

COMITE DE LIGNE RER D

Compte-rendu de la réunion du 11 février 2011

Présidé par M. PLACE, Conseiller régional et Vice Président Transport du STIF, et M. SAINSARD Conseiller régional, conseiller municipal de Combs-la-Ville, et administrateur du STIF.

La liste des présents figure en pièce jointe.

M. SAINSARD souligne la volonté de la Région Île-de-France et du STIF d'améliorer le fonctionnement de la ligne D.

M. PLACE précise que la priorité de son mandat va à l'amélioration du réseau existant, et en premier lieu les lignes C et D du RER. Le dernier comité de ligne du RER D date de juin 2009, et l'objectif est à présent de tenir plus souvent des réunions de ce type.

Les présentations du STIF, des opérateurs et de RFF sont disponibles sur le site Internet du STIF : www.stif.info

* * * * *

* * *

FONCTIONNEMENT ACTUEL DU RER D

Le Conseil Général de l'Essonne déplore une qualité de service dégradée sur la ligne, et souligne que certains dysfonctionnements sont antérieurs à 2010. Des améliorations sont nécessaires à très court terme, en particulier pour la ponctualité.

M. SAINSARD souligne que la dégradation des conditions de transport est permanente, et aggravée depuis le mois d'octobre 2010.

Le STIF présente les résultats de l'indicateur de ponctualité sur 2009 et 2010 : ce nouvel indicateur, publié chaque trimestre sur le site internet du STIF (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, et confirme la dégradation du service produit par la SNCF.

Le bilan 2010 est marqué par un premier décrochage en mai et juin, puis à un fort décrochage à partir de septembre, qui est général à toute l'Île-de-France.

La cause « matériel roulant » a plus que doublé en 2010. Le STIF a donc lancé un audit indépendant sur ce point, qui concerne également le réseau Montparnasse. Dès l'automne 2010, le STIF a demandé à la SNCF de monter un dossier d'investissement pour l'installation de dispositifs d'anti enrayage sur les rames de la ligne D.

La SNCF indique que les mauvais résultats de 2010 sont dus à la conjonction de plusieurs facteurs

Pour le matériel roulant, il y a eu 2 crises majeures :

- mai 2010 ;
- novembre 2010.

La SNCF constate que des mouvements sociaux ont eu lieu avant les deux crises de matériel roulant.

Après la crise de mai 2010, la SNCF avait été décidé de doubler les contrôles effectués sur les essieux. 700 essieux ont dû être changés en novembre 2010.

Selon la SNCF, le principal facteur déclenchant a été l'introduction en 2010 de semelles de frein en matériau composite. Celles-ci, plus efficaces, sollicitent davantage les essieux. Les essieux porteurs de disposant pas de système d'anti enrayage, ils se sont détériorés, notamment en présence de feuilles mortes.

Le matériel de la ligne C, équipé d'anti-enrayage, n'a pas connu de difficultés liées aux essieux. Cette comparaison montre qu'il est nécessaire d'équiper les rames de la ligne D d'un système anti-enrayage : deux ans seront nécessaires pour un total de 30 millions d'euros. Le STIF rappelle qu'il est prêt à financer cet équipement.

La SNCF précise que les causes « autres » concernent les conflits avec la ligne B, les intrusions sur les voies, ainsi les colis suspects. Elle précise qu'elle n'est pas responsable de l'ensemble des difficultés, comme par exemple récemment le vol de cuivre ou la présence d'une pierre à un passage à niveau.

La Ville de Moissy-Cramayel témoigne de l'exaspération des usagers. Le mauvais fonctionnement du RER D constitue un frein à l'embauche des habitants qui l'utilisent, ainsi qu'au développement de l'urbanisation du secteur de Sénart, pourtant demandé par l'Etat. Elle demande le bilan du plan D-maintenant qui devait améliorer le fonctionnement de la ligne : 100 M€ investis, mais une situation qui s'est dégradée. Des améliorations doivent être apportées à court terme.

La SNCF précise que sur 100 millions d'euros investis, 55 millions d'euros ont concerné la fiabilisation de l'infrastructure et ont eu un effet positif, en 2009 comme en 2010. En témoigne la réduction et la stabilisation des retards dus à l'infrastructure.

Sur ce sujet, le STIF rappelle qu'il a signé en 2009 avec RFF la première convention partenariale entre une Région et RFF, qui permet de renforcer la maintenance du réseau, grâce à un montant d'investissement passant de 677 M€ à 983 M€ sur 4 ans. Toutefois, à ce jour, tous les investissements permettant de consommer ces montants n'ont pas encore été identifiés par RFF. RFF a donc la possibilité et la responsabilité de saturer les enveloppes financées par le STIF.

RFF présente les investissements de fiabilisation de l'infrastructure en cours dans le cadre de cette convention :

- le renouvellement de 27 km de voie entre Corbeil-Essonnes et Grigny et entre La Ferté-Alais et Malesherbes ;
- la régénération du tablier du pont rail de l'Essonne entre Villabé et Le Plessis Chenet ;
- le renouvellement de 2 km de voie et d'une dizaine d'appareils de voie à Creil ;
- les sous-stations de Bercy, Valmy, Lieusaint, Boissise-le-Roi, Creil ;

La SNCF ajoute que les difficultés liées au Matériel Roulant, rencontrées spécifiquement en 2010, n'avaient pas fait l'objet d'actions spécifiques dans le cadre du plan D Maintenant.

M. DUROVRAY, conseiller régional, note que les plans d'actions se succèdent et que la qualité de service se dégrade, et propose des améliorations à court terme :

- ***maintenance du matériel : mise en place des moyens nécessaires (actuellement, dans les ateliers de Villeneuve-Prairie, certains quais sont inutilisables, des tours en fosse sont hors service) ;***
- ***offre : étendre les heures de pointe le matin et du soir. Mise en place d'un intervalle de 15 minutes le dimanche sur la branche Melun ;***
- ***procédures d'urgence pour adapter le service en cas de difficultés inopinées, et éviter par exemple que des unités soient mises en place à partir de 9 heures, après toutes les suppressions en début de pointe du matin ;***
- ***facilitation de l'action des associations d'usagers : mise à disposition de panneaux d'affichages dans les gares principales, mise à disposition de stands, ...***

La Ville de Lieusaint salue l'initiative du présent comité de ligne, et éprouve le sentiment d'une perte de savoir faire de la part de la SNCF.

La SNCF présente un nouveau plan d'actions pour améliorer le fonctionnement de la ligne D, qui fait partie des lignes sensibles identifiées par le Président de la SNCF.

Pour la maintenance des matériels roulants, une rénovation des tours en fosse est prévue.

Une étude des processus de production est également en cours.

L'association UFC – Que Choisir dénonce le mécontentement des usagers comme suite au passage de 12 à 8 trains en pointe au Nord de la ligne.

La SNCF indique que la desserte à 8 trains par heure au nord a eu un effet bénéfique sur la régularité, en permettant notamment d'augmenter les temps de retournement au terminus de Goussainville.

La Ville de Ris-Orangis signale qu'un cahier de doléances concernant le RER D a été déposé en mairie : il apparaît qu'il y a de plus en plus d'incidents ayant pour conséquence des interruptions de longue durée : entre 45 minutes et plusieurs heures de retard. Ce type d'incidents a par exemple eu lieu le 7 janvier au matin, le 4 février après-midi, 9 février au matin. Dans de telles circonstances, des missions partielles devraient être mises en place afin de proposer une alternative, par exemple à destination de Juvisy ou Villeneuve-Saint-Georges.

Le STIF indique que le nouveau Plan de Déplacements Urbains de l'Île-de-France, en cours de révision, qui a été adopté par le Conseil du STIF du 9 février 2011, fait de la gestion des situations perturbées un axe de travail essentiel. A ce sujet, il intégrera la réalisation de retours d'expérience, associant étroitement les représentants des voyageurs, afin d'identifier les actions innovantes d'amélioration de la gestion de ces situations perturbées (notamment sur l'information des voyageurs).

La SNCF admet qu'elle doit progresser en matière d'information voyageur, même si les actions mises en place constituent une amélioration : Radio Ligne D, et nouveaux écrans.

Le Conseil Régional déplore l'état de saleté des trains du RER D.

Selon la SNCF, la saleté des trains est en partie liée à la longueur de la ligne : les trains sont moins souvent dans les terminus, où sont faits les nettoyages, que pour les autres lignes qui sont plus courtes.

Pour remédier à cette situation, des solutions d'organisation sont recherchées par la SNCF.

Le STIF indique que la rénovation du matériel roulant est en cours : 140 rames sont concernées : 81 sont déjà renouvelées, 91 le seront fin 2011.

A l'échelle de l'Île-de-France, l'ensemble des trains seront neufs, récents, ou renouvelés en 2016, ce qui représente un programme de près de 4 milliards d'euros.

L'association SaDur précise que les trains sont de plus en plus remplis, et s'interroge sur la manière de gérer la saturation de la fréquentation à nombre de trains équivalent.

Le STIF précise que 20 rames supplémentaires à 2 niveaux devraient également être progressivement transférées en 2011 en provenance du réseau Nord Ouest, suite à l'arrivée du Francilien. 5 rames sont déjà arrivées sur le RER D dans ce cadre. Ces éléments devraient permettre à la SNCF, à court terme, de mieux pouvoir gérer les tensions sur le parc de matériel, et de supprimer certains des trains 5300 les plus anciens.

Par ailleurs, un nouveau matériel RER à 2 niveaux est actuellement en cours de définition dans le cadre du prolongement de ligne RER E Ouest : ce matériel pourrait être déployé sur la ligne D de façon anticipée, c'est-à-dire avant 2035, échéance de fin de vie des rames actuelles. Cette démarche s'inscrit dans le cadre du Schéma Directeur du Matériel Roulant adopté en juillet 2009.

La Ville de Louvres souhaite que la réalisation d'un second accès à la gare, initialement prévue pour le mois de décembre 2010, soit accélérée. Elle souligne également l'incohérence des messages d'informations entre les différents supports.

Le STIF n'a pas à ce jour connaissance d'un projet de réalisation d'un second accès à la gare. Un contrat de pôle a bien été signé sur la gare de Louvres, mais il n'intègre pas un tel projet.

Le STIF reste à l'écoute de nouveaux projets, en lien avec les projets de territoire.

LE SCHEMA DIRECTEUR DE LA LIGNE D

La Ville de Louvres s'interroge sur l'éventualité d'une scission de la ligne entre les parties Nord et Sud, afin d'éviter la propagation des perturbations.

M. DUROVRAY, conseiller régional, propose pour 2014 le retour à une offre avec 12 trains au Nord (D12), mais l'abandon de la desserte prévue dans le Val-de-Marne, les trains étant déjà bondés au départ de Villeneuve-Saint-Georges. Selon elle, le moratoire décidé par Jean-Paul Huchon comme suite à la manifestation des élus du 8 décembre 2009 portait sur les schémas directeurs des RER C et D.

Les trains directs entre Montgeron et Paris seront-ils maintenus ?

Le STIF rappelle que le Schéma de Principe du RER D a été approuvé par le Conseil du STIF du 8 juillet 2009, après une large concertation. Ce Schéma de Principe prévoit fin 2013 (service annuel 2014) la mise en service d'une nouvelle offre, permettant un retour à 12 trains par heure pour la partie Nord de la ligne, dans des conditions améliorées par rapport à avant 2008.

Par ailleurs, cette nouvelle offre inclut la création d'arrêts supplémentaires dans le Val de Marne (notamment pour les actuels directs entre Montgeron et Paris), sans mise en omnibus de tous les trains.

Les aménagements pour 2014 représentent un investissement total de 120 millions d'euros. Il y a un lien entre ces investissements et la desserte programmée.

M. PLACE propose d'organiser une discussion entre les élus au mois d'avril prochain, afin d'échanger sur la desserte 2014 de la partie Sud du RER D

M. DUROVRAY, conseiller régional, propose également pour l'horizon 2014 :

- **modification du projet actuel de gare de Pompadour, qui paraît sous-dimensionnée, et qui ajoutera des restrictions à une exploitation déjà complexe ;**
- **dépenser de manière optimale les 500 millions d'euros issues de l'accord entre l'Etat et la Région.**

Les travaux sont aujourd'hui en cours sur la gare de Pompadour et la mise en service est prévue à la fin 2013. Il n'est pas prévu de modifier le projet actuel.

Le dimensionnement de la gare Pompadour a été réalisé par la SNCF (exploitant) et RFF (gestionnaire de l'infrastructure), en lien avec le STIF, au regard des orientations du Schéma Directeur du RER D approuvé par le Conseil du STIF en 2006.

Ainsi l'AVP du projet, approuvé en décembre 2008, comprend un quai central, suffisant au regard des flux attendus à la mise en service fin 2013 (l'intégralité des missions du RER D desservant la gare Pompadour). A titre d'exemple, cette configuration en quai central se retrouve sur des gares « majeures franciliennes » avec des fréquentations importantes : Cergy Préfecture RER A : 16 700 montants, Aéroport Charles de Gaulle 2 RER B (10 900 montants),...

Le projet approuvé dans l'AVP intègre également les mesures conservatoires permettant la réalisation d'un 2ème quai pour anticiper si besoin toute évolution à long terme des conditions d'exploitation et de fréquentation.

Le protocole d'accord signé entre la Région et l'Etat fin janvier 2011 prévoit effectivement d'ici 2017 une enveloppe de 500 millions d'euros sur le RER D. 20 millions d'euros sont déjà prévus au Contrat de Projet Etat Région afin d'engager des études pour préciser le phasage et les priorités d'investissements. Le STIF attend de RFF et SNCF des dossiers d'investissements argumentés pour aboutir à une vision partagée des programmes à lancer au plus vite.

La Ville de Lieusaint rappelle que l'urbanisation du secteur de Sénart continue, et les sujets relatifs au transport, au logement, et à l'aménagement doivent être envisagés de manière plus globale. Le STIF doit mettre en place un plan d'ensemble.

Le STIF rappelle que mieux coordonner l'offre de transport à l'évolution urbaine du territoire régional est un des sujets centraux du Schéma Directeur du RER D. Des éclairages complémentaires doivent être apportés sur les perspectives au-delà de 2014.

M. DUROVRAY, conseiller régional, propose également de trouver des crédits pour financer le second tunnel entre Châtelet et la gare du Nord et /ou le système d'exploitation NExT.

L'AUT Plaine Commune, la ville de Brunoy et la ville de Montgeron appuient la demande de réalisation du second tunnel. La ville de Montgeron prend l'exemple de constructions très rapides à Madrid.

Le STIF souligne que la réalisation du tunnel de Madrid a bénéficié des procédures de concertation et de marchés publics plus rapides que celles du droit français. En outre, il a été réalisé dans un sous-sol qui présente moins de contraintes qu'au cœur de Paris.

Par conséquent, cette perspective ne peut que s'inscrire qu'à long terme et des mesures doivent être rendues opérationnelles bien avant pour améliorer le fonctionnement du RER D : c'est l'objet des 500 millions d'euros évoqués dans l'accord Etat-Région.

Le protocole d'accord entre l'Etat et la Région prévoit bien l'étude du doublement du tunnel.

Le Conseil Régional d'Ile-de-France et la ville de Fontenay-en-Parisis soulignent le déficit en matière de gouvernance des transports en Ile-de-France. Selon eux, il faut un patron, et la Région rappelle qu'il ne peut s'agir que du STIF. Dans ce cadre, le langage utilisé par les opérateurs doit être plus abordable.

M. PLACE reconnaît que la gouvernance peut manquer de lisibilité en Île-de-France. Pour autant la création de la Société du Grand Paris n'apparaissait pas comme un facteur de simplification.

Le STIF rappelle cependant son rôle : il expertise, définit, coordonne, finance, pilote et contrôle les transports en commun d'Île-de-France, ainsi que ses projets d'aménagements. En revanche, avec ses 300 agents, le STIF ne conduit pas les RER. Le STIF traduit en terme technique les attentes des voyageurs. Le comité de ligne de ce jour permet aussi de faire prendre conscience et de peser sur la mise en place de solutions par les transporteurs, parfois difficiles pour eux. Le STIF rappelle que des décisions sans précédent ont été prises en matière d'offre, d'infrastructure des matériels roulant depuis la décentralisation. Il précise que toutes les questions posées, très nombreuses, recevront une réponse écrite dans le cadre du compte rendu

* * * * *

* * *

En conclusion, M. PLACE rappelle sa proposition d'une réunion entre les élus en avril pour la desserte sud, et de tenir le prochain comité de ligne à l'automne 2011.

LISTE DES PRESENTS, REPRESENTES ET EXCUSES

SNCF Transilien	M. RADENAC
SNCF Transilien	M. ROBERT
SNCF Transilien	M. BRUGEAUD
SNCF Transilien	M. CAREMENTRANT
RATP	M. REYNAUD
Réseau Ferré de France	M. MABIRE
Réseau Ferré de France	M. LECONTE
Conseil Général du Loiret	M. RODRIGUEZ
Vice-Président du Conseil Général de Seine et Marne	M. TURBA
Conseil Général de l'Essonne	M. CHAUVOT
Conseil Général du Val de Marne	M. NEURY
Conseil Général du Val d'Oise	M. LEBLANC
Conseil Général du Val d'Oise	Mme MARTIN
Communauté de Communes Roissy Porte de France	M. EL-HERECH
Communauté de communes du malesherbois (CCM)	Mme BANSARD
Communauté de communes de Seine-Ecole	Mme PEZAIRE
Communauté de communes de Seine-Ecole	M. BRIAND
Communauté de Communes du Val d'Essonne	Mme CAILHAU
Communauté d'agglomération Melun Val de Seine	Mme PITRA
Communauté d'Agglomération Évry Centre Essonne	M. BEAUDET
Communauté d'Agglomération Évry Centre Essonne	M. GALIANA
Communauté d'Agglomération Sénart-Val de Seine	M. VINCENT
Communauté d'agglomération Les Lacs de l'Essonne	M. AMARD (EXCUSE)
Directeur Général des Services de la Communauté d'agglomération Val de France	M. PAVIL (EXCUSE)
San de Sénart Ville nouvelle	M. TOGUYENI

San de Sénart Ville nouvelle	M. BUISSON
Comité régional du Tourisme Paris Ile de France	M. CONTAT
Société GENERALI	Mme ROUAUD
Consortium Stade de France Direction de l'administration	Mme de LABARRIERE
Maire de ALFORTVILLE	M. ROUQUET
Maire de ARNOUVILLE LES GONESSE	M. AUMAS
Mairie de AUBERVILLIERS	Mme HADDADI
Mairie de AUBERVILLIERS	Mme FOURNIER
Maire de BALLANCOURT SUR ESSONNE	M. de BOURBON-BUSSET
Maire de BAULNE	M. BERNARD
Mairie de BOUSSY SAINT ANTOINE	M. ROGER
Maire de BRUNOY	M. BÉTEILLE
Maire de CERNY	Mme CHAMBARET (EXCUSEE)
Mairie de CHARENTON LE PONT	M. CRON
Maire de CHENNEVIERES LES LOUVRES	Mme DUBOCQ
Maire de COMBS LA VILLE	M. GEOFFROY (EXCUSE)
Mairie de COURCOURONNES	M. CATALIFAUT
Maire de CREIL	M. BOUADDI
Mairie de CROSNE	M. GIMENEZ
Mairie de EVRY	M. DOM
Mairie de EVRY	Mme MAURIN
Maire de FONTENAY EN PARISIS	Mme GRENEAU
Mairie de FONTENAY EN PARISIS	M. MAGNE
Mairie de FOSSES	Mme HAESINGER
Mairie de GARGES LES GONESSE	M. LENAIN
Mairie de GONESSE	M. FAUCONNIER

Maire de GOUSSAINVILLE	M. LOUIS
Mairie de LE COUDRAY MONTCEAUX	Mme NOUAILHAC
Maire de LIEUSAIN	M. BISSON
Mairie de LOUVRES	M. CLAUDE
Mairie de LOUVRES	M. PASTUR
Maire de MAISONS ALFORT	M. HERBILLON
Mairie de MAISONS ALFORT	M. TEIL
Mairie de MAISONS ALFORT	M. FRITZ
Mairie de MAISONS ALFORT	M. DUGAS
Maire de MALESHERBES	M. GUERIN
Maire de MARLY LA VILLE	M. SPECQ
Mairie de MELUN	M. JULLEMIER
Maire de MOISSY CRAMAYEL	M. FOURNIER
Mairie de MONTGERON	M. VEYRAT
Mairie de PARIS - Agence de la mobilité	Mme LIA-ARAGNOUET
Mairie de RIS ORANGIS	M. M'BOUDOU
Mairie de SAINT DENIS	M. LAURENT
Maire de SARCELLES	M. PUPPONI (EXCUSE)
Mairie de SOISY SUR SEINE	M. MEDER
Mairie de VALENTON	Mme FOURRIER
Mairie de VERT SAINT DENIS	M. COURTIS
Maire de VILLENEUVE LE ROI	M. GONZALES
Mairie de VILLERON	Mme DIEUCHO
Membre du CPTP-section CET Fédération Nationale des Usagers des Transports	M. LEROSEY
Membre du CPTP-section CISC Président de l'"Association LEO LAGRANGE pour la Défense des Consommateurs"	M. SCHREPFER
AUT-FNAUT ILE DE France	M. DURAND

Union Régionale IDF FO	Mme WISNIEWSKI
Association "UFC QUE CHOISIR" ILE DE FRANCE	M. GUERQUIN
Association "UFC QUE CHOISIR" ILE DE FRANCE	Mme STABLO
Président de l'association Soutien Associatif des Usagers révoltés (SADUR)	M. PRADIER
Association Soutien Associatif des Usagers révoltés (SADUR)	M. BAUR
Association Soutien Associatif des Usagers révoltés (SADUR)	M. BARON
Président de l'association "Les élus de la ligne D du RER"	M. BETEILLE
Membre du Conseil d'Administration du STIF Conseil Régional d'ILE DE FRANCE	M. DUROVRAY
Membre du Conseil d'Administration du STIF Conseil Régional d'ILE DE FRANCE	M. GUERIN
Membre du Conseil d'Administration du STIF Mairie de MEUDON	M. MARSEILLE (EXCUSE)
Conseillère Régionale (91)	Mme DEGRAVE
Députée de Seine et Marne, Conseillère Régionale (77)	Mme BRUNEL
Conseiller Régional (77)	M. PELLISSIER
Conseillère Régionale (94)	Mme DUFLOT (EXCUSEE)