

COMITE DE LIGNE RER B

Compte-rendu de la réunion du 6 juillet 2012

Présidé par M. Jérôme GUEDJ, Président de la Commission Qualité de Service du STIF et Président du Conseil Général de l'Essonne.

La liste des présents figure en pièce jointe.

M. GUEDJ introduit ce 3^{ème} comité de ligne en rappelant le rôle structurant du RER B, qui est la seule ligne circulant sur l'ensemble des départements franciliens.

M. GUEDJ rappelle les difficultés importantes de l'automne 2011, liées à une crise du matériel roulant, et précise que la présente réunion est l'occasion de faire bilan des actions engagées à court, moyen, et long terme pour améliorer le fonctionnement de la ligne.

La réunion est organisée en trois temps : le fonctionnement actuel de la ligne, le projet RER B Nord+, et le schéma directeur RER B Sud.

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

* * * * *

* * *

FONCTIONNEMENT ACTUEL DU RER B

Le STIF présente les résultats de l'indicateur de ponctualité en 2012, et son évolution mensuelle comparée à 2011, qui font apparaître une fin d'année 2011 très difficile et un premier semestre 2012 en amélioration.

La RATP et la SNCF détaillent la gestion de la crise de l'amiante dans le cadre de la rénovation du matériel roulant, et présentent les actions en cours pour améliorer la qualité de service ainsi que les travaux de cet été.

L'association comité de vigilance de la Ville de Sceaux souhaiterait que les résultats de ponctualité soient détaillés par branche, dans la mesure où les branches de Robinson et Saint-Rémy sont particulièrement dégradées. L'association s'interroge par ailleurs sur la mesure le pourcentage de voyageurs arrivant à leur gare de destination avec moins de 5 minutes de retard : si un retardé de 6 minutes peut être considéré comme acceptable, il en va tout autrement pour un retard d'une heure.

Le STIF précise que la ponctualité est également mesurée par branche avec des incitations financières associées.

Les nouveaux contrats entre le STIF et les opérateurs RATP et SNCF permettent de plus de mesurer l'importance des retards, et comportent une incitation à respecter le nombre de trains arrivés au terminus de chacune des branches : cette mesure a pour objectif de limiter des retards trop importants sur les branches.

Le STIF indique par ailleurs que le nouvel outil de la SNCF pour la mesure de la ponctualité fait actuellement l'objet d'une expertise par le STIF pour vérifier la continuité avec les statistiques des années précédentes. Ce travail sera l'occasion d'un échange avec les associations d'usagers.

La Ville de Massy souligne l'amélioration du service depuis la crise de l'amiante, très éprouvante pour les usagers, et souhaiterait que les modalités d'intervention des pompiers soient facilitées dans la gestion des incidents.

La RATP indique travailler avec les services des pompiers et de la police (pour les colis suspects notamment) sur les protocoles d'intervention, de manière à limiter le temps d'immobilisation des trains.

L'AUT Île-de-France souligne dans le cadre des travaux de cet été la nécessité d'une bonne coordination entre les navettes mises en place entre Orsay – Saint-Rémy et les trains desservant Paris.

La RATP précise que des dispositions ont été prises pour obtenir une coordination maximale.

La FNAUT salue les dispositions prises pour cet été (trains longs jusqu'à 21h, renforcement de la desserte de La Plaine Stade de France), mais rappelle que la durée de la pointe de soirée est trop courte et souhaite qu'elle soit augmentée pour l'été 2013. Par ailleurs, la FNAUT s'interroge sur la possibilité d'une mise en œuvre plus tardive du service d'été en 2013, à l'instar de la décision qui a été récemment prise pour le RER A.

La SNCF rappelle que les marges de manœuvres pour adapter l'offre en période de travaux sont très réduites, et que l'été 2013 reste contraint par la finalisation des travaux du projet RER B Nord+. Par conséquent une augmentation de la durée de la pointe de soirée n'apparaît pas envisageable.

Le STIF confirme que le service d'été sera appliqué une semaine plus tard en juillet 2013, ainsi qu'au cours de la semaine comprise entre Noël et le jour de l'an, comme pour le RER A.

Le collectif des associations riveraines du RER B Robinson souligne la gêne occasionnée par des trains rendus fréquemment terminus à Laplace, ainsi que la suppression chronique de la mission « QART » en pointe de matinée.

La RATP confirme qu'une mission QART a fait l'objet d'un allègement programmé depuis juin, avec information des voyageurs, car le parc de matériel roulant reste tendu.

La FNAUT s'interroge sur la poursuite et le rythme de la rénovation des trains du RER B, dans la mesure où l'entreprise ACC avec laquelle travaille la RATP est en difficulté financière et où l'atelier SNCF de Rennes a fermé.

La Ville d'Aulnay s'interroge sur l'horizon de rénovation du MI84.

La RATP et la SNCF confirment la mobilisation de l'ensemble des acteurs pour la poursuite de la rénovation du matériel MI79, avec comme objectif de regagner du temps comme suite à la dérive du planning initial.

La RATP précise que les difficultés financières d'ACC font actuellement l'objet d'une instruction au niveau ministériel.

Les réflexions au sujet de la rénovation du MI84 sont en cours.

RER B NORD+

Le STIF rappelle le contenu de la modernisation en cours du RER B :

- avec 250 M€ d'investissements sur l'infrastructure, afin de dédier les voies au RER B sur sa partie Nord, pour améliorer la régularité de toute la ligne ;
- avec 275 M€ sur la rénovation du matériel roulant.

Ces deux opérations sont financées à 50% par le STIF.

RFF présente la nature et l'avancement des travaux :

- l'essentiel des travaux (fiabilisation de l'infrastructure, rehaussements de quais, rénovation et mise en accessibilité des gares) sera achevé comme initialement prévu en novembre 2012 ;
- la refonte de la signalisation, complexe et s'effectuant sur voies exploitées, sera achevée en août 2013 soit 9 mois après la date initialement prévue : la mise en place de la nouvelle desserte RER B Nord+ s'effectuera donc en septembre 2013.

Jérôme GUEJD signale que Jean-Paul HUCHON a reçu les présidents de RFF et de la SNCF au sujet de ce retard, afin de s'assurer que tous les moyens seraient mis en œuvre par ces deux entreprises pour permettre une mise en service de l'offre B Nord+ dans les meilleures conditions pour les usagers et sans dérives nouvelles.

Le Comité de usagers de la Vallée de Chevreuse souligne le caractère pénalisant de la mise en place d'espaces bagages dans le cadre de la rénovation du matériel roulant : cet espace se traduit par une diminution du nombre de places assises (fixes ou strapontins), et n'est peu ou pas utilisé car les usagers hésitent à s'éloigner de leurs bagages.

La Ville d'Aulnay abonde dans ce sens et souhaite qu'un REX de l'utilisation des espaces bagages soit effectué, de manière à adapter la rénovation le cas échéant.

Le Comité de vigilance de la Ville de Sceaux souhaite également la suppression des espaces bagages au profit de places assises, et précise que la réfrigération des rames est sans effet car les fenêtres sont ouvertes.

La SNCF précise que la création des espaces bagage est à l'origine une compensation à la suppression des racks situés au-dessus des sièges.

Le STIF a demandé à la RATP et à la SNCF des éléments de REX sur l'utilisation des espaces bagages et les conditions de leur suppression. Le STIF et les opérateurs notent par ailleurs le caractère inopérant de la réfrigération lorsque les fenêtres sont ouvertes.

Le Comité d'usagers de la Vallée de Chevreuse s'étonne que pour certains quais l'accessibilité de plain pied ne s'effectue qu'en tête de train.

RFF précise que le principe général était bien de rehausser les quais à 1,15 m, de manière à permettre une accessibilité quai-train optimale. Toutefois dans certains cas de figure il n'a pas été possible de rehausser l'intégralité des quais à cette hauteur : alors un rehaussement partiel à 1,15 m a été effectué en tête de quai pour les personnes à mobilité réduite.

La Ville d'Aulnay souhaite que l'heure de pointe du matin soit prolongée car les trains sont encore très fréquentés après 9h00. A contrario les trains directs desservant l'aéroport bénéficient de réserves de capacités importantes.

La Ville de Mitry-Mory indique que le passage à la desserte omnibus allongera les temps de parcours pour les usagers de Mitry sans garantie d'amélioration de la régularité.

Le STIF précise que l'heure de pointe du soir sera étendue, d'1 heure et 30 minutes (de 19h00 à 20h30), dès la mise en place de l'offre B Nord+. L'heure de pointe du soir est en effet prioritaire compte tenu des éléments de fréquentation constatés.

Par ailleurs, si la durée de l'heure de pointe du matin est identique, la mise en place de l'offre B Nord+ devrait contribuer à homogénéiser la charge des trains.

Le STIF confirme également que le principal objectif de l'offre RER B Nord+ est bien d'améliorer la régularité. Les fragilités de l'exploitation actuelle conduisent à une circulation non optimisée des trains dont les temps de parcours réels sont plus élevés que les temps de trajet théoriques. La nouvelle grille permettra de fiabiliser le temps de trajet pour l'ensemble des voyageurs.

En outre, l'allongement de temps de parcours au départ de Mitry est en partie compensé par une augmentation de la desserte de pointe : 10 trains/heure contre 8 trains/heure actuellement.

La Communauté d'Agglomération de Plaine Commune regrette le report de la mise en place de la nouvelle desserte RER B Nord+ à septembre 2013, et renouvelle sa demande que la desserte de la gare de La Plaine – Stade de France en contre pointe soit augmentée de manière anticipée, compte tenu de l'afflux de voyageurs.

A l'appui de cette demande, la Communauté d'Agglomération de Plaine Commune remet en séance une pétition de l'association « La Plaine Promotion ».

La Communauté d'Agglomération souhaite que de nouveaux comptages soient réalisés.

Le STIF indique avoir demandé à la SNCF d'étudier le renforcement de la desserte de La Plaine – Stade de France de manière anticipée. Compte tenu des travaux en cours, il apparaît que ce renforcement se traduirait par une diminution de la robustesse de l'exploitation.

La SNCF précise qu'en l'état de l'infrastructure, le temps consommé par un troisième arrêt par ¼ d'heure à La Plaine – Stade de France fragiliserait la gestion des trains au terminus, source d'effet boule de neige.

La Ville d'Aulnay souhaite connaître l'état d'avancement du groupe de travail RATP/SNCF/RFF visant à mettre en place une organisation commune pour piloter et coordonner l'exploitation de la ligne B du RER.

La SNCF s'exprime au nom des 3 opérateurs et précise l'avancement actuel de la démarche, qui devrait se concrétiser fin 2012 / début 2013 :

- la création d'un centre de commandement unique au sein de l'actuel bâtiment du PCC RATP de Denfert-Rochereau réunissant la RATP, la SNCF, et la Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF) de RFF ;
- le pilotage de la ligne par un directeur unique appuyé par une équipe dédiée.

LE SCHEMA DIRECTEUR DU RER B SUD

Le STIF présente le contenu du Schéma Directeur, qui concerne principalement le Sud, mais également le Nord de manière à couvrir la ligne dans son intégralité.

Jérôme GUEJD précise que le Schéma Directeur sera présenté au Conseil du STIF à la fin du 1^{er} trimestre 2013.

Le Comité de vigilance de la Ville de Sceaux souhaite savoir si une offre omnibus de type métro, mise en place au Nord avec RER B Nord+, est également prévue au Sud dans le cadre du Schéma Directeur.

Le STIF précise que les études sont en cours, et sont menées de manière à concilier :

- un nombre d'arrêts fonction de la fréquentation des différentes gares ;
- un objectif d'équilibre de la charge des trains à l'entrée du tronçon central, facteur de régularité ;
- et un temps de parcours attractif.

La Ville de Massy salue ce Schéma Directeur, mais souhaite vivement que le terminus de Denfert puisse être aménagé rapidement pour les situations perturbées, sans attendre 2017.

L'AUT Île-de-France note qu'une solution plus complète pourra être mise en place dans 5 ans, mais demande qu'une solution provisoire pour permettre de retourner des trains à Denfert soit mise en place dans les plus brefs délais.

Le Conseil Général des Hauts-de-Seine rappelle le vœu conjoint des Conseils Généraux du Val-de-Marne et des Hauts-de-Seine de novembre 2011 pour la création d'un terminus à Denfert, et insiste également sur la nécessité de pouvoir mettre en place rapidement une solution provisoire.

Jérôme GUEJD précise qu'il a également soulevé ce point lors de la dernière commission de suivi du Schéma Directeur, et demandé à la RATP d'étudier la mise en place d'un terminus provisoire sans attendre 2017.

La RATP confirme qu'une phase intermédiaire est à l'étude, afin de pouvoir proposer une possibilité de retournement le plus vite possible en tenant compte des délais administratifs. Une solution doit pouvoir être mise en place fin 2015.

La Ville d'Aulnay s'interroge sur les conséquences de l'utilisation du terminus de Denfert pour les usagers du Nord.

La RATP précise que le terminus de Denfert fonctionnera en situation perturbée, et permettra d'acheminer des trains en provenance du Sud jusqu'à Paris plutôt que de les rendre terminus à Laplace ou de les supprimer en cas extrême. Par conséquent, l'utilisation du terminus de Denfert ne se traduira pas par une diminution du nombre de trains au Nord.

La Ville de Massy souhaite que le Schéma Directeur permette de lister les incidents, leurs causes et leurs conséquences, et les actions mises en œuvre afin de les réduire.

Le STIF indique qu'afin d'initier les études de schéma directeur du RER B Sud, les opérateurs de la ligne ont produit fin 2011 un Dossier d'émergence qui a permis de faire l'état du fonctionnement du RER B. Les enjeux de régularité de la ligne y ont été soulignés au travers d'une première analyse des incidents et de ses dysfonctionnements, qui a fondé un programme de 61 études validé par le Conseil du STIF.

Le Schéma Directeur RER B Sud s'attachera à apporter une gamme d'actions dont les bénéfices pour la ligne auront fait l'objet d'une évaluation en matière de réduction des incidents et d'amélioration de l'exploitation et du fonctionnement de la ligne B du RER.

La Ville de Gif-sur-Yvette note que la réduction en 2009 du nombre de RER D en pointe dans le tunnel commun RER B – RER D (mise en place de la « D8 ») a permis d'améliorer le fonctionnement de la ligne B, et s'interroge sur les conséquences du retour à la « D12 » prévu en 2014.

La RATP et la SNCF considèrent que le retour à la D12 constitue un défi. C'est une contrainte qu'ils prendront en compte. En effet, le tunnel est une difficulté structurelle majeure pour les heures de pointe. Il est impératif de limiter les retards des trains arrivant dans le tronçon central. Les plans d'améliorations menées sur la ligne B visent cet objectif. Par ailleurs, la gestion des circulations du tronçon central sera une priorité du projet de rapprochement RATP/SNCF.

Le STIF rappelle l'objectif d'amélioration de la régularité lié au projet RER B Nord+, et souligne la décision de son Conseil de transférer 12 rames MI84 de la ligne A vers la ligne B à l'horizon fin 2012, pour augmenter la réserve affectée à la maintenance et améliorer la gestion des situations perturbées grâce à la création de réserves sur 5 terminus de la ligne.

Le STIF rappelle par ailleurs que le retour à la D12 s'accompagne d'un montant d'investissement de 120 M€ qui a pour un objectif d'améliorer la robustesse de l'exploitation.

Le Comité d'usagers de la Vallée de Chevreuse souligne la nécessité de proposer une offre du RER B plus importante, compatible avec l'aménagement du plateau de Saclay : et ce d'autant plus que les infrastructures routières actuelles sont saturées.

Le Comité d'usager s'interroge ainsi sur la prise en compte du renouvellement du matériel actuel dans le schéma directeur, ainsi que sur les possibilités d'augmenter le nombre de circulations.

Le STIF précise que le Schéma Directeur s'appuie sur des prévisions de trafic afin d'adapter l'offre à la demande. Le renouvellement du matériel roulant est bien pris en compte, il fait partie des 61 études dont la liste figurera sur le support de présentation qui sera mis en ligne sur le site du STIF.

Jérôme GUEJD confirme que la modernisation du RER B est un préalable indispensable au développement du plateau de Saclay, souligne la nécessité que cette modernisation s'effectue dans un calendrier identique à celui du Grand Paris Express.

Jérôme GUEJD indique que le doublement du tunnel entre Châtelet et Gare du Nord est également étudié dans le cadre du Schéma Directeur.

En conclusion, Jérôme GUEJD remercie l'ensemble des participants, et propose de réunir le prochain comité de ligne avant l'été 2013, pour la présentation du Schéma Directeur.

Liste des présents ou représentés

Conseil Régional d'Île-de-France	M. PINTO
Conseil Général des Hauts-de-Seine	M. CAMPAN
Communauté d'Agglomération de la Plaine Commune	M. LEMEILLE
Communauté d'Agglomération Europ'Essonne	M. MOLINA
Communauté d'Agglomération des Haut de Bièvre	Mme ARAMA
Mairie d'Aubervilliers	M. SALVATOR
Mairie d'Aulnay-sous-Bois	M. SEGURA
Mairie de Bures-sur-Yvette	M. VIGIER
Mairie de Drancy	M. LAGARDE
Mairie de Gif-sur-Yvette	M. HAVEL
Mairie de Mitry-Mory	M. DJABALI
Mairie de Paris	M. BOURDAS
Mairie de Sceaux	M. RIOTTON
Mairie de Saint-Denis	Mme RANGUIN
Mairie de Verrières Le Buisson	M. MANTIENNE
Mairie de Villepinte	Mme ROLAND
Mairie de Villeparisis	M. POUPET
Fédération Nationale des Usagers des Transports	M. LEROSEY
AUT-FNAUT ILE DE France	M. PELISSIER
Président du Comité de vigilance de la ville de Sceaux	M. LOGEAY
Collectif des Associations Riveraines du RER B Robinson (CARRRO)	Mme VERNET
Association "Comité des usagers RER B Vallée de Chevreuse"	Mme WITTERSHEIM M. JURVILLIER
Association "Aulnay Environnement "	M. HALIFAX

AEROPORT DE PARIS

M. VANEL

STIF

Mme BARDY
M. SAINT-BLANCARD

RATP

Mme BUGLIONI,
MM. MARTIN, REMOND, REYNAUD

SNCF

Mmes LEPERE, TILLOY
MM. LEFEVRE, BARBIER

RFF

M. GIRAUD-DESJUZEUR

OPTILE

M. RIOU