

## COMITE DE LIGNE RER D

### Compte-rendu de la réunion du 19 décembre 2012

*Présidé par M. SAINSARD, Conseiller régional, conseiller municipal de Combs-la-Ville, et administrateur du STIF.*

*La liste des présents figure en pièce jointe.*

**M. SAINSARD** souligne la volonté de la Région Île-de-France et du STIF d'améliorer le fonctionnement de la ligne D, précise que le comité de ligne est un lieu de débat, le lieu de décision étant le Conseil du STIF.

La réunion est organisée en trois temps : le fonctionnement actuel de la ligne, le service annuel 2014, et les perspectives à moyen/long terme.

Les présentations du STIF, de la SNCF et de RFF sont disponibles sur le site Internet du STIF : [www.stif.info](http://www.stif.info)

\* \* \* \* \*

\* \* \*

#### LE FONCTIONNEMENT ACTUEL DU RER D

Le STIF présente les résultats de l'indicateur de ponctualité en 2012, et son évolution mensuelle comparée à 2011 et 2010, qui font apparaître une année 2012 en dégradation de 1 point par rapport à 2011.

La SNCF détaille les actions pour améliorer la fiabilité du matériel roulant, et présente les mesures en cours pour améliorer la qualité de service.

RFF présente les investissements visant à améliorer la disponibilité de l'infrastructure, ainsi que les travaux de l'année 2013.

***L'UFC-Que choisir s'étonne du fait que la totalité du montant d'investissement mis à disposition de RFF pour améliorer le fonctionnement des infrastructures n'ait pas été consommé au cours de la période 2009-2012.***

***L'UFC-Que choisir souhaite connaître les actions qui seront mises en œuvre afin de rattraper ce retard.***

***M. SAINSARD s'interroge sur la date d'utilisation des 130 M€ qui n'ont pas été consommé au cours de la période 2009-2012.***

RFF précise que la convention STIF – SNCF couvrait 4 années, de 2009 à 2012, pour un total d'environ 1 milliard d'euros. Au cours de cette période, il a été nécessaire d'organiser la montée en charge des investissements notamment pour des raisons de logistiques. En 2012 plus de 250 M€ ont été investis, et à l'avenir les investissements continueront à augmenter.

L'organisation des travaux nécessite de prendre en compte de nombreux paramètres : la capacité des entreprises, la complexité de l'organisation, et les conséquences sur la régularité des trains : dans certains cas des suppressions étant même nécessaires.

RFF indique que pour ces raisons la date de rattrapage des investissements non consommés au cours de la période 2009-2012 n'est pas encore connue.

***La Ville d'Alfortville souhaite connaître les modalités de remplacement des postes de signalisation de la gare de Lyon, dont les plus anciens ont plus de 80 ans.***

RFF précise que le renouvellement et le regroupement en 1 seul poste de 2 postes très anciens est engagé, pour une mise en service fin 2015.

Ces travaux nécessiteront la fermeture de la gare de Lyon au cours d'un week-end, et sont relativement emblématiques des contraintes de logistiques que peuvent générer les travaux.

***La Communauté d'agglomération de Sénart Val de Seine s'étonne vivement du caractère sous-estimé des prévisions d'urbanisation qui ont été présentées, et renvoie au PLD qui a été voté en 2011.***

La SNCF prend acte de la nécessité de mettre à jour les prévisions d'urbanisation, et précise qu'au-delà de leur valeur absolue les chiffres illustrent une tendance à la hausse préoccupante.

***La Communauté d'agglomération de Sénart Val de Seine souhaite connaître le bilan de « D Maintenant », et constate que les promesses d'amélioration de la régularité qui ont été formulées dans ce cadre n'ont pas été tenues.***

***La Communauté d'agglomération de Sénart Val de Seine s'interroge par ailleurs sur la possibilité de couper la ligne D en deux, afin qu'elle ne traverse plus Paris.***

La SNCF rappelle que le plan d'actions « D Maintenant », pour lequel la SNCF investit 100 M€ sur la ligne en vue d'une meilleure régularité, a essentiellement concerné l'infrastructure et l'information voyageurs.

Ces opérations ont permis des améliorations dans ces domaines, le bilan de « D Maintenant » a par ailleurs été communiqué.

RFF souligne que les capacités de retournement en gare de Lyon et en gare du Nord ne permettent pas d'envisager de couper la ligne en deux.

***La Ville de Crosne souhaiterait connaître les règles de priorités entre la ligne B et la ligne D qui sont appliquées dans le tunnel commun entre Châtelet et Gare de Lyon ?***

La SNCF précise qu'un travail avec la RATP est en cours afin d'identifier un indicateur fiable à ce sujet, pour mettre en place des règles et assurer leur suivi. Il est important par ailleurs que les comportements de conduite soient homogènes au sein du tunnel.

***L'UFC-Que choisir note que le parc de matériel roulant n'est actuellement pas suffisant, et s'interroge sur les possibilités d'augmenter l'offre pour 2014.***

M. SAINSARD rappelle que l'arrivée du Francilien sur les réseaux Est et Saint Lazare en 2013 permettra de transférer sur le RER D 12 éléments Z2N supplémentaires pour réaliser l'offre RER D 2014.

Par ailleurs, dans le cadre du plan pour le matériel roulant, 6 éléments en provenance de la Région Nord-Pas-de-Calais seront transférés sur le réseau Francilien en 2014.

***M. DUROVRAY indique que le déficit de parc à l'échelle francilienne est d'environ 100 éléments, ce qui n'est pas à l'échelle des 6 éléments en provenance de la Région Nord-Pas-de-Calais.***

***M. DUROVRAY constate que les promesses d'augmentation de la régularité liées au passage à la D8 et à « D maintenant » n'ont pas été tenues, et demande qu'un suivi des trains supprimés soit publié dans la mesure où les indicateurs de SADUR diffèrent de celles de la SNCF.***

La SNCF indique qu'un rapprochement avec SADUR a permis de constater que les deux indicateurs étaient en fait très proches : le fait que la SNCF utilise des données moyennées peut donner l'impression d'un écart.

M. SAINSARD note la demande de publier un indicateur des trains supprimés.

***La Ville de Villeneuve Saint-Georges s'interroge sur la mise en accessibilité de cette gare, très fréquentée, dans le cadre du Schéma Directeur de l'Accessibilité.***

RFF précise que la mise en accessibilité de la gare de Villeneuve Saint-Georges serait extrêmement complexe à mettre en œuvre compte tenu en particulier de l'étroitesse des quais qui ne permettent pas l'implantation d'ascenseurs. Pour ces raisons, qui conduiraient pratiquement à reconstruire la gare, cette mise en accessibilité n'a pas pu être retenue dans le cadre du SDA.

## **LE SERVICE ANNUEL 2014**

---

Le STIF présente les principales raisons qui ont conduit à modifier la desserte actuelle, et rappelle le projet de desserte du Schéma de Principe qui a été approuvé par le Conseil du STIF du 7 juillet 2009, et rappelle les investissements permettant d'améliorer la robustesse à l'horizon 2014, pour un montant de 120 M€.

La SNCF présente les études d'adaptation de la desserte de proche couronne Sud qui ont été réalisées à la demande du STIF comme suite au précédent comité de ligne. Ces études n'ont pas permis d'identifier de solution permettant de réduire significativement les temps de parcours annoncés dans le Schéma de Principe.

La SNCF précise que la grille de l'offre de base du Schéma de Principe a été conçue avec des critères plus robustes que ceux de la grille actuelle, ce qui permettra de respecter les nouveaux temps de parcours calculés.

M. SAINSARD précise les points suivants :

- la nécessité de revenir à 12 trains/h en pointe au Nord, soit la D12, conformément aux engagements qui ont été pris lors du passage à la D8 ;
- la nécessité de tenir compte de l'accroissement du trafic en gare de Maisons-Alfort ;
- la nécessité de desservir la gare nouvelle de Pompadour, afin d'améliorer les liaisons avec Créteil et Rungis notamment.

Par conséquent, le statu quo, c'est-à-dire le maintien de l'offre actuelle, n'est pas possible.

M. SAINSARD propose que la desserte du Schéma de Principe constitue la desserte cible, et que cette dernière fasse l'objet d'une mise en œuvre progressive en fonction des améliorations de la ponctualité réellement constatées. Dans cette perspective il est nécessaire de trouver un accord sur la nature de cette mise en œuvre progressive.

***Le Conseil Général de Seine et Marne souligne que des efforts importants sont effectués au profit de la zone centrale, sans tenir compte de la grande couronne pour laquelle les conditions de transport se dégradent. Les temps de parcours entre Melun et Paris n'ont cessé de s'allonger en 30 ans, et les allongements programmés avec la création de la gare de Pompadour sont inacceptables.***

***La Ville de Ballancourt n'accepte pas la desserte du Schéma de Principe de 2009, qui par ailleurs n'a fait l'objet d'aucune concertation, ce qui a conduit au moratoire de 2009.***

M. SAINSARD rappelle que le RER D ne fait pas l'objet d'un moratoire.

***La Ville de Ballancourt souhaite avoir les précisions suivantes :***

- ***les origines / destinations des usagers du RER D ;***
- ***la fréquentation des gares du RER D ;***
- ***les raisons de la suppression du dépassement entre les trains du RER D ;***
- ***l'utilisation des voies « M » entre Paris Gare de Lyon et Villeneuve Saint-Georges ;***
- ***la possibilité de conserver la desserte actuelle avec la création d'un quai supplémentaire à Pompadour.***

***M. PICARD, précise que la densification de la Petite Couronne résulte de l'application du SDRIF. Pour autant, M. PICARD s'interroge sur la possibilité d'utiliser les voies « M » afin de créer ou maintenir des missions rapides du RER D en terminus Paris Gare de Lyon surface ou Paris Bercy.***

Le STIF et la SNCF précisent que la création d'un quai supplémentaire à Pompadour ne saurait avoir pour objectif de recréer le dépassement entre missions du RER D, identifié dans le Schéma Directeur du RER D comme un point dur d'exploitation, afin de ne pas dégrader la robustesse de l'exploitation.

La SNCF précise que les voies « M » sont utilisées par la Ligne R, les TER Bourgogne et les liaisons Intercités, avec la présence de conflits de circulation en avant gare de Bercy.

M. SAINCARD propose la tenue rapidement d'une réunion d'approfondissement technique relative au service 2014, en vue de partager les contraintes d'exploitation ferroviaire du RER D entre Paris et Villeneuve-Saint-Georges.

***L'association SaDur souligne le caractère particulièrement pénalisant des allongements de temps de parcours de la desserte 2014 pour les usagers de grande couronne, et s'interroge sur la pertinence d'une densification de la desserte de proche couronne sans missions supplémentaires du RER D dans la mesure où certains trains sont déjà actuellement bondés.***

***L'association SaDur observe que l'allongement du temps de parcours qui figure dans le Schéma de Principe pour les missions de Melun directes entre Montgeron et Paris Gare de Lyon est de 5 minutes et non de 8 minutes comme cela a été présenté.***

***M. DUROVRAY précise que le temps commercial actuel des trains de Melun directs entre Montgeron et Paris Gare de Lyon est bien de 13 minutes et non 14 minutes en heure de pointe du matin, et souligne que seule une augmentation du nombre de trains permettra de soulager la saturation du RER D.***

Le STIF précise que la fréquentation des trains aux heures de pointe est actuellement inégale : les missions SUCA (bleues) sont effectivement bondées, davantage que les missions VIPE (rouge) et DOCA (orange). A contrario les missions LOVA (verte) possèdent des réserves de capacité.

La desserte de 2014 se traduira par une répartition plus lissée des voyageurs à bord des trains :

- les missions bleues, actuellement saturées, seront soulagées par l'arrêt à Villeneuve-Saint-Georges et à Maisons-Alfort des missions oranges;
- au départ de Juvisy, l'attractivité des missions rouges par rapport aux missions vertes devrait diminuer.

Par ailleurs, du fait d'un arrêt supplémentaire en gare de Maisons-Alfort, les voyageurs seront moins nombreux à monter dans chacun des trains, ce qui devrait améliorer le fonctionnement de la ligne.

La SNCF confirme que le temps commercial actuel des trains de Melun directs entre Montgeron et Paris Gare de Lyon est bien de 13 minutes et non 14 minutes en heure de pointe du matin.

Par ailleurs, l'allongement de temps de parcours figurant dans le Schéma de Principe avait pour référence le temps de trajet entre Villeneuve-Saint-Georges et Gare de Lyon, ce qui explique la différence constatée par SaDur.

La SNCF rejoint le constat de la nécessité d'augmenter le nombre de RER D, ce qui renvoie aux études de long terme.

***L'association SaDur souhaite connaître les contreparties à l'allongement des temps de parcours entre Villeneuve-Saint-Georges et Paris Gare de Lyon :***

- ***quels gains de temps de parcours peuvent être obtenus au Sud Villeneuve-Saint-Georges, sachant que SaDur a identifié que les trains pouvaient rattraper leur retard en direction de Melun et Malesherbes ?***
- ***quel engagement de gain de ponctualité prend la SNCF pour 2014 ?***

La SNCF indique que les pistes pour obtenir des gains de temps de parcours au Sud de la ligne apparaissent relativement faibles, et propose de statuer sur ce point sur la base du bilan d'une année de mise en service.

M. SAINSARD indique que l'objectif de régularité qui figure dans le contrat entre le STIF et la SNCF, soit 92,5 %, ne sera pas modifié. Un point en juin ou septembre 2014, dans le cadre d'une mise en œuvre progressive de la desserte du Schéma de Principe, permettra de mesurer le gain obtenu.

***Le Conseil Général du Val-de-Marne indique être ouvert à une réflexion sur la desserte de Pompadour, tout en notant par ailleurs que le fait de ne pas réaliser tous les arrêts prévus à Pompadour ne se traduirait pas par des gains de temps de parcours en contrepartie.***

***Le Conseil Général du Val-de-Marne souhaite la réalisation de la seconde phase de l'aménagement de la gare de Pompadour.***

***La Ville d'Alfortville rappelle que les communes de Maisons-Alfort et d'Alfortville totalisent 97 000 habitants, et souligne que les conditions de desserte en pointe du matin à Maisons-Alfort sont limitées pour la sécurité des voyageurs. Dans ce contexte, la création d'un arrêt supplémentaire est une nécessité.***

***La Ville de Maisons-Alfort précise que de nombreux salariés de grande couronne descendent à Maisons-Alfort.***

M. SAINSARD est favorable à l'engagement des études pour la 2<sup>nd</sup>e phase du pôle de Pompadour.

M. SAINSARD souligne la nécessité de trouver un accord sur la nature de la mise en œuvre progressive de la desserte du service annuel 2014. En l'absence d'un tel accord, alors la desserte du Schéma de Principe de 2009 s'appliquerait.

Par ailleurs, l'offre bus de rabattement vers le RER D sur les branches de Melun et Corbeil fera l'objet de renforts ciblés, dans le cadre de la programmation pluriannuelle de l'offre routière. Ce renforcement de l'offre bus permettra d'agir à la baisse sur le temps de parcours domicile – lieu de travail.

## **LES PERSPECTIVES A MOYEN/LONG TERME**

---

Le STIF présente les opérations visant à améliorer le fonctionnement de la ligne à moyen terme, notamment sur la gestion des situations perturbées.

Le STIF a également confié à RFF des études d'aménagements de l'infrastructure du RER D ambitieuses et complexes, permettant de répondre à l'évolution des besoins de mobilité à long terme.

RFF présente les horizons 2025 et au-delà pour l'augmentation du nombre de circulations du RER D.

Les résultats de l'étude concernant le doublement du tunnel entre Châtelet et Gare de Lyon sont prévus pour la fin du 1<sup>er</sup> trimestre 2013.

***La Ville de Courcouronnes souligne les enjeux liés à l'aménagement du territoire, et la nécessité de d'offrir des perspectives pour l'accroissement de l'offre du RER D.***

***La Communauté d'agglomération de Sénart Val de Seine indique la nécessité de prendre en compte les projets de développement du réseau Grandes Lignes à long terme : Interconnexion sud, POCL***

M. SAINSARD précise que le montant total des investissements nécessaires pour l'augmentation du nombre de circulations du RER D à l'horizon 2025, est de l'ordre d'1 milliard d'euros.

Cette augmentation se traduirait par 4 RER D/heure supplémentaires en terminus Gare de Lyon de surface.

\* \* \* \* \*

\* \* \*

**En conclusion, M. SAINSARD propose de tenir le prochain comité de ligne en septembre/octobre 2013, qui permettra notamment d'aborder les études de long terme, ainsi que le dispositif de suivi de la desserte du service annuel 2014.**

**COMITÉ DE LIGNE RER D du 19 décembre 2012**  
Liste des invités présents, représentants ou excusés

**Conseil d'Administration du STIF**

SAINSARD Philippe  
DUROVRAY François  
EBLE Vincent (excusé)  
GUEDJ Jérôme  
FAVIER Christian (excusé)  
PICARD Jacques

**SNCF Transilien**

LAROCHE Luc  
TILLOY Bénédicte  
ROBERT Luc  
KRAKOVITCH Alain  
BRUGEAUD Franck  
CAREMENTRANT Marc  
DUBOURDIEU Franck

**RATP**

REYNAUD Serge

**RFF**

DESVIGNES Vincent  
KAIL Régis  
LECONTE Manuel

**STIF**

MOUGARD Sophie  
BARDY Catherine  
SAINT-BLANCARD Patrice  
TIXIER Ivan

**Parlementaires**

Parlementaires du 75  
Parlementaires du 91  
Parlementaires du 94

CAFFET Jean-Pierre représenté par IBANEZ Claude  
CAMPION Claire-Lise représentée par GANG-MOREIRA Yannick  
CARNOUVAS Luc

**Conseillers de Paris**

ROGER Vincent (excusé)

**Conseils Régionaux**

Conseil Régional d'Ile-de-France

COLAS Romain représenté par ROGER André  
HUCHON Jean-Paul représenté par ACHARROK Annabelle  
et WURSTER Astrid  
TOULMET Patrick (excusé)

Conseil Régional du Centre

BONNEAU François (excusé)

**Conseils Généraux**

Conseil Général du 60  
Conseil Général du 77

ROME Yves (excusé)  
EBLE Vincent représenté par MAILLIET Laurent  
RONDEL Igor  
TURBA Didier

Conseil Général du 91

GUEDJ Jérôme accompagné de CHAUVOT Claude  
et GROUSSEAU J.-Jacques

Conseil Général du 94

FAVIER Christian représenté par BAUDRIER Jacques  
THIBERVILLE Marc

Conseil Général du 95

BAZIN Arnaud représenté par CROIXMARIE Lionel

## Communauté de communes

Communauté de com. ROISSY PORTE DE FRANCE	RENAUD Patrick (excusé)	
Communauté de com. SEINE ÉCOLE	ARLIGUIE Jean-Claude représenté par	BRIAND Eric
Communauté de com. VAL D'ESSONNE	IMBERT Patrick (excusé)	

## Communauté d'agglomération

Communauté d'agglom. LES LACS DE L'ESSONNE	AMARD Gabriel représenté par	MICHEL Sébastien
Communauté d'agglom. LES PORTES DE L'ESSONNE	GARCIA François représenté par	KEOPHILA Carole
Communauté d'agglom. PLAINE COMMUNE	BRAOUZEC Patrick représenté par	LEMEILLE Jean-Marie
Communauté d'agglom. SÉNART VAL DE SEINE	TRON Georges représenté par et	DESAULLE Brice VINCENT Frédéric

## Communes

Mairie de ALFORTVILLE	ROUQUET Jean-Luc (excusé)	
Mairie de ATHIS-MONS	GARCIA François (excusé)	
Mairie de ARNOUVILLE LÈS GONESSE	AUMAS Michel (excusé)	
Mairie de CESSON	CHAPLET Olivier représenté par	BELHOMME J.-Michel
Mairie de CORBEIL ESSONNES	BECHTER Jean-Pierre représenté par	OLIVEIRA Oriane
Mairie de COURCOURONNES	BEAUDET Stéphane	
Mairie de CROSNE	GIRARD Alain représenté par	GIMENEZ Guy
Mairie de DAMMARIÈS LÈS LYS	MIGNON Jean-Claude (excusé)	
Mairie de ÉPINAY SOUS SÉNART	SCELLE-MAURY Christine représentée par	GUYOMARC'H Jean-Luc
Mairie de FLEURY MÉROGIS	DERROUET David (excusé)	
Mairie de GONESSE	BLAZY Jean-Pierre représenté par	FAUCONNIER Jérôme
Mairie de LOUVRES	MESSAGER Guy représenté par	FARNAULT Jean-Pierre
Mairie de MAISONS ALFORT	HERBILLON Michel accompagné de et	MARTIN Guillaume TEIL Paul
Mairie de MONTGERON	HERAULT Gérald représenté par	VEYRAT Patrick
Mairie de NEMOURS	LACROUTE Valérie (excusée)	
Mairie de ORRY LA VILLE	PARA Serge (excusé)	
Mairie de PARIS 4 <sup>ème</sup>	GIRARD Christophe (excusé)	
Mairie de PARIS 12 <sup>ème</sup>	BLUMENTHAL Michèle (excusé)	
Mairie de PARIS 18 <sup>ème</sup>	VAILLANT Daniel représenté par	DIALLO Bocar
Mairie de RIS ORANGIS	MANDON Thierry représenté par	M'BOUDOU Marcus
Mairie de SAVIGNY LE TEMPLE	PICHERY Marie-Line (excusée)	
Mairie de SAVIGNY SUR ORGE	SPICHER BERNIER Laurence (excusée)	
Mairie de TREMBLAY EN FRANCE	ASENSI François (excusé)	
Mairie de VILLENEUVE SAINT-GEORGES	ALTMAN Sylvie	
Mairie de VILLIERS LE BEL	MANDON Thierry (excusé)	
Mairie de YERRES	DUPONT-AIGNAN Nicolas	

## Associations et autres organismes

UFC « Que Choisir »	STABLO Rose-Line	
FNAUT	BIGORGNE Simone représentée par	DURAND Gilles
	GOBITZ Bernard	
SADUR	PRADIER Rémy accompagné de	BAURE Bernard
FUT 91	JEANLIN Claude (excusé)	