



Suivre l'association : www.sadur.org

Nous contacter : contact@sadur.org

RER D

Réunion publique

Pourquoi cette réunion publique ?

- Présenter SADUR
- Exprimer notre point de vue sur la situation de la ligne D, et sur les évolutions à court terme
- Présenter les actions de l'association en amont des changements à venir, et celles à venir
- Présenter enfin notre point de vue sur les évolutions à plus long terme de la ligne D
- Recueillir votre avis :
 - Sur les changements à venir à partir du 15 décembre
 - Sur vos besoins pour les évolutions à apporter à la ligne, et les remonter

Sommaire

1. Introduction : pourquoi cette réunion ?
2. Présentation de l'association SaDur
3. Transports en commun en Ile de France : un système à réformer ?
4. Le RER D aujourd'hui : une ligne toujours malade
5. Le service annuel 2014 : un remède pire que le mal ?
6. La ligne D demain.... Mais seulement si on s'en donne les moyens !
7. Conclusion

Présentation de l'association SaDur

- Association de loi 1901 créée en 2005, composée de bénévoles, sans aucun lien avec un parti politique
- Représenter et de défendre **tous** les usagers du RER D
- Objectifs :
 - recueillir les différents témoignages des usagers
 - mettre en place nos propres statistiques de régularité
 - être la voix des usagers auprès des différentes instances
 - les informer des projets ou décisions en cours,
 - contribuer à l'amélioration de la régularité de la ligne **dans son ensemble** par des actions et des propositions concrètes que nous soumettons aux acteurs décisionnaires.
- Etablissement d'un dialogue constructif avec l'ensemble des organismes décisionnaires (SNCF, STIF, RFF, SGP) ainsi qu'avec les élus locaux.

Les transports en commun en Ile – de – France : Un système à réformer ?

Nos constats :

- De multiples acteurs : SNCF, RFF, STIF, RATP (et Optile pour les bus)
 - Une dilution des responsabilités : « ce n'est pas nous qui [...], c'est xxx »
-
- ➔ Toute décision devient longue à prendre, longue à mettre en œuvre et répond davantage à des besoins d'exploitation qu'à des besoins voyageurs
 - ➔ Lors de la mise en service d'aménagements, les décisions initiales ne sont plus forcément pertinentes, ce qui les rend difficiles à assumer
 - ➔ Des intérêts pas forcément convergents :
 - ➔ Transilien et RFF : Logique économique
 - ➔ STIF : Mission de service public
 - ➔ Comme le STIF confie le plus souvent les études à la SNCF et/ou RFF, de facto les conclusions de ces études sont orientées en fonction de leur intérêt à faire... ou pas !

Le RER D aujourd'hui (1/3)

L'avis de SaDur : La ligne est plus malade que jamais !

Une **dégradation continue de la régularité** depuis plus de 10 ans

Ce que nous payons aujourd'hui, c'est l'**absence d'anticipation des décideurs** :

→ Solution de remplacement des petits gris votée **aujourd'hui** seulement !

→ les petits gris circuleront malgré tout jusqu'en 2016

→ Infrastructure

→ Impossible de faire circuler plus de trains en heure de pointe sans d'énormes travaux.

→ les constructions immobilière se poursuivent, la saturation de la ligne devient problématique... même en situation non perturbée.

La gestion RFF / SNCF / STIF, tout comme la complexité des plans de financement, rend **toute décision longue à mettre en oeuvre**, ce qui rend l'aménagement déjà "obsolète" au moment de sa mise en service.

Pour les usagers de la ligne, un mélange de **ras-le-bol**, de sentiment d'abandon et de lassitude (« ligne poubelle »).

⇒ il ne semble y avoir aucun levier d'amélioration pour la ligne D

La ligne D aujourd'hui (2/3)

Rappel des Principales causes d'irrégularité (source : SNCF)

Rappel Cause	Total Jan - Oct 2013	% retards	Cumul
Conflit de Circulations Châtelet	3 509 450	18%	18%
Exploitation (Matériel Indisponible, Conduite des trains, Gestion des ressources)	2 516 692	13%	31%
Panne Matériel	2 207 885	11%	42%
Fiabilité Réseau (voie, signalisation, caténaire, passage à niveau...)	2 117 057	11%	53%
Affluence Voyageurs	2 033 630	10%	64%
Entrave à la circulation (personnes dans les voies, conditions météo, obstacle sur les voies...)	1 418 545	7%	71%
Malveillance	1 122 525	6%	77%
Accident de Voyageur	786 654	4%	81%
Conflit de circulations (Grande Ligne, Fret...)	769 218	4%	85%
Conséquences de travaux prévus	668 484	3%	88%
Signal d'alarme Abusif	595 899	3%	91%
Pas de cause majeure (plusieurs petites pertes de temps)	541 338	3%	94%
Malveillance sur le réseau	331 912	2%	96%
Malaise Voyageurs	294 743	2%	97%
Exploitation poste d'aiguillage, régulation	251 624	1%	99%
Colis Suspect	242 438	1%	100%
	19 408 094	100%	

⇒ Les 4 premières causes (représentant + de 50% de l'irrégularité de la ligne) sont dues à l'exploitation même de la ligne !

Le RER D aujourd'hui (3/3)

Questions /
Échanges avec la
salle

Rappel : Le service annuel 2014 (1/3)

Objectifs affichés par le STIF :

- Améliorer la robustesse de la ligne (mais sans objectif chiffré !)
- Revenir à trois trains au quart d'heure en pointe au nord de la ligne (et donc à 32 trains/heure dans le tunnel commun avec le RER B ...)
- Améliorer la desserte du Val-de-Marne et accompagner l'ouverture de la nouvelle gare de Créteil-Pompadour

Les principaux travaux :

- Amélioration du nœud de Corbeil-Essonnes
- Amélioration de la signalisation entre Villeneuve et Villiers-le-Bel
- Aménagement du terminus de Goussainville
- Renforcement de la puissance électrique sur la branche de Combs-la-Ville
- Construction de la nouvelle gare de Créteil-Pompadour, en remplacement de celle de Villeneuve-Prairie

coûts : **157 M€**
(hors matériel / dont 37 M€ pour la gare
de Créteil-Pompadour)

Rappel : Le service annuel 2014 (2/3)

Une évolution votée en plusieurs étapes par le STIF, chacune faisant l'objet d'un consensus global (tant dans le vote que dans les réserves) :

- Schéma directeur : 22 novembre 2006 (adopté à l'unanimité)
- Bilan concertation : 11 juillet 2007 (adopté à l'unanimité)
- Avant-projet Pompadour : 10 décembre 2008 (adopté à l'unanimité)
- Schéma de principe : 8 juillet 2009 (23 voix POUR, 1 voix CONTRE (M. MANDON) et 3 abstentions (Mme LEHIDEUX, Mme BERTHOUT et M. LASSERRE))
- Avant-projet :
 - 1ère tranche : 4 octobre 2010 (adopté à l'unanimité)
 - 2ème tranche : 5 octobre 2011 (adopté à l'unanimité)
- Vote de la desserte : 13 février 2013 (18 voix POUR, 2 voix CONTRE : Mme PECRESSE, M. DUROVRAY, et 2 abstentions : M. METTON et TETART)

⇒ La prise de conscience de la dégradation des conditions de transports des usagers de la ligne D a été tardive, ce n'est que début 2013 que des propositions complémentaires ont été faites

Les actions de Sadur jusqu'à présent (1/3)

- **De multiples rencontres avec la direction du STIF lors desquelles nos réserves ont été remontées :**
 - Novembre 2007
 - Janvier 2010
 - Septembre 2010
 - Janvier 2011
 - Janvier 2012
- **Rencontres régulières avec les élus locaux, administrateurs du STIF, RFF et bien entendu la direction de la ligne D.**
- **Manifestations à Brunoy , Louvres, Boussy St Antoine et Yerres entre 2008 et 2009.**
- **Multiplés communiqués de presse lors de l'adoption du schéma de principe en juillet 2009.**
- **Des cahiers d'acteurs pour les débats publics concernant le RER D, pour rappeler d'une part la situation de la ligne, mais aussi pour formuler des propositions**

Les actions de Sadur jusqu'à présent (2/3)

- **Les observations et propositions formulées par SADUR ont déjà abouti aux résultats suivants :**
 - Ajouts de trains sur le RER D fin 2010 (ZECO de 18h48 par exemple, prolongement de NUCO en ZUCO en soirée)
 - Mise à niveau de l'information à Chatelet les Halles
 - Pour le SA2014 : des mesures compensatoires à l'allongement des temps de parcours
 - Passage à une fréquence au quart d'heure le dimanche après-midi
 - Pour Melun via Combs, fréquence d'un train au quart d'heure jusqu'à 21h05 (à Paris)
 - Courant 2014, ajout d'un DICA en fin de pointe
 - Renfort de bus
 - Lancement des études en vue de la construction d'un 2^{ème} quai à Créteil-Pompadour

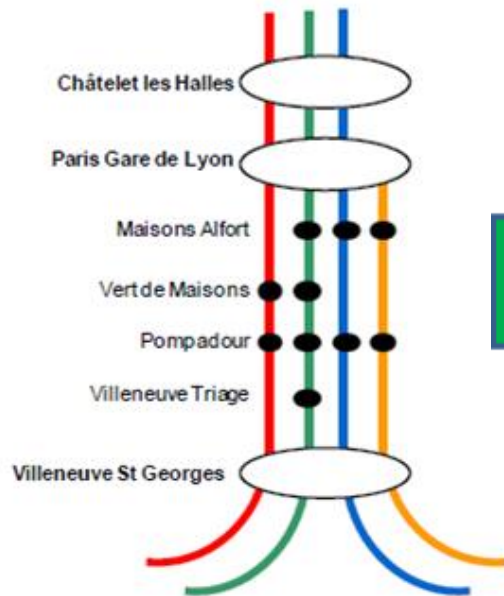
⇒ Sur la base, entre autres, des propositions de SADUR, la desserte initialement votée a été revue :

Les actions de Sadur jusqu'à présent (3/3)

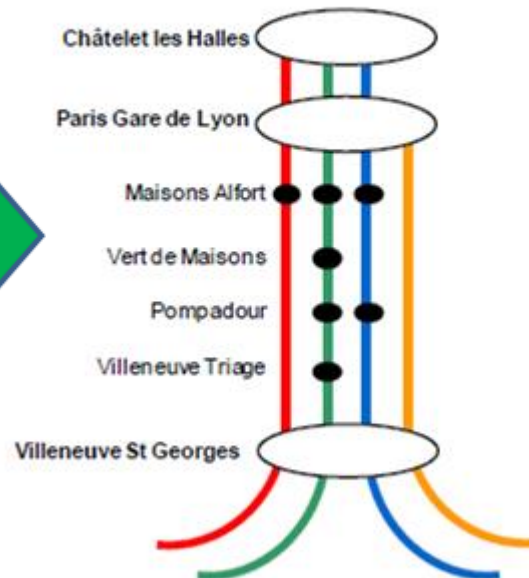
Extrait du CP du STIF du 5/12/2012 :

Desserte "progressive" votée le 13 février 2013

Situation de référence 2014



Scénario "progressif"



*C'est pourquoi, en présence des élus concernés (Présidents des Conseils généraux de l'Essonne, du Val-de-Marne et de la Seine-et-Marne) lors d'une réunion fin novembre, il a été demandé à RFF et à la SNCF d'étudier la possibilité de **mettre en œuvre cette nouvelle desserte de manière progressive** pour en mesurer concrètement les gains en matière de régularité.*

Mesures complémentaires annoncées :

- ajouts de trains entre Melun et Corbeil.

Malgré tout, d'énormes lacunes (1/3)

- **Augmentation disproportionnée des temps de parcours**

Jusqu'à **8 minutes** supplémentaires pour les usagers de la grande couronne sud

Yerres → Gare de Lyon : 23 min

+ 7

Evry-Courc. → Châtelet : 40 min

+ 6

Lieusaint → Gare de Lyon : 38 min

+ 7

Mennecey → Châtelet : 56 min

+ 8

Des augmentations de temps de parcours très supérieures aux retards moyens actuellement constatés

→ Le remède devient pire que le mal !

- **Évolution de l'offre non entièrement mise en place dès 2013, faute de matériel roulant :**
 - **Branche Combs-la-Ville** : Il manque le dernier DECA : promesse non tenue
 - **Branche Melun – Corbeil** : Trou de desserte de 40 minutes en pointe
- **Il n'y aura pas de réserve suffisante de trains les 6 premiers mois, le risque d'avoir des suppressions sera accru sur cette période.**

Malgré tout, d'énormes lacunes (2/3)

Pompadour : une gare certes nécessaire ...

- Pôle intermodal en correspondance avec :
 - Les lignes de bus en site propre **TVM** et **393**
- 2 000 à 3 000 voyageurs attendus, **par heure**, en pointe :
⇒ soit autant qu'à Villeneuve-St-Georges !)

Mais aménagée a minima :

- **Un seul quai étroit** (au lieu de deux dans les autres gares)

Les trains du RER D rouleront désormais
sur **2 voies au lieu de 3** entre
Villeneuve et Pompadour

⇒ Perte de la souplesse d'exploitation qui existait jusqu'à présent

En cas de perturbation, la gare ne sera pas desservie dans un des deux sens !

⇒ **Un nouveau point noir du RER D ?**

Malgré tout, d'énormes lacunes (3/3)

- **La saturation de la ligne n'avait pas été identifiés à si court terme sur le schéma directeur, il n'y a donc aucune réponse apportée à ce problème . Au contraire il va s'aggraver :**
 - Il n'y a pas d'évolution de la fréquence des trains en heure de pointe sur les branches du sud de la ligne
 - ce sont les trains non omnibus, déjà pleins sur les branches, qui marqueront des arrêts en plus en Petite Couronne
 - ⇒ Les suppressions seront encore plus pénalisantes qu'aujourd'hui
- **Les problèmes de manque de trains ne seront pas résolus**
- **Le tunnel entre la Gare du Nord et Châtelet redevient la principale difficulté de la ligne:** le retour à 12 trains par heure, bien qu'indispensable pour les voyageurs du nord, va provoquer les mêmes perturbations qu'avant 2008
- **Les allongements de temps de parcours sont trop importants**
- **Des aménagements à minima. A titre d'exemple, l'unique quai central de la gare de Pompadour ⇒ la gare n'est pas en service qu'elle est déjà à réaménager !**

Que peut-on encore changer ?

➤ **D'ici la fin de l'année**

- Rien, c'est maintenant trop tard pour changer quoi que ce soit. Et une fois la gare de Pompadour ouverte on ne peut plus vraiment envisager un 'retour arrière'...

➤ **Pour les années prochaines :**

➤ **La politique d'arrêt des trains dans le Val-de-Marne ?**

⇒ Non, c'est une décision assumée par le STIF. Cela a fait également l'objet de négociations (et d'un compromis) entre les conseils généraux du Val-de-Marne, de l'Essonne et de Seine-et-Marne..

➤ **Les temps de parcours ?**

⇒ SaDur a demandé au STIF de tendre les marches des trains au sud de Villeneuve St Georges pour qu'ils roulent plus vite et qu'ils récupèrent le temps perdu en petite couronne.

➤ **Ajouter des trains ?**

⇒ SaDur va déjà surveiller que les trains promis soient bien ajoutés, et ce sans attendre le mois de décembre 2014.

➤ **Ajouter des bus ?**

⇒ N'hésitez pas à nous communiquer les numéros de lignes pour lesquelles vous constatez que la fréquence n'a pas été renforcée, nous les remonterons au STIF.

Et comment faire changer les choses ?

- **Une action d'ampleur est nécessaire :**
 - Pour relayer le mécontentement remonté, notamment concernant les temps de parcours,
 - Pour rappeler que tous les problèmes de la ligne ne sont pas résolus pour autant (Cf. partie suivante)
- **Cette action, pour être crédible, doit être apolitique, mais nécessitera votre soutien**
- **Sadur ne s'associera à des mouvements initiés que si ceux-ci sont relayés par des élus de tous les principaux partis**
- **La poursuite d'un dialogue avec les élus de tous les partis reste une absolue nécessité:**
 - Les changements à venir ne résoudront pas les problèmes de la ligne, il faut donc s'assurer que les prochaines étapes, bien qu'annoncées, seront bien mises en œuvre.
 - Comme nous n'en sommes qu'au stade de conception, les propositions peuvent encore être formulées.
 - C'est le caractère apolitique de SADUR qui lui donne de la crédibilité auprès de ses interlocuteurs.

Le service annuel 2014

Questions /
Échanges avec la
salle

La ligne D demain : les enjeux, selon SADUR

- Faire rouler des trains en plus pour absorber les hausses de fréquentations à venir de la ligne
 - Au sud :
 - ajout d'un train au quart d'heure sur le plateau
 - ajout d'un 3ème train au quart d'heure sur la branche Combs
 - Au nord :
 - ajout d'un 4ème train au quart d'heure, terminus Survilliers ou Orry
- Doubler le tunnel entre Châtelet-Les-Halles et la Gare du Nord
- Aménager les infrastructures pour donner aux usagers de la ligne des “plans B” en cas de perturbation (notion de continuité de service, absente aujourd'hui)
- Avoir une correspondance efficace avec le réseau du Grand Paris Express
- Si le projet est validé, permettre à la ligne D de transporter les spectateurs vers et depuis le futur stade de Ris Orangis
- Avoir des trains neufs, avec des réserves mieux dimensionnées qu'aujourd'hui
- Ramener les temps de trajets à ceux d'aujourd'hui... voire moins !

⇒ Objectif : redonner au RER D un vrai « coup d'avance », plus qu'une simple remise à niveau

La ligne D demain : ce que Sadur va faire

- Continuer à être force de proposition vis-à-vis du STIF notamment : les futurs aménagements du RER doivent avant tout répondre à des besoins de la part des usagers et non simplement être des desiderata d'exploitation de ligne de la part de la SNCF. **Les sujets n'en sont qu'aux phases d'études, c'est donc maintenant qu'il convient d'exprimer notre besoin !**
 - Rédiger un cahier d'acteurs pour le débat public du grand Stade à Ris Orangis : sa réalisation nécessiterait de réaménager la ligne D au sud en profondeur, et d'accélérer le calendrier des travaux, nous allons le rappeler
- Le grand stade de Ris : un accélérateur ?
- Sensibiliser usagers comme élus sur l'importance d'avoir une ligne de RER répondant aux besoins des Franciliens
 - Rester vigilants sur la situation de la ligne
 - Être à l'écoute des candidats lors des prochaines régionales : qu'est-ce qui sera proposé concernant la ligne D, mais aussi par exemple en termes de gouvernance du STIF...

Ces actions nécessitent VOTRE soutien !

La ligne D demain (6/6)

Questions /
Échanges avec la
salle

Conclusion

MERCI.

Suivez l'association sur :

www.sadur.org

Nous contacter :

contact@sadur.org