

COMITE DE LIGNE RER B

Compte-rendu de la réunion du 3 novembre 2009

Présidé par M. Serge MERY (Vice-président du Conseil du STIF, Vice-président du Conseil général d'Ile-de-France, chargé des transports)

Etaient présents ou représentés :

Assistante de M. MERY
STIF

SNCF

RATP

OPTILE

Conseil Général de l'Essonne
Conseil Général des Hauts-de-Seine
Conseil Général de Seine Saint-Denis
Conseil Général du Val de Marne
Conseil Général du Val d'Oise
Communauté de communes du Pays de Limours
Communauté d'agglomération Plaine commune
Communauté d'agglomération de Val de Bièvre
Communauté d'agglomération de Hauts de Bièvre
Communauté d'agglomération de Hauts de Bièvre
Communauté d'agglomération Sud de Seine
Communauté d'agglomération Europ'Essonne
Mairie d'Antony
Mairie d'Aubervilliers

Mairie de Aulnay-sous-Bois

Mairie de Bagneux
Mairie de Bures-sur-Yvette
Mairie de Chatenay-Malabry
Mairie de Drancy
Mairie de Gif sur Yvette
Mairie de Le Blanc Mesnil
Mairie de Le Bourget
Mairie de l'Hay-les-Roses
Mairie de Mitry Mory
Mairie d'Orsay
Mairie de Palaiseau
Mairie de Roissy en France
Mairie de Saint Denis
Mairie de Sceaux
Mairie de Tremblay en France
Mairie de Villebon sur Yvette

Mme DUMONT
Mmes SOLIGNAC, BLYT, FLEISCH
MM. GUIMBAUD, LECOQ, TIXIER
SAINT-BLANCARD, DESORMIERE
Mme LEPERE
MM. COCHET, SCHLAPPI
Mme BUGLIONI
MM. BINET, GABRIEL, AUGUSTE,
BAGAYOKO, MARTINET
Mme APPIA
M. PAPINEAU
Mme GOUIN
M. CORBLIN
M. NEURY
Mme LAGARRIGUE
M. BRETON
M. LEMEILLE
M. PLAINECASSAGNE
M. OLIVIER
M. MARTINERIE
M. LAGRANGE
M. ABBADIE
M. MARTIN
Mme HADDADI
Mme FOURNIER
M. POUTHIERES
M. DEFAIT
M. LEGRAND
M. SERBIER
M. RODDE
M. MILLARD
M. HAVEL
M. SOURY
M. GODARD
M. FOURNIER
M. KHELIFI
M. DANIEL
Mme TARTARIN
Mme PERES-LACAZE
Mme MANNOUZ
Mme OHEIX
M. SABY
M. FONTENAILLE

Mairie de Villeparisis

Mairie de Villeparisis

Mairie de Villepinte

Mairie de Villepinte

Union fédérale des consommateurs –Que Choisir

Fédération nationale des associations d'usagers des transports

Fédération nationale des associations d'usagers des transports

Association Léo Lagrange pour la défense des consommateurs

URIF/UNSA

Association pour l'amélioration des transports du Plateau de Saclay (ATPS)

Président de l'Association pour l'amélioration des transports

du Plateau de Saclay (ATPS)

vice-présidente du Comité des usagers du RER B Vallée de Chevreuse

Président de l'association "les mals transportés"

Association Plaine Action Entreprises (AFNOR)

Présidente de la Fondation Bourg-la-Reine Environnement

AUT et comité de vigilance de la ville de SCEAUX

M. GREZE

M. LE LAY

M. PALCY

M. DURAND

M. BASTIEN

M. LEROSEY

M. PELISSIER

M. SCHREPFER

M. GALLOIS

M. FERRAND

M. BERTRAND

Mme SHELDRICK

M. GRANGE

Mme MARAIN

Mme KELLER

M. LOGEAY

* * * * *

* * *

M. Méry introduit la séance sur le rôle de ce comité de ligne centré sur les questions d'actualité et d'actions à court terme : c'est un lieu d'échanges et l'occasion d'un dialogue utile entre les différents acteurs et usagers de la ligne B. Les contacts de plus en plus nombreux entre élus, usagers, opérateurs et le STIF montrent bien que ce dernier est un acteur incontournable dans l'organisation et le développement des transports parisiens.

Il souligne que la ligne B a fait l'objet d'une attention toute particulière du STIF depuis plusieurs années. Le STIF investit des sommes très importantes sur le projet RER B Nord +, qui est à ce jour le premier grand projet ferroviaire du Contrat de Projet Etat-Région 2007-2014 entré en phase de réalisation. D'autre part, les contrats signés en 2008 avec la RATP et la SNCF ont intégré la co-exploitation SNCF-RATP au service de tous les voyageurs, avec **la suppression progressive du changement de conducteur en Gare du Nord**, dont la généralisation aura lieu le 9 novembre.

Au cours de cette séance, **le STIF et les opérateurs** présentent la description de la situation de la ligne, et l'ensemble des actions en cours pour améliorer le service aux voyageurs.

Sur la régularité, le STIF distingue la ponctualité (mesurée sur l'ensemble de la journée et de la semaine par le pourcentage de voyageurs arrivant à l'heure ou avec moins de 5 minutes de retard à leur gare de destination) de la régularité (mesurée uniquement aux heures de pointe des jours ouvrables par le pourcentage de trains aux terminus dont le retard excède 5 minutes, en incluant les trains supprimés).

Les opérateurs présentent l'ensemble des actions menées en 2009 et leurs premiers résultats, dans une logique de coordination étroite de leurs actions sur la ligne B pour unifier autant que possible la gestion quotidienne de la ligne et les messages diffusés aux voyageurs.

Pour les opérateurs, la gestion commune RATP-SNCF, permettra d'assurer dans les meilleures conditions possibles la fluidité du trafic ferroviaire, malgré les contraintes de capacité de l'infrastructure, et d'agir au quotidien pour améliorer la réactivité en cas d'incident.

Le STIF, la RATP et la SNCF présentent les documents ci-joints en annexe, détaillant les actions engagées.

La Communauté d'Agglomération des Hauts de Bièvre s'interroge sur la ponctualité réelle, à la minute, des trains de la ligne B. Elle évoque également le tollé provoqué par la déclaration en début d'année du Président de la RATP sur l'étude de la mise en navette de la branche de Robinson, qui est perçue comme la variable d'ajustement en cas de perturbations importantes. Elle s'étonne de ne pas entendre d'annonces multilingues sur la ligne desservant les deux aéroports parisiens. Enfin, elle demande des précisions quant aux annonces des opérateurs sur de nouveaux systèmes de signalisation.

En ce qui concerne la rumeur d'une mise en navette de la branche de Robinson, **le STIF** répond que cette évolution n'a fait l'objet d'aucune demande de la part de l'autorité organisatrice et qu'à ce titre, la rumeur est infondée.

La RATP indique que l'objectif en situation perturbée reste un retour à la normale le plus rapidement possible, ce qui peut justifier des mesures « radicales », mais décidées en tenant compte autant que possible de la part de trafic respective de chaque branche.

Pour l'AUT, il serait souhaitable de disposer d'une vision exhaustive des retards sur l'ensemble des trains.

Selon la RATP, la conjoncture actuelle est marquée par une hausse du trafic sur la ligne et une hausse des incidents. Les événements les plus marquants font l'objet d'une analyse partagée avec la SNCF. C'est aussi en ce sens que les deux entreprises, qui avaient jusqu'alors des pratiques spécifiques, ont tiré profit de la volonté du STIF sur l'interopérabilité pour unifier progressivement leurs méthodes de travail au quotidien.

En ce qui concerne la souplesse de la desserte, à partir du 9 novembre, le nouveau service entièrement interopéré prévoit un « glissement de conducteurs » à Robinson, qui pourrait également être adopté par la suite sur les autres terminus.

L'Association des Maltransportés prend note des mesures de court terme pour améliorer la régularité mais attend également une analyse exhaustive des causes de perturbations et de leur traitement. Elle demande une meilleure information sur la durée réelle des trajets, comme cela existe dans les autobus de la RATP, et préconise une information systématique au moins en anglais compte tenu de la desserte des aéroports. L'association déplore la circulation de trains vides lors de perturbations et souhaite connaître leur justification. Enfin, l'association s'interroge également sur les bénéfices potentiels d'un nouveau système de signalisation.

Le STIF indique qu'il mène une réflexion sur les données mises en ligne sur son site Internet, pour améliorer leur contenu et la rapidité de mise à disposition.

Le STIF rappelle que le tunnel commun aux RER B et D entre Châtelet – Gare du Nord est un des points les plus déterminants de la régularité de la ligne, mais il importe de faire fonctionner au mieux les branches pour que les trains arrivent correctement aux deux entrées de l'ouvrage.

La SNCF mène actuellement un important travail pour redéfinir le vocabulaire à employer lors des messages aux voyageurs : plus franc, plus direct et moins technique. Pour sa part, **la RATP** prévoit d'engager une centralisation de la gestion de l'information voyageurs depuis le PCC de Denfert-Rochereau pour la diffusion des messages en gare et aux différents agents.

L'AUT Plaine Commune constate qu'avec l'alternat pratiqué Gare du Nord, il devient important de disposer de l'information sur la destination des trains avant de descendre l'escalier.

L'Association pour les Transports du Plateau de Saclay indique qu'une pétition pour l'amélioration des conditions de transport a recueilli environ 5000 signatures. Des sondages ponctuels réalisés en gare du Guichet indiquent une ponctualité bien inférieure à celle indiquée par les opérateurs et les perturbations interviennent environ deux jours sur trois. L'association pose la question d'une desserte peut-être trop rigide, manquant de souplesse aux terminus. Enfin, elle rejoint le propos sur la mise à disposition d'informations plus précises sur la régularité de la ligne.

M. Méry indique que le sujet du plateau de Saclay doit être traité avec discernement et rappelle que le STIF n'est nullement associé aux réflexions de l'Etat sur le projet du métro automatique « Grand Huit » dont l'échéance est lointaine. Le STIF estime donc nécessaire de mettre la priorité sur l'amélioration du réseau existant et le développement de modes de transports complémentaires.

Le STIF précise que la question d'une modernisation de la partie sud de la ligne B est envisagée et que des pistes de travail sont déjà connues : elles doivent être approfondies et partagées par l'ensemble des parties dans le cadre d'une véritable concertation, en reprenant la méthode du Schéma Directeur, retenue pour la partie nord, et en l'adaptant aux spécificités de la partie sud. La révision du Plan de Déplacements Urbains est aussi un outil d'enrichissement des études sur l'évolution des besoins sur chacun des territoires de la Région.

La Ville d'Aulnay-sous-Bois salue le travail engagé par le STIF et les opérateurs, notamment la modernisation de la section nord qui mettra fin à la mixité du trafic avec le fret et les TER. La ville s'interroge sur la possibilité de pratiquer l'alternat à Châtelet-les-Halles.

La RATP rappelle que la voie centrale de Châtelet-les-Halles est désormais utilisée pour retourner des trains de la ligne D.

La Communauté de Communes du Pays de Limours demande une amélioration de l'intermodalité avec les réseaux de bus, surtout en bout de ligne où les niveaux d'offres sont moindres.

Le STIF répond que ce sujet est au coeur des nouveaux contrats de type 2 avec les réseaux Optile.

La SNCF indique qu'elle développe la correspondance garantie (sur le RER D actuellement, prochainement sur le RER B) entre RER et bus.

La Ville de Villepinte s'interroge sur le financement des opérations de modernisation de la ligne. **Le STIF** précise que les volets matériel roulant et infrastructures sont financés (plus de 500 M€ au total, dont la moitié porté par le STIF) et en cours de réalisation avec pour objectif décembre 2012.

La Ville de Gif-sur-Yvette demande dans quelle mesure le RER B peut-il répondre aux enjeux de développement de l'OIN du plateau de Saclay et comment un système de co-voiturage peut être envisagé en rabattement sur les gares de la vallée de Chevreuse.

Le STIF évoque le Schéma Directeur des Parcs-Relais, qui peut constituer un levier en faveur du co-voiturage.

La SNCF précise qu'elle engage des expériences de co-voiturage dans 24 gares franciliennes.

UFC Que choisir demande si une indemnisation des voyageurs est envisagée suite aux récents mouvements sociaux sur la ligne.

La Ville de Villebon-sur-Yvette rappelle la mobilisation locale face à la baisse de la régularité et aux carences d'information, notamment au départ de Paris vers le sud : la patience des usagers est plus facile à obtenir lorsqu'ils sont convenablement informés. La ville s'interroge sur les conséquences d'une hausse importante du trafic dans les prochaines années avec l'essor des nouvelles zones urbaines sur Massy et Saclay. Avec l'arrivée de l'A86 à Jouy-en-Josas, la question de la circulation risque d'être particulièrement complexe.

L'association Plaine Action Entreprise remercie les opérateurs pour leur disponibilité lorsque la régularité a fortement chuté l'hiver dernier. Elle s'interroge sur la circulation de trains vides en situation perturbée et rappelle sa demande d'une troisième mission au quart d'heure en contrepointe pour desservir la gare de La Plaine Stade de France. Elle souligne que les entreprises vont là où il y a des surfaces commerciales et sont vigilantes à la qualité des moyens d'accès.

Sur la question de la troisième mission, **le STIF** rappelle le courrier adressé à l'association. Le sujet est abordé dans le cadre de la conception de la nouvelle offre mise en place fin 2012. Dans l'attente, la phase de travaux rend très complexe toute modification d'offre.

La SNCF préconise un dialogue préalable avec les entreprises lors de leur implantation pour améliorer les conditions de transports des salariés.

M. Méry précise que la coordination transport – urbanisme est essentielle et prend l'exemple du prolongement de la ligne 11 des Lilas à Rosny-sous-Bois, où l'action du STIF a permis de mieux prendre en compte l'articulation du projet avec le territoire.

La Ville de Villeparisis considère que la gestion des circulations en situation perturbée semble privilégier la branche de Roissy au détriment de celle de Mitry. Elle remarque aussi que la capacité des trains semble de moins en moins adaptée à l'évolution du trafic.

La SNCF indique que, comme la RATP, la gestion des situations perturbées vise un retour à la normale le plus rapidement possible, ce qui peut justifier certaines mesures « radicales », mais décidées en tenant compte du trafic sur chaque branche. Cependant, la branche de Mitry n'est pas délaissée, d'autant que le remisage et l'entretien du matériel au nord s'effectue principalement à Mitry.

L'UNSA Transport évoque les écarts de mesure de la régularité entre les contrats de la RATP et de la SNCF et considère que la mise en place de l'interopérabilité aurait dû intervenir après la réalisation des travaux de modernisation de la ligne.

Le STIF précise que dans les contrats signés en 2008, la mesure de la régularité sur les lignes est assurée avec la même méthode sur l'ensemble des lignes interopérées, par l'indicateur de co-responsabilité présenté en séance.

Sur l'évolution des besoins, **le STIF** rappelle les mesures nouvelles prises, notamment au sud de la ligne lors du prolongement du TVM à Croix-de-Berny en 2007. L'autorité organisatrice, dans le cadre de la révision du PDU, suit de près l'évolution urbaine du territoire francilien pour concevoir les nouvelles offres de transport.

La SNCF rappelle que des lignes aux infrastructures bien adaptées peuvent atteindre une bonne régularité, comme le RER E.

En l'absence de RFF, **la SNCF** présente les travaux sur la partie nord du RER B et les conséquences pour les voyageurs: les opérateurs ont conscience de la gêne procurée aux usagers, mais le déroulement des opérations a été pensé par l'ensemble des financeurs pour concilier un objectif de délai, fin 2012, et le maintien autant que faire se peut de conditions normales de transport. L'ampleur des travaux représente l'équivalent d'une fermeture totale de la ligne au nord pendant 4 mois. En cas de réduction du service, des moyens de substitution seront mis en place avec une information simple et claire.

A plus longue échéance, et en lien avec le projet d'extension à l'ouest du RER E, **la SNCF** réfléchit à un nouveau système d'exploitation ferroviaire à haut débit, qui pourrait notamment trouver un débouché sur le tunnel commun aux lignes B et D.

La Ville de Palaiseau rappelle aux opérateurs que les données statistiques sont perçues différemment par les usagers : la question du vécu reste primordiale. La ville demande plus de précisions quant à la part des incivilités dans l'irrégularité.

La Communauté de Communes de la Vallée de Chevreuse constate toujours la présence de trains courts, et s'interroge sur le non-fonctionnement des ascenseurs des gares de Gif, Courcelles et de Denfert-Rochereau.

Le STIF comprend et essaie autant que possible d'intégrer cette notion de qualité perçue dans ses missions quotidiennes : un nouvel indicateur de perception de la qualité de service est en cours d'élaboration, grâce à la réalisation d'une enquête en gare auprès de 20 000 voyageurs d'Ile-de-France.

La FNAUT Ile-de-France s'interroge sur l'absence de possibilité de communiquer directement depuis le PCC de Denfert-Rochereau vers les gares du sud. Elle demande aussi une révision de l'offre d'été qui s'abaisse à 9 trains par heure dès 18h30, provoquant surcharges et donc retards. Elle déplore le manque de concertation sur les nouveaux aménagements du matériel roulant, surtout la suppression des strapontins. L'association attend une prospective sur l'évolution de la charge des trains.

Sur l'offre estivale, **le STIF** a déjà engagé la mise en place d'un renfort de l'offre dans le cadre du cadencement des réseaux Montparnasse, Saint-Lazare, Sud-Est et Est (à compter du 13 décembre prochain). Le sujet sera traité au plus tard dans le cadre de la nouvelle offre RER B Nord+, fin 2012.

La Ville de Tremblay-en-France apprécie la logique menée par le STIF sur ses différents schémas directeurs, notamment sur l'information voyageurs. A ce titre, la ville s'interroge sur le fonctionnement de la radio RER D, qui perturbe la clarté des messages pour la ligne B.

Sur ce point, la SNCF indique que le sondage mené sur les usagers du RER D est plutôt positif. Les mesures engagées par la SNCF sur le RER D vont contribuer à améliorer sa régularité : compte tenu du trafic dans le tunnel commun, chaque dixième de régularité est bénéfique.

M. Méry clôt la séance en remerciant les participants de leur implication sur un sujet majeur pour l'Île de France. La Région a repris les commandes du STIF il y a trois ans et demi, pendant lesquelles les équipes du STIF ont essayé de produire le plus rapidement possible les dossiers techniques pour engager la modernisation du réseau de transports. Le sujet est vaste et complexe, mais l'enjeu est de taille et ce premier comité de ligne du RER B le démontre.