

---

# COMITE DE LIGNE RER D

## Compte-rendu de la réunion du 10 Juillet 2014

Présidé par M. Philippe SAINARD, Conseiller régional, Conseiller municipal de Combs-la-Ville et administrateur du STIF.

La liste des présents figure en pièce jointe.

**M. SAINARD** souligne la volonté du STIF d'améliorer le fonctionnement de la ligne D, et rappelle que les comités de ligne sont des lieux d'échanges entre les représentants des voyageurs, les élus locaux, les opérateurs et le STIF.

La réunion est organisée en deux temps : le fonctionnement actuel de la ligne D et les perspectives à moyen et long termes.

Les présentations du STIF, de la SNCF et RFF sont disponibles sur le site Internet du STIF : [www.stif.info](http://www.stif.info)

\* \* \* \* \*

\* \* \*

### LE FONCTIONNEMENT ACTUEL DE LA LIGNE D

---

Le STIF présente les résultats de l'enquête perception du premier trimestre 2014. L'enquête montre que les points forts de la ligne perçus par les voyageurs sont la signalétique d'orientation et l'amabilité du personnel, et les points faibles sont en particulier le respect de la régularité et l'information sur les causes à l'origine des situations perturbées.

Le STIF présente également les résultats de l'indicateur de ponctualité en 2014 de Janvier à Mai, et son évolution mensuelle comparée à 2013 et 2012. Ces éléments font apparaître une amélioration relativement stable de la ponctualité depuis janvier 2014 en comparaison aux mêmes périodes 2012 et 2013. Les causes de non ponctualité sont globalement en baisse à l'exception de la cause exploitation, et la cause matériel roulant reste encore au-dessus de la moyenne régionale.

La SNCF présente le bilan de l'exploitation de la ligne, en particulier les résultats du nouveau service annuel 2014 et une analyse des temps de parcours, ainsi que les projets en cours et à venir pour améliorer la qualité de service (ponctualité et confort).

L'association SADUR indique que les résultats sont selon elle faussés par l'effet fréquence de cette branche depuis le retour à 12 trains par heure au lieu de 8. Elle souhaiterait connaître les résultats dans le tronçon central et que soit détaillé le motif de non ponctualité « Autres ».

M. Jacques PICARD, Administrateur du STIF, souhaiterait connaître les résultats des trains entrant à l'heure dans le tunnel. Il demande également quelles améliorations le poste de Commandement unique de la ligne B a apporté en lien avec la ligne D.

La SNCF indique que parmi les causes « autres » figurent notamment les conflits de circulation engendrés par le tunnel commun entre Châtelet et Gare du Nord. Elle précise toutefois que si le tunnel et la convergence des lignes B et D restent une difficulté, cette cause de non ponctualité est restée stable entre 2013 et 2014. D'ailleurs, le passage de 8 à 12 trains par heure dans le tunnel depuis le service 2014 n'a pas dégradé la

régularité de la ligne et l'analyse récente des résultats montre qu'il y a en moyenne 11,3 trains par heure qui passent effectivement dans le tunnel pendant l'heure la plus chargée.

La SNCF indique que la mise en place du Centre de Commandement Unique sur le RER B a permis une meilleure gestion du tunnel entre les deux lignes, même si des progrès sont encore à faire dans les situations perturbées. L'exploitation à 12 trains par heure en 2014 est donc plus robuste que ce qu'elle était avant 2009.

M. Jacques PICARD, Administrateur du STIF, indique que la perte moyenne d'une minute pour les voyageurs présentée par la SNCF ne reflète pas la réalité. Il soumet l'idée d'une adaptation des horaires en heures creuses au moment où les marges sur les temps de parcours sont possibles, quitte à avoir des horaires différents de l'heure de pointe.

La FNAUT Ile-de-France rebondit sur la proposition d'adaptation des horaires en heure creuse et pose la question de la possibilité de retendre les horaires à cette période.

La SNCF indique que c'est une mesure à regarder, mais elle pose la question de sa lisibilité puisque les horaires seraient différents en heures creuses et en heures de pointe. Cela sera instruit techniquement et devra faire l'objet d'une décision politique.

La Ville de Varennes-Jarcy souhaiterait que l'indicateur de ponctualité soit présenté pour l'heure de pointe.

Le STIF précise que l'indicateur de ponctualité est pondéré par le nombre de voyageurs, et de ce fait il est représentatif des heures de pointes qui sont sensiblement les plus fréquentées.

La SNCF indique qu'une réflexion est en cours pour mettre à disposition des voyageurs plus d'indicateurs. Il indique que la communication jour par jour des résultats de ponctualité de la veille sur les écrans en gare a déjà été mise en place.

La Ville de Brunoy témoigne des difficultés des usagers de la branche Melun et indique que la ponctualité qui ressort des indicateurs ne reflète pas le vécu. Elle indique que les temps de parcours n'ont cessé d'augmenter depuis 10 ans.

La Ville de Montgeron indique que l'indicateur de ponctualité ne reflète pas le vécu des voyageurs. Elle indique que l'allongement des temps de parcours a gommé les résultats de ponctualité. Il indique que les objectifs initiaux du Schéma directeur n'ont pas été tenus, en termes de temps de parcours et d'objectif de ponctualité.

La SNCF confirme que l'axe Melun subit un nombre de trains supprimés plus important que les autres et que cette branche constitue une priorité d'action pour la ligne. Des mesures visant à améliorer la disponibilité du matériel roulant sont déjà mises en œuvre avec des ateliers travaillant de jour et de nuit, ainsi que la réalisation de petite maintenance délocalisée à Corbeil et Melun, permettant de limiter les mouvements techniques depuis le technicentre qui peuvent être source de retard.

La SNCF indique que les temps de parcours ont en effet augmenté au fil des années, mais l'augmentation de trafic a presque doublé en 10 ans et cela est une source de non ponctualité. Elle indique à titre d'exemple que les temps d'arrêt ont été portés à 40 secondes par gare pour prendre en compte l'affluence voyageurs et rendre les horaires théoriques réalistes.

M. Jacques PICARD, Administrateur du STIF, indique que de trop nombreux escalators sont en panne et que cela n'est pas admissible, en citant la gare de Lyon en exemple.

La SNCF indique que des actions ont été menées et que depuis début 2014 des progrès sont observés sur la disponibilité des escalators en gare de Lyon.

M. Jacques PICARD, Administrateur du STIF, constate que l'information à bord des trains est en amélioration, mais que cela doit se généraliser à l'ensemble des conducteurs.

La SNCF confirme que des formations à la prise de parole des conducteurs sont données, le changement de culture est long mais les progrès sont réels.

La Ville de Brunoy indique que les correspondances entre les bus et le RER sont mauvaises et souligne que le transporteur bus STRAV affirme être soumis à une contrainte plus forte sur la ponctualité (mesurées à 2 minutes au lieu de 5 minutes pour les trains).

La Ville de Varennes-Jarcy fait part de sa réunion récente avec la STRAV et indique que le transporteur a affirmé ne pas pouvoir retarder les bus en cas de problème sur le RER, du fait de son contrat avec le STIF.

La SNCF indique que des expérimentations seront menées pour améliorer les correspondances bus/train.

Le STIF confirme que les règles de comptabilisation de retard ne sont pas les mêmes entre train et bus du fait de contraintes sensiblement différentes entre ces deux modes. Toutefois, le contrat avec les transporteurs bus prévoit une souplesse dans l'exploitation permettant une adaptation des horaires en cas de retard des trains en particulier le soir pour les derniers départs en correspondance. Le STIF souligne que la communication des informations entre la SNCF et les transporteurs reste à améliorer.

La Ville d'Alfortville demande les chiffres de montants dans sa gare, dont elle souhaite disposer dans le cadre des aménagements en cours d'étude autour de la gare.

La SNCF communique les chiffres en séance à la Ville.

La Ville de Brunoy se questionne sur la cohérence des travaux du Schéma Directeur d'Accessibilité, en citant le quai de Yerres qui aurait été mis en accessibilité que dans un seul sens.

Le STIF indique que l'accessibilité totale du quai est bien prévue. La programmation exacte de l'ensemble des travaux pourra être fournie ultérieurement à la Ville.

La Ville d'Alfortville demande la raison du report des travaux du Schéma Directeur d'Accessibilité de sa gare.

La SNCF explique que la programmation des travaux du SDA a pris du retard du fait du manque de ressources en ingénierie pour réaliser l'ensemble des gares du réseau, ce qui a conduit à des arbitrages.

RFF confirme les difficultés de ressources et pourra fournir ultérieurement la date de reprogrammation de cette gare.

La Ville de Louvres indique que la ponctualité reste la priorité des voyageurs et demande quelles sont les propositions pour l'améliorer.

La Ville de Maisons-Alfort témoigne de la grande déception des habitants de ne pas avoir eu d'augmentation du nombre d'arrêts au service annuel 2014.

M. SAINCARD indique que le service annuel 2014 est issu de la concertation qui a conduit au compromis consistant à l'ajout d'un seul arrêt par branche du RER D au sud. Il souligne les résultats en amélioration sur la ligne D. Il indique par ailleurs que la fréquentation de la gare de Pompadour témoigne de son succès. Enfin, il indique que la desserte de Vert-de-Maisons sera renforcée à l'horizon de la mise en service du Grand Paris Express.

## **LES PERSPECTIVES A MOYEN ET LONG TERMES**

---

Le STIF présente l'avancement du Schéma directeur de la ligne D et les mesures prévues à moyen et long terme.

SNCF et RFF présentent le plan de modernisation de la ligne notamment les actions visant à améliorer la fiabilité des infrastructures.

Le Conseil général du Val d'Oise demande quand interviendra la décision concernant le projet de Barreau de Gonesse, suite à l'étude de rentabilité menée début 2014 et craint qu'il soit abandonné.

Le STIF indique que le projet n'est pas abandonné et continue à être instruit, comme l'a indiqué le président du STIF, Jean-Paul Huchon.

La Ville de Brunoy a noté que la branche de Melun est prioritaire pour la SNCF, mais elle s'interroge sur les perspectives d'amélioration de la ligne et le calendrier de réalisation des mesures pour y arriver.

La Ville de Montgeron pose la question de la réalisation d'un 2<sup>ème</sup> quai à Pompadour et indique que celui-ci était prévu dès l'origine. Elle indique que le projet de second tunnel entre Châtelet et Gare du Nord ne doit pas être abandonné. Elle indique que la 3<sup>ème</sup> mission sur la branche de Sénart doit être réalisée rapidement pour absorber les charges importantes de cet axe.

M. SAINSARD indique que le plan d'actions du schéma directeur est en cours d'élaboration et sera décidé d'ici le début 2015.

La Ville de Louvres propose de réduire la longueur des missions de la ligne qui est source de non ponctualité. Elle demande par ailleurs une augmentation de la desserte de sa gare en vue du projet urbain prévu autour de la gare.

La SNCF indique que la création de missions du RER D avec terminus en gare du Nord par exemple n'est pas possible techniquement, car les infrastructures ne permettent pas de retourner autant de trains.

L'association FNAUT Ile-de-France indique que le doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord ne doit pas être évacué trop vite. L'association indique qu'elle a adressé une proposition alternative au STIF consistant à augmenter la capacité du tunnel de 2 à 3 voies au lieu de 4 dans le projet initial, ce qui permettrait de diminuer le coût du projet.

Le STIF indique que les études portant sur la réalisation d'un second tunnel ont conduit aux conclusions qu'il serait très complexe à réaliser techniquement, coûterait entre 2 et 4 milliards d'euros et impliquerait d'interrompre le service sur le RER D pendant 1 an. A ce stade, l'orientation du comité de pilotage des études consisterait donc à privilégier l'amélioration du fonctionnement du tunnel actuel. Toutefois, le Conseil du STIF ne s'est pas encore prononcé sur ce projet.

Dans ce contexte, le STIF indique avoir bien reçu cette proposition de la FNAUT, qu'il a transmis pour instruction aux opérateurs. Il reviendra vers la FNAUT pour lui faire part des résultats qui pourront alors être examinés par le comité de pilotage.

Réseau Ferré de France informe les présents concernant les études du complexe Gare de Lyon/Gare de Bercy. Le complexe ferroviaire formé par les gares de Paris-Lyon et de Paris-Bercy, en lien avec le RER D, est un point de congestion du réseau ferré national parmi les plus contraints et les plus stratégiques. RFF souligne que l'Etat a demandé le 30 juin dernier, la mise en place d'une gouvernance dans la continuité du comité de pilotage des études de Paris-Villeneuve. D'une part, le Secrétaire d'Etat demande au préfet d'Île-de-France de mettre en place un comité des grands partenaires afin d'assurer la concertation avec les acteurs institutionnels, d'autre part, le secrétaire d'Etat a demandé au vice-président du Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable de désigner un de ses membres pour diriger les travaux d'un comité des études.

RFF indique que les études Paris-Villeneuve en cours, seront terminées à la fin de l'année 2014.

La Ville de Varennes-Jarcy demande pourquoi les projets de LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon et d'interconnexion sud des TGV en Ile-de-France avec l'option d'une gare TGV à Sénart ne figurent pas dans les projets de long terme. Elle se questionne sur l'avenir du matériel roulant et le risque de réduction de la capacité du matériel roulant.

Le STIF indique que les projets cités ne concernent pas directement la ligne D et ne seront pas abordés dans ce comité de ligne.

Le STIF indique que les études sur le déploiement éventuel du matériel RER NG sur la ligne D sont en cours et que la question du nombre de places assises au regard des besoins n'est pas encore tranchée.

La SNCF précise que le matériel actuel sur la ligne est le plus capacitaire du réseau. Pour le choix d'un éventuel matériel en remplacement, un arbitrage sera à faire entre le nombre de portes (et les capacités d'échanges associées) et le nombre de places assises.

\* \* \* \* \*  
\* \* \*

M. SAINSARD indique que le prochain comité de ligne pourrait avoir lieu au printemps 2015. Il remercie l'ensemble des participants et la séance est levée.

## COMITÉ DE LIGNE DU RER D DU 10 JUILLET 2014

### Liste des invités présents ou représentés

<b>Administrateurs du STIF</b>	METTON Jean-Loup PICARD Jacques	
<b>Opérateurs</b> SNCF Direction Transilien RATP RFF		
<b>Organismes divers</b> CCI Paris Ile-de-France	GAILLY Pierre-Antoine représenté par	RENAULT Emilie
<b>Conseil Régional</b> Région Ile de France  Conseillers Régionaux de Paris Conseillers Régionaux de Seine-et-Marne Conseillers Régionaux de l'Essonne Conseillers Régionaux de Seine-Saint-Denis Conseillers Régionaux du Val de Marne Conseillers Régionaux du Val d'Oise	CAMO Philippe DUMOND Laurent MEZIANE Abdelali  CAMPION Claire-Lise représenté par	GANG-MOREIRA Yannick
<b>Conseils Généraux</b> Conseil de Paris Conseil Général du Val d'Oise	NAJDOVSKI Christophe représenté par BAZIN Arnaud représenté par	ABDERRAHMAN Hervé SOLIGNAC Pascale
<b>Députés et Sénateurs</b> Parlementaires de Paris Parlementaires de Seine-et-Marne  Parlementaires de Seine-Saint-Denis	CAMBADELIS Jean-Christophe FAURE Olivier représenté par MELOT Colette DALLIER Philippe	JANIAUD-VERGNAUD Amandine
<b>Intercommunalités</b> Communauté d'Agglomération ÉVRY CENTRE ESSONNE Communauté d'Agglomération LES LACS DE L'ESSONNE Communauté d'Agglomération LES PORTES DE L'ESSONNE Communauté d'Agglo. PLAINE CENTRALE DU VAL MARNE Communauté d'Agglomération PLAINE COMMUNE Communauté d'Agglomération ROISSY PORTE DE FRANCE Communauté d'Agglomération SENART VAL DE SEINE Communauté d'Agglomération VAL D'YERRES SAN SENART VILLE NOUVELLE	CHOUAT Francis représenté par SAUERBACH Laurent représenté par REDA Robin représenté par CATHALA Laurent représenté par BRAOUEZEC Patrick représenté par RENAUD Patrick DUROVRAY François représenté par DUPONT-AIGNAN Nicolas représenté par BISSON Michel représenté par	GAUVIN Franck MICHEL Sébastien KEOPHILA Carole SOLBES Coralie LEMEILLE Jean-Marie  GUENIER Pierre-Marie DELBECQ Cécile CHAILLAN Frédéric REYNAUD Lionel
<b>Communes</b> Mairie d'ARNOUVILLE LES GONESSE Mairie de BOISSISE LA BERTRAND Mairie de BRUNOY Mairie de CERNY Mairie de CESSON Mairie de CROSNE Mairie d'ÉTIOLLES Mairie de LA CHAPELLE EN SERVAL Mairie de MAISONS ALFORT Mairie de MARLY LA VILLE Mairie de MENNECY Mairie de MOISSY CRAMAYEL Mairie de NANDY Mairie de RIS ORANGIS Mairie de SAINT-MAURICE Mairie de SAINTRY SUR SEINE Mairie de SAVIGNY LE TEMPLE Mairie de SAVIGNY SUR ORGE Mairie de VARENNES-JARCY Mairie de VILLERON Mairie de VILLIERS LE BEL Mairie de VIRY CHATILLON	CARNOUVAS Luc représenté par MICHALLET Michel GALLIER Bruno représenté par CHAMBARET Marie-Claire représentée par CHAPLET Olivier représenté par DAMIATI Mickaël JUMELLE Philippe représenté par DRAY Daniel représenté par HERBILLON Michel représenté par SPECQ André DUGOIN-CLEMENT Jean-Philippe représenté par MAGNE Line représenté par RETHORE René représenté par RAFFALLI Stéphane représenté par CAMBON Christian CARTAU-OURY Martine représentée par PICHERY Marie-Line représentée par MEHLHORN Eric représenté par JUBAULT Jean-Marc représenté par KUDLA Dominique représenté par MARSAC Jean-Louis représenté par VILAIN Jean-Marie représenté par	MAYET Jean  RAGOT Valérie ROTTEBOURG Philippe BELHOMME Jean-Michel  WITTEK Eugène DUBOURG Grégoire MARTIN Guillaume  FERET Jean COUTEAU Nicolas VANDERHAEGHE Laurent BOUDOU Marcus  DA COSTA Johnny BRIARD Alain DESIREE Guilène MAYENS André DUPUIS Christophe LESIRE Serge BOUTARIC Jean-Philippe
<b>Membres du CPTP</b> FNAUT Ile-de-France	GOBITZ Bernard	
<b>Associations locales d'usagers</b> FNAUT - Ile-de-France SADUR	HEILBRONNER Roland PRADIER Remy accompagné de	BERREKLA Khader