

COMITE DE LIGNE T2

Relevé de décisions 27 septembre 2023

Direction des Mobilités de Surface

11/10/2023
Fabrice LABROILLE

Participants				
Entité	Prénom NOM	Courriel	Présent	Diffusion
Île-de-France Mobilités	Pierre Ravier	pierre.ravier@iledefrance-mobilites.fr		X
Île-de-France Mobilités	Lionel Poupat	lionel.poupat@iledefrance-mobilites.fr	X	X
Île-de-France Mobilités	Fabien Lambert	fabien.lambert@iledefrance-mobilites.fr	X	X
Île-de-France Mobilités	Fabrice Labroille	fabrice.labroille@iledefrancemobilites.fr	X	X
Île-de-France Mobilités	Claire Dassy	claire.dassy@iledefrance-mobilites.fr	X	X
Île-de-France Mobilités	Hélène Becquet	helene.becquet@iledefrance-mobilites.fr	X	X
Île-de-France Mobilités	Amélie Beal	amelie.beal@iledefrance-mobilites.fr	X	X
Île-de-France Mobilités	Guillaume De Gavre	guillaume.de-gavre@iledefrance-mobilites.fr		X
CD Hauts-de-Seine	Thierry Foubert	tfoubert@hauts-de-seine.fr	X	X
CD Hauts-de-Seine	François Barth	fbarth@hauts-de-seine.fr	X	X
EPI 78-92	François Gros	f.gros@epi78-92.fr	X	X
EPI 78 - 92	Romain Bourget	r.bourget@epi78-92.fr	X	X
CD Val d'Oise	Natacha Rihet	natacha.rihet@valdoise.fr	X	X
EPT GPSO	Christelle Seiller	Christelle.SEILLER@seineouest.fr	X	X
CASGBS	Dorian Vi	Dorian.vi@casqbs.fr	X	X
Paris XV ^e arr	Philippe Goujon	philippe.goujon@paris.fr	X	X
Paris XV ^e arr	Erick Orblin	Erick.orblin@paris.fr	X	X
Bezons	Laurence Sturm	l.sturm@mairie-bezons.fr	X	X

Bezons	Cécile Laborde	c.laborde@mairie-bezons.fr	X	X
Bezons	Christian Hoerner	c.hoerner@mairie-bezons.fr	X	X
Boulogne-Billancourt	Bertrand-Pierre Galey	bp.galey@mairie-boulogne-billancourt.fr	X	X
Colombes	Leopold Michallet	Leopold.michallet@colombes.fr	X	X
Courbevoie	Gérald Chirouze	g.chirouze@ville-courbevoie.fr	X	X
La Garenne-Colombes	Jean-François Dransart	Jean-francois.dransart@lagarennecolombes.fr	X	X
Saint-Cloud	Laurent Monjole	l.monjole@saintcloud.fr	X	X
Suresnes	Elisa Murer	e.murer@ville-suresnes.fr	X	X
FNAUT	Bernard Gobitz	bernard.gobitz@free.fr	X	X
Plus de trains	Arnaud Bertrand	plusdetrains@gmail.com	X	X
Plus de trains	Alexia Dufaux Besson	plusdetrains@gmail.com	X	X
Horizons Employeurs	Bernard Baur	b.baur@orange.fr	X	X
CCI 92	Robin Benoist	rbenoist@cci-paris-idf.fr	X	X
CCI 75	Alain Richner	arichner@cci-paris-idf.fr	X	X
RATP	Jérôme Bettochi	jerome.bettochi@ratp.fr	X	X
RATP	Magali Lecler	magali.lecler@ratp.fr	X	X
RATP	Sophie Fernier	sophie.fernier@ratp.fr	X	X
RATP	Thomas Pouessel	thomas.pouessel@ratp.fr	X	X
RATP	Valérie Feret	valerie.feret@ratp.fr	X	X
RATP	Joao Scoquart	joao.scoquart@ratp.fr	X	X
RATP	Olivier Laperche	olivier.laperche@ratp.fr	X	X
RATP	Thierry Sacchet	thierry.sacchet@ratp.fr	X	X
RATP	David Lecourt	david.lecourt@ratp.fr	X	X
RATP	Sylvie Pouget	sylvie.pouget@ratp.fr	X	X
RATP	Matthieu Le Mailloux	matthieu.le-mailloux@ratp.fr		X

1 - INTRODUCTION

Ile-de-France Mobilités signale en introduction qu'il s'agit du quatrième comité de ligne de la ligne T2, le précédent ayant eu lieu avant la période Covid. D'autres réunions d'échanges ont eu lieu entre temps. Ce comité de ligne a pour objet d'aborder les projets et les perspectives à court et moyen terme pour améliorer la ligne.

La fréquentation du T2 est revenue à un niveau s'approchant de celui de la période pré-Covid (209 565 voyageurs par jour en 2023 contre 234 602 en 2019) mais son exploitation reste difficile. Il est donc nécessaire d'agir sur différents leviers afin d'améliorer les conditions de transport de cette ligne.

2 - RETOUR SUR LES INTERRUPTIONS DE TRAFIC ETE 2023

L'AUT indique que lors de l'interruption de trafic de l'été 2023 dans le secteur de La Défense, l'information voyageur sur les temps d'attente en station a été défailante. La RATP s'excuse de cette situation et cherchera à y remédier.

3 - POINT SUR LA FIABILITE DU MATERIEL ROULANT

La RATP rappelle que le matériel roulant circulant sur le T2 est vieillissant (les plus anciennes rames ont 20 ans) et subit fortement les phénomènes de fortes saisonnalités (canicule, gel). De plus, il n'a pas été conçu pour circuler sur des voies sur ballast à une vitesse de 70 km/h.

Mme Dufaux Besson (association Plus de trains) s'interroge dans ce cas sur le choix de ce matériel roulant, s'il pose un problème de sécurité pour les voyageurs et si les incidents vont continuer à se multiplier.

IDFM indique que le fonctionnement de ces rames ne constitue pas un danger pour les voyageurs même si elles ne garantissent pas une exploitation optimale. La RATP évoque les problèmes d'approvisionnement en pièces nécessaires à l'entretien du matériel roulant mais cela n'empêche pas le respect du calendrier global de maintenance. Pour autant la vétusté des rames risque de continuer à entraîner la multiplication d'incidents en ligne et le manque de rames.

Arnaud Bertrand (Plus de trains) demande à la RATP s'il existe des rames de réserve sur le T2. La RATP indique qu'il existe bien ces rames de réserve permettant notamment la maintenance préventive du matériel. Pour autant, en raison des congés estivaux des mainteneurs en charge de celle-ci, la RATP rencontre des difficultés les mois de juillet et août dans la maintenance et donc dans la disponibilité des rames.

Arnaud Bertrand (Plus de trains) souhaite également savoir si le développement du télétravail a entraîné des fréquentations différentes en fonction des jours de semaine sur la ligne. Selon la RATP, on constate une baisse de trafic de 10% le vendredi en comparaison du lundi ; le mardi étant la journée la plus chargée.

L'AUT demande s'il y a une différence de fiabilité entre les rames les plus anciennes et les nouvelles. La RATP confirme l'existence de difficultés plus importantes sur les rames anciennes nécessitant un effort de maintenance plus important et donc une moindre disponibilité.

4 - PROJETS D'AMELIORATION DE COURT TERME

La saturation des véhicules sur trois carrefours au nord de la ligne, Victor Basch et Parc Pierre Lagravère à Colombes et Pont de Bezons, impacte directement la bonne exploitation de la ligne. Suite à l'installation d'un dispositif de vidéo-verbalisation, des essais sont en cours pour améliorer la circulation sur le Pont de Bezons mais il n'y a pas à date de retour d'expérience. Pour les deux autres carrefours, des actions de vidéo-verbalisations peuvent être envisagées.

Leopold Michallet (Maire-adjoint de Colombes délégué aux transports, mobilités, qualité de l'air et stationnement) indique que la Ville de Colombes est favorable à la vidéo-verbalisation sur ces

carrefours mais n'est pas en mesure de la gérer. De plus, il estime que ce système ne permettra sans doute pas de résoudre les problèmes de trafic de transit, très important sur ce secteur.

François Gros (EPI 78-92) précise que sa structure est chargée du fonctionnement des feux de circulation sur cet axe. Il indique également que le système de rouge absolu peut connaître des exceptions sur le T2 notamment pour permettre le passage au vert de certains véhicules (flux parallèle au tramway). Il est autorisé des mouvements de véhicules qui ne sont pas en conflit avec le tramway. De plus, le fonctionnement des feux est très optimisé mais en cas de non-respect par les automobilistes, le système n'est plus efficace.

Arnaud Bertrand (Plus de trains) regrette que des solutions permettant de fluidifier la circulation mettent trop de temps à se mettre en place.

Leopold Michallet (Maire-adjoint de Colombes délégué aux transports, mobilités, qualité de l'air et stationnement) rappelle que les carrefours qui posent problèmes sont complexes à gérer. Une solution consisterait à organiser les carrefours, de limiter une bretelle de l'A86, d'autant plus que le T1 circulera prochainement sur ce tronçon.

Bernard Gobitz (AUT) demande si la police municipale de Colombes pourrait réguler la circulation ? Leopold Michallet répond qu'il serait nécessaire d'avoir deux agents en permanence mais les recrutements sont compliqués. Il n'y a pas aujourd'hui les effectifs nécessaires pour assurer cette mission.

IDFM rappelle que l'exploitation de toutes les lignes de tramway est fragile dès qu'elles circulent dans l'espace public. Il est nécessaire d'installer un système de vidéo-verbalisation au niveau des carrefours problématiques pour changer les comportements et réprimer les conducteurs qui ne respectent pas le code de la route

5 - PROJETS D'AMELIORATION A MOYEN TERME

T2 ACE (Amélioration des conditions d'exploitation)

La RATP présente le projet en rappelant que celui-ci a débuté en 2020 et le dossier AVP a été validé en mars 2022. Il a pour objectif principal d'adapter les infrastructures et le matériel roulant pour assurer une fréquence de 3'30 entre deux rames en heure de pointe. Cette offre de transport, inscrite dans le contrat entre IDFM et la RATP, n'est pas réalisable actuellement en raison de la configuration des infrastructures sur la ligne et notamment du terminus de Porte de Versailles.

Les travaux les plus importants liés au projet ACE auront lieu à Porte de Versailles où la station sera déplacée de 120 mètres environ afin de créer une arrière-gare permettant de mieux gérer les flux de rafales de rames et les échanges voyageurs. Ce déplacement de la station nécessitera un réaménagement de l'espace public dans ce secteur contraint qui de plus verra la réalisation de la Tour Triangle à proximité immédiate. Pour la réalisation des travaux, une ITC¹ du T2 est nécessaire pendant une durée d'un an, le terminus de la ligne sera reporté à Suzanne Lenglen pendant 48 semaines et à Issy Val-de-Seine pendant 4 semaines.

Philippe Goujon (Maire du XVe arrondissement de Paris) regrette de ne pas avoir été associé et de découvrir l'avancement de ce projet en Comité de ligne. Il s'inquiète en particulier de l'impact des

¹ Interruption temporaire de circulation

travaux dans un secteur déjà dense et où les travaux vont se multiplier (Tour Triangle, rénovation complète de l'Aquaboulevard). La RATP propose d'organiser une réunion rapide avec le Maire afin de pouvoir répondre à l'ensemble des questions.

Arnaud Bertrand (Plus de trains) souhaite savoir si les ITC prévus sur le T2 seront coordonnées avec celles prévues sur le RER C, ce dernier pouvant servir d'alternative pour se rendre à Issy Val de Seine ou dans le cœur de Paris. IDFM va prendre contact avec la SNCF pour avoir une bonne coordination.

Concernant l'acquisition de 7 rames supplémentaires venant d'autres lignes de tramway pour les faire circuler sur le T2, Bernard Gobitz (AUT) souhaite savoir de quelles lignes viennent ces rames. La RATP indique qu'elles circulent actuellement sur les T7 et T8. Il s'agit de vérifier si ces rames peuvent être couplées et circuler sans difficultés sur la ligne T2 bien qu'elles n'aient pas été conçues pour ceci.

PROJET DE CREATION D'UNE NOUVELLE STATION ROSE DE CHERBOURG

Au titre de la désaturation des espaces sur la Défense, une étude de niveau faisabilité visant à la création d'une nouvelle station intermédiaire entre La Défense et Puteaux au niveau de Rose de Cherbourg est en cours. L'ajout de cette nouvelle station permettrait une meilleure correspondance du T2 avec la future ligne 15 du métro.

François Gros (EPI 78-92) s'inquiète de la qualité de la correspondance entre cette station et la future de la ligne 15. Bernard Gobitz (AUT) souhaite s'assurer qu'une bonne intermodalité sera prévue au niveau de cette station.

TRONC COMMUN T1-T2

Dans le cadre de son prolongement à Colombes, le T1 va utiliser sur quelques centaines de mètres une partie du linéaire du T2 sur cette même commune. Des études de modélisation de la circulation sont en cours au niveau du futur tronc commun (EPI 78-92). Ces études permettront de valider la configuration et le dimensionnement du tronc commun de référence (programme de l'AVP). Un autre scénario de doublement des voies tramway a été étudié en termes de faisabilité, sans quantifier le gain en termes d'exploitabilité des deux lignes.

Leopold Michallet (Maire-adjoint de Colombes délégué aux transports, mobilités, qualité de l'air et stationnement) souhaite connaître le calendrier de ces études. IDFM rappelle que ces études sont pilotées par les maîtres d'ouvrage (CD 92 : aménagements urbains conduit les études de circulation, RATP : système de transport conduit les études d'exploitation). Il faut disposer des premiers résultats de l'étude de circulation afin que ceux-ci soient examinés et partagés avec la Ville de Colombes. Il est probable que le problème le plus important à suivre est le cisaillement des voies à l'entrée et à la sortie du tronc commun.

Leopold Michallet souhaite savoir si la RATP pouvait prendre en charge la vidéo-verbalisation dans le secteur. Celle-ci indique ne pas avoir le pouvoir sur la voirie, celui-ci relevant des polices municipales ou nationales.

T2 ADAPTATION DE LA CAPACITE DU MATERIEL (ACM)

L'étude de niveau faisabilité, lancée en septembre 2023, est en cours de réalisation. Plusieurs scénarii vont être étudiés afin d'améliorer les capacités d'emport des rames permettant de transporter davantage de voyageurs.

Bernard Gobitz (AUT) s'interroge sur la nécessité de travaux afin d'adapter les voies et les stations à un nouveau matériel roulant. La RATP indique qu'elle va lancer des études pour chiffrer les coûts sur d'éventuels travaux d'adaptation.

François Barth (Département des Hauts-de-Seine) estime qu'il y aura des impacts dus au changement de matériel roulant sur des ouvrages d'art. Les contraintes seront présentes dans le secteur sud des Hauts-de-Seine desservies par le T2. La RATP s'engage à expertiser les points soulevés par le Département.

Jean-François Dransart (adjoint au maire de la Garenne-Colombes délégué à la mobilité, à la voirie et au stationnement) s'interroge sur la possibilité de faire circuler des rames à deux niveaux sur la ligne. IDFM indique que le gabarit de la ligne, en particulier au niveau des tunnels, rend cette option impossible.

De manière générale sur la question de l'évolution du matériel roulant sur le T2, IDFM précise qu'il est nécessaire d'avoir un équilibre entre les impacts sur les espaces urbains et la fréquence des rames. S'il est souhaité aujourd'hui augmenter la capacité d'emport des rames, c'est que la fréquence sur cette ligne ne pourra plus être augmentée.

CONCLUSION

IDFM en conclusion de la réunion remercie l'ensemble des participants à la réunion et relève trois points qui vont nécessiter des compléments d'information et de coordination : la question de la vidéo-verbalisation et de la mise en place d'une meilleure logique d'intervention afin de déterminer le rôle de chacun ; l'incidence des travaux à la Porte de Versailles et l'indispensable association de tous les acteurs ; la correspondance entre la future ligne 15 et le T2 et la mise en œuvre de cheminements efficaces.

Le prochain comité de ligne pourrait se tenir après les JOP. Pour autant les acteurs locaux peuvent sans hésitation solliciter la RATP et IDFM quand ils le souhaitent.