



**Association des Usagers du RER D**  
Association loi 1901 (N° 0912013884, Préfecture de l'Essonne)

## **« Une autre ambition pour la ligne D »**

# **L'analyse contradictoire et les propositions de l'Association SaDur sur le Schéma de Principe du RER D**

Date : 19 juin 2009  
Version : 1.5

# Sommaire

<b>1. Avant Propos</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Avis de SaDur sur les principales orientations du schéma directeur du RER D</b> .....	<b>5</b>
2.1. Desserte du Val-de-Marne.....	5
2.1.1. La nouvelle gare de Pompadour .....	5
2.1.2. L'arrêt de toutes les circulations dans le sens de la pointe à Villeneuve- St-Georges.....	6
2.1.3. Arrêts supplémentaires de trains au Vert de Maisons et à Maisons-Alfort – Alforville .....	6
2.2. Travaux annoncés à moyen terme.....	7
2.2.1. Refonte de la signalisation entre Villiers-le-Bel et Villeneuve-St-Georges .....	7
2.2.2. Refonte des postes d'aiguillage de la ligne .....	7
2.2.3. Utilisation de la gare de Paris Bercy.....	7
2.3. Desserte du nord de la ligne D.....	8
2.3.1. A court terme .....	8
2.3.2. A moyen terme .....	8
2.4. Fluidification des circulations entre Châtelet et Gare du Nord .....	8
2.5. Organisation des circulations à destination de Corbeil-Essonnes .....	9
<b>3. Optimisation des futurs points de maillage de la ligne</b> .....	<b>13</b>
3.1. Nouveaux points de maillage.....	13
3.1.1. Pompadour .....	13
3.1.2. Sénart.....	14
3.1.3. Garges Sarcelles .....	14
3.2. Besoins spécifiques à ces points de maillage.....	15
3.3. Aménagements à prévoir pour ces points de maillage.....	15
3.3.1. Pompadour .....	15
3.3.2. Savigny-le-Temple – Nandy.....	16
3.3.3. Lieusaint – Moissy.....	16
3.3.4. Garges-Sarcelles.....	17
<b>4. Autres aménagements demandés pour améliorer la robustesse de la ligne D</b> .....	<b>18</b>
4.1. Combs-la-Ville – Quincy .....	18
4.1.1. Situation actuelle .....	18
4.1.2. Modifications proposées .....	18
4.1.3. Avantages escomptés .....	20
4.2. Villiers-le-Bel .....	20
4.2.1. Situation actuelle .....	20
4.2.2. Modifications proposées .....	20
4.2.3. Avantages escomptés .....	21
4.3. Villeneuve-St-Georges .....	21
4.3.1. Situation actuelle .....	21
4.3.2. Modifications proposées .....	22
4.3.3. Avantages escomptés .....	22
<b>5. Plan de la ligne D une fois ces aménagements réalisés</b> .....	<b>23</b>
<b>6. Principe de circulations au sud de Villeneuve-St-Georges</b> .....	<b>24</b>
6.1. Vers Melun via Combs-la-Ville .....	24
6.1.1. Principe .....	24
6.1.2. Travaux à réaliser .....	24
6.2. Vers Corbeil-Essonnes.....	24
6.2.1. Principe .....	24
6.2.2. Travaux à réaliser .....	24
<b>7. Tableau de Comparaison récapitulatif</b> .....	<b>25</b>
<b>8. Conclusion</b> .....	<b>26</b>

# 1. Avant Propos

---

En 1995 la SNCF inaugurait la ligne RER D avec, entre autres objectifs, la volonté d'offrir une continuité de service entre le Nord et le Sud de la Région Ile de France. Ce nouveau réseau était installé sur des infrastructures déjà existantes et anciennes, le seul nouvel ouvrage nouveau et spécifique au RER D étant le tunnel qui permet de réaliser la jonction "Châtelet les Halles - Paris gare de Lyon".

Dès la mise en service de la ligne, des problèmes d'exploitation sont apparus et la régularité relative qui existait auparavant sur les segments Nord et Sud, a commencé à se dégrader dans des proportions significatives.

Pendant pratiquement dix ans, rien n'a été entrepris pour pallier ces problèmes de conception, si ce n'est des promesses comme quoi tout irait mieux demain. Il a fallu attendre la mobilisation d'un certain nombre d'élus des communes et départements desservis par le RER D, pour que s'amorce enfin une réflexion sur le devenir de cette ligne et comment tenter d'améliorer le service.

Le schéma directeur du RER D était né.

Lorsque ce document a été publié en novembre 2006, SaDur a :

- partagé l'avis du STIF et de la SNCF sur l'état de la ligne ;
- ajouté que le tunnel entre Châtelet-les-Halles et Paris-Nord, ainsi que les Z5300 n'étaient pas les uniques causes de cette situation ;
- mis en avant le manque de projets relatifs au réel renforcement de la ligne D en termes d'infrastructures. En effet, hormis les travaux annoncés à Goussainville, rien n'était prévu avant 2013. Comme si les évolutions de desserte à court terme allaient à elles toutes seules résoudre l'ensemble des problèmes rencontrés par la ligne D, alors qu'il n'y a pas eu d'aménagement majeur sur la ligne depuis sa mise en service en septembre 1995 !

Lors de l'annonce du plan D-Maintenant par la SNCF en mai 2008, SaDur a approuvé la prise de conscience des besoins de renforcement de la maintenance des infrastructures et du matériel, mais n'a pas été dupe pour autant : aucun nouveau chantier majeur concernant les voies n'était annoncé, alors que la situation continuait à se dégrader !

**Par ailleurs, la vision de ces plans ne se concentre que sur la ligne D, alors que celle-ci est en train d'être intégrée dans le réseau francilien par le biais de nombreux points de maillage. Nous pensons que ceux-ci doivent être exploités de façon optimale lors de perturbations, autrement dit que le plus grand nombre de trains puisse les desservir pour ventiler autant que faire se peut les flux de voyageurs, quitte à repartir dans la direction opposée s'il n'est pas possible d'y poursuivre le parcours.**

En effet, Sadur considère qu'en cas de situation perturbée, les principales préoccupations d'un voyageur sont :

- **savoir ce qu'il se passe** (ceci atténue la tension qu'il peut y avoir),
- **voir s'il existe une solution de rechange** pour arriver à son point de destination.

Pour répondre à ces besoins, il faut que la conception d'une ligne de RER permette, surtout en situation perturbée :

- **aux trains de circuler sur la plus grande partie possible du parcours,**
- **tout en offrant la possibilité,** lorsque les points où il n'est plus possible de continuer sont atteints, **d'un rabattement aux voyageurs vers d'autres moyens de transports.**

SaDur considère que la ligne D pourra être considérée comme robuste à partir du moment où elle répondra à ces besoins et ces critères.

Le schéma de principe qui va être prochainement publié est censé faire part d'une vision de la ligne à horizon, disons, 2013. En appliquant la démarche qui a été la nôtre lors des réunions de concertation en 2007, SaDur se propose, à travers ce document, de faire une **analyse contradictoire de ce Schéma de Principe du RER D**, et de formuler un certain nombre de **propositions**, qui, au sens de l'association pourraient apporter une **amélioration sensible du service**.

Pour ce faire, nous allons :

- **rappeler** synthétiquement nos éléments de **réflexion** et **prises de position** concernant les principales orientations du **schéma directeur** ;
- **recenser les projets d'infrastructures** dont la mise en service est prévue à horizon 2013, et qui offriront alors un maillage avec le RER D, et, pour ces gares, **proposer des aménagements** pour que celles-ci permettent de **véritables possibilités de retournement pour les voyageurs en cas de perturbation** ;
- identifier des **propositions d'aménagements** à réaliser dans d'autres gares intermédiaires pour **permettre d'acheminer, toujours en cas de perturbation, le plus grand nombre de voyageurs** ;
- **proposer un principe de circulation** pour les trains de la ligne D au sud de Villeneuve-St-Georges.

## 2. Avis de SaDur sur les principales orientations du schéma directeur du RER D

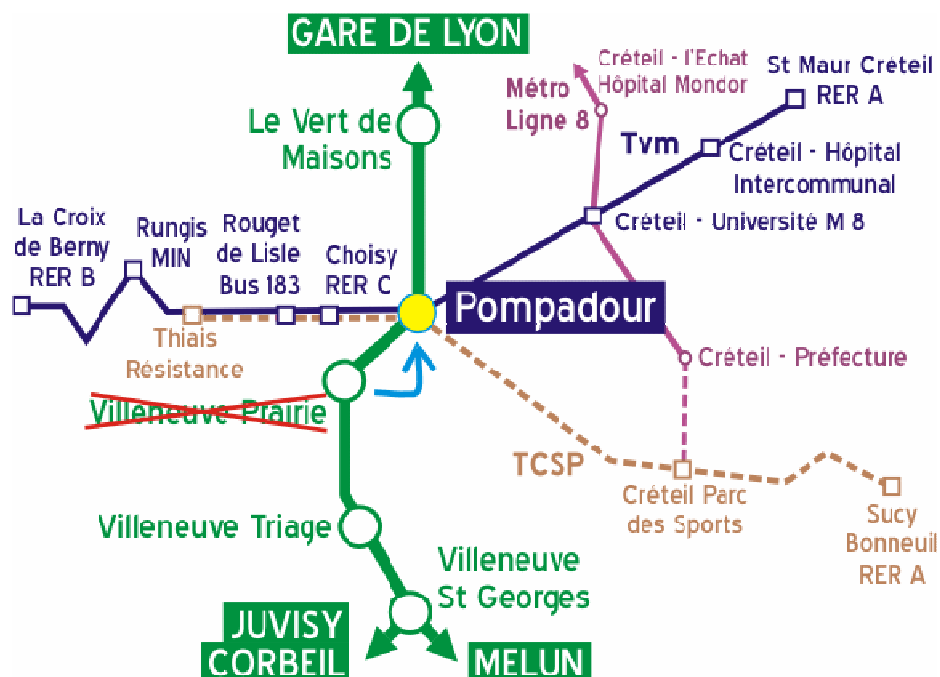
### 2.1. Desserte du Val-de-Marne

Deux éléments sont à prendre en compte: la nouvelle gare à Pompadour, ainsi que l'ajout d'arrêts entre Villeneuve-St-Georges et Paris.

#### 2.1.1. La nouvelle gare de Pompadour

Avant toute chose, nous rappelons notre demande de revoir le projet pour avoir une gare à quatre voies et deux quais, et non deux voies et un quai central comme cela est envisagé dans l'avant projet publié par le STIF en décembre 2008.

Concernant la desserte de cette gare, nous proposons également de procéder à une montée en charge progressive, en y faisant arrêter tout d'abord un nombre limité de circulations, en fonction des comptages à mener dans cette station. En effet, l'avant projet ne précise pas, dans les fréquentations attendues, la proportion des montants dans le sens de la pointe par rapport au nombre total de montants journaliers.



En supposant une fréquentation de 15 000 montants, dont 50% à destination de Paris, ceci reviendrait à répartir 7 500 montants sur quatre missions, soit moins de 2 000 montants par mission, tout en ajoutant du temps de trajet à tous les autres voyageurs à destination de Paris. Bien entendu, si les comptages montrent un besoin d'y arrêter tous les trains, nous ne nous y opposerons pas.

### 2.1.2. L'arrêt de toutes les circulations dans le sens de la pointe à Villeneuve-St-Georges

Le STIF a stipulé sur le schéma directeur que toutes les circulations devraient, à partir de 2013, marquer l'arrêt à Villeneuve-St-Georges. Il est à noter que ce point n'avait pas été ouvert à discussion en 2007.

Selon les comptages dont nous disposons, il y a, certes, un nombre important de montants à cette gare, mais il ne nous semble pas pour autant devoir y arrêter toutes les circulations. En effet :

- la proportion de montants en contrepointe est importante ;
- il n'est pas prévu que la dimension de la gare change (pas de flux supplémentaire de voyageurs en prévision) ;
- enfin la seule circulation ne s'arrêtant actuellement pas à Villeneuve-St-Georges aurait au moins 2 arrêts supplémentaires par rapport à la situation actuelle (arrêt à Pompadour également), soit une forte dégradation du temps de parcours, pour une valeur ajoutée finalement très relative.

### 2.1.3. Arrêts supplémentaires de trains au Vert de Maisons et à Maisons-Alfort – Alfortville

SaDur a toujours fait part de son opposition à l'arrêt de tous les trains dans toutes les gares de Petite Couronne, la ligne D desservant à ce jour essentiellement les Moyenne et Grande Couronnes. En effet, les temps de trajets sont déjà élevés, et une attention toute particulière doit être apportée pour qu'ils ne se dégradent pas davantage.

Par conséquent, nous demandons à ce qu'en préalable à tout nouvel arrêt de circulation dans ces 2 gares, des travaux de mise à hauteur des quais et d'aménagements permettant une meilleure répartition des voyageurs sur le quai à la montée comme à la descente soient entreprises (ex : ajout de sorties en gare de Maisons Alfort-Alfortville) :

- lors des réunions de concertation sur le schéma directeur du RER D et lors de la présentation de D Maintenant en mai 2008, il avait été rappelé que des travaux d'aménagements avaient été demandés pour la gare de Maisons Alfort suite à l'accident grave de voyageur survenu en 2004. Aujourd'hui ces travaux n'ont pas été entrepris, encore moins planifiés, seul un arrêt ayant été ajouté en catimini en décembre 2005 ;
- ajouter des arrêts supplémentaires en Petite Couronne, nous le rappelons une nouvelle fois, dégrade les conditions de transports des voyageurs les plus éloignés. Rehausser les quais permettrait de réduire le temps de stationnement en gare et d'amoinrir cette dégradation. De récentes études ont chiffré ce gain de temps à 10 secondes environ par arrêt.

Nous souhaitons par ailleurs, en fonction du tracé retenu pour Orbival et du rabattement de voyageurs du Vert de Maisons vers Pompadour, qu'une étude de faisabilité concernant la fusion des gares de Maisons-Alfort – Alfortville et du Vert de Maisons soit menée.

Nous rappelons enfin ces deux points :

- En aucun cas le tout omnibus sur la ligne D ne résoudra à lui tout seul les situations perturbées, ceci fragilise davantage une ligne plutôt : toute chose étant égale par ailleurs, nous rappellerons qu'une augmentation du temps de parcours d'un train diminue mécaniquement son temps de retournement. Et comme il n'y a pas d'ajout de matériel de prévu sur la ligne D...
- Les trains qui ne s'arrêtent pas en Petite couronne aujourd'hui sont déjà remplis, et l'arrêt de trains à Pompadour ne va pas arranger la situation.

## 2.2. Travaux annoncés à moyen terme

### 2.2.1. Refonte de la signalisation entre Villiers-le-Bel et Villeneuve-St-Georges

D'après le schéma directeur, des travaux de refonte de la signalisation doivent être menés entre Villiers-le-Bel et Villeneuve-St-Georges (hors Paris intra muros). Ces travaux sont censés permettre de fluidifier les circulations des trains sur cet axe.

Nous soutenons ce projet dans la mesure où celui-ci ne dégrade pas les vitesses commerciales : la ligne D desservant des zones en Grande Couronne, nous rappellerons qu'il convient de ne pas augmenter le temps de parcours en réduisant la vitesse commerciale des trains, et, encore une fois, diminuant mécaniquement leur temps de retournement.

### 2.2.2. Refonte des postes d'aiguillage de la ligne

RFF a maintes fois exprimé le besoin de diminuer le nombre de postes d'aiguillage sur la ligne D, que ce soit dans son audit sur l'état du réseau ferré en Ile de France ou bien lors de l'audition de son directeur par le STIF à l'automne dernier.

Nous n'avons pas de connaissances suffisantes sur ce dossier pour donner un avis tranché. Mais l'insistance de RFF sur ce point semble indiquer une certaine importance, donc nous en prenons acte, tout en rappelant que nous considérons ceci comme une action de maintenance préventive, au vu de l'âge avancé de certains de ces postes.

### 2.2.3. Utilisation de la gare de Paris Bercy

La gare de Bercy a été proposée pour accueillir une partie des circulations de la branche de la Vallée de la Seine (branche Ris-Orangis – Corbeil-Essonnes - Melun), les autres circulations de cette branche étant rendues terminus Juvisy.

L'opposition des clients quant à l'utilisation de cette gare, exprimée lors des réunions de concertation en 2007, notamment celle d'Evry, nous paraît totalement justifiée. Voici 4 des nombreuses raisons pour lesquelles nous avons cette position :

- cette gare n'est actuellement pas adaptée à un trafic banlieue (quai bas, arrivée en tiroir) ;
- les correspondances offertes par cette gare sont très limitées, et peu pratiques d'accès. D'ailleurs nous rappelons qu'un des atouts des branches sud de la ligne D est la correspondance performante qu'elles offrent avec le RER A en gare de Lyon ;
- seule la moitié des circulations de la Vallée serait accueillie, autrement dit si un train est supprimé, le train suivant partira 30 minutes plus tard, sans possibilité de rabattement vers la gare de Lyon, du fait du caractère peu pratique des correspondances ;
- enfin, pour les voyageurs travaillant dans l'ouest parisien par exemple, la dégradation du temps de parcours est estimée à un peu plus de 10 minutes.

## 2.3. Desserte du nord de la ligne D

### 2.3.1. A court terme

Nous avons en 2007 relayé les craintes des voyageurs du nord de la ligne D, concernant l'augmentation du temps de parcours pour les voyageurs les plus éloignés et la dégradation du confort dans les trains avec la baisse du nombre de circulations.

Lors de la réunion de concertation de Saint-Denis notamment, SaDur avait demandé, dans l'intérêt des clients, l'étude de la mise en place de trains pour le nord de la ligne, au départ de la gare du Nord. Nous n'avons pas été suivis, et le mécontentement des voyageurs du nord de la ligne est général (temps de parcours allongé et confort dégradé).

### 2.3.2. A moyen terme

Le schéma directeur prévoit pour 2012 un retour à 3 trains au quart d'heure au nord de Châtelet-les-Halles. Cependant, ces trois trains seraient omnibus, et il n'avait pas de scénario alternatif proposé.

Nous relayons les revendications entendues lors des manifestations et réunions où nous étions présents, ainsi que sur notre forum : un retour des trains semi-directs est également demandé, selon le principe suivant : 2 trains omnibus, 1 train sans arrêt entre le Stade de France et Garges-Sarcelles, à destination du terminus le plus éloigné.

## 2.4. Fluidification des circulations entre Châtelet et Gare du Nord

Comme annoncé dans le schéma directeur, des régulateurs de flux ont été déployés sur la ligne D (en gare du Nord et en Gare de Lyon), depuis 2008, avec comme objectif de réduire le temps de stationnement en gare.

Nous proposons qu'il en soit de même avec le RER B, notamment à Châtelet les Halles, et ce dans tous les sens de circulation : par exemple, l'ajout de régulateurs de flux à Châtelet les Halles sur le RER B en pointe le soir vers le sud de la ligne permettra de libérer plus rapidement la place à quai.

De ce fait, les trains qui suivront subiront moins de ralentissements, et, par ricochet, la circulation deviendra plus fluide. A la fois le RER B et le RER D profiteront de cette mesure.



## 2.5 Organisation des circulations à destination de Corbeil-Essonnes

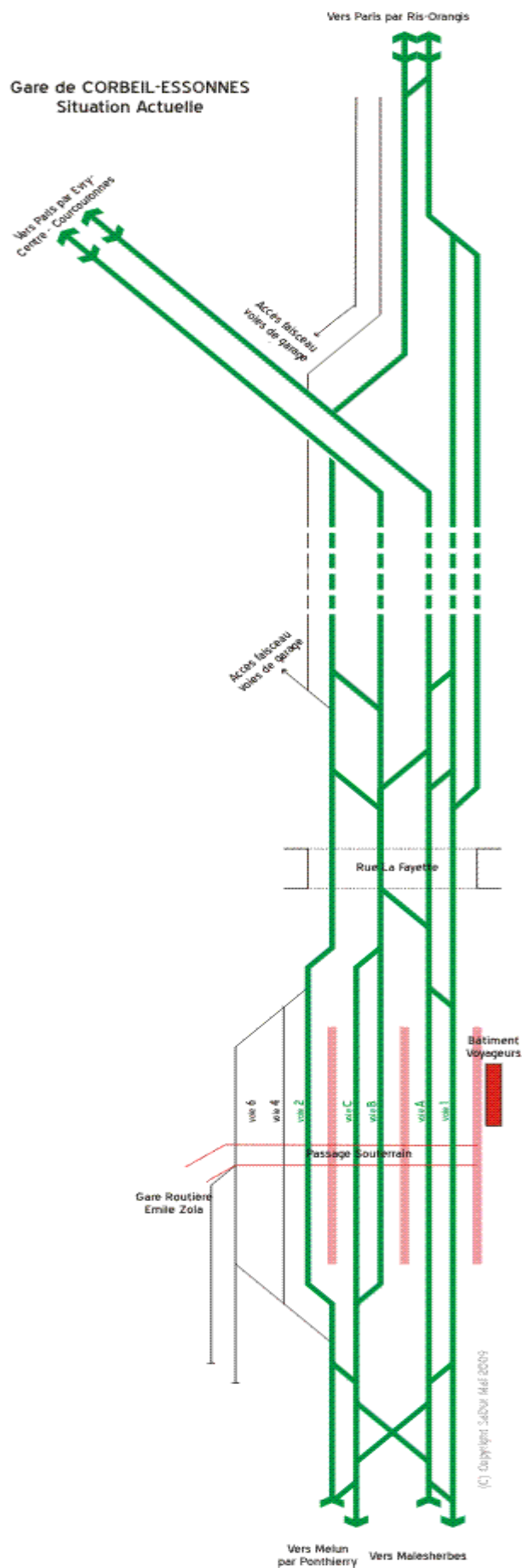
Le Schéma Directeur qualifie la gare de Corbeil-Essonnes comme étant un des principaux points noirs de la ligne du fait de nombreux conflits de circulation dans cette gare. Ceux-ci seraient dus aux circulations multiples (Transilien, fret, trains de nuit grandes lignes) et à la densité du trafic.

Une autre cause des conflits de circulation dans la gare est le fait que le garage des rames se situe au nord (côté Paris) ce qui provoque des cisaillements des voies d'entrée dans la gare lors des garages ou dégarages des trains.

La gare de Corbeil-Essonnes est le terminus le plus important de la ligne mais aussi le point de convergence de plusieurs branches :

- au nord :
  - Juvisy – Corbeil-Essonnes via Ris-Orangis (ligne dite de la « Vallée »)
  - Juvisy – Corbeil-Essonnes via Evry-Courcouronnes (ligne dite du « Plateau »)
- au sud :
  - Corbeil-Essonnes – Melun
  - Corbeil-Essonnes – Malesherbes

Le schéma suivant montre la complexité des accès à la gare.



Le nombre de trains stationnant ou transitant dans la gare est très élevé alors qu'il n'y a que 5 voies à quai et que les contraintes d'entrée ou de sortie de la gare sont très importantes du fait de la Géographie Naturelle de la Gare de Corbeil-Essonnes.

En cas de situation perturbée en amont de la ligne (en direction de Paris), un grand nombre de trains arrivent simultanément à Corbeil à la fin de la perturbation soit pour être retournés vers le nord afin d'assurer d'autres missions soit pour être mis au garage. Cet afflux de trains provoque des « Bouchons » à l'entrée de la gare et une saturation rapide de celle-ci.

Le Schéma Directeur propose, dans les solutions à court et à moyen termes, le décroisement des circulations Corbeil-Essonnes – Melun et Corbeil-Essonnes – Malesherbes, car, selon lui, ce croisement serait une des causes de l'irrégularité de la ligne.

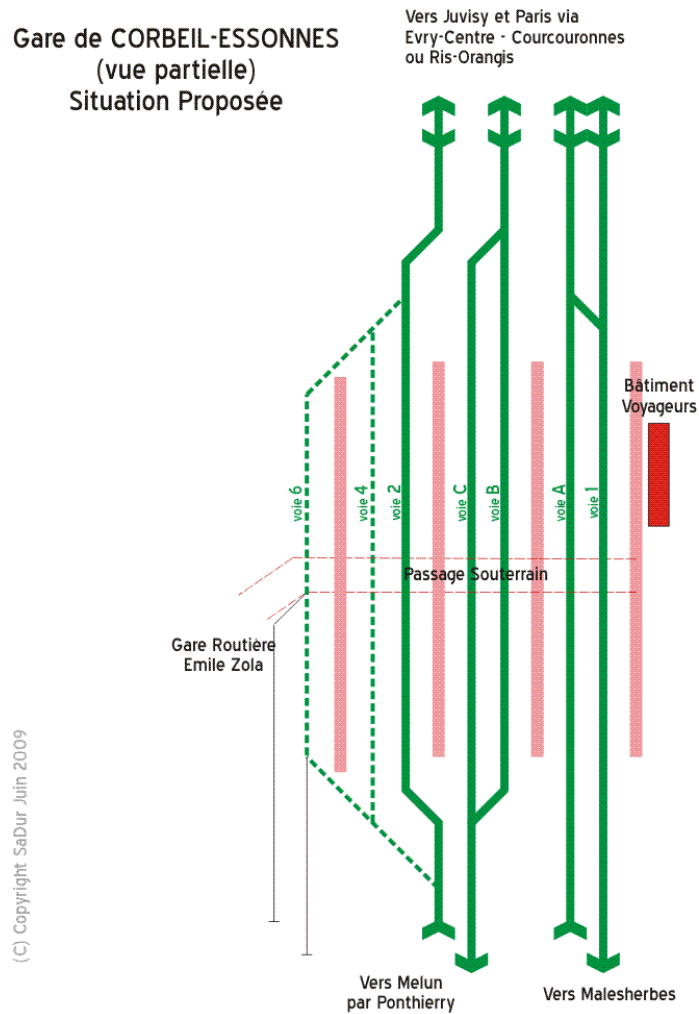
Les trains de la liaison Melun – Juvisy via Corbeil-Essonnes passent actuellement par la ligne dite du « Plateau » (via Evry-Courcouronnes). Le schéma directeur propose de faire passer ces trains par la ligne dite de la « Vallée » (via Ris-Orangis) ceci afin de diminuer les conflits de circulations à l'entrée sud de la gare donc, selon le schéma directeur, de diminuer l'irrégularité de la ligne.

SaDur a déjà exprimé maintes fois son opposition à ce décroisement des circulations en démontrant toutes les conséquences négatives pour les clients des branches Melun – Corbeil-Essonnes et Corbeil-Essonnes – Ris-Orangis. L'observation des causes de l'irrégularité des deux dernières années montrent que ces conflits supposés ne sont aucunement des facteurs d'irrégularité.

Pour la Gare de Corbeil-Essonnes, il faudrait doubler la voie en provenance de la Vallée au nord de la gare (le long du viaduc) pour ne plus avoir de circulation sur voie unique.

Par contre, le faible nombre de voies à quai en gare ainsi que les difficultés d'entrée ou de sortie au nord de la gare et les accès au garage, provoquent eux de nombreux retards conséquents à l'arrivée ou au départ des trains à Corbeil.

L'Association SaDur propose que soit réalisée en priorité un quai supplémentaire entre les voies 4 et 6 (voies existantes) ce qui permettrait d'augmenter les possibilités de stationnement des trains dans la gare et faciliterait les entrées et les sorties au nord de la gare.



Enfin l'association Sadur propose que soit revus les aiguillages au sud de la gare de Corbeil : en effet, ceux-ci empêchent, au vue du plan de circulation actuelle, les trains en provenance et ceux à destination de Melun de se croiser.

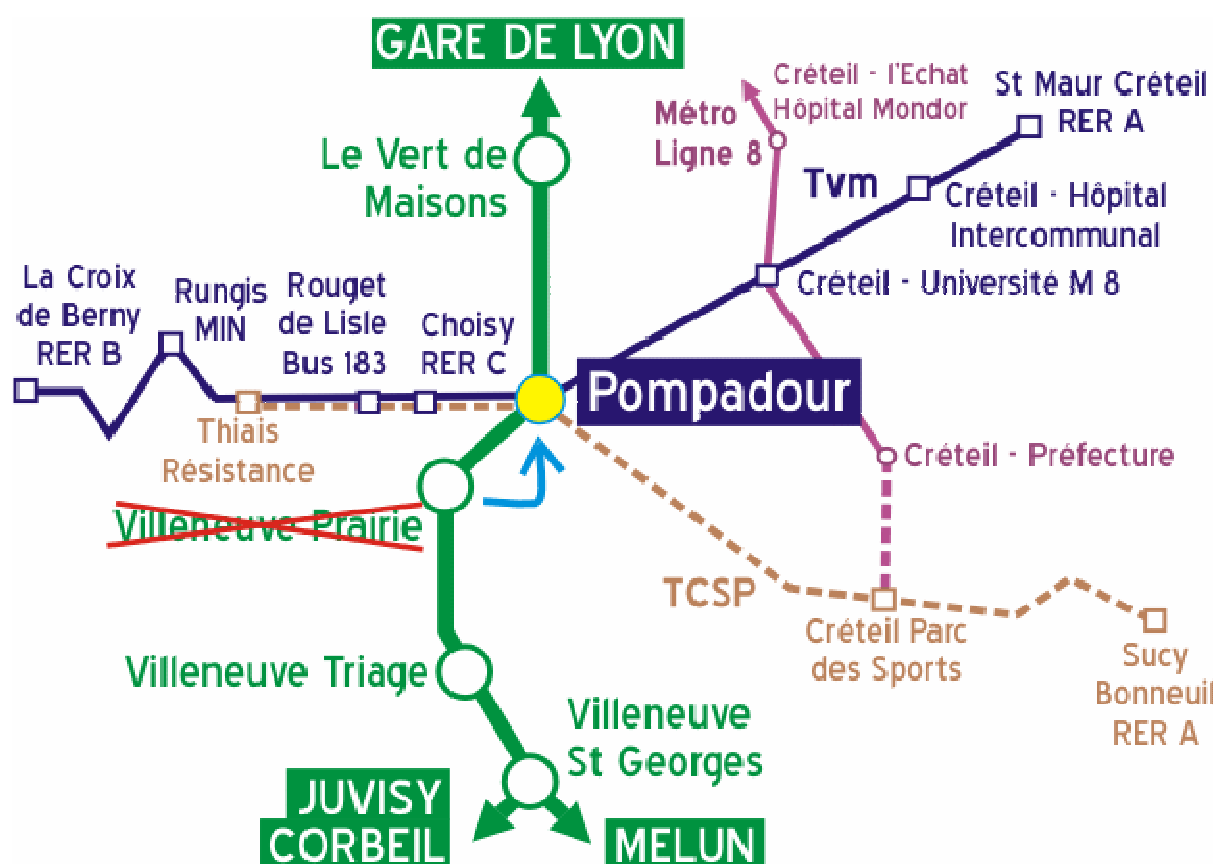
## 3. Optimisation des futurs points de maillage de la ligne

La mise en service de plusieurs nouvelles lignes offrira à la ligne D, à horizon 2013-2015, de nouveaux points de maillage qui vont offrir des solutions de rechange aux voyageurs en cas de perturbation sur la ligne D.

### 3.1. Nouveaux points de maillage

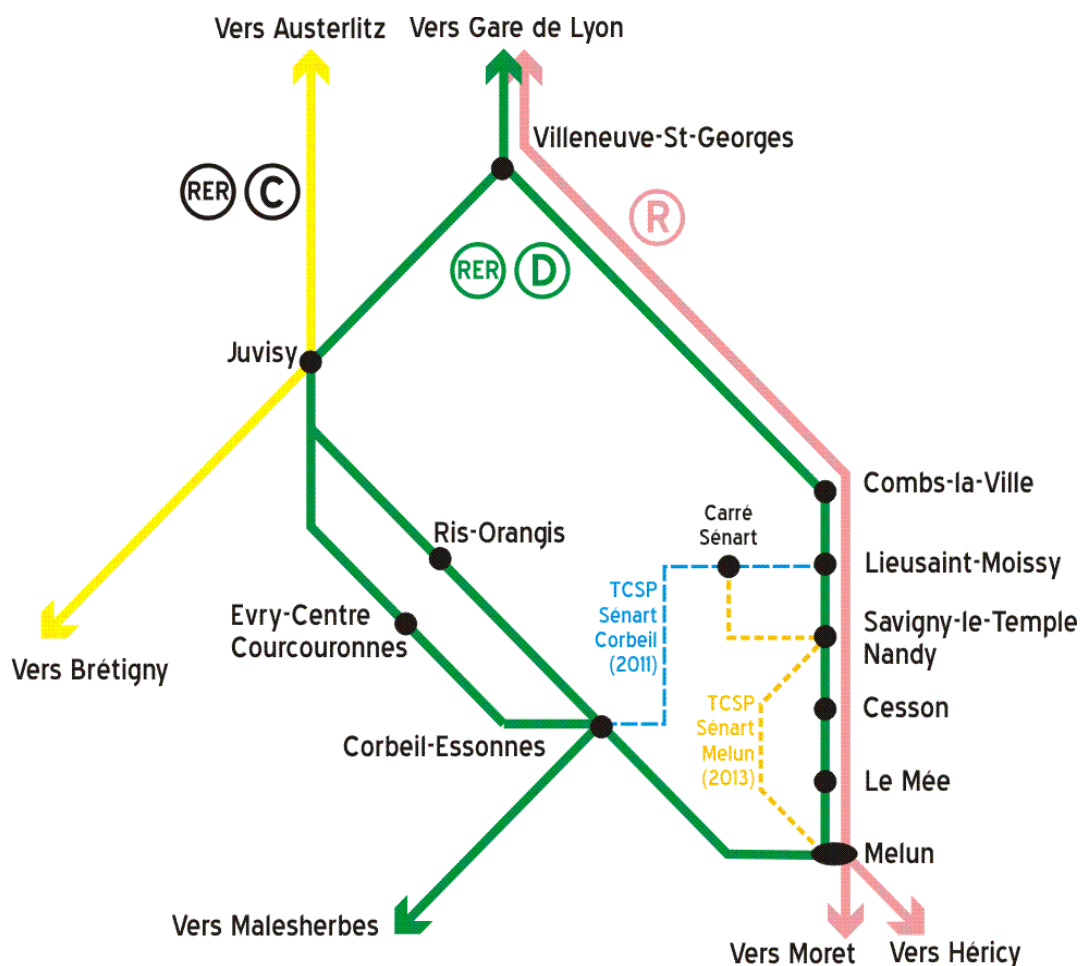
#### 3.1.1. Pompadour

La création de ce nouvel arrêt permettra en effet, en cas de coupure de la ligne au nord de Pompadour, aux voyageurs pour Melun de prendre le RER C jusqu'à Choisy puis le TVM jusqu'à Pompadour pour rejoindre ensuite le RER D. Il sera également possible de se rabattre vers le métro 8 ou bien le RER A.



### 3.1.2. Sénart

Deux TCSP (Transport en Commun en Site Propre) vont être mis en service ces prochaines années, et vont offrir des solutions de rabattement aux voyageurs :



La mise en service à horizon 2011 du TCSP Sénart – Corbeil-Essonnes permettra, en cas de coupure de la ligne entre Lieusaint et Villeneuve-St-Georges, de se rabattre sur la gare de Corbeil (et éventuellement d'emprunter la ligne C à Juvisy).

La mise en service à horizon 2013 du TCSP Sénart – Melun, desservant la gare de Savigny-le-Temple – Nandy offrira une solution de rabattement en cas de perturbation au sud de Savigny. En cas de coupure au nord de Savigny-le-Temple, ce nouveau TCSP permettra de rejoindre le TCSP Sénart – Corbeil-Essonnes (Cf. ci-dessus).

### 3.1.3. Garges Sarcelles

Cette gare va accueillir le T5 (qui reliera St Denis (M13)) à Garges à horizon 2011.

## 3.2 Besoins spécifiques à ces points de maillage

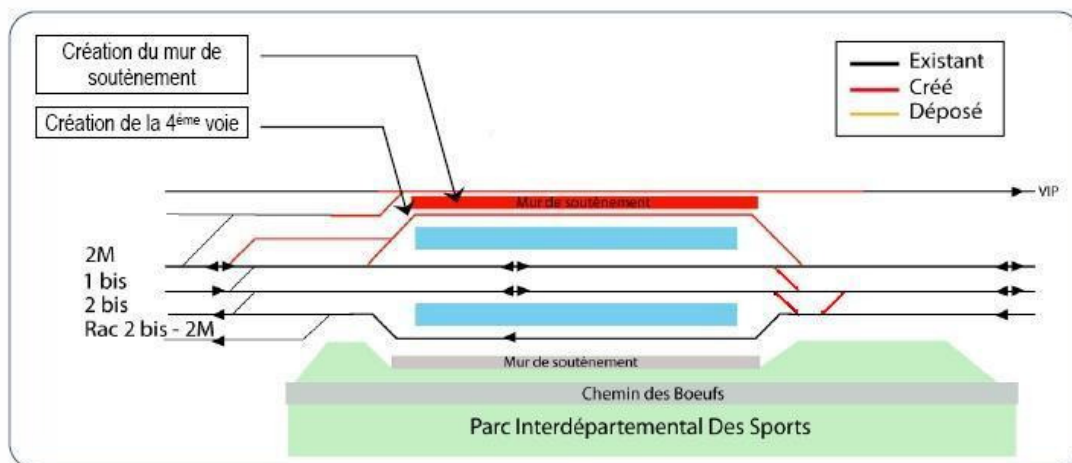
Pour permettre aux voyageurs, en cas de situation perturbée, de mettre à profit ces points de maillage pour se retourner vers un mode de transport alternatif, nous avons identifié les besoins suivants pour chacun d'entre eux :

- permettre le retournement de trains dans les deux sens : puisqu'il sera possible, en cas de coupure partielle de la ligne, de continuer le voyage par d'autres modes de transport, il faut être capable de faire circuler des trains, et surtout de leur permettre de repartir alors dans la direction opposée ;
- prévoir, en cas de situation perturbée, une modification exceptionnelle des dessertes de ces points de maillage. Pour Pompadour, prévoir également une intermodalité avec la ligne C (en cas de perturbation sur la C ou la D, adaptation des dessertes à Choisy et à Pompadour, pour permettre le rabattement des voyageurs via le TVM).
- Avoir une possibilité de desserte rapide par bus ou cars en général. La SNCF communique sur le fait qu'ils sont maintenant capables grâce à un commandement dédié à mettre en place rapidement des services de bus de remplacement. Cette desserte est d'autant plus intéressante que la gare en question est desservie par des voies relativement accessibles et directes où il est possible de placer rapidement quelques bus en attente de chargement.

## 3.3. Aménagements à prévoir pour ces points de maillage

### 3.3.1. Pompadour

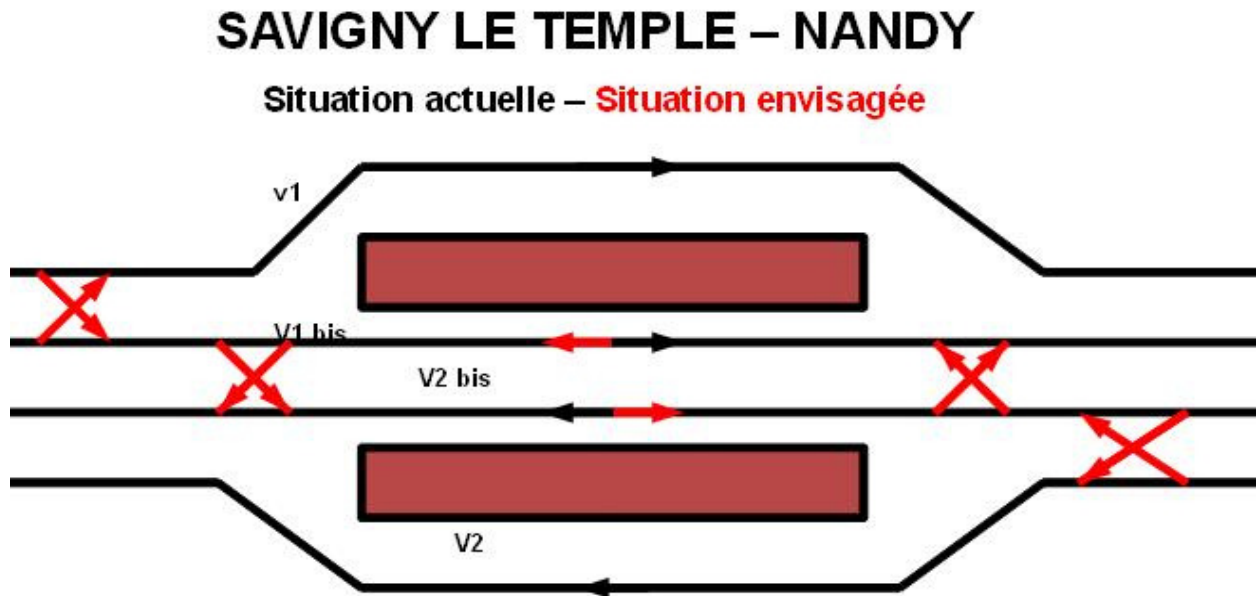
Les aménagements demandés ont déjà été décrits précédemment. Pour rappel, il s'agit d'avoir une gare à 4 voies et 2 quais avec les aménagements nécessaires pour retourner des trains.



Infographie : source STIF

### 3.3.2. Savigny-le-Temple – Nandy

Cette gare n'est actuellement qu'une gare de passage, il faudrait l'aménager de telle sorte qu'il soit possible d'y retourner des trains, en ajoutant des aiguilles au nord et au sud de la gare :



Ceci permettra :

- des permutations de trains entre les voies centrales, dédiées à la banlieue et les voies extérieures, dédiées aux grandes lignes, pour accroître la souplesse d'exploitation du secteur Lieusaint – Melun ;
- de retourner des trains à quai en utilisant les deux voies centrales.

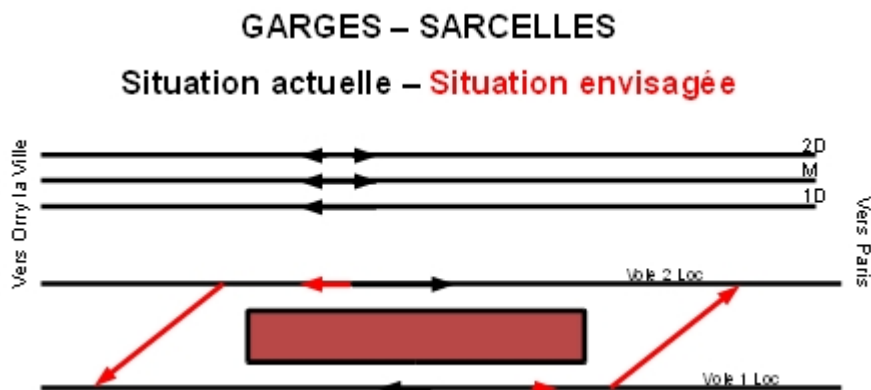
### 3.3.3. Lieusaint – Moissy

Pour Lieusaint, des aménagements similaires à ceux de Savigny-le-Temple seraient souhaitables.



### 3.3.4. Garges-Sarcelles

Cette gare n'est actuellement qu'une gare de passage, il faudrait l'aménager de telle sorte qu'il soit possible d'y retourner des trains, en ajoutant des aiguilles au nord et au sud de la gare.



Ceci permettra :

- le retournement des trains à quai ;
- les rabattements de voyageurs vers le T5

## 4. Autres aménagements demandés pour améliorer la robustesse de la ligne D

Nous avons identifié des points intermédiaires de la ligne pour lesquels quelques aménagements supplémentaires permettraient des retournements de trains à quai (=temps de retournement optimisés), et dans les deux sens.

Ces gares seraient à aménager pour permettre un acheminement rapide vers des bus de substitution en cas de perturbation majeure.

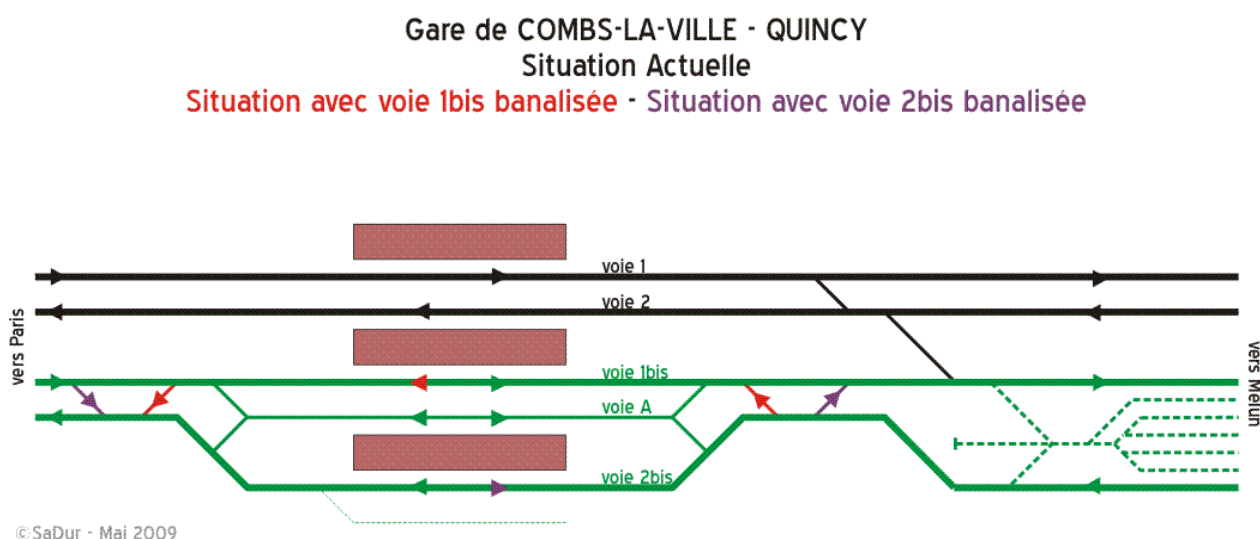
### 4.1. Combs-la-Ville – Quincy

#### 4.1.1. Situation actuelle

Le plan de voies actuel de la gare ne permet de retourner qu'un train à quai, en utilisant la voie A qui est banalisée (les trains peuvent y circuler dans les deux sens).

#### 4.1.2. Modifications proposées

L'aménagement proposé est le suivant :



L'objectif est de permettre d'utiliser également la voie 1bis pour retourner des trains à quai, voire également la voie 2 bis.

Pour retourner des trains à quai voie 1 bis, voici les aménagements à apporter :

- ajout au sud de la gare d'une liaison permettant de passer de la voie 2 bis à la voie 1 bis en venant du sud (il est possible de l'insérer juste au nord du faisceau) ;
- ajout au nord de la gare d'une liaison permettant de passer de la voie 1 bis à la voie 2 bis en allant vers le nord ;
- banalisation de la voie 1 bis entre ces aiguilles.

La vue aérienne du sud de la gare ci-dessous montre qu'il est techniquement possible de créer cette liaison. Les voies du RER D sont sur la gauche, on voit qu'une liaison similaire est déjà présente sur les voies Grandes Lignes.



Les aménagements à apporter pour retourner des trains voie 2bis seraient similaires.

### 4.1.3. Avantages escomptés

Ces aménagements, en cas de coupure partielle, que ce soit au nord ou au sud de la gare de Combs-la-Ville, permettraient d'acheminer les voyageurs à Combs-la-Ville pour qu'ils puissent se rabattre sur d'autres modes de transports.

En cas de coupure au nord de cette gare, une navette ferroviaire Combs-la-Ville – Melun pourrait être mise en place pour permettre le rabattement soit vers la ligne R soit vers les TCSP Sénart – Corbeil-Essonnes ou Sénart – Melun.

## 4.2. Villiers-le-Bel

### 4.2.1. Situation actuelle

L'aménagement actuel de la gare permet de retourner deux trains, à quai, uniquement vers le sud de la ligne.

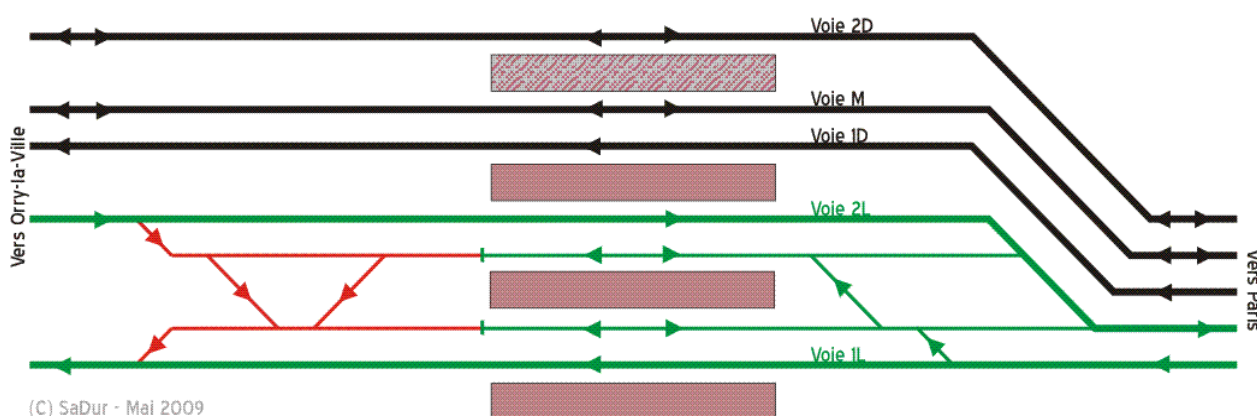
### 4.2.2. Modifications proposées

Réaliser au nord de la gare les mêmes liaisons qu'au sud de la ligne.

Mettre à niveau les quais sur les voies directes pour permettre leur utilisation entre Villiers-le-Bel et Paris en cas de perturbation majeure sur les voies de banlieue, pour ne pas pénaliser les clients les plus éloignés.

En effet, il est possible, au sud de Goussainville, de passer des voies de banlieue aux voies de Grandes Lignes. De ce fait, les voyageurs des Gares au nord de Villiers le Bel pourraient tout de même rejoindre la gare du Nord en cas de perturbation majeure au sud de Villiers-le-Bel, en utilisant les voies directes, puis en étant redirigés dès que possible vers les voies de banlieue.

Gare de VILLIERS-LE-BEL - GONESSE - ARNOUVILLE  
Situation Actuelle - Situation Proposée



### 4.2.3. Avantages escomptés

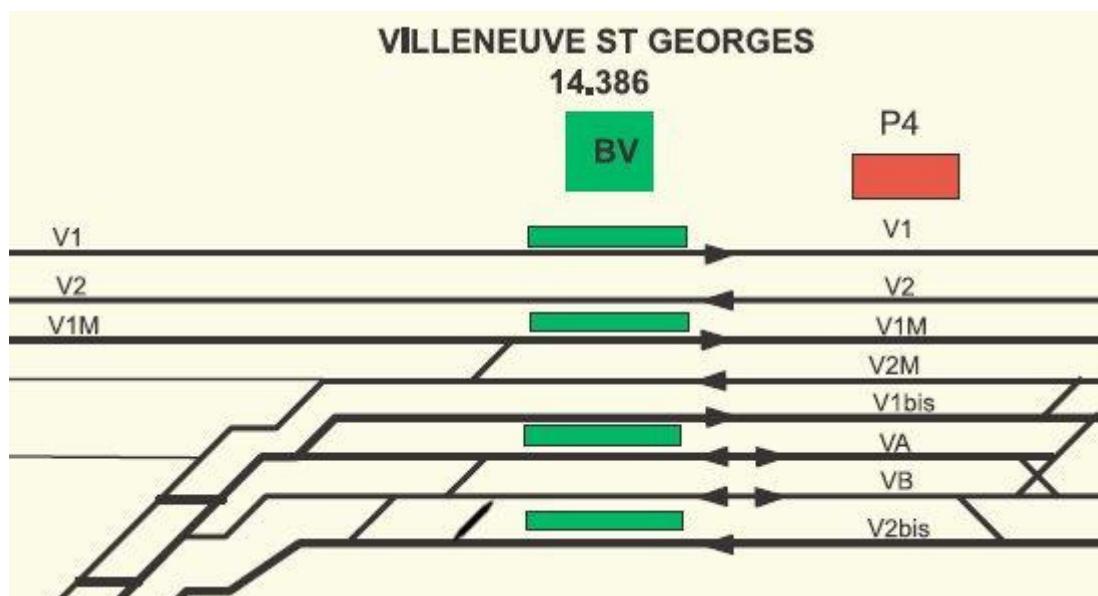
Reproduire au nord de la gare les liaisons existantes au sud permettrait en cas de coupure au sud de Villiers-le-Bel, d'y acheminer les voyageurs et de faire repartir des trains vers le nord de la ligne, et, si c'est possible, acheminer les voyageurs vers Paris en utilisant les voies directes.

Nous mentionnerons par ailleurs qu'un Bus à Haut Niveau de Service (BHNS) va être réalisé pour relier cette ville au Parc des Expositions. Même s'il n'a qu'une vocation « provisoire », une possibilité de rabattement supplémentaire sera tout de même offerte.

## 4.3. Villeneuve-St-Georges

### 4.3.1. Situation actuelle

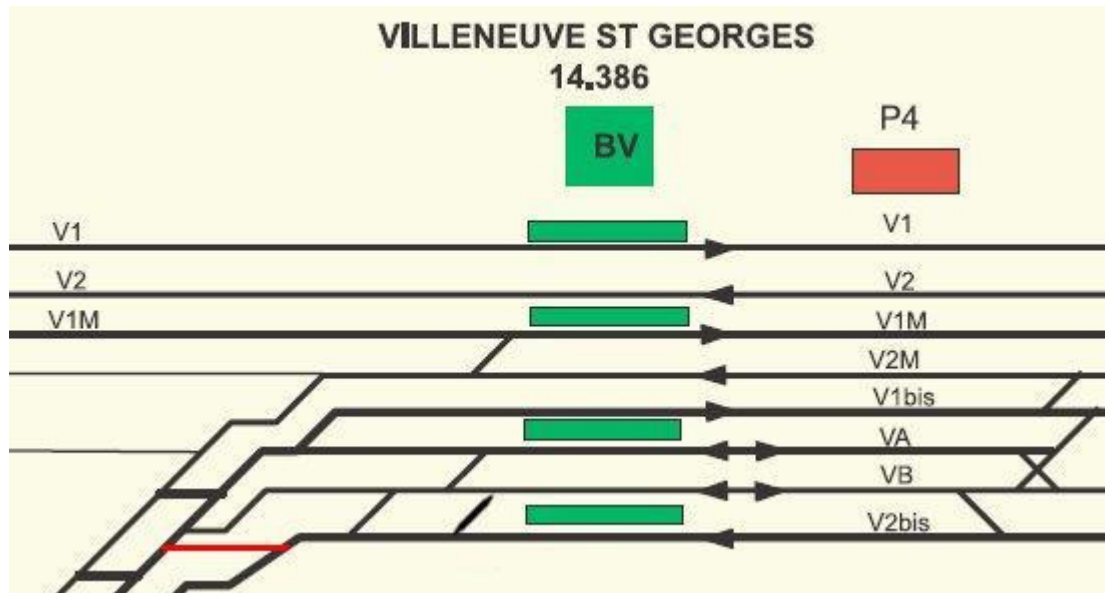
L'aménagement actuel de la gare est le suivant :



Il permet de retourner deux trains à quai au niveau des voies A et B.

### 4.3.2. Modifications proposées

Ajouter une liaison voie 2 bis – voie 1bis au nord de la gare (sens sud-nord), représentée en rouge sur l'infographie suivante :



### 4.3.3. Avantages escomptés

Permettre de rediriger des trains vers la voie 1 bis dans le cas où un incident survient sur un train voie 2 bis alors que le train suivant est déjà à quai à Villeneuve-St-Georges.

Ceci permet aussi d'envisager le retournement de trains à quai à Villeneuve-Triage voie 1bis ou 2M en cas de perturbation majeure interrompant le trafic au nord de cette gare. Ceci permet d'augmenter la capacité de retournement de la gare de Villeneuve-St Georges vers le sud de la ligne (en théorie, il est possible de retourner des trains à quai voie A et B), en permettant dans ce cas l'utilisation des voies 1bis et 2bis à quai.

## 5. Plan de la ligne D une fois ces aménagements réalisés

**En violet** : Nouvelles possibilités de changement de mode de transport  
**En bleu** : Nouvelles possibilités de retournements de trains



## 6. Principe de circulations au sud de Villeneuve-St-Georges

---

Le principe est unique : **en cas de perturbation on assure la pointe sur 2 voies quoi qu'il arrive, on réduit la contrepointe sur une seule.**

L'association SaDur pense en effet que le trafic doit être assuré autant que possible dans le sens de la pointe. Au sud de la ligne, des aménagements sont possibles, pour permettre d'assurer ce trafic de la pointe sur 2 voies en cas de perturbation, et de faire rouler la contrepointe sur une seule. Ceci se décline différemment en fonction que l'on se dirige vers Corbeil ou bien vers Melun via Combs-la-Ville.

### 6.1. Vers Melun via Combs-la-Ville

#### 6.1.1. Principe

Il y a quatre voies sur tout le parcours. Le principe serait de permettre, dès qu'une voie est rendue inaccessible, d'assurer sur 2 des voies la circulation des trains de la pointe et d'une seule celle des trains roulant dans l'autre sens.

#### 6.1.2. Travaux à réaliser

Les travaux à réaliser seraient les suivants :

- banalisation des voies 'bis', pour permettre aux trains de rouler dessus dans les deux sens ;
- ajout d'aiguilles permettant de changer de voies

### 6.2. Vers Corbeil-Essonnes

#### 6.2.1. Principe

Au sud de Juvisy, la ligne se sépare en deux portions à deux voies qui se rejoignent à nouveau à Corbeil. Le principe serait de permettre, dans le cas où une des voies est inaccessible la circulation des trains dans le sens de la pointe sur chacune des deux branches, avec circulation de tous les trains en contrepointe sur la dernière voie disponible.

#### 6.2.2. Travaux à réaliser

Les travaux à réaliser seraient les suivants :

- banalisation des voies, pour permettre aux trains de rouler dessus dans les deux sens ;
- ajout d'aiguilles permettant de changer de voies ;
- ajout de 2 voies supplémentaires entre Juvisy et la bifurcation de Grigny (repris dans le schéma directeur).



## 7. Tableau de Comparaison récapitulatif

Proposition d'aménagement	§	Proposé par	Objectif recherché	Analyse / Avis complémentaire
Gare de Pompadour	2.1.1	Sadur	Faciliter l'exploitation quotidienne et la gestion des situations perturbées (Possibilité de rabattement vers le TVM)	STIF : l'avant projet ne propose qu'un quai central
Refonte signalisation	2.2.1	STIF	Faciliter l'exploitation	Sadur : pas de baisse de la vitesse commerciale
Ajout arrêts dans le 94	2.1.2, 2.1.3	STIF	? pour le premier Améliorer la desserte pour le second	Non pour le premier, Doit s'accompagner d'aménagements pour le Vert de Maisons et Maisons Alfort
Utilisation Paris Bercy	2.2.3	STIF		Gare inadaptée au RER
Desserte Nord RER D	2.3	STIF	Retour à 3 trains au quart d'heure	Demande de rétablissement des trains semi directs
Ajout Régulateurs de flux à Châtelet RER B	2.4	Sadur	Réduire les temps de stationnement des RER B en gare et fluidification du trafic en amont	
Etudier la possibilité de fusionner les gares de Maisons Alfort et du Vert de Maisons	2.4	Sadur	Optimiser le futur maillage avec Orbival	
Organisation gare de Corbeil Essonnes	2.5	STIF	Diminuer les conflits de circulation	Besoin d'aménagements complémentaires
Aménagement voies à Garges Sarcelles	3.3.4	Sadur	Amélioration robustesse de la ligne Possibilité de rabattement vers T5 en cas de perturbation	
Aménagement voies à Savigny le Temple	3.3.2	Sadur	Amélioration robustesse et souplesse de la ligne Possibilité de rabattement vers TCSP Sénart- Melun en cas de perturbation	
Aménagement voies à Combs la Ville		Sadur	Amélioration robustesse et souplesse de la ligne (capacité de retournement supplémentaire)	
Aménagement voies à Villiers le Bel		Sadur	Amélioration robustesse et souplesse de la ligne (capacité de retournement supplémentaire)	
Aménagement voies à Villeneuve St Georges		Sadur	Amélioration robustesse et souplesse de la ligne (capacité de retournement supplémentaire)	
Banalisation des voies banlieue entre Montgeron et Melun		Sadur	Permet d'assurer une circulation normale en pointe en cas de perturbation	
Banalisation des voies banlieue entre Juvisy et Corbeil		Sadur	Permet d'assurer une circulation normale en pointe en cas de perturbation	

## 8. Conclusion

---

Les aménagements que nous avons mentionnés sont plus nombreux, plus conséquents et certainement plus coûteux que ceux proposés dans le schéma de principe du RER D. Ils se veulent en revanche plus ambitieux, car ils doivent permettre d'apporter au RER D le minimum de souplesse nécessaire à une exploitation de type RER (et non pas métro). Souplesse dont il manque aujourd'hui du fait de l'ancienneté de son infrastructure. Ils répondent aussi durablement aux nouveaux besoins en déplacements des franciliens, en permettant une continuité de service optimisée.

En effet, vu l'état des infrastructures du RER D, nous estimons que le principe qui consiste à allouer des projets à une enveloppe budgétaire n'est plus de mise, et ne conduira qu'à réaliser des rustines qui auront une durée de vie limitée. Il faut au contraire recenser tout ce qu'il est nécessaire de faire, sans quoi la ligne D ne sera jamais traitée dans son ensemble. Dans le cas où un tel recensement serait réalisé, nous sommes bien entendu disposés à apporter notre collaboration et à remonter les besoins que nous, clients, avons à exprimer.

Nos propositions ne se veulent en aucun cas exhaustif pour autant. Nous n'avons pas abordé, par exemple, le doublement du tunnel entre Châtelet et la Gare du Nord, ni la suppression des passages à niveau les plus sensibles. Il n'en demeure pas moins que ces aménagements sont nécessaires à terme, ne serait-ce que pour absorber le nombre croissant de voyageurs sur les lignes B et D et leur offrir de réelles perspectives de développement à terme.

**Nous demandons aux autorités concrétiser l'ambition affichée pour le RER D et d'aller au-delà du schéma de principe, sans quoi ce qui va être réalisé risque, avant même d'être mis en service, déjà insuffisant car sous dimensionné. Il en va de l'avenir à long terme du RER D, et plus les travaux nécessaires tarderont à être entrepris, plus la remise à niveau de la ligne dans sa globalité sera longue et difficile. Et le montant de la facture sera sans cesse plus élevé, donc autant se lancer, comme le dit la SNCF, "D-Maintenant" !**