

Comité de ligne RER D

Compte rendu de réunion

Présidé par M. Stéphane BEAUDET, vice-président du Île-de-France Mobilités

La liste des présents figure en pièce jointe.

* * * * *

* *

SNCF Mobilités, SNCF Réseau et Île-de-France Mobilités effectuent les présentations. Ces documents sont disponibles en téléchargement sur le site d'Île-de-France Mobilités.

En introduction du Comité de ligne, **M. BEAUDET** présente cette réunion comme la conclusion d'un cycle de concertations autour de la construction de l'offre du RER D pour le Service Annuel (SA) 2019, qui a soulevé des interrogations. SNCF et Île-de-France Mobilités poursuivront leurs efforts en matière d'information et de concertation des territoires dans la mise en œuvre du SA2019. Pour en garantir la bonne tenue et la sincérité, Île-de-France Mobilités a fait appel aux services de **M. GAILLARD** garant de la Commission nationale du débat public (CNDP). **M. GAILLARD**, présent au comité de ligne, sera chargé d'accompagner le processus de mise en œuvre du SA 2019 et de s'assurer de la réalisation des engagements.

M. BEAUDET rappelle les enjeux qui se posent aujourd'hui aux opérateurs de transports ferroviaires franciliens. Au-delà des perspectives à long terme des investissements pour le développement et la régénération de l'infrastructure ou pour la commande de nouveaux matériels roulants, la question porte sur leur capacité à améliorer à court terme la performance des lignes, à infrastructure et matériel roulant constants. Le travail engagé sur le RER D doit être aussi positif que celui réalisé sur la ligne A, où le principe a consisté à revoir l'offre sur certaines branches pour mieux s'adapter aux besoins voyageurs tout en tenant compte des infrastructures disponibles. La réalité de ce que permettent les infrastructures est une donnée essentielle pour bâtir un plan de transport équilibré et robuste.

M. GAILLARD, garant de la CNDP, précise les trois caractéristiques de sa fonction : il est neutre, indépendant, et ne se prononce jamais sur le fond des dossiers. Sa mission consistera à suivre la mise en œuvre du projet de SA 2019, à apporter un appui méthodologique sur la concertation qui l'accompagnera, et à assurer le suivi de la mesure du retour d'expérience. **M. GAILLARD** précise qu'il est joignable à l'adresse michel.gaillard@garant-cndp.fr.

M. FORGEOT D'ARC, directeur Transilien de la ligne D, précise que la SNCF a pris l'engagement de publier sur le blog de la ligne l'ensemble des supports de concertation, y compris cette présentation, synthèse de tous les sujets abordés lors des différentes réunions précédentes.

L'ordre du jour du comité de ligne porte essentiellement sur la présentation du projet SA 2019 du RER D, avec le nécessaire rappel des travaux réalisés et les étapes à venir.

M. ROUSSEAU, maire de Soisy-sur-Seine, déplore le sacrifice de sa branche, qui se voit imposer une correspondance et la certitude d'une dégradation des services, sans aucune offre de compensation. Par ailleurs, **M. ROUSSEAU** estime que les réunions organisées n'étaient pas de concertation mais d'information, en dehors de l'atelier qui s'est tenu le 21 novembre dernier qui a permis d'évoquer pleinement une de ses propositions. Il estime qu'à ce stade, toutes les solutions n'ont pas été étudiées, s'agissant notamment du prolongement des branches Vallée et Malesherbes jusqu'à Gare de Lyon. Mais surtout, à aucun moment, la SNCF n'a eu recours à la procédure légale d'avis de saturation afin de constater l'impossibilité de satisfaire à une demande de sillons supplémentaires et de définir un système de priorités, pour dégager des voies, en l'occurrence pour une arrivée en surface à Gare de Lyon.

Les usagers se sont mobilisés, mécontents de cette situation où les améliorations sont apportées sur d'autres territoires au détriment du leur. D'autre part, la solution du terrier de Bercy porte sur un délai de délai de 10 ans et sur un investissement incertain de 230 millions d'euros. **M. ROUSSEAU** craint enfin que le déploiement des Regio 2N sur les branches Vallée et Malesherbes de la ligne D, trains à quai bas, ne permettent pas la desserte de toutes les gares de la ligne et condamne donc le prolongement à terme des navettes à Paris. Toutes ces remarques sont résumées dans le document que **M. ROUSSEAU** met à disposition à l'issue de son intervention.

M. MAYET, maire adjoint d'Alfortville, souligne que la réduction de trains en heures creuses s'avère extrêmement difficile à justifier auprès de la population. La proposition de la SNCF consistant à étendre les périodes de pointe du matin et du soir par l'ajout de deux trains semble être une solution judicieuse, plus facile à expliquer aux usagers.

Par ailleurs, il est indispensable de retravailler ensemble sur des dessertes supplémentaires en gare du Vert de Maisons, qu'il n'est pas envisageable de limiter à quatre trains à l'heure avec l'arrivée du Grand Paris. **M. MAYET** met en avant que le renfort progressif de la desserte de Vert-de-Maisons avant l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris permettrait de rééquilibrer la fréquentation des deux gares de Maisons-Alfort, et améliorerait le confort de déplacements dans les bus qui relie actuellement les deux gares.

Mme RAGOT, vice-présidente Mobilités de la communauté d'agglomération du Val d'Yerres-Val de Seine, précise que le projet ne vise pas à opposer une branche de la ligne D contre une autre. En réalité, elle estime que tous les voyageurs paient le manque d'investissements dans les infrastructures depuis des années. Il s'agit de faire patienter avant des arrivées nouvelles de matériel ou de technologies améliorant le quotidien, à partir de 2025. Une réponse collective est nécessaire en vue d'une amélioration globale de la ligne, sachant que les sept ou huit prochaines années seront encore difficiles.

M. BEAUDET abonde en précisant qu'il est nécessaire de créer une adhésion commune à la ligne pour l'améliorer, ce qui sera impossible sans entente sur les problématiques de l'ensemble de ses utilisateurs.

M. PASTUR, association D Nord, rappelle que la Présidente de la Région avait jugé opportune la proposition d'un quai de retournement et d'arrêts de certains TER au Nord de la ligne D. Il compare l'écart de fréquence de desserte entre Louvres et Villiers-le-Bel à celui entre Vert-de-Maisons et Maisons-Alfort, expliquant un report d'usagers de Louvres vers Villiers-le-Bel pour disposer d'une meilleure offre. Dès lors, il s'étonne que cette thématique n'apparaisse pas dans la présentation.

M. DOLL, vice-président Transport de la communauté d'agglomération Roissy-Pays de France, juge pertinent le projet du SA 2019 de la ligne D, mais s'inquiète de l'adaptation du plan de transport à la croissance du trafic en 2030.

M. DUFUMIER, conseiller municipal à Fosses, se félicite du sérieux de l'approche globale qui amènera une amélioration sur la ligne D Sud. Il aurait cependant souhaité voir évoquer également des propositions concernant notamment le retournement des RER au Nord de Survilliers-Fosses, et le suivi des statistiques de ponctualité au Nord de Goussainville. Par ailleurs, il estime que les possibilités d'arrêts de TER doivent être identifiées en dehors des contraintes politiques. Enfin, il note que les suppressions de bus de rabattement semblent malvenues, compte tenu de l'augmentation prévisible des constructions.

M. SAÏGHI propose le concours de la députée, Mme PARK, concernant l'arrêt des TER dans le Nord de la ligne.

M. CARRE, adjoint au maire de Pierrefitte et conseiller territorial délégué à Plaine-Commune, signale que la suppression des tout premiers trains du matin cause des problèmes considérables pour une grande partie de la population de ce territoire. Il évoque aussi la fréquence trop faible des trains du soir, la limitation à quatre voitures des trains du soir ou du dimanche, alors qu'ils sont déjà remplis en arrivant sur le territoire de Plaine-Commune. Enfin, il réitère les remarques déjà émises par la collectivité sur les disparités dans la tarification entre zones 3 et 4 au niveau de Pierrefitte-Stains, où le RER D est en interconnexion avec le T11.

M. PIERCY, de l'AUT Plaine-Commune, souhaite que lors des interruptions de trafic suite aux travaux en 2018 l'offre du T5 le weekend soit renforcée. Par ailleurs, il demande l'augmentation de la fréquence des trains en soirée sur la ligne D Nord.

M. FORGEOT D'ARC, directeur Transilien de la ligne D, explique ne pas avoir identifié de saturation des trains dans le nord de la ligne D, depuis la mise en service du SA 2014. Dès lors, le SA 2019 a pris le postulat de préserver les équilibres de dessertes au Nord, l'objectif premier du projet étant d'apporter de la robustesse pour l'ensemble des utilisateurs de la ligne. Cette robustesse supplémentaire doit permettre de réduire les perturbations qui font que des trains qui devaient d'après le plan de transport aller jusqu'à Goussainville ou à Orry sont aujourd'hui mis terminus à Villiers-le-Bel.

Par ailleurs, la question des arrêts supplémentaires en gare du Vert de Maisons sera reconsidérée dans la perspective de l'interconnexion du RER D avec la ligne 15.

Concernant enfin la suppression des trains, il explique que la densité des travaux occasionne fréquemment l'extension de certaines plages travaux, car les quatre heures allouées habituellement pour les chantiers de nuit sont parfois insuffisantes pour tenir le programme de régénération et de fiabilisation de l'infrastructure.

Concernant les TER, **M. BEAUDET** affirme clairement la volonté d'Île-de-France Mobilités de financer des dessertes supplémentaires en Ile-de-France, mais cette volonté peut se heurter aux choix des régions voisines, autorités organisatrices de transports des TER.

Sur demande de **M. DUFUMIER**, **M. BEAUDET** demande aux équipes d'Île-de-France Mobilités de vérifier et d'instruire la question de la suppression des bus de rabattement.

Concernant l'adéquation de l'offre à l'horizon 2030, **M. BEAUDET** précise que le plan de transport à cet horizon n'est pas connu. Le SA 2019 est une réponse à court terme, la desserte du RER étant amenée à évoluer dans le temps. A l'arrivée de la ligne 15 du Grand Paris Express, les dessertes de la ligne D seront de nouveau questionnées. **M. BEAUDET** liste par ailleurs les projets de bus, câbles et autres services de transports développés par Île-de-France Mobilités qui sont autant de réponses aux besoins de déplacements de demain. Concernant enfin le T5, **M. BEAUDET** souligne que la présidente s'est engagée à son renforcement. Île-de-France Mobilités doit donc initier son étude.

M. VANDEPUTTE, du collectif des habitants du Val-de-Seine, observe que cette suppression de l'accès direct à Paris engendre un précédent, au motif que les usagers de la branche ne sont pas assez nombreux. Il craint le développement d'un tronç commun fort entre Villiers-le-Bel et Villeneuve Saint Georges au détriment des branches de grande couronne qui pourraient dès lors être mises en correspondance pour faciliter l'exploitation du RER. **M. VANDEPUTTE** invoque le terrier de Bercy comme la solution permettant aux habitants du Val de Seine de retrouver des trains directs à Paris dans les 10 prochaines années.

S'agissant enfin de la concertation, **M. VANDEPUTTE** convient que des réunions ont été organisées par la SNCF, qu'il remercie à ce titre pour les réponses qui ont pu y être formulées. Sur le sujet de l'information du public, le Collectif précise qu'il n'a pu informer qu'une partie des voyageurs de la Vallée de la Seine, au moyen de la distribution de documents d'informations.

Pour **M. VANDEPUTTE**, les 2 500 personnes qui ont signé la pétition pour signifier le rejet de la correspondance à Juvisy ne représentent pas l'ensemble des usagers de la ligne, leur nombre serait bien plus élevé s'ils avaient eu accès à l'information du projet en cours. Cette pétition est remise en séance aux participants.

En réponse, **M. BEAUDET** précise que la nouvelle offre bénéficiera également aux habitants du territoire pour leur permettre de se déplacer dans des conditions de confort acceptables grâce à l'ajout de 4 trains par heure en pointe. Pour ce qui concerne l'offre en grande couronne, **M. BEAUDET** précise qu'il n'est pas envisagé de créer d'autres correspondances que celles proposées au SA 2019, et souligne les investissements à l'étude pour permettre justement de renforcer la desserte dans ces territoires.

Concernant plus spécifiquement les investissements pour le terrier de Bercy, **M. BEAUDET** précise que la région ne financera pas seule ces investissements, dont les autres régions et les autres activités de la SNCF bénéficieront également. Des échanges ont été engagés avec la SNCF, comme avec l'ensemble des parlementaires et les présidents de régions concernées, pour soutenir que l'Île-de-France ne financera pas seule le terrier.

M. FAUSSURIER se réjouit que la convention de financement de l'AVP du terrier de Bercy et l'allongement des voies 7, 9 et 11 de Gare de Lyon ait été approuvés cette année. Il ajoute que la SNCF est également engagée dans les études d'avant-projet pour le déploiement du système NExTEO entre Gare de Lyon et Villeneuve-Saint-Georges. Ce projet répond à une autre fonctionnalité, mais constitue aussi un élément dimensionnant pour l'avenir, en vue de l'augmentation du nombre de trains susceptibles de rentrer en gare de Lyon.

M. MAYENS, maire adjoint de Varennes-Jarcy, suggère de fixer des objectifs de ponctualité entre 7 heures et 9 heures et entre 18 heures et 20 heures, reflétant mieux la réalité que des résultats moyennés sur la journée.

M. FORGEOT D'ARC précise que la ponctualité, dont les modalités de calcul sont convenues avec Île-de-France Mobilités, est pondérée en fonction de la fréquentation et prend donc en compte le surplus de fréquentation en période de pointe.

M. VALENTY, du collectif Val-de-Seine, s'enquiert de la création éventuelle de plusieurs pas d'Installations Permanente de Contre Sens (IPCS), et le cas échéant, de leur maintien après les travaux, pour résoudre un certain nombre d'incidents.

M. FAUSSURIER précise que SNCF Réseau considère plutôt la gestion au plus fin des itinéraires alternatifs, afin de ne pas trop augmenter les Limitations Temporaires de Vitesse (LTV), notamment en instaurant des semaines « interdites », où les plages-travaux additionnelles avec LTV et autres impacts, qui sont demandées en dérogation du processus de programmation, sont proscrites.

M. ROUSSEAU demande que la SNCF déclare la saturation de son infrastructure afin de dégager les investissements nécessaires au développement de trains à l'arrivée en Gare de Lyon surface et Gare de Nord surface. La réglementation permettant de recourir à ce dispositif, il s'interroge donc sur les freins qui empêchent cette déclaration.

M. FAUSSURIER explique que SNCF Réseau définit actuellement avec l'ARAFER les modalités d'application en France de la déclaration de saturation, prévue par la réglementation européenne. Parmi les réflexions, non arrêtées à ce jour, une telle déclaration pourrait induire des augmentations de droit d'accès à l'infrastructure afin d'en réguler la demande, ce que les autorités organisatrices ne sont pas nombreuses à accepter.

M. PRADIER, de l'association SADUR, regrette que la réunion ne permette pas d'aborder les causes d'irrégularité des trains, et pointe en particulier l'état du matériel comme cause majeure de non ponctualité. Il souhaite en conséquence connaître le nombre de trains supplémentaires en réserve permis par le déploiement des Regio2N sur la ligne R et qui pourraient être utilisés en cas d'avarie matériel. Par ailleurs, il demande à connaître le calendrier des travaux de l'interconnexion à Vert de Maisons, qui nécessiteront une limitation de vitesse à 40 km/h dans ce secteur. Il réitère en outre sa demande pour que les horaires d'été soient revus à l'occasion du SA 2019. Enfin, il estime qu'un suivi neutre et objectif de la qualité de service du projet SA 2019 soit réalisé par un tiers et non par la SNCF. Des objectifs contractuels doivent être fixés par branche.

M. FORGEOT D'ARC fait valoir que le nombre de pannes de trains représente globalement 2,5 % de non-ponctualité. Il précise par ailleurs que l'arrivée d'un nouveau matériel roulant sur les lignes R et D permettra une meilleure fiabilité du matériel, grâce notamment à une maintenance prédictive. D'autre part, la création de voies supplémentaires pour l'entretien des Regio2N sur la ligne R dégagera de la capacité de maintenance pour les Z2N.

Quant aux horaires d'été et de soirée, ils feront l'objet d'études entre la SNCF et Île-de-France Mobilités à compter de janvier 2018.

En réponse à l'association SADUR, **M. BEAUDET** souligne que la refonte de la grille du RER D s'accompagne d'un engagement de la SNCF sur un objectif de ponctualité, ce que la SNCF n'avait fait pour aucune des refontes passées. Cet engagement sera naturellement suivi de près par les équipes d'Île-de-France Mobilités et sera inscrit au contrat conclu entre la SNCF et Île-de-France Mobilités.

COMITÉ DE LIGNE DU RER D DU 5.12.2017
-Liste des participants-

Vice-président d'Île-de-France Mobilités

Stéphane BEAUDET

Opérateurs

SNCF Mobilités

Grégoire FORGEOT D'ARC
Nicolas MELY
Carol JONARD
Mathieu DELECRIN

SNCF Réseau

Jean FAUSSURIER
Thibaut DAUGER

Île-de-France Mobilités

Laurent PROBST
Nunzia PAOLACCI
Steve ALMOSNI
Jean-Christophe MONNET
Gilles FOURS
Sébastien VIGNOT
Marion DAVIGNY
Jean-Louis PERRIN

Assemblée nationale

Députée du Val d'Oise

Zivka PARK, représentée par Hakim SAÏGHI

Conseil régional d'Île-de-France

Corinne MONTMORY
Astrid WURSTER

Conseil départemental

Val d'Oise

Val de Marne

Essonne

Lionel CROIXMARIE
Olivier MARQUET
Lise BERNARD

Intercommunalités

Établissement public territorial Plaine Commune

Communauté de communes du Pithivrais Gâtinais

Communauté d'agglomération Roissy Pays de France

Communauté d'agglomération du Val d'Yerres Val de Seine

Jean-Marie LEMEILLE
Delmira DAUVILLIERS
Mikaël PEREL
Pascal DOLL
Valérie RAGOT

Communes

Mairie d'Alfortville

Mairie de Maisons-Alfort

Mairie d'Arnouville les Gonesse

Mairie de Pierrefitte sur Seine

Marie de Fosses

Mairie d'Etiolles

Mairie de Soisy sur Seine

Mairie de Draveil

Mairie de Boussy-Saint-Antoine

Mairie de Ris Orangis

Mairie de Savigny sur Orge

Marie de Quincy

Jean MAYET
Olivier CAPITANO
Pascal DOLL
Michel FOURCADE
Dominique CARRE
Dominique DUFUMIER
Eugène WITTEK
Jean-Baptiste ROUSSEAU
Martine THOMAS
André VIALLE
Stéphane RAFFALLI
Alexis TEOLLET
Jacky GERARD

Associations locales d'utilisateurs

SADUR

Rémy PRADIER
Bernard BAUR
Jonathan MAGANO
François DESMIERS

Fédération des usagers des transports (FUT) de l'Essonne/

Grand Paris éco Sud citoyen
Collectif Val de Seine

AUT Ile-de-France
AUT Plaine-Commune
Association D Nord

Michel JEANLIN
Jacques VANDEPUTTE
Paul VALENTY
Marc PELISSIER
Christophe PIERCY
Nicolas PASTUR