

MA LIGNE

LE MAG DES CLIENTS ET DES AGENTS DES LIGNES D&R N°7

**CONTRAT STIF, CE QUI
NOUS ATTEND**

DÉCRYPTAGE p.4

**VOS QUESTIONS
EN DIRECT**

SE COMPRENDRE p.5

**IL Y A 20 ANS : LE RER D
DU NORD AU SUD**

HISTOIRE P.8

RIZILENE

Évry - Courcouronnes

**HORS CLICHÉS
PORTRAIT DE VOYAGEURS ET
D'AGENTS DE LA LIGNE D**

DOSSIER p.6-7

+ VOTRE CALENDRIER TRAVAUX DE NOVEMBRE 2015-JANVIER 2016 EN PAGES CENTRALES



L'« ABS » POUR TOUTES NOS RAMES

Nos équipes se sont mobilisées durant l'été au technicentre de Villeneuve-Saint-Georges pour équiper 20 trains d'anti-enrayeurs : une organisation jour-nuit et 7 jours sur 7 a permis de diviser par deux le temps d'équipement. Cela porte à 133 le nombre de rames équipées sur les lignes D et R. Les anti-enrayeurs sont installés sur les roues, et permettent de moduler l'effort de freinage, comme le ferait l'ABS d'une voiture.

Cet équipement est primordial notamment à l'automne lorsque les feuilles mortes provoquent une perte d'adhérence. En effet, lors du freinage, elles bloquent les roues, ce qui les use de façon inhabituelle. Cela nécessite des opérations de maintenance lourde, pendant lesquelles les rames ne sont plus disponibles pour assurer le service quotidien.



UNE JOURNÉE « GRAND FROID » SUR VOS LIGNES

Le 2 novembre, les lignes D et R se mettent à l'heure d'hiver à travers une journée d'exercice « à blanc ». L'objectif est de vérifier que chacun est préparé à l'arrivée du froid : circuits d'alerte depuis la réception d'un avis météo jusqu'à la mise en place des actions, vérification de l'état des trains de déneigement, et du niveau des stocks de sel et de sable... Dans le même temps, les équipes poursuivent le contrôle des équipements de chauffage commencé début octobre, auscultent les « réchauffeurs d'aiguilles » qui empêchent les aiguillages d'être bloqués par le gel, et vérifient le bon fonctionnement des chauffages dans les trains.



MODIFICATIONS DE DESSERTE SUR LES LIGNES D ET R

Grâce à l'allongement des quais de la gare de Dordives, 7 trains supplémentaires s'y arrêteront chaque jour de semaine à compter du 13 décembre prochain (3 départs vers Paris, et 4 retours). Le week-end, 3 trains supplémentaires s'arrêteront (1 vers Paris, et 2 retours). En revanche, la gare de Ferrières-Fontenay ne bénéficiera pas de quais allongés, 3 arrêts y seront supprimés pour des raisons de sécurité (risque de chute depuis la partie du train arrêtée en dehors du quai). La desserte sera en revanche inchangée dans le sens Ferrières-Fontenay > Paris.

Sur la ligne D, les voyageurs bénéficieront d'un nouveau train en semaine entre Goussainville et Paris, qui partira chaque soir à 22h02 de Goussainville. Horaires détaillés disponibles prochainement en gare et sur Transilien.com

ZOOM SUR LES TRAVAUX ...

GOUSSAINVILLE

NOVEMBRE

14-15	21-22
-------	-------

Renouvellement d'appareils de voie

12 appareils de voie + 450 m de renouvellement de voies et du ballast.

Conséquences

Aucun train entre Villiers-le-Bel et Creil du premier au dernier train du samedi matin au dimanche soir dans les deux sens. Moins de trains entre Châtelet-Halles et Villiers-le-Bel dans les deux sens. Des bus sont mis en place entre Villiers-le-Bel et Creil dans les deux sens.

EN SAVOIR PLUS

Renouvellement d'appareil de voie (RAV)

Un appareil de voie est un aiguillage permettant à un train de changer d'itinéraire, c'est à dire de passer d'une voie à une autre. Dès que c'est possible, les aiguillages en traverses en bois sont remplacés par des aiguillages en traverses en béton.

Renouvellement voie et ballast (RVB)

Le ballast est le lit de pierres sur lequel repose la voie/ le rail. C'est un composant essentiel au « chemin de fer » puisque son rôle est de transmettre les efforts engendrés par le passage des trains au sol, sans que celui-ci ne se déforme par tassement.

Pour plus d'informations :

Consultez le calendrier travaux en pages centrales du magazine, renseignez-vous en gare ou sur le site transilien.com.



POUR BIEN VOYAGER, À VOUS DE JOUER : VALIDEZ

En validant votre titre de transport sur la borne située entre les voies L et M en gare de Lyon surface, vous participez à la reforestation en Île-de-France. En effet, toutes les 50 validations, un arbre sera planté dans une forêt des Yvelines par notre partenaire Reforest'ation. Cette borne fait partie de la campagne d'information sur la validation et les risques encourus en cas de fraude qui a débuté au mois d'octobre. Elle demeurera en place jusqu'au 30 novembre. L'intérêt de cette expérimentation réside également en l'évaluation des flux de voyageurs.

UN CHALLENGE PAS À PAS POUR LA TEAM D & R

Jusqu'au 26 novembre, participez au challenge sportif interlignes Transilien pour peut-être remporter un bracelet connecté Withings Pulse® ou d'autres lots connectés. SNCF Transilien vous propose de participer à une enquête sur les habitudes de déplacement en Île-de-France et leurs effets sur l'organisme. Pour participer à ce challenge, il vous suffit de suivre les instructions indiquées sur le site: marcheenlignes-sncf-transilien.withings.com/



10 000 ÈME FOLLOWER

Le 28 septembre 2015, le 10 000^{ème} abonné est venu nous rejoindre sur Twitter. Depuis juillet 2011, plus de 10400 tweets, 476 photos et vidéos ont été partagés afin de vous donner des informations en temps réel sur le trafic et l'actualité de votre ligne. Rejoignez-nous vous aussi sur @RERD_SNCF.



DES RAMES SUPPLÉMENTAIRES

Sur la ligne D, 2 rames à deux niveaux, similaires à celles qui circulent sur le RER D viendront renforcer notre parc de trains en décembre. Elles circulaient auparavant sur la ligne P. Elles permettront de créer une réserve d'exploitation, afin de remplacer les rames immobilisées en centre de maintenance.



AGENDA DES MOIS DE NOVEMBRE ET DÉCEMBRE

ANIMATION «MOMENT DÉTENTE»
le 19 novembre à Créteil-Pompadour

RENCONTRES DE LA LIGNE D
sur la fin des travaux à Louvres
le 3 décembre de 7h à 9h

STANDS «PROPRETÉ/QR CODES»
2ème quinzaine de novembre

CHALLENGE MARCHÉ EN LIGNES
jusqu'au 26 novembre

À DÉCOUVRIR :
tout le mois de décembre, des expositions de dessins d'enfants sur le thème du train & du père Noël dans les gares de Louvres, Brunoy et Créteil-Pompadour



MÉTÉO

DU MOIS D'AOÛT

LIGNE D	91,50 % *
LIGNE R	91,20 %

DU MOIS DE SEPTEMBRE

LIGNE D	87,1 %
LIGNE R	89,6 %

* voyageurs qui sont arrivés à l'heure à leur destination (moins de 5 min de retard)

MA LIGNE, LE MAG DES LIGNES D&R

DIRECTEUR DE LA PUBLICATION : Julien Dehornoy **RÉDACTION :** Marion Brossard, Marine Guerneur, Christel Becavin **CONCEPTION & RÉALISATION :** Marine Guerneur **CRÉDITS PHOTOS :** DIR.COM, Marc Caremantrant, Sylvain Lefeuve, Nicolas Wietrich, Cyril Ananiguiyan, Vie du Rail, O.Capdeville, Yann Audic, Brigitte Baudesson, Alexandre Bonnemaïson

DÉCRYPTAGE



CONTRAT STIF, CE QUI NOUS ATTEND SUR LES LIGNES D&R DANS LES 4 PROCHAINES ANNÉES

Le 7 octobre dernier, le conseil d'administration du Syndicat des Transports d'Île-de-France (STIF) a validé le nouveau contrat qui le lie à SNCF pour 4 ans. Le point sur ce que cela va changer sur nos lignes.

Tout d'abord, ce contrat prévoit 3,8 milliards d'euros d'investissements dans les gares et les trains. Des trains neufs vont arriver sur l'Île-de-France, et notamment sur la ligne R, avec la livraison de 42 rames neuves de type Regio2N, et la disparition des « petits gris ». Il prévoit également la modernisation des ateliers de maintenance et le développement d'opérations de maintenance en dehors des ateliers, aux endroits où « dorment » les trains. Sur nos lignes, deux nouveaux ateliers seront créés, à Bercy et à Melun, afin d'accueillir le Regio2N.

PLUS DE SÉRÉNITÉ

Au total 290 personnes viendront renforcer la présence humaine dans les gares et les trains dont environ 50 sur les lignes D et R : agents de sûreté, équipes mobiles de lignes, mais aussi médiateurs qui sont essentiels à la tranquillité de votre voyage. Des caméras numériques viendront appuyer leur action. Côté confort et propreté, on remarquera parmi les projets le déploiement du nettoyage en parcours,

que nous faisons déjà sur la branche de Combs-la-Ville, et que nous projetons de développer sur d'autres zones.

PLUS DE SERVICES EN GARE

Les gares continuent leur mutation. Les personnes à mobilité réduite pourront bénéficier, sans réservation et de 6h30 à 20h00, d'une assistance dans toutes les gares rendues accessibles sur la durée du contrat : 14 gares pour les lignes D et R en plus des 5 qui sont déjà accessibles. La mise en place de la « téléopération » permettra de faire fonctionner ascenseurs et escaliers mécaniques du 1^{er} au dernier train dans 154 gares d'Île-de-France. Enfin, sur les lignes D et R, 8 nouvelles gares seront équipées de portiques de contrôle, et vous pourrez accéder au WIFI gratuit dès 2016 dans 20 gares.

PONCTUALITÉ, INFORMATION, PRISE EN CHARGE

Autre priorité : mieux vous informer et vous prendre en charge. Vous nous le dites souvent : notre information est trop

souvent incohérente ou peu fiable. C'est lié notamment à un système informatique aujourd'hui trop ancien, et qui sera totalement renouvelé en 2017.

LE STIF, C'EST QUOI ?

Le STIF, Syndicat des Transports d'Île-de-France, regroupe la Région Île-de-France, la Ville de Paris et les sept départements franciliens. Il décide et pilote les projets de développement et de modernisation de tous les transports en Île-de-France, dont il confie l'exploitation à des transporteurs. Cela se fait par le biais d'un contrat qui fixe les objectifs de Transilien, et détermine ses ressources. L'exploitation des Transilien a un coût de 3 milliards d'euros par an, dont 800 millions d'euros qui sont payés par les voyageurs : le reste est financé par le STIF.



Qui sont les « gilets verts » et quel est leur rôle ?

Nicole Ric

Responsable de l'information-voyageurs et de la prise en charge en Gare de Lyon Peut-être avez-vous déjà vu les « gilets verts » sur la D. Ils s'occupent de la régulation des flux en heure de pointe à Gare de Lyon, Gare du Nord et Châtelet-les-Halles. La mission première des régulateurs de flux est de faciliter la descente mais aussi la montée des voyageurs, et de lutter contre les comportements de nature à retarder le départ des trains (gêne à la descente des voyageurs, retenue de portes, etc.). Ils assurent aussi votre sécurité en évitant que vous soyez trop près du bord du quai lorsque le train arrive.

Ils aident donc à la régularité des trains, mais pas seulement. Ils peuvent également vous venir en aide pour vous informer et vous orienter.

Posez vos questions pour le prochain numéro sur : maligned@sncf.fr



Pourquoi à Gare du Nord, a-t-on l'impression que les trains de la ligne B passent systématiquement avant les trains de la ligne D ?

Sandrine Azemard

Directrice de la production

Tout d'abord, il faut savoir que les trains de la ligne D et de la ligne B partagent les mêmes voies dans le tunnel entre gare du Nord et Châtelet-les-Halles. Ce tunnel a été construit initialement pour la ligne B et les trains de la ligne D y circulent depuis 1987. Ce n'est qu'au-delà de Châtelet-les-Halles, que la ligne D emprunte un tunnel dédié (voir notre rubrique « histoire » en dernière page). Les trains entrent dans le tunnel les uns après les autres, à une cadence d'environ un train toutes les 1 minute 30 en heure de pointe. Cela peut générer des phénomènes de « bouchon » et retarder vos trains. Les trains se succèdent dans le tunnel selon un ordre défini : 2 trains de la ligne B, puis un train de la D, un de la B et encore un de la D. Vous voyez donc, bien effectivement, plus de trains de la B qui passent, ce qui est parfaitement normal ! Au total en heure de pointe, 32 trains passent dans le tunnel, dont 20 trains de la ligne B et 12 de la D. En revanche, une supervision dédiée au tunnel assure la neutralité de la gestion entre les 2 lignes, pour qu'aucune ne soit « privilégiée ».



Quels sont les risques encourus en cas de titre non validé ?

Jean-Pierre Durand

Contrôleur sur la ligne D

La validation d'un titre de transport est obligatoire pour voyager sur le réseau Transilien. Il faut donc avoir à l'esprit qu'un titre valable (billet, forfait ou abonnement payé pour la bonne période et le bon parcours) n'est pas forcément un titre valide. Pour cela, il faut que le titre de transport soit validé sur une borne, ou au passage des portiques de contrôle automatique, au début de votre parcours. Si vous ne le faites pas, les agents sont en mesure de vous réclamer une amende forfaitaire allant jusqu'à 33 euros. Valider son titre de transport c'est souscrire à un contrat de transport qui vous garantit une prise en charge en cas d'incident survenant pendant votre trajet. De plus, la validation nous permet de comptabiliser le nombre de voyageurs au quotidien et les tranches horaires les plus fréquentées afin d'ajuster au mieux le personnel, le matériel et les équipements en fonction de l'affluence dans les gares et les trains.

À noter : le montant de l'amende dépend de votre infraction et peut aller jusqu'à 375 euros en cas d'amende forfaitaire majorée.

RETROUVEZ-NOUS SUR :



BLOG :
maligned.transilien.com



TWITTER :
[@RERD_SNCF](https://twitter.com/RERD_SNCF)



CLUBS CLIENT :
clubligned@sncf.fr /
clubligner@sncf.fr



GUILLAUME
Villiers-sur-Marne



HORS CLICHÉS, PORTRAITS DE VOYAGEURS ET D'AGENTS DE LA LIGNE D

La ligne D de SNCF Transilien lance « Hors Clichés », une exposition photos qui met en scène, sur plus de 1 000 m², 489 clients et agents de la ligne.

Photographiés dans les gares de Paris Gare de Lyon, Évry-Courcouronnes, Melun, Goussainville, mais également dans les technicentres de maintenance SNCF de Villeneuve-Saint-Georges et Joncherolles qui entretiennent les trains de la ligne D, ces voyageurs et ces agents représentent les quelques 600 000 clients et 5 000 agents qui « font la ligne D » chaque jour.

Prévue pour durer plusieurs mois, cette exposition a été réalisée dans le cadre du programme SNCF Propreté qui vise à améliorer l'environnement des voyageurs.

Ces photos, colorées et très réalistes, atténuent la couleur orangée caractéristique des années de création de la gare, dans l'attente des travaux qui doivent démarrer en 2016.

3M PARTENAIRE DE L'EXPOSITION

Elle a contribué à l'utilisation d'un tout nouveau film, facile à poser, résistant et anti tag, ce film permet de mettre en valeur les portraits de voyageurs et des agents.



NGOMA
Melun



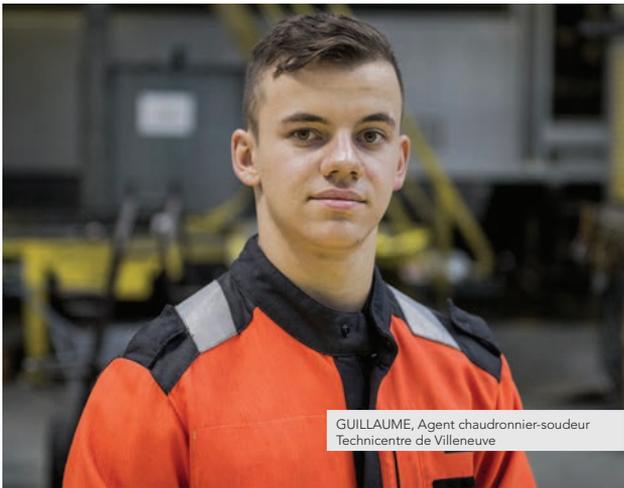
Photographies de Sylvain Lefeuvre, Nicolas Wietrich et Cyril Ananiguan et Alexandre Bonnemaison



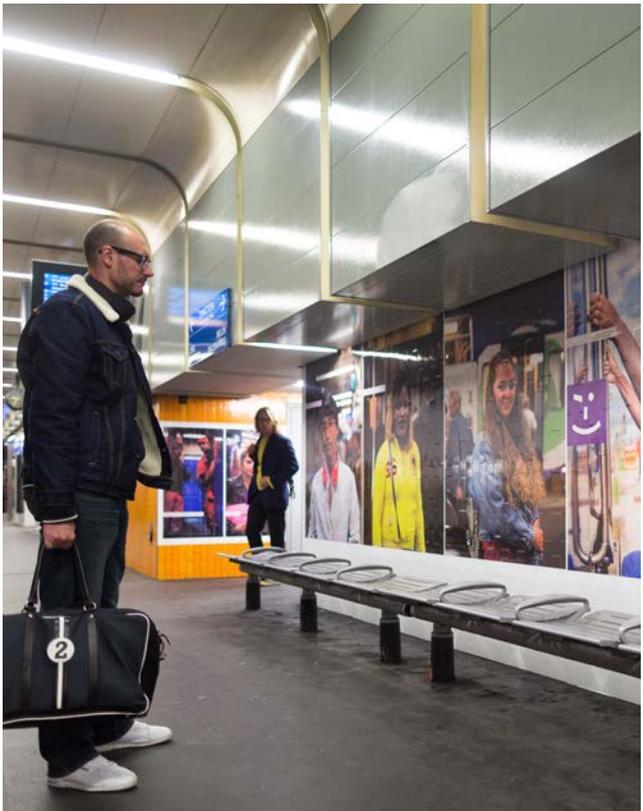
MARIE
Melun



DAVID, Agent opérateur système de roulement
Technicentre de Villeneuve



GUILLAUME, Agent chaudronnier-soudeur
Technicentre de Villeneuve





Travaux de percement du tunnel entre Gare de Lyon et Châtelet-les-Halles entre 1993 et 1995.

IL Y A 20 ANS : LE RER D DU NORD AU SUD

Automne 1995, il y a 20 ans, Alain Juppé, alors Premier ministre, inaugurait la jonction du RER D entre Châtelet-les-Halles et Gare de Lyon. Notre ligne était ainsi créée dans sa configuration actuelle, reliant le nord au sud de l'Île-de-France.

Il aura fallu près de 3 ans pour venir à bout de ce chantier titanesque, entre le 21 janvier 1993 où un tunnelier géant venu du Canada est livré, et les premières circulations en octobre 1995 dans les deux tunnels à voie unique entre Gare de Lyon et Châtelet-les-Halles.

Le percement de tunnels de cette ampleur sous les quartiers du centre historique de Paris, allant de l'hôtel de Ville au Marais, était et reste aujourd'hui une prouesse technique. Le tunnelier de 7 mètres de diamètre, a percé le sol sur un kilomètre et demi, évacuant plus de 500 000 tonnes de terre (le poids de 900 Airbus !) qui étaient ensuite acheminées hors de Paris par voie fluviale.

500 000 TONNES DE TERRE EVACUÉES

Jusqu'à-là, le RER D circulait uniquement au nord entre Orry-la-Ville et Châtelet-les-Halles, partageant le tunnel de la ligne B entre Paris-Nord et Châtelet-les-Halles. La desserte du sud de notre ligne était

alors assurée par le « service banlieue » Sud-Est, dont les trains étaient terminés à Gare de Lyon.

La construction des tunnels a permis de faire circuler davantage de trains (les trains ne perdant plus de temps à faire « demi tour » dans les gares parisiennes) : un toutes les 3 minutes et demie en heure de pointe. Sans ce tunnel, il est en effet impossible de faire circuler 16 trains par heure sur la ligne comme c'est le cas de nos jours. Cela représentait un train de plus chaque quart d'heure, et permettait au passage de soulager plus de 12 000 voyageurs sur le tronçon Gare de Lyon-Châtelet-les-Halles du RER A, alors totalement saturé.

PLUS DE TRAINS, PLUS DE CORRESPONDANCES

Grâce aux tunnels, les trains pouvaient désormais traverser Paris dans les deux sens, reliant les deux pôles TGV Nord et sud-est en passant par Châtelet-les-Halles. Pour les voyageurs venant du Nord, elle

offrait un accès direct à Gare de Lyon. Les voyageurs du sud-est, pouvaient se rendre directement à Châtelet-Les-Halles et emprunter les nombreuses correspondances (les lignes A et B du RER, les 4 lignes de métro existantes et la future ligne 14). Cette fréquence, ainsi que l'amélioration des correspondances, a changé la vie de nombreux voyageurs.

Plan du RER dans les années 1980. La ligne D s'arrêtait à Châtelet-les-Halles.

