

Date : 22/05/2019

Comité de ligne RER D

Synthèse de réunion

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

La liste des présents figure en pièce jointe.

* * * * *

* *

SNCF Mobilités, SNCF Réseau et Île-de-France Mobilités effectuent les présentations disponibles sur le site d'Île-de-France Mobilités.

M. BEAUDET remercie les participants pour leur présence nombreuse à cette réunion de partage des premiers enseignements à tirer de la nouvelle desserte du RER D du Service Annuel (SA) 2019. Cette réunion a pour objectifs de dresser un premier bilan des performances et de la qualité de la nouvelle grille et d'engager les mesures utiles à son amélioration continue. Il s'agit par ailleurs de recueillir la perception qu'en ont les territoires.

M. BEAUDET indique ainsi que les chiffres de ponctualité connus à date permettent d'attester un regain de performance sur le RER D depuis que la desserte a évolué, ce malgré un début de service particulièrement perturbé dû notamment à l'indisponibilité d'une partie des nouvelles rames Regio2N en cours déploiement sur la ligne R.

A ce propos, il tient à éviter tout amalgame entre les perturbations courantes sur la ligne (malveillance, incidents de personnes, ...) et la nature même de la desserte du SA 2019 qui a soulevée plusieurs critiques. Ces perturbations ne peuvent être imputées au nouveau service. Au contraire même, M. BEAUDET met en avant que cette nouvelle logique d'exploitation, où les branches sont moins imbriquées les unes avec les autres, permet plus de robustesse et un retour à la normale plus rapide après une perturbation sur la ligne.

Néanmoins, la situation n'est pas encore pleinement satisfaisante selon M. BEAUDET, qui place la question des correspondances au cœur des axes d'amélioration de la qualité de service sur la ligne D. Il s'agit à la fois de faire en sorte que les temps de correspondance soient respectés, conformément aux engagements pris par la SNCF, mais également que l'information délivrée aux voyageurs en correspondances progresse, surtout en cas de perturbation sur la ligne. Ainsi, dès lors que la SNCF n'a pas encore atteint l'objectif qu'Île-de-France Mobilités lui a fixé, tant en termes de ponctualité que de tenue des correspondances dans les gares de Corbeil, Viry et Juvisy, même si la ligne D se porte mieux, les résultats ne sont pas suffisants pour s'en contenter.

Pour conclure son propos introductif, M. BEAUDET tient à replacer les évolutions de desserte du RER D intervenues en 2019 dans la perspective de la révision du Schéma directeur du RER D. Les études en cours, alimentées par l'actuel retour d'expérience, permettront d'établir les perspectives de développement de l'offre et d'amélioration des performances à moyen et long termes. Sa consolidation avec le schéma directeur de la ligne R dégagera une vision d'ensemble et cohérente des orientations ainsi prises.

M. DUROVRAY, président du conseil départemental de l'Essonne, abonde les propos de M. BEAUDET en faisant valoir qu'il était nécessaire de réformer la ligne D du RER pour obtenir un regain de performance. Cependant, la situation n'est pas encore idyllique devant une ponctualité qui reste en deçà des objectifs assignés à la SNCF. Les points de fragilité étant identifiés, la situation doit pouvoir s'améliorer rapidement, en particulier concernant la qualité de la correspondance de Corbeil Essonnes et la disponibilité du matériel roulant. Le retour des usagers s'avère positif selon M. DUROVRAY, ce qui ne doit pas occulter les attentes légitimes de ceux qui ne perçoivent pas ce nouveau service comme un progrès.

RER D 2019 : PLUS DE PONCTUALITÉ, PLUS DE TRAINS

1. La refonte du RER D au SA 2019, les premiers résultats après 5 mois d'exploitation, la fiabilisation en cours et les améliorations à venir

M. JUELLE, maire d'Étiolles, dresse un bilan catastrophique de ce nouveau service. Il estime que les chiffres présentés par la SNCF sur la qualité de service du SA 2019 ne correspondent pas au ressenti des usagers. Les retours qui lui sont parvenus font état d'une augmentation de 20 à 30 minutes de temps de parcours ainsi que d'un manque de qualité notamment de l'information voyageurs. A ce propos, il réitère les demandes formulées auprès de la SNCF sur l'ouverture d'un open data concernant la ponctualité comme sur la réalité des trains ayant circulé. Cette mesure de transparence est indispensable pour que l'opérateur ait un discours crédible. M. JUELLE demande à savoir si le calcul de la ponctualité s'appuie bien sur des données de fréquentation depuis la mise en service du SA 2019.

M. JUELLE pointe enfin du doigt les manquements de SNCF Réseau qui aurait manqué d'anticipation dans le développement de son infrastructure, au droit des points névralgiques comme entre Juvisy et Viry-Châtillon, section commune à toutes les branches de la D Sud, et dont le doublement des voies aurait permis une parfaite étanchéité entre les branches.

M. PAVAMANI, association La Vignette du Respect, considère que l'information voyageurs a connu une régression dans le cadre du SA 2019, même sur des aspects apparemment simples, et relève un écart préoccupant de qualité d'information entre la RATP (RER B) et SNCF Mobilités. L'association en fait l'illustration en mettant en avant le fait que la SNCF n'ait pas présenté les résultats de comptages du RER D, dont l'enquête a été pourtant diligentée le même jour par le même cabinet sur le RER B. A l'instar des échanges nourris dans le cadre de la refonte de la desserte du RER C, il est indispensable que ces données de fréquentation soient bien caractérisées afin d'objectiver les débats et évaluer les difficultés d'exploitation suscitées par la saturation de certains trains. L'association plaide pour un partage de ce type de données via une plateforme d'open data.

Selon l'association, hormis l'introduction des trains directs entre Lieusaint et Paris en pointe de matinée, aucune grande évolution d'offre n'a véritablement permis d'améliorer le quotidien des voyageurs sur les branches les plus chargées. Inversement, les branches les plus éloignées, notamment celles du sud de l'Essonne, ressentent durement la nouvelle offre sur le RER D.

M. MIONNE, maire de Ballancourt-sur-Essonnes, remercie la SNCF pour les échanges et les réponses données à certains usagers. Le cahier numérique des « galériens du RER D » avait reçu de nombreuses contributions sur les problèmes de correspondance et de temps d'attente, que la SNCF n'intègre pas dans son calcul de la ponctualité. Par ailleurs, il fait part de la mauvaise qualité de service suscitée par l'annulation ou la suppression partielle de nombreux trains, comme par la surcharge des trains au niveau de Juvisy. Cette suroccupation des trains pourrait à juste titre expliquer l'accumulation des malaises depuis le fonctionnement du SA 2019.

En conséquence, M. MIONNE déplore les menaces de perte d'emploi liées au manque de fiabilité du service de transport, ou le souhait de déménager exprimé par de nombreux usagers.

M. MIONNE souligne que les voyageurs préfèrent se reporter sur le RER C – à Marolles ou à Bouray - encouragés notamment par la réorganisation du réseau de bus.

En somme, les usagers rejettent ces mesures prétendument prises pour leur bien.

Enfin, M. MIONNE indique que dans le cadre du schéma directeur de la Région Île-de-France, il est demandé à Ballancourt de construire 55 logements par an, ce qui pose un véritable problème, en raison du manque de transports et de la saturation des routes. Il insiste sur la nécessité d'engager une réflexion sur le rétablissement de trains directs entre la branche Malesherbes et Paris.

M. MAYET, adjoint au maire d'Alfortville chargé des transports, pointe que la nouvelle desserte est plutôt bien accueillie par les voyageurs empruntant la gare de Maisons-Alfort – Alfortville. En revanche, il estime que les usagers de la gare du Vert-de-Maisons sont lésés en regard d'une part de la faiblesse de la fréquence de desserte de la gare, qui s'élève à 4 trains/heure. Cette faible fréquence nuit à la qualité du service, car en cas de suppression les voyageurs doivent patienter plus de 20 minutes pour prendre le train suivant.

Cela conduit nombre d'usagers à s'orienter vers la gare de Maisons-Alfort Alfortville, ce qui provoque des congestions importantes dans la ville. Pour illustrer son propos, il prend en référence les trains de bus qui sillonnent la ville en période de pointe. M. MAYET appelle donc un rééquilibrage des dessertes à la faveur d'une meilleure fréquence de trains au Vert de Maisons.

D'autre part, M. MAYET regrette les désagréments liés aux travaux du Grand Paris Express en gare du Vert-de-Maisons, lesquels rendent la situation très difficile à vivre pour les habitants dont il devient impossible de répondre aux doléances.

Mme PARRAIN, adjointe au maire de Maisons-Alfort chargée des transports, confirme que les habitants du sud de la ville subissent les nuisances des travaux en gare du Vert-de-Maisons. Elle appelle par ailleurs des renforts de desserte en gare du Vert-de-Maisons jugeant la fréquence actuelle insuffisante.

Mme HEINTZ, association RER D Val de Seine, rappelle que son association s'était opposée au projet de desserte du SA 2019. Elle conteste les résultats positifs des indicateurs présentés par la SNCF. En particulier elle déplore le manque de transparence des résultats relatifs à la satisfaction des voyageurs lesquels s'appuient sur des sondages non publics, contrairement au sondage établi par son association.

L'association estime que les voyageurs des branches Malesherbes et Val de Seine ont été sacrifiés dans l'intérêt de la ligne, à cause d'un manque chronique d'investissements sur le réseau. Alors qu'il avait été mis en avant que le SA 2019 permettrait à court terme d'améliorer la situation du RER D, l'association estime que c'est un échec. Il est essentiel de le reconnaître pour savoir faire machine arrière.

M. ROUSSEAU, maire de Soisy-sur-Seine, relève que les indicateurs retenus par la SNCF ne reflètent pas la réalité du vécu des voyageurs. Il met notamment en avant que les ruptures de charge ne sont absolument pas prises en compte dans la mesure de la qualité de service. Par ailleurs, les usagers s'intéressent davantage aux temps de parcours réel qu'au pourcentage de trains en retard, à partir de quoi sont calculées les pénalités infligées à la SNCF. Les systèmes de géolocalisation existants permettent d'obtenir l'information sur le temps de trajet réel et son évolution.

S'agissant de l'information voyageurs, M. ROUSSEAU ne comprend pas pourquoi depuis le début du service, les trains arrivent à Juvisy sans aucune indication. Il pourrait y avoir une affiche pour préciser que les trains en question desservent la Vallée selon tels horaires bien qu'ils ne soit pas indiqués sur les écrans. Ces informations pourraient aussi être transmises sur les smartphones.

Enfin, M. ROUSSEAU réitère sa question restée sans réponse, quant à l'absence de train direct pour Paris aux heures creuses et pendant les vacances, alors que l'étude EGIS évoque la possibilité de réaliser quatre trains directs depuis et vers Paris sans changer ni les horaires de la ligne ni des circulations environnantes. Par ailleurs, il ne comprend pas pourquoi des trains à vide vont et partent de Corbeil en passant par Evry Val de Seine, pour effectuer des origines/terminus à Juvisy.

M. BEAUDET souhaite mettre en avant les difficultés à résoudre une équation où chaque territoire défend, légitimement, ses intérêts, lesquels peuvent s'avérer contradictoires les uns par rapport aux autres. La teneur des débats séance tenante permet d'en apporter une illustration flagrante.

Par ailleurs, il revient sur ce que les enquêtes permettent de tirer comme enseignements. Tout le monde ayant son vécu, il est essentiel de chercher à objectiver l'amélioration ou non du service rendu sur le RER D. Le fait de mesurer avant et après la situation sur le RER D permet d'évaluer la tendance sur la base d'indicateurs n'ayant pas évolué. A ce titre, force est de constater que l'exploitation de la ligne D s'améliore pour l'ensemble des voyageurs de la ligne. Néanmoins, il ne faut pas en conclure que l'ensemble des problématiques auxquelles le RER D est confronté sont résolues, en atteste le taux d'insatisfaction qui reste élevé. La nouvelle desserte du RER D au SA 2019 ne peut se substituer du jour au lendemain à 30 ans de manque d'investissements sur le réseau.

M. KRAKOVITCH, directeur du Transilien, répond aux reproches faits à la SNCF sur le manque de transparence des données permettant de bâtir le présent retour d'expérience. Il affirme n'avoir aucune difficulté à donner toute l'information en open data, y compris concernant la ponctualité, et à faire évoluer si nécessaire la nature des données publiées sur le site « maponctualite.com » afin d'apporter tous les éléments souhaités par les territoires. Il précise néanmoins que l'indicateur de la ponctualité est une moyenne, elle est mécaniquement en décalage par rapport au vécu des voyageurs. Partant, les chiffres issus du calcul de la ponctualité par SADUR ont à cet égard autant de valeur que ceux de Transilien.

Afin de lever toute ambiguïté sur cette question, M.KRAKOVITCH soumet la proposition d'un groupe de travail pour préciser les informations que les associations souhaitent recevoir.

En outre, M. KRAKOVITCH observe qu'il aurait souhaité une plus grande fréquence des comptages. En l'absence d'outils plus modernes, ces derniers sont réalisés manuellement. Les chiffres seront plus précis avec l'arrivée des nouvelles rames équipées de compteurs automatiques. Il est tout à fait disposé à envisager les méthodes de comptage que les associations lui proposeraient et à faire évoluer ces données qui sont publiques.

M. KRAKOVITCH revient enfin sur la qualité de l'information voyageurs. Il exprime ne pas en être pleinement satisfait, s'agissant notamment de la cohérence entre les informations délivrées sur les différents médias. Il regrette que l'opérateur ne puisse pas toujours donner l'information que les voyageurs attendent en cas de perturbation, à savoir à quel moment son train partira de sa gare.

M. GOBITZ, FNAUT Île-de-France, rappelle que lors de la présentation du SA 2019, la fédération avait souligné le besoin de proposer des compensations aux usagers de l'Etoile de Corbeil, en assurant par exemple des correspondances quai à quai et en réduisant les temps de parcours sur les branches concernées. Il demande si les Regio2N, dont il suppose une plus grande performance que le matériel actuel, permettront de gagner du temps de parcours entre les branches de l'Etoile de Corbeil et Paris. Par ailleurs, il s'enquiert de la possibilité de diminuer le temps d'arrêt dans les gares, à l'instar de ce qui est fait sur le RER A.

M. PIERCY, AUT Plaine Commune, relève quelques bénéfices du SA 2019 comme la régularité, le cadencement des trains, ou la mise en service d'un train long pour le deuxième départ tôt le matin. Par ailleurs, il espère qu'en fin d'année, les nombreuses suppressions de trains aux heures de pointe seront réduites avec la livraison en cours des Regio2N. Il souhaiterait enfin que le cadencement des trains le dimanche matin soit encore améliorée.

M. FORGEOT D'ARC précise que les comptages du RER D réalisés en mars 2019 ne sont pas encore complètement disponibles, car il faut en vérifier la totale cohérence. Par ailleurs, d'importants travaux sont en cours sur les systèmes d'information pour remédier aux insuffisances constatées par les voyageurs comme par la SNCF. Dans ce contexte toutes les bonnes idées sont les bienvenues, sachant que ce chantier constitue une priorité pour la SNCF et mobilise fortement les équipes.

S'agissant des temps de parcours, M. FORGEOT D'ARC expose en séance les premiers résultats d'une expérimentation en cours ayant pour objectif d'analyser le parcours des voyageurs via leurs données mobiles. Les premiers résultats permettent d'observer une stabilité du temps de parcours des voyageurs sur les branches de la Vallée entre le premier trimestre 2018 et le premier trimestre 2019. Sans en tirer aucune conclusion, et avec toutes les réserves nécessaires, il constate que les résultats vont dans le sens des chiffres présentés. Cette question des temps de parcours fait souvent l'objet de controverse, c'est pourquoi elle constitue une préoccupation majeure pour l'entreprise.

Concernant la capacité des Regio2N à gagner du temps de parcours, M. FORGEOT D'ARC évoque la tenue de marches d'essai qui n'ont pas mis en évidence de gain par rapport au matériel actuel. Il conviendra néanmoins d'attendre le retour d'expérience du dernier trimestre 2019 au cours duquel ce matériel sera totalement déployé sur la ligne D. En cas d'amélioration des performances, il faudra étudier les évolutions possibles sur le temps de parcours, en lien également avec l'examen des temps d'arrêts en gare.

Enfin, M. FORGEOT D'ARC rappelle que la capacité du réseau ne permet pas de prolonger jusqu'à Paris les trains de la navette Malesherbes-Juvisy, en raison notamment des nombreux mouvements techniques sur les voies « M ». L'étude réalisée par EGIS souligne également l'absence de possibilité de circulation en heures creuses. Concernant le nord de la ligne, M. FORGEOT D'ARC convient que cet axe a fait l'objet d'importantes perturbations depuis le début du service. Il examinera enfin la faisabilité technique d'une amélioration du cadencement le dimanche matin, sous l'égide d'Île-de-France Mobilités.

M. VANDEPUTTE, de l'association RER D Val de Seine, présente le document élaboré par l'association à l'occasion du comité de ligne. En synthèse, il en ressort une nette désapprobation de la desserte du RER D au SA 2019 arguant de nets allongements de temps de parcours. Il défend que la baisse des retards n'est que le résultat de leur introduction dans les horaires officiels de la ligne. M. VANDEPUTTE présente les résultats du sondage qui a été conduit par l'association en ligne ainsi que quelques verbatims d'enquêtés. Sur cette base M. VANDEPUTTE conclut que la desserte du RER D au SA 2019 est un échec incontestable.

M. KRAKOVITCH revient sur le fait que les chiffres de ponctualité présenté par la SNCF représente une réalité mais ne saurait refléter le vécu de chaque voyageur. Selon lui, le plus important reste la variation de la régularité considérant une invariabilité de la méthode de calcul. M. KRAKOVITCH déplore que l'association ne concentre son raisonnement que sur les voyageurs dont le parcours est impacté par une correspondance alors que la desserte mise en place au SA 2019 vise une amélioration globale de la ligne. Par ailleurs, M. KRAKOVITCH se dit étonné par le fait que tous ceux qui s'indignent de l'augmentation du temps de trajet depuis 20 ans, ne considèrent nullement l'accroissement de la population qui conduit les trains à s'arrêter dans plus de gares et plus fréquemment.

M. CROIXMARIE, direction transport du département du Val d'Oise, affirme que les refontes de grilles des lignes desservant le territoire du Val d'Oise ont pour l'heure toujours permis des gains de ponctualité entre 5 et 10 points au minimum. Au nord, la ligne D permet à 130 000 voyageurs de se déplacer quotidiennement, lesquels ont gagné au moins 4 points de ponctualité. Il ne s'agit pas de nier les difficultés vécues par les usagers des branches en correspondance, mais d'élargir la focale en considérant également les bénéfices de cette nouvelle desserte.

M. BEAUDET rappelle que cela a toujours été le cas, notamment lors des débats suscités par la desserte projetée au SA 2014, en raison d'intérêts divergents sur l'ensemble du RER D. La ligne hérite en partie de la désorganisation occasionnée par la traversée de Paris en 1994, alors fortement demandée par les usagers eux-mêmes. Par ailleurs, les statistiques présentées dans l'exposé de l'association RER D Val de Seine reflètent un retour d'expérience de 10 000 voyageurs sur les 650 000 usagers de la ligne. Il faut s'efforcer d'améliorer la situation pour les voyageurs vivant cette nouvelle desserte avec difficulté, mais dans le même temps il faut aussi prendre en considération le reste des voyageurs qui dans leur grande majorité sont satisfaits par ce nouveau service.

M. VANDEPUTTE s'indigne que les voyageurs concernés par les chiffres présentés soient considérés comme quantité négligeable. En outre, il déplore que si le trafic a augmenté depuis 20 ans sur la ligne D, sa qualité de service elle ne s'est pas pour autant améliorée. Il estime que sur le territoire sur lequel son association agit, le SA 2019 est loin d'être un succès. Elle est prête à travailler avec la SNCF, mais conditionne cette perspective au rétablissement de trains directs de et vers Paris.

M. FORGEOT D'ARC rappelle qu'il a présenté de la façon la plus objective possible des résultats obtenus à l'issue de 5 mois de service, en les comparant à ceux de l'année précédente, ceci sans minimiser l'effort restant à accomplir. Les résultats du sondage organisé par l'association ne sont pas surprenants étant donné la nature de l'échantillon qui a répondu au sondage et la méthodologie employée.

2. Les perspectives 2030

M. FERET, de l'association ADUMEC, exprime des doutes quant la possibilité de faire circuler 32 trains/heure dans le tunnel grâce au système NExTEO.

M. JUMELLE, regrette que la mise en œuvre de NExTEO dans le tunnel soit prévue pour après 2025.

M. FORGEOT D'ARC précise que son déploiement sera effectué avec l'arrivée de la dernière rame du RER NG.

M. VANDEPUTTE souhaite savoir si les rames Regio2N sont compatibles avec NExTEO.

M. ROUSSEAU demande si le terrier de Bercy est nécessaire pour accéder à la gare de Bercy.

Mme DE CHAMBOST, directrice de la commande stratégique chez SNCF Réseau, précise que le système NExTEO/ATS+ n'équiperait que les voies bis, empruntées par les branches interconnectées de la ligne D. Dans la perspective d'un prolongement à Paris des trains Malesherbes, ceux-ci circuleraient sur des voies adjacentes, pour lesquelles il n'est pas prévu à date de déployer le système NExTEO.

Par ailleurs, elle précise que le terrier de Bercy est nécessaire pour éviter les cisaillements en avant gare de Bercy et Gare de Lyon.

M. GOBITZ observe que la libération de la zone de Bercy est liée notamment au développement des ZAC de Bercy et de Charenton qui prévoient la création de 30 000 emplois sur la zone. Dans ces conditions, et comme cela avait été indiqué dans l'enquête publique, il semble opportun de réserver des parcelles dans l'éventualité de la construction d'une nouvelle gare sur ce site en regard de l'offre de transport existante.

M. KRAKOVITCH fait remarquer que l'ajout d'une gare conduirait à allongement de temps de parcours, objet de griefs pendant la séance.

Mme PARRAIN souhaite savoir à quelle échéance la desserte de la gare du Vert-de-Maisons sera renforcée en lien avec la mise en service du Grand Paris Express. Elle s'inquiète de la croissance du trafic dans la gare qui nécessiterait l'arrêt de 12 à 15 trains par heure.

M. JUMELLE s'inquiète que les perspectives de travaux présentées en séance ne conduisent à fragiliser l'exploitation du RER D pendant plus de 10 ans, notamment dans le sud et en lien avec la construction du CDG Express.

M. BEAUDET souligne que le terrier de Bercy reste un aménagement qui bénéficie à l'ensemble des autorités organisatrices de transports du secteur et qu'il ne saurait être financé par uniquement par la région Île-de-France.

Concernant NEXTEO, M. BEAUDET fait valoir que le projet a été accéléré pour permettre de renforcer les dessertes avant 2030, horizon initialement prévu.

Concernant la construction d'une gare sur la ZAC de Charenton, M. BEAUDET précise avoir indiqué au maire de Charenton que cette dernière n'était pas souhaitable. Pour permettre aux employés de se déplacer dans conditions satisfaisantes, un travail doit être mené entre les municipalités de Charenton et de Paris pour mieux connecter la ZAC au réseau parisien plutôt qu'au RER D.

M. BEAUDET précise que le travail sur le schéma directeur du RER D sera initié à partir de juin, sur la base du présent retour d'expérience et abordera naturellement les questions de desserte du Grand Paris Express en gare du Vert-de-Maisons.

Il est important d'avoir à l'esprit que le RER D va traverser une période difficile liée aux travaux d'investissements. C'est le résultat du rattrapage de 30 ans de sous-investissement sur le réseau. À cet égard, la région a pris une position forte et responsable sur le CDG Express en demandant un report de la fin de ce chantier.

On s'engage aujourd'hui sur des chantiers à flux tendus : 3 milliards d'euros sont investis chaque année pour les nouvelles lignes et les régénérations d'un réseau qui transporte 8 millions de passagers quotidiens. Chaque jour des demandes de renforcement d'offre émergent. Il prend pour exemple la circulation des métros la nuit, alors que 400 chantiers sont ouverts toutes les nuits en zone RATP. Il convient donc d'être vigilant sur la question de l'augmentation de l'offre, qui sera très complexe. Actuellement, les incidents les plus marquants sont quasiment tous liés à des travaux sur le réseau. Cela ouvre tous les débats sur les questions des indemnisations, des ralentissements, etc.

M. KRAKOVITCH insiste sur les perspectives de travaux qui attendent les usagers dans les dix années à venir, qui s'annoncent extrêmement difficiles dans la zone entre Paris et Villeneuve : la mise en œuvre du schéma directeur du matériel roulant RER NG, la construction du deuxième quai à Pompadour, la réfection des appareils de voie des aiguillages de la gare de Lyon, le déploiement de NEXTEO, la construction de la ligne 15, l'augmentation de la capacité de maintenance et remisage à Villeneuve Saint Georges, le Renouvellement Voie Ballast (RVB) en gare de Lyon, les travaux sur le terrier, la création d'un franchissement à Charenton-Bercy, la réfection de la verrière de la gare de Lyon.

En conclusion, M. BEAUDET souligne que le travail est plutôt devant le comité de la ligne D. Le SA 2019 n'est pas une fin en soi, et il invite tout un chacun à travailler sur les enjeux de ce schéma directeur du RER D. Il remercie toutes les parties prenantes de leur participation et de leur engagement sur le terrain.

COMITÉ DE LIGNE DU RER D DU 22.05.2019
- Liste des participants -

Administrateurs d'Île-de-France Mobilités

BEAUDET Stéphane
DUROVRAY François

Garant de la CNDP

GAILLARD Michel

Île-de-France Mobilités

PERRIN Jean-Louis
PAOLACCI Nunzia
MONNET Jean-Christophe
CAREL Pierre-Olivier
ALMOSNI Steve

Opérateurs

SNCF Réseau

VANLAECKE Lucette
DE CHAMBOST Anne

SNCF Mobilités

KRAKOVITCH Alain
FORGEOT D'ARC Grégoire
BARDON Florent
JONARD Carol
MELY Nicolas
HANTZER Pierre

RATP

CASSANIS Sylvie

Conseil départemental

de Seine et Marne

BOILLOT Johanne

de l'Essonne

BERNARD Lise

du Val de Marne

CORONAS Aurélien
INGERT Dorothée

du Val d'Oise

CROIXMARIE Lionel

Assemblée nationale

Député de l'Essonne

MARLIN Franck, représenté par Bernard BOULEY
Eric SEQUERT

Intercommunalités

Communauté
d'agglomération Grand
Paris Sud Seine Essonne
Sénart

GROUSSEAU Jean-Jacques
CHAUVIN Franck

Communes

Communauté d'agglomération Val d'Yerres Val de Seine	VINCENT Frédéric
CCI Région Paris IDF	RICHNER Alain
Mairie d'Alfortville	MAYET Jean
Mairie De Ballancourt sur Essonne	MIONE Jacques
Mairie de Draveil	THOMAS N.
Mairie de Maisons Alfort	PARRAIN Mary-France MARTIN Guillaume
Mairie de Ris Orangis	RAFFALI Stéphane M'BOUDOU Marcus
Mairie de Soisy sur Seine	ROUSSEAU Jean-Baptiste
Mairie de Villeneuve Saint George	BONHOMME Agnès
Mairie d'Etiolles	JUMELLE Philippe
Mairie du Malesherbois	DAUVILLIERS Delmira
Mairie de Paris	DOMMERMUES Emmanuel et ROY Nicolas

Associations d'usagers

SADUR	MANGANO Jonathan DESMIER François
SADUR - FNAUT Ile de France	BAUR Bernard
Association RER D Val de Seine	VANDEPUTTE Jacques TROTIN Nicolas HEINTZ Carole TROTIN Nicola LEPEU Emmanuel
ADUMEC	FERET Jean
AUT Plaine Commune	PIERCY Christophe NESTOR Olivier
D très insuffisant	BERRINI Roger
FNAUT Haut De France	LAMOTTE Antoine
FNAUT Ile De France	GOBITZ Bernard
France Nature Environnement 77	DUPONT Jean-François
La Vignette du respect	PAVAMANI Antoine