

# COMITE DE LIGNE RER A

## Compte-rendu de la réunion du 12 juin 2014

Présidé par Mme Laurence COHEN, Présidente de la commission démocratisation du STIF

La liste des présents figure en pièce jointe.

\* \* \* \* \*

\* \*

Mme COHEN ouvre la séance en rappelant qu'il s'agit du **quatrième comité sur le RER A**, le précédent ayant eu lieu en mai 2012. Elle souligne qu'elle aurait souhaité qu'il puisse y en avoir un en 2013. Mais que pour être efficaces, ces comités doivent être l'occasion de juger de la réalisation des décisions prises et d'analyser les nouvelles réponses données. D'où ce laps de temps plus long qu'imaginé.

Toutefois, elle restera vigilante afin qu'il puisse y avoir au moins un comité de ligne RER A par an.

Le comité réuni ce jour est donc l'occasion de présenter un état des lieux du fonctionnement actuel de la ligne ainsi que les améliorations de court, moyen et long terme prévues sur la ligne A.

Le STIF, la RATP, la SNCF et RFF effectuent les présentations disponibles en téléchargement sur le site Internet du STIF : [www.stif.info](http://www.stif.info).

\* \* \* \* \*

\* \*

### 1 – Présentations

Le STIF présente les **résultats de l'enquête perception sur le RER A**, réalisée chaque année auprès de 120 000 usagers réguliers des réseaux RATP et SNCF afin d'évaluer leur satisfaction à l'égard de la qualité de service des transports en commun d'Ile de France, ainsi que ceux de **l'indicateur de ponctualité** sur 2012, 2013, et début 2014 : cet indicateur, publié chaque trimestre sur le site internet du STIF ([www.stif.info](http://www.stif.info)) mesure le pourcentage de voyageurs à l'heure, ou avec un retard de moins de 5 minutes à leur gare de destination sur l'ensemble du service.

Par ailleurs, le STIF précise que depuis 2013, SNCF et RATP transmettent tous les mois, à la demande du STIF, les causes de non ponctualité de la ligne RER A selon une grille d'analyse commune.

La RATP indique qu'elle a choisi de modifier la clef de répartition des causes de non ponctualité cette année : deux heures après la survenue d'un incident, les trains encore en retard sont affectés à la cause « exploitation » afin de responsabiliser la gestion par l'exploitant des situations perturbées.

Le taux de ponctualité du RER A est repassé au dessus de celui de 2013 depuis avril 2014.

Le STIF présente un état des lieux de l'avancée du **déploiement des nouvelles rames MI09** depuis fin 2011, financées par le STIF à hauteur de 650 M€ : 60 rames sont en circulation depuis janvier 2014.

Le STIF présente les **évolutions d'offre sur le RER A décidées par le conseil du STIF du 13 février 2013** et mises en œuvre respectivement à l'été et en décembre 2013. Il mentionne les décisions prises suite au REX concernant l'accident caténaire en gare de Neuville Université et liste les aménagements récents et à venir dans les grands pôles de correspondance et les pôles de dessertes de secteurs denses.

La RATP et la SNCF présentent ensuite les faits marquants des premiers mois de l'année 2014, les principales causes communes d'irrégularité sur la ligne et les actions d'amélioration de court terme mises en œuvre pour y remédier et optimiser la performance de la ligne.

Les opérateurs font état des avancées récentes en termes d'information voyageurs, notamment à travers la mise en place d'échanges temps réels entre les systèmes d'information de la RATP et de la SNCF pour fiabiliser les horaires d'arrivée des trains affichés sur les quais et décrivent les opérations de maintenance à venir, notamment les travaux de renouvellement des voies et du ballast du RER A.

Le STIF présente l'offre temporaire de transport ferrée votée par le Conseil du 5 mars dernier qui consiste en une refonte des grilles des lignes L3 et RER A pour les 4 semaines estivales de travaux en 2015.

La consistance exceptionnelle de ces adaptations, du fait de leur ampleur et leur caractère pluriannuel, a conduit le STIF à prévoir leur intégration à l'offre de référence des contrats STIF-SNCF et STIF-RATP.

Enfin, le STIF rappelle les principaux points d'avancement du Schéma Directeur depuis le comité de ligne du 15 mai 2012, qui avait été l'occasion d'en présenter la teneur.

## **2 – Echanges avec les participants**

---

***La Ville de Sucy-en-Brie demande le renforcement de la desserte de la gare de Sucy-Bonneuil et de la gare de Boissy-Saint-Léger par la suppression du terminus intermédiaire en Gare de La Varenne-Chênevières et le prolongement de tous les trains jusqu'à la gare Terminus de Boissy-Saint-Léger, ainsi que la reconnaissance de la Gare de Sucy-Bonneuil comme « pôle d'échange multimodal ».***

La RATP rappelle que le Schéma Directeur du RER A prévoit le prolongement de tous les trains actuellement terminus la Varenne à Boissy-Saint-Léger, notamment grâce à l'utilisation du tiroir en arrière-gare de Boissy-Saint-Léger. Des travaux de renforcement de l'alimentation électrique de la ligne entre Varenne et Boissy sont notamment nécessaires au préalable.

La RATP précise que cette mesure concerne les heures de pointe pour lesquelles l'intervalle de desserte des gares de Boissy-Saint-Léger et Sucy-en-Brie est d'un train toutes les 10 minutes contre un train toutes les 5 minutes en moyenne pour les autres gares de la branche de Boissy-Saint-Léger. En effet, pour ces autres gares l'alternance d'intervalles est de 4 et 6 minutes puisque pour permettre l'injection des trains dans le tronçon central à intervalle de 2 minutes, les intervalles doivent être des multiples de 2 minutes.

***Par ailleurs, elle souhaite que l'affectation des MI09 sur la branche Boissy-Saint-Léger s'opère au même rythme que sur les autres branches du RER A et demande, dans l'attente de l'affectation de ce nouveau matériel, le retrait prioritaire des rames MI84 et le maintien des rames MS61 (plus capacitaires que les MI84 et rénovés) durant la période transitoire.***

La RATP indique que le déploiement des MI09 se poursuit et que la grande majorité des rames à plus forte capacité (rames à deux niveaux : MI2N et MI09) en circulation sont effectivement affectées en priorité aux branches les plus chargées de la ligne, à savoir Cergy-le-Haut et Marne-la-Vallée.

Toutefois, la RATP confirme qu'en 2017, le nouveau matériel MI09 aura remplacé tous les MS61 et les MI84.

En attendant cette échéance, les MS61 sont remplacés temporairement par les MI84, matériel plus récent.

Des réactions se font entendre dans la salle, des usagers ne comprennent pas ces arguments qui ne tiennent pas compte de leur vécu. Quoique plus récents, les MI84 sont plus sales et surtout plus "détériorés" que les MS 61.

Laurence Cohen se tourne vers les deux opérateurs afin qu'ils puissent donner des précisions. Elle rappelle que la SNCF est également concernée.

La seule réponse obtenue vient de la part de la RATP : manque de place pour stocker les MS 61.

Laurence Cohen demande qu'une solution soit recherchée.

***Le Conseil général du Val d'Oise regrette les attentes chronophages en gare de Nanterre Préfecture et sollicite la suppression de la relève conducteur.***

La RATP précise que tant que la circulation des trains des lignes A et L3 sera imbriquée, un poste de commandement unique ne pourra être instauré et les effets d'une suppression de la relève en gare de Nanterre-Préfecture resteront marginaux en regard des effets des deux convergences ferroviaires, prépondérants.

La RATP rappelle que l'étude Egis Rail avait conclu pour cette raison que le gain inhérent à la suppression de la relève sur le RER A serait assez marginal, à savoir de l'ordre de 15 à 20 secondes.

Toutefois, la RATP indique que de nouvelles mesures visant à progresser ensemble avec la SNCF vers une gestion unifiée du RER A sont progressivement mises en œuvre, au titre desquelles figure l'optimisation des postes de commandement de Saint Lazare (réorganisation des périmètres d'intervention des régulateurs au sein du COT COGC de Saint Lazare) et l'accueil d'agents RATP et SNCF respectivement dans les postes de commandement de la SNCF et de la RATP, afin d'optimiser l'exploitation du RER A. Par ailleurs, les deux opérateurs engagent sur 2014 des actions visant à optimiser les temps de relève à Nanterre Préfecture.

***La commune de Fontenay-sous-Bois interroge la RATP sur la possibilité de mettre en œuvre des arrêts en contrepointe à Fontenay-sous-Bois.***

La RATP précise que les arrêts en contrepointe à Fontenay-sous-Bois ne sont pas possibles tant qu'il restera des terminus intermédiaire à la Varenne. Par conséquent, l'opportunité d'une desserte systématique en contrepointe à Fontenay-sous-Bois sera étudiée lorsque les trains seront tous terminus Boissy-Saint-Léger, soit à horizon 2017.

La RATP rappelle toutefois qu'en raison de l'intervalle à respecter entre les trains notamment à l'entrée dans le tronçon commun, il est important de respecter un équilibre entre les charges de chaque branche et que cet impératif risque de rendre impossible la mise en œuvre de cette mesure.

***La commune de Lognes fait remarquer que les arrêts à Lognes et Noisiel ne sont pas marqués systématiquement en situation perturbée et demande pourquoi des portes palières ne pourraient pas être installées dans le tronçon central pour optimiser la sécurité.***

La RATP explique qu'afin d'équilibrer les circulations sur l'ensemble des branches du RER A, certains arrêts ne sont pas marqués systématiquement, comme à Lognes, Noisiel, ou encore Bry-sur-Marne.

Les choix de ne pas desservir systématiquement ces gares ont été opérés en cohérence avec la moindre fréquentation observée sur ces dessertes.

Toutefois, en situation perturbée, la RATP veille à ce que les trains marquent l'arrêt dans l'ensemble des gares du RER A.

Quant à l'installation de portes palières sur le RER A, la RATP rappelle que l'opportunité d'en installer a déjà été étudiée dans le cadre des études du Schéma Directeur.

Ces études ont démontré que les portes palières présentaient l'inconvénient majeur d'être sources d'incidents, se traduisant par une absence de contrôle du verrouillage des portes palières au départ du train, panne dont la résolution peut s'avérer très chronophage sur des quais de 225 mètres de long.

Par ailleurs, si cette solution technique est bien adaptée au matériel roulant du métro, son intérêt est limité en raison du matériel à deux niveaux déployé sur le RER.

En effet, la RATP précise qu'en cas de porte palière condamnée et donc fermée, il n'est pas aussi aisé dans un train à deux niveaux que dans le métro, de rejoindre la plateforme voisine. La vue des portes voisines n'est en général par ailleurs pas directe, une telle situation peut entraîner des bousculades, qui induiront des retards importants pour tous les trains desservant cette gare.

***Le département du Val de Marne s'inquiète du ressenti croissant par les riverains des vibrations depuis l'augmentation du trafic et le déploiement des MI09, matériel à deux niveaux.***

La RATP indique que ses équipes peuvent se déplacer afin de mesurer le ressenti réel de ces vibrations et déterminer leur niveau objectif, à savoir si elles sont exclusivement liées aux trains.

Le renouvellement des voies et du ballast à compter de 2015 et jusqu'à 2021 permettra de renouveler les dispositifs anti-vibratiles sous la voie. Par ailleurs, si les nouveaux matériels MI09 sont plus lourds, ils sont également mieux amortis.

***Le Syndicat d'Agglomération Nouvelle du Val d'Europe souhaiterait qu'un geste commercial soit engagé par la RATP pour les usagers en raison du préjudice que subiront les voyageurs du RER A pendant la période des travaux RVB RER A.***

La RATP assure que des simulations de taux de charge ont été réalisées afin de s'assurer, pendant ces 4 semaines estivales de travaux, de la bonne adaptation de la capacité de l'offre de substitution temporaire à absorber les flux voyageurs. Les opérateurs continuent d'étudier les renforts possibles des lignes de métro, de tramway et de bus pour proposer en 2015 un plan de transport adapté aux besoins des voyageurs.

Le STIF indique qu'au vu de la recrudescence prévue des travaux sur les différentes lignes, il sera particulièrement vigilant à ce que ces derniers se déroulent dans de bonnes conditions, que ce soit en termes de communication, d'offre de transport prévue en substitution, ou encore d'effets induits sur la ponctualité.

Laurence Cohen rappelle que des contrats ont été signés entre le STIF et les opérateurs pour 2012-2015 et que ceux-ci prévoient la remise régulière de résultats sur de nombreux indicateurs de suivi et l'application de pénalités dans le cas de non-réalisation par les opérateurs des objectifs fixés par l'AO.

***Le Syndicat d'Agglomération Nouvelle du Val d'Europe sollicite en raison du développement du secteur hôtelier à Marne-la-Vallée des arrêts supplémentaires à Val d'Europe, gare de correspondance bus pour rejoindre les futurs aménagements de Village Nature.***

La RATP confirme l'impossibilité d'offrir un nouvel arrêt à Val d'Europe, aux heures de pointe, en raison des contraintes de retournement présentes à Chessy et des injections de trains dont l'amorce se fait à Torcy.

***La Commune de Saint-Germain en Laye se joint au Syndicat d'Agglomération Nouvelle du Val d'Europe pour solliciter un geste commercial auprès de la RATP en période de travaux RVB RER A. Il souhaite également connaître la date de mise en service du projet EOLE.***

Le STIF précise que l'AVP du projet EOLE a été approuvé au conseil du 5 mars 2014. La mise en service de l'intégralité du prolongement du RER E à l'Ouest est prévue pour 2022.

***L'association « les Hérissons de Courdimanche » souhaiterait comprendre comment le STIF et les opérateurs arbitrent entre les différents projets listés au sein du Schéma Directeur.***

Le STIF indique que le Schéma Directeur du RER A regroupe un programme d'ensemble de projets d'aménagements qui ne nécessitent pas d'arbitrage entre eux.

Ces projets font l'objet d'études complémentaires qui permettent de préciser les conditions de leur réalisation et l'échelonnement des investissements y afférents.

### **3– Conclusion**

---

Laurence COHEN remercie l'ensemble des participants et ajoute qu'elle souhaite approfondir la réflexion sur la participation des élus et des usagers à travailler ensemble sur des comités de bassins pour définir des dessertes de transport à l'échelle d'un territoire.

\* \* \* \* \*

\* \*

**COMITÉ DE LIGNE DU RER A**  
-Liste des invités présents ou représentés-

**Administrateurs du STIF**

BAUDRIER Jacques  
BOILLOT Julie

**Opérateurs**

SNCF Direction Transilien  
RATP

MONNET Jean-Stéphane accompagné de  
LETY Xavier accompagné de

HAMEON Gaël  
DRALI Boussad  
BETTOCHI Jérôme  
ALONSO Sylvain

RFF

FAUSSURIER Jean représenté par

**Conseil Régional**

Région Ile de France

AIT Eddie  
BOCK Michel  
BODIN Claude  
GUENOUX Muriel  
GUERIN Daniel  
GUGLIELMI Philippe  
JEUNEMAITRE Eric

**Conseils Généraux**

Conseil de Paris

BAUDRIER Jacques  
BOILLOT Julie  
JEMNI Halima

Conseil Général de Seine-et-Marne  
Conseil Général des Yvelines  
Conseil Général des Hauts-de-Seine  
Conseil Général de Seine-Saint-Denis  
Conseil Général du Val de Marne  
Conseil Général du Val d'Oise

EBLE Vincent représenté par  
BEDIER Pierre représenté par  
DEVEDJIAN Patrick représenté par  
CAPO-CANELLAS Vincent  
THIBERVILLE Marc représenté par  
BAZIN Arnaud représenté par

MAILLIET Laurent  
FRANKEL Jonathan  
DUSAUTOIR Thierry  
  
RISPAL Yoann  
SOLIGNAC Pascale  
CROIXMARIE Lionel,

**Députés et Sénateurs**

Parlementaires de Seine-et-Marne  
Parlementaires de l'Essonne  
Parlementaires du Val de Marne

FAURE Olivier représenté par  
CAMPION Claire-Lise représentée par  
ABEILLE Laurence accompagnée de

JANAUD-VERGNAUD Amandine  
GANG MOREIRA Yannick  
GUIOCHON Edith

**Intercommunalités**

Communauté d'Agglo. DEUX RIVES DE LA SEINE  
Communauté d'Agglo. HAUT VAL DE MARNE  
Communauté d'Agglo. CERGY PONTOISE  
Communauté d'Agglo. MARNE ET GONDOIRE

TAUTOU Philippe représenté par  
JEGOU Jean-Jacques représentée par  
LEFEBVRE Dominique représentée par  
CHARTIER Michel accompagné de

MAUBLANC Yann  
LAMY Annick  
LACHAS Victorien  
CORNEIL Célia  
GUENDOUZI Hadja  
FAOUZI Sakina  
CHIROUZE Gérald  
SOBREIRA André  
MASSON Alain  
GARROUSTE Michel

Commun. d'Agglo. MARNE LA VALLEE/VAL MAUBUEE  
Communauté d'Agglo. SEINE DEFENSE  
EPA MARNE LA VALLEE  
SAN VAL D'EUROPE

MIGUEL Paul représenté par  
CESARI Eric représenté par  
VACHEZ Daniel représenté par  
DE BELENET Arnaud représenté par

**Communes**

Mairie de BONNEUIL-SUR-MARNE  
Mairie de BRY-SUR-MARNE  
Mairie de BUSSY-SAINT-GEORGES  
Mairie de COURDIMANCHE  
Mairie d'HOUILLES  
Mairie de LOGNES  
Mairie de MAISONS LAFFITTE  
Mairie de MONTEVRAIN  
Mairie de NANTERRE

DOUET Patrick représenté par  
SPILBAUER Jean-Pierre représenté par  
BRUNEL Chantal représentée par  
JAOUEN Elvira représentée par  
JOLY Alexandre représentée par  
RICART Michel représenté par  
MYARD Jacques représenté par  
ROBACHE Christian  
JARRY Patrick représentée par

GONÇALVES Ludivine  
PODDEVIN Cécile  
BRIN Stéphanie  
HOUEIX Pascal  
SIROT Jean-François  
JICQUEL Thierry  
MICHAUD Amandine

Mairie de NEUILLY-SUR-MARNE  
Mairie de NEUILLY-SUR-SEINE  
Mairie de PARIS

MAHEAS Jacques représenté par  
  
NAJDOVSKI Christophe représenté par

GAUCHE-CAZALIS Gilles  
BLASSET Perrine  
LE TALLEC Bernard

Mairie du 1<sup>er</sup> Arrondissement de PARIS  
Mairie du 9<sup>ème</sup> Arrondissement de PARIS

LEGARET Jean-François représentée par  
BURKLI Delphine représenté par

ABDERRAHMAN Hervé  
RANK Yvette  
MARTIN-LALANDE Nicolas  
DULERMO Sébastien  
LUDOT Geoffroy  
COCAGNE Julie  
Pierre JAPHET  
Eric EHLERS

Mairie du 11<sup>ème</sup> Arrondissement de PARIS  
Mairie du 17<sup>ème</sup> Arrondissement de PARIS

VAUGLIN François représenté par  
KUSTER Brigitte représentée par

Mairie de PUTEAUX  
Mairie de RUEIL MALMAISON  
Mairie de SAINT-GERMAIN EN LAYE  
Mairie de SAINT-MANDE  
Mairie de SAINT-MAUR DES FOSSES

Mairie de SAINT-MAURICE  
Mairie de SUCY EN BRIE  
Mairie de TORCY

**Membres du CPTP**

FNAUT Ile-de-France

**Associations locales d'usagers**

Les Hérissons de Courdimanche  
CADEB

**Autres**

Syndicat Intercom. De Transports  
Secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée

CECCALDI-RAYNAUD Joëlle représentée par  
OLLIER Patrick représenté par  
LAMY Emmanuel représentée par  
BEAUDOUIN Patrick représenté par  
BERRIOS Sylvain représenté par

CAMBON Christian représenté par  
CIUNTU Marie-Carole représentée par  
LE LAY FELZINE Guillaume représentée par

GOBITZ Bernard

GLATRON Marc représenté par  
MENGUY Paulette représenté par

VOURIOT Sinclair accompagné de

BERNASCONI Robert  
STARCK Bernard  
AUDURIER Gilbert  
ADAMCZYK Joanna  
BEYELER Claire  
CIPRIANI Philippe  
MORA Clémén  
BERTRAND S.  
FELGINES Sandrine  
MORENCY Eric

OLIVEROS Nicolas  
MOULIN Gérard  
RIBAUT Gérard  
ROBIN Michel

PERRET Alice