Direction de l'Exploitation
Offre Ferroviaire
04-06-2012
Ivan TIXIER

COMITE DE LIGNE RER A

Compte-rendu de la réunion du 15 mai 2012

Présidé par Mme Laurence COHEN, Présidente de la commission démocratisation du STIF

La liste des présents et excusés figure en pièce jointe.

* * * * *

* *

Mme COHEN ouvre la séance en rappelant qu'il s'agit du **troisième comité sur le RER A**, le précédent ayant eu lieu en janvier 2011. Ce comité est largement consacré au Schéma Directeur du RER A, qui sera proposé au vote du Conseil du STIF du 6 juin prochain.

Le STIF, la RATP, la SNCF et RFF effectuent les présentations disponibles en téléchargement sur le site Internet du STIF : www.stif.info.

* * * * *

* *

1 – Présentations

Le STIF présente les résultats de l'indicateur de ponctualité sur 2010, 2011, et début 2012 : cet indicateur, publié chaque trimestre sur le site internet du STIF (www.stif.info) mesure le pourcentage de voyageurs à l'heure, ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination sur l'ensemble du service.

Les résultats du 1er trimestre 2012 sont meilleurs que ceux des années précédentes.

Le STIF rappelle le déploiement des nouvelles rames MI09 depuis fin 2011, financées par le STIF à hauteur de 650 M€, avec 10 éléments en circulation début mai.

La RATP, la SNCF, et RFF présentent ensuite le plan d'action régularité commun mis en œuvre ainsi que la politique de maintenance attentionnée de l'infrastructure.

Le STIF rappelle le contexte et présente le schéma directeur du RER A à travers ses grandes orientations :

- améliorer les performances de la ligne : augmenter la capacité, supprimer les points de fragilité d'exploitation, améliorer l'exploitation commune de la ligne par les opérateurs ;
- réformer la gestion des situations perturbées en plaçant le voyageur au centre du dispositif ;
- adapter l'offre de transport aux besoins des voyageurs ;
- améliorer la qualité de service.

2 – Etude de la suppression de la relève systématique à Nanterre Préfecture

Le STIF présente l'étude sur l'opportunité de la suppression de la relève systématique des conducteurs à Nanterre-Préfecture qu'il a confiée à la société Egis Rail, et qui avait vocation à objectiver les conséquences d'une suppression de la relève systématique des conducteurs à Nanterre Préfecture, sur la base d'une simulation du fonctionnement de la ligne.

Cette étude, très similaire à celle menée en 2006 pour le RER B en Gare du Nord, identifie des gains qui apparaissent d'un ordre de grandeur sensiblement plus faible que ceux obtenus par la même étude pour le RER B : de 15 à 20 secondes sur la ligne A au lieu de 2 minutes 30 à 3 minutes sur la ligne B. Par ailleurs la suppression de la relève n'éviterait pas les sur stationnements dus à la convergence.

L'étude conclue également que si la suppression de la relève systématique des conducteurs en gare de Nanterre Préfecture était mise en œuvre, elle devrait s'accompagner, outre d'une profonde réorganisation de la production, d'une formation conséquente des conducteurs SNCF au système de signalisation SACEM et autres particularités du tronçon central, au risque sinon de dégrader la régularité.

La RATP et la SNCF indiquent que :

- la suppression de la relève des conducteurs du RER B en gare du Nord n'a pas permis d'obtenir les gains de performance estimés par les études préalables (4 fois moins importants) alors que des mesures complémentaires ont été mises en œuvre : diminution ces circulations du RER D entre Châtelet et Gare du Nord (D8 au lieu de D12), et glissements de conducteurs en bout de ligne ;
- a contrario, en l'absence d'un centre de commandement unique pour la ligne B, la mixité des conducteurs rend plus complexe l'exploitation de la ligne en particulier dans la gestion des situations perturbées ;
- les conditions ne sont aujourd'hui pas remplies pour supprimer la relève à Nanterre Préfecture sans pénaliser la performance de la ligne ;
- à plus long terme, l'opportunité de la suppression de la relève à Nanterre Préfecture ne pourra être examinée qu'après la réalisation d'un centre de commandement unique et la quasi-dédication des voies vers Cergy à la ligne A.

Le STIF demande donc aux opérateurs RATP et SNCF, au-delà de la mise en œuvre rapide des investissements prévus au Schéma Directeur du RER A et au-delà des actions visant à une meilleure gestion commune de la ligne, l'engagement de mettre en place toutes les conditions préalables (d'organisation, mais aussi de configuration des installations) pour que la suppression de la relève systématique des conducteurs à Nanterre Préfecture s'effectue dans les meilleures conditions possibles, dans le but d'améliorer la régularité de la ligne.

3 – Echanges avec les participants

Le Syndicat d'Agglomération Nouvelle du Val d'Europe et la Ville de Torcy s'inquiètent de la croissance de la population et des emplois sur l'ensemble des secteurs 3 et 4 de Marne-la-Vallée, et de l'absence de solutions concrètes face à la saturation du RER A.

Le Syndicat d'Agglomération Nouvelle du Val d'Europe souhaite connaitre les suites qui seront données aux recommandations de la commission parlementaire sur les RER à ce sujet.

Le STIF rejoint le constat d'un sous-investissement au cours des dernières décennies, d'une manière générale en Île-de-France, et particulièrement pour la branche de Marne-la-Vallée du RER A.

Pour autant, le STIF souligne l'importance de la mobilisation en cours :

- le déploiement actuellement du MI09 offre une capacité sensiblement plus importante et représente un investissement total de 1,3 milliards d'euros ;
- le prolongement du RER E à l'Ouest, dont l'enquête publique s'est achevée au mois de févier dernier, représente un investissement de l'ordre de 3 milliards d'euros ;
- le réseau du Grand Paris permettra également de soulager le RER A.

Par ailleurs, le STIF fait en sorte que la réalisation du Schéma Directeur du RER A puisse s'effectuer dans les délais les plus courts possible. C'est à ce titre que les opérations dont la réalisation peut être décidée

immédiatement, car ne nécessitant pas la l'élaboration d'un schéma de principe du fait de l'absence de procédures réglementaires (acquisitions foncières), ont été identifiées.

Le Syndicat d'Agglomération Nouvelle du Val d'Europe relate des dysfonctionnements de la relève des conducteurs à Torcy

La RATP précise que la relève des conducteurs à Torcy est nécessaire, pour autant un retard dans l'exécution de la relève témoigne effectivement d'un dysfonctionnement.

L'AUT Ile-de-France souligne la nécessité d'un meilleur dialogue entre les systèmes d'information voyageur de la RATP (SIEL) et de la SNCF (Infogare)

Le STIF précise que ce point fait l'objet d'un engagement des opérateurs pour le court terme (2013) dans le cadre du Schéma Directeur.

La Ville de Torcy souhaiterait que les usagers puissent être prévenus davantage en amont en cas de situation perturbée. Par exemple une information par SMS pourrait permettre d'orienter le trajet depuis le domicile.

Le STIF précise que le Schéma Directeur de l'Information Voyageur porte également sur l'information à distance. La SNCF souligne que dans le contexte actuel où les travaux vont en augmentant, la communication électronique et multimédia est amenée à se développer.

Le Syndicat de Transports de l'agglomération de Marne-la-Vallée regrette que vers 12h00 2 trains se suivent en terminus à Noisy-le-Grand, et demande dans ce cas la mise en place de navettes entre Noisy-le-Grand et Chessy

La RATP précise que la succession de 2 trains en terminus à Noisy-le-Grand est une situation anormale qui peut se produire en cas de retard important.

La Communauté d'Agglomération du Haut-Val-de-Marne souligne sa satisfaction quant à la suppression du terminus intermédiaire de La Varenne – Chennevières, et souhaiterait s'assurer que le matériel roulant nécessaire ait bien été commandé

La Communauté d'Agglomération du Haut-Val-de-Marne déplore que la communication des horaires d'été soit effectuée trop tardivement aux transporteurs routiers, qui ont des difficultés à organiser leur service suffisamment à l'avance

Le STIF indique que compte tenu du montant de l'ordre de 64 M€ pour 4 éléments, la décision d'acquérir du matériel supplémentaire devra être prise par le Conseil du STIF. La RATP précise que le marché du MI09 permettrait une telle acquisition supplémentaire.

La RATP reconnait que la transmission des horaires d'été en 2012 est tardive, et que ce point est à améliorer.

L'EPAMARNE propose la création d'une nouvelle gare entre Bussy-Saint-Georges et Val d'Europe, afin de desservir le site du Sycomore

Le STIF précise que compte tenu des perspectives d'urbanisation importantes à Bussy-Saint-Georges et Montévrain d'ici à l'horizon 2020, la création d'une gare nouvelle a été appréciée dans le cadre du Schéma Directeur au regard des prévisions de trafic.

Il résulte de cette première analyse que l'opportunité d'une gare nouvelle, qui serait située entre les gares de « Bussy-Saint-Georges » et du « Val d'Europe », n'apparaît pas avérée au regard des allongements de temps de parcours et des contraintes d'exploitation ainsi engendrées : elle aurait un trafic nettement inférieur aux autres gares du secteur et ne permettrait pas de soulager les gares environnantes.

La desserte des secteurs en cours d'urbanisation concernés pourra s'effectuer plus efficacement au moyen d'une ligne de Transport en Commun en Site Propre (TCSP) qui a déjà fait l'objet d'études préliminaires pilotées par le STIF.

Par ailleurs, la création d'un arrêt supplémentaire se traduirait par une diminution des temps de retournement au terminus de Chessy et par conséquent, en l'état des installations actuelles, par une diminution de la capacité de résorption des retards avant le départ suivant.

La Ville de Bry-sur-Marne rappelle qu'elle n'est pas systématiquement desservie, et souhaite que ce soit le cas avec la prolongation du SACEM

Le STIF confirme que le prolongement du système SACEM à Noisy-Champs permettrait d'augmenter la desserte de Bry-sur-Marne. La demande de Bry-sur-Marne sera étudiée dans le cadre de l'élaboration de la grille de desserte, en prenant en compte les critères de temps de parcours et de régularité.

Le CADEB note avec satisfaction les retours positifs de ses adhérents concernant l'arrivée du MI09.

Le CADEB s'interroge sur la suppression de la desserte de la boucle de Montesson par la ligne L3 dans le scénario envisageable à long terme présenté. Et ce d'autant plus que cette desserte a été supprimé aux heures creuses en 2008

La Communauté de Communes de la Boucle de la Seine rappelle que le prolongement du RER E à l'Ouest se traduit par la suppression de l'arrêt des trains Transilien de la ligne J (réseau Paris Saint-Lazare) en gare de Houilles, et demande à nouveau un arrêt du RER E dans une des gares de la boucle de Montesson sans attendre le projet LNPN dont la réalisation semble incertaine

La Ville de Nanterre souhaiterait être associée aux études concernant une éventuelle gare nouvelle, et regrette par ailleurs que la gare de Nanterre Ville ne fasse pas l'objet d'une desserte systématique par le RER A

RFF confirme que la grille d'exploitation du prolongement d'EOLE à l'Ouest ne permet pas un arrêt du RER E dans une des gares de la boucle de Montesson, et que le projet LNPN permettra de desservir la boucle de Montesson par le RER E.

Dans le scénario envisageable à long terme présenté, la correspondance entre la ligne L3 et le RER A sera possible aux heures de pointe et aux heures creuses, par l'intermédiaire de la création d'une nouvelle gare de la branche de Cergy RER A à Nanterre Université.

RFF indique que cette gare a fait l'objet de premières études techniques, auxquelles l'EPADESA a été associé en tant qu'aménageur pour s'assurer de la faisabilité du projet et estimer son coût. Les collectivités seront concertées dans le cadre des études ultérieures.

Laurence COHEN demande à RFF, maître d'ouvrage d'une telle gare, d'y veiller particulièrement.

L'association de défense des usagers du RER A (ADURERA) renouvelle sa demande que tous les RER A soient prolongés à Saint-Germain en pointe

La RATP précise que le fonctionnement de la gare de Saint-Germain, avec des retournements à quai et des croisements en avant-gare, ne permet pas de retourner un second train en 10 minutes. La création d'un tiroir de retournement en arrière-gare (500 m) serait nécessaire afin de permettre ce retournement. Cet aménagement nécessiterait des travaux trop importants, et n'a pas été retenu.

La Ville de Neuilly-Plaisance souhaiterait savoir s'il serait possible d'augmenter la desserte de cette gare sans attendre l'extension du système de signalisation SACEM.

La RATP confirme la nécessité de prolonger le système SACEM au-delà de Val-de-Fontenay, le système de signalisation actuel ne permettant pas un espacement suffisamment réduit entre les trains.

La Ville de Bry-sur-Marne s'étonne du délai de réalisation d'une nouvelle machine à laver (10 ans) compte tenu des besoins actuels

La RATP confirme le déficit de machine à laver pour les trains des branches de Marne-la-Vallée et Cergy puisqu'il n'existe qu'une seule machine à laver sur le site de Torcy. Dans la mesure où les sites de garages actuels sont saturés, le délai de réalisation est lié à la création de voies supplémentaires en arrière gare à Chessy et/ou à Cergy.

L'association de défense des riverains du RER A souligne la nécessité et l'urgence de couvrir 2 km de voies dans le secteur de Vincennes / Fontenay-sous-Bois pour mettre fin aux nuisances sonores du RER A

La RATP a effectué des mesures de bruit sur son réseau, en application de la loi et elle a élaboré une cartographie des « Points Noirs du Bruits » (PNB) transmise au STIF et à la région Ile de France. Il apparaît ainsi que sur le RER A, il y a des zones au-dessus des seuils de bruits fixés réglementairement. Ces zones ne correspondent pas à la totalité de la tranchée des 2 km. S'agissant des PNB, la RATP les traitera, en discutant de la solution avec les co-financeurs qui peuvent aider à la mise en place des solutions (ADEME, Région,…) et dans le cadre des investissements contractualisés avec le STIF.

4 – Suite des études

A l'issue de la présentation, le STIF précise les suites qui seront données :

- les conclusions du Schéma Directeur du RER A seront soumises à l'approbation du Conseil du STIF le 6 juin 2012 ;
- le STIF demandera aux opérateurs RATP, SNCF et RFF de mettre en œuvre les mesures de court terme qu'ils ont proposées, et invitera l'Etat et la Région à participer au financement des investissements identifiés ci-avant ;
- les conventions d'Avant-Projet des opérations pouvant être décidées immédiatement, ainsi que les conventions de Schéma de Principe des autres opérations, seront élaborées d'ici l'été avec l'Etat et la Région, en vue d'une approbation à l'automne 2012.

Laurence COHEN remercie l'ensemble des participants et ajoute qu'elle déposera un vœu co-signé avec Christian Favier, lors du CA du STIF pour proposer une nouvelle phase de modernisation de la taxe locale sur les bureaux et les locaux commerciaux. Cela pourra contribuer à l'indispensable rééquilibrage est-ouest habitat-emploi en Ile-de-France. Le RER A illustre parfaitement cette problématique. Il faut agir pour que l'activité économique se concentre moins à l'ouest, pour désaturer les transports et ainsi améliorer les conditions de déplacements des habitants.

* * * * *

* *

LISTE DES PRESENTS, REPRESENTES ET EXCUSES

RFF – Direction Régionale d'ILE DE FRANCE	Sylvain ALONZO
RFF – Direction Régionale d'ILE DE FRANCE	Yann LE RICHE
RATP	Cyril CONDE
RATP	Patrice DELCOURT
RATP	Denis REMOND
RATP	Serge REYNAUD
SNCF - Direction du RER A et des lignes Nord et Sud de Paris Saint-Lazare	Olivier DEVAUX
SNCF - Direction Générale SNCF Proximités	Luc ROBERT
CONSEIL GENERAL DE SEINE ET MARNE	Elodie MONTAIN
CONSEIL GENERAL DES YVELINES	Jean-François BEL
CONSEIL GENERAL DU VAL DE MARNE	Valentin NEURY
CONSEIL GENERAL DES HAUTS DE SEINE	Sophie RIOU
SAN DE MARNE LA VALLEE - VAL MAUBUEE	Daniel VACHEZ
SAN DU VAL D'EUROPE	Alain MASSON
SYNDICAT INTERCOMMUNAL DE TRANSPORT DE MARNE-LA-VALLEE	Alice PERRET
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION DU HAUT VAL DE MARNE	René DESSERT
COMMUNAUTE D'AGGLOMERATION PLAINE CENTRALE DU VAL DE MARNE	Bertrand GEORGES
COMMUNAUTE DE COMMUNES DE LA BOUCLE DE LA SEINE	Christian MUREZ
EPAMARNE / EPAFRANCE	Véronique GALTIER
Mairie de BOISSY SAINT LEGER	Fabien THENAULT
Maire de BRY SUR MARNE	Jean-Pierre SPILBAUER
Mairie de CARRIERES SOUS POISSY	Eddie AIT
Mairie de FONTENAY SOUS BOIS	Dan MAGNAN
Mairie de MONTESSON	Jean-François BEL
Mairie de NANTERRE	Bruno CHANUT
Mairie de NEUILLY-PLAISANCE	M. BUTTIN
Maire de NOGENT SUR MARNE	Jacques Jean Paul MARTIN
Mairie de PARIS	Thierry BOURDAS
Maire de SAINT GERMAIN EN LAYE	Emmanuel LAMY
Maire de SERRIS	Martine OFFROY
Mairie de TORCY	Christian CHAPRON
Mairie de VINCENNES	Laurent LAFON
EPADESA / EPAMSA	M. LOURDIN
CONSEIL REGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE	Jean-François PELLISSIER
CONSEIL REGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE	Brigitte EUDE
CONSEIL REGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE	Annabelle ACHARROK
CONSEIL REGIONAL D'ÎLE-DE-FRANCE	Astrid WURSTER
DRIEA	Julien LECOUVREUR
DRIEA	Arnaud ZIMMERMANN

STIF	Laurence COHEN
STIF	Pierre SERNE
STIF	Jean-Christophe MONNET
STIF/DPI/FER	Christophe DENIAU
STIF/DE	Catherine BARDY
STIF/DE/OF	Patrice SAINT-BLANCARD
STIF/DE/OF	Ivan TIXIER
Membre du CPTP GART	Jean-Paul MARTINERIE
Membre du CPTP-section CET Fédération Nationale des Usagers des Transports	Marc PELISSIER
Membre du CPTP Fédération Nationale des Usagers des Transports	Bernard GOBITZ
Vice-président de l' AUT-FNAUT ILE DE France	Yves BOUTRY
Membre du CPTP Association "UFC QUE CHOISIR" ILE DE FRANCE	Rose-Line STABLO
Association de défense des riverains du RER A de St Mandé, Vincennes, Fontenay-sous-Bois	Bernard LE PAPE
Association de Défense des Usagers du RER A	Frédéric LINARES
Collectif d'Association de Défense de l'Environnement de la Boucle de Montesson (CADEB)	Jean-Claude PARISOT
Collectif d'Association de Défense de l'Environnement de la Boucle de Montesson (CADEB)	Gerard MOULIN
Collectif d'Association de Défense de l'Environnement de la Boucle de Montesson (CADEB)	M. BAYEUX
Collectif d'Association de Défense de l'Environnement de la Boucle de Montesson (CADEB)	Gerard RIBAULT
Collectif d'Association de Défense de l'Environnement de la Boucle de Montesson (CADEB)	Patrick STOULS
Collectif d'Association de Défense de l'Environnement de la Boucle de Montesson (CADEB)	Jean-Paul MAYANT