

La **D**-pêche de Sa**D**ur

La lettre d'information des usagers du RER D

N°6 - Décembre 2012

Edito : Sur la D le changement... c'est maintenant !

Bonjour à tous,

Le titre de cet édito peut sembler quelque peu surprenant tant la ligne D est synonyme d'éternel recommencement.

L'hiver, elle ne marche pas, parce qu'il fait froid, puis elle semble marcher un peu mieux parce qu'il fait meilleur, mais à ce moment là les trains tombent en panne ou viennent à manquer, et le temps de résoudre ceci (parce qu'avec l'été il y a des trains en moins) c'est l'automne, la pluie, les feuilles mortes, les accidents de personnes, les trains qui ne marchent toujours pas, et c'est reparti pour l'hiver puisqu'il fait de nouveau froid !

Il est donc normal que vous ayez l'impression que sur le RER D rien ne change, et que rien ne pourra changer avant un bon bout de temps. Par conséquent, pourquoi faire un tel édito avec ce titre ?

Tout simplement parce les choses sont en train de changer sur notre ligne. Simple-ment, est-ce que tout va changer ? Pour quand ? Ces changements vont-ils être dans votre intérêt ? Et puis, ces changements, en quoi consistent-ils ?

Premier élément de réponse : il ne s'agit ni de recettes de cuisine ni de livres de jeux mais bien de changements de temps de parcours, entre autres !

Et c'est pour essayer de vous présenter les choses le plus clairement possible avec tous les éléments actuellement en notre possession que nous avons fini par remettre le couvert et vous proposer cette déjà sixième D-pêche de Sadur.

Si vous nous lisez de longue date, vous verrez que ce qui avait été annoncé depuis longtemps est en train d'avancer petit à petit, que tout semble se préciser, et finit même parfois par évoluer !

Et si vous ne nous découvrez que maintenant... vous serez vous aussi concernés par ces changements, donc vous trouverez certainement un intérêt à nous lire, sinon dites-le nous ! N'hésitez pas à nous laisser des messages, et également à nous soutenir comme vous le pouvez! Parce qu'il serait très étonnant que la lecture de cette dépêche vous laisse indifférent.

Bonne lecture, et bonnes fêtes de fin d'année malgré tout.
A bientôt !

Sommaire

Page 1
Edito
Les actions de SaDur

Page 2
Régularité : un D-faut récurrent
RER D et Grand Paris : un nouveau point noir ?

Page 3
Nouveaux horaires à fin 2013
Où en est le doublement du tunnel

Page 4
Nouveauté SaDur : remontées matériel
Infogare à Châtelet
Formulaire d'adhésion

Les actions de SaDur

Au cours de l'année 2012, les actions de SaDur ont été nombreuses. Outre les désormais régulières **rencontres avec les interlocuteurs habituels (RFF, STIF et SNCF)**, et la participation à diverses réunions publiques, Sadur a également :

- **Été auditionnée dans le cadre de l'enquête parlementaire sur les transports en début d'année, à l'Assemblée Nationale.** Y ont été rappelées la dégradation continue des conditions de transport ainsi que nos inquiétudes par rapport à l'évolution de la ligne dans les années à venir. D'ailleurs l'association a demandé au président et au rapporteur de cette commission d'enquête d'exercer leur droit de suite.

- **Été impliquée dans des retours d'expérience suite à d'importants incidents que l'association a remontés au STIF**, en présence des voyageurs qui nous ont adressé des témoignages de ces incidents. Pour information, les compte-rendus de ces réunions sont disponibles depuis le site internet du STIF.

- **Adressé un questionnaire, lors des dernières législatives, à chacun des candidats des circonscriptions desservies par le RER D.** Toutes les réponses qui nous ont été faites ont été mises en ligne telles quelles sur notre forum. Nous remercions une nouvelle fois ceux qui ont pris la peine de nous répondre !

- **Développé** et mis à disposition des usagers du RER D **un formulaire de remontées d'anomalies** (voir page 4).

- Plus près du quai, SaDur a également participé à deux **forums d'associations**, à Louvres et Sarcelles. Nous ferons en sorte d'assister à d'autres forums de ce type à la rentrée prochaine.

Si vous souhaitez nous rencontrer, n'oubliez pas la *pause mousse* tous les derniers vendredis de chaque mois (voir rubrique sur notre forum internet), au niveau du quai du RER A à Gare de Lyon.

Sa**D**ur

SaDur - **Soutien Associatif Des Usagers Révoltés**

Association loi 1901 n°W912003463 (Seine et Marne) – Membre de l'AUT-IdF
Contactez-nous sur : www.sadur.org ou contact@sadur.org

La régularité de la ligne : Un D-Faut récurrent

Depuis notre dernière D-pêche, l'irrégularité de la ligne (retards de plus de 5 minutes) mesurée par l'outil D-Collector (mesure des retards et des incidents directement par les usagers) est restée à des niveaux élevés, supérieure à 30%, mis à part pour le mois d'août 2012.

Rappelons que l'objectif du STIF (Syndicat des Transports d'Ile-de-France) est fixé à 92.5% de régularité...

Début 2012, on note plusieurs pics : en Février, Mai, Septembre et Octobre. La cause la plus fréquente est la panne de trains, signe d'une maintenance du matériel qui fait défaut et d'un nombre de trains insuffisant. En particulier, des rames sont souvent indisponibles pour assurer les missions directes Paris-Montgeron (la moyenne du taux de suppression pour les missions ZECO entre Octobre 2011 et Aout 2012 est proche d'1 train sur 5).

L'arrivée de rames à deux niveaux depuis la ligne H vers la ligne D n'a pas suffi à combler le manque de matériel, il n'y a eu qu'un équilibrage (des rames inox dites « petits gris » ont été radiées parallèlement).

Au mois d'août 2012, les nombreux travaux de renouvellement de voies dans le secteur de Paris-Nord et sur la branche de Malesherbes ont fait chuter la régularité de la ligne dans ces zones respectivement à 68% et à 63% !

Future correspondance avec le réseau du Grand Paris : un nouveau point noir pour le RER D ?

Lors de la réunion publique qui s'est tenue le 22 octobre dernier à Maisons-Alfort, la Société du Grand Paris a levé le voile sur la future gare de correspondance entre le RER D et la future ligne rouge du Grand Paris Express, dont la mise en service est pour le moment annoncée pour 2018.

Si la Société du Grand Paris annonce sur son site : « Un emplacement choisi pour et avec les villes », le premier constat en découvrant ce qui nous a été présenté est que cet emplacement n'a pas du tout été conçu pour les voyageurs du RER D que nous sommes :

- Le temps annoncé de correspondance entre le RER D et la future ligne est annoncé à un peu moins de 5 minutes, et ne brille pas par sa simplicité : la future gare de la ligne rouge est enterrée à 35 (oui, trente-cinq) mètres sous terre. Autrement dit : les escalators n'ont pas intérêt à être en panne (Ci-contre, le plan prévisionnel et la coupe de la correspondance)!

- Il n'est pas prévu d'y réaménager la gare du RER D : la gare restera donc en configuration avec un quai central. Ça promet en cas de perturbation !

- Elle passe au nord de la gare RER D. Les voyageurs risquent donc de ne pas vraiment se répartir sur toute la longueur des trains, qui seront alors certainement plus remplis qu'aujourd'hui...

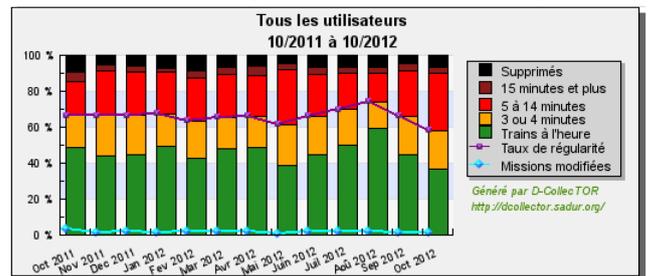
- Il a bien été rappelé que la ligne rouge serait mise en service par tronçons, le premier allant de Vitry (là où se trouvera le centre de maintenance) à Noisy Champs, avec ouverture 9 à 18 mois plus tard du tronçon jusqu'à Boulogne. Nous ne savons pas si une ouverture partielle de la ligne rouge soulagerait la ligne D entre le Vert de Maisons et Paris ou bien ramènerait encore davantage de monde sur ce secteur...

La rentrée 2012 a été très difficile : de nombreux incidents matériels et sur l'infrastructure (cf. Météo de la ligne D "Juillet-Septembre 2012" disponible sur portail.sadur.org) ont fait grimper en flèche l'irrégularité. Depuis 2008, on n'a jamais vu un mois d'Octobre aussi problématique...

Il est à noter également que la branche de la ligne la plus impactée durant cette période a été le tronçon central entre Gare de Lyon et Paris-Nord, en raison de l'engorgement du tunnel Châtelet-Gare du Nord (partagé par les lignes B et D), toujours d'actualité (voir article sur le tunnel en page 3).

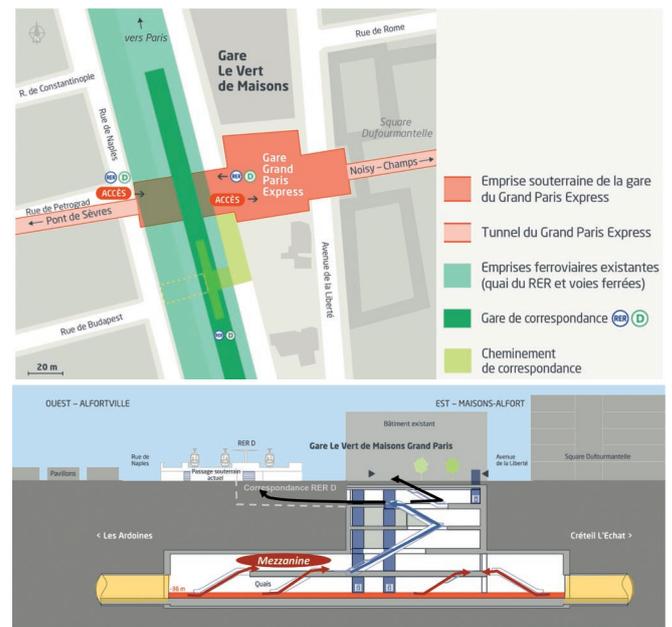
La ligne D ne sera pas dotée de nouveau matériel d'ici 2020 et le parc ne sera que peu augmenté d'ici là. En attendant, le nombre d'usagers augmente tous les ans (rappel : +40% de croissance en 8 ans) : l'équation devient impossible !

L'irrégularité de la ligne depuis Octobre 2011, mesurée par l'outil D-Collector : <http://dcollector.sadur.org> :



- A l'horizon de l'ouverture de la gare, nous ne savons pas ce qui aura pu être réalisé ou pas sur le RER D : le doublement du tunnel, et des travaux pour passer à 20 trains par heure entre Paris et Villeneuve Saint Georges, ont été évoqués. Mais rien n'est financé à ce jour, et quand on connaît l'état des finances publiques on peut craindre le pire...

Bref, autant de points qui ne sont pas vraiment encourageants pour l'avenir de notre ligne !



Emplacement et vue en coupe de la future gare du Vert de Maisons avec le Grand Paris Express.

(Source : Présentation de la Société du Grand Paris, réunion publique de Maisons-Alfort, 22/10/12)

Nouveaux horaires à fin 2013 : ce qui se profile...

Comme vous le savez peut-être, une nouvelle gare doit ouvrir sur le RER D à Créteil, à hauteur du carrefour Pompadour, en remplacement de la gare de Villeneuve-Prairie.

Cette nouvelle gare n'aura qu'un quai central : les voies ayant déjà été écartées à cet endroit, vous constaterez que celui-ci n'est vraiment pas large !

Des travaux pour changer la signalisation sont aussi en cours. Il va falloir que tous les trains de la ligne D roulent dorénavant sur 2 voies et non plus 3.

Suite à ces aménagements, les horaires sur le RER D vont changer. Point sur la situation.

L'ajout d'arrêts dans le Val-de-Marne : Fini les directs Villeneuve-Paris !

- Il est acquis qu'un deuxième train au quart d'heure va s'arrêter au Vert-de-Maisons, ceci a déjà été annoncé plusieurs fois en réunions publiques. C'est le train en provenance de Malesherbes, qui remontera d'ailleurs jusqu'à Villiers le Bel (comme avant 2008 donc) qui est pressenti pour faire cet arrêt supplémentaire.

- On ne sait toujours pas si tous les trains marqueront l'arrêt à Pompadour ou non : c'est ce qui avait annoncé au départ, mais suite à la demande de Sadur notamment, des variantes avec moins d'arrêts ont été mises à l'étude par le STIF. Seulement, nous n'en connaissons pas encore les conclusions... Il est pressenti que seulement 2 trains (un vers Combs, un vers Corbeil) s'y arrêteraient.

- Il est également pressenti que les 2 trains de Combs marqueraient dorénavant l'arrêt à Maisons Alfort, nous avons simplement demandé de vérifier l'opportunité de ceci sachant que l'ajout d'un arrêt au Vert de Maisons risque de ramener du monde qui précédemment prenait la D à Maisons Alfort Alforville sur cette gare.

Temps de parcours : Comme la signalisation sera modifiée, qu'il y aura une augmentation du temps de stationnement dans certaines gares, et plus d'arrêts, **il faudra prévoir en moyenne entre 3 et 8 minutes de temps de parcours supplémentaire entre Villeneuve-Saint-Georges et Paris.** Et ceci, quelle que soit la variante retenue : les trains ne roulant plus que sur 2 voies au lieu de 3, ils ne pourraient plus se doubler !

Concernant les gains en ponctualité, nous ne sommes pas du tout confiants :

- La SNCF ne cesse de dire que la hausse de l'irrégularité en Ile-de-France est liée en grande partie à l'augmentation de la fréquentation des trains, et avec Pompadour, il va y avoir encore plus de monde sur notre ligne, vu qu'on n'augmente pas le nombre de trains sur le RER D (on reste à 4 par quart d'heure au sud de la ligne)

- **Au nord de la ligne**, c'est encore pire : certes nous repassons à 3 trains au quart d'heure en heure de pointe, mais comme RIEN n'a été fait dans le tunnel commun avec le RER B, dès qu'il y aura le moindre retard nous retomberons dans les travers d'avant 2008 ! De plus, en contre-pointe, il n'y aurait pas autant de trains qu'avant 2008. Peut-t-on donc considérer cela comme une réelle amélioration ?

- La cause principale d'irrégularité sur le RER D est liée aux problèmes matériels et au manque de rames disponibles : avec le retour à 12 trains par heure au nord de la ligne, il va falloir davantage de rames, et nous ne sommes pas du tout certains de toutes les avoir pour fin 2013. Pour bien faire, il faudrait des rames supplémentaires en réserve, mais vu ce qui vient d'être dit nous ne sommes pas près de les avoir !

- Les trains ne pouvant plus se doubler, un train en retard ralentira donc toujours tous ceux qui le suivent.

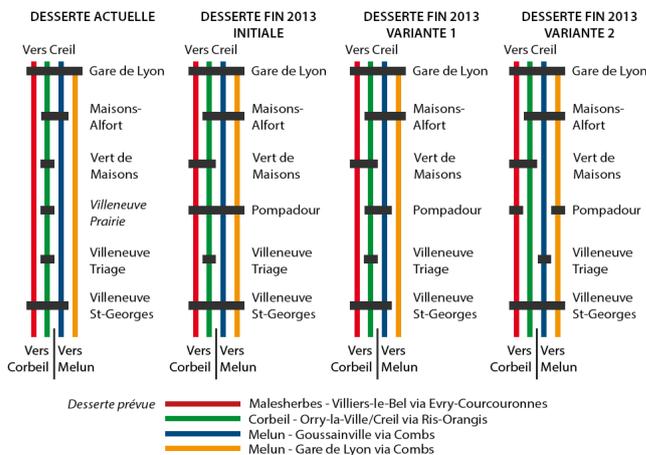
Cela fait des années que nous disons que les investissements faits pour remettre à niveau le RER D ne sont pas suffisants :

- Il faut doubler le tunnel entre Châtelet et la gare du Nord, c'est le seul moyen d'ajouter des trains sur l'ensemble de la ligne D et non de faire des tours de passe-passe qui avantagent les uns mais au détriment des autres.

- Les trains de la pointe du matin arrivent déjà pleins à Villeneuve Saint Georges, et leur ajouter des arrêts sera de plus en plus mal vécu tant qu'il n'y aura pas de contrepartie (autrement dit plus de trains sur chacune des branches).

- Tant qu'il n'y aura pas davantage de trains en réserve il y aura toujours autant de suppressions, et ce au moindre aléa sur notre ligne.

N'hésitez pas à réagir à cet article en venant sur notre site ou bien sur notre forum !



Où en est le doublement du tunnel Châtelet - Gare du Nord ?

Tous ceux qui ont entendu les flashes de Radio ligne D le savent : les trains sont très souvent en retard à cause du trafic dans les gares parisiennes, et aussi à cause du tunnel que nous partageons avec le RER B.

Depuis la création de l'association, nous demandons à tous les acteurs que nous rencontrons (SNCF, élu, RFF, STIF) de lancer les études pour doubler le tunnel, vu qu'il est lui aussi une cause des maux de notre ligne.

En effet, l'histoire récente a montré qu'il n'y avait pas de remède miracle à cette situation, puisque les deux dernières solutions mises en oeuvre (faire circuler moins de trains du RER D dans le tunnel, et supprimer le changement de conducteur sur le RER B à Paris Nord) n'ont pas empêché les problèmes de saturation du tunnel de perdurer.

Pire, comme il y aura de nouveau 32 RER (20 RER B et 12 RER D) par heure et par sens dans le tunnel à partir, norma-

lement, de la fin de l'année 2013, la situation pourrait sérieusement se dégrader et durablement.

Toutefois, nous avons sur le sujet une bonne nouvelle à vous apporter: à force d'insister sur la nécessité du doublement du tunnel, un budget d'études a enfin été débloqué, et des études sont en cours pour voir comment réaliser ce doublement (quelle ligne emprunterait ce nouveau tunnel ? Y met-on une nouvelle gare - par exemple à République ? etc.).

Le STIF et RFF nous ont tous les deux confirmé que les études étaient en cours, et que les résultats seraient publiés soit à la fin de l'année, soit au début de l'année prochaine. Affaire à suivre de très près donc, d'autant plus que la fréquentation de la ligne augmentant toujours, il faudra trouver un moyen de faire circuler plus de trains entre Châtelet les Halles et la Gare du Nord, tant sur le RER D que sur le RER B !

Nouveauté SaDur : le formulaire de remontées matériel

Vous qui prenez le RER D, vous savez aussi bien que nous qu'il y aurait de quoi écrire des pages si nous voulions faire un article sur l'état des trains qui roulent sur notre ligne. Entre les antiques petits gris qui sévissent encore sur l'axe Corbeil-Melun, et nos trains à deux étages supprimés bien trop souvent parce qu'ils ont «été retenus dans les ateliers de maintenance», on ne peut pas vraiment dire qu'on soit gâtés tous les jours....

Nous avons plutôt préféré vous présenter le dernier-né de nos formulaires. Il vous permet en effet de nous signaler dès que vous constatez quelque chose qui ne va pas sur votre train: sonnerie des portes qui ne marche pas, wagon pas chauffé, annonces dans les haut-parleurs trop fortes.... bref tout ce qui vous paraît anormal !

Ce formulaire est très facile et rapide à utiliser. La seule chose qu'il vous faut penser à noter est le numéro du wagon dans lequel vous avez fait votre observation. Ce numéro n'est visible que sur les plateformes. Dans les trains repeints, il est situé au dessus de la porte qui permet de passer d'un wagon à l'autre. Dans les trains non encore repeints, ce numéro est situé juste au dessus des portes de sortie.

Infogare à Châtelet, encore repoussé !

Si vous prenez le RER D à Châtelet-les-Halles, vous remarquerez que l'information est souvent erronée, voire fantaisiste.

Cela est dû au fait que la station Châtelet est gérée par la RATP, qui utilise son propre système d'information, déconnecté du système SNCF, nommé Infogare. Résultat : il arrive fréquemment que l'information «ne passe pas» entre les deux opérateurs. Evidemment, qui en paie les pots cassés ? Les usagers, qui ont droit sur le quai à de mauvaises informations.

Début 2012, la SNCF nous avait informé qu'un accord avec la RATP avait été trouvé, pour l'installation d'Infogare à Châtelet avant la fin de l'année. **Nous avons récemment appris que l'installation de ce système d'information a finalement de nouveau été repoussée, à 2013 !**

Nous continuerons donc à **faire pression sur les instances** pour que, enfin, nous puissions avoir une information voyageur acceptable sur les quais de la ligne D à Châtelet-les-Halles.

Ce formulaire est accessible à l'adresse suivante :

www.sadur.org/Incidents.

Nous transmettons ensuite tous les signalements à la SNCF. N'hésitez pas à aller y faire un tour et nous dire ce que vous en pensez !



Un exemple d'anomalie identifiable : la girouette (bandeau lumineux indiquant la mission du train) ne fonctionne pas.

Des passages vraiment plus à niveau !

Depuis le début de l'année, nous avons observé une recrudescence des incidents survenant sur des passages à niveau. Il y a 34 passages à niveau sur toute la ligne, et seuls 3 ont été supprimés ces 30 dernières années, le prochain étant celui de Mennecy. **Et plus aucune suppression à venir !**

Autant de sources de fragilité dont le RER D se passerait bien: avec la multiplication des incidents de ce type, et l'état des infrastructures de la ligne, il serait grand temps de passer la vitesse supérieure sur ce sujet.

SaDur demande donc aux différents acteurs d'établir un calendrier de suppressions de passages à niveau, avec une cadence plus soutenue.

Elle a en particulier sollicité le conseil Général de l'Essonne, principal concerné, mais n'a toujours pas reçu de réponse à ce jour.

SADUR est l'association des usagers de la ligne D du RER. Cette association existe **pour vous**, qui empruntez cette ligne tous les jours ou toutes les semaines, mais elle existe aussi **par vous**. Plus nous serons nombreux, plus l'association gagnera en efficacité et en représentativité. N'hésitez pas, rejoignez-nous en renvoyant le bulletin ci-dessous après l'avoir complété.

SaDur

Soutien Associatif Des Usagers Révoltés
Association loi 1901 n° W912003463 (Seine et Marne)

BULLETIN D'ADHESION

à retourner à **SADUR** - 1 rue Janisset Soeber- 77240 CESSON

Nom :
Prénom :
Adresse :
.....
Profession (facultatif) :
Téléphone :
Courriel (adresse mail) :

Votre trajet sur la ligne D
- Matin : de à
- Soir : de à
Temps moyen domicile-travail : min
J'adhère pour une année : 5 euros
(chèque à l'ordre de SADUR)