



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

Communiqué de presse du 4 octobre 2010

UN RER D VRAIMENT "+" ?

Alors que la régularité de la ligne D se dégrade à nouveau à vue d'œil, et que les promesses du plan précédent (moins de trains au nord de la ligne pour plus de régularité) n'ont pas été tenues, le lundi 4 octobre, la première partie de l'avant-projet RER D+ (qui sera mise en œuvre en 2014) va être mise au vote au conseil d'administration du STIF.

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**, et ce, en dépit d'un moratoire décidé par le président de région Jean Paul HUCHON.

Les usagers disent « stop ! » car il reste trop de zones d'ombre sur ce qui a été décidé :

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, voir plus en 2014 avec des réductions de vitesse au nord).

Tunnel de Châtelet –Gare du Nord : aucuns travaux prévus

Retour à 12 trains par heure et par sens aux heures de pointe dans le tunnel Châtelet – Gare du Nord, alors qu'aucun investissement n'est prévu pour améliorer sa fluidité. Ce tunnel, commun avec le RER B, présenté comme le plus « chargé au monde » et comme un point noir de la ligne D, est-il tout à coup devenu « fréquentable » ?

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, certes nécessaire, 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

gratifier d'arrêts supplémentaires : les trains déjà bondés de la branche d'Evry-Courcouronnes ou de Combs-la-Ville le seront tout autant voir plus !

Nouvelle gare de Pompadour : un futur point noir pour la ligne

La création de la nouvelle gare de Pompadour, en correspondance avec de nombreuses lignes de bus irriguant le Val-de-Marne, améliore les relations banlieue-banlieue. Malheureusement, nous le répétons depuis décembre 2008, cette gare est sous-dimensionnée : seulement un quai central et deux voies, alors qu'elle se trouve sur le tronçon central de la ligne et sera desservie pour tous les trains (4 trains au quart d'heure en pointe). Le projet initial (3 voies et deux quais) a été rationné, promettant ainsi de créer un nouveau point noir sur la ligne. Par ailleurs cette création ne s'accompagne d'aucune augmentation de capacité : ce sont les trains existants qui s'y arrêteront. Le report de voyageurs dans cette gare risque fort de charger encore un peu plus la ligne.

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-Couronnes/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, le passage à trois trains au quart d'heure sur la branche Combs n'étant désormais plus mentionné nulle part. 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.

En décembre 2009, les élus toutes tendances politiques confondus avaient manifesté devant le STIF pour dénoncer ce projet. Jean-Paul Huchon, président du syndicat, leur avait alors promis un moratoire : qu'est devenue cette promesse ?

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 ...

Amélioration de l'infrastructure : des investissements nécessaires mais insuffisants

Ce qui va être voté lundi permettra de lancer les travaux pour mieux espacer les trains sur le tronçon central (sauf sur un tronçon au nord de la ligne), puis pour ajouter des voies à quai à Corbeil.

Certes ces travaux, surtout ceux de la gare de Corbeil Essonnes, sont nécessaires.

Toutefois, c'est l'ordre des travaux qui nous surprend: il nous a été maintes fois répété qu'il faudrait que certaines infrastructures soient prêtes pour permettre le retour aux 12 trains par heures dans le

nord de la ligne, or il semblerait que ce retour à 12 trains par heures se fera... avant que les travaux soient terminés. N'aurait-il pas pu avoir lieu avant ?

Par ailleurs, la ligne D manquera toujours aussi cruellement de points de retournement au sud de la ligne, la gestion des perturbations ne sera donc pas améliorée pour autant...

Nouvelles rames : pas avant 2030 !

Les rames actuelles, âgées de 20 ans, ne sont plus adaptées au trafic croissant de ligne. De plus le manque de matériel sur la ligne D est chronique, entraînant fréquemment des suppressions de train. Le projet RER D+ ne prévoit pas de remplacer ces rames avant 2030, rames qui auront alors ... 40 ans.

Conclusion :

Il subsiste beaucoup trop de zones d'ombres dans le schéma directeur du RER D pour que celui-ci soit abordé avec confiance par ses usagers. L'exemple du tunnel montre qu'on nous dit tout et son contraire, mais que la seule certitude est que ce sont les usagers de grande couronne, très majoritaires sur la ligne D, qui vont voir leurs conditions de transport se dégrader (allongement du temps de parcours, et pas de train en pointe en plus donc conditions de voyage - il serait indécent d'appeler ceci confort - dégradées). En décembre 2013, il sera trop tard pour faire marche arrière !

L'association SaDur

L'association SaDur a pour but de représenter et de défendre 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 soumis aux acteurs décisionnaires (STIF, SNCF, RFF).

La ligne D du RER

La ligne D du RER est la ligne SNCF d'Île-de-France la plus fréquentée avec jusqu'à 550 000 voyageurs et 440 trains par jour. C'est aussi l'une des lignes qui connaît le plus de dysfonctionnement dans la région, avec une irrégularité de 15,2% en 2009.