

COMITE DE LIGNE RER E ET TRANSILIEEN P

Compte-rendu de la réunion du 12 avril 2013

Présidé par M. Sainsard, Conseiller régional et Administrateur du STIF.

M. SAINCARD souligne la volonté de la Région Île-de-France et du STIF d'améliorer le fonctionnement de la ligne RER E et de la ligne Transilien P, et rappelle que les comités de ligne sont des lieux d'échanges entre les représentants des voyageurs, les élus locaux, les opérateurs et le STIF.

La réunion est organisée en deux temps : la présentation du STIF et des opérateurs (RFF et SNCF), puis les échanges avec les personnes présentes à la réunion.

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

* * * * *

* * *

LE FONCTIONNEMENT ACTUEL DES LIGNES E ET P

Le STIF présente les résultats de l'indicateur de ponctualité en 2013, ainsi que les principales actions d'amélioration de la ponctualité, relatives au matériel roulant, à l'infrastructure, ainsi qu'à l'exploitation au quotidien.

Le STIF présente par ailleurs les principaux chantiers des années 2012 et 2013.

La FNAUT interroge la SNCF sur les moyens d'information des conducteurs en cas d'incidents, afin qu'ils puissent eux-mêmes informer les voyageurs du train

La SNCF précise qu'il s'agit d'un sujet traité à la fois par la SNCF et par RFF, les conducteurs recevant des informations du régulateur via la radio. Par ailleurs concernant les alertes radio, le principe est aujourd'hui le suivant : dès lors qu'il y a une alerte radio, alors la SNCF a pour objectif d'amener le train à quai pour évacuation des usagers sur les quais, et non pas en pleine voie.

La FNAUT demande les raisons des difficultés de matériel roulant sur la ligne P, et s'il n'est pas possible d'utiliser le surplus de matériel roulant du RER A pour l'affecter au RER E.

La SNCF insiste sur les éléments suivants :

- période difficile pour l'entretien des rames MI2N : au cours de l'été 2013
- le transfert du matériel roulant du RER E vers le Transilien P, qui dégrade la ligne E.

La SNCF répond que la question du parc de matériel roulant est actuellement en cours de réflexion. Pour autant, il n'est pas envisageable d'utiliser le surplus de rames affectées aujourd'hui sur le RER A, car cela nécessiterait de très importants travaux de réaménagement, notamment en ce qui concerne les dénivelés des quais des gares desservies.

Le STIF souligne par ailleurs qu'il s'agit de l'un des sujets qui relèvent de décisions du STIF, en termes de renforcement du parc de matériel roulant.

La municipalité de Saâcy-sur-Marne rappelle qu'une étude relative à l'aménagement du pôle multimodal de la gare de la commune a démarré en décembre 2012, et interroge RFF sur le déroulement de cette étude, qui doit être finalisée en décembre 2013.

RFF souligne que l'avancement de cette étude est contraint par une question foncière. RFF apportera des éléments complémentaires suite à cette réunion.

La municipalité de Vaires-sur-Marne demande des précisions quant à l'affectation des rames Z2N.

SNCF répond que le Francilien est déployé sur les missions Paris-Meaux, puis sur les missions Paris-Coulommiers, en lieu et places des rames INOX (qui vont disparaître de ces axes) et Z2N (qui seront partiellement maintenues pour les trains de pointe Paris-Meaux). Les Z2N quittant les lignes de l'Est rejoignent le parc de la ligne D dans le cadre du programme « D12 ».

La municipalité de Vaires-sur-Marne insiste par ailleurs sur la nécessité d'une bonne prise en charge des usagers des transports collectifs routiers de substitution, en cas de travaux.

SNCF répond être très vigilante sur ce point, et indique qu'une réflexion est en cours pour attirer davantage l'attention des usagers sur les programmes de travaux à venir.

La municipalité de Vaires-sur-Marne demande également s'il est avéré que le contrat STIF-SNCF prévoit la possibilité de réduire les amplitudes horaires de certaines gares. UCF Que Choisir relaie cette question en indiquant que, si tel est le cas, il s'agit d'une incitation pour les voyageurs à voyager sans titres de transport.

Le STIF répond que le contrat passé entre le STIF et la SNCF ne permet en aucun cas à la SNCF de réduire les amplitudes d'horaires d'ouvertures des gares.

La SNCF souligne le manque d'effectifs en gare pour les gares de Vaires-Torcy et de Gagny, qui se traduit par un ajustement des horaires d'ouverture, qui est par ailleurs comblé par le renforcement d'agents mobiles.

Le STIF rappelle à ce titre qu'il prend à sa charge le renfort d'agents supplémentaires, et que le contrat STIF-SNCF prévoit le déclenchement de pénalités si les objectifs ne sont pas atteints, notamment sur ce volet.

Enfin, le STIF souligne qu'un audit relatif aux horaires d'ouverture des gares est actuellement en cours.

La communauté de communes du Pays de Coulommiers insiste sur l'« explosion démographique » de son territoire, et demande à ce qu'une étude soit menée pour que l'arrivée du premier train en gare de Coulommiers ait lieu vers 7h-7h30, et non pas 8h20 comme c'est aujourd'hui le cas.

Le STIF répond que cette question va être étudiée.

Une chargée de mission de Marne-La-Vallée demande si des études sont en cours en termes de restructuration de l'offre bus, en lien avec les augmentations de fréquentations du RER E et du Transilien P.

Le STIF répond qu'il met à profit le plan pluriannuel de développement de l'offre bus pour l'amélioration de la desserte en bus.

LES PERSPECTIVES A COURT/MOYEN/LONG TERMES (Le Schéma de Secteur)

La municipalité de Gretz-Armainvilliers demande si l'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite est prévue à la gare de Gretz-Armainvilliers

Le STIF rappelle que son Conseil a voté un Schéma Directeur d'accessibilité aux Personnes à Mobilité Réduite qui a identifié 100 gares franciliennes devant être aménagées en conséquence (soit 1,5 milliards d'Euros de travaux).

RFF précise que ce Schéma Directeur prévoit l'aménagement de l'accessibilité pour les Personnes à Mobilité Réduite en gare de Gretz-Armainvilliers à l'horizon 2021.

La municipalité de Gretz-Armainvilliers s'interroge sur les perspectives d'évolution liées à l'électrification, qui fait l'objet d'une enquête d'utilité publique.

RFF indique que l'enquête d'utilité publique est actuellement en cours, et qu'il est possible d'émettre des avis et commentaires, à la fois par le biais du registre, mais également via le site internet qui lui est dédié.

La municipalité du Trilport indique que le réseau emprunté par la ligne P est aujourd'hui saturé.

La ligne La Ferté-Milon – Meaux – Trilport pose des problèmes de fiabilité aux heures de pointe et rappelle l'urgence à ce que les travaux d'aménagement du pôle multimodal du Trilport - qui ont démarré en 2000 – soient rapidement terminés.

Par ailleurs, la municipalité du Trilport insiste sur l'urgence de l'électrification La Ferté-Milon.

La SNCF confirme qu'il s'agit effectivement de la liaison la moins performante de la ligne P, et que cela est dû aux locomotives 67400 (série en fin de vie), qui sont entretenues à Longueau, difficile d'accès.

Le STIF indique l'intérêt qu'il porte à l'électrification de la ligne entre Trilport et La Ferté Milon.
Il rappelle qu'il finance avec RFF des études en conséquence, qui sont indépendantes du Schéma de secteur.

La municipalité de Nangis insiste sur l'augmentation de la fréquentation entre Paris et Nangis, et souligne la présence de nombreux usagers voyageant debout aux heures de pointe.

La SNCF confirme la disponibilité d'un sillon pour la mise en service d'un train supplémentaire sur l'axe Paris-Provins, mais indique que cela n'est pas envisageable à ce jour, faute de matériel roulant disponible.

Le Conseil général du Val-de-Marne remercie le STIF, la SNCF et RFF pour cette présentation, et se félicite du travail mené en partenariat avec les départements du Val-de-Marne, de Seine-Saint-Denis et de la Seine-et-Marne.

Le Conseil général de Seine-de-Marne remercie le STIF, la SNCF et RFF pour cette présentation, et insiste sur la nécessité de l'électrification de l'axe Meaux – La Ferté-Milon.

Par ailleurs, le Conseil général de Seine-de-Marne insiste sur la nécessité d'identifier des actions à court et moyen termes, en amont des perspectives inscrites au Schéma de secteur E+P. A ce titre, il propose que soit étudié l'élargissement des flancs de pointe du matin et du soir.

Le STIF indique prendre en compte cette demande dans le cadre des études confiées à la SNCF pour le service 2015.

* * * * *

* * *

M. SAINSARD remercie l'ensemble des participants et lève la séance.