COMITE DE LIGNE C

Compte-rendu de la réunion du 10 janvier 2017

Présidé par M. BEAUDET, Vice-président du STIF.

La liste des participants figure en pièce jointe.

Le comité de ligne C du 10 janvier 2017 se tient près de 4 ans après le dernier (6 février 2013). En introduction, le vice-président du STIF souligne l'importance des travaux de régénération en cours et à venir sur la ligne C du RER, lesquels représentent 500 M€ sur cette seule ligne (plus de la moitié du budget de régénération des travaux en Ile-de-France – 800 M€).

Ces travaux conduisent à dégrader les performances nominales de l'infrastructure, il n'est donc pas envisageable de massifier davantage les travaux. Les territoires attendent que ces travaux soient mieux anticipés qu'ils ne l'ont été lors de l'année 2016, surtout s'ils conduisent la SNCF à ne pas tenir son engagement pour le rétablissement en 2017 des trains du Val d'Orge supprimés suite à l'incendie du poste d'aiguillages des Ardoines.

La présentation se déroule en 3 temps :

1- Le partage du fonctionnement actuel de la ligne, au travers des indicateurs de production et de la perception clients ;
2- Les mesures de court terme engagées par le STIF et la SNCF pour une amélioration de la qualité de service de transports sur la ligne C ;
3- Un focus sur le déroulement des travaux en 2016 et sur leurs enseignements pour le court terme ;
4- Un état d'avancement des opérations adoptées dans le schéma directeur de la ligne C de 2009.

La présentation faite en séance est disponible sur le site Internet du STIF : www.stif.info

* * * * *

* * *

1. LE FONCTIONNEMENT ACTUEL DE LA LIGNE L ET LES EVOLUTIONS DE COURT TERME

1.1 Résultats de ponctualité

La SNCF présente tout d'abord une photographie de la ligne C et souligne en particulier la croissance de son trafic de plus de 5% après introduction en 2015 du pass Navigo unique.

La ponctualité de la ligne est à la baisse (-2 points par rapport à 2013). Pour expliquer ce résultat, la SNCF pointe les causes suivantes :

- L'impact des ralentissements et des suppressions de trains liés aux travaux, en pleine croissance notamment depuis 2016 (*voir partie 3*) ;
- L'impact des perturbations liées aux colis suspects depuis le renforcement des mesures anti-terroristes.

La SNCF souligne par ailleurs des résultats encourageants dans sa maîtrise des impacts sur la ponctualité des incidents de production et de la non fiabilité du réseau (stabilité par rapport à 2015). Cependant, dans son ensemble, le système ferroviaire (exploitation et infrastructure) participe à hauteur de 57% à la non ponctualité de la ligne.

Par ailleurs, il convient de noter le contraste entre les résultats de ponctualité des différentes branches de la ligne, le sud de la ligne (Val d'Orge, Dourdan et Etampes) présentant des résultats en deçà de ceux des autres branches, en journée comme en heures de pointe. L'offre de ces branches est en effet moins dense et souffre du manque de performance du nœud de Brétigny (*évoqué dans le cadre du Schéma directeur, voir point 4*).

L'association CIRCULE interpelle la SNCF quant à son choix de privilégier la ponctualité au détriment du maintien d'un plus grand nombre de trains en circulation. Elle demande par ailleurs à ce que les lignes de bus régulières soient davantage renforcées en cas de substitution de l'offre ferroviaire pour cause travaux.

Christian BRISSEPOT, conseiller municipal de la mairie d'Orly, s'interroge sur la pertinence de retenir le palier des 5 minutes de retard pour qualifier la ponctualité des trains, eu égard notamment aux correspondances avec les bus.

Le vice-président du STIF indique qu'il est nécessaire de mesurer le retard à partir d'un critère objectif, lequel a été fixé à 5 minutes pour l'ensemble du réseau francilien malgré toutes ses spécificités.

1.2 Résultats de l'enquête perception

L'enquête perception clients du STIF vise à mesurer la satisfaction des voyageurs du réseau francilien en les interrogeant sur cinq grands items :

- L'accès aux gares
- L'ambiance
- L'information voyageurs
- La ponctualité
- La gestion des situations perturbées
- La vente

Cette enquête a fait l'objet d'une mise à jour au service annuel 2016. Il ne peut donc y avoir de comparaison des derniers résultats avec ceux l'enquête de 2015. Il est cependant à noter que la ponctualité générale de Transilien, et de la ligne C en particulier, n'est pas satisfaisante pour les voyageurs (50,97% de satisfaits pour la ligne C).

2. L'AMELIORATION DE LA QUALITE DE SERVICE

Le STIF et la SNCF présentent leurs engagements en faveur d'une amélioration de la qualité de service sur la ligne C.

- La rénovation du matériel roulant

Le matériel roulant de la ligne C sera rénové à 100% (171 rames) d'ici 2022. Cette rénovation s'effectue en deux temps, avec une rénovation de 117 rames Z2N d'ici fin 2018, puis par l'accélération de la rénovation des 50 rames Z20900 d'ici 2022 (initialement prévue pour être achevée en 2023).

L'association CIRCULE exprime sa déception quant au programme de rénovation du matériel roulant de la ligne C et appelle de ses vœux le déploiement d'un nouveau matériel. Elle s'inquiète notamment des délais pour le déploiement d'un nouveau matériel entre le début des études et la livraison des rames neuves (10 ans minimum, estime-t'elle). Elle indique en particulier que le choix d'un nouveau matériel suppose que le STIF arrête une position sur la hauteur des quais des gares de la ligne.

Stéphane BEAUDET, vice président du STIF, rappelle l'engagement du STIF dans le renouvellement du parc matériel roulant sur l'ensemble du réseau d'Ile-de-France, à savoir 708 rames neuves ou rénovées d'ici 2021, puis 1200 rames au total d'ici 2025. Il s'agit d'un investissement total de 15 milliards €. Des choix ont du être faits en fonction de l'urgence à renouveler le matériel ou en fonction de l'âge du parc. Il n'est pour l'instant pas prévu d'accélérer la commande de nouvelles rames pour la ligne C.

Les rames de la ligne bénéficieront par ailleurs aussi bien d'une amélioration significative de l'information voyageurs dans les trains que d'une amélioration du confort.

Marianne DURANTON, conseillère régionale et administratrice du STIF, souligne par ailleurs la froideur des trains du matin et demande à la SNCF de prendre les mesures nécessaires pour qu'un préchauffage soit mis en place.

Le directeur de la ligne C regrette cet inconfort et précise qu'une régénération de la caténaire - de la propriété de SNCF Réseau - est nécessaire pour permettre le préchauffage des rames. SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont en cours de discussion pour trouver une issue positive à cette question.

- L'information voyageurs

Pour améliorer l'information voyageurs, notamment en cas de situation perturbée, le STIF dote le réseau Transilien d'un système d'information unique appelé IENA. Cet investissement s'élève à 8M€ et est prévu d'être mis en service au début de l'année 2018.

- Les gares

La SNCF rappelle le programme ambitieux de la mise en accessibilité des gares, qui prévoit que 56 gares de la ligne soient accessibles d'ici 2024. Un effort important sera notamment consenti pendant l'année 2018.

Les gares de l'intramuros bénéficieront enfin de la connexion 3G/4G d'ici Juin 2017.

- Les pôles

Le STIF présente en quelques mots l'avancement des travaux des pôles intermodaux de Versailles Chantiers (mise en service finale prévue en 2019) et de Juvisy (mise en service finale prévue en 2020).

Lise BERNARD, représentante du Conseil Départemental de l'Essonne, interpelle le STIF en suggérant que la gare de Savigny fasse également l'objet d'un plan de modernisation.

S'agissant de la modernisation du pôle de Juvisy, François DAMERVAL, conseiller régional d'Ile-de-France, interroge le STIF sur le calendrier d'arrivée de la ligne de tramway T7. Stéphane BEAUDET répond qu'une deuxième variante de tracé a bien été demandée par le STIF avec un temps d'étude qui n'impactera pas le calendrier général du projet.

3. LA GESTION DES TRAVAUX DE REGENERATION ET DE MODERNISATION DES INFRASTRUCTURES

SNCF Réseau présente son programme de renouvellement et de modernisation du réseau d'ici les 10 prochaines années. Ces travaux (régénération et développement du réseau) représentent un investissement sans précédent sur la ligne C, à hauteur de 250M€/an (à titre de comparaison, en 2010, SNCF Réseau avait investi 60M€ dans le renouvellement du réseau).

SNCF indique que ces travaux impliquent toutefois des Limitations Temporaires de Vitesses (LTV), dont le cumul sur l'ensemble du linéaire de la ligne C, conduisent à une réduction de la capacité des infrastructures, et des décalages horaires difficiles à gérer compte tenu de l'imbrication de la ligne avec le reste du réseau francilien.

Ces difficultés conduisent la SNCF à ne pas remettre en circulation les trains PAUL et BALI (mission d'heure de pointe entre Brétigny et le Pont du Garigliano), malgré la reconstruction en Avril 2017 du poste d'aiguillages des Ardoines.

Compte tenu de cette situation, le STIF a demandé à la SNCF de co-construire avec les collectivités et associations concernés, une nouvelle offre sur le RER C, capable d'absorber les impacts travaux et répondant davantage aux attentes des voyageurs. Le STIF et la SNCF visent une mise en service de la nouvelle desserte au plus tard au SA2020, avec la mise en œuvre anticipée de toute mesure qui peut l'être.

Stéphane BEAUDET conclut la présentation de la SNCF en rappelant que la consistance même des infrastructures ferroviaires actuelles limite la capacité à massifier davantage les travaux sans dégrader l'offre ferroviaire. Autrement dit, la densité des travaux sur le réseau francilien atteint désormais un pic qu'il ne serait pas possible de dépasser sans dégrader significativement l'offre ferroviaire.

La non remise en circulation des trains PAUL et BALI est contesté par l'association CIRCULE qui regrette que la SNCF ne tienne pas là ses engagements et demande combien de temps ces trains seront supprimés. La même association poursuit en émettant des doutes sur la capacité de la SNCF à mettre en œuvre une nouvelle desserte d'ici 3 ans, la SNCF ayant les plus grandes difficultés à anticiper et gérer les impacts actuels des travaux.

Elle demande par ailleurs à la SNCF de remettre en place un système de coupe/accroche à Brétigny entre les branches Dourdan et Etampes afin d'étendre l'heure de pointe du soir qui s'achève à 18h30. Elle insiste enfin sur la nécessité d'articuler les dessertes ferroviaires des gares avec celle des bus, en renforçant notamment les lignes de bus régulières.

Pour la SNCF, le projet de nouvelle desserte doit permettre de répondre aux attentes des voyageurs pour la desserte du Val d'Orge, sans que les missions PAUL et BALI ne soient remises en circulations. Par ailleurs, la SNCF s'engage à investiguer l'introduction de trains en coupe/accroches à Brétigny afin d'élargir la période d'heure de pointe.

Marianne DURANTON, conseillère régionale et administratrice du STIF, exprime son souhait de prendre rapidement part aux groupes de travail territoriaux pour l'élaboration du SA2020, dont les modalités sont à définir. Elle insiste sur la vigilance à apporter au risque de faire subir aux voyageurs une double peine, à savoir supprimer des circulations et réduire la composition des trains en circulation.

De son côté, Lise BERNARD, du Conseil Départemental de l'Essonne demande à disposer d'informations fiables de la part de la SNCF, qu'elles soient positives ou négatives. Il lui parait inacceptable que la SNCF puisse découvrir aujourd'hui les conséquences des travaux à propos desquels elle communiquait déjà en 2013.

Elodie SOL, adjointe aux déplacements de la commune de Sainte-Geneviève-des-Bois, souligne dans un premier temps les efforts nécessaires qu'a entrepris la SNCF pour la régénération des infrastructures, mais exprime également sa grande insatisfaction et son incompréhension quant à la suppression sine die ***des PAUL et BALI. L'insatisfaction est d'autant plus grande que l'épisode des travaux d'automne s'est avéré catastrophique, au point qu'il était difficile d'entrer dans les trains en heure de pointe.***

Bernard GOBITZ de la FNAUT/AUT Ile-de-France ajoute pour sa part que l'imbrication avec les autres lignes du réseau s'est amenuie depuis le cadencement des SA2012 et 2016 au cours desquels les lignes N et U ont par exemple subi des allongements de temps de parcours pour stabiliser le nœud de Porchefontaine.

François DAMERVAL, conseiller régional d'Ile-de-France, tient tout d'abord à bonifier les efforts de la SNCF dans la gestion des intempéries qui ont durement frappé la ligne C. Cependant, il pointe également le risque d'un report massif des voyageurs du RER D vers le RER C à l'aune du SA2019 de la ligne D.

Pascal DOLL, maire d'Arnouville, interroge enfin le STIF et la SNCF sur la bonne prise en compte des données de population et d'emploi dans les communes dans les prévisions de trafic, ce que le STIF confirme par la voix de son vice-président.

Nicolas MEARY, maire de Brétigny et vice-président délégué aux mobilités du CD91, partage les insatisfactions manifestées par l'assemblée et interpelle la SNCF sur le délai du SA2020 lequel paraît tardif à l'égard des travaux à venir dans l'intervalle.

S'agissant des travaux prévus sur la ligne C et du projet de refonte de sa grille horaire, la SNCF assure qu'il est nécessaire d'en redéfinir significativement l'offre vis-à-vis notamment de l'important programme de travaux qui s'achèvera au plus tôt en 2025 (la SNCF précise qu'un pic est attendu en 2020). 2020 est un horizon déjà ambitieux compte tenu du calendrier de concertation et de mise en œuvre technique d'une refonte de grille. Elle explique par ailleurs que la suppression des trains PAUL et BALI résulte du fait que cet axe est le seul à bénéficier de 8 trains/heure.

Concernant enfin les interactions entre les RER D et C, Stéphane BEAUDET rappelle que le projet du SA2019 vise à améliorer la qualité de service de la ligne D. Il précise par ailleurs que des reports importants de la ligne D vers la C ont déjà lieu aujourd'hui à Juvisy.

4. PERSPECTIVES A PLUS LONG TERME : LE SCHEMA DIRECTEUR

En sa qualité de maître d'ouvrage des infrastructures ferroviaires, SNCF Réseau présente l'avancement du Schéma directeur de la ligne C. Après en avoir rappelé les objectifs, il décrit les fonctionnalités et le calendrier de mise en œuvre des deux principales opérations, à savoir :

- La modernisation du nœud de Brétigny, divisée en 2 phases ;
- La mise à 6 voies aux Ardoines, dans la perspective notamment de l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris Express, dont le dossier préliminaire a dernièrement été remis au STIF pour instruction.

Le calendrier de concertation pour Brétigny phases 1 et 2 ne pourra avoir lieu qu'après les élections législatives du mois de juin 2017.

SNCF Réseau rappelle par ailleurs l'actualité des projets Massy-Valenton Est et Ouest :

- Massy-Valenton Est avait été suspendu par SNCF Réseau suite à l'incendie du poste des Ardoines. Le chantier doit reprendre en 2019 pour une mise en service en 2021.
- Massy-Valenton Ouest : le projet a été déclaré d'utilité publique à l'été 2016. Cette DUP a fait l'objet de recours en justice dont l'instruction est en cours. La SNCF envisage une mise en service en 2023 si tous les recours sont traités dans les temps.

L'association CIRCULE questionne la SNCF sur l'articulation entre la mise en service du service de transport TTME (T12) et la mise en service de Brétigny. En effet, tant que le projet de Brétigny n'est pas mis en service, il ne sera pas possible de prolonger les missions Z6 (Versailles Chantiers-Versailles RG), ce qui conduirait à une réduction de desserte dans la gare de Savigny. Elle estime par ailleurs que le projet TTME seul ne sera pas rentable, et qu'il est nécessaire de viser dès à présent son prolongement à Versailles. Elle demande enfin à la SNCF d'instruire la question du redécoupage du cantonnement du sud de la ligne C pour en augmenter la capacité.

SNCF Réseau précise alors que le projet de Brétigny sera mis en service dans sa globalité à horizon 2025. Le prolongement des missions Z6 à Brétigny nécessite uniquement la phase 1 de Brétigny, laquelle sera mise en service le plus tôt possible après la mise en service du T12.

Stéphane BEAUDET rappelle par ailleurs que le projet TTME est un projet reliant deux pôles majeurs de l'Essonne, dont le financement a été difficile à obtenir. Il n'est pas question de retarder le projet pour qu'il soit greffé au projet de prolongement à Versailles du tram-train.

Le vice président du STIF conclut la séance en insistant sur la nécessité que les territoires travaillent tous ensemble pour imaginer les solutions à court et à moyen terme.

COMITE DE LIGNE

RER C

- Liste des invités présents ou représentés –

Administrateurs du STIF

Conseil départemental 91	DUROVRAY François	représenté par	BERNARD Lise
Ile-de-France	BEAUDET Stéphane		
Ile-de-France	DURANTON Marianne		
Ile-de-France	BODIN Claude		
Conseil départemental 78	BEDIER Pierre	représenté par	Mr Quintin
Conseiller de Paris	BAUDRIER Jacques		

Communes

Mairie de Bièvres	ALLAIN Guillaume		
Mairie de Bièvres	PELLETIER LE BARBIER Anne	représentée par	MONMOUSSEAU Isabelle
Mairie de Chilly-Mazarin	BAVEREL Jérôme		
Mairie de Chilly-Mazarin	GARNIER Pierre		
Mairie d'Orly	BRISSEPOT Christian		
Mairie de Versailles	De MAZIERES François	représenté par	LION Emmanuel
Mairie de Versailles	De MAZIERES François	représenté par	VALLIER Guillaume
Mairie de Saint Cyr l'Ecole	DEBAIN Bernard		
Mairie de Loges en Josas	DOUCERAIN Caroline	représentée par	MONMOUSSEAU Isabelle
Mairie de Neuilly sur Seine	FROMANTIN Jean-Christophe	représenté par	BIAIS-SAUVETRE Julien
Mairie d'Athis-Mons	GOUPIL Paola		
Mairie de Courbevoie	KOSSOWSKI Jacques	représenté par	CHAILLET Fabrice
Mairie de Villemoison sur Orge	LEBLANC Viviane		
Mairie d'Etampes	MARLN Franck	représenté par	DA COSTA Bruno
Mairie de MEUDON	MARSEILLE Hervé	représenté par	PELTIER Laurent - GPSO
Mairie de Brétigny sur Orge	MEARY Nicolas		
Mairie de Brétigny sur Orge	GOUHIR Elodie		
Mairie de CLICHY LA GARENNE	MUZEAU Remi	représenté par	TRENADO Gaëlle-Anne
Mairie de Jouy en Josas	POURSIN Jean-François		
Mairie d'Antony	PRECETTI Perrine		
Mairie d'Issy-les-Moulineaux	RIGONI Olivier		
Mairie de Paris (7ème arrdt)	SAILLEAU Nicolas		
Mairie de Saint Ouen l'Aumône	CAVO Christophe		
Mairie de Sainte Geneviève des Bois	SOL Elodie		
Mairie de Breuillet	SPROTTI Bernard		
Mairie de Saint Yon	TOUZET Alexandre		
Mairie d'Arpajon	COUVRAT Daniel		
Mairie de Savigny sur Orge	DESIREE Guilène		
Mairie de La Norville	FAGNOU Serge		
Mairie de Villeneuve le Roi	JOURDAN Remy		
Mairie de Massy	LAFFARGUE Bernard		

Mairie d'Ivry sur Seine	NOLLET Beatrice		
Mairie de Juvisy sur Orge	REDA Robin		
Mairie de Juvisy sur Orge	CHARLET Maxime		
Mairie d'Argenteuil	ROUSSEL Alexia		
Mairie d'Epinay sur Orge	SEZNEC Jean-François		
Mairie d'Igny	VIGOUROUX Francisque	représenté par	LECLERQ Patricia
Mairie d'Epinay sur Orge	SEZNEC Jean-François		

Intercommunalités

Cœur Essonne Agglomération	CABOS Julie		
Paris Saclay	COMBASSON Kevin		
Cœur Essonne Agglomération	CONVET Elise		
Val Parisis	EL HERECH Sami		
EPT Val de Bièvre Seine Amont	LEPRETRE Michel	représenté par	LEGROS Adeline
EPT Val de Bièvre Seine Amont	LEPRETRE Michel	représenté par	KEOPHILA Carole
Val d'Yerres Val d'Essonne	VINCENT Frédéric		
EPT Plaine Commune	BRAOUEZEC Patrick	représenté par	LEMEILLE Jean-Marie
CC du Dourdannais en Hurepoix	MAURET MOREAU Romain		

Départements

Conseil départemental 92	BIRON Christelle
Conseil départemental 95	CROIXMARIE Lionel

Région

BODIN Claude
DAMERVAL François
WURSTER Astrid

Assemblée nationale

Député de l'Essonne	SAS Eva
	ADILI Sami

Associations d'usagers

Usagère	BOULLIUNG-MOUNEIX Alexandra
AUT Ile de France	GOBITZ Bernard
FNAUT - CIRCULE	NOËL Maryvonne
FNAUT	PELISSIER Marc
CIRCULE	DESJOURS Marc
FNAUT - CIRCULE	FARGES Laurette
AUT Ile de France	GOBITZ Bernard

SNCF

CHEVALLARD Lucile
DOS SANTOS SYLVA Stéphane
PETRECO David
MONNET Jean-Stéphane
PAIN Jérôme
PENSOTTI Valérie
PORFIRIO Vincent
ROUX Isabelle
NAWFAL Marie-Rose
BOUCHE Stéphane

Aéroports de Paris

SCHMIT Murielle