

COMITE DE LIGNE METRO 1

Compte-rendu de la réunion du 14 février 2012

Présidé par M. Pierre SERNE, Vice-président du conseil régional et Vice-président du STIF

La liste des présents figure en annexe.

* * * * *

* * *

M. Serne accueille les participants à ce premier comité consacré à la ligne 1 du métro, en cette période particulière d'automatisation de la ligne sous exploitation qui a pu donner lieu à un certain nombre de dysfonctionnements.

Les présentations de la RATP sont disponibles sur le site Internet du STIF : www.stif.info

* * * * *

* * *

L'ensemble des participants souligne les dysfonctionnements de la ligne 1 observés depuis plusieurs mois, et s'interroge sur les perspectives d'amélioration

La RATP présente le contexte du projet d'automatisation en cours :

- l'automatisation d'une ligne de cette ampleur sans interruption de l'exploitation constitue une opération sans précédent ;
- les travaux lourds se sont achevés en avril 2011 ;
- l'exploitation mixte entre des trains automatiques et des trains avec conduite manuelle a commencé début novembre 2011 ;
- l'automatisation complète est prévue pour fin 2012.

Ce projet complexe et innovant se caractérise par la superposition de deux systèmes : avec conducteurs et sans conducteur. Cette complexité, associée à la fréquentation très importante de la ligne 1, rend difficiles les conditions de mise en œuvre de l'automatisation.

Des interruptions de trafic ont lieu certains dimanches matin, afin de tester les nouvelles versions du système d'automatisation et vérifier qu'elles ne comportent pas de régression par rapport aux versions précédentes.

Des retards généralement de faible durée mais fréquents ont été observés, ainsi que 3 journées particulièrement difficiles : le 6 novembre, le 15 décembre et le 3 janvier.

Globalement, la mise en service de l'automatisation suit une phase de croissance de fiabilité satisfaisante, comparable à celle de la ligne 14 malgré une complexité plus importante et une période de marche à blanc très réduite.

La Mairie du 4^{ème} arrondissement souhaite la création d'un accès supplémentaire à la station « Saint-Paul ».

La FNAUT Île-de-France souligne la fréquentation très importante de la station « Esplanade de La Défense », et s'inquiète de la sécurité en cas d'évacuation.

La Ville de Saint-Mandé demande que l'accessibilité de la station « Saint-Mandé » soit améliorée.

La RATP précise que tous les dossiers concernant l'évacuation des stations ont été refaits à l'occasion du projet d'automatisation. Ces dossiers ont été validés en préfecture notamment pour les stations « Saint-Paul », « Esplanade de La Défense », et « Saint-Mandé ». Dans le cadre de l'opération d'automatisation de la ligne 1, il n'y a pas de modifications prévues concernant l'accès à ces stations.

Une usagère indique que les annonces des conducteurs concernant les dysfonctionnements sont trop répétitives, sans pour autant indiquer le temps d'attente maximum.

La RATP indique qu'un travail est en cours afin d'identifier le bon niveau d'information. L'objectif poursuivi par la RATP est par ailleurs d'annoncer autant que faire se peut l'heure de la reprise du service.

La Mairie du 4^{ème} arrondissement et la FNAUT Île-de-France souhaiterait connaître les possibilités d'augmentation de l'offre de transport liées à l'automatisation

La RATP indique que le projet d'automatisation permet théoriquement de diminuer de l'ordre de 20 secondes l'intervalle entre les trains, la marge ainsi obtenue permettant une meilleure robustesse de l'exploitation.

Le STIF précise que le taux de production de l'offre aux heures de pointe était de l'ordre de 92% ces dernières années. Soit environ 3 trains/heure de moins que les 34 trains/heure théoriques.

A parc constant, l'automatisation ne permet pas de réduire l'intervalle. En revanche l'amélioration attendue de la régularité doit permettre de faire passer le nombre de trains théoriques, soit 3 trains/heure supplémentaires par rapport à ce qui est vécu aujourd'hui, correspondant à une capacité de plus de 2000 places.

Laurence COHEN soulève des risques liés à la mise en place des portes palières : bras ou bagages coincés, ou enfants séparés de leurs accompagnateurs.

La RATP insiste sur la sécurité du système, qui empêche le démarrage du train si les portes palières ne sont pas complètement fermées. Par ailleurs, si un enfant se retrouve isolé sur le quai il est alors pris en charge par le personnel d'exploitation.

La FNAUT Île-de-France souhaite savoir pourquoi les stations « Charles de Gaulle – Etoile », « Bastille », et « Nation » n'ont pas été desservies par les trains en conduite automatique aux heures creuses au cours du mois de novembre.

La FNAUT s'interroge par ailleurs sur le lien entre des dysfonctionnements récents de la ligne 4, et le transfert du matériel MP89 en provenance de la ligne 1

La RATP indique, que pour ce projet innovant, elle a été confrontée à des problématiques d'homologation des systèmes de comble lacunes pour certains quais en courbe. Afin de pouvoir mettre en service les navettes automatiques avec voyageurs, elle a mis en place un système de surveillance des lacunes, transparent pour le voyageur, qui consiste à la surveillance des lacunes grâce à une présence humaine limitée dans un premier temps en semaine et en journée. Dans le but d'augmenter la plage horaire d'exploitation des navettes avec voyageurs, et notamment en nuit, la RATP a décidé d'exploiter la ligne en ajoutant des navettes ne marquant pas l'arrêt sur certains quais des stations Charles-de-Gaulle Etoile, Bastille et Nation du 22 décembre 2011 au 17 janvier 2012. Cette offre est venue s'ajouter à l'offre contractuelle non modifiée et les voyageurs ont bénéficié, de par cette expérimentation, d'un intervalle réduit en nuit.

La RATP précise que le matériel MP89 en provenance de la ligne 1 se comporte bien sur la ligne 4. Par ailleurs, la ligne 4 a récemment subi des infiltrations qui ont été à la source de dysfonctionnements de signalisation.

L'association « Métro aux Rigollots », la Ville de Vincennes, et le Conseil Général du Val-de-Marne souhaitent connaître l'état d'avancement du projet de prolongement de la ligne 1 aux Rigollots

Le STIF précise qu'une étude préliminaire a été confiée à la RATP, pour une restitution avant l'été 2012.

* * * * *

* * *

En conclusion, M. SERNE remercie la RATP ainsi que l'ensemble des participants, et s'assurera jusqu'à son achèvement du bon déroulement du projet d'automatisation de la ligne 1.

LISTE DE PRESENTS, REPRESENTES ET EXCUSES

STIF	M. SERNE
STIF	Mme MOUGARD
STIF	M. SAINT-BLANCARD
STIF	M. CHENOT
STIF	M. TIXIER
STIF	M. FOURT
STIF	M. DOMMERGUES
RATP	Mme GAIDOT
RATP	M. CHURCHILL
RATP	M. MANCONE
Conseillère Régionale d'Île de France, Administratrice du STIF, Sénatrice du Val de Marne	Mme COHEN
Conseil Régional d'Île-de-France Collaboratrice de Mme Laurence COHEN	Mme MARIN
Conseil Régional d'Île-de-France	M. RIBET
Conseil Général du Val de Marne - Chef de projet Amélioration de l'offre de transport collectif ferroviaire	M. NEURY
Mairie de SAINT-MANDE	M. POLITO
Mairie de VINCENNES	Mme CHAMOT
Mairie du 4ème arrondissement	
Mairie du 12ème arrondissement de PARIS	Mme BERGES
Mairie du 12ème arrondissement de PARIS	Mme BARATTI-ELBAZ
Mairie du 17ème arrondissement de PARIS	M. LE FLOCH
Conseiller de Paris	M. ROGER
Conseil de Paris Collaborateur de Mme Laurence DOUVIN, administratrice du STIF	M. GHOLEN
Association Métro aux Rigollots	M. MEYER
FNAUT Île-de-France	M. BOUTRY