



Suivre l'association : www.sadur.org
Nous contacter : contact@sadur.org

Le RER D, parlons-en !

Réunion publique de Villabé
Le 7 octobre 2014

Pourquoi cette réunion publique ?

- Présenter SADUR :
 - Nos objectifs,
 - Nos actions
- Echanger sur le fonctionnement actuel du RER D :
 - Offre
 - Qualité de service
- Echanger sur les évolutions à venir pour le RER D :
 - Desserte
 - Nouveaux trains

Sommaire

1. Introduction : pourquoi cette réunion ?
2. Présentation de SaDur
3. Le RER D aujourd'hui : une ligne toujours malade
4. Le RER D demain
5. Conclusion

Présentation de SaDur (1/3)

- Association loi 1901
- créée en 2005
- composée de bénévoles,
- sans aucun lien avec quelque parti politique
- Champ d'action : **tous** les usagers du RER D

Présentation de SaDur (2/3)

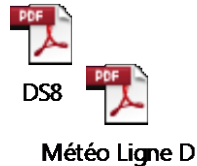
Objectifs de l'association :

- 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.

Présentation de SaDur (3/3)

Moyens d'actions :

- Multiples canaux de collecte de témoignages et de statistiques :
 - Site Internet / Page Facebook / Compte twitter
 - Forum Internet
 - Formulaire de témoignage
 - D- Collector (outil de recueil de relevés horaires de trains, qui nous permettent d'établir nos propres statistiques de régularité)
- Publications
 - La D-Pêche de SaDur
 - La météo de la ligne D
- Rencontres avec institutionnels
 - SNCF
 - STIF
 - Elus
- Manifestations
- Affichages Associatifs en gare



Le RER D aujourd'hui (1/6)

Contexte : Le RER D, une ligne complexe à gérer

De multiples acteurs : SNCF, RFF, STIF, RATP (et Optile pour les bus), ce qui entraîne 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 assumées

Des intérêts pas forcément convergents :

- Transilien et RFF sont dans une logique économique (facturation au STIF, diminution des malus, vente de sillons pour RFF),
 - le STIF a une 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 (2/6)

Vu du quai à Villabé, ce qui a changé depuis le 15/12/2013

Offre et desserte des trains en pointe :

- Les trains depuis Melun qui étaient terminus Corbeil ont été prolongés vers Juvisy
- Au total, 7 navettes avec une fréquence d'un train au quart d'heure
- Toujours besoin de changer (Juvisy, Corbeil ou Melun) pour aller sur Paris en pointe
- Correspondance toujours quasi-impossible à Corbeil avec les trains de la Vallée

Offre en heures creuses et en soirée :

- Heures creuses : 1 train par heure
- Dernier départ de la Gare de Lyon pour la branche Melun Corbeil (changement à Juvisy) : 19h54, Après besoin de prendre un bus à Corbeil
- Dernier train pour Paris au départ de Villabé : 20h35 (DOPA, va à Paris)

Créteil Pompadour : pas d'accès direct (nécessite changement à Villeneuve St Georges)

Le RER D aujourd'hui (3/6)

Au-delà de l'offre, la qualité de service

Information voyageurs :

- A Châtelet-les-Halles, de nouveaux écrans ont ENFIN été installés (demande de 2007)
- Les écrans d'information voyageurs sont également en cours de remplacement sur l'axe Corbeil Melun
- Axes de progrès : situations perturbées , et extremes journées
- Les Flashs travaux, dans leur format actuel, ne sont pas exploitables par les voyageurs

Confort de voyage :

- En pointe, service essentiellement par Z5300
- Les trains sont sales
- Toilettes trop fréquemment condamnées

Services en gare

- Diminution des services proposés. Ex : cas de la vente de billets GL
- Dans d'autres gares, diminution de l'amplitude horaires au public (Ballancourt)

Le RER D aujourd'hui (4/6)

Analyse

Offre :

Toujours besoin de changer en pointe, et pas d'amélioration des correspondances

Conséquence : pour arriver à la même heure qu'en 2013, il faut partir 1 train plus tôt !

Ex : en 2013, en partant à 7h53 de Villabé, arrivée à Châtelet-les-Halles à 8h40

Dorénavant, en partant la même heure de Villabé, arrivée à Châtelet-les Halles à 8h54

Le temps de battement entre le JOPA et le xOVA est de 20 secondes : correspondance impossible

L'axe Corbeil Melun est le plus touché par les suppressions

L'offre en Heures Creuses et en soirée ne rend pas le RER D attractif sur cette brache

⇒ Quelle pérennité pour l'axe Melun Corbeil ?.

L'amélioration de la régularité promise par le STIF n'est pas au rendez-vous

- Schéma de Principe, juillet 2009 : le STIF annonçait une amélioration de 8 points de la régularité
- Selon la SNCF, elle n'est que de 4%
- Il n'y a pas eu un jour de neige en hiver, les chiffres de régularité sont donc très favorables à la SNCF

Le RER D aujourd'hui (5/6)

Quelles actions à mener ?

Réunions publiques : pour partager ce constat

→ 4 réunions d'ici la fin de l'année

Demandes au STIF :

- Priorité : diminuer les temps de parcours, en retardant les horaires au sud de Villeneuve
- Revoir les correspondances avec les trains de la Vallée à Corbeil (permettrait de gagner 7 minutes)
- Revoir l'offre au sud de Corbeil en heures creuses et en soirée
- Modification des horaires d'été
- Quelle Implication des usagers dans la négociation du prochain contrat STIF-SNCF

Demandes à la SNCF /RFF :

- Poursuivre le travail sur l'information voyageurs
- Présenter un plan d'action concernant la propreté des trains (*expérimentation à venir cet automne*)
- Expérimenter sur la D les radars de franchissements de passages à niveaux

Manifestations : Cf. 31 janvier 2014

Le RER D aujourd'hui (6/6)

Questions /
Échanges avec la
salle

Le RER D demain (1/5)

Des besoins réels

Faire rouler davantage de trains sur l'ensemble de la ligne , pour répondre à la hausse du trafic :

- Ajout d'un train au quart d'heure en pointe sur la branche Combs
- Idem sur la branche du plateau (train supplémentaire terminus Paris, et non Juvisy)

Si plus de trains, besoin d'aménager les infrastructures pour résorber plus rapidement qu'aujourd'hui les incidents :

- Ajout de voies (entre Grigny et Juvisy) et d'aiguillages pour permettre d'isoler le secteur perturbé, et laisser un trafic normal sur le reste de la ligne
- Ajouts de réserves (conducteurs et trains) pour pallier les pannes de trains

Assurer des services supplémentaires :

- Correspondance avec la future ligne 15 du métro au Vert de Maisons
- Desserte de l'éventuel futur grand stade de rugby en Essonne ?

Du matériel neuf / radier les trains les plus anciens :

- Les trains actuels ne sont pas performants pour avoir des temps d'arrêts en gare courts

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

Le RER D demain (2/5)

Application concrète : cas de Villabé

La desserte n'est pas arrêtée

- Soit Passage par le plateau, mais dans ce cas trains quasi-omnibus
- Soit passage par la vallée, et trajets plus rapides, mais besoin de changer pour accéder à Evry, et terminus « Gare de Lyon surface ». Dans ce cas, correspondance avec le Grand Paris Express non garantie. La SNCF semble privilégier ce scénario.

En fonction de la desserte, rien n'est arrêté non plus sur l'accès direct à Paris

Mise en accessibilité des quais de la gare de Villabé?

- Pour le moment prévu pour aucune des gares de l'axe Corbeil – Malesherbes

Du matériel de seconde main, en remplacement des petits gris

- Pour l'instant, échéance annoncée pour 2017....

→ Ces modifications nécessiteront des travaux importants, des réunions de concertation sont à prévoir

Le RER D demain (3/5)

.... Mais trop de points en suspens

Quel est le coût de l'ensemble de ces opérations ? Le financement est-il assuré ?

Quelle sera la date de mise en service de ces aménagements ?

→ La SNCF nous dit que 10 ans de travaux seront nécessaires

Les impacts sur le RER D du possible futur stade à Ris Orangis ne sont pas encore connus

Trains neufs

→ Autant de places assises que les trains actuels de la D ?

→ Présence de toilettes ? Si non, quel plan d'action pour équiper les gares de la D en WC ?

Doublement du tunnel Châtelet-les-Halles Gare du Nord : Le projet est en train d'être abandonné

Le RER D demain (4/5)

Quelles actions pour SaDur ?

Sensibilisation des usagers et des élus

- Les impacts des évolutions doivent être connus de tous
- Il ne doit pas y avoir de zone d'ombre comme il y en a eu sur le schéma directeur

Propositions à la SNCF et au STIF

- S'assurer que l'évolution de l'offre profitera à tous
- Améliorer la qualité de service : ici les actions peuvent être menées plus rapidement

Relais des propositions des candidats lors des prochaines élections régionales

- Quelles propositions pour la ligne D ?
- Quelles propositions pour la gouvernance du STIF ?

Ces actions nécessitent VOTRE soutien !

Le RER D demain (5/5)

Questions /
Échanges avec la
salle

Conclusion

MERCI

Retrouvez **SaDur** :

Internet : www.sadur.org

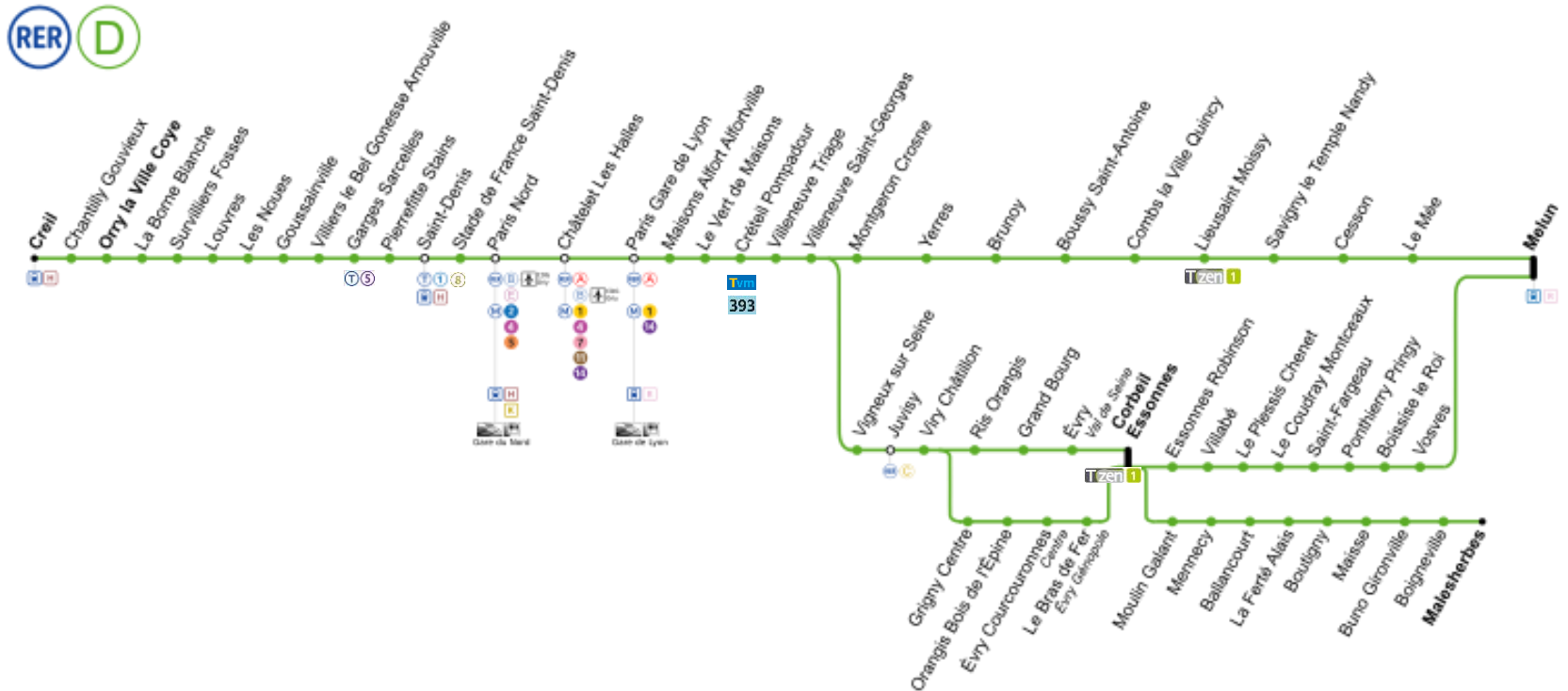
Email : contact@sadur.org

Facebook : [Association Sadur](#)

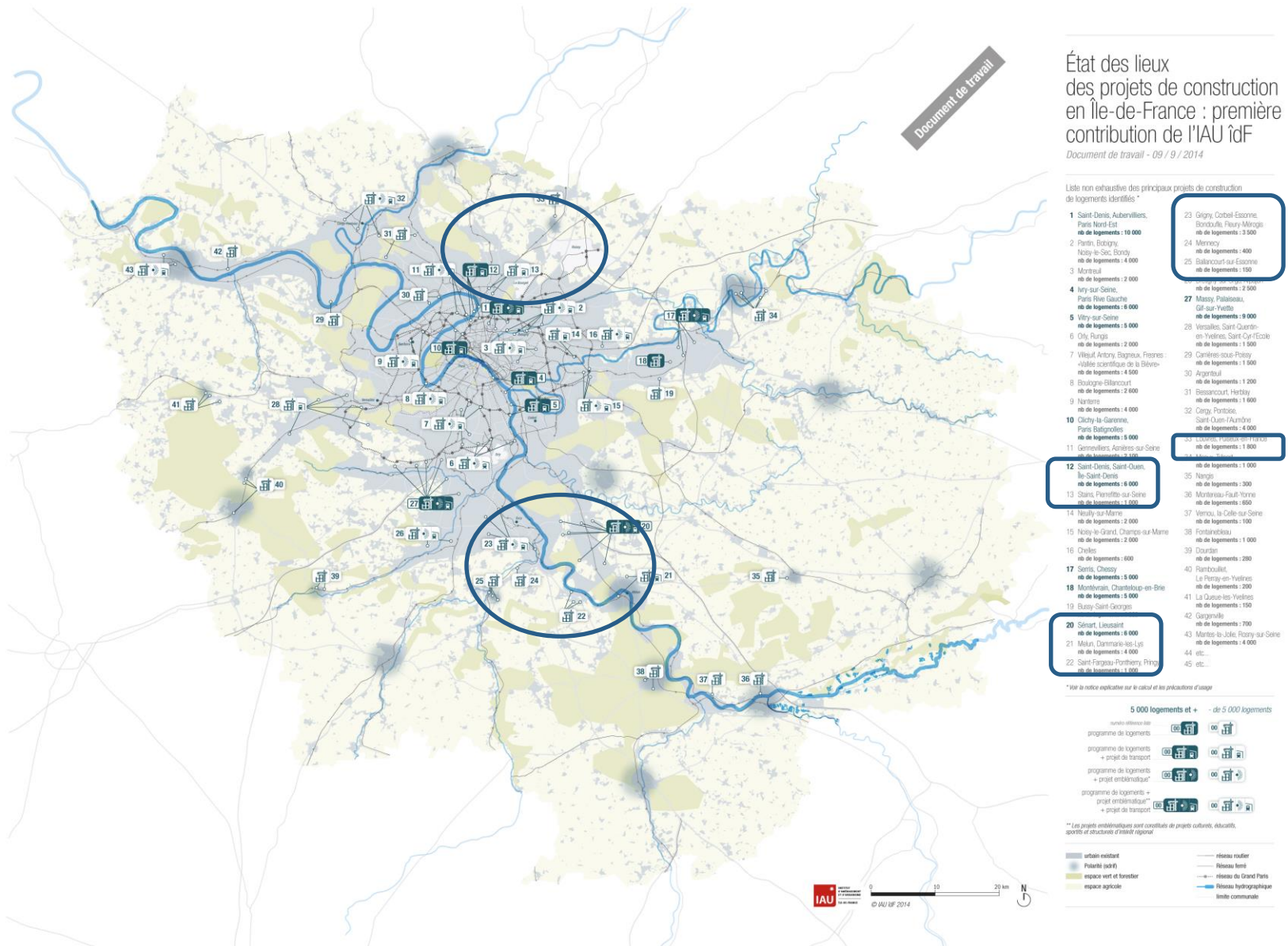
Twitter : [@Asso_Sadur](#)

Annexes

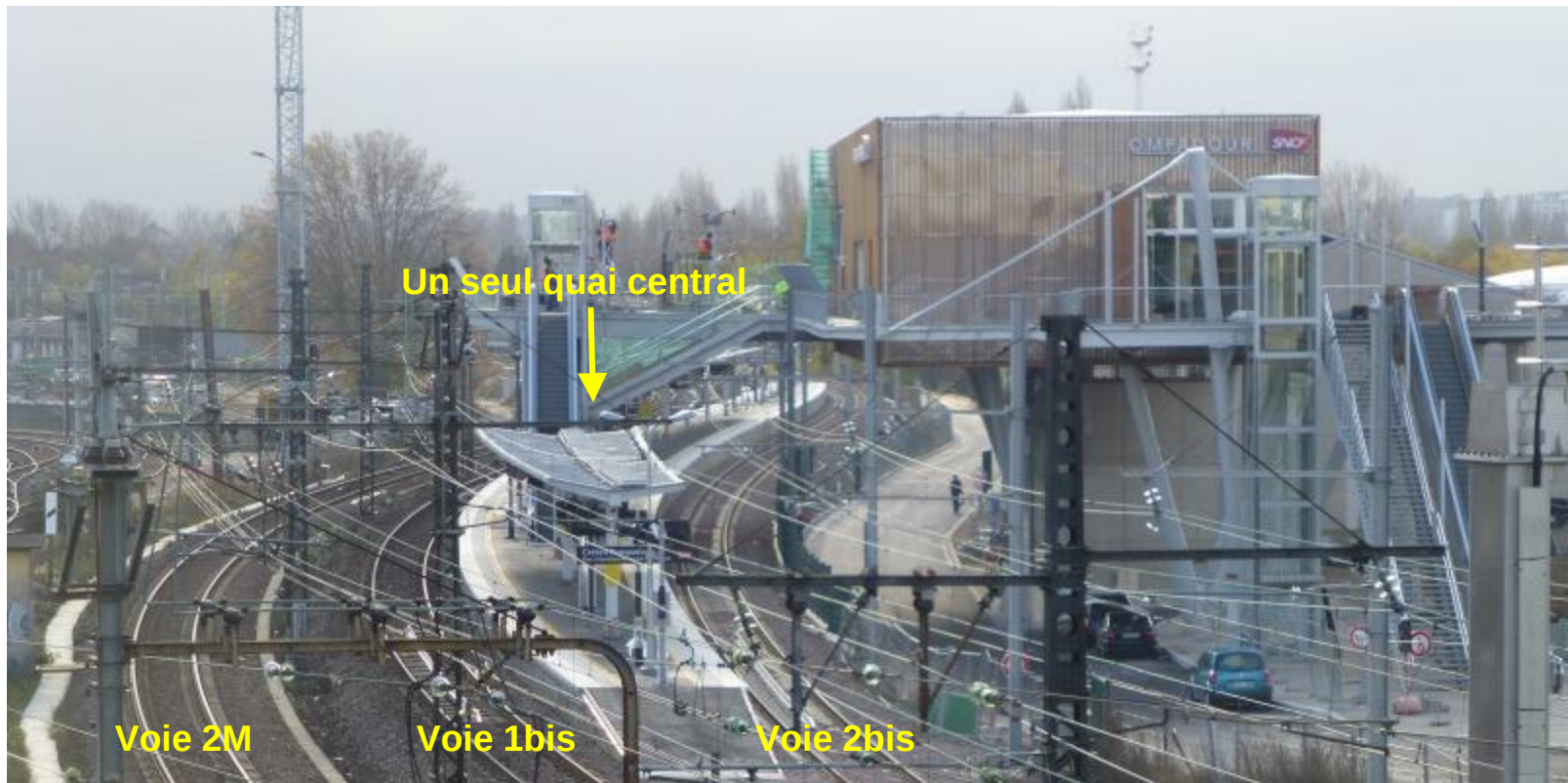
Plan ligne D (source : Wikipédia)



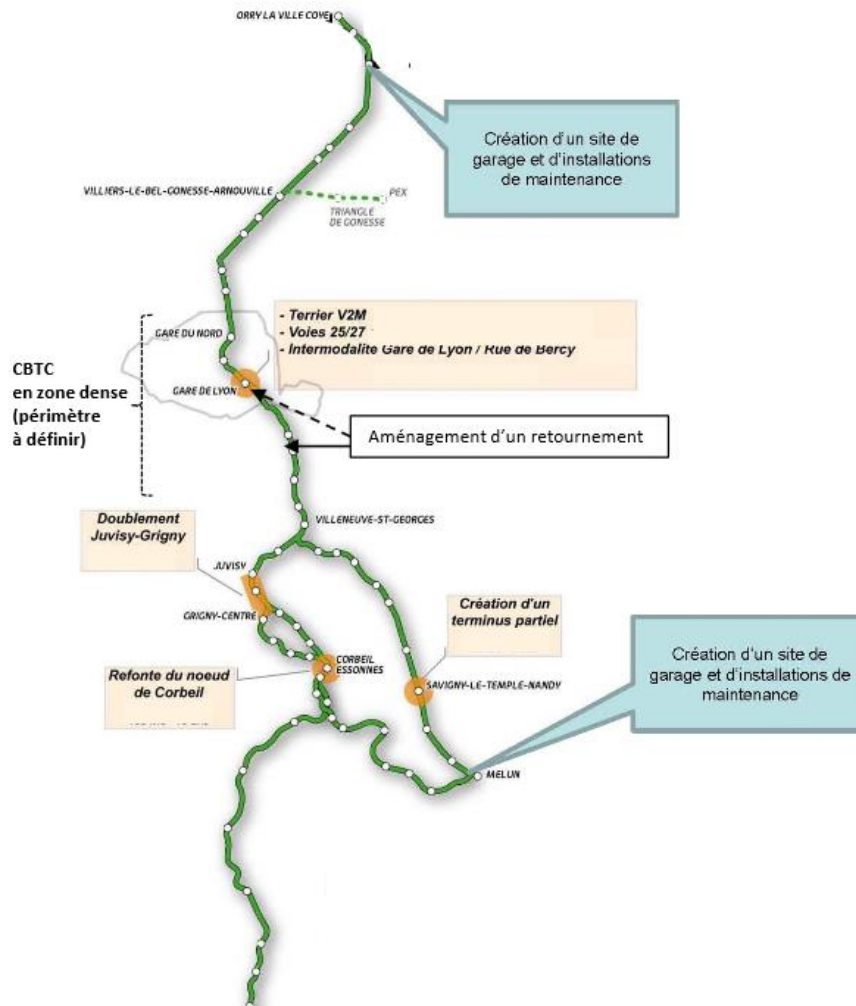
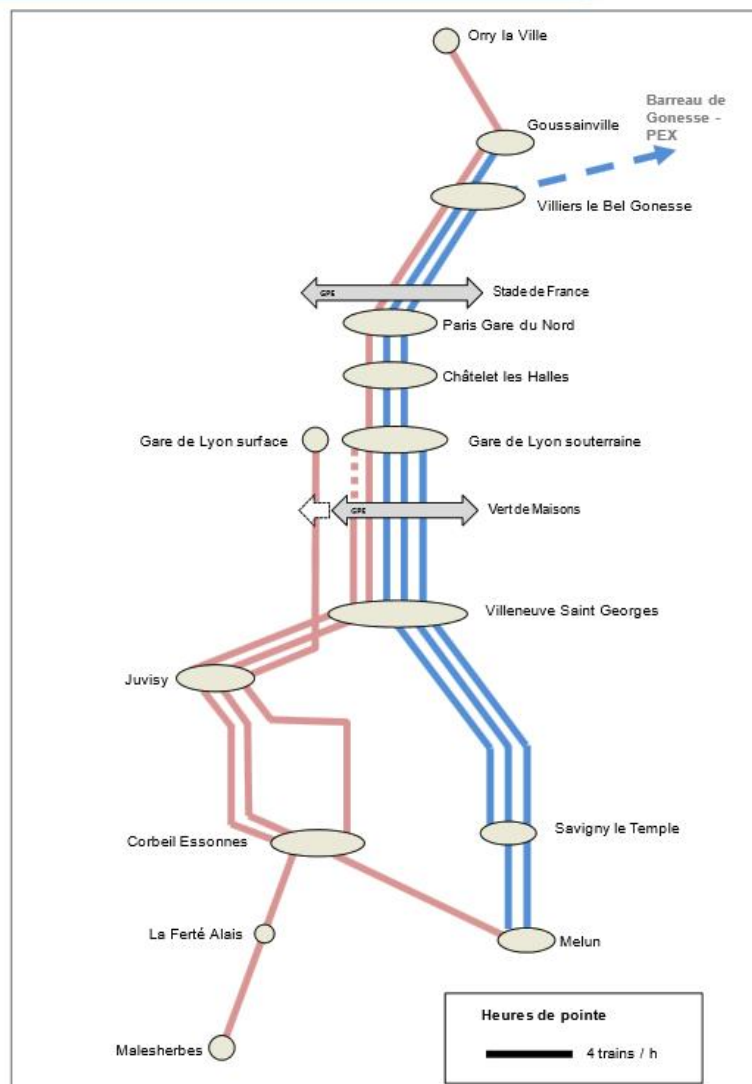
Projets de constructions (source IAU – Idf)



Gare de Créteil-Pompadour (vue vers le sud)

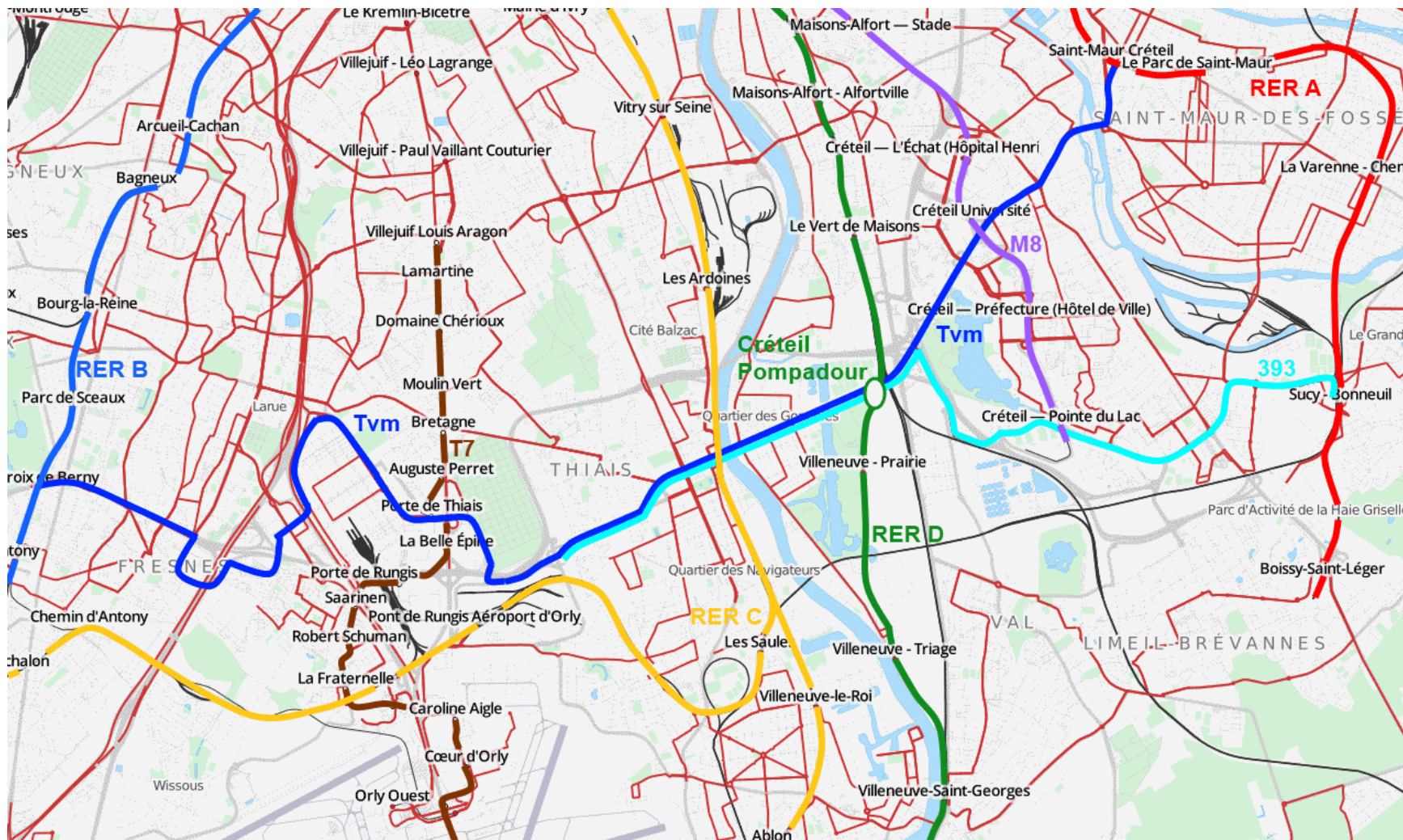


Vision cible STIF



(source : support comité de ligne du 10/07/2014)

Correspondances bus à Créteil-Pompadour



Transports en commun : qui fait quoi en IDF ? (1/3)

Le **STIF** : c'est le chef d'orchestre et le décideur. Il désigne les exploitants avec qui il contractualise la qualité de service attendu, élabore la politique tarifaire, définit l'offre de transport, finance son fonctionnement, pilote les études et définit les grands investissements à venir.

Budget de fonctionnement
(2012) : **8,6 Mds d'€**
(dont 33% pour la SNCF)

SaDur fait partie des **5**
associations d'usagers
consultées par le STIF en
2012

Qui siège au conseil d'administration du STIF ?



source STIF

Transports en commun : qui fait quoi en IDF ? (2/3)

La **SNCF** : elle assure deux missions distinctes. D'un côté elle est **transporteur et exploitant** du réseau qu'elle utilise, de l'autre **gestionnaire de l'infrastructure**.

Ainsi comme transporteur, elle se doit de payer des péages à RFF mais en tant que gestionnaire, chargée également de l'entretien des infrastructures, elle est rémunérée par RFF. Sur la ligne D du RER, la SNCF se doit de faire part à RFF des travaux qui doivent être exécutés pour l'entretien, la rénovation mais aussi pour l'amélioration de la ligne. Elle **gère l'information voyageur, entretient les gares et les trains**. Elle a également un rôle de **conseil auprès du STIF**.

La ligne D du RER, ce sont **2 000** agents SNCF dont 25 % en contact direct avec les voyageurs

SaDur rencontre régulièrement la Direction de la ligne D

Transports en commun : qui fait quoi en IDF ? (3/3)

RFF (Réseau Ferré de France) : a la charge de financer le développement, l'entretien et la mise en valeur du réseau. C'est le propriétaire des voies ferrées mais également des quais et des souterrains.

La **RATP** est un exploitant au même titre que la SNCF mais elle est propriétaire de son réseau ferré. Sur la ligne D, le tunnel commun avec le RER B Gare du Nord – Châtelet-Les-Halles et la station de Châtelet-Les-Halles sont gérés par la RATP.

Depuis le 10 novembre 2013, cette gestion est réalisée par la Direction de Ligne Unifiée RATP / SNCF basée à Denfert-Rochereau.

Rappel : le RER D en chiffres

550 000 voyageurs par jour

+ 50 % en 10 ans
3ème ligne de RER la plus fréquentée
2,5 fois le trafic total du TGV

450 missions quotidiennes

120 Z 20500 (rames 2 niveaux)
20 Z 5300 (rames inox)

190 km de ligne

Ligne la plus longue du réseau RER
59 gares, 8 départements
Dessert 4 des 8 villes préfectorales d'Île-de-France

83,8 % de ponctualité officielle en 2012

1 train sur 3 en retard ou supprimé selon l'association SaDur

SA2014 : évolution de l'offre (HP)

Nord de la ligne :

- 12 trains/heure en pointe jusqu'à Villiers-le-Bel (au lieu de 8)
- 8 trains/heure jusqu'à Goussainville (au lieu de 6)

Val-de-Marne :

- 12 trains/heure en pointe à Maisons-Alfort (au lieu de 8)
- 8 trains/heure en pointe à Créteil-Pompadour (au lieu de 4 à Villeneuve-Prairie)
- 16 trains/heure en pointe à Villeneuve-St-Georges (au lieu de 12)

Desserte au sud de Villeneuve St Georges (Melun - Plateau - Vallée) :

- pas de train en plus, mais chaque train non omnibus marque un arrêt supplémentaire dans le Val-de-Marne

Branche Juvisy - Corbeil - Melun :

- en semaine, tous les trains origine/terminus Juvisy sont prolongés jusqu'à Melun

Aucune amélioration de la fréquence des trains en pointe au sud de la ligne. Chaque semi-direct se voit gratifier d'un arrêt supplémentaire.

La ligne D demain (1/3)

Les projets pour le RER D - “Court terme” (< 2020)

- Remplacement des petits gris par des MI-84 : le STIF a décidé, la SNCF traîne des pieds... et pendant ce temps là les petits gris roulent toujours...
- Ajout d'un quai à Pompadour : RFF a promis des études pour fin 2013...
- Mises aux normes PMR des gares : les travaux ont débuté pour les premières gares (Bras-de-Fer, Yerres, Boussy-St-Antoine ...)

Certes, ces sujets doivent être traités mais ils ne répondent à aucune des problématiques exposées auparavant
⇒ nous sommes encore dans une logique de “rustine” et non d'amélioration durable

- Ajouts d'autres arrêts en proche couronne ? (Le Vert de Maisons si correspondance avec le Grand Paris Express)

Pour SaDur, l'amélioration concrète de la ligne sera une condition sine qua non à l'ajout d'autres arrêts pour le RER D, GPE ou pas !

La ligne D demain (2/3)

Les projets pour le RER D - “Moyen / Long Terme”

→ Horizon 10-15 ans ou plus

- Remplacement des Z2N par des nouveaux trains (2022 - ?) : ces trains équiperont d'abord le RER E → ne rien attendre avant 10 ans...

Le grand stade de Ris : un accélérateur ?

- Travaux pour faire circuler davantage de trains au sud de la ligne (*voir diapo suivante*)
 - Nécessite 10 ans de travaux selon la SNCF
 - Non financés à ce jour

⇒ En juillet 2009 la Directrice du STIF avait dit qu'il ne fallait pas attendre pour lancer ces études, elles n'ont pas été publiées à date...
- Au nord de la ligne, barreau de Gonesse ? (2020 - ?) → pas de réelle volonté de la part de la SNCF ni de RFF de faire avancer le sujet
- Doublement du tunnel entre la Gare du Nord et Châtelet-Les-Halles : études terminées, mais non communiquées ⇒ **la décision de faire doit être politique, et non une décision des services techniques du STIF !**

Les sujets sont identifiés, mais il n'y a ni financement, ni calendrier en face
⇒ Que peut-on réellement espérer pour le RER D ?

La ligne D demain (3/3)

Les projets pour le RER D - “Moyen / Long Terme”

→ faire circuler plus de trains au sud

Extrait du Contrat de Développement Territorial (CDT) de Sénart (novembre 2013)

La mise en œuvre du schéma de desserte moyen long terme consistera :

- sur la partie nord de la ligne : 12 trains à l'heure de pointe,
- sur la partie sud de la ligne : **12 trains à l'heure de pointe** (au lieu de 8)
sur la branche Combs, 8 trains à l'heure de pointe sur la branche Corbeil.

Sénart : 1 000 logements /
an, 40 % de montants en +
sur le RER D à horizon
2020

Ce scénario nécessite des investissements importants, notamment sur la partie sud de la ligne pour permettre la circulation d'une 3ème mission sur le plateau de Sénart.

Les travaux d'infrastructures concernent :

- la séparation et le décroisement des flux en gare de Corbeil-Essonnes,
- le doublement des voies entre la bifurcation de Grigny et Juvisy,
- la construction d'un terrier à Bercy pour supprimer le croisement à niveau des trains des gares de Bercy et Lyon,
- la construction de 2 voies supplémentaires (25 et 27) à la gare de Lyon en surface.

**Le coût estimé des
travaux est de 1
milliard d'euros.**