

COMITE DE LIGNE RER A

Compte-rendu de la réunion du 20 janvier 2011

Présidé par Mme Laurence COHEN, Présidente de la commission démocratisation du STIF

La liste des présents et excusés figure en pièce jointe.

* * * * *

* *

Mme COHEN ouvre la séance en rappelant qu'il s'agit du **deuxième comité sur le RER A**, le premier ayant eu lieu en novembre 2009. Il s'inscrit dans la continuité de la démarche engagée dès 2008 par le STIF : les comités de ligne constituent un lieu d'échanges direct entre l'ensemble des acteurs du transport public en Ile-de-France, d'autant plus nécessaire que la situation actuelle de l'exploitation du réseau ferroviaire est particulièrement difficile.

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

Le **STIF annonce en particulier le lancement, par le vote du Conseil du STIF du 9 février prochain, d'un schéma directeur sur le fonctionnement et l'évolution du RER A**, qui étudiera l'ensemble des composantes de la ligne et les possibilités d'amélioration. Les études seront achevées au début de l'année 2012 et permettront de définir le programme opérationnel, ses enjeux, son calendrier et son financement.

* * * * *

* *

LE RER A AU QUOTIDIEN

La Ville de Saint-Germain-en-Laye constate une dégradation de la régularité sur la ligne, notamment depuis fin 2009, et s'interroge sur les raisons d'une telle situation.

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 et la RATP.

Le STIF dispose de données plus précises sur chacun des sections de la ligne A.

Il précise que ces indicateurs renvoient à l'application annuelle d'incitations financières importantes au respect de ces objectifs : sur le RER A, le montant total en jeu sur le seul domaine de la régularité est de 2 M€ chaque année, réparti entre la SNCF et la RATP. Le malus pour l'année 2010 est en cours de calcul : pour mémoire, le malus s'élevait à près de 1 M€ en 2009.

La SNCF et la RATP présentent les causes de la dégradation de la situation en 2010.

D'une manière générale, une croissance du trafic est soulignée par les opérateurs. La RATP rappelle qu'en heure de pointe, la marge de tolérance dans le tronçon central n'est que de 5 secondes par station, ce qui est extrêmement limité : toute dérive des temps de stationnement entraîne mécaniquement des conséquences non seulement sur le tronçon central, mais aussi sur les branches. Aussi, il est essentiel que la régularité des passages sous Paris soit la meilleure possible pour que la capacité offerte sur les branches soit maximale.

Pour le STIF cependant, le diagnostic mené par la RATP, RFF et la SNCF, montre notamment que le tronçon central intervient plutôt comme un amplificateur des difficultés, compte-tenu de son niveau de fréquentation et de l'impossibilité d'isoler un train problématique. Mais ce constat ne doit pas masquer que ce sont a priori les branches des villes nouvelles de Cergy et de Marne-La-Vallée, dont la fréquentation a le plus augmenté, qui génèrent les plus grosses difficultés, en raison d'infrastructures non adaptées, qui causent des retards problématiques aux convergences avec les autres branches.

La FNAUT demande les résultats du plan d'actions demandé par le STIF et engagé par la RATP en mai 2008 : fonctionnement du train SAMU, redressement du nombre de trains par heure de pointe...

La RATP confirme la mise en œuvre de l'ensemble des actions prévues pour l'horizon court terme, mais rencontre des difficultés dans l'identification des résultats spécifiques de ces actions. Selon la RATP, elles ont contribué à améliorer le fonctionnement de la ligne, et à limiter certains facteurs de retards, mais d'autres facteurs ont augmenté.

La RATP s'était aussi engagée à renforcer la présence de personnel d'encadrement à Nanterre-Préfecture pour mieux gérer la rotation des conducteurs. La mise en place est confirmée par la SNCF.

Le Syndicat de Transports de l'agglomération de Marne-la-Vallée demande un bilan du renforcement de l'offre survenu en février 2008 sur les branches Cergy et Marne-la-Vallée.

La SNCF et la RATP confirme l'augmentation de trafic aux heures creuses résultant de cette mesure d'offre.

La RATP indique que, selon elle, l'application de cette nouvelle offre a limité la « capacité de respiration » de la ligne aux heures creuses : avec désormais un intervalle de 3 min 20 en heures creuses, la récupération des retards de la pointe de matinée avant la pointe de soirée est rendu beaucoup plus difficile selon la RATP.

Le STIF ne partage complètement pas cette analyse trop univoque : il estime que les modalités d'exploitation ont un effet déterminant par rapport au volume d'offre en heure creuse. C'est la raison pour laquelle le STIF a décidé de lancer un audit indépendant sur le fonctionnement du RER A, qui abordera notamment ce sujet.

Le Syndicat de Transports de l'agglomération de Marne-la-Vallée s'interroge sur les causes de la multiplication des terminus inopinés à Noisy-le-Grand, privant l'agglomération de dessertes jusqu'à Chessy.

La RATP comprend la gêne occasionnée sur l'agglomération de Marne-la-Vallée par ces mesures d'exploitation en dernière minute qui sont liées au souci de préserver les équilibres sur l'ensemble de la ligne et éviter la formation de grands intervalles sur la partie centrale, ou sur les branches de Cergy et Poissy.

Le STIF pour sa part souhaite que soit prise en compte l'augmentation importante du trafic sur la branche de Marne-la-Vallée dans les décisions d'exploitation.

Quelle est la part des incidents d'infrastructures dans les retards ?

RFF souligne que l'infrastructure représente le quart des causes d'irrégularité sur son périmètre. Il souligne le rôle particulier sur la régularité du déraillement d'un train de travaux lors des travaux à Houilles à la rentrée 2010, et de deux cas de libération tardive des voies suite à des travaux.

En parallèle, RFF est particulièrement vigilant au phénomène de recrudescence des intrusions sur les voies.

Le Syndicat de Transports de Marne-la-Vallée souhaite savoir dans quelle mesure la coordination des offres entre les lignes d'autobus et le RER peut être améliorée pour optimiser les correspondances.

Le STIF indique que le sujet est intégré dans les négociations des nouveaux contrats de type 2 avec les réseaux de bassin Optile. Cette nouvelle base contractuelle permettra de faire évoluer plus aisément l'offre.

Le Conseil Général du Val d'Oise et la ville de Neuville-sur-Oise constatent un déséquilibre de traitement entre les branches ouest, au détriment de la branche de Cergy. Qu'en est-il ?

La SNCF présente la comparaison de la ponctualité entre les branches, et notamment sur celles de Cergy et Poissy. Elle indique que la régularité permise sur les branches de Cergy et Poissy dépend aussi de l'interface avec les trains Paris Saint-Lazare – Nanterre – Cergy qui circulent sur les mêmes voies, qui s'intercalent entre les RER A à la fréquence de 10 minutes aux heures de pointe. Cette convergence des flux multiplie les risques de retards sur ces branches.

La Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise souhaite connaître le détail des mesures annoncées par le Président de la SNCF sur les « 12 lignes malades en France » dont le RER A.

En réponse à la forte dégradation des résultats de régularité des branches de Cergy et Poissy, la SNCF a décidé de lancer un plan d'actions à 18/24 mois visant à renforcer les actions déjà en cours et à les compléter de nouvelles mesures. Un diagnostic partagé avec RFF est en cours afin d'arrêter le plan d'actions qui sera communiqué au STIF, puis aux élus, associations d'usagers et voyageurs. Une attention particulière sera également accordée à l'amélioration de l'information des voyageurs.

Les villes de Neuilly-Plaisance et de Bry-sur-Marne s'interrogent sur les raisons du niveau de saleté des rames.

Le nettoyage des trains de la ligne est réalisé indifféremment sur les sites de Boissy-Saint-Léger, Rueil-Malmaison et de Torcy. Aux heures creuses de la journée, il arrive que la périodicité du lavage soit réduite par les contraintes liées aux retards des rames et à l'engagement du matériel pour assurer une capacité de transport suffisante.

GESTION DES SITUATIONS PERTURBÉES

La FNAUT pose la question du traitement la reprise du trafic après incident : elle considère que la mise en omnibus n'est pas la solution optimale. La FNAUT suggère la mise en œuvre de plans types.

Le STIF précise que le nouveau Plan de Déplacements Urbains PDUIF en cours de révision, qui sera adopté par le Conseil du STIF du 9 février prochain, 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 RATP indique que des plans types existent déjà pour gérer une interruption du trafic dans le tronçon central. Cependant, les conditions de retournement des trains à La Défense, Auber et Nation demeurent limitées aujourd'hui, ce qui implique un délai relativement long avant le retour à une situation nominale.

Le STIF précise que le schéma directeur du RER A intègrera des mesures permettant d'améliorer les conditions de retournement des trains dans ces situations.

L'association UFC Que choisir déplore une information des opérateurs jugée méprisante à l'égard des voyageurs.

Les Villes de Neuilly-Plaisance et de Bry-sur-Marne soulignent le décalage entre l'information sur les écrans SIEL et la réalité des circulations.

La Ville de Nogent-sur-Marne souligne les écarts entre les messages aux voyageurs et les instructions données aux conducteurs, ce qui ne facilite pas la gestion des situations perturbées.

La RATP indique qu'elle va déployer un nouveau système d'informations voyageurs plus réactif.

La Communauté d'Agglomération du Haut-Val-de-Marne déplore les conditions de communication l'été dernier à l'occasion des travaux du pont de Bonneuil et la dégradation conséquente de la desserte de la branche Boissy-Saint-Léger.

La RATP informe que de nouvelles modalités d'exploitation seront mises en œuvre entre Joinville et Boissy-Saint-Léger à la demande du STIF et des voyageurs à l'été 2011, à l'occasion de la seconde phase de travaux du pont de Bonneuil.

RENOUVELLEMENT DU MATERIEL ROULANT

L'un des leviers identifiés pour améliorer rapidement les conditions de transport des voyageurs sur cette ligne est de moderniser l'ensemble des trains, pour passer progressivement vers un parc de matériel entièrement à deux étages.

Le STIF a donc confié à la RATP, dès le mois de juillet 2008, l'acquisition de 130 rames nouvelles à 2 niveaux (MI09), avec une participation directe au financement du STIF de 650 millions d'euros. Le solde est financé par le STIF dans le cadre du contrat d'exploitation STIF-RATP.

Ce programme s'inscrit dans la politique du STIF de renouveau de l'ensemble des trains en Ile-de-France, qui a pour objectif qu'en 2016 tous les trains soient récents, neuf, ou rénovés.

Depuis le 1^{er} janvier 2010, et l'application de la loi n°2009-1503 du 8 décembre 2009, relative à l'organisation de la régulation ferroviaire (dite « Loi ORTF » ou « Loi ARAF »), le STIF est désormais propriétaire de l'ensemble du matériel roulant de la RATP. La RATP en assure la gestion.

La Ville de Nogent-sur-Marne souhaite connaître l'ordre d'attribution des rames à deux niveaux.

L'AUT Ile-de-France s'interroge sur la réalité du financement de la seconde tranche destinée à remplacer les MS61.

Le STIF indique qu'une première phase de mise en service de 60 rames nouvelles (2600 places) commencera dès la fin de cette année 2011 et ce, jusqu'en 2014. Cette première vague correspond au choix de remplacer d'abord les trains actuellement les moins capacitaires, les MI 84 (1680 places), qui circulent principalement sur les branches Cergy/Poissy et Marne-la-Vallée.

Les rames MS61 rénovées (1880 places), bien que les plus anciennes, continueront à circuler entre Saint Germain et Boissy, puisqu'elles ne peuvent circuler sur les branches Cergy/Poissy, du fait du système d'alimentation électrique, et de fait ne sont pas présentes non plus sur la branche symétrique de Marne-la-Vallée.

Pour autant, du fait du positionnement des ateliers de maintenance à Rueil-Malmaison et Sucy-en-Brie, les branches de Saint-Germain-en-Laye et de Boissy-Saint-Léger verront elles aussi circuler le nouveau matériel à deux niveaux.

La deuxième phase, déjà financée par le STIF pour sa part, et inscrite entre 2014 et 2017, permettra l'arrivée de 70 rames nouvelles pour remplacer les rames MS61.

A la fin du programme, toute la ligne sera équipée de trains à deux niveaux de même génération, ce qui doit simplifier son exploitation et l'entretien du matériel.

Les nouvelles rames MI09 à deux niveaux seront donc livrées à raison de deux rames par mois.

La Ville de Nanterre demande la capacité à terme du RER A lorsqu'il sera entièrement exploité en rames à deux niveaux.

Le STIF rappelle que la capacité de la ligne dépend non seulement de la capacité du train, mais aussi – et surtout pour la ligne A – de la fréquence de passage : celle-ci est déterminée par le temps de stationnement dans les gares parisiennes.

Le plein effet de la généralisation des rames à deux niveaux est donc subordonné à l'amélioration de l'exploitation de la ligne et au redressement du nombre de trains circulant par heure de pointe.

L'objectif est de dépasser le seuil des 60 000 places offertes par heure de pointe. L'homogénéisation du matériel roulant aura aussi pour effet de standardiser l'interface quai-trains : les trains étant de longueur et d'aménagements identiques, les portes seront toujours au même endroit, ce qui favorisera les échanges de voyageurs.

La Ville de Vincennes demande les modalités de prise en charge des personnes à mobilité réduite sur la ligne avec le nouveau matériel.

Le STIF indique que ce sujet a déjà été traité dans le Schéma Directeur d'Accessibilité : actuellement, l'accueil des voyageurs en fauteuil roulant s'effectue avec une assistance humaine.

La RATP indique que de nouvelles modalités pourront être mises en place lorsque le matériel sera unique sur l'ensemble de la ligne. Elle rappelle en effet que le MI09 étant très directement dérivé du MI2N, les conditions d'accessibilité seront similaires avec 3 espaces prévus dans chacune des trois voitures centrales et l'usage de la palette manœuvrée par un agent de station.

L'AUT Ile-de-France s'interroge sur les modifications d'infrastructures à apporter sur le domaine de RFF pour l'accueil des MIO9.

RFF répond que les installations peuvent aujourd'hui recevoir le nouveau matériel.

La RATP indique qu'elle adapte ses infrastructures, notamment ses ateliers de maintenance et la puissance électrique de la ligne.

La RATP indique qu'elle va devoir renforcer ses méthodes d'entretien, qui sont déjà spécifiques à cette ligne : du fait des tonnages supportés quotidiennement par la voie (trains lourds passant à fortes fréquences), certains coupons de rail dans le tronçon central sont renouvelés tous les deux ans, contre 18 en moyenne sur des sections moins chargées.

SCHEMA DIRECTEUR DU RER A

L'amélioration du fonctionnement de la ligne A ne peut se résumer au programme d'amélioration en cours, et à un investissement, même très important, sur le matériel roulant.

C'est la raison pour laquelle le STIF a demandé à la RATP, RFF et la SNCF d'engager un véritable Schéma directeur sur cette ligne pour l'amélioration de la régularité et de l'offre, afin d'organiser et de coordonner leurs actions de court, moyen et long terme.

Le prochain Conseil du STIF du 9 février 2011 devrait donc approuver les orientations de ce Schéma Directeur, ainsi que le financement d'études complémentaires permettant son achèvement au 1^{er} trimestre 2012.

Le diagnostic déjà mené par la RATP, RFF et la SNCF, montre notamment que les branches des villes nouvelles de Cergy et de Marne-La-Vallée, dont la fréquentation a le plus augmenté, génèrent des retards problématiques aux convergences avec les autres branches. Le tronçon central intervient alors comme un amplificateur de ces difficultés, compte-tenu de son niveau de fréquentation et de l'impossibilité d'isoler un train problématique.

Quelques points d'améliorations sont donc d'ores et déjà clairement identifiés :

- Augmenter la capacité de la ligne, en étudiant notamment l'automatisation du tronçon central.
- Supprimer les points de fragilité d'exploitation, aux terminus ou sur les branches fragiles
- Améliorer l'exploitation commune de la ligne par les opérateurs, avec la possibilité de supprimer le changement de conducteur qui s'effectue à Nanterre Préfecture.
- Réformer la gestion des situations perturbées en plaçant le voyageur au centre du dispositif : renforcement et perfectionnement des systèmes d'annonces sonores et visuelles ; amélioration de la gestion des flux de voyageurs dans les grandes gares ; établissement de scénarios anticipés d'exploitation en situation perturbées.
- Adapter l'offre de transport aux besoins des voyageurs : avec l'allongement de certaines missions ou la généralisation de certains. C'est aussi adapter le nombre de trains avec le rythme de vie des franciliens avec l'adéquation entre l'offre et la demande l'été, la soirée et les week-ends
- Améliorer le fonctionnement des gares et pôles d'échanges : avec la rénovation de gares, la création d'accès supplémentaire, l'agrandissement de salles d'entrées, le renforcement de la multimodalité, l'amélioration de l'inscription dans le tissu urbain, mais aussi la poursuite des actions conduites sur l'amélioration de l'accessibilité

La Communauté d'Agglomération du Haut-Val-de-Marne rappelle la demande formulée quant à la suppression du terminus intermédiaire de La Varenne – Chennevières.

Le STIF confirme que ce point fait bien partie des renforts d'offre à étudier dans le cadre du Schéma Directeur.

Le Collectif des usagers de Marne-la-Vallée rappelle que le développement de l'agglomération n'est qu'à mi-parcours du projet et s'interroge sur la gestion de la ligne lorsque les nouveaux ensembles urbains seront érigés.

Le Syndicat d'Agglomération Nouvelle du Val d'Europe évoque la croissance de la population et des emplois sur son secteur : la population devrait à terme atteindre 60 000 habitants contre 27 000 actuellement. La question de l'évolution de l'offre sur la branche de Chessy devient donc primordiale, d'autant plus que la fréquentation du parc Disneyland ne cesse d'augmenter. La question d'une desserte interne de la ville nouvelle se pose.

La Ville de Bussy Saint-Georges précise que le nombre d'entrants en gare sur les secteurs III et IV a augmenté de 10% l'année dernière. Elle s'interroge sur l'adéquation de l'offre actuelle par rapport à l'évolution urbaine.

Le STIF confirme que les renforts d'offre sur la branche Chessy seront bien étudiés dans le cadre du Schéma Directeur.

Le Syndicat de Transport de Marne-la-Vallée évoque l'insuffisance de l'offre estivale avec une fréquence de 20 minutes en extrémité de ligne : le trafic reste constant, notamment du fait de la fréquentation du parc Disneyland. Cette demande de renforcement de la desserte estivale est appuyée par la ville de Bussy-Saint-Georges. Il rappelle que 30% des voyageurs sur la branche de Chessy effectuent un trajet interne à l'agglomération.

Le STIF confirme que les renforts d'été seront bien étudiés dans le cadre du Schéma Directeur.

Le Syndicat de Transport de Marne-la-Vallée pose la question d'une connexion entre le RER A et le RER E, prolongé à Meaux, en gare d'Esbly.

Le STIF indique que la connexion entre le RER A et la gare d'Esbly n'est pas prévue au SDRIF.

Pour autant, cette liaison est étudiée par le STIF afin d'en déterminer l'opportunité, en fonction du développement urbain et touristique du secteur et des conséquences sur le RER A.

La Ville de Serris se montre vigilante à l'égard des interférences entre la modernisation du réseau existant et les perspectives de nouveaux projets type Grand Paris. Ce point est appuyé par le Syndicat de Transports de l'Agglomération de Marne-la-Vallée.

La Ville de Conflans-Sainte-Honorine considère qu'il faut développer de nouvelles infrastructures pour répondre aux nouveaux besoins de déplacements. En ce sens, le prolongement de la tangentielle ouest à Cergy-Pontoise serait une première solution à engager.

Mme COHEN rappelle qu'un métro en rocade reliant différentes villes de banlieue est à l'étude entre le STIF et la SGP et permettra également à terme de désengorger le trafic et d'améliorer la desserte en Ile-de-France. La modernisation de l'existant et la création d'un futur réseau sont indispensables pour des transports en commun dignes du 21^{ème} siècle et le besoin de financement est donc impérieux."

Les Villes de Neuilly-Plaisance et de Bry-sur-Marne rappellent qu'elles ne sont pas systématiquement desservies.

La RATP indique que cette situation est liée aux contraintes d'espacement des trains, puisque le système d'exploitation SACEM se limite au Val de Fontenay.

Le STIF confirme que l'extension du système SACEM, permettant une desserte systématique des gares de Neuilly-Plaisance et Bry-sur-Marne, sera bien étudiée dans le cadre du Schéma Directeur du RER A.

La Ville de Bussy-Saint-Georges demande si la réflexion sur une nouvelle gare intermédiaire entre Val d'Europe et Bussy a été engagée.

Le STIF indique que le sujet fait bien partie des études du Schéma Directeur.

La Ville de Saint-Germain-en-Laye rappelle qu'un collectif d'élus s'est monté en 2008 et a rédigé un livre-blanc sur le RER A. Il demande au STIF de faire preuve de son statut d'autorité organisatrice pour engager réellement le changement, et d'abord en demandant la suppression du changement de conducteur à Nanterre-Préfecture pour les trains de Cergy et Poissy.

La Ville de Maisons-Laffitte abonde en ce sens et les deux villes souhaitent savoir sous quels délais la relève peut être supprimée.

Le STIF confirme que cette évolution fait bien partie des mesures étudiées dans le Schéma Directeur.

Pour autant, il rappelle que la situation du RER A et du RER B est assez différente : sur le RER B, tous les trains étaient concernés par une relève de conducteurs à la Gare du Nord, située sur le tronçon le plus sensible de la ligne, soit le tunnel commun aux lignes RER B et D. Sur le RER A, seuls les trains de Cergy et Poissy sont concernés : de ce fait, l'impact de cette mesure sera vraisemblablement différent.

L'objectif prioritaire pour le STIF est d'avoir des conditions d'exploitations totalement transparentes pour les voyageurs, quelle que soit la gestion opérationnelle de la ligne.

Le Conseil Général du Val d'Oise et la ville de Neuville-sur-Oise souhaitent savoir s'il est possible de rééquilibrer la desserte pour tenir compte de l'importance du trafic sur cette branche.

La Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise déplore le déséquilibre entre l'offre et les populations+emplois des différentes branches à l'Ouest. Il souligne que les flux tendent à s'équilibrer entre sens dominant et contre-pointe sur la branche de Cergy, du fait du développement économique et démographique de l'agglomération.

Le STIF confirme que des évolutions de l'offre sur la branche Cergy seront étudiées dans le cadre du Schéma Directeur.

* * * * *

* *

Mme COHEN clôt la séance en rappelant les principales conclusions des échanges :

- **Lancement des études complémentaires du schéma directeur par le vote du Conseil du STIF du 9 février : une commission de suivi associera élus et associations d'usagers à son avancement et à ses orientations ; Ces études n'excluront aucune piste d'amélioration possible ;**
- **Arrivée des premières rames MI09 à deux niveaux au dernier trimestre 2011 avec livraison à raison de 2 rames par mois.**

LISTE DES PRESENTS, REPRESENTES ET EXCUSES

SNCF Transilien ligne Paris-St Lazare	M. DEVAUX
Directeur Délégué SNCF Transilien	M. COCHET
Directeur Général au contrat STIF - RATP	M. REYNAUD
RATP - Département RER Coordinateur du Schéma Directeur	M. REMOND
Conseil Régional d'Ile-de-France Collaborateur de Mme Laurence COHEN	M. ROTMAN
Conseil Régional d'Ile-de-France Collaboratrice de Mme Laurence COHEN	Mme MARIN
Conseil Général du Val d'Oise	Mme MARTIN
Conseil Général du Val d'Oise	M. LEBLANC
Conseil Général de Seine Saint Denis	M. CORBLIN
Conseil Général des Hauts-de-Seine	Mme MULOT
Conseil Général des Hauts-de-Seine	Mme GOUIN
Conseil Général du Val de Marne - Chef de projet Amélioration de l'offre de transport collectif ferroviaire	M. NEURY
Conseil Général des Yvelines	M. VAGNER
Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne	M. HOURST
Communauté d'Agglomération du Haut Val-de-Marne	Mme LAMY
Président de la Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise Energies Ouest	M. LEFEBVRE
Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise Energies Ouest	Mme BOSQUET
Communauté d'agglomération de Cergy-Pontoise Energies Ouest	Mme PIERQUIN
Communauté de communes de la Boucle de la Seine (CCBS)	M. CHANTEGRELET
SAN du Val d'Europe	M. BERNEX

SAN du Val d'Europe	Mme OLLIVIER
SAN du Val d'Europe	M. MASSON
Établissement public d'aménagement de la Défense Seine Arche (EPADESA)	Mme CECCALDI-RAYNAUD
Syndicat Intercommunal de Transports des secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée et communes environnantes	Mme PAGES
Syndicat Intercommunal de Transports des secteurs 3 et 4 de Marne la Vallée et communes environnantes	Mme HENNI
SAN du Val Maubuée	M. HERLUISON
SAN du Val Maubuée	M. PIOTROWSKI
Mairie de BOISSY SAINT LEGER	M. YON
Maire de BRY SUR MARNE	M. SPILBAUER
Mairie de BUSSY SAINT GEORGES	M. LOUIS
Mairie de BUSSY SAINT GEORGES	Mme BLIN
Mairie de CARRIERES SUR SEINE	M. VALENTIN
Maire de CERGY	M. LEFEBVRE
Mairie de CHAMPIGNY SUR MARNE	M. MENAGE
Mairie de CHAMPIGNY SUR MARNE	Mme DIDIER
Mairie de CHAMPS SUR MARNE	M. PIOTROWSKI
Mairie de CONFLANS SAINTE HONORINE	M. CARDOT
Mairie de CONFLANS SAINTE HONORINE	Mme TOUNIER
Mairie de CONFLANS SAINTE HONORINE	M. QUENET
Mairie de COURBEVOIE	M. BERGEROT
Mairie de HOUILLES	Mme LARCHER
Mairie de HOUILLES	M. LECLERC
Maire de LIMEIL BREVANNES	M.ROSSIGNOL
Maire de LOGNES	M. RICART
Mairie de MAISON LAFFITTE	M. GODAERT

Mairie de NANTERRE	M. CHANUT
Mairie de NANTERRE	Mme BLASSET
Mairie de NEUVILLE SUR OISE	M. LECAM
Maire de NOGENT SUR MARNE	M. MARTIN
Mairie de NOGENT SUR MARNE	M. PASTERNAK
Mairie de NOISY LE GRAND	M. BOUCLET
Mairie de PARIS	Mme KUSTER
Mairie de PARIS	M. LE FLOCH
Mairie de PARIS – Agence de la mobilité	Mme RANC
Maire de PUTEAUX	Mme CECCALDI -RAYNAUD
Mairie de PUTEAUX	M. BERNASCONI
Mairie de RUEIL MALMAISON	Mme BOUTEILLE
Maire de SAINT GERMAIN EN LAYE	M. LAMY
Mairie de SAINT GERMAIN EN LAYE	M. AUDURIER
Mairie de SAINT MAUR DES FOSSES	M. PLAGNE
Mairie de SAINT MAUR DES FOSSES	M. ZBINDEN
Mairie de SERRIS	Mme OFFROY
Mairie de SERRIS	Mme MOSNIER
Mairie de VINCENNES	M. BLAIS
Membre du CPTP-section CDEMO Union Professionnelle Artisanale	M. CARLIER
Membre du CPTP-section CET Chambre de Commerce et de l'Industrie Paris IDF	M. IRION
Membre du CPTP-section CET Fédération Nationale des Usagers des Transports	M. PELISSIER
Membre du CPTP-section CISCP "Association LEO LAGRANGE pour la Défense des Consommateurs"	M. SCHREPFER
Vice-président de l' AUT-FNAUT ILE DE France Association "UFC QUE CHOISIR" ILE DE FRANCE	M. BOUTRY M. BARRAULT

Présidente de l'Association "FAMILLES DE FRANCE"	Mme HINDERMANN
Association de défense des riverains du RER A de St Mandé, Vincennes, Fontenay-sous-Bois	M.LE PAPE
Collectif d'usagers sur Marne-la-Vallée	Mme WALCH
Collectif d'Association de Défense de l'Environnement de la Boucle de Montesson (CADEB)	M. PARISOT
Collectif d'Association de Défense de l'Environnement de la Boucle de Montesson (CADEB)	M. MOULIN
Membre du Conseil d'Administration du STIF Conseil Régional d'ILE DE FRANCE	M. GUERIN
Membre du Conseil d'Administration du STIF Conseil Régional d'ILE DE FRANCE	M. PLACE