

COMITE DE LIGNE RER C

Compte-rendu de la réunion du 10 février 2011

Présidé par M. Jean-Vincent PLACE, Vice-Président du Conseil Régional d'Ile-de-France et Vice-Président du STIF

La liste des présents, représentés et excusés figure en pièce jointe.

* * * * *

* * *

M. Placé ouvre la séance en rappelant la démarche engagée depuis plus de trois ans des comités de ligne, en soulignant qu'il s'agissait de la troisième réunion sur la ligne C. Il souligne qu'au regard des résultats de qualité de service, la politique des transports en Ile-de-France doit faire du réseau existant une priorité absolue par rapport à certains grands projets de plus long terme.

La ville d'Etampes déplore l'arrivée des invitations dans des délais ne permettant pas de libérer toutes les personnalités concernées. Il s'étonne que M. Marlin ne soit pas invité en tant que député.

M. Placé reconnaît que la décision d'organiser ce comité fut prise dans l'urgence.

La ville d'Epinay-sur-Orge s'étonne du changement de présidence du comité de ligne et rappelle que le Préfet de Région a désormais mandat pour engager avec le STIF le processus de modernisation du RER C.

M. Placé explique qu'il a pris la présidence de ce comité avec l'accord de MM. Mandon et Davisse pour qu'il soit rapidement tenu. Quant au mandat préfectoral, il soutient ce point de convergence avec l'Etat quant à la priorité à accorder à la modernisation du réseau actuel.

Le STIF, la SNCF et RFF effectuent les présentations disponibles en téléchargement sur le site internet du STIF : www.stif.info.

FONCTIONNEMENT ACTUEL DU RER C

Quelle est le bilan de la régularité du RER C en 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 fort décrochage à partir de septembre, qui est général à toute l'Ile-de-France. La dégradation par rapport à 2009 concerne principalement l'infrastructure, dont le volume de retard occasionné double en 2010, ce qui ne s'explique pas seulement par l'accident de Choisy. 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 fait un retour sur l'année 2010, marquée effectivement par une croissance du nombre d'incidents lourds, dont l'effet multiplicateur en nombre de trains touchés a été considérable. Il rappelle les nouveaux investissements permis par la convention STIF-RFF sur le RER C.

La SNCF souligne que le fonctionnement du RER C, dont la complexité est connue, dépend de la qualité de l'infrastructure : le moindre incident a, du fait des imbrications des missions et des interactions avec les TER, les Intercités, le fret et les TGV, des conséquences multiples allongeant le délai de remise en ordre de la desserte. Cependant, la SNCF souligne ses propres marges de progression sur la conduite et la maintenance du matériel. Elle a aussi engagé une démarche de pré-définition des schémas de desserte en cas d'incident lourd.

La ville de Ste Geneviève-des-Bois rappelle que les usagers attendent la réalisation du service tel qu'il est prévu : les explications techniques ne sont pas à la hauteur des conséquences supportées au quotidien par les usagers.

Le Conseil Général du Val-de-Marne rappelle les opérateurs à leur obligation de résultat en matière de service aux voyageurs, et attend des changements nets dès la fin de l'année pour une régularité conforme aux attentes de la population, et aux objectifs du contrat fixés par le STIF.

Le STIF ajoute que la perspective du nouveau contrat STIF-SNCF pour 2012 conduira à renforcer les systèmes d'incitation financière à la régularité.

La ville d'Etampes rappelle ses attentes sur le respect des dessertes prévues sur le RER C, sachant qu'elle n'est desservie selon elle que toutes les 30 minutes. Elle déplore n'être desservie que par un seul-aller retour TER. La ville de Dourdan rappelle que les branches de Dourdan et Etampes sont desservies au quart d'heure en pointe et à la demi-heure en journée. Elle regrette que les TER ne desservent pas du tout sa gare.

Le STIF rappelle que la politique d'arrêt des TER Centre est du ressort de la Région Centre, tant pour Etampes que pour Dourdan, bien que ces trains soient en partie financés par le STIF s'ils s'arrêtent en Ile-de-France.

Le STIF confirme qu'un travail est déjà engagé avec la Région Centre sur ces deux sujets.

Il rappelle cependant que la capacité offerte par les trains TER est contrainte, et qu'elle ne permet pas toujours de desservir l'Ile-de-France. En fonction des résultats des études, le STIF reviendra vers les deux villes pour présenter les perspectives envisageables.

La ville de Sermaise approuve la priorité donnée à l'existant mais considère que la SNCF n'est pas à la hauteur des attentes des voyageurs en matière de respect des compositions.

Sur les compositions, la SNCF indique que son parc de rames est actuellement très contraint, suite à l'incident de Choisy, de Vitry, et aux rénovations en cours qui mobilise plusieurs rames. En cas de manque de rames, elle privilégie la circulation du train, même en composition réduite, à sa suppression. Cependant, elle reconnaît les conséquences sur la qualité du service.

L'association des entreprises de Saint-Quentin-en-Yvelines manifeste une inquiétude quant à la capacité de réaction des exploitants face aux problèmes structurels de la ligne, et déplore notamment les difficultés liés à l'information des voyageurs en cas de perturbation.

La SNCF a mis en place une réorganisation des circuits internes pour gommer les effets de frontière entre les différentes entités de cette ligne aux multiples ramifications. Elle reconnaît que ce sujet permet encore des améliorations importantes, bien que des résultats positifs ont déjà été enregistrés.

Le STIF ajoute que le nouveau Plan de Déplacements Urbains de l'Ile-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 ville de Juvisy note une amélioration de l'information sur le RER D par la radio : elle demande la mise en place du même dispositif sur le RER C.

La SNCF va étudier le déploiement d'une radio sur le RER C, à l'instar du RER D.

La ville de Juvisy s'inquiète de l'état du pont routier au-dessus de la gare.

RFF va vérifier le dernier résultat d'inspection de l'ouvrage.

Quelles améliorations attendues sur le matériel roulant ?

Le STIF rappelle le programme ambitieux de renouvellement du train en Ile-de-France, qui a pour objectif d'obtenir en 2016 un parc entièrement neuf, récent ou rénové, et qui correspond à un volume de subvention du STIF de près de 2 milliards d'euros.

Dans ce cadre, les rames du RER C sont en cours de rénovation (hormis les plus récentes, déjà climatisées). Cela correspond à un investissement de plus de 120 M€, financé directement par subvention du STIF à 50%, et dans le cadre du contrat d'exploitation STIF-SNCF à 50%. A ce jour, 21 rames rénovées circulent déjà sur la ligne, et 41 à fin 2011.

L'association des entreprises de Saint-Quentin-en-Yvelines présente sa démarche, qu'elle souhaite coordonner à la fois avec l'évolution du RER C et de la desserte bus suite à l'adoption du nouveau contrat avec la Communauté d'Agglomération. Elle se place dans une approche constructive proposant de coordonner les démarches de type Plan de Déplacements d'Entreprise avec les exploitants pour élaborer des solutions de transport public pour la desserte du secteur où la part de la voiture dans les déplacements pendulaires reste prédominante.

Le STIF salue cette démarche, et confirme qu'il est à l'écoute de toute proposition, visant à augmenter la part modale des transports en commun. Ces points peuvent effectivement entrer dans le cadre des nouveaux contrats de type 2, qu'il a négociés récemment, au niveau de chaque bassin de déplacement, avec les collectivités partenaires.

CADENCEMENT 2012

La communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines déplore vivement les pertes de temps annoncées par RFF en lien avec le cadencement : sept minutes ont été perdues en 2008, cinq le seraient en 2012. Elle demande à RFF de justifier ces augmentations considérables et de présenter les bénéficiaires du projet.

RFF rappelle l'intérêt du cadencement pour améliorer la robustesse de l'exploitation de l'ensemble du réseau, et planifier les travaux de renouvellement des composantes de l'infrastructure, qui s'accroissent notamment en Ile-de-France suite à la convention STIF-RFF.

Le projet de cadencement généralisé 2012, piloté par RFF, a cherché à tenir compte des demandes de l'ensemble des activités ferroviaires, générant de nombreux conflits de circulations potentiels qu'il a fallu concilier en minimisant les désagréments. Le RER C est la pierre angulaire du projet, compte tenu de ses interactions avec l'ensemble du réseau national.

Le STIF rappelle que son Conseil a voté à l'unanimité le 9 février 2011 un vœu sur le projet de cadencement 2012, demandant à RFF un report du projet à 2013 compte-tenu des conséquences importantes en Ile-de-France, dégradant le service aux voyageurs. Le STIF rappelle en effet que la proposition de RFF se traduisait par exemple par une perte de temps de 6 minutes sur un trajet de 30 entre La Défense et La Verrière, évolution qu'il considère inacceptable. C'est la raison pour laquelle le STIF a demandé la reconduction à l'identique du service 2011 en 2012.

L'AUT Ile-de-France considère également que ce projet n'est pas acceptable, même si le principe du cadencement est positif pour les voyageurs : son application doit être améliorée.

La ville d'Ivry-sur-Seine rappelle que sa gare n'est desservie que tous les quarts d'heure, ce qui n'est pas acceptable compte tenu de la densification urbaine en cours de réalisation, en cohérence avec le SDRIF : 28000 emplois et 5000 logements sont attendus à court terme. Le niveau de desserte actuel ne peut qu'accentuer la saturation de la gare, allonger les temps d'arrêts, ce qui pénalisera les trains venant des autres branches de la ligne. Elle rappelle sa demande d'une création le plus tôt possible, d'un arrêt supplémentaire à Ivry et à Vitry, promis initialement en 2012.

La ville de Vitry-sur-Seine appuie cette demande d'un premier renforcement de l'offre.

Le STIF a bien identifié ce besoin, mais rappelle qu'un moratoire à la mise en œuvre de ces arrêts a dû être décidé par le Président du STIF suite aux très fortes demandes des élus du Sud de la ligne.

SCHEMA DIRECTEUR ET AUTRES PERSPECTIVES

La communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines demande l'état d'avancement des études sur le traitement du nœud de Porchefontaine, et sur le report du terminus de la branche de Saint-Quentin jusqu'à La Verrière.

RFF confirme le lancement des études du schéma de secteur du réseau Montparnasse, demandé par le STIF, qui intègre notamment la question du nœud de Porchefontaine.

La ville de Juvisy indique qu'elle appuie fortement le principe de prolongement du tram T7 à Juvisy pour créer une correspondance RER C – RER D – tram améliorant significativement l'accès à la zone d'emplois d'Orly-Rungis.

L'association Tangentielle 8 rappelle son opposition au projet de tram-train Massy-Evry qui supprimera le lien direct Massy – Juvisy. Elle rappelle l'engagement du Président Huchon pour la création d'une instance régionale des déplacements.

La ville d'Etampes demande la création de RER semi-directs desservant Brétigny et Juvisy uniquement.

Le STIF rappelle que les RER à destination d'Etampes ne desservent aujourd'hui que Juvisy entre Brétigny et Paris. Les contraintes de capacité entre Paris et Brétigny ne permettent pas en l'état d'ajouter des circulations supplémentaires.

Par ailleurs, il existe déjà des TER directs entre Etampes et Paris.

Les villes d'Ivry-sur-Seine et de Vitry-sur-Seine rappellent leurs perspectives d'urbanisation, et s'expriment en faveur d'un scénario d'offre à horizon 2017 permettant de renforcer substantiellement les dessertes de leurs gares.

La ville de Sainte-Geneviève-des-Bois souligne que si certaines communes n'ont qu'un train tous les quarts d'heure, elles disposent d'une desserte de bus abondante.

La ville de Dourdan déplore que le gain de 10 minutes proposé par le schéma directeur soit assorti d'un délai éloigné en 2017.

L'association Circule considère que l'approche actuelle du Schéma Directeur du RER C ne suffit pas, puisqu'elle ne fait que gérer la pénurie dans un contexte de hausse du trafic, mais ne propose pas de capacité supplémentaire. Or le manque d'ambition du schéma directeur conduit à cristalliser les différends entre la petite et grande couronne, alors que les besoins de capacité sont réels.

Le STIF indique que le protocole d'accord de convergence Etat – Région sur le Grand Paris prévoit 500 M€ pour l'amélioration du RER C. Les investissements lourds liés au Schéma Directeur, pour un montant de 370 M€ (hors gares), y figurent donc bien, mais les perspectives ne se limitent pas à 2017.

Ce même protocole mentionne également l'étude de la mise à 6 voies du tronçon Paris – Juvisy, qui doit être engagée à court terme. Toutefois, au vu de l'ampleur des travaux, la réalisation de cet investissement ne peut être aujourd'hui imaginée à l'échéance 2017, ce qui conduit le STIF et les opérateurs à travailler sur tous les sujets en parallèle, afin de donner une visibilité sur chacun des horizons d'amélioration.

La ville de Sainte-Geneviève-des-Bois considère qu'il faut faire coordonner les différentes attentes sur le Schéma Directeur du RER C, et éviter d'opposer les besoins de la petite et de la grande couronne.

La ville de Juvisy souligne la contradiction entre le principe de densification urbaine, proposée par le SDRIF, sur lequel convergent de nombreux acteurs, le niveau de desserte actuel de la zone dense et les différends engendrés par la recherche d'une solution d'amélioration de l'offre de ce secteur. Il propose une démarche autonome, destinée à poser sereinement les bases d'un accord qui pourrait ensuite être soumis au STIF.

L'association Circule rappelle que le récent atelier technique sur le projet de LGV d'interconnexion sud a justifié la nécessité de séparer les flux de nature différente, ce qui conforte l'approche du Schéma Directeur de séparation des missions de petite et de grande couronne (et de leur voies respectives entre Brétigny et Paris).

L'AUT Ile-de-France souligne que plusieurs points du projet 2017 font consensus, comme la dissociation de la desserte de Dourdan et d'Etampes du « système RER C ». Cependant, du fait du moratoire, 2017 risque de dériver vers 2020, ce qui rapproche le délai réel d'application du Schéma Directeur de l'horizon potentiel du sextuplement Paris – Juvisy.

M. Davisse souhaite que chacun comprenne l'autre, et puisse partager un diagnostic et un programme de travail pour faire progresser le schéma directeur du RER C. En tant que maire de Choisy-le-Roi, il refuse de culpabiliser les choix d'aménagement urbain qui conduisent à rendre urgente l'amélioration de l'offre en petite couronne, d'autant plus qu'il sait le nombre d'habitants de l'Essonne qui viennent travailler sur Ivry, Vitry et Choisy en voiture faute d'une desserte adaptée. Il souhaite que chacun, y compris les entreprises, puisse venir s'exprimer pour enrichir le projet de transport en lien avec les projets urbains. Il tient à rendre hommage aux techniciens du STIF pour le travail réalisé depuis 2003 sur le RER C, compte tenu de sa complexité.

La ville d'Epinay-sur-Orge attend du STIF qu'il prenne ses responsabilités en présentant sous un délai d'un mois le calendrier de réalisation des travaux de modernisation du RER C.

Le STIF indique que RFF et la SNCF ont déjà engagé les études de Schéma de Principe, sur les modifications d'infrastructures nécessaires, sur la base d'un schéma de desserte qui diffère de celui du Schéma Directeur, en prenant en compte les avis exprimés.

Le STIF pourra présenter un calendrier de réalisation sur ces bases, sous réserve que le scénario d'offre retenu pour définir les investissements étudiés ne soit pas substantiellement modifié.

* * * * *

* * *

M. Placé conclut la réunion en rappelant que la politique des transports implique de faire des choix et de dégager des priorités d'action : il confirme sa position exprimée sur le Grand Paris en considérant la priorité absolue à accorder aux réseaux actuels. Il se dit prêt à s'engager sur ce projet et propose d'organiser d'ici au printemps-une réunion entre élus pour mettre sur la table tous les sujets et parvenir à une position commune sur l'avenir du RER C. Au-delà, le conseil d'administration du STIF prendra ses responsabilités pour engager la modernisation du RER C. Il convie enfin les participants à un prochain comité de ligne en fin d'année 2011.

LISTE DE PRESENTS, REPRESENTES ET EXCUSES

SNCF Transilien	M. COCHET
SNCF Transilien	M. CUNEO
Réseau Ferré de France	M. LECONTE
Réseau Ferré de France	M. DOS SANTOS
Réseau Ferré de France	M. MABIRE
Représentante de Mme la Sénatrice de l'Essonne	Mme PERIE
Députée de l'Essonne	Mme BRIAND
Conseil Régional de l'Ile-de-France Service "Opérations TC"	Mme ACHARROK
Conseil Général des Yvelines	Mme VACCARAZI
Conseil Général de l'Essonne	M. CHAUVOT
Conseil Général des Hauts-de-Seine	Mme RIOU
Conseil Général du Val de Marne Direction des Transports	M. NEURY
Président de la Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines	M. CADALBERT
Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines	Mme BERTHOMIEU
Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines	M. SCHLAEINTZAUER
Communauté d'agglomération des Hauts-de-Bièvre	Mme ARAMA
Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay	M. KELLER
Président de la Communauté d'agglomération Plaine commune	M. BRAOUEZEC (EXCUSE)
Communauté d'agglomération du Val de Bièvre	Mme ENDERLIN
Président de la Communauté d'Agglomération Les portes de l'Essonne	M. GARCIA
Communauté d'Agglomération Les portes de l'Essonne	Mme KEOPHILA

Communauté d'Agglomération Versailles-Grand Parc	M. LE RUDULIER
Communauté d'Agglomération Versailles-Grand Parc	M. VALLIER
Communauté d'agglomération Les Lacs de l'Essonne	Mme FAOUZI
Communauté d'Agglomération Sénart Val de Seine	M. VINCENT
Communauté d'Agglomération du Val d'Orge	M. GAYRARD
Communauté de communes de l'Arpajonnais	Mme LEHMANN
Maire de ABLON-SUR-SEINE	M. COHEN
Mairie de ANGERVILLE	M. MITTELHAUSSER
Maire de ANTONY	M. SENANT (EXCUSE)
Maire de BRETIGNY SUR ORGE	M. DECAUX
Mairie de BREUILLET	Mme ROBERT
Maire de CHEPTAINVILLE	M. SARNEL (EXCUSE)
Mairie de CHILLY MAZARIN	M. RAUCY
Mairie de EGLY	M. MARCONNET
Mairie de ETAMPES	Mme GIRARDEAU
Mairie de ETRECHY	M. BARRIER
Mairie IVRY-SUR-SEINE	Mme DUCHENE
Mairie IVRY-SUR-SEINE	M. DREVETON
Maire de JANVILLE SUR JUINE	M. CHALOT (EXCUSE)
Mairie de LARDY	M. MIROUX
Mairie de LES LOGES-EN-JOSAS	M. MEEHAN
Mairie de LONGJUMEAU	M. LEPELTIER
Mairie de ORLY	Mme PATRY
Mairie de ORLY	M. NIVET
Mairie de PARIS - Agence de la mobilité	M. PONS
Mairie de SAINT CHERON	M. DELAUNAY
Mairie de SAINT MICHEL SUR ORGE	M. DELPIC
Maire de SAINTE GENEVIEVE DES BOIS	M. LEONHARDT

Mairie de SAVIGNY SUR ORGE	M. NEUILLY
Mairie de SAVIGNY SUR ORGE	M. GONZALEZ
Mairie de SERMAISE	M. RINGUEDE
Mairie de VILLEMORISSON SUR ORGE	Mme DURANTON
Maire de VILLENEUVE-LE-ROI	M. GONZALES
Mairie de VITRY-SUR-SEINE	M. PEREZ SECHERET
AUT-FNAUT ILE DE France	M. PELISSIER
Présidente de l'Association "FAMILLES DE FRANCE"	Mme HINDERMANN
URIF/UNSA	M. RINGUEDE
Membre du Conseil d'Administration du STIF Conseil Régional d'ILE DE FRANCE	Mme BONZANI
Collaboratrice de Mme Laurence COHEN	Mme MARIN
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 du 17ème ARRONDISSEMENT	Mme KUSTER
Représentante de M. MARSEILLE (Membre du Conseil d'Administration du STIF)	Mme GARDIN
Association Comité d'Initiative pour le Rassemblement et la Concertation des Usagers de la Ligne C en Essonne (CIRCULE)	Mme NOEL
Association Comité d'Initiative pour le Rassemblement et la Concertation des Usagers de la Ligne C en Essonne (CIRCULE)	Mme ACKERMANN
Président de l'Association "3"	M. BOUKHIRA
Président de l'association DELTAS SQY	M. LEGENDRE
Association TANGENTIELLE 8	M. MAEGHT
Présidente de l'Association ELAN-SAVIGNY ENVIRONNEMENT	Mme BOURNER
Représentant de M. BEAUDET (Mairie de Courcouronnes)	M. LISOWSKI
Conseillère Régionale	Mme DEGRAVE

Conseillère Régionale

Mme GIRARDEAU

Conseiller Régional

M. PICARD

Conseillère Régionale

Mme DUFLOT (EXCUSEE)

Présidente de l'Assemblée des Régions d'Europe,
Conseillère Régionale

Mme SABBAN