CAHIER D'ACTEURS
COMMUN AUX DEUX DÉBATS PUBLICS

Projet de réseau de transport public du Grand Paris et Projet Arc Express

Décembre 2010

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 soumises aux acteurs décisionnaires (STIF, SNCF, RFF).

SADUR
1, rue Janisset Soeber,
77240 Cesson
Internet : www.sadur.org
E-mail : contact@sadur.org

Les deux projets proposés au débat, Réseau de Transport du Grand Paris comme Arc Express, ont un impact sur la ligne D du RER.

L'association SaDur, en tant qu'association de défense des usagers de cette ligne, ne peut faire moins que d'insister sur les nécessités de réaliser :

- **en parallèle du projet retenu, la remise à niveau de la ligne D dans sa globalité (infrastructures et matériel roulant)**
  Beaucoup des lignes radiales, en particulier les lignes RER, sont aujourd'hui inadaptées à la demande : fréquences trop faibles en petite comme en grande couronne, capacité insuffisante, mauvaise accessibilité, saturation des infrastructures… Les lignes de rocade proposées devraient soulager les tronçons centraux des radiales, mais aussi accroître la charge de certains tronçons de banlieue, notamment grâce au report des trajets aujourd'hui effectués en voiture sur les transports en commun. La remise à niveau des lignes existantes et l'augmentation de leur capacité sont donc des impératifs pour que le maillage fonctionne pleinement et que le nouveau réseau soit réellement efficace ;
- **les correspondances les plus performantes possibles entre la ou les lignes projetées et la ligne D**
  Pour la majorité des Franciliens, et en particulier pour ceux de Grande Couronne, les lignes projetées ne constituent qu'un des maillons de la chaîne de transports. Il est donc impératif :
  - que ces lignes proposent des correspondances avec un maximum des radiales existantes
  - que chacune des correspondances soit la plus facile possible.

Les cahiers d'acteurs sont des contributions sélectionnées par les Commissions Particulières du Débat Public qui décident de les publier sous forme de cahiers d'acteurs. Le contenu des textes n'engage que leurs auteurs.

La ligne D, une radiale au bord de l'asphyxie

La ligne D se caractérise principalement par :

- **son irrégularité importante (15,2 % en 2009)**
  Une des plus importantes en Île-de-France, qui résulte avant tout de la fragilité et de la vétusté des infrastructures (voies, gares, postes d'aiguillage…). En cas de perturbation, ce dispositif ne permet en particulier pas d'adapter rapidement le trafic aux situations perturbées et de poursuivre l'acheminement des voyageurs même de façon dégradée ;

- **sa fréquentation en croissance continue et soutenue (+40 % en 10 ans)**
  Selon les prévisions du STIF, le trafic de la ligne D en semaine passera de 550 000 voyageurs/jour en 2009 (c'est la ligne SNCF la plus fréquentée de la région) à plus de 615 000 en 2014. En suivant une hypothèse basse de croissance de trafic de 1 % an, cela conduit à une estimation entre 650 000 et 685 000 voyageurs/jour à horizon 2020-2025. Cette évaluation n'inclut pas le trafic supplémentaire généré par la mise en service du réseau de rocade.
  Or, la SNCF évoque déjà la saturation de la ligne D et son incapacité à répondre rapidement aux augmentations de fréquentation engendrées par les divers programmes (logements et emplois) qui continuent à se développer tout au long de la ligne ;

- **un matériel roulant qui n'est plus adapté**
  Les rames à deux niveaux Z20500, dont la configuration à seulement 2 portes par caisse ralentit les échanges à quai, ne sont plus adaptées au trafic actuel et n'offrent qu'une accessibilité PMR limitée. Leur remplacement n'est cependant pas envisagé avant 2030 alors qu'elles semblent déjà atteindre leurs limites.

Les propositions de SADUR pour remettre le RER D à niveau :

- aller au-delà de ce qui est prévu dans le Schéma Directeur du RER D à horizon 2014, c'est-à-dire renforcer la desserte du RER D, et ce jusqu'en grande couronne, pour avoir de réels renforts de charge à la mise en service du nouveau réseau ;
- donner au RER D la capacité d'avoir un régime d'exploitation compatible avec le nouveau réseau, notamment si celui-ci vient à être exploité 24h/24 (desserte Noctilien renforcée et/ou service étendu) ;
- procéder à des aménagements massifs d'infrastructures : signalisation nouvelle génération, ajout de voies, de liaisons et surtout de positions supplémentaires de rebroussements, notamment à tous les points où la ligne D est en correspondance avec une autre ligne (réseau ferré ou TCSP) pour faciliter l'acheminement des voyageurs en cas de situation perturbée sur la ligne ;
- remplacer intégralement le matériel roulant de façon anticipée par un matériel de nouvelle génération, accessible PMR, ayant des capacités d'échanges supérieures et un meilleur confort, et ce en quantité suffisante pour assurer une politique de réserve et de maintenance préventive satisfaisantes. Si besoin, rehausser les quais et rendre toutes les gares de la ligne accessibles en conséquence ;
- mettre en œuvre le doublement du tunnel entre Châtelet-les-Halles et la Gare du Nord : depuis 15 ans, tout le monde s'accorde à dire que le principal point noir des lignes B et D se situe à cet endroit.

Besoins financiers nécessaires à cette remise à niveau

Nos échanges avec différents interlocuteurs (SNCF, STIF, RFF), ont permis d'évaluer à :

- environ 1 milliard d'euros les aménagements à réaliser en vue de remettre la ligne D à niveau, tant en termes d'infrastructures que de desserte ;
- un peu moins de 2 milliards d'euros le remplacement du matériel roulant.

Au vu de la situation actuelle et des perspectives de croissance de la ligne D, il n'est pas envisageable de faire l'économie de ces investissements. Nous considérons en effet que le futur réseau, quel qu'il soit, ne pourra être performant et attractif que si les conditions pour y accéder sont à niveau, ce qui inclut les lignes radiales existantes.

Des points de maillage performants

Le futur réseau ne sera attractif pour les utilisateurs du RER D que si les gares de correspondance (les points de maillage) sur la ligne D sont mises à niveau pour :

- raccourcir les durées de correspondance d'une ligne à l'autre. Pour ceci :
  - avoir le dénivelé le plus faible possible, ou proposer des escaliers mécanisés
  - éviter les lignes de contrôle automatique des billets pour des voyageurs en correspondance. Ceci implique bien entendu la possibilité d'accéder au nouveau réseau avec l'abonnement utilisé pour le réseau existant ;
  - avoir plusieurs trémies d'accès à la rocade depuis les quais de la gare niveau RER D pour fluidifier les échanges et faciliter la répartition des voyageurs sur le quai.
- séparer les flux voyageurs en évitant les croisements, y compris au niveau des quais des gares existantes ;
- assurer un cadencement cohérent afin que les temps d'attente de correspondance entre les différents modes de transport soient les moins importants possibles ;
- rendre les gares concernées intégralement accessibles aux PMR, aussi bien du côté du nouveau réseau que du côté de la ligne D.

C'est en effet à ces conditions que les voyageurs du RER D privilégieront un changement en proche couronne à un changement dans Paris intra muros, à temps de parcours équivalents.

Trois secteurs du RER D sont susceptibles de constituer des points de maillage avec le futur réseau :

1 - Pleyel Stade de France

Les deux projets soumis à débat retiennent la gare de Stade de France – Saint-Denis, ouverte en 1998 et déjà accessible aux PMR, comme gare de correspondance puisqu'elle semble disposer d'une réserve de capacité et dessert une zone d'activités qui se développe.

SaDur estime toutefois que des améliorations doivent être réalisées pour cette gare :

- création d'une 4e voie à quai pour accueillir davantage de rebroussement de trains,
- mise en place au moins d'une 4e desserte au quart d'heure au nord de la ligne D pour absorber le trafic supplémentaire.

2 - Triangle de Gonesse

Le projet RTGP envisage la mise en place d'une liaison nouvelle avec la plateforme de Roissy. Si cette hypothèse est retenue, SaDur soutient le projet d'une gare dans le secteur du Triangle de Gonesse, et ce pour les raisons suivantes :

- permettre et faciliter l'accès des habitants de l'Est du Val-d'Oise aux différents pôles d'emploi d'Île-de-France ;
- accompagner le développement d'un futur grand secteur d'activités et de loisirs dans une région au cœur du Grand Paris ;
- améliorer l'accès au site à l'ensemble de l'Île-de-France.

3 - Maisons-Alfort et Alfortville

Si le projet RTGP se prononce en faveur d'une correspondance à la gare du Vert de Maisons, le projet Arc Express laisse plusieurs possibilités : la même gare du Vert de Maisons, et la gare de Maisons-Alfort - Alfortville 1 500 mètres plus au nord. Un certain nombre d'élus locaux (Vitry, Alfortville, Créteil) se sont à ce jour déjà prononcés en faveur d'un tracé Les Ardoines - Vert de Maisons - L'Echat et ne souhaitent pas voir remis en cause ce trajet.

Or la gare du **Vert de Maisons** (7 500 voyageurs/jour actuellement) se caractérise par :

- une configuration à quai unique peu efficace pour des correspondances avec la ligne de rocade ;
- une difficulté d'accès par la voirie, très étroite de part et d'autre. Actuellement, le réseau RATP ne dessert la gare que de façon très lointaine (lignes 103 et 181).
  Même si cette gare dessert des quartiers denses, elle reste excentrée par rapport à chacune des 2 communes. Si aucune ligne de bus n'est en mesure d'offrir un rabattement facile, seuls les habitants des 2 communes situés à proximité pourront profiter de la ligne de rocade.

L'autre gare envisagée, **Maisons-Alfort - Alfortville** (15 000 voyageurs/jour) présente :

- une congestion quotidienne, avec des installations qui ne sont plus adaptées au trafic
- une insécurité croissante, notamment vis-à-vis des passages des trains sans arrêt

Enfin, ces deux gares partagent :

- l'extrême difficulté à mettre en place l'accessibilité PMR côté ligne RER, vu l'exiguïté des lieux ;
- l'absence de quais raisonnablement utilisables sur les voies M, supprimant du même coup toute possibilité de correspondance avec la ligne R (Melun - Montereau/Montargis) ;
- un environnement extérieur très contraint ne permettant pas un aménagement optimal en termes de surfaces et de cheminements.

SaDur se prononce donc en faveur d'un point de correspondance nouveau entre la ligne D et la ligne de rocade sur les emprises RFF inoccupées entre les deux gares. Évoquée depuis de nombreuses années, cette nouvelle gare, fusion des deux gares actuelles, serait un pôle multimodal performant qui disposerait :

- de quais RER correctement dimensionnés, permettant de garantir en toute sécurité une accessibilité intégrale aux PMR ;
- de voies à quai en nombre suffisant pour permettre de retourner des trains, que ce soit pour créer des missions Maisons-Alfort – nord de la ligne ou pour gérer des situations perturbées ;
- de quais sur les voies M, avec la possibilité de mettre en place des correspondances entre la ligne R et la ligne de rocade ;
- d'une gare routière offrant des rabattements performants depuis l'ensemble des quartiers des 2 communes.

Si le choix d'une des deux gares actuelles devait être confirmé par les maîtres d'ouvrage, il faudra de toute façon trouver rapidement une vraie solution aux problèmes récurrents de l'autre gare.

En conclusion

Le nouveau réseau ne pourra profiter pleinement aux usagers du RER D que si les conditions de transport sur la ligne D sont remises à un niveau satisfaisant. C'est l'ensemble de ces aménagements qui donnera la perception d'une nouvelle offre de transport homogène et performante.
***A contrario,* une infrastructure neuve irriguant des réseaux déjà saturés et non remis à niveau accentuerait les déséquilibres actuels. Les problèmes inhérents à la ligne D, qui serait toujours utilisée par un nombre croissant de Franciliens, et encore plus avec la mise en service du nouveau réseau, seraient alors toujours présents. Cela donnerait alors une perception de réseau à deux vitesses, ce qui, outre le sentiment d'injustice pour les usagers concernés, produirait l'effet inverse du progrès global attendu par tous.**

cndp
Commission particulière du débat public
Réseau de transport public du Grand Paris

www.debatpublic-reseau-GrandParis.org
www.debatpublic-arcexpress.org

cndp
Commission particulière du débat public
Arc Express