

## COMITE DE LIGNE B

### Compte-rendu synthétique de la réunion du 28 juin 2017

---

*Présidé par M. Stéphane BEAUDET, vice-président du STIF*

***La liste des présents figure en pièce jointe.***

\* \* \* \* \*

\* \*

La DLU effectue les présentations disponibles en téléchargement sur le site Internet du STIF : [www.stif.info](http://www.stif.info).

En introduction du Comité de ligne, le vice-président du STIF souligne que cette réunion intervient durant une période où les usagers subissent fortement les conséquences de dysfonctionnements très lourds sur le RER B, notamment ceux directement liés aux travaux du GPE à Arcueil-Cachan. Cette réunion constitue une bonne occasion pour dresser un bilan des trois années précédant ces travaux et abordera l'avenir à moyen et long termes, quant aux projets d'investissement, à l'avancement du schéma directeur B Sud, au matériel roulant, à l'information voyageurs, etc. Le Conseil d'administration du STIF a engagé 165 millions d'euros sur la ligne B pour plusieurs projets : l'avant-projet de la première phase de l'opération RER B de fiabilisation et d'optimisation du site de Massy-Palaiseau, la convention de financement relative aux études et premiers travaux des opérations de création d'un nouvel atelier de maintenance des trains à Mitry-Claye, l'avant-projet de renouvellement de la signalisation et d'amélioration des situations perturbées à Bourg-la-Reine et le schéma de principe de l'opération RER B de prolongement de la voie 4T du terminus Robinson.

**M. MASURE**, directeur de la ligne B unifiée, explique que les deux opérateurs, RATP et SNCF, ont scellé leur rapprochement depuis 2013 au sein d'une direction de ligne unifiée, ainsi que du centre de commandement unique de Denfert-Rochereau. En 2014, une nouvelle grille horaire du projet B Nord + venait d'être mise en place, accompagnée par 250 millions d'euros d'investissements. Le contexte en 2014 était aussi lié à l'approbation par le STIF du schéma directeur de la ligne B Sud. À cette époque, la ligne sortait d'une crise d'exploitation très importante.

Les divers temps de la présente réunion concerneront les résultats depuis 2014, les actualités récentes, ainsi qu'un point sur l'offre ferroviaire.

#### **ÉTAT DES LIEUX ET ACTUALITÉ**

---

À l'issue de la présentation sur l'état des lieux et l'actualité de la ligne, **M. SUREAU**, membre du comité d'usagers pour le secteur RER B Nord +, note que malgré les 250 millions d'euros du projet, les conditions de transport du quotidien de la partie Nord du RER se dégradent d'année en année, s'agissant notamment du temps de parcours, de la suppression des trains dans un secteur en plein développement, des problèmes de sécurité, entre autres à Saint-Michel-Notre-Dame. Il déclare être prêt à porter plainte à ce sujet. Les usagers souhaitent le développement de la ligne 15 et sont préoccupés par le projet d'utilisation des sillons SNCF au Nord par le CDG Express.

Compte tenu de la succession de mauvaises circonstances, surtout durant la période de la canicule, **Mme WITTERSHEIM**, présidente du Comité des usagers du RER B en vallée de Chevreuse, annonce que celui-ci demande le lancement d'un plan canicule, en coopération avec la Région et les entreprises. Un deuxième axe d'action devrait concerner la propreté. Par ailleurs, il conviendra de travailler sur un plan interruption, les chantiers annoncés risquant d'engendrer d'importantes interruptions, durant lesquelles l'allongement des trajets peut être extrêmement pénalisant. Or tous les voyageurs ne pourront être transférés dans des bus. D'autre part, les travaux d'aménagement de la gare de Denfert-Rochereau doivent être prévus, pour faciliter les retournements avec embarquement de voyageurs en cas de nécessité et de correspondance directe avec tout le réseau du métro. En ce qui concerne le plan d'investissements, on ne peut continuer à développer le plateau de Saclay sans développer les gares d'Orsay et renforcer l'offre sur cette ligne, qui doit être prise autant au sérieux que le programme du Grand Paris, car elle en sera l'épine dorsale.

**M. JOCELYN**, élu de la Chambre de commerce du département 93 et membre de la commission pour l'aménagement du territoire, fait part des difficultés rencontrées par ses salariés et de leurs propositions sur les problèmes de communication, le prix du pass Navigo au vu de la piètre qualité du service, etc. Les entreprises sont les seules, avec les usagers, à supporter des coûts financiers énormes. Il est nécessaire de prévoir a minima un geste commercial en cas de dysfonctionnements.

**M. PATTEE**, adjoint au maire de Sceaux, s'enquiert de la raison de la faiblesse des taux de ponctualité, à hauteur de 73 %, de la ligne B2 par rapport aux autres branches. Par ailleurs, des escalators sont régulièrement en panne ou en travaux, en particulier dans Paris.

**L'association CARRRO** se félicite du bon fonctionnement du RER B durant la première quinzaine de décembre 2015 au moment de la tenue de la COP21. Elle fait néanmoins part de divers problèmes survenus pendant la période de canicule, notamment du fait du manque de rames climatisées et de la surcharge des trains, engendrant un problème de sécurité considérable. Par ailleurs, l'information doit être diffusée avant tout dans les trains et sur les quais. Enfin, elle dénonce les délestages de trains, la ligne de Robinson étant systématiquement mise en défaut de ce point de vue.

**M. GALLOIS**, employé à la RATP et conseiller municipal à Saint-Rémy-lès-Chevreuse, explique qu'en période de canicule, la gestion au niveau de la régulation doit être très attentive, du fait de l'absence d'équipement dans certains trains et de dysfonctionnements des MI79 rénovés. Il faut s'assurer qu'un train quittant une gare atteigne la suivante, pour éviter des stationnements en intergares, des montées en température et éventuellement, des évacuations spontanées. En outre, il y a lieu de signaler le rehaussement des quais et la mise en place des glissements pour les conducteurs, facteur très important pour l'amélioration de la régularité par la réduction de l'échange voyageurs.

Concernant les modifications de sillons, l'ajustement de l'offre a de fortes répercussions, notamment sur les branches. Il convient de revenir sur ce fonctionnement, ainsi que sur les évacuations de voyageurs engendrant une rupture de charge très importante. M. GALLOIS a interpellé notamment le STIF et la RATP sur la situation des gares, qui ne sont pas en corrélation avec l'accroissement du nombre de voyageurs, notamment à Croix de Berny et à Cité universitaire. En outre, les bonnes conditions de travail des agents font de bonnes conditions de transport pour les voyageurs. À cet égard, il a interpellé M. BEAUDET à plusieurs reprises en raison d'un mécontentement, se traduisant parfois par des altercations entre voyageurs et entre agents et voyageurs. Il est indispensable de revenir sur la réalité quant aux évacuations, suppressions de missions, modifications incessantes, etc.

S'agissant de l'extension de la phase 2 à Denfert, **M. CAMPAN** juge nécessaire de prévoir des retournements dans la partie Sud, en cas de problèmes importants au Nord. Il convient d'expliquer la raison pour laquelle ils ne peuvent être mis en œuvre à court terme.

**Mme LASSALLE**, auteur d'une pétition sur le RER B, évoque divers faits reflétant la dégradation des conditions de transports, comme la suppression de trains et les difficultés subséquentes pour les usagers, ainsi que les lacunes de l'information. Elle estime que chaque voyageur devrait avoir le même niveau d'information, non seulement sur les applications mobiles mais aussi en gare. Elle s'enquiert par ailleurs d'éléments sur la censure subie sur Twitter ou le blog par certaines personnes remettant en cause les choix opérés par la régulation. En outre, la situation des usagers subissant les conséquences des dysfonctionnements empire depuis février, et ils devraient avoir droit à un dédommagement, le STIF percevant pour sa part des pénalités de la part de la RATP et de la SNCF.

**M. BEAUDET** convient qu'un retard important est constaté sur la climatisation, aussi bien pour le mode ferré que le mode bus. Le STIF y travaille, notamment avec SADUR, par exemple sur le RER D. La climatisation dans certains trains exige la suppression de places assises, mais les associations d'usagers préfèrent les garder plutôt qu'installer une climatisation fonctionnant cinq ou six jours par an. En outre, il faut favoriser des véhicules dans lesquels il est à peu près certain que cela fonctionne. D'autre part, le STIF a mis en œuvre à plusieurs reprises des dispositifs de distribution d'eau. Les épisodes de pollution et de canicule étant voués à se multiplier, il y a lieu d'être dorénavant capable de les appréhender.

Par ailleurs, certains usagers débordent parfois dans les échanges sur Twitter. Les questions d'information aux voyageurs restant un enjeu majeur, l'ensemble de la chaîne de communication doit fonctionner. En effet, les voyageurs ne reçoivent souvent pas la bonne information sur la réalité du réseau, et ne sont pas en mesure de ce fait de trouver la bonne solution de repli.

S'agissant du pass Navigo, le tarif de l'abonnement mensuel, de loin le plus faible en Europe, ne baissera pas. D'ailleurs, son augmentation de 2,20 euros a été soutenue par des associations d'usagers, pour lesquelles la priorité numéro 1 en Ile-de-France est l'investissement. Le service n'est certes pas satisfaisant, car il a 30 ans de retard. Si l'on considère les RER A, D ou C, le « mass transit » dans son organisation actuelle est saturé. Les collectivités sont invitées à construire 70 000 logements chaque année dans les secteurs des gares et dans les centres villes. La boucle du Grand Paris Express est nécessaire pour absorber la demande de transport à l'échelle régionale et permettre enfin des relations de banlieue à banlieue. Dans cette perspective, la mise en œuvre du GPE implique nécessairement une surdensité sur les réseaux de RER à l'extérieur de la boucle. Aussi, l'investissement sur le matériel roulant et la régénération du réseau, est un enjeu primordial pour toutes et tous, même si ses effets concrets ne se feront sentir qu'à moyen terme.

En outre, pour remettre à niveau la structure vieillissante du réseau ferré de l'Ile-de-France, la RATP doit investir entre 700 et 800 millions d'euros par an, et la SNCF environ 800 millions, et ce pendant 10 ans. La régénération engendre des répercussions, et même si 3 milliards d'euros étaient disponibles aujourd'hui, on serait incapable de mettre en œuvre l'accélération des travaux sur un réseau accueillant 6 millions d'usagers. La question du prix du Navigo est légitime du point de vue de l'utilisateur. Mais bien que les associations d'usagers sur le RER B poussent à investir encore plus rapidement, le plan d'investissement, d'ores et déjà lancé, s'élève à 9 milliards d'euros.

Au vu de dysfonctionnements rencontrés tous les jours sur l'ensemble des lignes, un dispositif de dédommagement des usagers est techniquement ingérable. Néanmoins, M. BEAUDET sait ce que ces problèmes impliquent en termes d'attractivité pour les territoires, pour le logement et pour l'accueil d'entreprises. Il ne peut s'engager à éliminer demain les dysfonctionnements. Par ailleurs, le STIF ne perçoit pas des pénalités, mais paie un peu moins les opérateurs.

**M. MASURE** assure que les entreprises ont conscience des conditions de transport vécues par les voyageurs. S'agissant de la canicule, il explique que la ventilation réfrigérée équipe 80 % du parc de matériel roulant du RER B rénové. Les opérateurs réfléchissent à l'équipement des 20 % restants, à l'amélioration du taux de disponibilité et des conditions de transports des usagers.

Par ailleurs, lors des heures de pointe, un train circule toutes les trois minutes sur le RER B. Compte tenu de l'absence quasi-totale de marge d'exploitation, les mesures de régulation impliquent parfois une suppression de train, faute de quoi tous les voyageurs subiront un temps de parcours supplémentaire. D'autre part, des marges de progrès sont possibles sur la communication autour de ces mesures. À cet égard, Twitter ne constitue qu'un média parmi d'autres. Les opérateurs doivent travailler sur le canal principal que sont les écrans d'information aux voyageurs, la prise de parole par les conducteurs des trains, ainsi que les systèmes de haut-parleurs sur les quais. Les opérateurs travaillent sur une plus grande clarté des mesures de régulation et leur systématisation, pour rendre plus performantes les équipes concernées, ainsi que celles en charge de l'information des voyageurs.

S'agissant du terminus à Laplace, cela se produit dans l'unique cas de figure d'une limitation de la capacité entre Denfert-Rochereau et Gare du Nord. En outre, le calcul de ponctualité sur la branche de Robinson ne se fait quasiment que sur l'heure de pointe du soir. Une dégradation est survenue entre mars et mai, en raison de récurrences importantes d'incidents. Certains trains ne sont jamais arrivés en gare de Robinson pour repartir vers le Nord. Néanmoins, lors des petits et moyens incidents, la ligne a eu toute la capacité d'en faire partir des trains. Une centaine de départs par jour y sont assurés, et le nombre moyen de trains supprimés par jour, de 0,3, équivaut à un sur 300. Il faut relativiser le chiffre d'un train supprimé par jour en moyenne au mois de mars, cette branche étant courte et relativement sensible. Les opérateurs s'efforcent de ne jamais y supprimer de trains ou le moins possible. En revanche, le nombre des suppressions sur la branche de Saint-Rémy est plus important, et concerne seulement les trains à origine Massy ou Orsay, pour préserver les extrémités de branche, où le flux est le plus important et les kilomètres voyageurs les plus lointains. Sans cela, la situation se dégrade en moyenne sur la ligne.

S'agissant des dispositifs de substitution, on ne peut déporter tout un RER sur le bus. Si cela a été mis en place au Nord de La Plaine durant des week-ends en mars et avril 2016, la situation est tout à fait différente un jour ouvrable. Une telle mesure est envisagée pour le 2 et 3 novembre prochains, de même qu'une substitution sur voie ferrée du RER C, qui dessert Massy et Saint-Michel. Les opérateurs travaillent avec le STIF sur toutes ces hypothèses, afin que les flux puissent être intégralement repris par le RER C, les bus de substitution et des lignes régulières RATP de ce secteur.

Par ailleurs, la RATP et le STIF ont pris une décision partagée de déclencher la seconde phase du projet relatif à la gare de Denfert-Rochereau, notamment les départs en situation perturbée. Les voyageurs qui n'auront pu prendre un train terminus Orsay depuis le quai 3 se rendront jusqu'à Massy, où un train sera ressorti pour le trajet Massy-Orsay. Un tel investissement, de l'ordre d'un peu plus de 1 million d'euros, pourrait être mis en œuvre d'ici fin 2018.

En outre, il faut souligner que Twitter et le blog ne constituent pas le service clientèle de la RATP ou de la SNCF, mais des lieux sur lesquels ces dernières reviennent sur les incidents et expliquent les conditions d'exploitation du RER B. S'agissant du sujet de la censure, il est souhaitable de conserver une forme de charte de lecture pratique du blog. Un contrôle éditorial est exercé en amont des commentaires. Les opérateurs souhaiteraient que ceux-ci soient au moins constructifs. Les commentaires injurieux sont systématiquement éliminés. Il faut aussi distinguer le blog de Twitter, où tout le monde est libre d'interagir. Les comptes de 6 à 8 personnes sont blacklistés par le compte @RERB, le community manager ayant fait le choix de ne pas échanger avec des personnes toxiques.

En réponse à M. CAMPAN, M. MASURE explique qu'en cas de situations perturbées, des trains retournés utilisent parfois une seule voie au niveau de Saint-Michel pour rejoindre Châtelet, et ce, dans le respect des règles de sécurité, des embranchements ferroviaires, etc. La plupart du temps, la circulation est maintenue jusqu'à Gare du Nord et plus au Nord. Organiser sur les mêmes voies des retournements et la continuité ferroviaire conduit à une dégradation très nette du débit.

**Mme LAUSSUCQ** remarque qu'un éventuel bilan dressé sur le RER B Nord + ferait apparaître qu'aucun centime n'a été dépensé pour les caténaires, pourtant sources d'incidents majeurs. Par ailleurs, seule une réfrigération peut être envisagée sur le RER B pendant 10 ou 20 ans, le nouveau matériel étant annoncé pour 2030-2035. La présente mandature n'est pas vraiment responsable de cette situation. Elle doit cependant demeurer transparente et faire valoir que les 250 millions d'euros sont absolument insuffisants, face à des milliards investis sur des projets notamment politiques, tels que le CDG Express. Par ailleurs, le développement du transport aérien n'est pas en rapport avec les propos de M. HULOT, et tous les projets actuels d'hyper-concentration en région parisienne et d'hyper-développement sont totalement contraires aux orientations de la COP21.

**M. MASURE** précise qu'un projet en cours de mise en place par SNCF Réseau vise à régénérer l'ensemble de l'infrastructure caténaire. Le premier été de travaux aura lieu en 2018, où l'offre sera réduite, et aura pour conséquence l'impossibilité de circuler sur deux des quatre voies du faisceau entre Paris et Aulnay. D'autre part, la date de livraison des premiers matériels neufs sur les RER B est bien fixée en 2025.

## **L'OFFRE FERROVIAIRE ET LE LONG TERME**

---

À l'issue de la présentation sur l'offre ferroviaire et les perspectives à long terme, les participants s'enquière de l'orientation du retournement des trains envisagé au niveau de La Plaine-Stade de France et du Bourget, de la durée de déploiement du nouveau matériel attendu en 2025, ainsi que de l'échéance à laquelle la ligne sera complètement rénovée.

**M. DEFAIT**, membre du comité des usagers du RER B Nord +, s'enquiert de l'outil de retenue entre La Plaine-Stade de France et Gare du Nord. Par ailleurs, il déplore que sur 18 Contrôles Automatiques de Billets, trois soient dans un sens, pour pénétrer dans la gare d'Aulnay-sous-Bois, et les 15 autres ne soient utilisés qu'en sortie. D'autre part, le retournement demandé par les usagers du Sud doit être prévu à Gare du Nord dans les deux sens, en vue de l'utilisation de la gare souterraine pour les RER allant au Nord.

**M. PIERCY**, de l'AUT Plaine Commune, note l'amélioration non négligeable de la ponctualité. Le STIF doit consentir les investissements nécessaires, pour que le travail important qui reste à mener soit profitable. D'autre part, nombre d'actions devraient être réalisées plus rapidement et avec plus d'intensité. En outre, il serait opportun, pour la semaine du 1<sup>er</sup> au 5 novembre, d'utiliser tous les moyens pour atténuer la gêne pour les voyageurs, notamment en renforçant les cadences sur le T11 Express. Quant à Twitter, il ne faut pas le négliger, car les voyageurs qui ne sont pas en gare le consultent pour identifier un itinéraire de délestage.

**M. MARTINERIE**, premier adjoint au maire de Châtenay, juge important de tenir compte du fait que le RER B dessert deux ou trois aéroports et deux grandes gares. Par ailleurs, il déplore le retard pris dans la rénovation envisagée de la sonorisation dans les gares.

**M. CAMPAN** note que le développement géographique impose de prévoir un certain nombre de trains au Sud. La DLU envisage visiblement de rejeter la solution de troisième voie, d'un coût de l'ordre de centaines de millions d'euros, contre les milliards mentionnés pour le projet proposé dans

l'exposé. Il aurait fallu confier à un cabinet extérieur neutre la contre-expertise des chiffrages, de l'ordre de 250 millions d'euros, effectuée par Rail Concept.

**Mme MARGATE**, adjointe au maire de Mitry-Mory et conseillère départementale de la Seine-et-Marne, observe que le financement des investissements dans les transports ne revient pas aux seuls usagers. S'agissant d'un enjeu environnemental, d'aménagement du territoire, économique et social de ce niveau, il existe d'autres sources de financement, notamment le versement transport. Au vu des investissements, elle craint le pire pour les usagers si la hausse du pass Navigo se poursuit.

Par ailleurs, l'utilisation par CDG Express des sillons payés par les financements publics, et empruntés par le RER B en cas de perturbation ainsi que par la ligne K, le TER Picardie et le fret aura des impacts très lourds pendant la période de travaux. Le plan d'investissement détaillé du RER B s'en trouvera d'une efficacité limitée. L'État décide de passer en force sur ce projet, et Mitry-Mory, parmi d'autres, a saisi le Conseil d'État pour s'opposer coûte que coûte à CDG Express. D'autre part, la SNCF finance en partie le CDG Express, ce qui est un comble, si l'on considère les besoins de financements et d'investissements pour le public. La ligne 17 fera office de nouvelle possibilité pour desservir l'aéroport et sera utilisée par les touristes de demain et les usagers d'aujourd'hui.

**M. MASURE** explique que les trains se dirigeant vers la banlieue pourront se retourner à La Plaine et repartir à Paris et au Bourget, grâce à la phase B, prévue les 12 et 13 août prochains, où seront créés des itinéraires qui n'existaient pas auparavant. D'autre part, le plein effet du nouveau matériel se fera sentir au fur et à mesure de la livraison prévue jusqu'en 2030. Il faudra prendre en compte les capacités industrielles potentielles sur les rythmes de la livraison, qui ne sont pas encore arrêtés.

**Mme PAOLACCI** ajoute que le STIF a demandé aux opérateurs d'étudier les possibilités d'accélération de l'accueil du matériel, avec une arrivée des premières rames en 2015. Il convient également de prendre en compte la capacité à les accueillir, à les maintenir, etc.

**M. MASURE** explique, s'agissant de l'outil de retenue des trains, que lorsque ceux-ci sont mal cadencés, ils peuvent rencontrer un signal orange d'avertissement, car étant trop proches du train précédent, et être ainsi durablement ralenti. LA DLU cherche à résoudre ce problème, en jouant parfois sur quelques dizaines de secondes de retenue à quai au niveau de La Plaine. Normalement, l'absence de signal d'avertissement fera regagner du temps. Cet outil est utilisé pour fluidifier et optimiser les temps de parcours entre La Plaine et Gare du Nord. Couplé ligne B et ligne D, il recouvre beaucoup plus que le report en amont d'un temps d'arrêt.

S'agissant des CAB de la gare d'Aulnay-sous-Bois, la DLU s'efforce de déterminer un fonctionnement viable, en coopération avec Gare et Connexion. Concernant l'offre au Nord de la ligne lors des ruptures d'interconnexion, le plan de transport consiste à délivrer 6 trains par heure aux heures creuses et 10 maximum aux heures de pointe. Un travail est mené sur une hypothèse d'utilisation des voies souterraines, en cas d'interruption totale de circulation entre Châtelet et Gare du Nord. Concernant les 2 et 3 novembre, il sera proposé une offre à 12 trains par heure au Nord de Laplace. Les voyageurs pourront aussi emprunter le T11, mais il aura un effet uniquement en cas d'interruption totale entre Le Bourget et Paris Nord.

**Mme LOUCKEVITCH** indique qu'on n'observe pas de dérive au niveau du planning sur la modernisation des haut-parleurs.

**M. FORT** explique que les études demandées ont été analysées et une note de synthèse a été communiquée, avec à l'appui les explications des deux opérateurs sur les lacunes de la solution de Rail Concept. Les impacts des interruptions observés avec le cas d'Arcueil-Cachan, qui seraient assez

considérables sur la station de Châtelet pour les lignes B et D, avaient été largement sous-estimés. Le sujet est clos aux yeux du STIF. Il est possible d'organiser une réunion en présence de Rail Concept, si le vice-président en décide ainsi, mais à un moment, la discussion sur le sujet doit cesser.

**M. MONNET** souligne que les actions du STIF en matière de matériel roulant, avec près de 10 milliards d'euros d'investissements, dont 167 millions d'euros votés au Conseil d'administration, traduisent une accélération. S'agissant de la tarification, la part payée par l'utilisateur représente actuellement 28 % des coûts de fonctionnement, sans doute l'un des taux de couverture les plus faibles parmi les réseaux de grandes métropoles européennes analogues. En outre, il faut signaler que dans son avis sur CDG Express, porté à la connaissance du commissaire enquêteur, le STIF incite à une extrême vigilance afin que la réalisation de ce projet ne se traduise pas par une dégradation du RER B.

**Mme MARGATE** note qu'un avis défavorable ou très réservé a été émis par la Seine-et-Marne. Elle comprend la grande vigilance du STIF, mais considère cet avis très léger. La question risque d'être à nouveau soulevée, car cela aura un impact direct sur tous les usagers de la ligne B.

**M. MARQUET**, représentant du conseil départemental du Val-de-Marne, s'exprimant au nom de M. BAUDRIER, note que le MING est un matériel plus capacitare. Aujourd'hui, le RER B utilise des MI84 à 1 760 voyageurs en rame longue, en niveau deux, et des MI79 rénovés avec 1 576 voyageurs. La fourchette donnée pour l'EFB prévoyait entre 1 900 et 2 100 voyageurs, en rame longue, traduisant une hausse d'à peine 9 à 19 % par rapport à l'ancien matériel. Par ailleurs, s'agissant de la deuxième ligne d'Île-de-France, il faut s'interroger sur un futur matériel d'une capacité de 2 100 voyageurs, qui fonctionnera 40 ou 45 ans, soit à peu près la durée de vie. Le gap avec le RER A, doté de capacités de 2 600 voyageurs en UN2 sur tous les matériels, interroge également.

Sur la question du schéma directeur, si le département se félicite de la mise en œuvre de nombre des actions listées, il déplore le retard enregistré pour certaines d'entre elles, ainsi que la véritable inflation des coûts de plusieurs opérations par rapport aux valeurs 2012 du schéma directeur.

**Mme WITTERSHEIM** pointe le lissage un peu trop important des investissements pour un schéma directeur décidé il y a cinq ans. La priorité reste sur les nouveaux projets comme le Grand Paris Express. Ainsi, on a retenu une extension à Saint-Rémy-lès-Chevreuse, au lieu d'une zone de stockage pour les rames à Massy. Celle-ci étant plutôt réservée pour tous les travaux du Grand Paris, il est dommageable de ne pas avoir opéré une re-priorisation. D'autre part, le secteur en pleine expansion bordant le plateau de Saclay entre Massy et Orsay doit être mieux desservi dès aujourd'hui. Il faut s'interroger à cet égard sur le maintien d'un terminus à Massy en heures de pointe, alors qu'il serait plus simple d'envoyer les trains jusqu'à Orsay, appelée à devenir un vrai terminus.

**M. HAVEL**, élu à Gif-sur-Yvette en charge des transports et élu à la communauté d'agglomération du plateau de Saclay, met en avant la montée en puissance de ce dernier et l'éventuel accueil des Jeux olympiques et de l'Exposition universelle, qui occasionneront un besoin de capacité supplémentaire. La mise en service de la ligne 18 étant prévue au mieux en 2024, il faut avancer l'échéance pour les nouveaux équipements à 2023 au moins. Par ailleurs, il invite à penser aux 30 ans à venir et estime que la mission du STIF doit porter non seulement sur le transport, mais aussi sur l'absence de transport, par exemple en rapprochant par des investissements le travail et l'habitation, en créant des espaces de co-working, etc.

**M. GALLOIS** met en évidence l'impact bien réel du CDG Express sur le RER B. Les trains emprunteront les voies directes 1 et 2, utilisées aussi par le RER B en situation perturbée. D'autre part, le CDG Express va prendre aussi l'arrière-gare de CDG 2. La vigilance n'exclut pas pour le STIF d'étudier

l'impact et de donner son avis. En outre, si le sujet de l'aménagement du territoire ne relève pas de sa responsabilité, mais de la Région et de l'État, il faut réfléchir à son fondement, car les transports que l'on continue à proposer sont saturés. Si l'on considère les constructions à Massy-Palaiseau ou le long de la ligne A, les habitations sont localisées d'un côté, et les lieux d'emploi d'un autre.

Considérant que le RER B dessert deux aéroports, **Mme LASSALLE** suggère de traduire en anglais les messages sonores et visuels. Par ailleurs, il serait utile de diffuser des messages automatiques, pour inviter les voyageurs à fermer les fenêtres en cas de forte chaleur, afin d'assurer un bon fonctionnement du système réfrigéré.

**M. JURVILLIER** pense que les matériels commandés pourraient être adaptés à un coût modéré, pour permettre d'accélérer la prise de commande, avec une modification modeste du cahier des charges. Une solution doit aussi être définie sur la ligne B Sud pour les lacunes entre le quai et les voitures dans les gares en forte courbe, afin que l'accessibilité demeure respectée.

**Mme LAUNAY** s'enquiert du coût de l'impact du changement de nom prévu par le STIF, notamment sur l'augmentation du tarif Navigo. Par ailleurs, les initiatives de maires envisageant de faire la promotion du prolongement de la ligne M4 jusqu'à Robinson, pour la substituer au RER, pourraient être au moins coordonnées. Une seule parole émanant du STIF serait bienvenue à cet égard.

**M. PELISSIER** s'enquiert d'un engagement sur une suppression moins importante en juillet et août, notamment aux heures de pointe, du fait du moindre nombre de trains. Par ailleurs, certains projets inscrits dans le schéma directeur de 2013 prennent du retard, notamment celui de Cité Universitaire, dont la mise en service prévue en 2018, a été reportée en 2022. Ce dossier doit à présent être pris à bras-le-corps, avec la coopération de la Ville de Paris pour les sorties sur le Parc Montsouris.

**M. MASURE** précise que le STIF recommande, dans l'EFB délibérée le 22 mars dernier, que le futur MING soit a minima plus capacitaire d'environ 20 % et qu'une optimisation soit demandée au constructeur pour atteindre environ 30 % de capacité supplémentaire.

Une première réponse à court terme a été donnée, à partir du 13 novembre, à la question sur l'attention particulière à accorder au tronçon Massy-Orsay, avec des dessertes supplémentaires décidées par le STIF. Par ailleurs, il conviendra de discuter de plusieurs options relatives à la grille horaire, dans l'optique d'un arrêt à Arcueil-Cachan ou peut-être en amont, en vue d'une amélioration de cette situation de desserte.

**Mme PAOLACCI** confirme que des pistes de renforcement de l'offre seront examinées avec les opérateurs et dans une démarche de co-construction avec les élus et les associations, en vue d'un regain de robustesse malgré des marges de manœuvre ténues.

**M. MASURE** remarque que les opérateurs attendent, dans cette optique, énormément de la livraison du tiroir d'Orsay, pour y fiabiliser les retournements à partir de la fin d'année 2020. En outre, concernant l'information, la RATP et la SNCF ont consenti un effort, à l'occasion du regroupement des informations voyageurs au niveau du poste de commande à distance de Saint-Denis, pour toujours disposer d'un opérateur en capacité de parler anglais, notamment en situation perturbée.

Par ailleurs, 20 % du matériel roulant ne sont pas dotés de climatisation, et des messages généraux constitueraient une mauvaise solution vis-à-vis des quelques matériels qui ne sont pas équipés. En revanche, des autocollants ont été apposés à côté des fenêtres.



**M. FOURT** précise qu'aucun document de programmation ne prévoit le prolongement de la ligne 4 au-delà de Bagneux. Par ailleurs, dès lors que le STIF disposera de l'avant-projet de la RATP sur les aménagements, notamment sur l'accès Sud à Cité Universitaire, et que les parties tomberont d'accord sur le programme et le coût, les financements seront mis en place par l'État et la Région dans le cadre du CPER. Il faut noter à cet égard que le parc Montsouris est fermé le soir, ce qui pose problème pour l'accès Nord. Cela engage des modalités de fonctionnement et de gestion du parc par la Ville, et sur lesquelles le STIF n'a pas la main. En outre, il est urgent de mettre en œuvre les actions annoncées sur l'information multilingue, prévues dans le schéma directeur Sud, et financées dans le cadre du contrat STIF-RATP.

**Une intervenante** suggère d'envisager des formats plus grands des transparents mentionnés par M. MASURE. Par ailleurs, elle déplore l'absence de dispositions et le manque d'anticipation dans la mise à disposition du personnel formé apte à secourir les usagers victimes de malaises, ainsi que dans la prise en charge des personnes à mobilité réduite en cas de perturbation.

**M. MASURE** rappelle qu'une personne à mobilité réduite ne monte pas à bord du train si l'on n'a pas la certitude qu'un agent sera disponible en gare d'arrivée pour la décharger. Par ailleurs, le 4 mai dernier, la gare Cité Universitaire a été, jusque vers 14 h, le terminus Nord de la ligne, avec des conditions extrêmement dégradées d'exploitation, alors qu'elle n'est absolument pas adaptée pour cette fonction. Les opérateurs travaillent pour que Denfert, doté de trois quais, soit le terminus, pour retourner dans de meilleures conditions. D'autre part, l'appel des pompiers est programmé uniquement en cas de besoin avéré d'une intervention des forces de secours. Les agents étaient déployés de manière massive en gare de Cité Universitaire le 4 mai, pour accompagner les flux. Cependant, il ne faut pas confondre ce jour exceptionnel avec une situation nominale. La capacité à intervenir s'est améliorée et les services concernés présentent un bon niveau de réactivité.

S'agissant de l'offre estivale, la grille prévoit soit 16 trains par heure aux heures de pointe en offre « été », soit 12 trains par heure aux heures de pointe en offre « plein été », pour les quatre semaines les plus creuses.

**Mme LAUNAY** ne comprend pas l'utilité d'une réduction de l'offre, car tous ne prennent pas 15 jours de congé pendant les petites vacances scolaires. Pour la même raison, l'offre ne correspond pas aux besoins en été, et sa réduction peut entraîner une saturation des transports du 14 au 31 juillet.

**M. MASURE** précise que l'offre standard, co-décidée avec le STIF, reste inchangée sur le RER B pendant les petites vacances scolaires.

**M. MONNET** ajoute que les équipes du STIF et des opérateurs font le maximum pour la mise en œuvre du schéma directeur du RER B. Les financements sont débloqués et le niveau d'investissement nécessaire pour régénérer le réseau vient d'être atteint. Mais il faut aussi tenir compte des disponibilités de SNCF Réseau en termes de moyens. Or celui-ci rencontre des difficultés. D'autre part, il appartient aux décideurs politiques d'opérer des choix quant à l'aménagement du territoire. Le transport ne pourra pas résoudre tous les problèmes dans ce domaine.

Concernant le changement de nom du STIF en « Ile-de-France Mobilités », il est motivé par le fait qu'étant une AO de la mobilité durable depuis 1994 et la loi MAPTAM, le STIF est non seulement compétent pour le transport public, mais aussi pour toute la mobilité. Le nouveau nom correspond à la réalité de ses missions. Ainsi, ViaNavigo comportera bientôt toutes les informations liées au covoiturage. Le nouveau nom sera apposé sur les nouveaux matériels roulants au fur et à mesure de leur livraison, puis par un rétrofitage progressif notamment à l'occasion des rénovations. Ce dispositif se mettra en place au coût le plus faible possible.