

Comité de ligne RER A / L3

Compte rendu de réunion

La liste des présents figure en pièce jointe.

* * * * *

* *

SNCF Mobilités, SNCF Réseau et Ile-de-France Mobilités effectuent les présentations disponibles en téléchargement sur le site internet d'Ile-de-France Mobilités.

Mme PAOLACCI, directrice ferroviaire, Ile-de-France Mobilités, remercie les participants pour leur présence à ce comité de ligne consacré à un REX de la nouvelle offre relative aux lignes A et L3. Elle présente les excuses de Monsieur BEAUDET, empêché ce jour et qui ne pourra donc présider la séance.

Mme PAOLACCI rappelle le contexte et les objectifs du retour d'expérience. La nouvelle offre a été mise en œuvre dans le cadre du service annuel 2018. La délibération du Conseil d'Ile-de-France Mobilités de mars 2017 prévoyait un retour d'expérience à chaud, six mois après le déploiement du SA, pour déterminer les points à corriger et évaluer les premières tendances de redressement des lignes. Selon les opérateurs, 12 à 18 mois étaient nécessaires pour constater les résultats de la nouvelle offre, ce qui explique la tenue de la présente réunion. Les indicateurs montrent que ces résultats sont positifs mais certaines branches, notamment celle de Cergy, partent de très loin et il conviendra d'évoquer les études et les points d'amélioration possibles pour l'ensemble de la ligne. La réunion a donc pour objectif de dresser un point d'étape sur les indicateurs et les effets de la nouvelle offre puis un point sur les investissements récents, dont la mise en place du nouveau centre de commandement unique, ou à venir pour améliorer encore la situation. Seront également abordés les aléas survenus récemment et les participants pourront échanger avec les opérateurs sur ces sujets.

Mme PAOLACCI annonce que le document projeté sera disponible sur le site d'Ile-de-France Mobilités et qu'un compte rendu de la séance sera rédigé. Elle propose aux intervenants présents à la tribune de se présenter.

M. LETY rappelle que l'organisation conjointe SNCF et RATP mise en place il y a trois ans est pilotée par Mathilde MAHAUT. Elle changera très prochainement de poste et Séverine ESTRADA lui succèdera.

RAPPELS DU CONTEXTE

- Quelques chiffres
- Répartition des flux
- Montants/descendants par gare
- RER A et L Nord : deux tronçons dimensionnants
- Les enjeux de la refonte d'offre de fin 2017
- Une transformation rythmée

RÉSULTATS À FIN AVRIL 2019

- **Enjeu n° 1 : des trains davantage à l'heure**
- **Enjeu n° 2 : un meilleur respect du plan de transport**
- **Enjeu n° 3 : des incidents qui perturbent moins grâce à...**

Mme PAOLACCI s'enquiert des éventuelles remarques sur ce point d'étape, avant d'aborder les perspectives pour les années à venir.

M. MOULIN, CADEB, souligne deux problèmes, celui du CCU, qui est en passe d'être résolu depuis sa mise en place à Vincennes, et la relève des conducteurs à Nanterre Préfecture. A cet égard, il précise qu'il a effectué des comptages sur plus d'un an et a effectivement noté une réduction des temps d'attente. Toutefois, il persiste à demander la suppression de cette relève des conducteurs.

M. NICOLLET, adjoint au maire de Cergy, partage ce satisfecit sur la mise en place du CCU et l'annonce de la mise en fonction du quatrième quai en gare de Cergy Le haut. Il souhaite toutefois formuler quelques observations sur des irritants qui lui semblent mériter d'être relevés. Tout d'abord, il demande confirmation, ou infirmation, d'une rumeur tenace selon laquelle la ponctualité ne serait calculée que sur les trains qui circulent effectivement, et non sur ceux qui ont été annulés.

Par ailleurs, les intervenants mettent l'accent sur l'amélioration de la ponctualité mais M. NICOLLET se souvient qu'une amélioration de la durée effective des trajets avait également été promise. Ainsi, lors du comité de branche organisé il y a quelques mois par le conseil départemental du Val-d'Oise, sa demande d'indicateurs sur les conséquences de la nouvelle offre sur cette durée réelle avait été retenue. A cet égard, il regrette que des trains des lignes A et L soient passés en omnibus, avec des impacts évidents sur la durée des voyages. Pourtant, il avait été annoncé avec confiance que le SA permettrait, grâce à une meilleure régularité, d'améliorer non seulement la ponctualité mais aussi le temps effectif de trajet des voyageurs venant des bouts de ligne. Or M. NICOLLET constate, à l'occasion de ce deuxième REX, qu'aucune information n'est fournie à ce sujet. Il demande de la transparence sur la question et note qu'il ne serait malheureusement pas surpris de voir se confirmer l'intuition courante selon laquelle, si la ponctualité s'est améliorée, la magie n'a pas opéré sur les durées effectives de trajet, une promesse manifestement oubliée.

En outre, M. NICOLLET note qu'un autre indicateur n'a pas été présenté : le niveau de charge des trains, en particulier pour les usagers effectuant des trajets de longue durée. Ce point reste un angle mort chronique des comités de ligne. Les trains sont pleins à Cergy-Préfecture et la situation empire. L'expérience du voyageur n'est pas du tout la même lorsque celui-ci reste debout sur des trajets d'une demi-heure. M. NICOLLET dénonce l'absence totale de réponse sur ce point alors que la question est posée depuis un an et demi.

D'autre part, M. NICOLLET rappelle que la commune de Cergy, des collectivités, des élus et l'association de la branche Cergy du RER, dont il salue la création, portent un sujet relatif à la répartition des flux. Sans indicateur tenant compte de la durée des trajets, le bilan est incomplet. Il lui paraît anormal de considérer qu'un usager qui se rend de Châtelet-Les-Halles à Gare de Lyon compte autant qu'un autre qui voyage de Cergy-le-Haut à Gare de Lyon. De plus, seuls les voyageurs qui montent dans les trains étant décomptés dans les statistiques dimensionnantes, un usager qui parcourt une station compte autant qu'un autre qui en parcourt dix. Cette manière d'appréhender les choses pose problème. M. NICOLLET suppose que ce serait moins facile à quantifier que le nombre total de montées mais il souligne qu'au final, sont pénalisés ceux qui, certes en moins grand nombre, parcourent un nombre de stations trois ou cinq fois supérieur à ceux qui empruntent le seul tronçon central. M. NICOLLET juge qu'il s'agit d'une injustice et d'un manque d'équité flagrant pour les voyageurs de bout de ligne.

Par ailleurs, sa commune revendique une meilleure équité dans la répartition des flux entre Cergy et Poissy. En effet, le slide afférent distingue la répartition entre les deux branches de l'Est mais pas entre ces deux gares, alors que trois ou quatre fois plus de personnes montent sur la branche de Cergy que sur celle de Poissy. M. NICOLLET juge anormal que cette proposition, qui est le fondement de la revendication que porte sa commune, ne soit pas présentée en comité de ligne. Il comprend que les moyens sont limités et salue les efforts consentis par les opérateurs mais il demande des arbitrages politiques pour rendre les situations aussi équitables que possible. Sur les 8 % de voyageurs qui empruntent la branche Cergy-Poissy, 6 % le font sur celle de Cergy et 2 % sur celle de Poissy. Or, les trains sont aussi nombreux. La commune demande avec constance une répartition en 6/4 et non en 5/5, ce qui représente une mesure d'équité alors que les trains sont beaucoup plus remplis sur une branche que sur l'autre.

Enfin, M. NICOLLET revient sur les annulations. Il juge frustrant de ne pas avoir, dans les indications données, de statistiques sur leurs raisons. A cet égard, il souhaite que soit infirmée ou en tout cas objectivée une autre rumeur tenace, qui explique les annulations du matin par un défaut récurrent de présentation des machinistes. De nombreux membres de sa famille travaillant à la SNCF et dans les transports, M. NICOLLET croit peu à cette rumeur mais il juge agaçant qu'aucun retour ne soit jamais présenté sur les raisons des annulations, en particulier en début de journée. Les voyageurs qui voient systématiquement annuler le train de 6 h 45 et doivent prendre celui de 7 heures finissent par se poser des questions. M. NICOLLET demande donc des statistiques plus précises sur les raisons des annulations, au-delà de leur seule diminution. Il lui semble que cela constituerait un facteur puissant d'amélioration de la perception des usagers.

M. NICOLLET prend donc acte de ces améliorations mais souligne que la frustration reste importante sur différents enjeux. Il juge qu'il serait grand temps de pouvoir constater lors d'une séance les effets des demandes formulées et acceptées lors de la réunion précédente. Il précise que son propos est davantage tourné vers IDFM que les opérateurs, nombre de sujets évoqués relevant de ses arbitrages. Il invite chacun à prendre ses responsabilités à son niveau de décision.

M. GARROUSTE, délégué aux transports de Coupvray, Val d'Europe, souhaite aborder la question de la communication sur les accidents. La présentation a évoqué une cohérence et une réactivité de l'information voyageurs, qui s'adresse à deux types de publics : d'une part, le voyageur qui est dans la rame, sous la houlette du conducteur, qui veut principalement savoir quand le train repartira, et d'autre part, le voyageur qui est à quai et attend une rame. La ligne A croisant d'autres transports en commun, les conséquences sur le trafic sont importantes. À La Défense, des alternatives sont possibles si le RER fait défaut. S'agissant d'une zone de bureaux, les voyageurs sont souvent soumis au stress. A cet égard, M. GARROUSTE témoigne avoir été, dans une telle situation, informé d'un arrêt du trafic mais pas du tout s'il durerait quelques minutes ou une demi-journée, ce qui a finalement été le cas. De plus, une perturbation sur une dorsale telle que la ligne A induit des répercussions sur l'ensemble des transports en commun au long de la ligne, par exemple les transports terrestres. Aussi, M. GARROUSTE se demande si les opérateurs de la ligne sont en contact avec les représentants de ces derniers.

M. BERTRAND, association Plus de trains, remercie les équipes pour l'organisation de ce comité et les félicite pour les résultats en termes de retards et de suppressions. Les progrès sont réels entre janvier et avril, dans les chiffres mais aussi dans la perception de la plupart des usagers, qui ressentent une amélioration tant sur le RER A que sur la ligne L Nord, en particulier en comparaison avec la situation d'il y a deux ans. Cela témoigne certainement d'un très bon travail. M. BERTRAND salue donc le travail mené par des centaines d'équipes et des milliers de personnes, même si le mois de mai est moins satisfaisant que les précédents.

Par ailleurs, M. BERTRAND souligne un problème récurrent, souvent de signalisation, dans le « triangle des Bermudes » d'Achères, où les difficultés semblent recommencer ces dernières semaines. Des largages à Bécon ont de nouveau eu lieu, certes beaucoup moins nombreux, et il invite à la vigilance afin qu'ils ne redeviennent pas la règle.

En outre, M. BERTRAND indique qu'il rejoint les propos de M. NICOLLET sur la saturation de la branche de Cergy. Toutes choses égales par ailleurs, entre réduction du nombre de trains et arrêts supplémentaires, la refonte horaire a augmenté de 40 % la fréquentation des trains à Cergy. Dans des gares comme Achères ou Conflans, il est très difficile de monter dans les rames le matin et, souvent, les voyages sont longs et s'effectuent debout. Ainsi, M. BERTRAND estime prioritaire d'avancer sur le sujet.

De même, il note les efforts réalisés pour proposer davantage de bus de substitution lors des travaux en soirée mais les voyages restent très longs, toujours pour la même population, et il reste demandeur d'une poursuite du travail commun.

Pour conclure, M. BERTRAND note que l'amélioration de la qualité est réelle pour les usagers du RER A qui n'effectuent pas de trajets trop longs. Cependant, la branche de Cergy reste totalement saturée et il regrette de voir autant de statistiques sur les trains en retard et à l'heure et aussi peu sur la manière dont les voyages s'effectuent, assis ou pas, entassés ou pas, sur la branche de Cergy-Poissy comme probablement sur d'autres branches. M. BERTRAND invite donc à travailler sur le vécu des voyageurs et à désaturer la ligne.

Mme PAOLACCI confirme que les trains supprimés sont intégrés aux indicateurs, l'ensemble des personnes supposées s'y trouver étant considérées en retard, par un calcul théorique sur la base d'une estimation des voyageurs qui auraient dû emprunter le train supprimé.

S'agissant de la prise en compte du remplissage des trains dans les indicateurs, aucun d'entre eux ne peut intégrer tous les aspects d'un trajet. Mme PAOLACCI précise toutefois qu'il est envisagé de donner de plus en plus d'importance aux indicateurs par branche dans la prochaine génération des contrats avec les opérateurs, la difficulté étant de trouver un indicateur reflétant l'ensemble du ressenti voyageur. Il existe d'ores et déjà des outils sur ce dernier, par exemple des enquêtes. Quant à l'indicateur de ponctualité, il est vrai qu'il focalise le plus l'attention mais il n'est pas le seul à éclairer les équipes sur la situation.

Concernant les taux de charge, Mme PAOLACCI rappelle qu'une restitution a eu lieu sur les comptages et les résultats. Elle se propose donc de communiquer ces éléments.

Mme QUESSART prend note des quelques points sur lesquels la présentation n'est pas revenue spécifiquement.

Concernant les durées de trajet, un point très insatisfaisant de l'offre précédente concernait l'écart très important entre les temps de transport théorique et réel, par exemple de l'ordre de 4 à 5 minutes entre Cergy et Châtelet ou entre Cergy et Saint-Lazare. Cet écart est aujourd'hui de moins d'une minute. Il ne correspond donc pas exactement au temps théorique mais le réalisé s'est considérablement rapproché de la conception. Elle reconnaît par ailleurs que les arrêts supplémentaires intégrés entre 2017 et 2019 représentent une ou deux minutes de plus sur la branche de Cergy.

Concernant la répartition des flux entre la branche de Poissy-Cergy et le tronçon commun mais aussi entre les branches de Poissy et de Cergy, la première compte effectivement deux gares et la seconde six, ce qui représente un rapport d'un à trois. Ce débat a été mené lors de la refonte de l'offre. La possibilité de prévoir davantage de RER A sur la branche de Cergy avait été envisagée. Toutefois, l'argument de l'espacement homogène a finalement conduit à la décision de conserver une équivalence, avec un espacement de 12 minutes entre deux RER A, durant lequel s'insère un train de la ligne L, ce qui représente un départ de Cergy toutes les six minutes. « L'itinéraire malin », de plus en plus utilisé par les voyageurs de cette branche et consistant à emprunter la ligne L jusqu'à Maisons-Laffitte, constitue un argument complémentaire, l'ordonnancement des trains leur permettant de prendre une rame venant de Poissy.

Par ailleurs, Mme QUESSART précise que des études sur l'origine et la destination des voyageurs de ces branches sont en cours. Il apparaît que 30 % des usagers de la branche de Cergy sur la ligne L descendent à Maisons-Laffitte, Sartrouville ou Houilles, en grande partie pour emprunter les RER venant de Poissy. Début 2018, en raison des mouvements sociaux, l'habitude de « l'itinéraire malin » n'a pas pu être prise de manière certaine. Elle s'est sensiblement développée à compter de septembre et les enquêtes qualitatives menées auprès des voyageurs de la branche montrent qu'elle est connue. Les convaincre de l'emprunter dépendra de sa fiabilité, c'est-à-dire du respect de l'ordonnancement et de la capacité de prendre un train de la ligne L sur la branche de Cergy pour rejoindre Maisons-Laffitte et récupérer un RER venant de Poissy, substantiellement moins chargé.

Par ailleurs, Mme QUESSART admet que la suppression des trains du matin s'explique parfois par l'absence inopinée des conducteurs. Cependant, les heures de pointe de matinée sont suivies de façon très attentive, en particulier sur la branche de Cergy étant donné ses enjeux en termes de charge et de respect des temps de transport. Le train de 6 h 41 a été supprimé par exemple trois fois sur 104 circulations depuis le début de l'année, ce qui est certes trop mais ne révèle pas d'un sujet structurel. Les trains ont deux origines : soit ils partent d'Achères vers Cergy pour repartir vers l'Est, soit ils stationnent à Cergy. La vigilance sur ce sujet demeure mais il n'y a aucune criticité spécifique côté conducteurs.

M. SENCE confirme qu'une attention toute particulière est portée à cette branche. En moyenne, chaque jour, deux trains supposés se rendre à Saint-Germain sont redirigés vers Cergy, en cas de perturbation sur la branche afin que celle-ci soit la plus indolore possible.

Concernant l'information fournie aux voyageurs en cas d'incident, M. SENCE confirme qu'un salarié du CCU est chargé d'entrer en contact avec l'ensemble des conducteurs de la ligne pour leur expliquer ce qui se passe. Le message est court, afin d'être rapidement compris et qu'ils puissent donner à leurs voyageurs une information spécifique, qui peut différer selon l'endroit où ils se trouvent. Chaque gare du tronçon central de la ligne A dispose d'une équipe chargée de fournir l'information sur les quais et les correspondances. En dehors du tronçon Vincennes-La Défense, des personnels de la SNCF ou de la RATP du CCU transmettent des informations, gare par gare. De plus, la RATP a une « permanence générale » en charge des autres moyens de transport, en interne ou en externe, une perturbation importante pouvant se déployer sur tous les moyens de transport en correspondance avec la ligne. Enfin, en cas de perturbation, et notamment d'interruption de trafic, des scénarios expliquant les modes de substitution, principalement par bus, ont été mis en place dans chacune des gares concernées et des équipes s'y rendent en renfort pour gérer les flux et fournissent l'information aux voyageurs.

Par ailleurs, M. SENCE indique que si 8 à 9 % des trains se font encore doubler à Nanterre-Préfecture, contre 22 % il y a moins de deux ans, ce n'est pas seulement dû à la relève des conducteurs. Le même phénomène est observé à l'Est. Il est en effet nécessaire d'intercaler les trains, qui n'arrivent pas

toujours précisément à l'heure, pour qu'ils passent toutes les 2 minutes 20 en heures de pointe sur le tronçon central. Cette situation se traduit par des temps d'attente, côté Ouest par un stationnement sur un quai, et côté Est, par un allongement du temps de parcours entre la gare précédente et Vincennes, aucune gare ne disposant de quais avec une provenance des deux branches.

Mme QUESSART assure que la fiabilité de l'offre représente une bataille quotidienne sur laquelle, même si les résultats sont objectivement très bons, il est encore nécessaire de progresser. Elle a parfaitement conscience du sujet relatif aux largages à Bécon, c'est-à-dire la limitation des trains L dans cette gare pour des questions de régulation. Elle précise toutefois qu'ils avaient lieu une ou deux fois par pointe avant la refonte de l'offre et sont aujourd'hui très exceptionnels. Cependant, plusieurs ont été enregistrés au mois de mai et il convient de rester vigilant.

Par ailleurs, Mme QUESSART reconnaît qu'Achères a connu plusieurs événements importants en avril et mai : un accident de personne, un accident de voiture de l'ONF sur un poteau caténaire, une rupture de caténaire et des disjonctions provoquées par des nids d'oiseaux dans une zone précédant Maisons-Laffitte. Ces dernières concernent l'alimentation électrique du Y d'Achères et impactent ainsi toutes les circulations des lignes A, L mais aussi J et Normandie. Tous ces trains, sans compter le fret en heures creuses, empruntent ce nœud ferroviaire.

En outre, Mme QUESSART explique qu'un suicide à La Garenne-Colombes a été récemment mal géré pour des raisons d'interface avec les forces de l'ordre. Il conviendra de progresser sur ce point. Quoiqu'il en soit, Achères est une zone sensible, avec un très fort impact immédiat, qui nécessite donc une vigilance opérationnelle particulière des équipes du CCU et une interface avec l'infra pour la plus grande réactivité possible. Dans le cas de la disjonction, il s'est agi de vérifier la cause de l'incident, de faire venir les personnels habilités à intervenir sur du 25 000 V et remettre en circulation. Un tiers des rames sort tous les jours de la zone de maintenance d'Achères, qui est donc un endroit particulièrement stratégique.

Mme PAOLACCI propose de discuter des questions relatives aux travaux de substitution et à la saturation de la branche de Cergy durant la seconde partie de la réunion, consacrée aux perspectives. Elle s'enquiert de questions complémentaires.

M. L'HARIDON, président de la nouvelle Association de la Branche de Cergy (ABC du RER A), rappelle que des trains se sont longtemps arrêtés à Sartrouville à 21 heures 30. Il demande comment les trains ultérieurs sont comptabilisés dans les résultats présentés. Ils ne sont apparemment pas pris en compte dans les 86 % de ponctualité, dont le taux serait bien inférieur dans ce cas. Il est vrai que les travaux sont essentiels mais, pour les usagers, prendre un bus de Sartrouville à Cergy ou Achères nécessite beaucoup plus de temps. Ils apprécient peu d'avoir besoin de 1 h 30 au lieu de 35 minutes pour effectuer leur trajet. M. L'HARIDON propose donc de faire apparaître ces désagréments, qui ne sont aujourd'hui pas affichés. Ils concernent toujours les mêmes personnes : celles qui travaillent tard le soir ou tôt le matin, à horaires décalés, avec des métiers importants, notamment des infirmières.

Mme QUESSART précise que les limitations de parcours programmées pour causes travaux sont intégrées dans le calcul de ponctualité (le train en question doit arriver à sa limitation avec moins de 5' de retard) , en particulier, au premier semestre, ceux liés à la quatrième voie de Cergy. Elle admet que la durée du transport est très désagréable pour les voyageurs.

Mme PAOLACCI y voit moins un problème d'indicateurs qu'une nécessité de travailler sur les solutions de substitution, quand elles sont possibles car des limitations en termes de voirie ne permettent parfois pas un temps de parcours compétitif. L'indicateur ne peut pas refléter toutes les situations. L'enjeu des futures générations de contrats visera, compte tenu du volume de travaux attendus sur

l'ensemble du réseau, à réaliser un travail plus fin sur les substitutions, aujourd'hui et dans les années à venir.

M. NICOLLET propose de mentionner *a minima* un indicateur spécifique.

Mme PAOLACCI en prend bonne note.

M. TANGUY, représentant du maire d'Achères, rejoint les propos de M. NICOLLET. Les Achérois se trouvent dans la même situation que les Cergysois. Leurs trains sont bondés le matin et ils ne sont pas ravis de changer à Maisons-Laffitte en perdant cinq minutes. M. TANGUY signale qu'il a compté au moins dix grosses perturbations à partir d'Achères au mois de mai et, à l'instar de M. NICOLLET et de Plus de trains, il demande que cela soit remis en ordre. La Ville d'Achères souligne cependant le travail réalisé.

M. GOBITZ, FNAUT Ile-de-France, rappelle qu'à l'Est, sur la branche de Marne-la-Vallée, les gares de Neuilly-Plaisance et Brie-sur-Marne ne sont pas desservies par tous les trains aux heures de pointe. Les voyageurs sont très frustrés de les voir passer à faible vitesse. Or il souligne que le trafic à Neuilly-Plaisance va exploser dans les années à venir du fait de la construction de ZAC très importantes, en particulier à Neuilly-sur-Marne, et de projets de BHNS. Le schéma directeur 2012 indiquait que le problème serait résolu par la mise en place en 2019 du SACEM sur la partie Est du RER A. M. GOBITZ s'enquiert de l'avancement de ce projet.

Par ailleurs, il note que ce même schéma directeur prévoyait des rebroussements sur le tronçon central pour permettre l'exploitation du RER en service partiel, en cas de perturbation sur une branche Est ou Ouest. Là aussi, il demande des précisions sur ce dossier.

M. NICOLLET précise que sa demande ne consiste pas à modifier l'indicateur actuel pour qu'il prenne en compte la durée des trajets mais à en ajouter un autre. Il ne s'agit pas de trouver un indicateur parfait qui rende compte de tout mais, pour bien apprécier les situations, de se munir d'une collection d'indicateurs. L'actuel a toute sa pertinence mais il convient, pour prendre en compte la durée des trajets et la pénibilité qui s'y rapporte, d'ajouter un indicateur de flux qui ne repose pas sur les montées brutes. M. NICOLLET n'y voit rien d'impossible et considère que travailler dans cette direction porte un enjeu d'équité pour les voyageurs en bout de ligne.

Mme PAOLACCI précise qu'au fur et à mesure des contrats, les indicateurs actuels donnent de plus en plus d'importance, en termes de pénalités, à la ponctualité par branche, afin que le tronçon central n'écrase pas les bouts de ligne en raison de son plus grand nombre de voyageurs. La réponse à la préoccupation exprimée est donc apportée par ces indicateurs par branche, en les pondérant davantage en termes de bonus/malus.

M. LETY précise que le fonctionnement de l'Est du tronçon central repose sur deux principes : le lissage de charge, qui prévoit des arrêts ou pas dans certaines gares, et la contrainte de la zone SACEM, qui sera prolongée en 2021. En avance de phase par rapport à ce prolongement, le soir, les trains s'arrêtent tous à Neuilly-Plaisance en direction de l'Est. Cette décision a été assumée dans une zone « limite » en termes de signalisation, au regard du niveau de demande et de la fréquentation de la gare, dans le cadre de la réflexion sur la refonte horaire.

Le schéma directeur prévoit des travaux d'infrastructure sur les positions de garage, par exemple à Chessy, destinés à faciliter les mouvements de trains et les arrêts supplémentaires, en n'obligeant pas, par exemple, à retourner toutes les rames en fin de pointe, le soir. Un retournement est notamment prévu à Étoile. Les travaux ont été mutualisés avec ceux du RVB des étés précédents, en profitant de

la coupure, et l'aiguille a été installée. Cependant, il sera nécessaire de modifier les postes d'aiguillage pour la télécommander, car leur état ne le permet pas. Ces travaux pourraient être réalisés concomitamment au RVB 2020. Les opérations d'aiguillage sont complexes, nécessitant beaucoup de modifications, et coûteuses en ressources rares, notamment les experts en signalisation. M. LETY assure qu'elles sont bien prévues mais la question de la date reste posée.

Mme NDINGA, Association de la Branche de Cergy du RER A, témoigne devoir courir, à Sartrouville, avec les risques de chutes afférents, pour obtenir une place dans un bus pour Cergy-le-Haut. Elle se demande quand seront enfin pris en compte les usagers en souffrance. Après 50 minutes de trajet pour rejoindre Cergy-le-Haut, elle demande au chauffeur de l'arrêter devant son domicile mais il refuse une fois sur deux. Mme NDINGA souligne qu'elle est une femme. Or en termes de sécurité et de charge émotionnelle, le bus transportant souvent des personnes alcoolisées ou agressives, elle n'a pas envie de marcher dix minutes pour rentrer et elle aimerait pouvoir descendre avant le terminus. Elle se demande quand sera enfin pris en compte le respect de l'utilisateur.

Par ailleurs, elle demande si les périodes de saturation des bus sont calculées. Les passagers sont désormais informés qu'un deuxième bus est en approche mais ce n'est toujours pas suffisant. Elle aimerait savoir à quel rythme arrivent les bus et quand il est demandé à un chauffeur de se rendre à Sartrouville pour offrir un renfort lors d'une saturation. Vivre à Cergy est très agréable mais les voyageurs aiment parfois aller à Paris, au musée, au cinéma ou voir des amis, le week-end. Mme NDINGA s'interroge donc sur le ralentissement des trains le dimanche à Cergy.

Mme QUESSART assure qu'elle a parfaitement conscience des impacts des travaux, en particulier pour les voyageurs de la branche de Cergy, et de l'accroissement des temps de trajet, même si les dispositifs les plus efficaces possibles ont été mis en place. Elle rappelle que deux circuits de bus sont proposés : un semi-direct de Sartrouville aux trois gares de Cergy et un omnibus pour les trajets intermédiaires.

Mme QUESSART note que les remarques des élus et des membres des associations ont été entendues et les rotations de bus très nettement accrues. Depuis février, ces dernières sont de 15 minutes, sans appel spécifique, du début à la fin de la soirée, à Sartrouville, ce qui représente une amélioration très sensible. Par ailleurs, Mme QUESSART souligne que les renforcements de bus en soirée ou le week-end, en nombre de conducteurs et de véhicules, sont considérables et représentent la charge d'une agglomération comme Orléans. Au premier semestre, il a été nécessaire de chercher des bus jusqu'en Alsace et en Belgique pour atteindre le volume de véhicules et de personnels suffisant. En complément, un PC bus opère une supervision en temps réel du système mis en place, en relais direct avec les équipes de Sartrouville, à savoir les gilets rouges. Il dispose de quelques véhicules de réserve qu'il lui est arrivé d'ajouter en temps réel. Le nombre de bus est limité mais une interface régulière est effectuée entre le PC bus et les équipes opérationnelles sur site, en particulier à Sartrouville.

Par ailleurs, Mme QUESSART rappelle qu'une offre de week-end existe en situation normale mais des travaux ont eu lieu et d'autres sont à venir. Un dispositif alternatif est toujours proposé. Mme QUESSART a conscience qu'il n'est jamais optimal. A noter la possibilité déjà testée d'utiliser le rabattement depuis Pontoise ou Conflans, avec un renforcement et un prolongement de la ligne 45, qui s'arrête normalement à Cergy Saint-Christophe. De plus, dans certains cas les trains de la ligne L peuvent être renforcés jusqu'à Sartrouville pour y acheminer les voyageurs le mieux possible.

Mme QUESSART reconnaît que le sujet est majeur et peu facile pour les voyageurs, comme elle a pu le constater en discutant avec certains d'entre eux, et il est nécessaire d'y travailler en permanence.

Mme NDINGA précise qu'elle a relayé le compte rendu de la réunion avec Aurélien TACHÉ, député du Val d'Oise, et avait bien noté que ce dispositif a nécessité de chercher des bus en province. L'Association de la Branche de Cergy participe en effet à la communication de l'information.

PERSPECTIVES 2019-2021

- Finalisation des travaux de la 4^e voie Cergy
- Un CCU complet en septembre
- Travaux 2^e semestre 2019
- Amélioration de l'information voyageurs
- Déploiement du Francilien sur L Nord
- Rénovation du matériel RER A
- Étude sur la relève à Nanterre Préfecture
- Étude sur l'offre A / L Nord Cergy / Poissy
- En synthèse...

M. MOULIN évoque les études sur les liaisons, notamment avec le T 11, qui ne fonctionne que sur un tiers de la ligne entre Sartrouville et Epinay-sur-Seine à l'Ouest, avec le même phénomène à l'Est. Le projet a démarré en 2006 mais il n'est pas finalisé sur ses deux extrémités. M. MOULIN précise ne pas savoir comment procéder pour que la phase 2 reprenne, n'étant pas parvenu à obtenir d'IDFM le nom des personnes en charge des études. Le coût pour relier les extrémités est exorbitant, de plus de 1 milliard d'euros. IDFM souhaite réduire la fréquentation sur le tronçon central et cette possibilité de se rendre directement du Nord au Nord-Est sans passer par Paris concernerait 150 000 voyageurs/jour, pour peu que le dossier avance.

M. PROBST, directeur général d'IDFM, confirme que le projet en phase 2 du T11 n'est pas arrêté. SNCF Réseau continue d'y travailler. Toutes les acquisitions foncières ont été lancées avant la caducité de la DUP et les études sont financées mais ce n'est pas encore le cas, dans l'actuel CPER, pour les coûts d'investissement, qui représentent plus de 1,5 milliard d'euros. Le projet dépend donc des financements disponibles dans le cadre du prochain contrat de plan. Il fait cependant toujours partie des dossiers prioritaires. En outre, M. PROBST rappelle que d'autres projets d'infrastructure sont prévus pour désaturer le RER A, notamment le métro du Grand Paris et la ligne 15 Sud et Est. Ile-de-France Mobilités milite pour un bouclage rapide de cette dernière. Le trafic du RER A augmentera certes quelque peu lors de sa mise en service mais il sera clairement réduit sur le tronçon central. De plus, EOLE ouvrira en 2022 puis 2024 et déchargera beaucoup la ligne.

M. MOULIN craint que la ligne 15 accroisse également la demande.

M. BLANQUET, association Métro Rigollots, Val-de-Fontenay, souhaite savoir si des actions précises sont prévues dans les deux prochaines années concernant la gare de Val-de-Fontenay, dont l'état est le symbole d'une forme de décrépitude.

M. PROBST assure que le projet de rénovation et de restructuration de la gare de Val-de-Fontenay est lancé. Les études ont été réalisées ou sont en cours mais il n'est pas certain pas que le dossier soit inscrit dans le cadre du prochain CPER. Val-de-Fontenay sera une des prochaines gares rénovées du RER A.

M. ROBIN comprend, au regard des travaux prévus, qu'à partir du 15 juillet, le trafic sera interrompu après 22 heures entre Auber et Vincennes et entre Sartrouville et Cergy. Un voyageur qui se rendra de

la Gare de Lyon à Cergy devra emprunter la ligne 1 jusqu'à Étoile puis le RER jusqu'à Sartrouville et enfin le bus, ce qui rallongera considérablement le parcours. M. ROBIN a l'impression que sur ce sujet, IDFM et la SNCF se renvoient la balle. Toutefois, il aimerait savoir s'ils cherchent à repérer les voyageurs qui prennent régulièrement le RER A tard le soir, grâce à leurs gilets bleus ou leurs gilets rouges, pour leur offrir une compensation. Les travaux ont été très nombreux ces derniers mois et il pense qu'ils méritent un geste.

M. ROBIN explique qu'il réalise depuis quatre ans des relevés à Nanterre Préfecture. A cet égard, il reconnaît l'effort consenti concernant la relève. Depuis le 10 décembre, la durée s'établit à 1 minute 40 le matin et 2 minutes 05 le soir, ce qui représente un gain respectif d'environ 25 secondes et 20 secondes. M. ROBIN note qu'il est souvent indiqué que le mécanicien ou le conducteur SNCF ou RATP doit effectuer des procédures mais celles-ci n'ont jamais été précisées et expliquées. Elles semblent plus secrètes et mystérieuses que la formule du Coca-cola. M. ROBIN demande donc une explication claire de ce qui doit être fait.

Par ailleurs, avec les horaires d'été des dernières années, en heures creuses, de 10 heures à 16 heures, sur le tronçon de Cergy, on passait de un RER toutes les 10 minutes à un toutes les 30 minutes. M. ROBIN comprend que les voyageurs, et donc les trains, soient moins nombreux mais il juge excessif de diviser le trafic par trois. Il demande si c'est également le cas sur d'autres lignes. De plus, des RER sont parfois supprimés, ce qui impose d'attendre une heure une rame bondée.

Enfin, M. ROBIN estime que la SNCF et la RATP manquent de coordination. Quand des problèmes sont rencontrés à Nanterre Préfecture, ils devraient être annoncés à La Défense afin que les voyageurs se rendant à Cergy envisagent d'emprunter la ligne L. Être informé clairement aiderait grandement les usagers. Il y a quelques années, la SNCF a déployé le PIVIF, qui fournissait des informations régulières en cas de problème mais semble de plus en plus muet. M. ROBIN témoigne qu'un soir, à la Gare de Lyon, il lui a été indiqué que le trafic était interrompu à La Défense puis que le RER suivant irait jusqu'à Sartrouville. Mais finalement, à Nanterre Préfecture, lors du changement de conducteur, on lui a expliqué le contraire. M. ROBIN invite à éviter de fournir des informations contradictoires.

Mme QUESSART le remercie de ses analyses sur la relève, jugeant toujours utile de connaître le ressenti des voyageurs.

Elle assure qu'elle a une conscience totale des désagréments qu'entraînent les substitutions. L'objectif d'Île-de-France Mobilités vise à les rendre les plus efficaces possibles pour un service voyageur le plus adapté possible, mais ceci est toujours perfectible. La solution retenue a donc consisté en une augmentation du nombre de bus à partir de février-mars 2019 et sera poursuivie au besoin.

Par ailleurs, Mme QUESSART reconnaît qu'il est encore nécessaire de progresser sur l'information et sa cohérence. Le CCU permet de progresser très nettement sur la réactivité, la cohérence RATP SNCF et la fiabilité de l'information voyageurs, mais ces améliorations doivent se poursuivre.

Enfin, Mme QUESSART confirme que le service réduit en plein été est de 30 minutes en heures creuses. Elle entend que ce soit jugé insuffisant. Cependant, la vigilance sur le respect du plan de transport est la priorité. La bataille pour y parvenir à 100 % est en cours et elle propose de vérifier que ce sera le cas cet été sur le RER A.

M. SENCE décrit les trois opérations qui se déroulent à la relève :

- les conducteurs se donnent la clé de la main à la main pour conduire le train ;
- les conducteurs se passent des consignes, qui peuvent différer entre la partie SNCF et la partie RATP en fonction de l'état du train ;

- des opérations de prise en charge demandent des saisies de la part de l'opérateur à bord. Après l'été, elles pourront s'effectuer sur le quai en attendant le train et seront automatiquement téléchargées, ce qui permettra de gagner quelques secondes de temps de stationnement à Nanterre.

Mme GAUTIER souligne que certaines relèves se déroulent très bien et montrent des temps atypiques. Il sera très intéressant de les observer afin de définir concrètement ce qui peut être optimisé. Cette année encore, l'été sera une période de RVB. Un REX sera réalisé en fin de période pour décider des mesures qui deviendront pérennes et lancer en septembre les optimisations possibles pour les années ultérieures.

M. MASSON, vice-président du syndicat des transports de Marne-la-Vallée, vice-président de Val d'Europe et usager quotidien du RER A, salue le travail effectué par les services d'Île-de-France Mobilités, de la RATP et de la SNCF et la communication concernant le RVB. Le tronçon central est complètement fermé pendant un mois depuis plusieurs années et il n'a reçu aucun retour désagréable. La communication a été effectuée très en amont, dès février ou mars, avec des grands panneaux, et M. MASSON le salue.

Il souligne néanmoins plusieurs points de vigilance. Tout d'abord, le développement de Marne-la-Vallée, et en particulier des secteurs 3 et 4, va entraîner le doublement du nombre d'habitants. Val d'Europe comprend aujourd'hui près de 40 000 habitants et en comptera dans dix ans près de 80 000. Bussy-Saint-Georges et Montévrain se développent très rapidement, avec des populations d'une quarantaine d'années, qui se déplacent beaucoup. La branche de Marne-la-Vallée concentre 16 % des 1,4 million de voyageurs, soit 200 000 personnes. M. MASSON se dit donc inquiet de la possibilité d'absorber à l'avenir ce surplus dans les trains et les gares. Celle de Torcy est en cours de réfection mais celle de Bussy-Saint-Georges ne pourra vraisemblablement pas accueillir tous les usagers et celle de Val d'Europe sera sans doute sous-dimensionnée.

Par ailleurs, M. MASSON regrette qu'aucune solution n'ait été trouvée pour mieux desservir Val d'Europe en hyper pointe le matin. Les usagers s'en plaignent. Un voyageur qui participe aux comités de pôle comprend la logique du RER mais, pour les autres, voir passer des trains à Val d'Europe, Neuilly ou Noisiel n'est jamais agréable.

En outre, M. MASSON note que si les gares sont davantage desservies avec le système SACEM, les temps de parcours des voyageurs en bout de ligne sont allongés. Aujourd'hui, se rendre de Marne-la-Vallée à Châtelet nécessite 40 à 45 minutes. M. MASSON se demande s'il est possible d'augmenter la vitesse commerciale des RER pour récupérer les secondes perdues par la desserte de toutes les gares.

D'autre part, M. MASSON indique qu'il passe tous les jours à Vincennes, en cours de réfection. Il témoigne y voir peu d'information et n'a pas l'impression que les travaux avancent. Enfin, sur Val d'Europe, il explique attendre avec impatience l'ouverture de l'accès sur les quais du RER, très importante pour le développement du bus. Il demande si la date du 21 juin est confirmée.

M. SENCE explique qu'il ne peut pas encore confirmer la date du 21 juin, les visites de sécurité restant à effectuer dans la quinzaine précédant l'ouverture. Ce ne sera le cas que si la conformité est prononcée.

Travaillant quotidiennement à Vincennes, M. SENCE assure que les travaux avancent. Nombre d'entre eux ont lieu à l'extérieur, pour ouvrir la gare sur le parvis face au centre-ville à partir du 12 juin. Les travaux se poursuivront ensuite durant un mois dans l'ancienne partie de la salle d'échange afin de mettre en service l'escalier qui permettra de faciliter les flux lors du RVB de l'été.

Par ailleurs, M. SENCE indique que les trains roulent déjà aussi vite que possible, en pilotage automatique comme manuel. Les conducteurs ont pour consigne de s'approcher autant que faire se peut de la vitesse maximale. Seul le pilotage automatique permet d'augmenter encore la vitesse, avec une phase de décélération un peu plus tardive. Le prolongement du périmètre SACEM en 2021 offrira donc une légère amélioration.

M. NICOLLET rejoint les propos du CADEB, en particulier sur le prolongement du T11, qui est très important. Il se dit étonné par une telle inflation du coût des travaux.

M. PROBST confirme que le coût estimé atteint 1 milliard d'euros sur la partie Ouest et 500 millions d'euros sur la partie Est.

M. NICOLLET se souvient que des études ont été menées afin de réduire le coût. Il se dit en attente de l'avancée de ces projets, qui sont très pertinents. Il se féliciterait que la ligne 15 se déploie mais elle arrivera à La Défense, où les trains bondés se vident. Elle ne permettra donc pas de désaturer la ligne A mais créera au contraire de nouveaux besoins de voyageurs qui prendront le RER jusqu'à La Défense. Le RER E remplira en revanche quelque peu ce rôle pour Poissy.

M. NICOLLET note que deux études sont annoncées, d'une part sur la suppression de la relève, un sujet de discussion fréquent avec les opérateurs, et d'autre part sur l'équilibre entre Cergy et Poissy. Il insiste pour que la démarche positive de travail collectif, de transparence et de partage des contraintes perdure sur ces dossiers. Quelles que soient les conclusions de ces études, l'important est de partager en groupes de travail où chacun pourra s'exprimer, sans posture. Il est essentiel d'avoir des échanges réguliers et de faire confiance aux associations et aux élus afin d'éviter de leur laisser penser que le travail n'a pas été mené « honnêtement ». M. NICOLLET demande donc des points réguliers afin que les associations se rendent compte de l'avancée des projets et que les élus locaux aient aussi leur mot à dire sur le sujet.

Par ailleurs, M. NICOLLET comprend que l'amélioration de la circulation du RER A est liée au pilotage automatique et à la signalisation dans le tronçon central. Ainsi, il estime qu'il serait très pertinent de l'envisager non seulement à l'Est mais aussi à l'Ouest, jusqu'à Achères. Il remarque un besoin de plus de trains et de fiabilité. Il semble donc important de mettre en œuvre un système vraiment performant et une signalisation de nouvelle génération. Achères paraît l'un des endroits les plus pertinents d'Île-de-France au vu de la charge en termes de trains.

En outre, M. NICOLLET rappelle que Madame PECRESSE a annoncé le 15 mars à Cergy un financement de 500 000 euros de la région Île-de-France pour des études. Il demande si le virement a été effectué et si le projet avance. Ce dossier est très urgent.

Enfin, M. NICOLLET a noté que les experts en signalisation sont rares et qu'Île-de-France Mobilités et les opérateurs rencontrent des problèmes de ressources. La ligne transporte 1,4 million d'usagers, dont 150 000 sur la partie SNCF. Il demande combien d'ingénieurs de SNCF Réseau ont été respectivement mobilisés, ces derniers mois, sur ce tronçon du RER A et sur le CDG Express, qui concerne 15 000 voyageurs. Au-delà des difficultés de financement, ce dernier pose un problème d'expertise, qui se fait rare. Si les élus annoncent une priorité aux trains du quotidien, il est important de savoir où sont mobilisées ces ressources rares. M. NICOLLET souhaiterait obtenir des précisions sur ce point.

Mme VANLAECKE (Directrice Clients et Services SNCF Réseau IDF) se propose de préciser la nature des besoins, à défaut de disposer de chiffres précis sur les effectifs. La quatrième voie de Cergy nécessite

des experts en signalisation et en contrôle commande, très peu nombreux. De plus, le besoin n'ayant pas été anticipé, il est d'autant plus difficile de trouver cette ressource tout à fait spécifique et rare. Ainsi, la comparaison ne fonctionne pas avec le CDG Express. Il s'agit de techniques très fines et ces experts sont mobilisés sur des situations complètement spécifiques.

Mme QUESSART évoque la réalisation des études sur l'offre, l'augmentation de la capacité et la recomposition de branches. Le dossier est bien enclenché et le choix du prestataire a été réalisé. Mme QUESSART assure qu'elle a bien pris note de la demande d'un travail en commun sur la fin de l'année. Il convient d'en examiner les modalités avec Ile de France Mobilités en particulier.

M. NICOLLET revient sur les indicateurs. Les intervenants ont surtout abordé ceux sur lesquels reposent des clauses contractuelles entre autorité organisatrice et opérateurs. Mais ils ne sauraient s'y limiter. L'indicateur supplémentaire demandé, qui prendrait en considération les temps de trajet, ne doit pas être rejeté au motif qu'il ne serait pas susceptible de s'insérer dans un contrat. Il pourrait éclairer des arbitrages de l'autorité organisatrice, tels que des répartitions d'investissement ou d'offre commerciale sur la ligne.

Par ailleurs, si la commune de Cergy souscrit à l'étude envisagée sur l'augmentation de la capacité du tronçon partagé, M. NICOLLET s'interroge sur le potentiel de gain envisagé. Les experts les plus aguerris ont sans doute une idée par rapport aux 15 trains par heure circulant sur le tronçon partagé en période de pointe.

Concernant l'évolution de la répartition des trains, M. NICOLLET souligne qu'il ne peut pas entendre qu'il est nécessaire d'attendre EOLE en 2024, sans que rien ne change auparavant. Ainsi, les propos tenus sur les études, tant sur l'espacement de la ligne L à Cergy que sur la répartition de la ligne L Nord, semblent inquiétants. M. NICOLLET demande qu'à court terme, le 6/4 envisagé entre Cergy et Poissy soit mis en œuvre. Aucune étude très poussée ne semble nécessaire pour qu'Île-de-France Mobilités donne la consigne aux opérateurs de s'engager dans cette direction. M. NICOLLET demande que cet arbitrage politique soit directement instruit et souhaite obtenir une réponse.

Les enjeux d'espacement toutes les 12 minutes représentent une problématique d'élégance pour les usagers de Cergy par rapport à ce qu'ils vivent. S'ils obtiennent un ou deux trains supplémentaires par heure sur leur branche, ils supporteront qu'ils arrivent à un intervalle plus important et que le planning soit quelque peu chahuté. Cette possibilité a été très directement envisagée lors de la concertation sur les branches et les opérateurs et IDFM l'ont considérée faisable, sans attendre 2024. Il s'agit d'un enjeu d'équité et M. NICOLLET demande qu'une orientation claire soit fixée afin que la répartition de la capacité de transport corresponde un tant soit peu, lorsque cela est possible, aux différences de situations, et sans délai. Il s'agit de modifier l'offre à la marge, sans aucun impact sur le tronçon central, s'agissant d'arbitrages entre les branches de Poissy et de Cergy. M. NICOLLET exprime une réelle inquiétude sur le sujet.

Par ailleurs, M. NICOLLET note que les chantiers vont se poursuivre, avec des fermetures annoncées en fin d'année, et il se félicite des investissements prévus dans ce cadre. Toutefois, ces derniers engagent des travaux qui eux-mêmes impliquent des essais qui supposent des coupures la nuit. Or aucune offre pérenne de bus de substitution, activable en cas de travaux, n'a été identifiée. M. NICOLLET a le sentiment que la réflexion n'a pas été poussée à son terme et il demande qu'elle soit relancée. Il a des propositions à formuler, qui certes demandent de la volonté et de l'investissement. Il y a trois mois, le maire d'Achères jugeait la solution suggérée déraisonnable mais il en parle désormais beaucoup plus positivement. Ainsi, il existe aujourd'hui un service omnibus et un service semi-direct de Sartrouville à Cergy. La gare d'Achères Grand-Cormier se trouve à 15 minutes de Cergy-Préfecture. Elle pourrait tout à fait devenir le point de départ des bus de substitution. M. NICOLLET

reconnait qu'une telle solution suppose de mener quelques études mais il souligne que les travaux ne seront pas terminés en septembre et seront encore nombreux en 2020 et 2021, ce dont il se félicite. Toutefois, les voyageurs qui empruntent les bus de substitutions vivent un calvaire et il semble nécessaire d'étudier de façon pérenne la possibilité d'offrir des transports à partir de la gare d'Achères Grand-Cormier. Il est vrai que la N184 représente un obstacle. Cependant, sous réserve d'un peu de marche à pied, les usagers pourraient prendre le bus en contrebas. Ainsi, la commune de Cergy demande, en consensus avec les acteurs locaux, que soient étudiées en urgence ces possibilités, qui sont disruptives et changeraient complètement la situation en termes de temps de trajet. M. NICOLLET souhaite qu'une réunion soit organisée très rapidement pour évoquer le sujet et il s'engage à se rendre disponible.

Enfin, M. NICOLLET observe que des arbitrages doivent être opérés entre différents territoires et enjeux. Les créneaux, notamment le 6/4, relèvent d'un arbitrage politique. C'est pourquoi son intervention se tourne davantage vers Ile-de-France Mobilités que vers les opérateurs. De même, sur le tronçon partagé, il s'agit d'arbitrer les futurs investissements. Quant à la ressource d'ingénierie, certes rare, elle s'arbitre également. M. NICOLLET partage le sentiment qu'une certaine priorité est donnée aux enjeux du Grand Paris, des nouvelles lignes de métro et du Charles de Gaulle Express. Il demande que cette certaine priorité ne devienne pas une quasi-totale priorité. Il salue ce qui est entrepris mais il insiste de nouveau auprès des décideurs présents afin que la situation soit corrigée rapidement. La grogne monte et les expressions des voyageurs sont parfois très virulentes. Le sentiment d'abandon et de relégation des habitants de la branche est réel. M. NICOLLET demande donc avec insistance que la réunion qu'il appelle de ses vœux soit organisée afin d'aborder la question beaucoup plus en détail.

Mme GAUTIER rappelle, en réponse à l'alerte concernant Cergy et la capacité de l'ingénierie à satisfaire les demandes, qu'un retour d'expérience est dressé un an ou 18 mois après le déploiement de la nouvelle offre. De plus, des études sont d'ores et déjà lancées, avant même que ce REX n'ait été réalisé, et ce sans doute pour la première fois. Les groupes de travail ont identifié la problématique de la charge à Cergy, la délibération a longuement évoqué cette question et les opérateurs ont été à pied d'œuvre dès la définition du SA.

Mme GAUTIER ne peut certes pas préjuger des résultats de l'étude mais il était nécessaire d'envisager toutes les possibilités sur le tronçon Achères-Nanterre, afin de redécouper le bloc, l'idée étant, au-delà de la robustesse, de proposer une offre plus conséquente, avec au moins un train supplémentaire sur Cergy. Par ailleurs, Mme GAUTIER rappelle que le groupe de travail avait aussi étudié la répartition entre Cergy et Poissy et elle propose aux opérateurs de répondre sur ce point.

Mme QUESSART confirme que l'étude a pour objectif d'analyser le positionnement global de l'offre. Cependant, un changement en bout de ligne modifie l'intégralité du RER A, sur toutes ses branches, ainsi que la ligne L, notamment à la sortie de Saint-Lazare où l'occupation des voies est contrainte et totalement imbriquée. Un sujet qui semble simple est donc beaucoup plus compliqué qu'il n'y paraît et nécessite une conviction partagée. Or Mme QUESSART explique qu'elle attend le résultat des études, qu'il conviendra de mener en commun, pour se faire une opinion précise. Le travail doit être global concernant l'offre actuelle du RER A à Cergy, de la ligne L et de la ligne J. A cet égard, Mme QUESSART souligne qu'en heures creuses, l'offre de la branche Cergy est bien supérieure à celle de Poissy. Il convient donc de disposer d'une analyse globale et factuelle pour bien prendre en compte les impacts sur la totalité des lignes A et L et sur le site de Saint-Lazare.

En outre, Mme QUESSART admet que la proposition relative à Achères Grand-Cormier est intéressante sur le principe. Néanmoins, elle soulève deux points d'attention. D'une part, cette solution n'a pas été retenue jusqu'à présent pour des raisons de sécurité, le site ne le permettant pas aujourd'hui, bien

que la situation pourrait évoluer. D'autre part, des renouvellements de ballast sont en cours sur la zone. Or les sections élémentaires électriques englobent en partie Achères Grand-Cormier. Ainsi, l'arrêt à Sartrouville s'explique parfois par l'absence d'alimentation électrique sur les deux branches. Ainsi, Mme QUESSART estime que ces aspects doivent être vérifiés afin de prévoir les investissements les plus adéquats possibles.

M. PROBST souligne que le choix de desserte, 5/5 ou 6/4, n'a pas été politique. Il a été opéré parce que les opérateurs assuraient que la solution permettrait d'améliorer la robustesse du système. Si cela est possible, ajouter des trains sur Cergy ne posera pas de problème. L'étude est lancée et sera rapidement terminée.

M. PROBST rappelle qu'IDFM demande à SNCF Réseau de prioriser les moyens sur la rénovation du réseau, les équipements prévus au schéma directeur pour en améliorer la robustesse et le déploiement du matériel roulant, qui nécessite des investissements importants. Ainsi, le report du Charles de Gaulle Express a été réclamé. M. PROBST explique qu'il s'est également interrogé sur un éventuel manque de moyens. Or SNCF Réseau a affirmé qu'il ne s'agit pas d'un problème de charge de travail. Elle a présenté son programme d'études pour 2020, qui démontre que le CDG Express n'est en rien priorisé et que les demandes relatives à la rénovation, à l'amélioration du quotidien et au matériel roulant sont prises en compte.

Par ailleurs, M. PROBST entend la demande concernant la desserte en bus et assure qu'il est très favorable à l'affrètement de véhicules supplémentaires, s'il est possible d'amener les trains plus loin.

Enfin, il rappelle que le dispositif de descente à la demande commence à être expérimenté sur certains réseaux de bus et sera sans doute généralisé. Il propose de contacter l'opérateur de transports concerné pour envisager la possibilité de la mettre en place sur ce service de substitution.

M. CROIXMARIE, direction des transports du Val d'Oise, se propose d'évoquer les perspectives à plus long terme. La ligne 15 Ouest, dont la correspondance avec le RER A s'effectuera à La Défense, rend le T11 à Sartrouville d'autant plus nécessaire pour décharger cette dernière. Toutefois, il est envisagé de déplacer la gare, qui était jusqu'ici supposée assurer une correspondance quasi directe entre la ligne 15 et le RER A. Si c'était le cas, celle-ci serait dégradée. M. CROIXMARIE rappelle que deux correspondances optimales étaient envisagées : avec le RER E à la gare de Nanterre-La Folie et avec le RER A à La Défense. La première sera dégradée et nécessitera 200 mètres de voirie et la seconde risque également de l'être. Ainsi, la ligne aura perdu sur les deux tableaux. M. CROIXMARIE alerte sur ces décisions, qui seront prises rapidement, et il ne sera alors plus possible de réagir.

M. PROBST assure qu'il examine attentivement, avec la Société du Grand Paris, toutes les modifications envisagées par rapport au plan initial afin qu'elles ne défavorisent pas les correspondances malgré les problèmes techniques éventuels. Les décisions ne sont pas prises.

M. NICOLLET réitère sa demande de rendez-vous avec Ile-de-France Mobilités. Il entend que Mme QUESSART n'a pas encore de conviction mais il rappelle que le nombre de voyageurs est triple sur les offres franciliennes et quadruple sur le seul RER entre Cergy et Poissy. Ainsi, il se demande comment il est possible de justifier qu'un tel écart ne soit pas corrigé dans les meilleurs délais. Par souci d'équité, il ne peut qu'être jugé indispensable de le résorber. M. NICOLLET reconnaît avoir sous-estimé la complexité du sujet mais il ne comprend pas que Mme QUESSART considère utile de mener une longue réflexion avant de constater la nécessité de corriger cette situation en urgence.

Mme QUESSART rappelle que la SNCF a engagé, sous la houlette d'Ile-de-France Mobilités, des évolutions très rapides en termes de refonte d'offre et des projets exogènes très complexes mais

déterminants. Par exemple, le CCU est le fruit d'une bataille menée et gagnée collectivement. L'étude en question a été lancée dans les délais, l'appel d'offres a été publié et le prestataire a été choisi. Et Mme QUESSART se dit tout à fait convaincue de son intérêt.

Par ailleurs, Mme QUESSART rappelle qu'une meilleure desserte de Cergy avait été suggérée en groupes de travail mais n'avait pas été retenue pour des raisons de robustesse. Il convient d'analyser les données en heures de pointe et en heures creuses. Mme QUESSART assure qu'elle a entendu les remarques relatives au changement de train à Maisons-Laffitte et reconnaît qu'un trajet direct est toujours plus simple qu'une correspondance même si cette alternative fonctionne désormais très bien, la grille étant plus robuste. Les orientations doivent désormais être construites ensemble, ce qui sera le cas au deuxième semestre 2019, c'est-à-dire dans un avenir proche compte tenu de l'enjeu.

M. PROBST partage le constat que les voyageurs sont beaucoup plus nombreux à Cergy qu'à Poissy et qu'il serait normal que les trains le soient aussi. Il rappelle qu'il a participé aux réunions de consultation et se souvient que les opérateurs avaient montré qu'une dissymétrie poserait un problème de régularité. M. PROBST accepte le principe d'une rencontre pour évoquer les bus de substitution et ce sujet mais souligne que l'objectif de l'étude vise précisément à analyser ce point, en requestionnant les postulats techniques antérieurs. Il avait été indiqué qu'il serait possible de récupérer un sillon et d'ajouter un train sur la branche de Cergy en modifiant la signalisation. Cependant, supprimer un train à Poissy pour l'affecter à Cergy bousculerait la robustesse du système. Ainsi, M. PROBST propose d'objectiver ce sujet.

M. NICOLLET remarque que la présentation indique que « *ce document est la propriété de la SNCF et de la RATP. Il ne peut être utilisé, reproduit et communiqué à des tiers sans autorisation écrite* ». Il souhaite connaître les conditions exactes de diffusion de ce document, qui a été photographié par des participants et sera consultable sur internet. Il demande s'il est confidentiel.

Mme PAOLACCI confirme que depuis sa présentation en séance, ce document est en libre accès et diffusable.

M. PROBST ajoute que le document sera disponible sur internet à la fin de la semaine. Il suppose que ces clauses conservatoires visent à éviter qu'une seule partie de la présentation ne soit reprise.

M. PROBST remercie les participants de leur présence. Il affirme son intention de poursuivre le travail avec eux, en particulier sur les études lancées, et de les associer, notamment sur la relève des conducteurs, afin qu'ils puissent, en toute transparence, donner leur avis sur la question.

COMITÉ DE LIGNE DU RER A / L3 DU 03.06.2019

-Liste des participants-

Ile-de-France Mobilités

MONNET Jean-Christophe
GAUTIER Pauline
MINAULT Clément
PAOLACCI Nunzia
PROBST Laurent

Opérateurs

SNCF Transilien

QUESSART Lucile
PERRIN Jean-François
ROMAGNE Fabrice
AUGUET Sylvie
VANLAECKE Lucette
LETY Xavier
MAHAUT Mathilde
ESTRADA Séverine
SENCE Jean-Michel
LE SOUFFACHE Laurence

SNCF Réseau
RATP

Conseil Régional

FOUCHE Huguette

**Conseils Départementaux
du Val d'Oise**

CAVECCHI Marie-Christine, représentée par
CROIXMARIE Lionel et BONNEFOND Gaëlle
BEDIER Pierre, représenté par TABART Didier
et ZAMPICOLI Laurent

Yvelines

Communes

Cergy

JEANDON Jean-Paul, représenté par NICOLLET
Éric

Houilles

JOLY Alexandre, représenté par SIROT Jean-
François

Boissy-Saint-Léger

CHARBONNIER Régis, représenté par DURAND
Laura

Jossigny

MAILLARD Patrick, représenté par Monsieur
ou Madame LE TALLEC

Lognes

YUSTE André, représenté par Monsieur ou
Madame JIQUEL et Monsieur ou Madame
PICKERING

Coupray

GARROUSTE Michel

Communauté d'agglomération Saint-Germain-Boucle-de-Seine

FOND Pierre, représenté par VERAS Anais

Achères

HONORÉ Marc, représenté par TANGUY
Jacques

Syndicat des transports de Marne-la-Vallée, Val d'Europe

Alain MASSON

Associations d'usagers

CDU-RDS Comité des usagers Rive droite de la Seine

BARBIER Simone et BERMONT Liliane

Métro Rigollots Val-de-Fontenay

BLANQUET Sylvain, président

Association des utilisateurs de La Défense

FOURNIER Stéphanie

FNAUT Île-de-France

GOBITZ Bernard

ABC du RER A

L'HARIDON Alain

CADEB

MOULIN Gérard et ROBIN Thierry

Plus de train

Arnaud BERTRAND

Association de la Branche de Cergy

Alain L'HARIDON, Olga NDINGA

