

COMITE DE LIGNE B

Compte-rendu de la réunion du 28 juin 2017

Présidé par M. Stéphane BEAUDET, vice-président du STIF

* * * * *

* *

La Direction de ligne unifiée (DLU) effectue les présentations qui sont disponibles en téléchargement sur le site Internet du STIF : www.stif.info.

M. BEAUDET remercie pour leur présence les élus et associations d'usagers : la FNAUT, le COURB, le CARRRO, usagers de la branche Robinson, le Comité d'usagers du RER B Nord. Il a pris l'habitude depuis un an et demi de réunir et présider tous les comités de ligne, dont certains sont conviés pour la première fois depuis quatre ans, et celui-ci pour la première fois depuis trois ans. Il se dit très attaché aux relations directes avec les uns et les autres.

M. BEAUDET souligne que ce comité de ligne arrive à point nommé durant une période de dysfonctionnements très lourds sur le RER B. Il évoquera ceux qui sont de nature exceptionnelle et ceux qui sont très directement liés aux travaux du Grand Paris Express (GPE) sur Arcueil-Cachan. Il ne s'agit pas d'un petit sujet pour le STIF, car les usagers en subissent les conséquences de façon disproportionnée et très ennuyeuse. Il constitue le premier chantier de connexion d'envergure sur une quarantaine de ce type sur l'ensemble du GPE, soit 29 pour la SNCF et 11 pour la RATP. Si ces 40 chantiers se déroulent dans les mêmes conditions que celui-là, en ce qui concerne les répercussions, ce sera évidemment insoutenable pour les usagers.

Des réunions ont eu lieu dans cette période très difficile du lancement de ces travaux, qui vont perdurer : une le 24 avril dernier, avec les associations d'usagers et la direction de ligne unifiée, et une autre le 16 mai au STIF.

Par ailleurs, à la demande de Mme PECRESSE, le Conseil d'administration du STIF a reçu les opérateurs. Le STIF est conscient des contraintes imposées par les travaux. La question de la limitation de vitesse ne dépend pas de lui, mais bien de la nature des travaux, des problèmes de portance et de sécurité sur le chantier. En tout état de cause, les conditions dans lesquelles se déroulent ces travaux et l'accompagnement nécessitent de se montrer très vigilants. Ce comité de ligne constitue une bonne occasion pour faire un bilan sur ce qui s'est passé pendant ces trois années avant les travaux, durant lesquelles quelques améliorations ont été apportées. La question se pose évidemment de savoir combien de temps et dans quelles conditions durera la détérioration, que l'on vit depuis plusieurs semaines, et s'effectuera la sortie. Ce comité sera aussi l'occasion d'aborder de manière plus substantielle l'avenir à moyen et long termes quant aux projets d'investissement sur la ligne, l'avancement du schéma directeur B Sud, l'information voyageurs, les questions de matériel roulant, très prégnantes dans les discussions avec les associations d'usagers, et le sujet de la nouvelle signalisation NExTEO, tout aussi important, même s'il est à moyen-long terme.

M. BEAUDET ajoute que le Conseil d'administration du STIF du matin même a engagé 165 millions d'euros sur la ligne B sur plusieurs projets : l'avant-projet de la première phase de l'opération RER B de fiabilisation et d'optimisation du site de Massy-Palaiseau, la convention de financement relative aux études et premiers travaux des opérations de création d'un nouvel atelier de maintenance des trains à Mitry-Claye, l'avant-projet de renouvellement de la signalisation et d'amélioration des situations perturbées à Bourg-la-Reine et le schéma de principe de l'opération RER B de prolongement de la voie 4T du terminus Robinson. Ces quelques exemples montrent aussi que les chantiers avancent progressivement.

M. MASURE, directeur de la ligne B unifiée, rappelle qu'il y a trois ans, lors du dernier comité de ligne du 8 juillet 2014, M. LEFEBVRE, premier directeur de la ligne B unifiée, siégeait à sa place. En effet, les deux opérateurs, RATP et SNCF, ont scellé leur rapprochement depuis 2013 au sein d'une direction de ligne unifiée, que M. MASURE incarne aujourd'hui. Celui-ci représente à la fois la RATP et la SNCF.

M. MASURE rappelle également que lors de cette même année 2013, les opérationnels gérant au quotidien et en temps réel la ligne se sont rapprochés au sein du centre de commandement unique de Denfert-Rochereau. Il insistera dans sa présentation sur le fait qu'il représente les deux entreprises soudées dans le destin d'exploitation de la ligne, et est accompagné à cette réunion par plusieurs personnes. Il salue notamment la présence de M. CONDÉ, directeur des RER de la RATP, et Mme DERVILLE, directrice régionale SNCF de Paris Nord Transilien, qui sont les deux attaches de la direction de la ligne B côté RATP et côté SNCF.

Pour faire le lien avec le précédent rendez-vous du 8 juillet 2014 sur les sujets qui avaient été évoqués à l'époque, M. MASURE juge important de se remémorer les débats, sans y revenir en détail. Une nouvelle grille horaire du projet B Nord + venait d'être mise en place, sur laquelle la direction avait un faible recul à l'époque. Elle avait été accompagnée par 250 millions d'euros d'investissements sur la partie Nord de la ligne, pour permettre un cadencement aux heures de pointe omnibus de la ligne, notamment entre Paris et Aulnay. Le contexte récent, en 2014, était aussi lié à l'approbation par le STIF du schéma directeur de la ligne B Sud.

Sans faire un parallèle avec la situation actuelle, M. MASURE pense qu'il est important de se rappeler aussi qu'à l'époque, en juillet 2014, la ligne B sortait d'une crise d'exploitation très importante. À l'hiver 2013-2014, plus particulièrement d'octobre 2013 à janvier 2014, la ligne avait durablement rencontré des difficultés d'exploitation et son meilleur résultat d'exploitation durant cette période atteignait 82 % de ponctualité.

M. MASURE met en avant l'actualité extrêmement riche, concernant notamment les conditions d'exploitation de la ligne, en particulier depuis fin février, qui ont fait couler beaucoup d'encre et ont fait l'objet de nombreux échanges avec les usagers et de toutes les décisions prises en lien avec le STIF et les financeurs sur le schéma directeur du RER B. Les divers temps de cette présentation concerneront les résultats depuis 2014, les actualités récentes, et en troisième partie, un point sur l'offre ferroviaire. M. MASURE évoquera des projets de court, moyen et long termes.

ÉTAT DES LIEUX

- **Évolution de la ponctualité de la satisfaction voyageurs jusqu'en 2016**

ACTUALITÉ

- **Les travaux liés au réseau Grand Paris**
 - **Ponctualité en pointes en 2017**
 - **Mesures prises**
 - **Zoom sur l'ITC**
 - **L'offre le 13 novembre 2017**
- **T11 Express et CCR PARM phase B**
 - **T11 Express**

M. SUREAU, membre du Comité d'usagers pour le RER B Nord, indique qu'il est usager quotidien depuis 30 ans sur cette ligne, entre Mitry et Paris. Il juge les éléments techniques présentés utiles et nécessaires. Cependant, de telles améliorations sont apportées depuis longtemps, en raison de l'âge et de la vétusté du réseau. D'un point de vue concret pour les usagers, aussi bien au Nord qu'au Sud, les conditions de transport du quotidien se dégradent d'année en année, à plusieurs titres.

M. SUREAU met en garde les usagers du Sud, qui connaîtront un projet B Sud + : il ne faut pas qu'ils se leurrent sur l'amélioration. Il ignore quelle a été exactement l'utilisation des 250 millions d'euros du projet B Nord +. Les trains recustomisés sont décevants, comme on l'a encore constaté pendant la période de canicule. En tout état de cause, le temps de parcours s'est considérablement allongé, car le train s'arrête partout, ce qui n'était pas le cas auparavant. Les horaires officiels sont rallongés. Il faut prévoir une demi-heure pour se rendre de Mitry à Paris centre. Les conditions de transport se sont extrêmement dégradées aux heures de pointe. On ne peut plus rentrer dans les trains. Même des problèmes de sécurité y surviennent, et M. SUREAU déclare être éventuellement prêt à porter plainte à ce sujet.

M. SUREAU s'indigne également de la situation à Saint-Michel-Notre-Dame, où les voyageurs s'accumulent sur les quais aussi bien en direction du Nord que du Sud, dans des conditions de sécurité extrêmement précaires. Il ne serait pas surpris si demain, des incidents extrêmement graves y survenaient. Les voyageurs ne peuvent monter dans les trains. Arrivés à Châtelet et à Gare du Nord, ils sont incités à s'agglutiner dans les couloirs. Sous des températures de 35° ou 37 °C, les malaises voyageurs n'améliorent pas les choses.

La situation s'est également dégradée dans les gares, sans présence humaine. Lorsque l'on s'y rend le 1^{er} du mois pour recharger le pass Navigo, les guichets sont fermés, il n'y a personne, sans compter la suppression des trains et le fait qu'il s'agit d'un secteur en plein développement. Et tout ceci est valable pour le Sud aussi. Il est annoncé le développement du pôle de Roissy, ou dans l'Oise, à proximité de Plessis-Belleville, où les usagers sont extrêmement inquiets, car ils n'ont pas de train, alors que la nationale 2 et les villages sont complètement saturés de véhicules. Ils veulent le développement de la ligne 15.

M. SUREAU a le sentiment que depuis 30 ans, on règle les problèmes techniques de gestion, sans réfléchir à l'avenir pour le transport en Ile-de-France. Les usagers constatent les dégradations et sont extrêmement inquiets quant à l'aspect du projet d'utilisation des sillons SNCF au Nord. Ceux-ci seront privatisés pour faire passer le Charles-de-Gaulle Express, alors qu'ils pourraient l'être pour améliorer la ligne 15 ou des RER semi-directs, pour désengorger cette ligne et régler un certain nombre de difficultés. M. SUREAU exprime sa forte préoccupation à cet égard, et pense qu'aussi bien la « métroïsation » que tous ces projets n'ont absolument rien réglé.

Mme WITTERSHEIM, présidente du Comité des usagers du RER B en vallée de Chevreuse (COURB), fait part de problèmes similaires. Les intervenants ont très bien décrit la situation en termes de difficultés d'exploitation. Elle rappelle que les usagers ont vécu, tous ces premiers mois, une succession de mauvaises circonstances mais c'était déjà écrit, et il ne faut pas non plus croire que c'était une surprise. Néanmoins, ce qu'ils subissent depuis quelques semaines avec la canicule en constitue l'apothéose. Les passagers se sont retrouvés bloqués dans des rames à 50 °C. En tout cas, on ne pouvait nier que la température atteignait 50 °C et que les rames n'étaient, pour la plupart, pas réfrigérées ou étaient surchauffées par les rails exposés en plein soleil.

Le COURB tire la sonnette d'alarme et demande qu'un plan canicule soit déclenché. Il serait tout de même tout à fait normal que la Région travaille avec les entreprises sur un tel plan pour informer les usagers des conditions de voyage susceptibles de les mettre en difficulté. Il s'agit là d'un vrai problème de santé publique. Il faut inciter les entreprises à encourager le télétravail pour ceux qui le peuvent, et moins de monde voyagerait dans les trains. Il convient aussi de proposer des bouteilles d'eau, accompagner sur les quais, former le personnel en gare aux premiers secours. Des malaises se produisant tout au long de l'année, on peut imaginer la situation en période de canicule. Ces aspects constituent le premier axe fort à développer.

Le deuxième concerne la propreté, qui est aussi un réel problème de santé publique. Les rames rénovées sont déjà crasseuses. Il est inadmissible d'offrir ce visage à l'international, pour les Jeux Olympiques (JO) et pour les Franciliens et voyageurs de cette ligne. La propreté n'est pas un luxe. Il s'agit de matériel public, et si le souhait est qu'il dure au moins 10 ans, il faut l'entretenir, le nettoyer. L'utilisation par près d'un million de voyageurs chaque jour nécessite un nettoyage régulier des rames.

En outre, Mme WITTERSHEIM souligne que les plans annoncés peuvent être conduits aussi avec d'importantes interruptions. Il faut éviter d'affirmer que tous les voyageurs seront transférés dans des bus. On sait bien que cela ne tient pas et que le temps d'allongement peut être extrêmement pénalisant pour tous. En résumé, il y a lieu de travailler avec la Région et les employeurs sur le plan canicule et les plans de transports adaptés pendant les travaux.

D'autre part, Mme WITTERSHEIM rappelle que le COURB avait déjà demandé de poursuivre les travaux d'aménagement de la gare de Denfert-Rochereau, pour faciliter les retournements avec embarquement de voyageurs en cas de nécessité et, évidemment, la correspondance directe avec tout le réseau du métro. Il n'est pas normal de laisser les voyageurs sortir à l'extérieur.

Enfin, Mme WITTERSHEIM évoque le plan d'investissements. Elle estime qu'on ne peut continuer à vouloir développer le plateau de Saclay, sans développer la gare d'Orsay. Il est nécessaire d'aller au-delà de ce qui est proposé dans cette présentation : renforcer l'offre et travailler sur son amélioration. Il faut bien se rendre compte qu'en cas de suppressions d'un train, on ne peut faire entrer tous ses voyageurs dans un autre. Les trains, aujourd'hui, n'ont pas la capacité d'accueil de deux trains, et l'on peut aisément imaginer la difficulté d'une telle situation en heures de pointe. Les

usagers attendent que la ligne soit prise autant au sérieux que le programme du Grand Paris, parce qu'elle sera un axe stratégique, l'épine dorsale du Grand Paris.

M. JOCELYN, dirigeant de trois sociétés basées à Aulnay-sous-Bois, sur l'axe Nord, élu de la Chambre de commerce du département 93 et membre de la commission pour l'aménagement du territoire, indique qu'il n'utilise heureusement ou malheureusement pas les transports. En revanche, avant de venir, il a interrogé ses salariés sur les problèmes qu'ils rencontrent et les propositions qu'ils souhaitent émettre. Ils lui ont adressé les commentaires suivants :

- « Vers 6 h 30, une perturbation sur les lignes C et B du RER a été indiquée, il n'y avait pas de trains alors que c'était faux ». En l'absence de trains, les usagers commencent à rechercher d'autres alternatives, alors que justement, il y a des trains. Cela reflète un problème de communication ;
- « La ligne B dessert trois à quatre aéroports parisiens, deux des principaux parcs d'exposition, la plus grande gare du monde et des pôles d'activités, toujours plus nombreux. Il devrait être digne du métro de Moscou. Au lieu de cela, c'est la pire ligne ».
- sur la fréquence des trains : « Passées 8 h 30, les trains vont si lentement que marcher pourrait être plus rapide » ;
- concernant le prix du pass Navigo, compte tenu de la qualité du service qui ne s'améliore pas : « quand est-ce que nous aurons droit à une réduction ? », d'autant que l'entreprise paie deux fois le prix du transport : le remboursement du pass Navigo et le versement transport. Elle est, avec l'utilisateur, la seule à supporter des coûts financiers aussi importants.

M. JOCELYN comprend bien que des efforts sont accomplis en vue d'une amélioration, mais le problème est réel. On parle de logistique sur la zone, mais il faut véritablement penser à l'utilisateur. En effet, de nombreux projets sur le long terme sont évoqués, mais aujourd'hui, que fait-on ?

M. PATTEE, adjoint au maire de Sceaux, constatant que la ligne B2 (branche de Robinson) présente régulièrement la plus mauvaise performance, s'enquiert de la raison de taux de ponctualité aussi faibles, à hauteur de 73 %, alors que les autres branches n'atteignent pas ce niveau de dégradation.

Par ailleurs, de manière générale, il a noté, en termes de confort du voyageur, des escalators régulièrement en panne ou en travaux, en particulier dans Paris. Un piéton se déplaçant en transports publics, ne le fait pas seulement de gare en gare mais sur toute la liaison. Sur cette ligne, cela s'apparente souvent à un parcours du combattant.

Mme LAUNAY, habitante de Plessis-Robinson et représentante de l'association CARRRO, souhaite rebondir sur le témoignage précédent concernant la canicule. Usagère ponctuelle du RER B, elle l'a pris le 22 juin, jour de pollution, mais tous les forfaits antipollution n'étaient pas disponibles aux guichets. On ne pouvait pas les vendre à la gare de Robinson, apparemment en raison d'un petit bug, ce qui a occasionné une queue aux automates. Elle a pris un train partant à 8 h 22 de Robinson, à destination de Paris. Elle a cherché comme tout le monde une voiture climatisée, pour essayer de supporter ce jour de canicule. Il n'y en avait qu'un seul, mais malheureusement, une personne qui s'y est sentie mal, avait vomi. Un personnel a procédé au nettoyage, mais uniquement mécanique. Sans désinfection, cela ne supprime pas l'odeur. Il faudrait au minima équiper les personnels de désinfectant. Cela permettra peut-être de nettoyer plus efficacement.

Par ailleurs, Mme LAUNAY a été surprise par les présentations sur la ponctualité, ainsi que sur l'augmentation de la qualité de communication. Elle reviendra sur la question de la ponctualité très faible de Robinson.

Mme LAUNAY souhaite également apporter un témoignage sur un aller Paris-Châtelet-Les-Halles le 15 juin, jour de canicule, avec un départ à 8 h 42. En arrivant à Laplace, le conducteur annonce un terminus et demande à tous les voyageurs de descendre pour prendre le prochain train. Aucune raison, aucun motif n'a été donné à cet arrêt de train. Mme LAUNAY pense que cela aurait pu être anticipé à Bourg-la-Reine, au lieu d'obliger les voyageurs à emprunter un autre train à Laplace. Lorsque le train est reparti, les voyageurs ont eu le sentiment qu'une régulation avait été décidée pour éviter la surcharge du tunnel de Châtelet. Ils se sont retrouvés entassés dans le même train à destination de Charles-de-Gaulle.

Mme LAUNAY a twitté, une fois installée confortablement dans le RER A vers sa destination. Le tweet du RER B indiquait : « Vous n'avez qu'à suivre le fil Twitter ». Elle défie quiconque de pouvoir twitter ou consulter ses mails dans un train bondé, surchargé, avec 40 à 45 °C de canicule, dans les tunnels sans connexion internet. Aussi, elle insiste sur la communication, qui doit être diffusée avant tout dans les trains et sur les quais.

Au retour, le même jour, Mme LAUNAY a emprunté le RER B, direction Sud. En milieu d'après-midi, aux environs de 15 h 20 ou 15 h 25, aucun train n'était annoncé à Châtelet-Les-Halles jusqu'à 15 h 39. Le quai était surchargé, engendrant un problème de sécurité considérable, et aucune information sur le train n'a été diffusée pendant 15 minutes. Il a fallu attendre 15 h 39, à l'annonce du train, pour que les voyageurs soient avisés d'un problème d'incivilité à Bagneux, ce qui traduit, encore une fois, un problème de communication.

Souhaitant éviter de prendre le train surchargé, Mme LAUNAY a attendu un train en direction de Robinson, lequel a rencontré le même problème. Les voyageurs ont été débarqués à Cité Universitaire, après un message du conducteur enjoignant à prendre le prochain train. Faisant confiance au conducteur, elle a pris ce train. Au moment de repartir de Bourg-La-Reine, le conducteur annonce que le train circule en direction de Massy, ce qui signifiait qu'il ne repartait plus vers Robinson, et que le train pour cette direction avait été annulé. Mme LAUNAY a dû sortir précipitamment, en se mettant en danger, car elle a failli se faire coincer entre deux portes. Là encore, le problème de communication est évident.

Mme LAUNAY indique avoir évoqué ces problèmes avec des personnels sur place, en se demandant comment font les personnes ne connaissant pas le quartier, qui ne se rendent pas à Roissy, ou les personnes âgées. Il peut y avoir des problèmes, mais ceux qu'elle avait rencontrés ce jour de canicule sont inadmissibles.

Enfin, Mme LAUNAY s'interroge au sujet du délestage de trains. Les usagers montent dans le train et on les déleste, les obligeant à en prendre un autre, sans communication et sans explication de la raison. Elle a eu le sentiment qu'il s'agissait de délestage pour des raisons d'optimisation de trafic, ce qui est insupportable. La ligne de Robinson est systématiquement mise en défaut. Cela explique le faible pourcentage, mais elle pense que la situation est encore pire. Le vécu des usagers n'est pas de 60%. En cas de suppression d'un train, un voyageur en gare de Robinson n'attend pas 10 minutes mais une demi-heure. Ce phénomène de délestage devient invivable en période de canicule.

Mme DAUGERAS, de l'association CARRRO, relève que M. MASURE avait le sentiment d'une amélioration de la situation en juin. Cependant, d'après le témoignage de Mme LAUNAY, ce n'est nullement le cas. Mme DAUGERAS cite à cet égard deux cas survenus la veille et l'avant-veille. Le lundi 26 juin, vers 14 h, même pas en heure de pointe, un groupe d'une trentaine d'Anglais partait de Robinson pour prendre l'Eurostar. Fort heureusement, ils étaient très en avance, mais il y avait des personnes âgées, et cela fut un miracle qu'ils ne manquent pas leur train. Mme DAUGERAS se

demande quelle impression leur a laissé le RER B. Par ailleurs, le mardi 27 juin, aux environs de 8 h 30- 8 h 45, il a fallu attendre 25 minutes pour se rendre à Paris au départ de Robinson.

M. GALLOIS, agent à la RATP depuis plus de 30 ans, dont 20 ans sur la ligne B, et conseiller municipal à Saint-Rémy-lès-Chevreuse, revient sur le sujet de la canicule. La gestion au niveau de la régulation doit être très attentive, car tous les trains ne sont pas équipés et les dysfonctionnements existent aussi sur les MI79 rénovés. Il faut porter une attention particulière à la nécessité d'être certain, lorsqu'un train quitte une gare, qu'il atteigne la suivante, pour éviter des stationnements en inter-gares, des montées en température et éventuellement, des évacuations spontanées qui engendreraient des difficultés supplémentaires.

S'agissant des chiffres de 2013, hormis le schéma RER B Nord + et la mise en place des omnibus, il faut aussi signaler le rehaussement des quais et la mise en place des glissements pour les conducteurs, qui ont constitué un facteur très important pour l'amélioration de la régularité. Le temps d'échange voyageurs a été notamment énormément réduit grâce au rehaussement des quais.

M. GALLOIS souhaite par ailleurs évoquer son ressenti et les retours des collègues sur la question très complexe des modifications de sillons. L'ajustement de l'offre a de fortes répercussions, notamment sur les branches. Il mentionne l'exemple de Saint-Rémy-lès-Chevreuse, où suite à du retard, trois trains arrivent de Paris et repartent sans voyageurs. Tous les voyageurs entre Saint-Rémy et Orsay ont ainsi attendu un train pendant une heure, et ils les ont vus passer sans voyageurs. M. GALLOIS pense qu'il faut revenir sur ce fonctionnement, ainsi que sur les évacuations de voyageurs, notamment à Bourg-la-Reine, car cela engendre une rupture de charge très importante. L'on imagine bien que tous les voyageurs attendant sur le quai ne pourront pas monter et parfois, ils voient passer plusieurs trains d'affilée.

D'autre part, les gares ne sont pas non plus en corrélation avec l'accroissement du nombre de voyageurs. On peut parler de vision d'ensemble, mais une augmentation très importante est observée à Croix de Berny, avec l'arrivée du TVM. Les accès à Cité universitaire sont véritablement très dangereux. Une personne y est même décédée. Il est vraiment nécessaire de se pencher sur ces situations, sur lesquelles M. GALLOIS a interpellé notamment le STIF et la RATP.

En outre, M. GALLOIS souligne que les bonnes conditions de travail font de bonnes conditions de transport pour les voyageurs, et lorsqu'elles sont mauvaises pour les voyageurs, elles le sont aussi pour les agents. Les informations sont contradictoires, suivant le support, entre l'annonce verbale et celle émise sur le quai, et les voyageurs ne savent plus où aller. Il faut être très attentif à ces aspects, et revenir un peu sur le terrain. A cet égard, M. GALLOIS a interpellé M. BEAUDET à plusieurs reprises et est intervenu par les moyens dont il dispose, notamment sur BFM, en raison d'une sorte de mécontentement et de ras-le-bol, qui commencent à se traduire par des altercations entre voyageurs et entre agents et voyageurs. Il est indispensable de revenir sur la réalité décrite précédemment quant aux évacuations, suppressions de missions, modifications incessantes, etc. (*Applaudissements*).

M. CAMPAN, membre du CARRRO et conseiller municipal à Sceaux, souhaite évoquer les solutions pratiques, à court terme et à long terme.

M. BEAUDET précise que les solutions à long terme seront abordées dans la deuxième partie.

S'agissant de l'extension de la phase 2 à Denfert, suite à la réalisation, heureusement rapide, du quai 3, **M. CAMPAN** insiste sur les retournements dans la partie Sud, de façon à pouvoir fonctionner en autonome en cas de problèmes importants au Nord, ce qui arrive relativement souvent. M. MASURE a apporté une réponse. Dans le temps, M. CAMPAN avait l'occasion de prendre la ligne

de Sceaux et on retournait bien des trains à Luxembourg, où il doit rester des aiguillages. Il ignore si cela peut être fait à Port-Royal ou à Luxembourg, ne connaissant pas suffisamment le détail de la ligne, mais il n'y a pas de raison que l'on ne parvienne pas à retourner un certain nombre de trains. Même s'il s'agit de 16 au lieu de 20, ce sera mieux que rien.

M. CAMPAN insiste absolument sur la nécessité d'expliquer la raison pour laquelle on ne pourrait pas mettre en place le retournement, et ce à court terme car il n'est pas question d'attendre des solutions à long terme.

Mme VERNET, membre du CARRRO, remercie les organisateurs de ce comité de ligne, qui ne s'était pas réuni depuis un certain temps. De ce fait, elle n'a pu formuler ses félicitations pour ce qu'a été le RER B durant la première quinzaine de décembre 2015, où elle a dû se rendre à plusieurs reprises au Bourget dans le cadre de la COP21. Elle avait très peur que le RER B ne tombe en panne dans cette gare, qu'une caténaire ne rompe, en résumé, tous les petits soucis du quotidien du RER B. Et miracle, le train fonctionnait à merveille et durant tout le temps de la conférence.

Mme LASSALLE, auteur d'une pétition sur le RER B, précise que cette dernière, qui a récolté 2 223 signatures, a été lancée suite aux dégradations des conditions de transport. Elle fait part des points qui lui semblent essentiels. Comme déjà évoqué, des trains ont été supprimés, notamment au départ de Massy-Palaiseau et le soir, à destination d'Orsay. Or, elle constate que les trains à destination de Saint-Rémy, le soir, n'étaient pas forcément omnibus entre Massy-Palaiseau et Orsay du fait de la suppression des trains à destination d'Orsay. Elle se demande combien de temps doivent attendre les usagers habitant à Palaiseau, par exemple, pour rentrer chez eux.

Par ailleurs, Mme LASSALLE remarque parfois que les voyageurs sont obligés de négocier avec le conducteur pour demander à la régulation de rendre omnibus certains trains. Elle a déjà été témoin d'une action où les voyageurs ont bloqué la fermeture des portes, pour pouvoir obtenir le mode omnibus du train de Saint-Rémy.

Mme LASSALLE revient également sur l'information voyageurs. Elle rejoint les propos de la personne qui estimait qu'il ne fallait pas s'appuyer sur Twitter pour communiquer. Étant très active sur Twitter, elle y retrouve toutes les informations mais estime que ce n'est pas normal. Normalement, chaque voyageur devrait avoir le même niveau d'information, que ce soit sur les applications mobiles ou en gare.

S'agissant des échanges sur Twitter et sur le blog, Mme LASSALLE a constaté, depuis un an, que certaines personnes sont censurées. Elles postent des commentaires polis sur le blog, qui remettent en cause les choix opérés par la régulation, et ils ne sont pas publiés. Il en va de même sur Twitter. Il lui a été expliqué que certaines personnes sont impolies, un peu agressives ou ironiques. Mme LASSALLE considère que gérer une ligne ou une entreprise implique de mettre en place un service clients, afin de répondre à tous les voyageurs et ne pas ignorer ou bloquer certains. Des personnes sont délibérément bloquées sur Twitter et lorsqu'elles posent des questions, elles n'obtiennent aucune réponse. Jugeant un tel procédé anormal, Mme LASSALLE souhaite recevoir des éléments à ce sujet.

M. BEAUDET remercie les intervenants pour cet ensemble de témoignages. Il précise que même si, en tant que vice-président du STIF et de la Région, il est concerné par la plupart des questions au titre du contrat liant le STIF avec la RATP et la SNCF, il appartient avant tout à l'opérateur d'y répondre.

M. BEAUDET remercie les intervenants pour la franchise et la transparence de leurs témoignages, toujours utiles. Il pense, en ce qui concerne la climatisation et l'épisode de canicule, qu'il s'agit d'un

un véritable sujet, sur lequel un retard important a été constaté. Le Conseil d'administration du STIF en a beaucoup débattu le matin même. Il conviendra d'être inventif sur ce sujet, notamment parce que les épisodes de canicule se multiplieront de toute façon avec le réchauffement climatique. Ces considérations sont d'ailleurs valables pour le mode ferré, comme pour le mode bus. Le STIF y travaille, mais M. BEAUDET ne peut prendre des engagements ce soir sur la façon dont cette problématique sera gérée.

M. BEAUDET précise que des débats sont en cours sur ce sujet important mais difficile, notamment avec SADUR, par exemple sur le RER D. Pour remettre la climatisation dans certains trains, il faut supprimer des places assises. Or les associations d'usagers préfèrent garder les places assises plutôt qu'installer une climatisation qui fonctionne cinq ou six jours par an. En outre, M. BEAUDET, se référant aux propos de M. GALLOIS sur les questions de régulation, suggère de favoriser des véhicules dans lesquels il est à peu près certain que cela fonctionne.

M. BEAUDET mentionne d'autre part les dispositifs de distribution d'eau que le STIF a mis en œuvre à plusieurs reprises. Il est relativement compliqué, avec 6 millions d'usagers par jour, de distribuer des bouteilles d'eau à tout le monde pendant quatre ou cinq jours. Il faut aussi tenir compte d'un effet de masse sur la région Ile-de-France, mais il s'agit d'un enjeu pour le STIF. Les épisodes de pollution étant voués à se multiplier, il y a lieu d'être dorénavant capable de les appréhender.

M. BEAUDET fait valoir à cet égard que lorsqu'il est devenu le vice-président des transports à la Région Ile-de-France le 18 décembre 2015, à 12 h 05, il avait déjà 200 ou 300 inscrits sur son compte Twitter. Il était déjà tenu responsable des problèmes des transports franciliens depuis 30 ans et sait qu'il faut endosser la fonction avec l'héritage. Il lui arrive également d'essuyer des insultes qui n'ont pas lieu d'être sur un espace d'échanges. En revanche, pour que les choses soient claires, M. BEAUDET affirme qu'il ne répondra pas aux interpellations des usagers sur son compte Twitter. Ils sont près de 6 millions par jour. Son rôle d'élu ne consiste pas à les informer et il est matériellement absolument impossible de le faire.

S'agissant des questions de communication, qui reviennent avec tous les opérateurs lors de tous les comités de ligne, M. BEAUDET souligne qu'il a lui-même été de l'autre côté de la table, en étant usager impliqué sur le RER D pendant de très nombreuses années. Les questions d'information aux voyageurs restent un enjeu majeur. En effet, on ne peut pas se cacher derrière les réseaux techniques et numériques pour répondre. L'ensemble de la chaîne de communication doit fonctionner. Étant usager du RER D trois fois par semaine, M. BEAUDET sait que les voyageurs n'ont pas souvent la bonne information sur la réalité du réseau, et de facto, ne sont pas en mesure, seuls ou sans l'accompagnement et les conseils, qui doivent être justes, des opérateurs, de trouver la bonne solution de repli. Cet enjeu est évidemment essentiel.

Sur la question du pass Navigo, M. BEAUDET souligne que son prix ne baissera pas. Il n'entend pas faire de la démagogie et préfère un discours franc. Le tarif de l'abonnement mensuel Navigo est le plus faible, et de loin, en Europe. L'équivalent de l'abonnement au pass Navigo à Londres revient à 379 euros et à Berlin, à 110 euros. M. BEAUDET fait part à cet égard de sa surprise de voir l'augmentation du pass Navigo de 2,20 euros, votée ce matin, soutenue sur Twitter par des associations d'usagers, qui indiquaient que la priorité numéro 1 en Ile-de-France était l'investissement. Par conséquent, l'investissement impliquant des coûts, ceux-ci doivent être payés. Le STIF doit faire des choix politiques, qu'il assume. Dans cette optique, le pass Navigo ne baissera pas.

M. BEAUDET entend bien que le service n'est pas satisfaisant, car il a 30 ans de retard. La question a été posée plus tôt en séance de la réponse au développement de la mobilité en Ile-de-France dans

10, 15, 20 ou 30 ans. Si l'on considère les RER A, D ou C, le « mass transit » dans son organisation actuelle est saturé, en termes de mode et de nombre d'utilisateurs. Les collectivités sont invitées à construire 70 000 logements chaque année dans les secteurs des gares et dans les centres villes. La boucle du Grand Paris Express est évidemment nécessaire pour absorber la demande de transport à l'échelle régionale et permettre enfin des relations de banlieue à banlieue. Mais dans cette perspective, la mise en œuvre du Grand Paris Express implique nécessairement une surdensité sur les réseaux de RER à l'extérieur de la boucle, puisqu'on attirera un public nouveau vers cette liaison de banlieue à banlieue. Aussi, l'accélération de l'investissement sur le matériel roulant, sur la régénération du réseau et sur la signalisation, sont des enjeux absolument primordiaux pour toutes et tous, même si malheureusement, ces investissements n'auront des effets très concrets pour tout le monde que dans 4, 5, 6, 7, voire 10 ans.

Par ailleurs, M. BEAUDET fait part de ses impressions sur Singapour, où il s'est rendu il y a quelque temps et où le réseau fonctionne très bien. La structure du réseau ferré de l'Île-de-France est souvent centenaire. Il est difficile de la comparer à celle de villes dont les métros sont parfois bien plus récents, avec des organisations beaucoup plus simples. Il convient d'être clair à cet égard : pour régénérer le réseau en Île-de-France et le remettre à niveau dans 10 ans, la RATP doit continuer à investir massivement chaque année. Près de 400 chantiers sont en activité chaque nuit sur le réseau RATP. La SNCF, qui a investi près de 200 millions d'euros par an pendant 30 ans, doit maintenant en investir 800 millions pendant 10 ans.

Il est prévu cette année 740 millions d'euros d'investissement pour la seule SNCF, dont quasiment la moitié est fléchée sur le seul RER C. Celui-ci subit aujourd'hui des dysfonctionnements que l'on n'avait jamais connus auparavant. En effet, l'accélération des travaux et de la régénération engendre des répercussions sur l'usage. Même si 3 milliards d'euros étaient disponibles aujourd'hui pour accélérer la régénération, on serait incapable de la mettre en œuvre sur un réseau accueillant 6 millions d'utilisateurs, fonctionnant tous les jours, avec seulement cinq heures de chantier potentielles la nuit, une heure d'installation, une heure de désinstallation et deux à trois heures pour effectuer des travaux. Telle est la réalité matérielle de ce réseau, sauf à se mettre tous d'accord pour fermer complètement une ligne pendant un an et demi, afin de réaliser les travaux et éliminer toute réserve. Néanmoins, dans la vraie vie, on le sait tous, une rame de train transporte 1 500 à 2 000 voyageurs, ce qui nécessiterait un nombre de bus impossible à mettre en circulation pour la compenser. Cette alchimie est extrêmement complexe.

La question du prix du Navigo est légitime du point de vue de l'utilisateur, qui peut juger inadmissible de le payer lorsqu'il est coincé dans les transports, avec 50 °C dans les rames. Mais à l'inverse, et bien que les associations d'utilisateurs sur le RER B poussent à investir encore plus rapidement, le plan d'investissement sur le matériel roulant en Île-de-France, d'ores et déjà lancé, s'élève à 10 milliards d'euros, ce qui est sans précédent. Or ce plan doit être financé.

M. JOCELYN souligne que le but de son intervention ne consistait pas à affirmer que le pass Navigo était trop cher, bien au contraire. Cependant, lorsque ce genre de dysfonctionnement se produit, il faudrait au moins prévoir une réduction ou un remboursement quelconque.

M. JOCELYN remarque qu'en tant que chef d'entreprise dans la logistique, dans la vraie vie, s'il est en retard sur une prestation, le client lui demande un remboursement, pas en totalité, mais 1 % ou 2 %, ou un geste commercial.

M. BEAUDET l'entend bien et il peut affirmer, en étant sincère et transparent, qu'à l'aune des dysfonctionnements rencontrés tous les jours sur l'ensemble des lignes, un tel dispositif est tout simplement ingérable. Le réseau ne fonctionne pas suffisamment aujourd'hui pour se le permettre.

La demande, encore une fois, peut être légitime. Un chef d'entreprise, donc un organisateur, un manager peut concevoir ce que serait la gestion de ce type de remboursements en fonction de chacune des lignes, des milliers de trains qui tournent tous les jours, sur un réseau de 6 millions d'usagers, avec l'ensemble des dysfonctionnements quotidiens qu'il connaît. Techniquement, c'est très compliqué.

Étant usager des transports, maire depuis 15 ans d'une commune de banlieue sur le RER D, M. BEAUDET sait ce que cela implique en termes de désagréments pour les employés et les chefs d'entreprise, en matière d'attractivité pour les territoires, pour le logement et pour l'accueil d'entreprises.

Mme LASSALLE souligne que des usagers ont droit à des avertissements et risquent des licenciements depuis que la ligne subit ces dysfonctionnements. Certains doivent faire garder leurs enfants, et payer des heures supplémentaires à leur nounou. C'est de l'argent perdu. Des commentaires ont été émis sur ces questions suite à la pétition mentionnée précédemment.

M. BEAUDET convient que les dysfonctionnements de transports, coûtent très cher en matière économique et d'attractivité et que cela occasionne de vraies problèmes au quotidien pour les usagers.

Mme LASSALLE précise qu'elle emprunte cette ligne depuis 2004. Elle a noté personnellement que depuis 2008, elle n'est pas parfaite. Ce n'est pas pour autant qu'elle demande un dédommagement. Cependant, la situation empire depuis février. Aussi, elle se demande pourquoi les usagers n'y auraient pas droit. Le STIF percevra bien des pénalités de la part de la RATP et de la SNCF.

M. BEAUDET explique que le STIF ne perçoit pas des pénalités, mais paiera les opérateurs simplement un peu moins, ce qui n'est pas la même chose.

Mme LASSALLE observe que les usagers n'auront pas les centaines de milliards d'euros, mais certains d'entre eux doivent payer des heures supplémentaires pour leur nounou, ou retrouver leurs enfants au commissariat parce que la crèche est fermée, ou sont licenciés sans avoir droit à un dédommagement.

M. BEAUDET fait valoir qu'il a répondu franchement. Tous ces problèmes existent, personne ne les nie. Connaissant cette réalité, il répond en toute franchise que la mise en place d'une forme de dédommagement au gré des dysfonctionnements dans les transports au quotidien est techniquement très compliquée.

M. MASURE se propose de répondre de manière thématique car plusieurs interventions se sont recoupées. Il rappelle en premier lieu que les opérateurs ne sont pas retranchés dans une tour d'ivoire, sans aucune écoute de ce que vivent les voyageurs au quotidien, car c'est ce que vivent également les agents. L'intervention de M. GALLOIS a fait ressortir un couplage très fort entre le vécu des agents et celui des voyageurs. Les entreprises ont parfaitement conscience des conditions de transport vécues par les voyageurs tous les jours, en particulier les lendemains des journées d'exploitation difficile ou encore dans des conditions de canicule comme celles enregistrées les jours précédents, en particulier la semaine dernière.

Revenant sur le sujet de la canicule, M. MASURE estime qu'on ne peut rester impuissant et ne rien faire. Le sujet de la ventilation réfrigérée est assez récurrent sur la ligne B. Il s'agit d'un composant équipant les MI79 rénovés. Ceux-ci représentent 80 % du parc de matériel roulant du RER B, sur lesquels, il y a deux ans, d'importants problèmes de disponibilité de la ventilation réfrigérée ont été

identifiés. Le mainteneur a mené un plan d'action assez impressionnant, qui permet aujourd'hui d'assurer une fiabilité de l'ordre de 90 % en taux de disponibilité. Tout voyageur quotidien du RER B peut avouer aujourd'hui que la probabilité de tomber sur un matériel dans lequel la ventilation réfrigérée fonctionne est quand même beaucoup plus importante qu'autrefois. Cela étant dit, 20 % du parc n'en est pas équipé et il existe un taux de non-disponibilité qui doit encore baisser. Les opérateurs en sont conscients et réfléchissent actuellement à toujours parfaire ce taux de disponibilité.

M. MASURE mentionne par ailleurs les campagnes de distribution d'eau. Une réflexion est menée sur la façon de mettre davantage en œuvre des mesures pour rendre le vécu des voyageurs le moins difficile possible, notamment l'après-midi, avec ces matériels qui ont stationné très longuement sur les faisceaux. Des efforts sont consentis pour systématiser des mesures visant à ce que le matériel arrive dans des conditions de confort les plus importantes possibles lorsqu'ils sont en dégarage, qu'on les sort des faisceaux où ils étaient stockés pendant les heures les plus chaudes de la journée.

M. MASURE évoque un deuxième point, le plus important parmi toutes les mesures de régulation prises face aux incidents : une suppression est-elle une bonne solution ou pas ? Se concentrant sur les heures de pointe, M. MASURE explique qu'un train circule toutes les trois minutes sur le RER B. Compte tenu de l'absence quasi-totale de marge d'exploitation, la capacité à absorber un retard entre deux trains est quasiment nulle, notamment lorsqu'un train sur-stationne 10 minutes dans une gare, en raison d'une avarie sur une porte, d'un malaise voyageur, d'un colis suspect, etc., si l'on n'intervient pas sur les trois trains suivants, tous les voyageurs subiront 10 minutes de temps de parcours supplémentaire. Cela est insupportable, car tous les voyageurs s'accumulent sur les quais pendant tout ce temps ne peuvent plus rentrer dans les trains.

M. MASURE précise que les mesures de régulation, se traduisant parfois par une suppression de train, sont prises uniquement pour éviter des allongements de temps de parcours, qui font que les trains seraient encore plus surchargés. Les démonstrations peuvent être partagées plus en détail, à travers deux ou trois cas d'école, qui peuvent démontrer que sans la suppression de trains, la situation serait encore pire.

D'autre part, M. MASURE pense qu'il existe des marges de progrès sur un point important, fortement souligné par les intervenants, à savoir la communication autour de ces mesures. Il arrive parfois que les opérateurs ne le fassent pas suffisamment. Ils s'efforcent de travailler sur le sujet et la chaîne d'information est bien évidemment complète. Comme il l'a indiqué plus tôt, Twitter ne constitue pas le seul canal d'information voyageurs. Il est un média parmi d'autres mais qui répond à une demande forte des personnes qui y sont abonnées.

Le canal principal d'information est constitué des écrans d'information aux voyageurs, de la prise de parole par les conducteurs dans les trains, à partir du moment où ils sont informés par le centre de commandement unique, ainsi que des systèmes de haut-parleurs sur les quais, dans l'ensemble des 47 gares du RER B. Les opérateurs doivent travailler sur ces éléments, précisément pour faire en sorte que les voyageurs comprennent le mieux possible les situations dans lesquelles ils se trouvent. Il convient notamment, si des mesures d'adaptation de la desserte sont prises, que les voyageurs sachent bien qu'un train desservira ou ne desservira pas telle ou telle gare, qu'ils pourront prendre les meilleures décisions les concernant, et si possible, anticiper grâce aux écrans d'information aux voyageurs.

M. MASURE concède aujourd'hui que les opérateurs cherchent peut-être parfois à trop optimiser et le voyageur ne comprend plus ce qu'ils font. Il est nécessaire de revoir ce point. Certains conducteurs l'ont même fait remarquer et ont pris la parole pour indiquer qu'il leur est demandé de se rendre à

un point, puis à un autre, et finalement, ils ne savent plus ce qui se passe. Cela s'est produit dans des cas très limités, sur lesquels les opérateurs s'efforcent de travailler, afin que les mesures de régulation prises soient finalement les plus claires et les plus systématiques possibles, à savoir qu'à un problème donné, la même mesure de régulation soit toujours prise. Si les équipes en charge de la régulation le font de manière systématique, elles seront plus performantes de même que les acteurs en charge de l'information des voyageurs. Il est indispensable d'être les plus systématiques possibles, presque scolaires, dans les mesures d'adaptation, y compris dans des cas de suppression de train.

S'agissant de terminus à Laplace, M. MASURE tient à préciser que cela se produit dans un unique cas de figure, lors d'un ralentissement assez sensible sur le tronçon central du RER B, en clair, en cas de limitation de la capacité entre Denfert-Rochereau et Gare du Nord, compte tenu d'un incident ou d'une avarie sur un signal ou sur la voie. Le débit ne peut plus être, par exemple, pendant quelques instants que de 16 ou 15 trains par heure. Il s'agit, dans ces cas, de prévoir des terminus au quai 3 à Denfert, pour amener les voyageurs au plus près des correspondances possibles à Paris intra-muros. Dans certains cas, le quai 3 est déjà occupé, et le train est déjà parti. La seule solution, sauf à propager encore le retard sur tous les trains, reste donc le terminus à Laplace. Des efforts sont cependant fournis pour que ces configurations soient les plus limitées possibles, car comme l'ont indiqué plusieurs intervenants, il n'est pas agréable du tout d'être délesté.

Mme LAUNAY précise que cela est fait sans communication, sans en expliquer les raisons.

M. MASURE insiste sur le fait que les opérateurs prennent des mesures de régulation, et que des progrès restent à faire sur leur manière de communiquer. Toute la chaîne est concernée, de l'information aux voyageurs dans le train à l'information aux voyageurs par les haut-parleurs sur les quais.

En outre, la situation de la branche de Robinson, notamment son résultat en termes de ponctualité, a été évoquée à plusieurs reprises. M. MASURE pense à cet égard qu'il faut avoir à l'esprit les modalités de calcul de ponctualité qui sont basées sur l'horaire d'arrivée en gare. Or, les mouvements sur la branche de Robinson s'effectuant plutôt dans le sens Sceaux-Paris le matin et Paris-Sceaux le soir, le calcul de ponctualité ne se fait quasiment que sur l'heure de pointe du soir. De fait, en ce qui concerne la branche de Robinson, les opérateurs restent vigilants surtout s'agissant des trains supprimés, car c'est ce que l'utilisateur vit de la manière la plus pénible. Chaque mois, ils étudient concrètement combien de trains par jour, en moyenne, ont été supprimés sur la branche de Sceaux. Évidemment, une dégradation a eu lieu pendant la période de mars à mai, en raison des récurrences très importantes d'incidents, et certains trains, qui ne partaient pas du Nord à destination de Robinson, ne sont jamais arrivés dans cette gare. De fait, on n'a pas pu les faire repartir vers le Nord en raison de ces très gros incidents.

Néanmoins, lors des petits et moyens incidents, la ligne a eu toute la capacité de faire partir des trains de Robinson. Un train de réserve permet notamment ces départs, et en moyenne statistique, le nombre de trains supprimés à Robinson par jour est de 0,3. Un train circulant toutes les 12 minutes, si le voyageur manque le premier et que le suivant est supprimé, il devra attendre 20 minutes.

M. MASURE insiste à ce propos sur le fait que près d'une centaine de départs par jour sont assurés à partir de Robinson, et le nombre moyen de trains supprimés par jour (0,3) équivaut à un sur 300. Il est vrai que ce chiffre a été un peu moins satisfaisant et a plutôt été d'un train supprimé par jour en moyenne au mois de mars, période extrêmement difficile. Toutefois, M. MASURE pense qu'il faut relativiser car la branche de Robinson est assez spécifique dans l'exploitation du RER B. Elle est

courte et relativement sensible, et les opérateurs s'efforcent véritablement de ne jamais supprimer de trains ou le moins possible sur cette branche.

Un intervenant s'enquiert du nombre de trains supprimés sur la branche de Saint-Rémy à titre de comparaison.

M. MASURE indique qu'il est plus important, car les trains supprimés pour tenir compte des mesures d'adaptation évoquées à plusieurs reprises sont ceux à origine Massy. Il convient de distinguer trois types de mission sur la branche de Saint-Rémy : des missions origine Massy, des missions origine Orsay et une mission origine Saint-Rémy. Étant donné le souhait de préserver les extrémités de branche, à savoir Robinson et Saint-Rémy, les seules missions qu'il convient de supprimer, lorsqu'il n'y a pas d'autre choix, sont celles de Massy ou Orsay. Massy étant plus proche de Paris, il y a une certaine forme de logique à supprimer ces trains. Encore une fois, M. MASURE insiste sur le fait qu'il n'est pas procédé à ces suppressions de gaîté de cœur. Cependant, si ces trains ne sont pas supprimés, la situation se dégrade alors sur la ligne.

D'autre part, M. MASURE pense que tout le monde est d'accord sur le fait qu'on ne peut déporter tout un RER sur le bus. Il est toutefois à signaler que ce dispositif a été mis en place au Nord de La Plaine, durant les week-ends du 11 mars 2017 et du 2 avril 2016. La situation est tout à fait différente un jour ouvrable.

M. MASURE a également noté que les sujets des gares, notamment de Cité universitaire, ont été évoqués. La gare de Denfert-Rochereau a fait l'objet de nombre d'échanges, y compris récemment avec le STIF. La RATP et le STIF ont pris une décision partagée de déclencher la seconde phase du projet, notamment les départs en situation perturbée. L'idée est de permettre que les trains qui arrivent puissent repartir avec des voyageurs, notamment lorsque des allègements de l'offre sont effectués. Typiquement, il s'agit des trains en direction d'Orsay.

La solution recherchée consiste à demander aux voyageurs de se rendre jusqu'à Massy et de ressortir un train de Massy pour le trajet Massy-Orsay pour les voyageurs qui n'ont pas pu prendre le train pour Orsay. En termes d'information aux voyageurs et de compréhension, ce n'est ni simple ni intuitif, et les opérateurs en sont parfaitement conscients. Ils expriment l'espoir que demain, un train depuis le quai 3 pourra être affiché en terminus à Orsay. Un tel investissement paraît assez raisonnable et pourrait être mis en œuvre assez rapidement, d'ici fin 2018, pour avoir cette fonctionnalité en situation perturbée.

M. MASURE aborde un dernier point, plutôt de forme que d'exploitation ferroviaire, et qui concernait l'utilisation de Twitter et du blog, et la question de la censure. Il souligne à cet égard que le blog n'est pas le service clientèle de la RATP ou de la SNCF. Il s'agit d'un média sur lequel ces dernières souhaitent revenir sur les incidents et expliquer les conditions d'exploitation du RER B, en faisant des focus sur certains sujets. Ainsi, un tel focus a commencé récemment sur le nettoyage des trains. Toutes les actions, nombreuses et lourdes entreprises par la RATP et la SNCF dans ce cadre, seront expliquées en quatre épisodes. Évidemment, après un aller-retour avec 1 800 voyageurs à bord, il n'est pas garanti que la rame soit dans un état tout à fait rutilant avant d'arriver à l'endroit où elle est nettoyée. Les opérateurs ont une responsabilité de nettoyage et en parlent sur le blog.

M. MASURE estime qu'il n'est pas souhaitable que le blog devienne comme certains sites, où les commentaires sont complètement libres. Un contrôle éditorial est exercé en amont des commentaires. Les opérateurs ne voudraient pas recevoir uniquement des commentaires positifs, mais souhaiteraient au moins qu'ils soient constructifs. Les commentaires injurieux qui s'en prennent notamment aux personnes ou aux agents sont systématiquement éliminés. Si certains contiennent

parfois 10 fois la même question, on en retient un ou deux. Il ne faut pas que les personnes qui n'ont pas été retenues soient déçues. Il est tout de même souhaitable de conserver une forme de charte pour une lecture pratique du blog.

Par ailleurs, il faut bien distinguer le blog d'une part de Twitter d'autre part, où tout le monde est libre de parler et d'interagir à tout moment. Certains comptes de particuliers ne sont plus lus par le compte @RERB, tout simplement parce que leurs mots sont injurieux. Cela concerne six, sept ou huit personnes. Derrière le compte @RERB, il y a un être humain, un community manager, et il a fait le choix de ne pas échanger avec ces personnes car le dialogue n'est pas constructif. Cette mesure ne concernant que quelques personnes, M. MASURE ne pense pas que l'on puisse invoquer la censure.

En réponse à M. CAMPAN, M. MASURE indique qu'il existait des terminus à Luxembourg, ainsi que des installations de retournement sur le tronçon central du RER B entre Port-Royal et Luxembourg. Cependant, M. CAMPAN évoque des retournements, dans le cas où plus rien ne circule au Nord.

M. CAMPAN note qu'il s'agit d'une hypothèse...

M. MASURE retient des propos de M. CAMPAN que celui-ci souhaite que des retournements soient opérés, tout en permettant la circulation vers Gare du Nord ou Châtelet de certains trains. Il est certain qu'en cas de situations très perturbées, des retournements sont effectués dans le cadre d'un service provisoire. Des trains retournés utilisent parfois une seule voie au niveau de Saint-Michel pour rejoindre Châtelet. Cela est mis en place de la manière la plus agile possible, compte tenu du respect des règles de sécurité, des embranchements ferroviaires, etc., qui nécessitent du temps entre les trains. En revanche, la plupart du temps, heureusement, la circulation est maintenue jusqu'à Gare du Nord et plus au Nord. Organiser en parallèle, sur les mêmes voies, des retournements et la continuité ferroviaire conduit à une dégradation très nette du débit, ce qui est matériellement impossible. Il n'existe pas de voie annexe à Luxembourg. Cet ancien terminus correspond aujourd'hui aux voies principales du RER B. Finalement, dans le secteur seul le quai 3 au niveau de Denfert permet d'organiser des retournements lorsque cela s'impose.

Devant quitter plus tôt cette séance, **Mme LAUSSUCQ**, présidente du comité des usagers du RER B Nord remercie M. MASURE de sa présentation. Ayant déjà eu des échanges avec lui et des présentations de travaux prévisionnels, elle pourra rendre compte aux adhérents du comité qu'elle préside. Elle souhaite seulement un peu de transparence, et que les opérateurs soient honnêtes avec eux-mêmes. Si un bilan est dressé sur le RER B Nord +, aucun centime n'a été dépensé pour les caténaires, qui sont pourtant la source des incidents majeurs de ces derniers mois.

S'agissant de la réfrigération, Mme LAUSSUCQ souligne qu'il n'est pas possible d'installer une climatisation sur le vieux matériel MI79, comme M. MASURE le sait très bien. Par ailleurs, si l'on ouvre les fenêtres, une réfrigération ne fonctionne pas. Il n'y aura pas de climatisation, mais une réfrigération sur le RER B pendant 10 ou 20 ans, car le nouveau matériel est annoncé pour 2030-2035. Elle ignore d'ailleurs si cela est dû aux écologistes, qui apparemment estimaient que la climatisation coûtait cher, et qu'il ne fallait pas aller trop loin. Elle entend bien que M. BEAUDET n'en est pas responsable, n'ayant pas été aux commandes pendant 30 ans.

Pour avoir participé à ces comités de ligne, il y a quelques années, Mme LAUSSUCQ est convaincue qu'il ne sert à rien de s'adresser à la présente mandature de cette façon, car elle n'est pas vraiment responsable de cette situation. Il convient de lui faire comprendre la nécessité d'être transparent, et de souligner que les programmes déjà votés sont bien insuffisants face à des milliards investis sur des projets politiques ou autres. Investir 3 milliards d'euros dans le Charles-de-Gaulle Express pour

transporter des voyageurs qui en ont les moyens et délaissier les usagers des RER jusqu'en 2030-2035, relève de décisions politiques.

M. BEAUDET remarque que la Région ne finance pas l'opération du CDG Express.

Mme LAUSSUCQ insiste sur le fait que des financements peuvent exister, mais il s'agit ici de choix. Ils ne seront pas consacrés au RER B. Ils seront investis ailleurs, alors qu'on sait très bien que c'est inutile. Par ailleurs, elle remarque que les affiches de la COP21 entre La Plaine et Gare du Nord, très belles durant la conférence, se déchirent aujourd'hui. Les projets exposés aujourd'hui ne sont pas respectueux de la COP21. Le développement du transport aérien n'est pas en rapport avec les propos de M. HULOT. Tous les projets actuels d'hyper-concentration en région parisienne et d'hyper-développement sont totalement contre les orientations de la COP21.

S'agissant des caténaires, **M. MASURE** précise qu'un projet de longue date, extrêmement important, est en cours de mise en place par SNCF Réseau. Il vise à régénérer l'ensemble de l'infrastructure caténaire. Le premier été de travaux aura lieu en 2018. Sur ce sujet, M. MASURE ne pense pas être trop lointain des préoccupations exprimées par Mme LAUSSUCQ. Lorsque l'on a connu trois incidents caténaires majeurs l'année dernière sur le RER B, on sait qu'on est exposé potentiellement à une récurrence. Aussi, M. MASURE attend de pied ferme ces travaux complexes, qui seront menés par SNCF Réseau. Ils se traduiront, durant tout l'été 2018, où l'offre est réduite, par l'impossibilité de circuler sur deux des quatre voies du faisceau entre Paris et Aulnay, ce qui est extrêmement lourd de conséquences. Il s'agit de travaux importants de régénération sur les lieux les plus singuliers, les plus sensibles par rapport à cette infrastructure.

D'autre part, M. MASURE précise la date de livraison des premiers matériels neufs sur les RER B, souhaités par le STIF et sur lesquels RATP et SNCF sont en ordre de marche : il s'agit bien de 2025.

OFFRE FERROVIAIRE

- **2018-2022 : des actions déjà bien engagées**
 - **Résultats des études de trafic**
 - **Performance de l'exploitation**
 - **Performance des terminus**
 - **Rénovation du matériel roulant**
 - **Information voyageurs**
 - **Rénovation des gares**
- **Travaux prévisionnels 2017-2019**

LE LONG TERME

- **Après 2023 : vers un RER B totalement modernisé**
 - **MING futur matériel roulant**
 - **Le système NExTEO et la régulation automatique**

Un intervenant s'enquiert de l'orientation du retournement des trains envisagé au niveau de La Plaine-Stade de France et du Bourget

M. MASURE explique que les trains venant de Paris et se dirigeant vers la banlieue pourront se retourner à La Plaine et repartir à Paris et au Bourget, dans les deux sens. Il pourra y avoir une interruption d'un côté ou de l'autre et des hypothèses de scénarios dans les deux sens sont aussi envisagées.

M. MONNET relève un grand nombre de projets déjà engagés, très ambitieux. Il précise que le Power Point projeté lors de cette présentation sera disponible sur le site Internet du STIF dès le lendemain. Il propose de procéder à un premier échange sur cette partie.

Un intervenant s'enquiert de la durée de déploiement du nouveau matériel attendu à compter de 2025, ainsi que de l'échéance à laquelle la ligne sera complètement rénovée.

M. DEFAIT, membre du comité des usagers du RER B Nord, souhaite savoir en quoi consistera l'outil de retenue entre La Plaine-Stade de France et Gare du Nord. Concrètement, il s'agit pour l'utilisateur d'un stockage à quai plus long à La Plaine-Stade de France qu'à Gare du Nord, en raison des temps de régulation importants dans cette dernière.

Par ailleurs, M. DEFAIT se félicite de la rénovation de la gare d'Aulnay-sous-Bois. Cependant, il juge quelque peu curieux le mode d'exploitation, où sur 18 Contrôles Automatiques de Billets, trois sont dans un sens, pour pénétrer dans la gare, et les 15 dans l'autre sens. Ceux qui sont réversibles ne sont utilisés qu'en sortie.

D'autre part, entendant les usagers du Sud qui souhaitent des retournements, M. DEFAIT mentionne l'exemple de la rupture de caténaire survenue à Denfert-Rochereau. Les usagers du Nord, comme habituellement et à chaque rupture d'interconnexion, n'ont eu que 8 trains au lieu des 20 en temps normal, pour circuler toute la journée. Aussi, il pense que si un retournement doit être effectué, il faudrait peut-être le prévoir dans les deux sens à Gare du Nord. Cela permettrait, en cas de rupture, en particulier entre Gare du Nord et Châtelet, d'utiliser la gare souterraine pour les RER allant au Nord, et desservant notamment l'aéroport de Roissy.

M. PIERCY, de l'AUT Plaine Commune, note un effort et une amélioration non négligeables par rapport à la ponctualité. Néanmoins, elle reste tout de même encore difficile. Il y a une semaine, en heures de pointe, le maximum était de 25 %. Sur la semaine à cheval entre mai et juin, la ponctualité en heures de pointe atteignait 25 %. Il faut vraiment poursuivre. Même si l'amélioration relative est un fait, un travail important reste à mener.

Par ailleurs, pour que ce travail soit profitable, il faut que le STIF consente aux investissements nécessaires. Même s'il présente une liste impressionnante de travaux, souvent, ils arrivent tout de même assez tard. Le retournement des trains sur Le Bourget en 2023 est ainsi évoqué depuis quelques années et arrive très tardivement. La rénovation des trains MI84, qui sera entamée l'année prochaine, ne serait pas évoquée ici si elle avait été effectuée dans la foulée de celle des MI79. Nombre d'actions peuvent être réalisées plus rapidement avec plus d'intensité. Le plan d'investissement annoncé et les rénovations peuvent encore être renforcés et approfondis.

D'autre part, M. PIERCY juge opportun, pour la semaine du 1^{er} au 5 novembre, avec l'interruption de trafic à Arcueil-Cachan, d'utiliser tous les moyens pour essayer d'atténuer la gêne pour les voyageurs. Il pense notamment au fait que la mise en service du T11 Express sera effective à cette période. Il

serait peut-être utile de considérer la possibilité de renforcer des cadences sur les heures de pointe, pour laisser un itinéraire de délestage performant aux voyageurs qui tenteront de se reporter sur un autre mode de circulation.

Twitter, évoqué précédemment, constitue un outil pratique, qui ne joue pas un rôle de concurrent par rapport à l'information aux voyageurs dans les trains et sur les quais, qu'il ne faut pas négliger. Les voyageurs qui ne sont pas dans les gares peuvent ainsi consulter Twitter sur leur téléphone et ainsi identifier un itinéraire de délestage.

M. MARTINERIE, premier adjoint au maire de Châtenay-Malabry, partage les propos sur la branche de Robinson, qui se retrouvent également dans les courriers reçus à la mairie sur le sujet. Il revient sur le point relatif à l'information voyageurs. Le cas des Anglais bloqués à Robinson fait suite au même problème survenu avec des Allemands le 2 juin. Deux sujets doivent être considérés à cet égard. Le premier est lié au fait que le RER B dessert deux ou trois aéroports et deux grandes gares. M. MARTINERIE avoue que, lorsqu'il entend que le train s'arrêtera à la Gare du Nord sans poursuivre au-delà, il pense avec émotion aux Anglais ou aux étrangers, dont il se demande bien comment ils feront pour arriver à Roissy.

Concernant le second point, se référant à la rénovation envisagée de la sonorisation dans les gares, M. MARTINERIE reconnaît être quelque peu déçu, car ce projet devait être réalisé pratiquement instantanément, lors du lancement du schéma du RER B Sud, il y a cinq ans. Des essais ont été effectués et il s'étonne que cela ait pris autant de retard.

M. CAMPAN note que M. MASURE a mentionné ce que les usagers évoquent depuis quelques années, à savoir que le nombre de voyageurs augmentera dans des proportions importantes au Sud. Pour faire face au développement géographique, il conviendra de prévoir un certain nombre de trains. S'il n'est pas possible de les arrêter et les retourner, il faudra bien qu'ils continuent et passent à travers le tunnel, ce qui risque d'engendrer un problème. Or, la DLU envisage visiblement de rejeter la solution de troisième voie entre Châtelet et Gare du Nord proposée par l'AUT-Ile-de-France. Un coût de l'ordre de centaines de millions avait été évoqué pour cette troisième voie alors que des milliards sont mentionnés dans l'exposé des projets qui a été fait, en particulier en ce qui concerne le matériel.

De fait, M. CAMPAN ne comprend pas que la contre-expertise des chiffrages effectuée par Rail Concept n'ait pas été confiée à un cabinet extérieur neutre. En effet, le montant avancé par Rail Concept de 250 millions d'euros peut s'avérer totalement erroné. Cependant, même s'il se trompe, et à supposer que le coût s'élève par exemple à 300 ou 350 millions d'euros, cela mérite un examen approfondi et indépendant. Compte tenu de cette nécessité de passer les lignes de trains à travers le tunnel, les opérateurs seront obligés de le réaliser. Dès lors, une souplesse comme la troisième voie semble importante pour un prix qui apparaît modique, sauf à ce que le contraire soit démontré et que cela coûte aussi des milliards. Et pour ce faire, il faudrait une réelle contre-expertise.

Mme MARGATE, adjointe au maire de Mitry-Mory et conseillère départementale de la Seine-et-Marne, note qu'il s'agit ici d'un débat politique. Elle a été interpellée par la question du financement des transports et la tarification des usagers, comme s'il revenait aux seuls usagers de financer les investissements. Elle rappelle qu'on paie quand même des impôts. S'agissant d'un enjeu environnemental, d'aménagement du territoire, économique et social de ce niveau, elle pense qu'il existe d'autres sources de financement que la tarification des usagers, notamment le versement transport, qui n'est pas harmonisé au niveau de l'Ile-de-France. Cette question est d'une importance considérable, car progressivement, le pass Navigo se voit augmenté d'année en année. Or compte

tenu des investissements, si on continue sur cette lancée, elle craint le pire pour les usagers, qui seront de plus en plus contraints, contrairement à ce qu'en a dit Mme PECRESSE.

Par ailleurs, Mme MARGATE revient sur un point, dont elle pense qu'il est évité scrupuleusement, et que M. MASURE a effleuré. Il s'agit de la question du CDG Express. Comme chacun le sait, il utilise les sillons publics, de Gare de l'Est à Roissy, payés par les financements publics, et empruntés par le RER B en cas de perturbation. Mme MARGATE se demande ce qu'il en sera demain. Ils sont aussi utilisés par la ligne K, le TER Picardie et le fret, dont on dit qu'il n'a aucune perspective de développement. Il est vrai que lorsqu'on observe la situation de saturation des routes, que ce soit en Seine-Saint-Denis, en Seine-et-Marne ou dans l'Oise, la question se pose de l'absence totale de perspective du fret.

En utilisant ces voies, le CDG Express aura des impacts très lourds pendant la période de travaux. D'ailleurs, l'enquête publique ne l'a absolument pas précisé. Les riverains à Mitry des voies du RER B, ainsi que leurs voisins de Villeparisis, ne connaissent pas tous les impacts sur les travaux. Mme MARGATE ignore également ce que cela signifie pour les voyageurs de la ligne B, dans le cadre de ce comité de ligne, et de la ligne D accessoirement. Elle attire l'attention sur le fait que le plan d'investissement sur le RER B s'en trouvera d'une efficacité limitée, puisque le CDG Express, à un moment donné, utilisera ces voies aujourd'hui empruntées en partie par le RER B.

L'État décide de passer en force sur ce projet. Aujourd'hui, Mitry-Mory fait partie de ceux qui ont saisi le Conseil d'État pour essayer de s'opposer coûte que coûte, et jusqu'au dernier moment, à CDG Express. Un développement des projets est présenté jusqu'en 2025. On ne peut pas minorer les impacts de ce train direct, toutes les 7 minutes de 5 h à minuit, sur les voies publiques dans le secteur. Mme MARGATE juge édifiant de faire comme si ce projet n'existait pas.

D'autre part, Mme MARGATE rappelle que la SNCF finance en partie le CDG Express, ce qui est un comble, si l'on considère les besoins de financements et d'investissements pour le public, à savoir, pour tous ceux qui, aujourd'hui, utilisent le pass Navigo. La ligne 17 fera office, heureusement d'ailleurs, de nouvelle possibilité pour desservir l'aéroport et sera utilisée par les touristes de demain et les usagers d'aujourd'hui.

M. MASURE précise qu'il ne pourra pas répondre à toutes les questions, car certaines ne relèvent pas nécessairement des prérogatives de l'exploitant. Répondant à la première, il indique que le plein effet du matériel se fera sentir progressivement, au fur et à mesure de la livraison. Il convient de souligner qu'il n'arrive pas de manière monolithique en une année, et que généralement, ce type de livraison peut prendre quatre à cinq ans. À ce stade, il est raisonnable d'envisager 2030. Une discussion se tiendra entre le STIF, la RATP et la SNCF. Et surtout, il faudra prendre en compte les capacités industrielles potentielles, sur les rythmes de la livraison, qui ne sont pas encore arrêtés.

Mme PAOLACCI ajoute que compte tenu des besoins de la ligne, le STIF a demandé aux opérateurs d'étudier les possibilités d'accélération de l'accueil du matériel. Il convient également de prendre en compte la capacité à les accueillir, à les maintenir, etc. Le STIF a demandé que les premières rames arrivent dès 2025, au moment où les infrastructures seront prêtes, et que soit examinée la possibilité d'une accélération des livraisons, étalée entre 2025 et 2028, ce qui, pour un parc d'environ 150 rames, est très ambitieux.

M. MASURE explique, s'agissant de l'outil de retenue des trains, que lorsque ceux-ci sont mal cadencés, qu'ils ne se succèdent pas au bon rythme, ils peuvent rencontrer une signalisation dite "signal orange", d'avertissement dans le langage ferroviaire, parce qu'ils sont trop proches du train précédent. Ils peuvent durablement être ralentis à 30 km/h. C'est ce ralentissement que l'on peut

observer aujourd'hui entre La Plaine et Gare du Nord, heureusement pas toujours, mais certains soirs ou certains matins.

M. MASURE fait valoir que la DLU est consciente de ce sujet. Aussi, elle cherche à résoudre ce problème, concrètement, en jouant parfois sur quelques dizaines de secondes de retenue à quai au niveau de La Plaine, grâce à un écran qui affichera un compte à rebours pour le conducteur, puis indiquera qu'il peut partir, « en observant la signalisation et en se conformant à la sécurité ferroviaire ». Normalement, dans cette situation, il ne rencontrera pas de signal d'avertissement. En définitive, le temps de parcours sera bien plus intéressant et il regagnera du temps. Cet outil est utilisé pour fluidifier et, en fin de compte, optimiser les temps de parcours entre La Plaine et Gare du Nord. Couplé ligne B et ligne D, il recouvre beaucoup plus que le report en amont d'un temps d'arrêt.

M. MASURE assure qu'il est également parfaitement conscient du sujet de la gare d'Aulnay-sous-Bois, qui constitue un peu un caillou dans la chaussure en ce moment, y compris pour l'exploitant. Les trois Contrôles Automatiques de Billets en entrée sont effectivement insuffisants et dysfonctionnent. La DLU s'efforce de traiter ce problème avec Gare et Connexion, afin de parvenir à un meilleur fonctionnement dans cette gare, soit en jouant sur l'augmentation de deux lignes de Contrôles Automatiques de Billets, soit en modifiant l'organisation des flux dans la gare. À ce stade, M. MASURE attend des éléments de conviction de la part de ses collègues de Gare et Connexion, en lien avec les exploitants du site, pour prendre la meilleure décision pérenne.

Concernant l'offre au Nord de la ligne lors des ruptures d'interconnexion, M. MASURE précise que dans ces cas, le plan de transport consiste à délivrer six trains par heure aux heures creuses et 10 aux heures de pointe, parce que la capacité des voies de surface ne permet pas d'en faire partir davantage. Un cas limité a été évoqué, celui où il n'y a aucune circulation entre Châtelet et Gare du Nord, où les voies souterraines sont libres. Globalement, celles-ci sont occupées à moitié par le RER D, mais les voies affectées usuellement au RER B sont libres. Ce cas limité doit être documenté, et un travail est mené actuellement, que M. MASURE espère voir aboutir en automne, sur une hypothèse d'utilisation de ces voies souterraines pour étoffer la capacité de trains dans ce cas, et ce uniquement lorsqu'il y a interruption totale de circulations entre Châtelet et Gare du Nord. En effet, dans une rupture d'interconnexion classique, des trains viennent de la zone RATP (Sud) de la ligne et se retournent en Gare du Nord souterraine, donc il n'y a aucune autre capacité de mettre plus de 10 trains au Nord de la ligne.

Répondant à la question sur l'offre du 1^{er} au et 5 novembre, M. MASURE précise qu'à ce stade, il a été décidé pour le jeudi 2 novembre et le vendredi 3 novembre de proposer une offre à 12 trains par heure au Nord de la ligne, soit au Nord de Laplace. Les études démontrent, compte tenu de la baisse de trafic lié aux congés scolaires notamment (20% à 25% sur ce week-end particulier) que 12 trains à l'heure constituent une offre satisfaisante sur cette partie durant ces journées. Les voyageurs qui le souhaitent peuvent emprunter le T11, mais celui-ci n'apportera pas grand-chose dans ces circonstances. Il aurait néanmoins un effet en cas d'interruption totale des circulations entre Le Bourget et Paris Nord.

En réponse aux préoccupations de M. MARTINERIE, M. MASURE assure que les plannings sur la modernisation des haut-parleurs sont sécurisés et respectés.

Mme LOUCKEVITCH ajoute que quelques gares avaient été anticipées. La mise en œuvre est entamée actuellement pour toutes les gares qui n'ont pas été concernées et pour l'instant, on n'observe pas de dérive au niveau du planning.

S'agissant des interrogations sur Rail Concept, **M. FORT** du STIF explique que les études demandées ont été analysées en détail. Une longue réunion, proposée par M. BEAUDET, s'est tenue il y a un mois et demi, au cours de laquelle les opérateurs, RATP et SNCF, ont expliqué pourquoi cette solution ne fonctionnait pas.

M. FORT ajoute que le rapport a été élaboré. La note de synthèse produite avec, à l'appui, les éléments des deux opérateurs a été communiquée. Le vice-président BEAUDET s'est exprimé très clairement sur le sujet, qui est clos aux yeux du STIF. Cela étant dit, il est possible d'organiser une réunion en présence de Rail Concept, si le vice-président en décide ainsi.

Tous les éléments ont été étudiés, contre-étudiés, contre-expertisés. Que les solutions ne conviennent pas est une autre question, mais les opérateurs ne valident en rien les propositions de Rail Concept. Les impacts que pouvaient avoir ces interruptions de circulation ont été observés avec le cas d'Arcueil-Cachan. Ils seraient assez considérables sur la station de Châtelet pour les lignes B et D si on devait réaliser une 3^{ème} voie, ce qui serait inacceptable pour les usagers.

En réponse aux interrogations de M. PIERCY, qui estime que le STIF n'agit pas assez fortement et rapidement en ce qui concerne l'investissement, **M. MONNET** estime que ce qu'il entreprend actuellement en matière de matériel roulant, avec près de 10 milliards d'euros d'investissements, traduit une accélération. On peut toujours aller plus vite et faire mieux. Mais on constate bien une accélération en ce moment.

S'agissant de la tarification, **M. MONNET** rappelle que la part payée par l'utilisateur représente actuellement 28% des coûts de fonctionnement, sur un total de près de 10 milliards d'euros. Il s'agit sans doute de l'un des taux de couverture les plus faibles parmi les réseaux de grandes métropoles européennes analogues. À titre de comparaison, sans même citer Londres, ce taux est de 50% à Berlin. Il convient de tenir compte de cet élément.

D'autre part, le STIF avait émis un avis sur CDG Express, dans lequel, il incite à une extrême vigilance, afin que la réalisation de ce projet ne se traduise pas par une dégradation du RER B, que ce soit par rapport au terminus à CDG 2 ou à l'utilisation des voies. Toutes les exigences et réserves du STIF ont été portées à la connaissance du commissaire enquêteur.

Mme MARGATE l'entend bien, et elle a pris connaissance de l'avis favorable avec les réserves du STIF, sachant qu'un avis défavorable ou très réservé a été émis par un département comme la Seine-et-Marne. Elle entend bien la grande vigilance du STIF, qui y a intérêt, mais elle le considère encore insuffisant.

M. MONNET rappelle que ce débat a déjà eu lieu lors d'une réunion au STIF sur le sujet.

Mme MARGATE affirme que la question risque d'être à nouveau soulevée, car cela aura un impact direct sur tous les usagers de la ligne B, avec 25 000 clients du CDG Express qui paieront 24 euros l'aller à Paris pour 300 000 usagers qui paient leur pass Navigo, travaillent tous les jours et sont aussi utiles à l'économie du pays. En effet, pour accueillir les touristes dans de bonnes conditions à Paris, il faut des salariés pour s'en charger.

M. MARQUET, représentant du conseil départemental du Val-de-Marne, souhaite relayer deux interrogations de M. BAUDRIER, administrateur du STIF, dont la première porte sur le futur matériel roulant de la ligne (MING). Il a bien noté qu'il s'agissait d'un matériel plus capacitif. L'EFB (expression fonctionnelle des besoins) a été adoptée en début d'année au Conseil du STIF. Aujourd'hui, le RER B utilise des MI84 à 1 760 voyageurs en rame longue, en niveau deux, et des

MI79 rénovés avec 1 576 voyageurs, ce qui signifie que l'on n'a pas tenu compte de la capacité. La fourchette donnée pour l'EFB prévoit entre 1 900 et 2 100 voyageurs, en rame longue.

Certes, cela représente une augmentation par rapport au parc rénové, mais cela revient à peine à une hausse de 9 à 19 % par rapport à l'ancien matériel. Il est vrai que dans les conditions actuelles de transport, un matériel plus capacitaire, ne serait-ce que pour obtenir plus de robustesse, peut répondre à un besoin.

Cependant, M. MARQUET s'interroge sur un tel futur matériel d'une capacité de 2 100 voyageurs, qui fonctionnera 40 ou 45 ans, soit à peu près la durée de vie, s'agissant de la deuxième ligne d'Île-de-France. D'autant que cette EFB exigeait que soient proposés des matériels de 1 et 2 niveaux. Il a bien entendu les caractéristiques concernant les voitures courtes, etc. La différence avec le RER A, qui dispose de capacités de 2 600 voyageurs en UM2 sur tous les matériels, interroge également.

Sur la question du schéma directeur et de toutes les actions listées, d'un point de vue général, M. MARQUET indique que le département se félicite de la mise en œuvre de nombre d'entre elles, ce qui est beaucoup plus satisfaisant sur le RER B que sur le RER C, D ou autres. Il souhaite néanmoins émettre une remarque sur le retard enregistré par rapport au schéma directeur pour certaines actions qui ne datent que de 2012. Il attire aussi l'attention sur un point de vigilance concernant une véritable inflation des coûts de certaines opérations par rapport aux valeurs 2012 du schéma directeur.

Mme WITTERSHEIM ajoute que s'agissant des coûts, le sentiment demeure le même quant au lissage un peu trop important des investissements pour un schéma directeur qui a été décidé il y a maintenant cinq ans. Il lui semble également que la priorité reste de toute façon sur les nouveaux projets comme le Grand Paris Express. Par exemple, à Massy, il était prévu une zone de stockage pour les rames. Or, l'on a retenu plutôt une extension à Saint-Rémy-lès-Chevreuse pour assurer du stockage de masse, loin des ateliers de maintenance et loin du tronçon central qui pose problème et sur lequel il faut être en capacité de renvoyer très rapidement des trains. La zone de Massy est plutôt réservée pour tous les travaux du Grand Paris, et Mme WITTERSHEIM juge dommageable de ne pas avoir opéré une re-priorisation.

Par ailleurs, Mme WITTERSHEIM estime que l'accent n'est pas suffisamment mis sur la zone bordant le plateau de Saclay, justement Massy-Orsay. Le plateau de Saclay et la ligne 18 sont évoqués, mais il est évident que le tronçon Massy-Orsay est en pleine expansion et doit être mieux desservi dès aujourd'hui, sans attendre 2020, 2025 ou 2030. Mme WITTERSHEIM s'interroge à cet égard sur le maintien d'un terminus à Massy en heures de pointe, alors qu'il serait plus simple d'envoyer les trains jusqu'à Orsay. Il lui semble que cette gare est appelée à devenir une vraie gare terminus, avec peut-être un ou deux stockages nocturnes et de la prise de poste. Il n'est pas possible de continuer à la considérer comme une petite gare intermédiaire en journée.

M. HAVEL, élu à Gif-sur-Yvette en charge des transports et élu à la communauté d'agglomération du plateau de Saclay, rejoint les propos de Mme WITTERSHEIM. Il voudrait, en quelques dates, montrer l'infarctus circulatoire que la ligne risque de subir. À la rentrée 2019, aura lieu une montée en puissance du plateau de Saclay. En 2024, en principe, la région accueillera les Jeux olympiques et Paris est candidat à l'organisation en 2025 de l'Exposition universelle. Or, la ligne 18, souvent évoquée, sera mise en service au mieux en 2024. Un besoin de capacité supplémentaire se fera par conséquent sentir, même si la robustesse devra aussi être obtenue dans le même temps. L'échéance 2025 semble trop éloignée pour les nouveaux équipements. Il faut l'avancer à 2023 au moins.

Par ailleurs, M. HAVEL, se référant aux 30 ans durant lesquels rien n'aurait été entrepris, invite à penser aux 30 ans à venir et se demande si la mission du STIF ne peut pas un peu évoluer, pour qu'il ne s'occupe plus uniquement du transport, mais également de l'absence de transport : par exemple, rapprocher le travail et l'habitation en créant des espaces de co-working dans des villes moyennes. Il pourrait investir efficacement en rapprochant les habitants de leur travail.

Une intervenante demande, pour le confort des voyageurs lors des situations perturbées, lorsqu'ils restent debout à attendre un quart d'heure, une demi-heure, trois quarts d'heure, parfois jusqu'à deux heures, d'ajouter des sièges dans les halls des gares principales, telles que Denfert, Bourg-la-Reine et des terminus.

M. GALLOIS se dit inquiet sur le CDG Express, car l'ancien secrétaire d'État en charge des transports avait indiqué que personne ne lui avait prouvé un impact éventuel sur le RER B. Or, celui-ci est réel. Les trains emprunteront les voies directes 1 et 2. Or, en situation perturbée, la ligne B doit les emprunter aussi, car une IPCS (installation Permanente de Contre-Sens) n'est pas mise en place. D'autre part, le CDG Express va prendre aussi l'arrière-gare de CDG 2. La vigilance n'exclut pas pour le STIF d'étudier l'impact réel de CDG Express et de donner son avis.

M. GALLOIS revient par ailleurs sur la question de l'augmentation du nombre de voyageurs, mais aussi sur l'aménagement du territoire. Certes, il ne relève pas de la responsabilité du STIF, mais de la Région et de l'État. Il convient de réfléchir à ce fondement même. On peut continuer à proposer des transports, mais ils sont saturés. Si l'on considère les constructions à Massy-Palaiseau ou le long de la ligne A, on constate que les habitations sont localisées d'un côté, et les lieux d'emploi d'un autre, et cette situation commence à poser problème.

Considérant que le RER B dessert deux aéroports et transporte des touristes, **Mme LASSALLE** suggère de traduire en anglais les messages sonores et visuels, afin d'informer tout le monde, en cas de perturbation du trafic notamment.

Par ailleurs, Mme LASSALLE remarque que les usagers ignorent souvent qu'il faut fermer les fenêtres pour profiter du système réfrigéré en cas de forte chaleur. Elle se demande s'il est possible de diffuser un message automatique toutes les 20 minutes par exemple, pour inviter les voyageurs à fermer les fenêtres.

M. JURVILLIER partage l'avis qu'il est nécessaire d'accélérer l'arrivée du futur matériel du RER B. Il a de très bonnes raisons de penser que les matériels qui viennent d'être commandés pourraient être adaptés, avec des modifications sérieuses mais tout à fait faisables, à un coût modéré. Cela permettrait d'accélérer très nettement la prise de commande, avec une modification modeste du cahier des charges.

M. JURVILLIER attire également l'attention sur la nécessaire prise en compte des gares en forte courbe dans les modifications actuelles sur la ligne BSud. L'on peut constater, sur le côté extérieur du virage, des lacunes entre le quai et les voitures de l'ordre parfois de 30 centimètres, notamment à Cité Universitaire. Il convient de définir une solution, soit en rehaussant les quais de 30 centimètres, soit en baissant les voies, soit en diminuant la vitesse maximum d'exploitation et le dévers ou en associant un ensemble d'éléments pour faire en sorte que l'accessibilité reste respectée. Il s'agit quand même d'un point de sécurité très important.

Mme LAUNAY s'enquiert auprès du STIF du coût de l'impact de l'éventuel changement de nom qu'il envisage, notamment sur l'augmentation du tarif Navigo.

Par ailleurs, Mme LAUNAY indique que deux maires au moins sur le territoire du Grand Paris, envisagent de faire la promotion du prolongement de la ligne M4 Bagneux jusqu'à Robinson, pour la substituer au RER. Le maire du Plessis-Robinson l'a proposé durant les élections et en a fait acte durant sa campagne dans ses propres tracts. Mme LAUNAY a rencontré la maire de Bagneux qui lui a confirmé ces propos.

Mme LAUNAY ignore s'il s'agit d'une bonne ou d'une mauvaise solution, mais se demande si ces initiatives locales de certains élus pourraient être au moins coordonnées, afin d'en avoir une vision globale. Elle a relancé la maire de Bagneux, qui devait proposer, il y a six mois, la réunion d'une sorte de commission de concertation entre les associations et les élus du territoire. Elle pense qu'une seule parole au niveau du STIF serait opportune à cet égard. Différents sons de cloche pourraient amener les habitants à se poser des questions. Elle souhaiterait connaître l'avis du STIF sur ces points.

M. PELISSIER s'enquiert de la grille horaire appliquée en juillet et août, notamment aux heures de pointe. Il se demande en effet si, du fait du moindre nombre de trains, la DLU peut s'engager sur moins de suppressions.

Par ailleurs, M. PELISSIER fait remarquer que certains des chantiers et projets évoqués ce jour et inscrits dans le schéma directeur de 2013, prennent un peu de retard. Il souligne entre autres le cas de Cité Universitaire qui lui apparaît très urgent. Le schéma de 2013 indiquait une mise en service en 2018, qui a été reportée en 2022. Ce dossier doit à présent être pris à bras-le-corps, avec la coopération de la Ville de Paris pour les sorties sur le Parc Montsouris. Ce comité de ligne ne peut, bien entendu, s'arrêter sur tous les petits investissements annoncés dans le schéma directeur de 2013, mais M. PELISSIER sait notamment que, s'agissant de l'information aux voyageurs, des actions avaient été annoncées et n'ont pas été réalisées dans les délais, à présent dépassés. Il est souhaitable que les dérives soient limitées.

Répondant à la question sur la capacité des futurs matériels interconnectés de nouvelle génération, **M. MASURE** se réfère à l'expression fonctionnelle de besoins délibérée le 22 mars dernier, qui indique en page 7 que le STIF recommande, sur la base des capacités des MI79 rénovés, que le futur MING soit au minima et obligatoirement plus capacitaire d'environ 20 % et qu'une optimisation soit demandée au constructeur pour atteindre environ 30 % de capacité supplémentaire.

M. MARQUET observe qu'il s'agit du matériel le moins capacitaire, soit 1 900 à 2 100 places.

M. MASURE souligne que la différence de capacité entre MI84 et MI79, relativement faible, est liée uniquement aux quelques porte-bagages et strapontins qui ont été supprimés. Globalement, ces matériels sont cousins et leur structure est quasi identique. De ce fait, il pense qu'il faut surtout retenir le +20 à +30 %.

M. GRYZ confirme les propos de M. MASURE, et ajoute qu'un objectif d'augmentation de 30 % a été fixé aussi pour le nombre de places assises, ce qui est pertinent par rapport, notamment, aux prévisions de trafic et aux impacts du Grand Paris sur la ligne B, qui génèrera des trajets plus longs.

M. MASURE pense qu'une première réponse à court terme a été donnée, à partir du 13 novembre, à la question sur l'attention particulière à accorder au tronçon Massy-Orsay, avec des dessertes supplémentaires décidées par le STIF et le prolongement de deux missions supplémentaires aux heures de pointe. M. MASURE renvoie par ailleurs à la discussion sur la grille horaire pour mettre en place d'autres améliorations afin de lisser la charge des trains et améliorer la desserte de certaines gares.

Mme PAOLACCI confirme que des pistes d'optimisation pour renforcer l'offre seront examinées avec les opérateurs. Si certaines pistes concrètes apparaissent, les services du STIF proposeront alors d'organiser une démarche de co-construction, comme ce fut le cas pour d'autres grilles horaires, afin d'en discuter avec les élus et les associations dans la mesure de ce qui est possible. Il ne s'agit pas d'annoncer des projets extraordinaires. Chacun connaît les limites de l'infrastructure. L'exercice se fera à infrastructure constante. Les marges de manœuvre sont ténues mais regagner en robustesse ce qui peut l'être, constituerait un acquis précieux pour l'avenir.

M. MASURE remarque que les opérateurs attendent, dans cette optique, énormément de la livraison du tiroir d'Orsay, pour y fiabiliser les retournements à partir de la fin d'année 2020. Il s'agit d'un investissement vraiment très important de ce point de vue.

M. FOURT précise qu'aucun document, ni de programmation, à savoir le PDU Ile-de-France en cours de révision, ni de planification, soit le SDRIF, ne prévoit le prolongement de la ligne 4 au-delà de Bagneux.

Par ailleurs, en ce qui concerne Cité Universitaire, M. FOURT explique que le STIF est parfaitement conscient de l'urgence d'y réaliser des aménagements, notamment sur l'accès Sud. Il est en attente de l'avant-projet de la RATP. Dès lors qu'il disposera d'un projet et que les parties tomberont d'accord sur le programme et le coût, les financements seront mis en place par l'État et la Région dans le cadre du CPER. La solution étudiée par la RATP est celle incluse dans la présentation.

M. FOURT signale un autre problème concernant Cité Universitaire, lié à l'accès Nord débouchant dans le parc Montsouris. Cet espace vert est fermé le soir en hiver plus tôt qu'en été. Ces éléments supposent une discussion avec la Ville de Paris. Cela engage des modalités de fonctionnement et de gestion du parc par la Ville, sur lesquelles le STIF n'a pas la main.

En outre, réagissant aux propos de M. PELISSIER sur l'information multilingue, M. FOURT convient que des actions avaient été annoncées de manière très précise dans le schéma directeur Sud. Elles sont financées dans le cadre du contrat STIF-RATP, et il est en effet urgent de les mettre en œuvre.

M. PELISSIER note que s'il faut relever le niveau du quai à Cité universitaire, il serait opportun que les travaux de la deuxième sortie soient réalisés de façon à la rendre compatible avec ce changement.

M. MASURE souligne, suite aux suggestions de Mme LASSALLE, qu'aussi bien la RATP que la SNCF s'efforcent de progresser sur le sujet assez complexe des messages multilingues en situation perturbée, en particulier sur la partie Nord de la ligne qui dessert l'aéroport de Roissy et le parc des expositions, avec des clientèles qui ne parlent pas français. L'effort a été consenti, à l'occasion du regroupement des informateurs voyageurs au niveau du poste de commande à distance de Saint-Denis, pour toujours disposer d'un opérateur en capacité de parler anglais. Les retours indiquent que le dispositif commence à s'étendre, et M. MASURE se veut optimiste, même si le résultat est encore loin de la cible. La RATP a également prévu des messages multilingues en situations perturbées, mais il reste une marge de progrès sur les situations perturbées inopinées.

S'agissant de la climatisation, M. MASURE note que la diffusion d'annonces récurrentes pour fermer les fenêtres constitue un sujet plus compliqué qu'il n'y paraît, car 20 % du matériel roulant n'est pas climatisé et il peut alors s'avérer opportun de les ouvrir. Ainsi, le taux d'indisponibilité de la ventilation réfrigérée fait que l'exploitant ne peut pas demander systématiquement de fermer les fenêtres. Toutefois, M. MASURE se dit persuadé que nombre d'usagers ont compris que lorsqu'ils sentent la ventilation réfrigérée, il faut fermer les fenêtres. M. MASURE considère donc que des messages généraux constitueraient une mauvaise solution vis-à-vis des quelques matériels qui n'en

sont pas équipés. En revanche, des autocollants ont été apposés à côté des fenêtres, il y a un an et demi. En outre, il serait peut-être utile d'expliquer cette situation sur le blog.

Une intervenante remarque qu'il s'agit de très petits autocollants, transparents et peu visibles pour les voyageurs. Il faudrait envisager des formats plus grands, avec des couleurs qui permettent d'alerter. Par ailleurs, elle signale que lors des perturbations évoquées plus tôt, on a débarqué les voyageurs à Cité Universitaire, sans tenir compte des personnes à mobilité réduite. Des arrêts étaient prévus à cette gare, et aucune anticipation n'a été assurée par la RATP, pour mettre à disposition du personnel formé apte à secourir les usagers victimes de malaises. Il est dommageable qu'en 2017, ce ne soit pas anticipé dans les programmes, en cas de perturbation.

M. MASURE rappelle qu'en situation programmée, une personne à mobilité réduite prend un train à destination de Cité Universitaire et des agents sont formés pour communiquer entre eux sur l'origine et la destination. Une personne à mobilité réduite ne monte pas à bord du train si l'on n'a pas la certitude qu'un agent sera disponible en gare d'arrivée pour la décharger. Dans le cas contraire, le train sur-stationne ou elle ne peut pas descendre, ce qui provoque un écueil en termes de qualité de service.

Par ailleurs, **M. MASURE** rappelle que le 4 mai, la gare Cité Universitaire a été, jusque vers 14 h, le terminus de la ligne pour la partie sud, avec des conditions extrêmement dégradées d'exploitation, car les trains ne pouvaient que se retourner dans une gare qui n'est absolument pas adaptée pour cela. Les opérateurs travaillent d'ailleurs en ce moment, si cette situation devait se répéter, pour que Denfert soit le terminus et qu'on puisse bénéficier de trois quais différents pour retourner dans de meilleures conditions, et surtout évacuer les voyageurs avec des correspondances vers le métro.

En revanche, l'appel des pompiers est programmé uniquement lorsqu'il est avéré qu'une personne a besoin de l'intervention des forces de secours, c'est-à-dire pour certains malaises ou une personne inconsciente, par exemple. Les agents étaient déployés de manière extrêmement massive en gare de Cité Universitaire le 4 mai, pour accompagner les flux. M. MASURE ne conteste pas le problème et répète qu'il s'agissait de conditions très dégradées et exceptionnelles. On a donc fait au mieux, compte tenu du fait qu'aucun train ne pouvait circuler au Nord de Cité universitaire.

M. MASURE se dit conscient des difficultés rencontrées et des temps d'évacuation des quais, mais il juge qu'il ne faut pas confondre ce jour, qui était exceptionnel, avec une situation nominale où les agents interviennent dans les gares pour gérer, soit des personnes handicapées de manière programmée, soit une personne victime d'un malaise et pour laquelle les pompiers sont immédiatement contactés pour une intervention. M. MASURE est persuadé que la capacité à intervenir s'est améliorée, en lien avec les forces de secours. Les services concernés présentent un bon niveau de réactivité vis-à-vis de ce type d'incidents ou de malaises voyageurs.

Répondant à une question de M. PELISSIER sur l'offre estivale et la manière dont elle sera gérée, M. MASURE rappelle que dans ce cadre, on passe soit à 16 trains par heure aux heures de pointe en offre « été », soit à 12 trains par heure aux heures de pointe en offre « plein été », soit pour les quatre semaines les plus creuses. La question des marges d'exploitation est plus relative. Ces dernières sont beaucoup plus importantes durant ces périodes. Ainsi, l'offre sera exactement identique à celle des étés précédents et le nombre de trains supprimés sera normalement nul, hors incidents très importants.

Mme LAUNAY observe que les opérateurs appliquent au moment des petites vacances scolaires ou même au début des vacances d'été, un horaire très réduit. Or, on constate un afflux très important de personnes dans les moyens de transport. En effet, tous ne prennent pas 15 jours de vacances à

Pâques ou à la Toussaint. Aussi, elle ne comprend pas pourquoi il faut considérer qu'une offre réduite doit être proposée pendant les petites vacances scolaires. De même, en été, tout le monde ne prend pas deux mois de vacances, et la réduction des horaires à partir du 14 juillet peut entraîner une saturation des transports jusqu'au 31 juillet, car l'offre est tellement réduite qu'elle ne correspond pas au besoin de la population.

M. MASURE entend les propos de Mme LAUNAY et précise que l'offre est co-décidée, en lien avec le syndicat des transports d'Ile-de-France. En tout état de cause, à la Toussaint, pendant les vacances de février et de Pâques, l'offre reste inchangée. Il s'agit bien d'une offre standard.

Mme LAUNAY note que ce n'est pas le cas sur d'autres lignes. Elle pense à des dispositions concernant l'ensemble du trafic en Ile-de-France.

M. MONNET propose de transmettre à Mme LAUNAY ses coordonnées, afin qu'elle précise les lignes sur lesquelles elle a rencontré ces difficultés et que les services puissent lui répondre précisément.

M. MONNET souligne que les équipes du STIF et des opérateurs font le maximum pour la mise en œuvre du schéma directeur du RER B. Les financements sont débloqués. Tout le système est sous tension pour réaliser les opérations prévues alors qu'un grand nombre d'opérations sont menées sur l'ensemble du réseau, où il faut mobiliser toutes les capacités à agir. Chacun sait que SNCF Réseau rencontre des difficultés. Le vice-président de la Région et du STIF l'a évoqué en début de réunion. Le niveau d'investissement nécessaire pour régénérer le réseau vient d'être atteint. Il faut aussi tenir compte des disponibilités de SNCF Réseau en termes de moyens.

La question de l'aménagement du territoire est un vrai sujet, évoqué dans toutes les discussions sur toutes les lignes. Il conviendra sans doute, au niveau de décideurs politiques, d'opérer des choix. Le transport ne pourra effectivement pas résoudre tous les problèmes dans ce domaine.

Enfin, des interrogations ont été émises sur le nouveau nom du STIF : « Ile-de-France Mobilités ». M. MONNET explique que ce changement est motivé par le fait que le STIF est une autorité organisatrice (AO) de la mobilité durable depuis 1994 et la loi MAPTAM. À ce titre, il est non seulement compétent pour le transport public, mais aussi pour toute la mobilité, à savoir le covoiturage, l'auto-partage, le vélo-partage, etc. Cette modification ne relève pas d'une simple fantaisie ou d'une envie. Le nouveau nom correspond à la réalité des missions du STIF, qui portera toutes ces mobilités.

M. MONNET fait valoir qu'il s'agit aussi d'une réponse au fait que le développement du transport de masse ne pourra pas résoudre toutes les situations. Il faut également savoir prendre en compte les derniers kilomètres avec des solutions adaptées. Par exemple, ViaNavigo comportera bientôt toutes les informations liées au covoiturage.

Sur le coût de ce changement de nom, les services du STIF travaillent à moyens constants. Ce nom sera apposé sur les nouveaux matériels roulants au fur et à mesure de leur livraison. Par la suite, un rétrofitage s'effectuera progressivement, notamment à l'occasion des rénovations. Le STIF sera attentif à ce que ce dispositif se mette en place au coût le plus faible possible.

Mme LAUNAY note que cela donne le sentiment qu'après la SNCF et le TGV qui veulent changer de nom, le STIF s'engage également dans cette démarche pour cacher les problèmes.

M. MONNET souligne qu'il appartiendra au STIF d'expliquer pourquoi il a changé de nom, en précisant notamment que cette démarche est bien en phase avec ses nouvelles compétences d'AO de la mobilité durable et non simplement d'AO des transports publics.

M. MONNET remercie les participants pour ce dialogue riche et intense.

(Applaudissements).