



## Régularité et desserte du RER D à court terme

La ligne D du RER continue d'afficher de très mauvais résultats en matière de régularité (15 % de retards en 2006), d'où de multiples conséquences négatives pour ses 470000 usagers quotidiens.

D'une manière générale, l'AUT considère que la desserte doit répondre le mieux possible aux besoins des usagers et que l'infrastructure doit être adaptée pour cela et non l'inverse.

Quelques investissements ponctuels (à Villeneuve St Georges, Corbeil et Goussainville) ont été décidés mais leur réalisation s'étale jusqu'en 2010. De même le remplacement total des vieux trains qui circulent sur les branches sud de la ligne D n'interviendra pas avant 2012.

L'un des principaux points noirs de la ligne D est la saturation du tunnel Châtelet – Gare du Nord, commun avec la ligne B. Force est de constater que le passage de 32 trains par heure et par sens y est quasiment impossible dans les conditions actuelles.

La limitation à Châtelet des missions origine / terminus Malesherbes en heure de pointe (scénario 4 de la SNCF) apparaît comme la seule solution à court terme pour désengorger un peu ce tunnel, d'autant plus que l'expérimentation sur une semaine semble avoir été concluante.

Cette mesure, qui a pour avantage de permettre une meilleure régularité, aura certes pour conséquence de diminuer la desserte de la branche Nord : deux gares (Garges-Sarcelles et Villiers-le-Bel) auront moins de trains et il sera plus difficile de trouver des places assises dans les trains restants. Néanmoins la charge des trains devrait rester acceptable et probablement inférieure à celle de la partie sud de la ligne D et des autres lignes de RER.

**L'AUT demande donc la mise en œuvre du « scénario 4 » dès décembre 2007.**

Bien entendu, cette mesure « d'urgence » ne remplace pas la profonde rénovation de l'infrastructure qui est nécessaire, comme l'ont reconnu l'Etat et la Région en dotant la ligne D de 200M€ au CPER 2007-2013.

### Redistribution de l'offre économisée

L'application de la desserte précitée conduit à une économie importante de kilomètres x trains que le STIF s'est engagé à redéployer sur la ligne D. L'AUT propose donc les renforts suivants (sous réserve de faisabilité technique) :

- Amélioration de la desserte de fin de journée sur la branche Nord : Extension de la pointe du soir par le maintien de 2 trains au quart d'heure jusqu'à 20h30 au départ de Paris au lieu de 19h30 environ, desserte au quart d'heure jusqu'au dernier train pour les gares jusqu'à Villiers-le-Bel au lieu de 22h environ actuellement.
- Amélioration de la desserte de fin de journée sur la branche Melun : desserte au quart d'heure jusqu'au dernier train pour les gares jusqu'à Combs-la-Ville au lieu de 20h30 environ actuellement.

## AVIS DE L'AUT SUR LE « PLAN D'URGENCE RER D » :

### Modifier les dessertes pour améliorer la régularité ?

Le STIF et la SNCF ont présenté en novembre aux élus et aux associations le « plan d'urgence 2006 » pour le RER D. Vu la situation catastrophique de cette ligne, en attendant les investissements en infrastructure et matériel roulant qui s'étalent de 2007 à 2010, ce plan vise à modifier les dessertes pour réduire l'effet « boule de neige » avec une mise en œuvre prévue fin 2006. Il concerne essentiellement la partie sud de la ligne sur la branche de Corbeil.

L'AUT considère qu'à terme les dessertes doivent être élaborées en fonction des besoins de la majorité des usagers et non pas dictées par des contraintes d'exploitation. De manière transitoire, certaines modifications sont néanmoins acceptables mais elles ne doivent induire que des inconvénients minimes pour les usagers.

#### - S'agissant des heures de pointe :

L'AUT comprend l'intérêt de rendre origine-terminus Gare de Lyon les trains de la branche Malesherbes pour décharger le fameux tunnel Chatelet-Gare du Nord qui à l'évidence n'est pas capable d'absorber les 32 trains par heure théoriquement prévus actuellement.

L'AUT comprend aussi qu'il vaut mieux, en attendant l'adaptation du plan de voies à Corbeil, que les trains de la branche Melun se dirigent vers la vallée. En revanche, l'absence de trains sans changement pour aller à Paris pour la branche Vallée est trop pénalisante.

L'AUT propose donc de retenir les 3 missions suivantes pour la branche Corbeil :

- Malesherbes / Gare de Lyon semi-direct par le plateau, comme prévu par la SNCF
- Melun / Corbeil / Gare de Lyon et au-delà omnibus par la vallée
- Corbeil / Juvisy par le plateau en navette.

#### - S'agissant des heures dites creuses :

La réorganisation proposée par le plan d'urgence, si elle a le mérite de simplifier la desserte sur le papier, dégrade significativement la situation :

- Plus de semi-directs entre « le plateau » et Paris : + 7 à 8 minutes de trajet
- Plus de trains pour « la vallée » depuis Châtelet ou Gare du nord

De plus, elle crée des missions très différentes par rapport aux heures de pointe. L'AUT se prononce donc pour garder la desserte actuelle d'heures creuses.

