

COMITE DE LIGNE RER C

Compte-rendu de la réunion du 6 février 2013

Présidé par M. SERNE, Vice-président du conseil régional et Vice-président du STIF.

La liste des présents figure en pièce jointe.

M. SERNE souligne la volonté de la Région Île-de-France et du STIF d'améliorer le fonctionnement de la ligne C, et rappelle que les comités de ligne sont des lieux d'échanges entre les représentants des voyageurs, les élus locaux, les opérateurs et le 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

* * * * *

* * *

LE FONCTIONNEMENT ACTUEL DU RER C

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 comparable à 2011.

La SNCF et RFF présentent les mesures en cours pour améliorer la qualité de service, et notamment les investissements visant à améliorer la disponibilité de l'infrastructure.

L'agglomération du Val d'Orge regrette que la convocation au présent comité de ligne ait été envoyée tardivement, et s'interroge sur la représentativité de l'indicateur de ponctualité pour les suppressions de trains, en particulier aux heures de pointe.

L'association Circule note que la ponctualité de la branche de Brétigny est particulièrement dégradée, et que ce phénomène est encore plus important aux heures de pointe dans la mesure où l'indicateur mesure la ponctualité à l'échelle de l'ensemble de la journée.

La Ville d'Epinay-sur-Orge précise que les missions PAUL (le matin) et BALI (le soir) font souvent l'objet de suppression, et s'interroge sur la prise en compte de ces suppressions dans l'indicateur de ponctualité.

Le Conseil Général des Yvelines mentionne la suppression trop fréquente des missions SARA de contre-pointe, qui permettent notamment de desservir les emplois de l'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines.

La SNCF précise que l'indicateur de ponctualité mesure le pourcentage de voyageurs arrivant à leur gare de destination à l'heure ou avec un retard de moins de 5 minutes, et de ce fait traduit bien l'impact des suppressions de trains.

En cas de difficultés importantes, notamment pour l'accès au tunnel intra-muros, il peut s'avérer nécessaire d'alléger le plan de transport. Dans ce cas de figure, les missions PAUL (le matin) et BALI (le soir) peuvent être supprimées car il s'agit des missions les plus courtes (Brétigny – Boulevard Victor), et les moins pénalisantes à l'échelle de la ligne car les gares du Val d'Orge bénéficient d'une desserte avec 2 trains par ¼ d'heure. Ces suppressions sont sensiblement moins fréquentes depuis la restitution au cours de l'année 2012 de la possibilité de retourner des trains en gare d'Austerlitz de surface.

La Ville d'Ivry souligne l'importance de pouvoir disposer d'indicateurs qui traduisent le fonctionnement des heures de pointe.

La STIF précise que l'indicateur de ponctualité est pondéré par le nombre de voyageurs, et de ce fait il est représentatif des heures de pointes qui sont sensiblement les plus fréquentées.

L'association Circule regrette que la durée de la pointe du soir en direction de Dourdan et Saint-Martin d'Etampes ait été réduite en 2012.

La SNCF précise que ce phénomène est lié au fait que le service 2012 est plus consommateur de parc de matériel roulant, et qu'elle n'a pas été en situation de maintenir l'offre en place.

Monsieur Delapierre constate de nombreuses suppressions de trains dans le cadre de travaux de renouvellement des voies en cours entre Paris et Juvisy, et s'interroge sur le degré d'urgence de ces travaux. Monsieur Delapierre s'étonne par ailleurs que RFF soit tributaire de la disponibilité d'un matériel Suisse pour la réalisation de ces travaux.

RFF confirme le caractère urgent des travaux, dans la mesure où les traverses remplacées dataient de 1972. Ces travaux ont par ailleurs été organisés de manière à minimiser l'impact sur les circulations voyageurs. En outre, le volume de travaux nécessitant le matériel Suisse utilisé à l'heure actuelle nécessiterait des investigations supplémentaires - un « business plan » - pour justifier de l'acquisition et non de la location d'un matériel de ce type.

LE SERVICE ANNUEL 2014

Le STIF présente l'augmentation de la desserte de pointe d'Ivry et de Vitry prévue pour le service annuel 2014.

Le scénario identifié par RFF et par la SNCF comme le moins impactant pour l'exploitation est le suivant :

- la création d'un arrêt supplémentaire à Ivry pour les missions en provenance de Dourdan ;
- la création d'un arrêt supplémentaire à Vitry pour les missions en provenance de Versailles-Chantiers (via Massy et Juvisy).

L'impact sur les temps de parcours est au maximum d'une minute de temps de trajet supplémentaire pour certaines missions.

L'achèvement par RFF du renforcement de la sous-station de Jouy-en-Josas, financé par subvention du STIF de 3,1 M€, et l'arrivée de rames Z2N à 4 voitures supplémentaires remplaçant le départ de Z2N à 6 voitures permise par le déploiement du Francilien sur le réseau Est, permettront en 2014 de disposer de rames plus capacitaires de 8 voitures contre 6 voitures actuellement sur les missions Versailles-Chantiers (via Massy et Juvisy).

Ces mesures d'offres s'accompagnent également préalablement de la réalisation d'investissements par RFF améliorant la robustesse de la ligne, et la gestion des situations perturbées :

- suppression fin 2013 des limitations permanentes de vitesses à 40 km/h dans le tronçon central ;
- mise en service en 2013 de voies de retournement à Javel ;
- mise à disposition depuis 2012 d'une voie de retournement à Austerlitz surface.

Enfin, l'arrivée de rames Z2N permettra également le retour d'une réserve d'exploitation à Brétigny en pointe du matin, supprimée suite à la mise en œuvre du cadencement 2012, permettant une meilleure ponctualité sur cet axe.

L'association Circule s'interroge sur le choix de l'augmentation de la capacité des missions de Versailles-Chantiers, qui ne semblent pas être les trains les plus chargés.

Le STIF précise que les récents comptages de 2012 mettent en évidence plusieurs trains avec une fréquentation supérieure au nombre de places assises disponibles au départ de Choisy-le-Roi en heure de pointe du matin.

L'association Tangentielle 8 rappelle son opposition au projet de tram-train Massy-Evry qui supprimera le lien direct Massy – Juvisy, et note que les missions de Versailles-Chantiers sont chargées, par conséquent il convient de ne pas les supprimer.

Le STIF précise que certaines de ces missions sont chargées au départ de Choisy-le-Roi, ce qui ne préjuge pas du lien avec le projet de tram-train Massy-Evry.

La ville de Villemoissons-sur-Orge manifeste son opposition à la création d'arrêts supplémentaires à Ivry et Vitry, dans la mesure où elle génère des allongements de temps de parcours pour les autres usagers et où ces communes disposent déjà d'une offre de transport conséquente (bus, métro, RER C).

La Ville d'Arpajon précise que les trains de Dourdan sont déjà chargés, et que l'arrêt à Ivry s'effectuera au détriment du confort des voyageurs.

La Ville de Vitry salue l'augmentation de la desserte en 2014, et précise qu'elle n'est pas desservie par le métro, et que les conditions de circulation des bus n'en font pas une alternative crédible au RER C.

La Ville d'Ivry remercie le STIF et les opérateurs pour l'augmentation de la desserte en 2014, en soulignant la création de 800 logement/an à Ivry ainsi que la création de plus de 10000 emplois au cours des 10 dernières années.

Mme BONZANI indique qu'un allongement de temps de parcours d'une minute lui apparaît acceptable au regard de l'intérêt général.

M. SERNE souligne l'inadéquation de la desserte des gares d'Ivry et de Vitry par rapport à leur fréquentation, et la nécessité d'augmenter cette desserte au titre de la responsabilité collective.

Par ailleurs, des investissements permettront concomitamment d'améliorer la robustesse de l'exploitation.

L'association Circule note que l'augmentation du temps de parcours, qui sera au maximum d'une minute, viendra s'ajouter à l'augmentation qui a déjà eu lieu en 2012.

M. GUERIN remercie P. SERNE d'avoir œuvré pour que les arrêts supplémentaires dans ces deux gares soient effectués par des trains de mission différente. M. GUERIN souligne également les allongements de temps de parcours qui ont eu lieu en 2012.

Le STIF précise que toutes les missions ne seront pas concernées par un allongement de temps de parcours d'au maximum une minute. En l'occurrence, le temps de parcours des missions de Versailles-Chantiers en pointe de matinée ne sera pas modifié.

La SNCF explique que les allongements de temps de parcours sont limités car les arrêts avaient déjà été prévus en 2012. Le fait qu'ils n'aient pas été réalisés s'est traduit par une détente horaire, qui va être utilisée en 2014.

M. GUERIN souhaite un engagement de la SNCF sur ce point.

La SNCF précise que l'impact des arrêts sur l'horaire théorique est d'au maximum d'une minute, ce qui ne préjuge pas d'éventuels aléas d'exploitation.

M. SERNE rappelle que le cadencement 2012 a été imposé au STIF.

Le Conseil Général de l'Essonne comprend les enjeux pour la petite couronne, tout en se montrant réservé l'augmentation effective des temps de parcours liée aux arrêts supplémentaires.

Par conséquent, le Conseil Général de l'Essonne souhaite que le temps de trajet domicile-travail fasse l'objet d'une réflexion d'ensemble incluant le temps d'accès aux gares en bus.

M. SERNE précise que l'offre bus de rabattement vers les gares fera l'objet de renforts ciblés dès 2013, dans le cadre de la programmation pluriannuelle de l'offre routière. Par ailleurs, les engagements pour la réalisation de TCSP seront tenus.

L'association Circule souhaiterait s'assurer que les nouvelles installations de retournements seront bien utilisées par la SNCF, la capacité de retournement actuelle en gare d'Henri Martin faisant l'objet d'un différent entre la SNCF et RFF.

La SNCF confirme l'utilité des nouvelles installations de retournement, et souligne que la voie de retournement en gare d'Austerlitz de surface libérée en 2012 est régulièrement utilisée lorsque nécessaire.

LES PERSPECTIVES A MOYEN/LONG TERME

Le STIF et RFF présentent les opérations visant à améliorer le fonctionnement de la ligne à moyen terme.

La Ville de Vitry souhaite que l'augmentation de la desserte des Ardoines soit étudiée en lien avec le réseau du Grand Paris.

M. GUERIN exprime également ce souhait, et demande qu'en contre partie des allongements de temps de parcours de 2014 des engagements soient pris pour l'augmentation de la desserte de Villeneuve-le-Roi à moyen terme.

L'association Circule souhaite connaître l'horizon de réalisation de l'opération Massy-Valenton, qui permettra de maintenir une desserte au ¼ d'heure entre Pont de Rungis et Massy.

RFF précise que l'horizon de réalisation de l'opération Massy-Valenton est 2016.

L'association Circule regrette que dans le cadre de l'enquête publique en cours du Tram Train Massy-Evry, l'articulation avec l'opération Massy-Valenton ne soit pas abordée. Il en va de même pour l'articulation entre le prolongement du Tram Train Massy-Evry jusqu'à Versailles et l'opération Massy-Valenton.

Le STIF précise que le prolongement du Tram Train Massy-Evry jusqu'à Versailles fait actuellement l'objet d'études préliminaires qui seront achevées prochainement.

M. GUERIN précise que la mise à 6 voies du RER C entre Juvisy et Paris permettrait de renforcer la desserte de nombreux territoires sans allonger les temps de parcours.

M. GUERIN souhaite que la mise à 6 voies du RER C s'effectue en souterrain, et est opposé à des élargissements de l'emprise du RER C.

La Ville de Vitry alerte également sur l'impact urbain d'un élargissement des emprises du RER C, et regrette que certaines réserves foncières ne puissent être utilisées. Par ailleurs la ZAC des Ardoines est en cours de calage en lien avec le Grand Paris. Par conséquent la Ville de Vitry n'envisage pas la création de voies supplémentaires autrement qu'en souterrain.

L'agglomération du Val d'Orge souligne en outre l'intérêt de la mise à 6 voies pour la gestion des situations perturbées, et souhaite que ce projet ne soit pas lié au projet de ligne nouvelle Paris Orléans Clermont Lyon (POCL).

Pierre SERNE précise que la révision du Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) est en cours, et que dans ce cadre il n'est pas certain que le projet POCL soit maintenu.

Par conséquent, la mise à 6 voies doit pouvoir également être envisagée indépendamment du projet POCL.

RFF précise que des solutions intermédiaires pouvant bénéficier au RER C en attendant l'arrivée de POCL et la mise à 6 voies, ne devaient pas être à ce stade écartées, notamment dans le cadre du renforcement de la desserte aux Ardoines par le RER C nécessaire à l'horizon du Grand Paris Express. Ces solutions intermédiaires sont par exemple une mise à 5 ou 6 voies sur des portions de voies localisées.

* * * * *

* * *

M. SERNE remercie l'ensemble des participants et lève la séance.

COMITE DE LIGNE RER C (Branches ÉTAMPES, DOURDAN, VERSAILLES-CHANTIERS, MASSY-PALAISEAU)

Liste des invités présents, représentés ou excusés

Conseil d'Administration du STIF

Pierre SERNE
Vice-Président du STIF
Vice-Président de la Région en charge des mobilités et des transports STP
BONZANI Laurence
DOUVIN Laurence
GUEDJ Jérôme (excusé)
GUERIN Daniel
LAGARDE Aude (excusé)
METTON Jean-Loup

SNCF Direction Transilien

DURAND Jean-Claude
GOSELIN Bertrand accompagné de PALIX Vincent
et de VAUCHEL Didier

RFF

MABIRE Pascal

STIF

MOUGARD Sophie
BARDY Catherine
SAINT-BLANCARD Patrice
TIXIER Ivan

Optile

COLLE Thierry représenté par RIOU Alain

Aéroports de Paris

BARIKOSKY Natacha (excusée)

Conseil Régional d'Ile-de-France

CAFFIN Michel (excusé)
CARVALHO Marie-Christine
DELAPIERRE François
ORTEGA-PELLETIER Clément
LAGARDE Aude représentée par GOUEL Blandine

Conseils Généraux

Conseil Général des Yvelines
Conseil Général de l'Essonne

SCHMITZ Alain représenté par
GUEDJ Jérôme représenté par
GUEDJ Jérôme représenté par
DEVEDJIAN Patrick représenté par
THIBERVILLE Marc représenté par
THIBERVILLE Marc représenté par

TABART Didier
CHAUVOT Claude
GROUSSEAU J.-Jacques
GOUIN Sandrine
BAUDRIER Jacques
NEURY Valentin

Parlementaires

Parlementaires du 75	BACHELAY Alexis (excusé)	
Parlementaires du 78	KHIARI Bariza représentée par	POIRET Guillaume
Parlementaires du 91	TASCA Catherine	
Parlementaires du 92	CAMPION Claire-Lise représentée par	GANG-MOREIRA Yannick
	GATTOLIN André (excusé)	
Parlementaires du 94	SANTINI André représenté par	LETOURNEL Edith
	BRIDEY Jean-Jacques (excusé)	
	CARREZ Gilles (excusé)	
	LARCHER Gérard (excusé)	

Communauté d'agglomération

Communauté d'agglo. de ST-QUENTIN-EN-YVELINES	CADALBERT Robert accompagné de	VEIGA Emmanuel
Communauté d'agglo. des HAUTS DE BIEVRE	SIFFREDI Georges (excusé)	
Communauté d'agglo. LES LACS DE L'ESSONNE	AMARD Gabriel (excusé)	
Communauté d'agglo. LES PORTES DE L'ESSONNE	GARCIA François représenté par	KEOPHILA Carole
Communauté d'agglo. du VAL D'ORGE	LEONHARDT Olivier représenté par	SI ALLI Nasser

Communauté de communes

Communauté de Com. VERSAILLES-GRAND PARC	DE MAZIÈRES François représenté par	VALLIER Guillaume
--	-------------------------------------	-------------------

Communes

Mairie de ANTONY	SENANT Jean-Yves (excusé)	
Mairie de ARPAJON	BERAUD Christian représenté par	COUV RAT Daniel
Mairie de ATHIS-MONS	GARCIA François (excusé)	
Mairie de BIEVRES	HOCQUARD Hervé (excusé)	
Mairie de EGLY	GOUPIL Guy (excusé)	
Mairie de EPINAY SUR ORGE	MALHERBE Guy	
Mairie de ETAMPES	MARLIN Franck (excusé)	
Mairie IVRY-SUR-SEINE	GOSNAT Pierre accompagné de	DUCHÊNE Chantal
Mairie de LA NORVILLE	FILLEUL Bernard	
Mairie de LES LOGES-EN-JOSAS	CONFETTI Patrick représenté par	LEQUAIN Philippe
Mairie de MORIGNY CHAMPIGNY	CARRERE Catherine (excusée)	
Mairie de ORLY	JANODET Christine représentée par	NIVET Marc
Mairie de PARIS 5 ^{ème}	TIBERI Jean représenté par	HAMON Jean-René
Mairie de SAINT MICHEL SUR ORGE	ZUNINO Bernard représenté par	DELPIC Joseph
Mairie de VERSAILLES	DE MAZIERES François (excusé)	
Mairie de VILLEMOISSON SUR ORGE	CHOLLEY François représenté par	PREVIDI Claude
Mairie de VILLENEUVE-LE-ROI	GONZALES Didier représenté par	COLLET Béatrice
	GONZALES Didier représenté par	SEBTI Daniel
Mairie de VIRY CHATILLON		
Mairie de VITRY-SUR-SEINE	AUDOUBERT Alain représenté par	LEPETRE Michel
Mairie de WISSOUS	ROY-CHEVALIER Régis (excusé)	

Associations et autres organismes

FNAUT	GOBITZ Bernard	
MEDEF Ile-de-France	DUBUS Jérôme (excusé)	
AUT Ile de France	PELISSIER Marc	
Association CIRCULE RER C	FARGES Laurette représentée par	NOËL Maryvonne
	FARGES Laurette représentée par	BOURDON Emilie
Association d'usagers pour la défense de la ligne tangentielle du RER C8 Juvisy-Versailles	JACQUEMARD Pierre	