



L'Association des Usagers du RER D

Web : [www.sadur.org](http://www.sadur.org)

Email : [contact@sadur.org](mailto:contact@sadur.org)

L'association SaDur est l'association des usagers du RER D.

Elle a pour but de représenter et de défendre tous les usagers de la ligne D du RER.

Son objectif est de contribuer à l'amélioration de la régularité de la ligne par des actions et des propositions concrètes soumises aux acteurs décisionnaires (STIF, SNCF, RFF).

### Le Barreau de Gonesse, une liaison importante dans l'accès à l'emploi des habitants de l'Est du Val-d'Oise, mais qui ne doit pas détériorer l'état de la ligne D.

*Le Barreau de Gonesse est un projet porté depuis plus d'une dizaine d'années par les habitants et les élus du secteur Est du Val-d'Oise. Il facilitera l'accès aux zones d'emploi de Paris-Nord II et Roissy pour ces populations, généralement défavorisées et peu motorisées, donc dépendantes des transports en commun. Cependant, il faut considérer ce futur barreau comme une partie de la ligne D qui doit se gérer dans sa globalité, et cette nouvelle branche ne pourra être efficace que seulement si elle s'insère au sein d'un RER D remis à niveau.*

## Le barreau sera un atout seulement s'il y a remise à niveau de l'ensemble de la ligne D

Alors que la fréquentation du RER D a augmenté de 40 % en 8 ans, l'irrégularité de la ligne n'est jamais descendue sous les 9 % depuis la mise en place de l'interconnexion Nord-Sud en 1995, avec une irrégularité record de 19,5 % en 2010. La régularité se trouve bien en dessous de l'objectif fixé par le STIF, à savoir 92.5%.

A l'heure actuelle, l'état global de la ligne D est donc réellement insatisfaisant. Les retards et suppressions de trains sont quotidiennes.

La ligne D a pendant longtemps été absente des plans d'investissement, à l'instar des autres lignes de RER d'Ile-de-France.

La prise de conscience des difficultés de la ligne depuis quelques années a certes permis de lancer des améliorations, mais à l'heure actuelle, les effets de celles-ci ne sont pas visibles par les usagers. Leur portée sera aussi malheureusement limitée, les besoins d'aménagements, que nous chiffrons à au moins 1Md € (hors doublement du tunnel entre Châtelet les Halles et la gare du Nord), étant infiniment plus importants que les travaux à venir (120M€ à horizon 2014). C'est ce que nous avons détaillé dans notre Cahier d'Acteurs (n°113) lors du débat public sur le Grand Paris.

D'après les études, comme le montre le schéma ci-contre, ce sont les missions terminus Villiers le Bel - Gonesse - Arnouville qui sont susceptibles d'être prolongées jusqu'au Parc des Expositions. Or, en reprenant le plan de desserte prévu pour le RER D fin 2013, les trains concernés seraient ceux en provenance de Malesherbes.

Autrement dit, les missions les plus longues seraient encore rallongées. Cela accroît le risque de conséquences d'un incident au Sud sur le Nord de la ligne et réciproquement. De ce fait, si l'on améliore pas d'urgence la situation sur l'ensemble de la ligne, la nouvelle branche sera nécessairement impactée par les dysfonctionnements.



## En terme d'exploitation, des interrogations demeurent

### Une réponse partielle aux besoins

Dans sa version projetée, le barreau de Gonesse offre plusieurs fonctionnalités qui vont améliorer le quotidien des habitants de l'Est du Val-d'Oise :

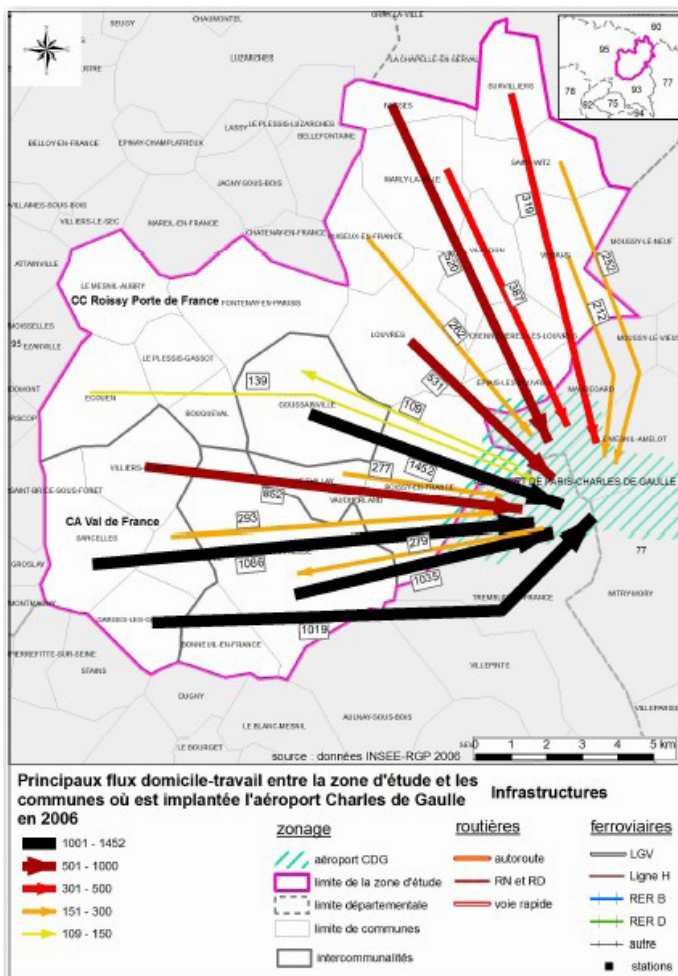
- Le Barreau facilite l'accès à une offre lisible en transports en commun sans changement à Paris pour les bassins d'emplois que constituent le Parc des Expositions (PIEx) et la plateforme aéroportuaire de Roissy
- Il offre aussi une solution alternative pour rejoindre Paris via le RER B en cas de perturbation plus au sud sur le RER D

En revanche, les besoins en déplacements ne sont que partiellement couverts :

- Pour les habitants situés au nord de Villiers le Bel, il faut d'effectuer un changement en gare de Villiers-le-Bel, ce qui induit une première rupture de charge, avec un temps d'attente qui n'est pas optimisé, la notion de correspondance n'existant pas en Ile de France
- Pour rejoindre la plateforme aéroportuaire, il y a nécessité de prendre ensuite le RER B
- Le service étant de type RER (de 5h du matin à minuit) l'offre ne sera pas adaptée pour les personnes travaillant en horaires décalés et de nuit, ceci d'autant plus que si le premier train pour le PIEx part depuis la banlieue sud, il ne passerait pas avant 5h30 - 6h à Villiers-le-Bel !

Il est donc indispensable de réfléchir à une solution de transport qui permettrait de satisfaire aussi efficacement l'ensemble de ces demandes.

De plus l'attractivité du RER D par rapport au RER B au PIEx nous paraît très relative : les temps de parcours seront équivalents, et il y aura 3 RER B au quart d'heure depuis Paris contre un seul RER D pour rejoindre le PIEx.



Cette carte permet de mesurer l'importance des flux domicile-travail depuis l'Est du Val-d'Oise vers Roissy. D'une part, la demande des communes du Sud est importante, d'autre part celle plus au Nord demande une solution. (Source : SIEVO)

## Les aménagements complémentaires proposés par SaDur

### Un parc matériel insuffisant ?

La mise en place d'une nouvelle branche sur le RER D implique le renforcement absolument nécessaire du parc du matériel roulant par l'arrivée de rames supplémentaires. A l'heure actuelle, le parc matériel de la ligne est déjà insuffisant, et la moindre panne entraîne des suppressions, faute de trains en réserve disponibles. Or, un complément de 6 rames à deux étages (de type Z2N) est nécessaire pour mettre en place le service annuel 2014, et un besoin complémentaire de 2 rames (de type Z2N également) a été identifié dans les études du barreau de Gonesse. Et combien de rames en réserves en plus faudrait-il pour réduire les suppressions de trains ?

Il est donc indispensable de confirmer les besoins en matériel à l'horizon de la mise en service de cette nouvelle branche du RER D, et de s'assurer aussi que le parc sera bien renforcé alors pour assurer à l'ensemble de la ligne une bonne régularité.

### Renforcer les fréquences, une priorité

A horizon de mise en service du Barreau, les fréquences de la ligne D seront de 12 trains par heure en heure de pointe entre Paris-Nord et Villiers-le-Bel. Mais compte tenu des prévisions de trafic à horizon 2020, et du surplus de voyageurs amenés par la mise en service de cette nouvelle branche, ces 12 trains par heure seront-ils suffisants ? Le tronçon entre la gare du Nord et Villiers-le-Bel-Gonesse-Arnouville n'arriverait-t-il pas à saturation ? Nous pensons qu'il est important que dès aujourd'hui, le passage à 16 trains par heure soit étudié, dans le cas où la situation projetée arriverait à saturation.

Aussi, la réalisation d'un raccordement Nord au barreau de Gonesse empêcherait d'augmenter la fréquence de trains au delà de Villiers le Bel - Gonesse - Arnouville vers Paris : dans ce cas, les trains qu'il est aujourd'hui possible d'ajouter iraient vers le PIEx et non vers Paris.

### Aménager les gares de terminus

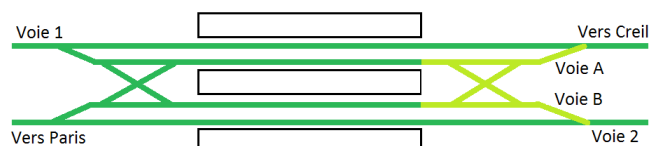
Aussi, afin de pouvoir accueillir dans de bonnes conditions de robustesse cette nouvelle branche du RER D, il nous paraît également important de réaliser des aménagements dans les gares de terminus.

Il faut dimensionner les gares de terminus de manière à pouvoir accueillir les retournements de trains et absorber les retards, en offrant un temps de retournement suffisamment conséquent : de ce fait il est important de réaliser en gare du Parc des Expositions une voie deux voies de retournement permettant d'offrir cette souplesse dans la gestion des circulations de la ligne.

Dans le cas où le débranchement Nord serait finalement décidé, il serait nécessaire de prévoir également des aménagements complémentaires au terminus du Parc des Expositions pour absorber le nombre supplémentaire de circulations.

A la gare de Villiers-le-Bel, en cas de perturbation plus au sud, les trains ne pourraient pas changer de sens avant la gare du Stade de France, ce qui rend élevé le risque de coupure totale de cette nouvelle branche à la moindre anicroche sur le RER D.

Pour ce faire, SaDur demande que soient ajoutées des aiguilles au nord des voies médianes à VIB, selon le même schéma que celles au sud de la Gare. Cela permettra d'offrir une meilleure fluidité à la ligne et de permettre des possibilités de retournements dans les deux sens.



*Aménagements demandés par SaDur à Villiers-le-Bel : en vert clair les aiguilles à installer.*

- Ainsi, en cas d'incident sur la ligne au Sud de Villiers-le-Bel, cette solution permettrait de « déconnecter » la partie plus au Nord et de mettre en place des navettes, permettant d'amener les usagers du Nord à la gare de Villiers-le-Bel puis jusqu'au RER B en gare du Parc des Expositions, offrant une solution de rabattement sur une autre ligne alors qu'à l'heure actuelle, il n'y en a aucune.

- Cela permet de donner aux voyageurs une garantie de continuité de service si la circulation est interrompue ou bien très perturbée au sud de Villiers-le-Bel.

- Cela offrirait aussi une solution éventuelle de débranchement nocturne dans le cas d'une très forte demande de transport la nuit compte tenu des horaires de travail sur la plate-forme aéroportuaire, et qui justifierait l'usage d'un mode ferré.

- Enfin il serait possible d'exploiter le barreau de Gonesse par des navettes entre Villiers-le-Bel et le Parc des Expositions sans impacter le reste de la ligne.

### **Améliorer l'infrastructure**

Enfin, toujours dans le but de contribuer à renforcer la fluidité des circulations, nous pensons qu'il serait pertinent de prolonger le dispositif KVBP (contrôle de vitesse permanent par balises, permettant de raccourcir les distances entre les trains donc d'améliorer la circulation) - qui va être développé d'ici 2014 entre Paris-Nord et Villiers-le-Bel – sur la partie de ligne comprise entre la gare de Villiers-le-Bel et le débranchement proprement dit.

### **Quelle solution pour les habitants plus au Nord ?**

Il nous semble également nécessaire d'offrir une solution aux déplacements vers Roissy des communes au-delà de Villiers-le-Bel. Dans le cas où la solution ferrée (débranchement Nord du Barreau) ne serait pas retenue, il est essentiel de mettre en place des liaisons complémentaires de type BHNS (Bus à Haut Niveau de Service) entre Goussainville et l'aéroport CDG, où la demande et les besoins sont forts et où de nouvelles zones d'activités se créent. Il serait alors également intéressant d'étudier une extension de ce bus à Ecoen sur la ligne H par exemple, offrant des solutions supplémentaires pour ses habitants et pour permettre un rabattement, ainsi qu'une exploitation 24h/24.

Rappelons qu'à l'heure actuelle, et au delà de la problématique de l'accès à l'emploi, ce sont les usagers les plus au Nord de la ligne qui sont les plus pénalisés en cas de problème sur le RER D car ils disposent de moins de trains et n'ont aucune solution de substitution.

*Compte tenu de la difficulté et de la complexité de l'organisation de la ligne D (197 km, 59 gares, une interconnexion, 5 branches et bientôt 6), il est absolument nécessaire de s'assurer que cette nouvelle branche ne contribuera pas à la dégradation de la situation de la ligne. N'oublions pas que le RER D est un tout et que de ce fait, les aménagements au profit d'une partie de ses usagers ne doivent pas se faire au détriment des autres.*

*Ainsi, le Barreau de Gonesse doit être une solution renforçant les liaisons entre la région aéroportuaire et les populations de l'Est du Val-d'Oise, mais il doit aussi offrir une solution de rabattement pertinente et efficace pour les habitants de toutes ces communes qui n'en disposent pas à l'heure actuelle, et ce en complément d'un réseau Bus efficace. Et surtout, il ne doit pas pour autant pénaliser les autres usagers du RER D en ayant un impact négatif sur la solidité et la régularité du RER D dans sa globalité.*

*La problématique de l'accès à Roissy elle-même demande aussi une prise en compte des besoins à l'heure actuelle du fait du manque de transport existant, et la mise en place d'améliorations à court terme permettant déjà de faciliter la vie des habitants et usagers avant l'échéance de 2020.*