

Comité de ligne H

Compte rendu de la réunion du 23 novembre 2020

La liste des présents figure en pièce jointe.

La séance est présidée par M. Stéphane BEAUDET, vice-président d'Île-de-France Mobilités.

* * * * *

* *

1. Introduction

M. BEAUDET souhaite la bienvenue aux participants, nombreux pour ce premier comité des usagers de la ligne H. Il salue les élus, maires et adjoints, conseillers régionaux, notamment de Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise.

Ce comité sera l'occasion de faire un point sur la performance de la ligne, ce qui amènera à aborder avec la SNCF et Île-de-France Mobilités son fonctionnement actuel, avec les résultats de ponctualité, mais aussi les actions engagées pour l'améliorer puisqu'on atteint 93 %, ce qui n'est pas satisfaisant mais reste assez convenable, en comparaison avec d'autres lignes qui peuvent parfois enregistrer des taux bien plus bas.

Le comité évoquera également le programme de travaux très important en cours et à venir sur la ligne H et l'axe Nord. Ces travaux permettront d'assurer la qualité de l'infrastructure, de maintenir le niveau de performance et de service sur la ligne, mais aussi d'accompagner le développement des territoires. L'offre de transport doit aussi avoir la capacité de s'adapter à tous les projets que portent les différents acteurs sur les territoires.

Le comité de ligne abordera ensuite les perspectives d'évolution de la ligne, avec les prévisions de trafic et le projet de schéma directeur, inscrit à l'ordre du jour du Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités du 9 décembre prochain. Sa démarche d'élaboration a déjà permis d'établir un diagnostic précis du fonctionnement de la ligne et de se projeter dans les évolutions à venir afin de peser ensuite sur le futur CPER, avec les objectifs suivants :

- maintenir la bonne performance de la ligne ;
- adapter l'offre aux évolutions des besoins de voyageurs ;
- assurer une bonne qualité de service.

Par ailleurs, M. BEAUDET souligne que nombre d'élus sont attachés et se sont largement mobilisés pour le projet d'interconnexion de la ligne H avec les lignes de métro du Grand Paris Express. Ce projet d'insertion d'un arrêt en gare de Stade-de-France - Saint-Denis permettra à la ligne H de s'interconnecter avec la gare GPE de Saint-Denis-Pleyel. Il sera nécessaire d'appréhender collectivement les aléas pendant la durée du chantier de ce projet, très attendu et de très grande envergure. Il faut être tous conscients que ces travaux bousculeront considérablement le fonctionnement de la ligne dans ce secteur pendant quelque temps, et cela se prépare et s'accompagne.

M. BEAUDET souligne par ailleurs que pour concrétiser son engagement concernant ce projet, la Région Île-de-France a élaboré avec l'Etat, la SGP et le département du Val d'Oise une convention de financement, qui sera soumise au prochain Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Elle concerne la réalisation d'études préliminaires complémentaires par SNCF Réseau et Transilien, pour approfondir les pistes d'optimisation identifiées lors du schéma directeur et des ateliers organisés en 2019 par le département du Val d'Oise.

Ce projet d'interconnexion de la ligne H avec les lignes de métro du Grand Paris Express fait partie du plan d'urgence pour le Val d'Oise, voulu par la Région et sa Présidente, Mme PÉCRESE, en compensation de l'abandon d'Europacity. Ce plan prévoit notamment la poursuite du T11 à l'Ouest vers Argenteuil et Sartrouville, avec la mise en place de nombreux financements pour un montant de 74 millions d'euros, d'ores et déjà approuvés lors du précédent Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités, montrant ainsi que cette dernière accompagne ce secteur qui évolue.

2. Performance de la ligne

- ***Situation actuelle***
- ***Nos actions en cours***
- ***La ligne H face à la vague de travaux***
- ***Travaux sur l'infrastructure au service des voyageurs***
- ***Projets déjà programmés***
- ***Études du schéma directeur H : identification de projets à approfondir***

M. ROUSSAKOVSKY, conseiller délégué aux nouvelles technologies, mairie de Saint-Leu-la-Forêt, souhaite savoir si le nom « Saint-Leu », s'agissant des travaux sur voies et ballast, désigne Saint-Leu-la-Forêt ou Saint-Leu-d'Esserent. Par ailleurs, il n'a observé aucune amélioration depuis un certain temps en matière d'annonces en situations perturbées. L'information demeure médiocre, surtout en gare du Nord. Il en est de même en gare de Saint-Leu-la-Forêt, qui reste encore souvent fermée à 6 h 30 alors qu'elle devrait être ouverte.

Mme CRAMBERT, directrice de la ligne H, précise que les travaux sur voies et ballast concernent Saint-Leu-d'Esserent.

Concernant l'information voyageurs, elle explique que celle-ci a plutôt progressé en gare du Nord, avec la mise en service du centre opérationnel en 2018. Toutefois, la SNCF se heurte aujourd'hui à la faible audibilité des annonces dans cette gare. Les travaux StatioNord seront mis à profit pour refondre le système de sonorisation, qui devrait rendre l'information voyageurs beaucoup plus performante.

S'agissant de Saint-Leu-d'Esserent, Mme CRAMBERT prend bonne note de la remarque sur l'insuffisance des informations dans cette gare et précise que ces dernières ne sont pas communiquées par les agents de la gare mais par le centre opérationnel de Paris Nord. Elles ne le sont d'ailleurs pas systématiquement. Le souhait est, en situation normale, de garder les gares en état relativement calme, modulo les annonces obligatoires. Mais en situation perturbée, il convient de diffuser le plus d'informations possible.

Par ailleurs, Mme CRAMBERT reconnaît que des défaillances sont survenues sur le logiciel en cours de déploiement et déplore qu'à plusieurs moments, les annonces n'aient pas été diffusées. Cependant, la situation est en train de se stabiliser.

M. ROUSSAKOVSKY précise qu'il évoquait précisément les annonces en situation perturbée. En cas de problème sur la ligne, les usagers ne peuvent se renseigner en gare de Saint-Leu-d'Esserent, qui devrait normalement ouvrir à 6 h 15 mais se trouve régulièrement encore fermée à 6 h 30.

Mme CRAMBERT prend bonne note de cette remarque et indique que les annonces avant 6 h 30 pourront être renforcées. Il est vrai que quelques incidents se sont produits de très bon matin, avant 6 h 30, et M. ROUSSAKOVSKY a raison de le signaler.

M. BESSET, maire de Saint-Leu-d'Esserent, découvre que certains des travaux prévus sur la ligne H vont concerner sa collectivité. Il n'a pas de problème à l'apprendre dans une réunion comme celle de ce comité, qui doit servir à donner de telles indications. Cependant, à la suite de cette annonce, il souhaiterait être contacté par les personnes chargées de l'organisation des chantiers en question, qui feront suite en 2021 à de gros travaux réalisés en 2019. Il pensait que sa collectivité en était quitte pour longtemps mais ce ne semble pas être le cas. Aussi, il apprécierait que les personnes concernées lui indiquent ce qu'il en est, pour examiner ensemble l'organisation de ces chantiers.

M. BESSET rappelle qu'un travail important d'atténuation des inconvénients avait été mené car deux passages à niveau avaient été fermés en même temps en 2019. Or il voudrait éviter que cela se reproduise.

Mme CRAMBERT note que les voies ont été renouvelées sur le tronçon évoqué par M. BESSET et il n'y a aucune raison d'y revenir. Par ailleurs, elle souligne que les travaux de suite rapide ne sont pas neutres pour les territoires, car générant la suppression temporaire de passages à niveau. La SNCF travaille de façon coordonnée avec les mairies qui délivrent les arrêtés correspondants. Il ne peut donc arriver de suites rapides « surprises », car elles sont préparées avec les élus. Les délégués d'opération en charge de la maîtrise d'ouvrage sont très attentifs à bien informer les territoires au préalable.

M. GAUTRIN, directeur de la commande stratégique et de la programmation pour l'Île-de-France, SNCF Réseau, confirme qu'une concertation est toujours menée, notamment en prévision de la suppression des passages à niveau, le temps que se déroulent les opérations de suite rapide. Dans ces cas, des solutions de passage alternatif sont toujours trouvées, y compris celles nécessitant des travaux. Ceux-ci sont alors pris en charge par SNCF Réseau, et ce en concertation, avec beaucoup d'anticipation et sans surprise, compte tenu de l'ampleur des opérations d'un train de suite rapide.

M. BESSET remarque que ces concertations se sont traduites l'an dernier par des échanges douloureux. En effet, le projet prévoyait la fermeture des passages à niveau à 18 heures et il a fallu insister lourdement pour qu'elle soit repoussée à 20 heures. Aussi, M. BESSET formule vraiment le vœu qu'une réelle concertation et co-construction soit menée cette fois-ci, afin que la solution ne soit pas décalée de la réalité.

M. GAUTRIN voit tout à fait à quelle situation M. BESSET fait allusion. Il faut souligner que dans le cadre de la programmation d'une suite rapide, il est nécessaire d'entamer une concertation avec le local en prévision des travaux de ce train industriel à rendement élevé. Chaque fois, la solution ne peut être que concertée.

M. BARO, usager de l'axe Ermont-Valmondois de la ligne H, note que SNCF Réseau évoque des études en vue de la création d'installations de retournement à Épinay et Sarcelles. Il s'interroge sur les études menées sur l'axe Ermont-Valmondois, pour lequel la seule possibilité de retournement se trouve à Saint-Leu. Ainsi, lorsque les trains en provenance de Paris doivent retourner à Saint-Leu suite à un incident, les gares au-delà ne sont pas desservies, pourtant fréquentées par de nombreux usagers.

Par ailleurs, SNCF Réseau se concentre sur le passage à niveau de Deuil-Montmagny. Sur l'axe Ermont-Valmondois, les 15 passages à niveau semblent pour certains dans un état préoccupant en termes de nombre de franchissements. Par exemple en gare de Vaucelles, M. BARO constate au quotidien que des personnes forcent le passage et traversent la voie lorsque les barrières sont fermées alors qu'un train arrive à 100 m.

Mme LYAZIDI explique que SNCF Réseau a également étudié le sujet des retournements sur cette branche. Une possibilité existe aujourd'hui à Saint-Leu-la-Forêt et à Ermont, ce qui permet aux voyageurs de disposer d'autres alternatives. À cet égard, de nombreuses possibilités ont été examinées, notamment l'amélioration du retournement à Saint-Leu-la-Forêt. Par ailleurs, il existe aussi à Épinay des installations de retournement pour la branche Ermont. Les études socio-économiques menées sur la base des évolutions de trafic ont conduit à ne retenir que les solutions présentées ce

jour. En effet, elles prennent en compte le prolongement Nord du métro 14 et l'arrivée future du Grand Paris Express, qui rendent la branche Pontoise du RER C plus attractive pour les voyageurs, ce qui fait que ces installations perdaient du sens.

Mme CRAMBERT met en avant l'impossibilité de prévoir des installations de retournement dans toutes les gares. Un choix doit être fait en fonction des résultats de l'étude socio-économique mais aussi de l'infrastructure préexistante, qui permet ou non d'accueillir de nouvelles installations.

En ce qui concerne les passages à niveau, ils sont présents tout le long de la ligne, sachant que chacun d'eux constitue un point de fragilité en matière de sécurité routière mais aussi de production ferroviaire. En effet, ils génèrent de nombreux petits incidents et retards. Toutefois, tous ne peuvent faire l'objet d'un programme de suppression. Ils sont traités au cas par cas et le PN 4 de Deuil-Montmagny est de loin l'un des plus tristement accidentogènes de France. Il a occasionné de nombreux décès, raison pour laquelle la SNCF travaille aujourd'hui très activement à sa suppression.

Mme BONNEFOND, directrice des transports du conseil départemental du Val d'Oise, souhaiterait disposer d'une vision plus précise de la nature et de l'impact des travaux sur la ligne H, les dates des projets n'étant pas toujours mentionnées dans la présentation. Elle demande également des éléments un peu plus précis sur la situation prévue après 2022.

M. GAUTRIN précise qu'il est prévu en 2022, la poursuite des travaux du SDA Saint-Denis, les travaux préparatoires au PN 4 de Montmagny et les travaux de StatioNord en gare du Nord. Des chantiers de réhabilitation sont également programmés pour la partie adaptation du RER NG dans l'atelier de Joncherolles, ainsi que des travaux d'accessibilité sur la ligne, notamment en gare d'Ecouen. En 2023, les travaux de Deuil-Montmagny seront en réalisation et des chantiers importants de régénération sont prévus entre Ermont et Valmondois.

Mme HÉVIN-DESFOSSÉS, directrice des projets des gares Nord Île-de-France de la SNCF, renvoie à la liste en fin de diaporama concernant les gares qui vont entrer en travaux, qui seront évoquées ultérieurement. Les dates n'y apparaissent pas mais elle les indiquera durant sa présentation.

Mme BERESSI, administratrice d'Île-de-France Mobilités, indique qu'il est maintenant assez agréable de prendre la ligne H, après les améliorations apportées. En revanche, ses dysfonctionnements, lorsqu'ils surviennent, prennent des proportions considérables.

Ces problèmes étant le plus souvent liés à l'infrastructure du réseau, Mme BERESSI s'enquiert des propositions en vue d'améliorer l'information voyageurs. Ceux-ci se retrouvent sur les quais lors des situations perturbées et ne savent s'ils doivent attendre un rétablissement en un quart d'heure, 20 minutes ou s'il est préférable de rebrousser chemin, d'autant plus qu'il n'existe pas d'alternative en gare de Sarcelles pour se rendre à gare du Nord.

Mme CRAMBERT estime que Mme BERESSI a raison d'être exigeante sur la question de l'information voyageurs. Île-de-France Mobilités challenge la SNCF contractuellement, en particulier sur le fait de diffuser très rapidement l'information sur les situations perturbées et juste après sur la durée de la perturbation. Il faut néanmoins rappeler que cette dernière peut s'avérer assez difficile à estimer.

Même si des durées standard ont pu être estimées, notamment pour les accidents de personnes, il est compliqué d'évaluer la durée de la perturbation pour les incidents de moindre importance. Néanmoins, l'opérateur s'y emploie et a scénarisé de nombreuses situations perturbées, de façon à être le plus industriel possible dans les réponses apportées.

Mme CRAMBERT entend que ce n'est pas encore suffisant. Elle assure néanmoins que la SNCF continue d'y travailler activement. De ce point de vue, elle partage l'exigence de Mme BERESSI.

3. Évolutions du territoire

- *Fréquentation et offre actuelles*
- *Projets de transport et de territoire connexes*
- *Évolutions de trafic attendues*

4. Adaptation de l'offre aux besoins

- *Une offre globalement adaptée aux besoins*
- *Évolutions récentes de l'offre*
- *Etudes schéma directeur*
- *Création d'un arrêt à Stade-de-France-Saint-Denis pour la ligne H – Focus sur l'opération*

M. BARO déplore qu'aucun projet d'évolution d'offre n'ait été présenté pour l'axe Ermont-Valmondois, contrairement à la branche Montsoult. Le plan de transport actuel de l'axe Ermont-Valmondois daterait de l'électrification de la ligne en 1970. Il juge la situation de l'axe dramatique.

Par ailleurs, M. BARO s'enquiert de la réponse que la SNCF compte apporter à la demande de prolonger les omnibus de Saint-Leu afin qu'ils desservent la gare de Taverny.

Mme CRAMBERT fait valoir que les plans de transport, en particulier de la ligne H, ont été revus en profondeur avec l'arrivée du Francilien, qui a conduit à retracer les sillons, à apporter des adaptations, etc. On ne peut affirmer qu'ils n'ont pas évolué sur l'ensemble de la ligne.

Pour ce qui concerne l'axe Ermont-Valmondois, les études ne montrent pas à date, un besoin particulier de renfort d'offre. Cela a été vérifié avec Île-de-France Mobilités et l'ensemble des programmes immobiliers et la vision prospective ont bien été intégrés dans les études, afin que l'offre de transport demeure à l'avenir en cohérence avec ces évolutions.

Si jamais les prévisions de fréquentation s'avéraient incorrectes, la SNCF serait très attentive à réévaluer la question. Il faut rappeler que l'entreprise dispose de moyens modernes de vérifier cette fréquentation et son évolution, notamment grâce aux dispositifs de comptage automatique. Si une augmentation importante de la population devait intervenir, les études menées en la matière seraient réinvesties pour retravailler le plan de transport. En tout état de cause, elle n'observe pas sur l'axe en question un accroissement de la fréquentation qui justifierait l'évolution de ce dernier.

Concernant le prolongement des missions Saint-Leu et par conséquent de la création d'un nouveau retournement, Mme CRAMBERT souligne que les travaux seraient extrêmement importants si SNCF Réseau devait en créer à Taverny, où il n'existe pas de poste d'aiguillage, contrairement à Saint-Leu. Aujourd'hui, au regard des trafics actuels et prévus, une telle création ne pourrait être justifiée.

Mme PAOLACCI ajoute que le schéma directeur ne reste pas figé dans le temps. Par ailleurs, la ligne H dispose de rames compteuses. Île-de-France Mobilités vérifie au quotidien ce qui s'y passe, et au-delà, sa direction des études continue à élaborer des projections de trafic en prenant en considération tous les projets d'urbanisation en Île-de-France. Si la situation devait évoluer à l'avenir, Île-de-France Mobilités ne s'interdit pas de l'anticiper et de revoir le schéma directeur. À date, cela ne se justifie pas en termes socio-économiques mais cela ne signifie pas que c'est définitif. Le but est de ne pas se retrouver face à un mur, si une telle évolution n'était pas anticipée, conduisant à un effritement de l'efficacité et de la performance de la ligne.

Mme PAOLACCI souligne par ailleurs que la ligne a bénéficié du renouvellement récent de son matériel roulant.

M. BONTEMPS, maire adjoint de Belloy-en-France, juge un peu rapide l'affirmation selon laquelle l'offre est adaptée aux besoins. Par ailleurs, la branche Montsoult-Luzarches n'est pas indiquée dans le tableau relatif à ce point. Comme il l'a déjà souligné lors de précédentes rencontres, l'insuffisance du nombre de trains sur cette branche, le matin, le soir et surtout dans la journée, montre que l'offre

de la SNCF n'est pas adaptée, de nombreux passagers qui devraient y monter à Viarmes, Belloy-Saint-Martin ou Vilaines, le prenant à Montsoult ou à Domont.

Il apparaît contradictoire d'obliger ces passagers à utiliser leur voiture pour ce faire. Les trains sont très espacés dans la journée et il n'est pas envisageable de le prendre sur cette branche. Cela répond peut-être aux besoins, estimés en fonction du nombre de passagers, mais cela signifie que la SNCF fait en sorte qu'une part non négligeable des usagers qui devraient être des passagers SNCF entre Montsoult et Luzarches, sont des passagers de Montsoult ou Domont, ce qui est dommage.

Mme CRAMBERT note qu'au niveau de Montsoult, les trains se séparent, certains allant à Persan-Beaumont, d'autres à Luzarches. Des habitants de la branche Montsoult-Luzarches privilégient la montée à Montsoult ou à Domont, pour bénéficier d'une fréquence renforcée des trains. Toutefois, tous recherchent un équilibre, et un renforcement des fréquences entre Montsoult et Luzarches ne se justifie pas suffisamment.

M. BONTEMPS indique que ce phénomène de report vers d'autres gares n'est pas récent. Il avait été évoqué, il y a quelques années, la possibilité de mettre en place des navettes de quai à quai entre Montsoult et Luzarches, comme c'était le cas auparavant. En effet, les passagers préfèrent cette solution à l'insuffisance de trains qu'ils subissent actuellement.

Mme CRAMBERT explique que le sujet des navettes avait fait l'objet d'une étude. Les ruptures de charges et le changement de train à Montsoult ne sont pas toujours appréciés par les voyageurs. Par ailleurs, l'étude montrait que cette solution n'était pas si simple à mettre en place, du point de vue des horaires de correspondance. La branche entre Montsoult et Luzarches étant à voie unique, la signalisation y est très contrainte et il était difficile d'obtenir des temps de correspondance quai à quai acceptables pour les voyageurs.

M. BONTEMPS en conclut qu'il doit annoncer à la population que la SNCF ne compte pas améliorer la situation. Il remarque qu'il ne faudra pas se baser sur le nombre de voyageurs qui ira décroissant sur cette branche, pour encore limiter l'offre et souligne que l'offre génère d'ores et déjà une baisse sur cette branche.

Mme PAOLACCI comprend l'explication de la SNCF sur la complexité de la mise en place des navettes, l'infrastructure étant assez limitante. Elle entend néanmoins la remarque et admet qu'il faut veiller à ne pas descendre en dessous d'un certain niveau de fréquence à partir duquel l'offre n'est plus attractive.

M. GOBITZ, administrateur d'Île-de-France Mobilités représentant les associations d'usagers, évoque la question de la correspondance envisagée entre le RER D, les quatre branches de la ligne H et les quatre lignes du Grand Paris Express, qui sont amenées à converger à Saint-Denis-Pleyel. Les usagers ont défendu cette correspondance depuis l'origine du projet de GPE en 2011, car elle est indispensable. Aussi, M. GOBITZ est heureux de constater que ce projet est maintenant en préparation.

M. GOBITZ note qu'il a été indiqué qu'une correspondance pourra s'effectuer en 2024 entre le RER D et la ligne 14, première ligne à desservir Saint-Denis-Pleyel. Cependant, il souhaite signaler qu'elle apparaît particulièrement difficile et pénible. Elle nécessitera un parcours de l'ordre de 10 à 11 minutes, ce qui est énorme pour une correspondance entre deux lignes. Les usagers devront prendre les rampes actuelles de la gare, monter sur la passerelle existante, se diriger vers l'Est, alors que la gare du GPE est à l'Ouest, traverser la place aux Etoiles, reprendre le franchissement urbain Pleyel (FUP) vers l'Ouest, parcourir environ 300 m pour arriver à un niveau très élevé de la gare du Grand Paris Express, et emprunter cinq escaliers mécaniques avant d'arriver sur les quais. Il est difficile de faire plus complexe.

Il a également été expliqué que des accès directs seront possibles, dans un second temps, entre les quais du RER D et la ligne H, à travers le franchissement urbain Pleyel. Cela constitue un progrès, mais

restera un parcours long, difficile, non abrité des intempéries et assez dissuasif pour les usagers qui souhaiteront prendre le Grand Paris Express.

Le projet présenté étant de grande ampleur, requérant des investissements lourds de 250 millions d'euros, M. GOBITZ se demande s'il ne serait pas utile de s'interroger sur la nécessité d'améliorer considérablement cette correspondance indispensable pour les usagers, de la raccourcir et d'en restreindre la pénibilité.

M. GOBITZ pense à cet égard que le franchissement urbain de Pleyel est un projet d'urbanisme et non un projet de transport. Il semble que son utilisation pour la correspondance soit, à la longue, une erreur. Aussi, il estime nécessaire de scinder les deux sujets : le FUP qui a sa raison d'être et est un projet d'urbanisme tout à fait défendable, d'une part, et la correspondance entre les quais du RER D, la ligne H et le Grand Paris express, d'autre part.

Parmi les idées, qui valent ce qu'elles valent n'ayant pas encore été étudiées, M. GOBITZ cite celle consistant à renoncer au FUP pour accéder aux quais de la gare et à prévoir un souterrain permettant de relier les quais des lignes D et H par la salle d'échanges du GPE, juste au-dessus des quais, sur un parcours de 3 à 4 minutes. Le supplément de coût serait largement utile pour améliorer le bilan socio-économique de l'opération.

M. GAUTRIN rappelle que ce sujet a été évoqué lors des ateliers menés par le conseil départemental du Val d'Oise à la fin de l'année 2019. Il était déjà question, à l'époque, du coût important que représente la solution évoquée par M. GOBITZ. D'autres sont également considérées dans le cadre de la maîtrise d'ouvrage du FUP, notamment un projet de travelator, qui avait été rejeté dans un premier temps, son coût ayant été jugé trop important par rapport à la charge.

En tout cas, M. GAUTRIN partage l'avis de M. GOBITZ sur le fait que la correspondance reste encore trop longue. Même si aujourd'hui la socio-économie du projet est améliorée, c'est encore un point faible.

M. GOBITZ fait valoir qu'elle peut être efficace et permet d'éviter le FUP. Le travelator n'est pas nécessairement très bon marché non plus. D'ailleurs, le cas échéant, cette solution du FUP n'est pas prévue à la première étape et fera arriver les usagers à un niveau très élevé de la gare du GPE et les obligera à prendre cinq escaliers mécaniques, encombrant ainsi une gare qu'ils ne souhaitent pas traverser. Le sujet ne sera résolu que partiellement.

Par ailleurs, M. GOBITZ ignore le coût d'un souterrain mais il vaut peut-être la peine de se poser cette question, par rapport à un projet de 250 millions d'euros.

Mme LYAZIDI indique que le coût d'un passage souterrain pourra être communiqué sur la base d'autres projets. Par ailleurs, le phasage des travaux de construction d'un tel souterrain, combiné à celui du technicentre, sera beaucoup plus complexe.

En outre, la solution de la correspondance souterraine rencontre une contrainte technique, qui a été soulevée par la SGP : la gare du GPE est déjà en cours de finalisation et ne peut inclure cette mesure conservatoire d'une correspondance avec un passage souterrain. Le coût important de celle-ci, conjuguée à sa complexité technique, et compte tenu de l'avancement de tous les projets dans ce secteur, la rend moins pertinente.

M. GOBITZ reconnaît que la gare du GPE est en cours de travaux. Il ignore les détails techniques et la faisabilité. Toutefois, si l'on compare cette solution avec le souterrain de la gare de Saint-Denis, qui est à quelques mètres en dessous des voies SNCF, celui qu'il propose pourrait être construit à grande profondeur, ce qui permet de partir de la salle d'échanges de la gare de la SGP et de remonter au niveau des voies de la ligne H et du RER D. Cela ne nécessiterait pas de neutraliser toutes les voies de la gare actuelle. À cet égard, M. GOBITZ incite à se méfier des a priori et essayer de mettre l'utilisateur au centre de la discussion.

M. ROUSSAKOVSKY s'enquiert d'éventuelles suppressions de trains ou interruptions de trafic de la ligne H, lors des futurs travaux de la gare de Saint-Denis-Pleyel.

Mme CRAMBERT rappelle que pour l'instant, s'agissant du premier phasage travaux, il est estimé qu'il faudra supprimer 40 % des trains en heure de pointe pendant plusieurs mois. Ainsi, 12 trains circuleront au lieu de 20. C'est tout l'objet des études en cours que d'affiner ces données et d'analyser l'acceptabilité de cette mesure vis-à-vis des voyageurs, qu'il faudra tout de même transporter à 100 %, avec potentiellement moins de trains. SNCF Réseau, avec Île-de-France Mobilités, sera très vigilante à ce que tous les usagers puissent voyager sur la ligne H pendant le temps des travaux.

M. ROUSSAKOVSKY souligne qu'une telle suppression de trains devra s'accompagner d'une compensation financière pour les usagers.

M. BEAUDET convient que cette question d'indemnisation peut être posée mais il est extrêmement prématuré aujourd'hui de la soulever. Il s'agit là de projets d'infrastructure colossaux. Les voyageurs demandent des améliorations en même temps dans toute l'Île-de-France. Les travaux en gare Saint-Lazare, ceux concernant les échanges du RER, ou le renouvellement des infrastructures sur les lignes D et C seront tous très pénalisants. C'est toute la difficulté de régénérer l'ensemble des réseaux en continuant d'assurer 8 millions de déplacements par jour.

L'avantage de ce comité de ligne tient au fait que la situation est expliquée de façon transparente : à date, il est estimé qu'il faudrait supprimer 40 % des trains. L'équation est très complexe et des études sont en cours pour essayer d'améliorer les projets. Tout un chacun doit prendre conscience que les améliorations demandées sont portées et financées. Comme l'a souligné M. GOBITZ, une correspondance de plus de 8 minutes incite souvent le voyageur à changer de mode de transport. S'agissant d'interconnexions du type de Saint-Denis-Pleyel, il peut valoir la peine de marcher 8 minutes.

À ce propos, M. BEAUDET lui-même avait initialement beaucoup de réticence à l'encontre de l'aménagement de la passerelle, qui était destinée à l'origine uniquement à l'interconnexion et pose maintenant problème. Il relie sciemment ces deux questions pour que chacun prenne conscience de l'importance des coûts envisagés. M. GOBITZ est bien placé pour savoir qu'ils ne sont pas anodins, surtout si le tunnel qu'il propose est creusé encore plus en profondeur. Par ailleurs, les travaux génèrent effectivement des dysfonctionnements. La plupart de ces derniers, en dehors de ceux directement liés aux voyageurs (oubli de bagages, tirage de sonnette d'alarme, accidents de personnes, etc.), sont essentiellement dus aux travaux. Il est évident que la régénération de toutes les lignes, tous les réseaux d'Île-de-France, sans arrêter de faire rouler les trains, engendre nécessairement des impacts.

M. BEAUDET se permet cette intervention pour souligner la nécessité de garder un peu de raison. Des études sont en cours en vue de la réalisation de travaux demandés par tous les territoires, et qui vont considérablement améliorer l'offre. Il y a en effet peu de chance qu'ils ne génèrent pas d'impacts sur la ligne H et les études en question sont menées aussi en vue de les réduire.

Aussi, M. BEAUDET insiste sur le fait que la question de l'indemnisation des voyageurs, suite à des dysfonctionnements de transports dans quelques années, se posera le moment venu. Les voyageurs ne sont pas oubliés, avec 24 milliards d'euros mis sur la table en Île-de-France et l'ampleur des projets qu'il vient d'évoquer. Par ailleurs, des remboursements ont été mis en place suite à des grèves, durant la crise sanitaire du COVID, etc. Des études sont en cours et au moment où l'impact sera réel, ou non, sur les usagers, se posera la question des remboursements, comme cela a toujours été le cas. Mais aujourd'hui, il est prématuré de le faire.

Mme BERESSI reconnaît que ces impacts sont encore des hypothèses mais souhaite savoir quelle est la durée envisagée des travaux. Par ailleurs, elle met en avant la chance unique pour le département du Val d'Oise de disposer de cette interconnexion avec le Grand Paris Express. Les hypothèses placent

encore la gare du Triangle de Gonesse loin des habitations et ne sont pas vraiment sécurisées sur la ligne 17.

Mme BERESSI estime que le raccordement à Saint-Denis-Pleyel sera une interconnexion emblématique en Île-de-France. En cela, elle partage les propos de M. BEAUDET sur le fait qu'à ce stade, l'indemnisation n'est pas le sujet. Nombre de Valdoisiens ne disposent d'aucune solution alternative à la ligne H et au RER D. Il s'agit donc de bonnes nouvelles pour le territoire.

Mme CRAMBERT précise que les travaux à Saint-Denis-Pleyel dureront trois ans et les périodes de réduction de 40 % des trains seront d'une durée totale de 9 mois. Encore une fois, il faut rappeler que les études à ce sujet sont en cours d'approfondissement.

5. Qualité de service

- *Perception voyageurs : globalement satisfaisante avec des pistes de progrès*
- *Projets en cours*
- *Zoom sur l'accessibilité*
- *Zoom sur les services en gare*

M. BARO déplore l'absence de projets de mise en accessibilité des gares sur la branche Saint-Leu-Valmondois et souhaite savoir quand ils seront envisagés sur cet axe. De ce point de vue, il se dit particulièrement préoccupé par la situation des gares de Taverny et Vaucelles.

Mme HÉVIN-DESFOSSÉS explique que la mise en accessibilité des gares fait l'objet d'un programme prévu pour l'ensemble de l'Île-de-France, défini sur la base de plusieurs critères. L'un des plus essentiels est le nombre quotidien de voyageurs qui passent dans la gare, fixé à 2 500 entrants. Un autre critère concerne l'éloignement par rapport à d'autres gares accessibles. Ainsi, Saint-Leu-la-Forêt est la gare accessible à proximité de Taverny. Le choix opéré dans ce domaine permet de répartir les gares accessibles sur l'ensemble du territoire.

M. BARO pointe l'absence de dessertes de bus pour se rendre de Taverny ou Vaucelles à Saint-Leu. Cet élément devrait être considéré dans la définition des critères.

Mme HÉVIN-DESFOSSÉS fait valoir que la mise en accessibilité de la gare n'est pas le seul service offert aux personnes à mobilité réduite. Celles-ci peuvent aussi se signaler à Taverny et être conduites à Saint-Leu par le service Accès Plus. Toutes les gares d'Île-de-France n'ont pas vocation à faire l'objet de la mise en accessibilité.

M. BARO objecte que la loi d'accessibilité de 2005 stipule au contraire que l'objectif vise 100 % de gares accessibles, alors que la SNCF ne le réalise que pour la moitié des gares de la ligne H.

M. MONNET précise que le schéma directeur d'accessibilité a été voté par le Conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités. Le nombre de 2 500 d'entrants a été fixé au niveau européen et les choix ont été opérés considérant que pour les gares qui ne peuvent être rendues accessibles, le service Accès Plus permet le rabattement sur la gare accessible la plus proche.

Par ailleurs, M. MONNET indique que 266 gares seront rendues accessibles d'ici 2024, auxquelles il faut ajouter la mise en accessibilité du réseau bus, qui se poursuit. De tous ces éléments résultera un réseau maillé, qui permettra une accessibilité sans doute pas totale, mais déjà très importante.

M. BARO estime nécessaire de remplacer par des stationnements Véligo les deux parkings à vélos de Taverny, dont l'un est constamment occupé par des deux-roues à moteur et l'autre en très mauvais état.

Mme HÉVIN-DESFOSSÉS confirme qu'Île-de-France Mobilités a piloté une étude de pôle-gare avec la mairie de Taverny et la communauté d'agglomération de Valparisis. Le schéma de référence qui a été établi prévoit des stationnements Véligo de part et d'autre de la gare de Taverny. Les travaux doivent encore être programmés, mais cet équipement est bien prévu.

Mme BARJOU, administratrice d'Île-de-France Mobilités, s'enquiert du calcul du nombre de voyageurs pour l'équipement en parkings vélos et espaces Véligo, qui sont réellement importants, compte tenu de l'accroissement des mobilités à vélo et à deux-roues en Île-de-France.

M. MONNET s'excuse de ne pouvoir apporter une réponse à cette question, aucun collègue en charge des Véligos n'étant présent à cette réunion. Toutefois, il peut assurer que les études de pôles réalisées avec les acteurs locaux permettent d'apprécier les besoins en stationnements vélo et que le nombre de places proposées, notamment suite aux dernières décisions du conseil d'administration d'Île-de-France Mobilités qui ont revu à la hausse les objectifs dans ce domaine, y répond de façon satisfaisante.

M. ROUSSAKOVSKY indique que dans le cadre de la balade de propreté à Saint-Leu-la-Forêt, il s'est aperçu de l'absence de cendriers en entrée de gare. Cela semble également être le cas dans d'autres gares de la ligne. Il serait opportun de prévoir cet équipement là où il est manquant.

Mme HÉVIN-DESFOSSÉS prend bonne note de cette remarque et admet que, s'il est interdit de fumer dans les gares, des poubelles adaptées ne sont pas toujours prévues à toutes les entrées.

M. GRESSIER, association des usagers de la ligne H, s'enquiert de l'évolution de la situation d'Ecouen du point de vue de la mise en accessibilité, qui semble difficilement envisageable, la gare étant située dans une courbe.

Mme HÉVIN-DESFOSSÉS précise que la mise en accessibilité de la gare d'Ecouen reste à l'étude. Elle y est très complexe du fait de la configuration, les quais en courbe ne pouvant être rehaussés car les trains sans arrêt s'y cogneraient. En outre, rehausser les quais nécessiterait de déplacer de 100 m la tête des trains en direction de Paris. La SNCF discute régulièrement avec Île-de-France Mobilités pour voir dans quelle mesure il est possible de rendre cette gare accessible.

Par ailleurs, il faut avoir à l'esprit, dans la réflexion globale, que le fait de décaler la tête de train d'une centaine de mètres et de décentrer complètement le train de l'entrée de la gare ne représente pas nécessairement un bénéfice pour les voyageurs utilisant le parc-relais. Cela occasionne un rallongement de trajet assez significatif, sans compter le coût de la mise en accessibilité qui, de ce fait, se situe largement au-dessus de la moyenne en Île-de-France car nécessitant d'allonger le quai.

M. GRESSIER le confirme et ajoute qu'un passage à niveau est également situé à proximité.

En réponse aux interventions des représentants de Saint-Leu et de Taverny, **M. ROULEAU**, vice-président du conseil départemental du Val d'Oise, délégué aux transports, administrateur d'Île-de-France Mobilités, assure qu'il a pris bonne note de leurs remarques. Par ailleurs, la commission des transports de la communauté d'agglomération Valparisis se tient à leur disposition pour échanger sur toutes leurs demandes et celles de tous les participants de Valparisis, et les porter à la connaissance d'Île-de-France Mobilités.

D'autre part, **M. ROULEAU** observe que l'objectif de ce comité de ligne n'est pas nécessairement de rentrer dans des niveaux de détail très importants, les enjeux de la ligne pouvant aller bien au-delà.

M. ROULEAU remercie Île-de-France Mobilités pour l'organisation de ce temps d'échange. Il se félicite également d'avoir fait avancer le projet d'arrêt à Stade-de-France Saint-Denis. À l'origine, les études montraient qu'il n'était pas rentable et le département du Val d'Oise a souhaité retravailler le sujet. Des réunions ont été organisées, et **M. ROULEAU** se réjouit qu'elles aient fait évoluer les positions. À cet égard, il annonce que le département du Val d'Oise contribuera au financement des études prévues.

M. MONNET excuse l'absence de **M. BEAUDET**, qui a été très heureux de présider ce comité mais a dû quitter la séance pour rejoindre une autre réunion. Il remercie les participants pour la qualité des échanges et leur présence à ce premier comité de la ligne, qui ne sera pas le dernier, puisqu'ils seront appelés à se réunir régulièrement.

La présentation sera envoyée à tous les participants qui ont transmis leurs coordonnées à l'adresse rvt@iledefrance-mobilites.fr. Le compte rendu de cette réunion sera mis en ligne sur le site d'Île-de-France Mobilités.

* *

* * * * *

LISTE DES PARTICIPANTS

Vice-président d'Île-de-France Mobilités	Stéphane BEAUDET
Administrateurs d'Île-de-France Mobilités	Dominique BARJOU Isabelle BERESSI Bernard GOBITZ
Île-de-France Mobilités	Jean-Louis PERRIN Jean-Christophe MONNET Nunzia PAOLACCI Ivan TIXIER Caroline PAIRE Hélène BECQUET Marie-Christelle FIGUEROA Stéphane MAILLET Alban THIERRY
SNCF Voyageurs	Zelda CRAMBERT Ghislain GOULLET DE RUGY Akram TABIB Guillaume DE FRANCE Marion BROSSARD Nadia PARTY David DE RYCKERE Laurent DE HARO David DARMON
SNCF Réseau	Gilles GAUTRIN Nada LYAZIDI Carole HÉVIN-DESFOSSÉS
Conseil régional d'Île-de-France	Nicolas MOUTTE
Conseils départementaux Val d'Oise	Philippe ROULEAU Jean-Claude POUTOUX Gaëlle BONNEFOND Natacha RIHET
Parlementaires Val d'Oise	Jean EXILUS – attaché parlementaire de Cécile RILHAC
Intercommunalités Valparisis	Olivier DELEU
Communes	Jean-Marie BONTEMPS Béatrice BRINGER Silvio BIELLO Frédéric BESSET Stéphane ROUSSAKOVSKY François ABOUT Laurianne PICHON Damien BORDELOUP Patricia ZEISS Isabelle CHOCHON-LAMBERT Louise Feinsohn Bruno BOURIAUD
Représentants des usagers	Jean-Pierre GRESSIER Bernard GOBITZ Aurélien BARO
Lutèce, association des usagers de la ligne H	
FNAUT	
Usager de la ligne H invité	