



# Le RER D – Situation actuelle et perspectives

Réunion publique Melun

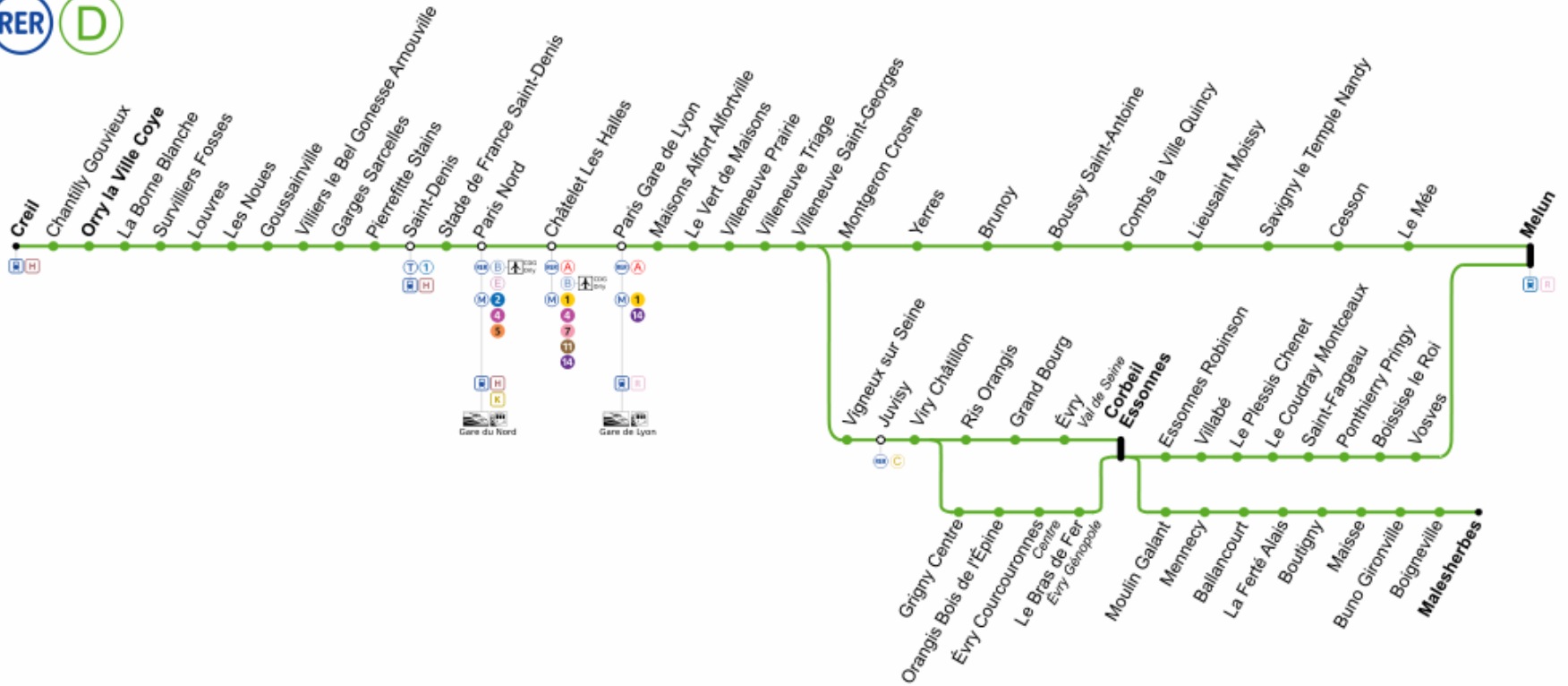
25/01/2011



# Le RER D Aujourd'hui

- Une ligne très fréquentée : 550 000 montants / jour, proche de la saturation et qui se caractérise par son irrégularité chronique
  - Au sud de la ligne : exploitation avec plusieurs branches
  - Des infrastructures et un matériel fragiles, de moins en moins adaptés à un trafic dense et ne permettant pas d'être réactifs en cas de perturbation :
    - La ligne ne croise pas de rocade en cas de perturbation
    - Pas ou peu d'installations permettant d'arrêter un train en chemin et de repartir dans l'autre sens
  - Un matériel roulant qui atteint ses limites (capacité, fiabilité), configuration à deux portes par voiture
- ➔ Vous montez à Melun, vous êtes "coincés" jusqu'à Paris**
- ➔ Le moindre incident prend rapidement des proportions importantes**

## Plan de la ligne D





**Le RER D en 2020/2025 :**

**Des itinéraires bis existeront....**

Des maillages avec des rocades plus "légères" qui seront alors en service :

- T-Zen entre Sénart et Corbeil (temps de parcours : 20 minutes) et Sénart-Melun
- Tram- Train Evry Centre - Massy (temps de parcours : 35 minutes)
- Tram T7 entre Juvisy, Orly (future gare TGV) (temps de parcours : 18 minutes) Villejuif (accès au métro ligne 7)
- Future rocade en proche couronne (au sud de la ligne, correspondance à Maisons-Alfort)



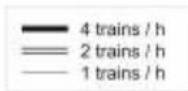
## ...mais les problèmes de charge de la ligne ne seront pas résolus

- Un nombre de circulations sans doute proche de celui que nous avons à ce jour:
    - Peu de possibilités d'augmenter le nombre de trains tant que le tunnel entre Châtelet et la Gare du Nord (commun avec le RER B) ne sera pas doublé
    - De lourds travaux d'infrastructure sont nécessaires pour permettre ceci (nous avons chiffré la remise à niveau des infrastructures à 1 milliard d'euros)
  - Le matériel roulant, s'il n'est pas remplacé, sera en fin de vie et ne sera plus adapté à la fréquentation du RER D
  - Des temps de parcours plus longs (ajouts d'arrêts dans le Val de Marne dès 2013)
  - Le flux principal sera toujours vers Paris lors de la pointe du matin , car peu d'infrastructures / pôles d'emplois développés en grande couronne - surtout sur la branche Combs
- Pour ce débat public, nous serons donc très vigilants sur les augmentations de trafic induites (pointe comme contre-pointe) par l'implantation d'une gare TGV sur la ligne D, ainsi que sur l'augmentation des temps de parcours que cela pourrait générer pour les utilisateurs quotidiens.



# Desserte envisagée ligne D (2014 et au-delà de 2020)

SA 2014  
JOB  
Heures de pointes



Scénario cible  
JOB  
Heures de pointes

