

Comité de ligne RER D

Compte rendu 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 en téléchargement sur le site internet d'Île-de-France Mobilités sous [ce lien](#).

M. BEAUDET remercie les participants de leur présence. Le présent comité de ligne est le second qui aborde spécifiquement le Service Annuel (SA) 2019, suite à l'approbation par le Conseil d'Île-de-France Mobilités du 13 décembre 2017 de la nouvelle desserte du RER D. Ce Conseil a par ailleurs demandé à la SNCF d'apporter des améliorations à l'offre en heures creuses, le week end et l'été. Ce comité de ligne aura pour vocation de présenter, entre autres, les propositions de la SNCF sur ces questions.

Pour accompagner la mise en service du SA2019, Île-de-France Mobilités a consenti le renfort de l'offre bus dans le sud Essonne. Ces renforts bus ont fait l'objet d'une présentation lors des réunions territoriales tenues dans le sud de la ligne. En conséquence, M. BEAUDET suggère de ne pas revenir sur cette question qui ne concerne qu'une partie des territoires traversés par la ligne.

M. FORGEOT D'ARC, directeur de la ligne D, abonde et propose de n'aborder plus spécifiquement les sujets concernant l'intégralité de la ligne D s'agissant notamment des réponses à la délibération du Conseil d'Île-de-France Mobilités de décembre 2017.

RER D 2019 : PLUS DE PONCTUALITÉ, PLUS DE TRAINS

M. FORGEOT D'ARC rappelle les motivations du SA2019 à savoir une ligne structurellement fragile à exploiter du fait de sa longueur et de ses nombreuses bifurcations à niveau. A court terme, il s'agit donc de la simplifier par la mise en correspondance de deux sous-systèmes plus robustes. In fine, cette desserte vise à redresser à court terme la ponctualité de la ligne D pour atteindre le niveau d'au moins 90% de ponctualité dès le SA2019. Pour rappel, à la fin de l'année 2017 la ponctualité de la ligne D est mesurée à 84%.

M. FORGEOT D'ARC présente les évolutions d'offre proposées à Île-de-France Mobilités en application de la délibération de son Conseil du 13 décembre 2017.

S'agissant tout d'abord des Jours Ouvrables de Base (JOB), la concertation a permis de renforcer la branche Malesherbes de +15% de trains, concentrés notamment sur les périodes d'heures de pointe, de flancs de pointe et en soirée (+ 8 trains/jour). La SNCF précise que sur les autres branches, les amplitudes horaires des périodes d'heures de pointe et de journée sont stables par rapport à 2017 (sauf pour les gares de Maisons-Alfort, Villeneuve Saint Georges, Vigneux et Juvisy dont la fréquence est réduite de 2 trains/heure en heures creuses).

S'agissant par ailleurs des week-end, l'analyse des flux a permis d'observer que la fréquentation était semblable à celle des heures creuses de semaine. En conséquence, dans un souci de lisibilité de l'offre et pour répondre au mieux aux besoins de déplacement des voyageurs du RER D, il est proposé d'appliquer le week-end la même desserte que celle de l'heure creuse d'un Jour Ouvrable de Base (JOB). Cette démarche présente par ailleurs l'intérêt de mettre en place une offre robuste également pour le week end.

La demande étant ponctuellement plus importante le week end que pendant l'heure creuse du JOB, il est également proposé de renforcer la composition des trains le samedi au moins entre 15h et 20h et le dimanche au moins entre 17h et 20h.

S'agissant enfin de l'été, il a été observé que le service allégé démarrerait une semaine trop tôt. Il sera donc décalé pour répondre à la fréquentation de la ligne.

La mise en service du SA2019 s'accompagne d'une évolution des indicateurs contractuels liant SNCF à Île-de-France Mobilités, ceci pour mesurer la performance des mesures engagées.

Mme PAOLACCI, directrice ferroviaire d'Île-de-France Mobilités présente l'évolution de ces indicateurs contractuels. L'objectif de ponctualité est maintenu à 92,5% mais la borne minimale de cet indicateur (c'est à dire la valeur en dessous laquelle la pénalité financière est maximale) sera réhaussée à 90% (aujourd'hui cette borne est fixée à 87% de ponctualité).

En outre, l'indicateur de ponctualité des branches fait pour la première fois l'objet d'un objectif de ponctualité, auquel est associé un bonus/malus. En particulier, à compter du déploiement total du nouveau matériel sur les branches de Malesherbes, du Littoral et de La Vallée, la SNCF s'engage à viser un objectif de 95 % de ponctualité.

Il est en outre proposé de suivre et d'objectiver un indicateur de correspondance pour veiller à l'engagement de la SNCF de mettre en place deux systèmes certes indépendants mais bien articulés.

Enfin, l'indicateur de suivi des trains arrivant au terminus sera appliqué aux branches et fera l'objet d'un bonus/malus.

Pour l'ensemble de ces nouveaux indicateurs, le montant associé au bonus/malus passe de 1,9 million d'euros à 2,4 millions pour inciter la SNCF à tenir ses engagements d'une meilleure performance de la ligne D.

M. FORGEOT D'ARC revient sur les améliorations de l'exploitation de la ligne D engagées dans le cadre du projet SA2019 pour en garantir la réussite. Ce travail s'appuie sur la remise en cause d'un nombre de principes de conception concernant par exemple les plans d'occupation des voies, l'espacement des trains, le temps de stationnement, le lieu et le nombre de relèves de conducteurs ou la maintenance du matériel.

La SNCF précise que pour optimiser le fonctionnement de l'exploitation sur les branches de Malesherbes, du Littoral et de la Vallée, un centre opérationnel dédié sera mis en place. Il permettra de mieux gérer les questions propres à la rotation des rames sur ces branches et de sécuriser les correspondances. Ce centre opérationnel représente un investissement d'environ 1 million d'euros.

La SNCF souligne enfin que la mise en service des Regio2N s'étalera de septembre à décembre 2019.

Au niveau de la communication grand public autour du SA 2019, **M. FORGEOT D'ARC** signale que des documents ont déjà été diffusés dans les gares et que, sur le blog de la ligne D, sont publiés des billets ainsi que l'ensemble des supports de concertation. Le site internet dédié au SA2019 a par exemple fait l'objet de plus de 5000 visites uniques. Par ailleurs, plusieurs points de rencontre avec les voyageurs sont prévus : en septembre une information personnalisée sera diffusée dans les gares, en novembre les horaires précis seront communiqués.

A l'issue de cette première partie de la présentation, **M. BEAUDET** propose d'ouvrir le débat.

M. VANDEPUTTE, de l'association RER D Val-de-Seine, questionne la SNCF sur l'étanchéité des systèmes, soulignant que malgré des systèmes potentiellement plus robustes pris isolément, il faut que les deux fonctionnent bien en même temps pour que les voyageurs se déplaçant d'un système à l'autre bénéficient d'une meilleure ponctualité. Le PN de Ballancourt pourrait par exemple fragiliser le système de la navette. Il rappelle que ce qui intéresse les voyageurs venant de la branche de la Vallée, c'est de pouvoir aller à Paris sans avoir à changer de train, avec une fréquence qui ne doit pas nécessairement être au quart d'heure ni obligatoirement disposer de trains cadencés. La correspondance est vécue comme un « traumatisme ». L'association interpelle la SNCF sur les temps de stationnement à Juvisy pour savoir s'ils seront assez longs pour permettre le déplacement d'un nombre important de voyageurs en correspondance.

L'association s'interroge sur le nom qui serait donné à ces branches, si une nouvelle ligne était créée à l'occasion du SA2019.

Enfin l'association interroge SNCF et Île-de-France Mobilités sur l'existence d'un plan de secours si, à l'issue du premier bilan de la nouvelle offre au premier semestre 2019, la situation devenait insoutenable.

M. ROUSSEAU, maire de Soisy-sur-Seine, demande pourquoi il n'est pas possible de prolonger les navettes Malesherbes au-delà de Juvisy en heures creuses, le week-end et l'été, puisque les infrastructures sont *a priori* moins sollicitées sur ces périodes. Il demande par ailleurs si les voyageurs de la branche de la Vallée seront informés des conditions de circulation sur le reste du réseau.

M. PRADIER, de l'association SADUR, revient sur la question de l'indicateur de correspondance et demande ce qui a été entrepris pour garantir les correspondances train-bus.

En réponse à ces interrogations, **Île-de-France Mobilités** précise d'une part que les branches dites de l'Etoile de Corbeil, à savoir les branches Malesherbes, Vallée et Littoral, sont et resteront intégrées à la ligne D du RER.

D'autre part **M. FORGEOT D'ARC** revient sur les questions de performance de la nouvelle offre. Il explique que la SNCF dispose de scénarios d'offre en cas situations perturbées et que ces derniers font actuellement l'objet d'une complète refonte pour prendre en compte le nouveau fonctionnement du RER D au SA2019. Par ailleurs, il indique que la diffusion sur écrans de la « météo du trafic » ce qui, en cas de situation perturbées, permettra par exemple aux voyageurs en correspondance à Juvisy le soir de choisir la meilleure option pour la suite de leur parcours.

M. BEAUDET ajoute que les correspondances entre trains et bus a été la clé d'entrée de la réorganisation des réseaux de bus sur la ligne D. Il précise qu'un travail est mené systématiquement sur ces questions de continuité du parcours des voyageurs, et qu'il implique la prise en compte de nombreux paramètres, parmi lesquels l'existence, pour l'ensemble des gares, de contrats entre plusieurs partenaires.

Concernant enfin le prolongement de la ligne Malesherbes au-delà de Juvisy, en heures creuses notamment, **M. MELY** de la SNCF précise que le moindre trafic ferroviaire sur cette période ne signifie pas pour autant la faisabilité de telles missions. En effet, pendant la période d'heures creuses les infrastructures sont utilisées par d'autres activités, du fret par exemple, lesquels sont **limités** en heures de pointe. Par ailleurs, l'introduction de telles missions dans la grille du RER D générerait un risque important de désorganisation de toute la production de la ligne, contre-productif en regard des efforts demandés pour l'amélioration de la performance du RER D. Enfin, ce type de circulation ne semble pas répondre à une demande commerciale.

Concernant le temps de correspondance, **M. MELY** assure que la durée de stationnement permet la correspondance d'un grand nombre de voyageurs. Il rappelle par ailleurs que ces derniers disposent de trois

possibilités de changement : Corbeil, Viry-Châtillon et Juvisy. Par le biais de la signalétique (« conseils malins »), ils seront invités à changer au maximum à Viry pour éviter un quelconque phénomène d'engorgement à Juvisy.

Il est précisé que des abris ont été ajoutés en tête de quai en gare de Viry pour assurer une meilleure répartition des voyageurs tout du long et ainsi gagner en fluidité dans la montée/descente des voyageurs.

M. ROUSSEAU, maire de Soisy-sur-Seine, exprime le souhait que ces explications fassent l'objet d'une réunion spécifique afin de bien comprendre l'impossibilité de prolonger les trains de la Vallée à Paris.

M. BEAUDET demande à SNCF Réseau et SNCF Mobilité d'organiser une réunion à cette fin début juillet.

M. CROIXMARIE, du conseil départemental du Val d'Oise, reconnaît la qualité du travail qui a été mené par les équipes SNCF et d'Île-de-France Mobilités, et est satisfait des évolutions présentées notamment sur la période estivale. Pour le nord de la ligne, la situation sera améliorée.

M. FORGEOT D'ARC souligne en effet que l'un des grands bénéfices attendus sur le Nord, en extrémité de ligne notamment, concerne une moindre suppression de trains grâce à une meilleure robustesse d'exploitation. Le phénomène de suppression partielle, aujourd'hui fréquente en cas de retard des trains, sera réduit avec le SA2019.

Mme BOILLOT, du Conseil département de la Seine-et-Marne, remercie la SNCF pour le travail fourni. Elle demande si l'arrivée des Regio 2N induira une modification des horaires ou des temps de parcours sur la branche du Littoral, comme cela a été le cas sur la ligne R dotée de ce matériel.

M. FORGEOT D'ARC explique que les trains de la ligne R sont composés de trois rames, ce qui nécessite une certaine puissance électrique que les installations de la ligne R ne provisionne pas sur tous ses tronçons. Cette particularité peut conduire à des ralentissements en phase d'accélération notamment. Sur la ligne D, le problème ne se pose pas puisqu'il est prévu de faire circuler des rames simples. Il n'y aura donc pas d'impact sur les temps de parcours. En revanche, ce nouveau matériel étant plus fiable, le taux de ponctualité s'en trouvera amélioré.

RER D 2019 : PERSPECTIVES

M. EL MOUNZIL revient sur la question de la déclaration de saturation. C'est une procédure réglementaire qui peut être déclenchée lorsque SNCF Réseau se trouve dans l'impossibilité de répondre à une commande de sillons. Elle conduit à allouer les sillons selon des critères de priorités prédéfinis par une directive européenne, déclinée dans la loi française puis dans le Document de Référence du Réseau (DRR). Parmi ces critères de priorité, il y a notamment la longueur du parcours et le nombre de sillons cadencés revendiqués par jour et par an. Une déclaration de saturation pourrait s'avérer contre-productive puisque la priorité pourrait être donnée à d'autres circulations, Intercités, TGV ou TER.

En revanche, l'augmentation de la capacité du réseau par des investissements est une piste autrement plus favorable. En particulier, le terrier de Bercy dont l'AVP est en cours, a été pointé comme une priorité par le gouvernement dans le cadre de la Commission d'Orientations des Infrastructures (COI).

Il est à noter que le projet du terrier de Bercy intègre également l'allongement des voies courtes pour répondre à la croissance du nombre de TGV à l'arrivée et au départ de Paris-Gare de Lyon.

En effet, **M. FORGEOT D'ARC** explique qu'à Paris-Gare de Lyon, les voies courtes (7, 9 et 11) ne peuvent aujourd'hui accepter que les TGV à une seule rame. En les allongeant, il sera possible d'y acheminer des TGV à deux rames. La gare pourrait ainsi se diviser en deux, avec d'une part le faisceau de voies réservées aux TGV (voies « à chiffre ») et d'autre part le faisceau de voies (voies « à lettres ») réservées aux autres circulations (ligne R, ligne D, TER, Intercités...).

M. BEAUDET en profite pour préciser que le terrier de Bercy serait donc utile à d'autres circulations qu'aux seuls trains de l'Île-de-France, et qu'il pose en conséquence la question du cofinancement de ce projet avec les autres régions et avec l'Etat.

Mme PAOLACCI d'Île-de-France Mobilités rappelle qu'Île-de-France Mobilités a engagé la révision du schéma directeur du RER D. Son financement a été approuvé lors du dernier conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités pour un montant de 4 millions d'euros, dont 2,8 millions d'euros permettront de lancer les études prioritaires, avec des conclusions attendues pour fin 2019.

Le Schéma directeur sera éclairé par un retour d'expérience du SA2019, portant également sur les renforts bus. Les comptages à venir sur la ligne D permettront enfin d'actualiser les prévisions de trafic.

Tous ces éléments seront nécessaires pour bâtir une trajectoire d'amélioration de la ligne (NEXTEO, RER NG...) bénéficiant à l'ensemble des branches.

M. ROUSSEAU précise que sa demande pour déclarer les infrastructures saturées a pour objectif d'engager une réflexion sur l'optimisation de l'utilisation des capacités du réseau. Aujourd'hui, il estime ne pas disposer d'une vision d'ensemble des contraintes d'infrastructures car le schéma de desserte n'aurait considéré que le seul périmètre de la ligne D. Or il lui semble important de prendre en compte un périmètre plus large pour saisir d'éventuelles opportunités dont on n'a pas forcément conscience aujourd'hui.

Il demande par ailleurs quels sont aujourd'hui les leviers pour augmenter la capacité de transport et le nombre de voyageurs transportés par jour.

Mme PAOLACCI indique que le déploiement de NEXTEO permettra d'augmenter les capacités d'infrastructure et donc de rapprocher les trains, de mieux les cadencer et d'améliorer la robustesse de la grille.

M. FORGEOT D'ARC souligne que la SNCF, en particulier SNCF Réseau, œuvre dans un objectif de rationalisation, de mise en cohérence, de « corridorisation » des circulations afin d'éviter une consommation inutile de capacité.

M. BEAUDET ajoute que la révision du schéma directeur de la ligne D vise à se projeter dans l'avenir. Des lignes nouvelles vont apparaître et changer les habitudes de déplacement. Ainsi, les questions de fréquentation des trains comme de l'utilisation des infrastructures doivent s'apprécier avec une focale plus large.

Il convient également d'être attentifs aux débats qui s'ouvrent avec les régions voisines dont les perspectives d'évolution d'offre ferroviaire peuvent être contradictoire avec les besoins en Île-de-France.

M. MARQUET, du conseil départemental du Val-de-Marne, s'interroge sur le calendrier d'approbation de la convention de financement pour le second quai à Pompadour. Cette demande est relayée par **SADUR** qui indique que les études devaient se terminer à la fin du 2^e trimestre 2018.

En réponse, **M. PERRIN**, directeur général adjoint d'Île-de-France Mobilités, précise que les études sont toujours en cours mais qu'il s'agit surtout d'obtenir une convention de financement avant la fin de l'année. Les décisions ne sont pas finalisées mais les discussions sont bien engagées.

M. VANDEPUTTE demande s'il serait envisageable que le Schéma directeur se penche la séparation des flux à Juvisy avec un quai allant vers le Nord et un autre quai allant vers le Sud. Cela permettrait une meilleure dispersion des voyageurs et donc une meilleure fluidité de circulation à quai.

M. FORGEOT D'ARC indique qu'une telle disposition nécessiterait de modifier tout le plan des voies.

M. BEAUDET prend note de cette demande à instruire par la SNCF et par les équipes d'Île-de-France Mobilités.

M. BEAUDET conclut la séance en remerciant à la fois les équipes d'Île-de-France Mobilités et de la SNCF pour l'important travail effectué. Il n'a en effet jamais constaté autant de travail d'accompagnement sur un Service Annuel. Il remercie aussi les participants, assurant que la plupart des remarques formulées depuis un an et demi ont été prises en compte, ce qui est exemplaire.

COMITÉ DE LIGNE DU RER D DU 18.06.2018

- Liste des participants -

Vice-président d'Île-de-France Mobilités	Stéphane BEAUDET
Opérateurs	
SNCF Mobilités	Grégoire FORGEOT D'ARC Nicolas MELY
SNCF Réseau	Rachid EL MOUNZIL
Île-de-France Mobilités	Nunzia PAOLACCI Jean-Louis PERRIN Steve ALMOSNI

Conseil régional d'Ile-de-France	Astrid WURSTEL
Conseil départemental	
Val d'Oise	Philippe ROULEAU, représenté par Lionel CROIXMARIE
Val de Marne	Olivier MARQUET
Essonne	Barthélémy LISOWSKI
Seine-et-Marne	Lise BERNARD Johanne BOILLOT
Intercommunalités	
Communauté d'agglomération du Val d'Yerres Val de Seine	Frédéric VINCENT
Communes	
Mairie d'Evry	Francis CHOUAT, représenté par M. CHAUVIN
Mairie de Charenton-le-Pont	Hervé GICQUEL, représenté par M. MEURICE et M. RAYNALDY
Mairie de Ballancourt-sur-Essonne	Jacques MIONE
Mairie de Ris-Orangis	Stéphane RAFFALLI, représenté par Grégory Gobron
Mairie de Soisy sur Seine	Jean-Baptiste ROUSSEAU
Mairie de Draveil	Georges TRON, représenté par Martine THOMAS
Associations locales d'usagers	
SADUR	Rémy PRADIER Jonathan MAGANO Bernard BAUR
Collectif Val de Seine	Jacques VANDEPUTTE Nicolas TROTIN
RATP	Serge GRYZ Marie-Pascale BAYART