares existantes ! Autrement dit : on risque de

se retrouver avec un unique accès du RER D, sur un quai central donc, vers le futur réseau.

Faute de moyens, les aménagements risquent d'être faits à minima (il n'y aura pas que les quais de la gare du Vert de Maisons à aménager, mais aussi tous ceux des autres correspondances entre le futur réseau et le réseau actuel).

Les sommes dépensées pour effectuer ces aménagements n'empêcheront-elles pas de remettre à niveau le RER D ? Nous l'avons déjà dit plusieurs fois, à notre avis il y a au moins besoin d'un milliard d'euros pour remettre totalement le RER D à niveau (hors doublement du tunnel et remplacement du matériel !)

■ Corbeil-Melun : peut mieux faire

De nombreux usagers de la liaison Corbeil – Melun nous font part des problèmes récurrents qu'ils subissent : trains supprimés très nombreux, rames Inox vétustes, un train par heure en heures creuses, pas de train en soirée, plages horaires des heures de pointe inadaptées, circulation de navettes aux heures de pointe avec obligation de changer à Juvisy ou Melun pour les voyageurs désirant aller à Paris...

En fait, cette branche a trois handicaps majeurs :

- non seulement la majorité des incidents de l'ensemble de la ligne se répercute sur cette branche, mais du fait du matériel très ancien, des nombreux passages à niveaux et autres, les incidents et retards sont encore plus nombreux ici qu'ailleurs

- ses infrastructures sont tellement inadaptées qu'en cas d'incident entre Melun et Corbeil plus aucun train ne circule entre ces deux gares

- ses **horaires** (fréquence, mais surtout amplitude) **sont totalement inadaptés** aux besoins des habitants du secteur qui se retrouvent contraints de prendre leur voiture

De ce fait, les usagers délaissent cette branche, alors que le secteur est en pleine évolution démographique, et que la demande en transports rapides et fiables est toujours plus importante. Et ni la SNCF ni le STIF ne semblent s'inquiéter de la décadence inquiétante de la branche. Or, c'est justement parce que la branche est de moins en moins attractive en raison non seulement de ses incidents, mais aussi de son niveau d'offre (fréquence / amplitude) que la fréquentation baisse. C'est un cercle vicieux ! Aussi, quel avenir faut-il envisager pour cette branche du RER D ?

Le schéma directeur du RER D prévoit la mise en place d'une liaison Melun → Gare de Lyon surface via la "Vallée" (gares de Grand-Bourg, Ris Orangis...). Ainsi, les usagers des gares des

■ Schéma directeur de la ligne D : ce que le STIF nous prépare pour 2014

Ce projet, qui vise à améliorer la régularité du RER D et à mieux desservir le Val-de-Marne, **va augmenter les temps de parcours des usagers de grande couronne sans apporter de solution à la saturation de la ligne**. Tout d'horizon de ce qu'on vous prépare pour 2014.

Au nord de la ligne, retour 6 ans en arrière

Le retour à trois trains au quart d'heure en pointe au nord de la ligne est très attendu, les trains étant extrêmement bondés. SaDur avait d'ailleurs dénoncé cette suppression de 30% de l'offre, au motif d'améliorer la régularité. Ce n'est donc pas une amélioration mais un retour à une situation d'avant 2008, avec la mise en tout omnibus des trains (jusqu'à 4 minutes de temps de trajet supplémentaire, voire plus en 2014 avec des réductions de vitesse au nord).

Lors du débat public Arc Express / Réseau du Grand Paris, SaDur a pris la peine et le temps de rédiger un cahier d'acteurs (n°113) pour expliquer qu'une correspondance efficace entre le réseau francilien actuel et le nouveau serait essentielle (s'il faut 10 minutes pour passer du RER D au réseau Grand Paris Express au Vert-de-Maisons, ça en dissuadera plus d'un de le prendre), et que quitte à choisir, nous préférons un déplacement de la gare de Maisons-Alfort-Alfortville plus au sud, sur une friche actuellement occupée par une déchèterie, qui permet tous les aménagements imaginables.

Nous comptons bien ne pas en rester là : nous avons demandé une audience à la Société du Grand Paris pour sensibiliser le plus d'élus sur les conséquences de ce qui a été décidé.

gares situées entre Vosves et Essonnes-Robinson bénéficieraient d'une liaison vers Paris sans changement de train à Juvisy en heures de pointe, comme la situation actuelle l'impose, et ceux de Melun à Juvisy via la Vallée verraient leur temps de parcours vers Paris réduit d'environ 8 minutes. En contrepartie, pour aller de Melun à Evry-Préfecture il faudrait obligatoirement effectuer un changement à Corbeil.

Pour SaDur, outre une véritable concertation à mener auprès des usagers du secteur, deux aménagements pourraient réellement rendre cette branche attractive :

- Tout d'abord, permettre le retournement des trains aux environs de Ponthierry, où il y a actuellement des aiguillages, mais qui d'après nos informations ne sont pas utilisés, car non automatisés. Ainsi, si ces aiguillages étaient aménagés, en cas de perturbation sur une partie de la ligne Melun Corbeil, une partie des voyageurs pourrait continuer à être transportée soit vers Melun, soit vers Corbeil.

- Pour rendre la ligne plus attractive, et ce sur toute la journée, étudier le déplacement de la gare de Vosves (elle aurait actuellement moins de 100 montants par jour) à côté du secteur de la Cartonnerie, à Dammarie les Lys. Un complexe de cinéma y a été ouvert, et il y a de nombreuses habitations dans la région. Nous sommes convaincus que ceci permettrait de répondre à certains problèmes de congestion routière de ce secteur, et augmenterait sensiblement la fréquentation des trains.

Nous continuerons de surveiller l'offre de cette ligne, en rappelant que nous avons déjà obtenu, suite à nos demandes de 2010, l'ajout de trois trains le soir (19h40, 20h15 et 20h34 de Corbeil vers Melun) ainsi que de deux trains le matin (8h25 de Corbeil à Melun et un nouveau départ à 6h21 à Melun). Tout n'est donc pas perdu pour cette branche !

Amélioration de l'offre dans le Val-de-Marne : un trompe-l'œil

Plusieurs gares du Val-de-Marne voient leur offre sensiblement augmenter, avec par exemple 3 trains au quart d'heure au lieu de 2 en pointe à Maisons-Alfort – Alfortville. Cette amélioration, nécessaire au vu de l'augmentation de la fréquentation de ces gares, est un trompe-l'œil : il n'y a en fait aucune création de mission supplémentaire au sud de la ligne, la capacité restant identique. Ce sont les missions directes existantes qui se voient gratifiées d'arrêts supplémentaires : les trains déjà bondés de la branche d'Evry-Courcouronnes ou de Combs-la-Ville le seront tout autant voire plus ! Tous les trains marqueront également l'arrêt à la nouvelle gare de Créteil Pompadour, en correspondance avec le TVM et plusieurs autres lignes de bus. Des voyageurs supplémentaires pour la ligne D ... mais aussi deux voies utilisables au lieu de trois par le RER D entre Villeneuve St-Georges et Pompadour.

Au sud, pour les usagers de l'Essonne et de Seine-et-Marne : la double peine

C'est certainement la détérioration des conditions de transport la plus forte que porte ce projet : les usagers de l'Essonne et de Seine-et-Marne, qui ont déjà les temps de transports les plus longs de la ligne, vont subir un allongement de leur temps de trajet de 3 à 5 minutes (pour les branches d'Evry-Courcouronnes/Malesherbes et de Combs-la-Ville), soit jusqu'à 40 minutes de temps de trajet supplémentaire par semaine ! Et sans aucune amélioration de l'offre aux heures de pointes. Les gens qui voyagent déjà debout en grand couronne, continueront à voyager debout mais plus longtemps. Seule consolation :

le retour des trains interconnectés pour la branche Evry-Courcouronnes / Malesherbes.

Exemples des futurs temps de parcours en pointe le matin (calculés sur les meilleurs temps) :

→ **Evry-Courcouronnes – Paris** : 29 min aujourd'hui, 33 min en 2014 (+3min30)

→ **Yerres – Paris** : 16 min aujourd'hui, 21 min en 2014 (+5min)

→ **Lieusaint – Paris** : 31 min aujourd'hui, 36 min en 2014 (+5min) – par comparaison, il faut 28 minutes pour faire Melun – Paris avec un direct !

■ Nos propositions pour la gare de Goussainville

La gare de Goussainville possède des aménagements qui la rendent, à l'heure actuelle, **inadaptée aux flux de voyageurs** face à laquelle elle doit faire face.

Les voyageurs habituels ainsi que ceux qui descendent des bus entrent par un accès direct, sans passer par le Bâtiment Voyageur, ce qui leur évite un détour. Mais ils disposent de moins d'appareils de contrôle. Pour entrer dans la gare, il n'y en a que deux ! Et pour en sortir, seulement 5 machines sont en place pour faire face à la sortie des voyageurs depuis des trains souvent bondés. Ainsi, c'est régulièrement qu'on a affaire au désormais fameux "Bouchon de Goussainville" pour entrer ou sortir de la gare...

Également, lorsqu'un train venant de Paris arrive à quai, une masse d'obstacles se trouve installée face aux composteurs : au droit de l'escalier et son garde-corps, on trouve un portique sur lequel est accroché le panneau du nom de la gare, un panneau indiquant les gares desservies, et une poubelle installée plus récemment, obstruant encore plus le passage. Il arrive fréquemment que des bouchons apparaissent, lors des sorties de la gare, en particulier en heures de pointe, à tel point que certaines personnes utilisent les appareils dédiés à l'entrée pour sortir de la gare.

Cela pose régulièrement donc des problèmes de circulation, des bouchons à l'entrée et à la sortie, à tel point qu'ils peuvent rater un bus, provoquant des mouvements de foule pouvant être dangereux.

Afin d'améliorer la situation, l'association SaDur a formulé des propositions qui ont été soumises à la SNCF.

A court terme :

Il pourrait d'abord être envisagé de remplacer les composteurs actuels, comme ceux-ci ayant déjà été changés dans la plupart des gares aux alentours : Surveilliers-Fosses, Louvres, Villiers-le-Bel...

Il serait souhaitable d'augmenter sensiblement l'espace dédié aux entrées/sorties en se servant d'un espace aujourd'hui inutilisé à droite de la ligne de contrôle actuelle. Afin de fluidifier les circulations sur le quai n°1, il serait également judicieux de déplacer la poubelle ainsi que le panneau indicatif des gares desservies à un autre endroit.

A plus long terme :

Des travaux doivent être menés entre 2013 et 2014 par RFF (Réseau Ferré de France) pour l'agrandissement de la voie de retournement (située juste en bout de la gare de Goussainville, derrière la voie M) et l'allongement du quai vers le Sud pour l'aligner avec le quai n°2. Dans ce cadre il serait possible de mettre en place une seconde sortie plus au Nord, située sur un terrain appartenant à la SNCF et donnant sur la rue Lucien et Clément Mathéron. Ce qui permettrait un accès facilité à la zone d'activités économiques et au centre commercial Carrefour. Il préfigurerait également le développement et la redynamisation des activités économiques sur le quartier. Cela pourrait également se mettre en place en lien avec le projet de Pôle Gare mené par la ville de Goussainville, qui prévoit le déplacement vers le sud-ouest de la gare routière et la création d'un parking de 130 places donnant sur l'endroit où nous pourrions envisager cette deuxième sortie.

L'association SaDur vous tiendra informés des avancées de ce dossier. Si vous avez des idées ou des suggestions, n'hésitez pas à nous en faire part via notre forum : forum.sadur.org.

SADUR est l'association des usagers de la ligne D du RER. Cette association existe **pour vous**, qui empruntez cette ligne tous les jours ou toutes les semaines, mais elle existe aussi **par vous**. Plus nous serons nombreux, plus l'association gagnera en efficacité et en représentativité. N'hésitez pas, rejoignez-nous en renvoyant le bulletin ci-dessous après l'avoir complété.



Soutien Associatif Des Usagers Révotés
association loi 1901 n° W912003463 (Seine et Marne)

*** BULLETIN D'ADHESION ***

à retourner à SADUR – 1 rue Janisset Soeber – 77240 CESSON

Nom
Prénom
Adresse
.....
Profession (facultatif).....
Téléphone
Courriel (adresse mail)

Votre trajet sur la ligne D :
Matin : de à
Soir : de à
Temps moyen domicile -> travail :
..... min

J'adhère pour une année : 5 euros
(chèque à l'ordre de SADUR)