

COMITE DE LIGNE RER D

Compte-rendu de la réunion du 29 juin 2009

Présidé par M. Serge MERY (Vice-Président du Conseil du STIF, Vice-Président du Conseil général d'Ile-de-France, chargé des transports)

Etaient présents :

STIF

SNCF Transilien
RATP

Réseau Ferré de France
Conseil Régional de l'Ile-de-France

Conseil Régional de Picardie
Conseil Général de l'Essonne
Conseil Général de l'Oise
Conseil Général de Seine et Marne
Conseil Général du Val de Marne

Conseil Général du val d'Oise
Mme Communauté de Communes Roissy Porte de France
Communauté d'agglomération Plaine commune
Communauté d'agglomération Melun Val de Seine
Communauté d'agglomération plaine Centrale du Val de Marne
Communauté d'Agglomération du Val d'Yerres
Communauté d'Agglomération Seine Essonne
Communauté d'Agglomération Sénart Val de Seine
Communauté d'Agglomération Évry Centre Essonne

Communauté d'agglomération Val de France
San de Sénart Ville nouvelle
Mairie d'ALFORTVILLE
Mairie d'ARNOUVILLE LES GONESSE
Mairie de BOUSSY SAINT ANTOINE
Mairie de BRUNOY
Mairie de COURDIMANCHE SUR ESSONNE
Mairie de GONESSE
Mairie de GRIGNY
Mairie de LOUVRES
Mairie de MOISSY CRAMAYEL
Mairie de SAVIGNY LE TEMPLE
Mairie de VALENTON
Mairie de VILLENEUVE SAINT GEORGES
Mairie de VILLIERS LE BEL
Mairie de YERRES
Mairie de FOSSES

M. MONNET, M. GUIMBAUD,
M. DESORMIERE, M. SAINT-BLANCARD,
M. ELLIEN
M. CAREMANTRANT
Mme BIBEN
MM. DUMAS, AUGUSTE
M. ROUSSELET
Mme DUMONT
M. AUBERT
M. PINOLI
MM. CHAUVOT, GITTON, PAPINEAU
M. DALEST
M. RONDEL
Mme CICORIA-COUVE
M. BAUDRIER
Mme LAGARRIGUE
MM. EL-HERECH, SPECQ
MM. CARRE, LEMEILLE
Mme PITRA
M. GEORGES
M. LE ROUX
M. CROIXMARIE
M. VINCENT
Mme DEHOUX
MM. LISOWSKI, CHAUVIN
MM. PERONNET, PEREL
M. TOGUYENI
MM. MAYET, BREHIER
M. AUMAS
M. ROGER
M. BOUTARIC
M. SOL
MM. MONOT, FAUCONNIER
M. N DOMBELE
M. FARNAULT
Mme LEBOURG
Mmes RIMOLDI, LAURENT-DAVIOT
Mme FOURRIER
Mme FRITSCH
M. LESIRE
M. LE ROUX

*Union fédérale des consommateurs –Que Choisir
Fédération nationale des associations d'usagers des transports
(Président du CPTP)
Association Soutien Associatif des Usagers révoltés (SADUR)*

*Mmes STABLO, DELAWGLE
M. DEROSEY*

MM. BENSAID, PRADIER

Etaient excusés :

*Président du Conseil Général du Loiret
Président du Conseil Général de Seine Saint-Denis
Président de la Communauté de communes Les portes de l'Essonne
Maire de ATHIS MONS
Maire de QUINCY SOUS SENART
Président de l'association "Les élus de la ligne D du RER"*

* * * * *
* *

M. Méry introduit la séance sur le rôle de ce comité de ligne centré sur les questions d'actualité et d'actions à court terme : c'est un lieu d'échanges et l'occasion d'un dialogue utile entre les différents acteurs et usagers de la ligne A. Les contacts de plus en plus nombreux entre élus, usagers, opérateurs et le STIF montrent bien que ce dernier est un acteur incontournable dans l'organisation et le développement des transports parisiens. Au cours de cette séance, le STIF et les opérateurs présentent l'ensemble des actions en cours sur la plus importante ligne de transports d'Ile de France destinées à redresser une régularité en baisse depuis plusieurs années. La première tendance semble encourageante même si les équilibres sont encore fragiles et doivent être consolidés

M. Méry rappelle que le STIF est décentralisé depuis 3 ans et 2 mois, qu'il a fallu remettre en route de nombreux dossiers dans un contexte de croissance de la demande particulièrement élevée de 2003 à fin 2008. Néanmoins, le STIF joue pleinement le rôle qui lui a été confiée par la loi. Les ressources financières du STIF viennent du Versement Transport payé par les entreprises et les administrations et des contributions des collectivités locales membres de son Conseil (notamment la Région). Les investissements relèvent de contrats avec l'Etat, les Départements et la Région. La Région et le STIF sont associés aux réflexions en cours autour du plan de mobilisation initié par Jean-Paul Huchon, portant sur près de 19 milliards d'euros d'investissement, et sur les projets du Grand Paris, initiatives qu'il convient de coordonner. Les travaux de Gilles Carrez sur le financement des transports sont donc déterminants pour l'avenir.

Le STIF et la SNCF présentent les documents ci-joints en annexe

La SNCF expose le contexte d'irrégularité croissante sur le RER D jusqu'en 2008. Les résultats de janvier 2009 sont dus à une recrudescence d'incidents lourds et un hiver particulièrement rigoureux. Néanmoins, depuis cette période, des progrès encourageants, bien que fragiles, sont constatés. La nouvelle desserte en D8 mise en service en décembre 2008, associée à la suppression de la relève des conducteurs sur la ligne B (partiellement mise en place en janvier 2009), apporte des gains notables. Le plan d'actions « D Maintenant », pour lequel la SNCF investit 100 M€ sur la ligne en vue d'une meilleure régularité, permet également la mise en place d'actions aux effets complémentaires : régulateurs de flux en soirée en Gare du Nord et en Gare de Lyon, avec un effet positif sur les temps de stationnement, fiabilisation des infrastructures progressivement réalisée en 2009, amélioration de la maintenance du matériel roulant.

L'association SADUR remet un projet alternatif au schéma directeur du RER D, issu des réflexions avec les usagers et déplore la concrétisation tardive de plans attendus de longue date. La desserte en D8 ne lui semble pas acceptable compte tenu des conséquences subies par les voyageurs du nord parisien. La révision à la baisse du projet de la gare Pompadour semble témoigner d'un manque d'ambition pour la ligne D. Les échéances annoncées lui semblent beaucoup trop tardives.

La ville d'Arnouville souligne l'écart entre le ressenti des voyageurs et les résultats indiqués dans les présentations. Elle suggère la réalisation de mesures indépendantes de la régularité.

UFC Que choisir abonde en ce sens et déplore l'augmentation des temps de trajet avec la D8 qui rend les trains omnibus au nord de Paris. Cette décision, selon elle, n'a pas été concertée avec les élus et les usagers. En outre, les conditions de transport sont médiocres et les trains dépourvus de climatisation, contrairement aux TER. Cet avis est repris par la Communauté d'Agglomération du Val de France.

Elle s'interroge sur la pertinence de conserver une ligne unique avec autant de disparités entre le nord et le sud, et pose la question du deuxième tunnel Châtelet – Gare du Nord.

Le STIF rappelle que les décisions récentes sont directement la résultante du schéma directeur de la ligne D. Ce schéma a été concerté avec les élus et les associations d'usagers, ainsi que le Comité des partenaires du Transport Public. Concernant des mesures complémentaires à celles de la SNCF sur la régularité, le STIF précise qu'il a déjà réalisé un audit des modalités d'élaboration et de suivi de l'indicateur de régularité de la SNCF. Il a également effectué ponctuellement des contre-mesures et continuera à la faire.

Sur la climatisation des rames, la rénovation des Z2N ne le prévoit pas compte tenu de la perte importante de capacité assise qu'elle engendre (aménagement à 4 places de front au lieu de 5, soit une centaine de places assises en moins).

M. Méry considère qu'on ne peut pas faire reposer l'amélioration de la ligne D sur le seul projet du second tunnel, qui est extrêmement coûteux et par conséquent à un horizon très éloigné des préoccupations quotidiennes.

La SNCF précise que la mesure de la régularité est la même sur l'ensemble du réseau ferroviaire. Les journées sont très contrastées puisque le 26 juin, la régularité était de 100%, contre 75% le jeudi 25 juin.

Les temps de trajet sur la desserte en D8 ont augmenté de 4 à 9 minutes pour la mission la plus impactée. Les comptages réalisés en février ont montré quelques trains dans lesquels la capacité assise était insuffisante (occupation de 130% par rapport aux places assises), mais de nombreux trains ont une charge irrégulièrement répartie, selon les accès, les sorties et les correspondances. Une meilleure répartition des voyageurs permettrait de mieux occuper les places offertes.

M. Méry précise que l'objectif au nord de Paris est bien de revenir, dès que des conditions de fiabilité du service seront réunies, à 12 trains par heure.

L'AUT-FNAUT-Ile-de-France souligne les différences entre les territoires franciliens dans la refonte de l'offre de la section nord, puisque Saint-Denis a gagné des arrêts, ce qui améliore l'accès à cette ville importante pour l'ensemble des communes de Seine-Saint-Denis et du Val d'Oise desservies par la ligne D, tout en offrant des correspondances plus aisées avec la ligne de Pontoise. Néanmoins, le retour à la desserte à 12 trains par heure est nécessaire dans un délai le plus court possible.

La ville de Marly-la-ville souligne les efforts de la Région, du STIF et de la SNCF, mais ils ne sont pas perçus et compris des usagers. Le comité de ligne est un bon outil de dialogue direct entre les acteurs.

La ville de Brunoy déplore la baisse de la régularité sur la branche du val d'Yerres alors que le développement urbain de Sénart s'accélère. Le propos est appuyé par la ville de Moissy-Cramayelles et la ville de Fosses, sur la section nord.

M. Méry rappelle que les trafics ont augmenté à infrastructures constantes, et que le temps des actions en matière ferroviaire est long, malgré les efforts soutenus des financeurs depuis plus de trois ans. Sur les passages à niveau, la Région a décidé de financer à 75% leur suppression mais il reste encore 25 traversées sur la seule ligne D. Les constats de plusieurs intervenants soulignent la déconnexion entre les projets d'urbanisme et le développement des infrastructures de transport.

La Communauté d'Agglomération du Val de France rappelle que son SCOT est cohérent avec le SDRIF.

Le SMITEC souligne la présence de matériels anciens « petits gris » sur les dessertes au sud de Paris, dont la fiabilité et le confort sont particulièrement médiocres. Il s'interroge sur le contenu du schéma de principe.

La Communauté de Communes Plaine Commune apprécie la teneur des échanges de ce comité de ligne et souligne que les entreprises cherchant des sites d'implantation expriment souvent leurs inquiétudes sur la desserte du secteur par les lignes B et D du RER et la ligne 13 du métro.

La ville d'Alfortville évoque le ressenti de l'irrégularité en gare du Vert-de-Maisons, qui n'est desservie que tous les quarts d'heure : la suppression d'un train entraîne une attente d'une demi-heure. Elle demande également si le personnel est dédié à la ligne D.

Sur ce dernier point, la réponse est positive : les personnels sont maintenant consacrés à Transilien, avec des mutualisations maintenues lorsqu'elles facilitent la gestion du service.

Concernant le travail avec les entreprises, la SNCF est ouverte pour venir présenter ses réflexions en la matière, notamment pour inciter les entreprises à faciliter les horaires décalés, pour éviter de concentrer des flux trop importants sur des pointes déjà difficiles à gérer.

Le STIF précise le contenu du schéma de principe, qui porte sur la signalisation entre Villiers-le-Bel et Villeneuve-Saint-Georges, le traitement du nœud de Corbeil, du terminus de Goussainville et le renforcement de l'alimentation sur la branche du val d'Yerres. Le coût du projet est de l'ordre de 120 millions d'euros. L'objectif est de gagner 8 points de régularité par rapport à 2008 grâce à ce projet.

M. Méry précise que les actions engagées sur le matériel vont permettre le remplacement des « petits gris » par des automotrices à 2 niveaux.

La ville de Courdimanche-sur-Essonne exprime les désagréments de la branche de Malesherbes quand la desserte est perturbée : une desserte par bus permettrait de palier les difficultés en cas d'incident prolongé.

La Communauté d'Agglomération de Melun Val de Seine s'interroge sur les orientations d'un renforcement d'offre en 2020. Elle s'interroge sur la pertinence des aménagements du pôle de Livry-sur-Seine compte tenu de la suppression des trains directs pour Paris. Le STIF précise qu'il s'agit d'étudier la faisabilité d'une mission supplémentaire (soit 4 trains par heure jusqu'à Lieusaint ou Melun).

La SNCF fait le point sur les nouveaux équipements d'information et sur les adaptations qu'elle doit encore réaliser, notamment sur la mention de la longueur des compositions. Elle a pris l'initiative d'installer un système d'annonces sonores dans 70 rames, afin de préparer les équipements retenus dans le cadre de la modernisation cofinancée avec le STIF.

L'AUT-FNAUT-Ile-de-France souligne aussi la nécessité d'améliorer la formation à la parole du personnel de conduite. La SNCF y travaille, en particulier pour les nouveaux recrutements.

Sur le matériel roulant, **l'association SADUR** s'inquiète du vieillissement du parc. Le STIF rappelle que les rames Z2N de la ligne D ont une quinzaine d'années et qu'elles sont en cours de rénovation. Les « petits gris » seront radiés grâce à l'introduction du Francilien sur d'autres lignes, qui autorisera une réaffectation du parc à deux niveaux sur le RER D. Au-delà, le STIF présente au Conseil du 8 juillet 2009 un Schéma Directeur du Matériel Roulant qui donnera une visibilité jusqu'au renouvellement de l'ensemble du parc actuel, soit jusqu'en 2035.

M. Méry remercie les participants de leur présence et de leur participation à ce premier comité de ligne du RER D et propose de tenir un nouveau comité dès que de nouveaux éléments pourront être présentés.