

Questions des associations d'usagers 2017

Audition de la Présidente de la RATP

Mercredi 15 novembre 2017

Ligne A

Association Métro aux Rigollots

1. A Mme Catherine Guillouard, si elle considère la réalisation de ce chaînon manquant - de Château de Vincennes à Val de Fontenay - comme une priorité dans le cadre du développement du réseau ferré de la RATP ?

La pertinence et le degré de priorité du projet pourront être établis par Ile-de-France Mobilités à l'issue des études de Schéma de Principe et de la constitution du dossier d'enquête publique notamment à travers l'estimation du TRI du projet.

Ile-de-France Mobilités a confié à la RATP les études préliminaires et de schéma de principe (délibération du conseil STIF de mars 2016).

Le Schéma de Principe est en cours de finalisation et sera livré début 2018. A noter que le TRI du projet est sensible à l'efficacité de la correspondance L1/L15 à Val-de-Fontenay.

2. Quelles mesures RATP et SNCF comptent prendre comme exploitants et/ou gestionnaires d'infrastructure des RER A et E pour pallier à la dangerosité croissante de la gare de Val-de-Fontenay, du fait de son encombrement ? (question partagée avec SNCF)

Le pôle de Val de Fontenay fait l'objet d'un projet d'extension en plusieurs phases, destiné à décongestionner les accès à horizon 2030 et à s'adapter à l'arrivée des futurs métros L1 et L15.

La RATP participe activement à ce projet, d'une part en projetant un nouvel accès à l'ouest à horizon 2021, sur le quai RER A direction Paris, permettant de faciliter la sortie des voyageurs en provenance de banlieue le matin en particulier en cas d'incident, et d'autre part en élargissant l'accès Sud-Est du RER A, fortement sollicité, tout en construisant un large couloir souterrain entre le nord et le sud aux abords de ce nouvel accès. Par ailleurs, sous l'égide d'Ile-de-France Mobilités, la RATP est en relation étroite avec la ville de Fontenay-sous-Bois, la Société du Grand Paris, et la SNCF, pour construire l'extension du pôle à l'Est permettant en particulier la correspondance avec les nouveaux métros et de futurs accès directs au RER E sans passer par les quais du RER A.

Du 20 novembre au 19 décembre 2017, la RATP organise une concertation relative au projet d'adaptation des accès du RER A de la gare de Val de Fontenay.

Ligne B

Comité des usagers de la Vallée de Chevreuse (COURB)

3. Sur la ligne B, il y a de plus en plus de pannes techniques (signalisation, matériel, ...). Comment pouvez-vous faire progresser significativement la maintenance préventive pour améliorer la régularité sur l'ensemble de la ligne ?

Les retards de la B liées aux infrastructures RATP proviennent de 2 gros incidents, la chute d'une accroche de caténaire à Denfert et une chute de plaques anti infiltrations dans le tunnel après Châtelet.

Pour la caténaire fixée sur des voutains en brique (une dizaine de cas sur le réseau), un autre mode de fixation a été testé avec succès et est en cours de déploiement.

La RATP a consolidé l'ensemble des plaques du tunnel en attendant d'avoir les créneaux pour les travaux de nuit qui nous permettront de les changer.

Les retards liés à des pannes de matériel roulant ont quant à eux reculé de 3 points entre 2016 et 2017.

4. L'urgence est telle sur le RER B que les usagers ne pourront attendre 11 ans de plus pour l'arrivée des nouvelles rames et la modernisation de la ligne ! Plutôt que de partir sur la conception d'un nouveau type de matériel, une commande complémentaire de RER NG (en cours de construction pour les RER D et E) pourrait-elle être lancée ? Les constructeurs nous ont assuré que ce modèle pourrait être facilement adapté pour le RER B (voitures plus courtes, plus larges, modification de hauteur de plancher). Trois années de procédure pourraient ainsi être gagnées...

Concernant la date de déploiement d'un nouveau matériel sur la ligne B et les besoins associés, plusieurs éléments sont à retenir :

A l'origine le schéma directeur des investissements des matériels roulant RER planifiait un renouvellement des rames de la ligne B en 2028, suite aux rénovations du MI79 puis du MI84.

A la demande d'Ile-de France Mobilités, la RATP a optimisé son calendrier en juillet 2016 pour une anticipation du déploiement en 2025.

Ce délais est représentatif des procédures achat dans le domaine ferroviaire pour des matériels lourds qui ne correspondent pas à un achat standard sur étagère.

Il est important d'avoir à l'esprit que tout achat pour la RATP, la SNCF et Ile-de France Mobilités est couvert par les lois applicables aux marchés publics. En effet, il est essentiel que la puissance publique effectuant l'achat veille à l'équité de traitement des candidats potentiels et à entretenir une concurrence favorisant l'obtention d'un coût performant pour les finances publiques.

La consultation menée par la RATP se basera sur l'expression fonctionnelle des besoins, validée par le STIF en mars 2017 dont les performances attendues et les contraintes pesant sur le MING sont spécifiques à la ligne B : gares en courbe serrées impactant le design requis pour satisfaire les exigences réglementaires en matière d'accessibilité quai-train, une hauteur de quai spécifique différente de celles des lignes E et D, une compatibilité avec les MI79/84 (nécessaire pendant la phase de mixité) dont la hauteur de plancher est de 1200 mm et les seuils de portes très proéminents, un linéaire de portes compatible avec matériel urbain pour faciliter les échanges, etc.

Pour ailleurs, la mise en œuvre de ce nouveau matériel exige une modernisation des infrastructures associées (travaux sur les quais, adaptations des ateliers, déploiement de systèmes de conduite...) qui ne seront pas en œuvre avant 2025.

5. Bien que 2^{ème} ligne la plus chargée d'Europe et future épine dorsale du Grand Paris Express, la ligne B semble bien être la laissée pour compte des priorités actuelles ! Avez-vous mesuré l'impact de la récupération des 3 voies de garage de CDG2 pour le CDG Express ainsi que le passage de celui-ci, en plus de la ligne K, du TER et du Fret, sur les voies du RER B en cas de perturbations ? De même sur Massy, comment expliquez-vous l'abandon de la création de nouvelles voies de garage tant nécessaires au RER B, au profit des zones de travaux du Grand Paris Express ?

La RATP n'a pas à ce jour connaissance des impacts du projet CDG Express en phase travaux, qui méritent effectivement une vigilance particulière, notamment vis-à-vis du respect du plan de transport fixé dans le contrat STIF/RATP. Sur ce sujet, comme sur la reconstitution des fonctionnalités des tiroirs d'arrière-gare d'Aéroport CDG2 et plus généralement l'ensemble des sujets ayant trait à la consistance de l'infrastructure SNCF Réseau, la RATP s'en remet à l'avis de SNCF Transilien, exploitant de la ligne B sur le domaine RFN.

Collectif des associations riveraines du RER B Robinson (CARRRO)

6. **Doublement Tunnel Central** : Afin d'améliorer la situation catastrophique du RER B nous avons proposé en 2015 via le collectif des élus du Sud dont le président est Vincent Delahaye, maire de Massy, que soit réalisé une 3eme voie parallèle au tunnel central actuel Chatelet /Gare du Nord. Une faisabilité et un chiffrage de 250 M€ ont été établis par la société Rail Concept. Ce chiffrage a été contesté par la STIF et l'exploitant sans que Rail Concept puisse défendre son chiffrage, en tout cas pas en la présence des Associations d'usagers. Nous réitérons donc notre demande que cette piste soit réétudiée et que Rail Concept puisse défendre son chiffrage en notre présence.
7. **Automatisation sous tunnel central** : La capacité de 32 trains/h, soit un train toutes les 112 secondes, n'est pas réalisée et on n'arrive pas à savoir si l'automatisation permettra de descendre en dessous de ces 112 sec. Nous demandons qu'on nous dise à combien de trains/h il sera possible d'arriver après automatisation.

La capacité de 32 trains à l'heure dans le tunnel central entre Châtelet et gare du Nord est aujourd'hui réalisable sans incident pendant les heures de pointe.

Le pilotage automatique sur les RER D et B permettrait au mieux d'atteindre en moyenne 31 tours/h /sens contre 29 aujourd'hui pour 32 tours théorique.

8. **Tronçons Nord et Sud Fonctionnement indépendant** : Nous demandons que soit mis place un fonctionnement indépendant des tronçons Nord et Sud du RERB lorsqu'un des deux tronçons est en panne complètement.

Lors d'une panne complète du Nord ou du Sud de la ligne, la rupture de l'interconnexion entre RATP et SNCF est mise en œuvre. Dès lors :

- Si le problème est au Nord, le Sud de la ligne est autonome entre la gare du Nord (gare souterraine) et les branches de Robinson et Saint-Rémy-lès-Chevreuse : une fréquence de 12 trains par heure est mise en place. Dès que les travaux seront achevés sur le quai 3 en gare de Denfert Rochereau, permettant le départ en voyageur depuis ce quai, il sera possible d'injecter des trains supplémentaires (jusqu'à un maximum de 4 trains par heure), ce qui aboutit à un débit maximal de 16 trains entre Denfert Rochereau et le Sud de la ligne ;
- Si le problème est au Sud de la ligne, le Nord de la ligne est autonome entre Gare du Nord (gare de surface) et les branches de Mitry-Claye et Aéroport Charles de Gaulle 2. Une fréquence de 10 trains par heure est alors proposée.

9. **Convergence BOURG-LA-REINE** : Les usagers de la branche Robinson du RER B subissent depuis plusieurs années une situation de double peine la plus forte irrégularité du RER B et un temps d'attente qui peut dépasser 5 mn à Bourg-la-Reine afin de laisser la priorité au semi-direct origine St Rémy dont les retards sont systématiques. Les usagers de la branche Robinson interrogent la DLU :

Quelles mesures sont-elles prévues pour gérer la convergence ? **La mixité omnibus -semi directs complique la gestion horaire et nécessite un strict respect des horaires théoriques : que prévoit la DLU si ce respect est illusoire ?**

La gestion de la convergence est strictement dépendante du schéma de desserte entre Bourg-la-Reine et Cité Universitaire. Lorsque l'offre est complètement omnibus entre Bourg-la-Reine et Cité Universitaire, il est possible de réguler en faisant passer sans attendre le train en provenance de Robinson en cas de retard du train en provenance de Saint-Rémy. Lorsque l'offre est constituée à la fois de trains omnibus et semi-directs (offre B Nord +, offre appliquée à partir du 13 novembre), cette possibilité de régulation ne doit être mise en œuvre qu'en cas de retard important (supérieur à 7 ou 8 minutes) du train en provenance de Saint-Rémy. Comme le train en provenance de Saint-Rémy passe 3 minutes avant le train de Robinson, cela peut conduire à un retard de l'ordre de 4 à 5 minutes sur le train en provenance de Robinson. Afin d'éviter cette situation, des actions sont mises en œuvre pour limiter la prise de retard des trains en provenance de Saint-Rémy :

- Travail sur la performance des terminus pour améliorer la gestion des situations perturbées en valorisant les bonnes pratiques de remise à l'heure pour absorber les retards pris en ligne et réinjecter les trains à l'heure depuis leurs terminus ;
- Travail sur la performance des échanges matériel en gare de Massy Palaiseau pour limiter au strict minimum les échanges de matériels concernant les trains en direction de Paris, en gare de Massy Palaiseau. Ces échanges matériel, nécessaires à la tenue des opérations quotidiennes de maintenance des trains, génèrent souvent des prises de retard au niveau de Massy, retards qui se répercutent jusqu'à Paris. De nouvelles méthodes seront proposées aux chefs de régulation pour éviter ces situations.

SUJETS DIVERS (question partagée avec SNCF)

Horizon Employeur

10. Du point de vue de l'utilisateur, il semble y avoir une nette opposition entre :

- L'objectif affiché par les pouvoirs publics de construire des dizaines de milliers de logements supplémentaires chaque année en Ile-de-France
- La situation de saturation constatée de plus en plus fréquemment sur les réseaux de transports en commun (et sur les réseaux de voirie, ce qui impacte également le fonctionnement des réseaux bus et cars)

Certes, des renforts d'offre sont mis en place, des ajustements de desserte sont réalisés comme sur les lignes A ou L, les matériels roulants ont été renouvelés, en accordant de moins en moins de places assises et de plus en plus de places debout, mais on voit que les infrastructures fixes ne suivent pas (*saturation de la gare de La Défense, à commencer par les circulations verticales depuis le niveau RER A, en continuant par la zone frontière entre RATP RER A et SNCF, et en terminant par l'exiguïté des quais du tramway T2 , pour ne prendre que ce seul exemple*).

A votre avis, à quoi ressembleront les réseaux à l'horizon 2025-2030 ? Seront-ils aussi utilisables qu'aujourd'hui (alors que la situation est déjà localement difficile) ou faut-il s'attendre, même avec des périodes de pointe très élargies, à devoir passer la moitié de son temps de transport rien que dans les accès et les correspondances ?

Les objectifs de construction de logements ont été fixés dans le cadre du Schéma Directeur de la Région Ile-de-France (SDRIF). Le SDRIF prévoit, selon une approche coordonnée, un programme ambitieux de développement des transports en commun avec notamment la réalisation des projets du Nouveau Grand Paris : prolongements de lignes, réalisation de lignes nouvelles de métro automatique (Grand Paris), de tramways, de bus en site propre (TZEN). Ces projets répondent à l'objectif de « relier – structurer » les territoires.

Ces projets, dont la mise en service est prévue progressivement jusqu'à 2030, accompagneront le développement urbain de certains secteurs et permettront une re-répartition des charges sur les réseaux existants, par exemple :

- Décharge de la ligne 13 par le prolongement de la ligne 14 à Mairie de Saint Ouen.
- Décharge des lignes et pôles de correspondance de Paris intra-muros grâce à la réalisation de la ligne 15 en rocade (diminution du transit par Paris).
- Décharge de tronçons de lignes du fait de la création d'itinéraires alternatifs, comme la ligne B avec les lignes 14, 16, 17 et 18 ou le T2 avec la ligne 15 ouest.

Les projets prennent en compte les questions de confort des voyageurs, dans les lignes et dans les espaces, notamment :

- Le MI09 compte plus du double de la capacité du MI84, en place assises comme en nombre total.
- La ligne 14 prolongée sera dotée de rames à 8 voitures au lieu de 6 aujourd'hui, la ligne 11 prolongée sera dotée de rames à 5 voitures au lieu de 4 aujourd'hui, toutes les stations existantes de ces lignes qui le nécessitent seront dotées de sorties supplémentaires.
- Les correspondances des gares et stations d'interconnexion avec les lignes du Grand Paris sont dimensionnées en fonction des flux futurs, les espaces existants sont adaptés quand nécessaire.
- Le pôle de La Défense fait partie des cas les plus complexes : il connaîtra de fortes évolutions avec l'arrivée d'Eole, puis de la ligne 15. Un groupe de travail piloté par la DRIEA et associant RATP, SNCF, IDF Mobilité, EPADESA/DEFACTO mène des études de conception du pôle dans sa situation à terme.

La situation à l'horizon 2030, si les calendriers des projets transport et urbains restent bien coordonnés, devrait bénéficier d'un réseau TC maillé à l'échelle de l'agglomération qui permettra une meilleure répartition des flux entre lignes / entre pôles.

Lignes A/L & Tram 2 (questions partagées avec la SNCF)

Plus de trains

11. L'exploitation du RER A et la suppression de la relève : Nous avons été très impliqués dans la concertation pour améliorer le RER A, qui débute le 10 décembre avec la refonte horaires. Cette refonte c'est un acte de responsabilité très fort de la part des élus d'IDFM et des élus locaux et, même si nos responsabilités sont plus limitées, des associations d'usagers : nous avons accepté une baisse jamais vue du nombre de trains pour améliorer autant que faire ce peut le manque patent de fiabilité des branches de banlieue de cette ligne, malgré de lourds investissements pour avoir des trains tout neuf.

Pendant cette concertation, nous avons vu une RATP et une SNCF qui n'ont vraiment pas l'habitude de travailler ensemble, qui chacune garde bien leurs méthodes, qui demeurent avant tout rivales, qui chacune avait son directeur et ses équipes. Pourtant, le RER A c'est un orchestre à coordonner chaque jour à la dizaine de secondes près, tout le temps (l'image vient de vos dirigeants de ligne). Et un orchestre ça fonctionne avec un chef, pas deux. L'usager se moque de vos rivalités : il veut que tout soit en oeuvre pour que ça fonctionne ! Et c'est à vous, dirigeants, de changer la culture de vos entreprises pour que cesse ces rivalités, ces prés carrés sur le RER A, qui nuisent à notre vie quotidienne. Sur le RER B, cette révolution s'est faite et, si tout est loin d'être parfait, l'usager ne peut pas vous reprocher le manque de collaboration. Sur le RER A c'est tout l'inverse et les pas sont extrêmement lents : avec IDFM et les élus nous avons dû négocier pied à pied le commandement unique, pourtant une évidence pour tous les experts. Vous devez voir le symbole que représente le maintien de la relève de conducteur à Nanterre pour les usagers. Il crée un sentiment de seconde classe auprès des usagers des branches Cergy et Poissy, les moins ponctuelles, par rapport à ceux de Saint Germain, moins entassés, dont le RER arrive bien souvent après et repart avant. N'avancez pas les arguments techniques : vos meilleurs experts ont passé des heures à nous expliquer, nous avons écouté, questionné, et n'avons pas du tout été convaincus : oui la suppression de la relève ne réglera pas tout, mais elle réglera une partie des problèmes pour Cergy et Poissy.

Les pannes techniques, les accidents de voyageurs : c'est pénible mais il faut faire avec. Le manque de collaboration, le traitement inéquitable entre branches : ce sont des sujets qui se règlent, les supporter au jour le jour et les voir trainer depuis si longtemps crée beaucoup de frustration, d'irritation voire de colère chez nombre d'usagers. La décision doit venir d'en haut, elle doit venir de vous: quand allez-vous mettre fin à cette relève, dont la suppression exigée par un Président de la République (!) il y a près de 10 ans a été ignorée ? Quand allez-vous accepter la transparence sur ce dossier ? Quand allez-vous cesser ce jeu du chat et de la souris avec les élus de tous bords qui vous demandent d'y mettre fin depuis tant d'années ? Quand allez-vous vous asseoir à la place de celui à qui vous fournissez un service, appelez-le usager ou client, sur la relève de conducteur comme sur tous les sujets d'exploitation de cette ligne ?

12. la saturation du tram T2 : Le tramway T2 (Pont de Bezons - La Défense - Porte de Versailles) est un très beau succès de la RATP depuis son ouverture en 1997 : il transporte aujourd'hui 220 000 usagers par jour. Le revers de la médaille c'est qu'il est totalement saturé en heure de pointe, et plus encore en heure de pointe pendant les vacances car vous réduisez plus le nombre de conducteurs que ne baisse le nombre total de passagers. Avant les vacances était un moment où on respirait dans les transports. Maintenant avec les travaux et avec ces phénomènes, c'est pire qu'en temps normal. Les travaux, il les faut, mais la réduction de cadence pendant les vacances, c'est un problème qui doit se régler vite. Enfin, nous lançons une opération Plus de Trams, pour éviter que cette ligne ne devienne une nouvelle « ligne 13 » : nous vous demandons qu'un plan d'action soit mis en oeuvre avec les élus locaux, les associations d'usagers, les services du préfet et bien entendu IDFM, pour que tout soit identifié et mis en oeuvre pour réduire la saturation de cette ligne.

La RATP a ajouté 6 rames (3 rames doubles) en heure de pointe du matin depuis décembre 2016 et sommes prêts, si l'autorité organisatrice le demande, à faire de même pour les heures de pointes de l'après-midi, dont on constate effectivement une fréquentation très importante.

L'offre sur le tramway T2, de même que partout ailleurs sur le réseau de surface, est réalisée conformément au contrat qui nous lie à l'autorité organisatrice. La RATP fait ses meilleurs efforts pour assurer la production kilométrique et la régularité au niveau des engagements contractuels. Il faut néanmoins souligner que les marges de manœuvre de la ligne sont limitées, et les différentes constructions en cours le long du parcours de ce tramway devraient amener à une densification importante du trafic.

Ligne B (question partagée avec la SNCF)

AUT Plaine Commune

13. La problématique de la fiabilisation de la sous-station électrique de Drancy aujourd'hui défaillante semble avoir été identifiée de longue date puisqu'elle figurait dans les projets de modernisations connexes à la mise en service du CDG Express. A la lumière du sérieux de l'incident survenu voici quelques jours, n'est-il pas possible d'anticiper les travaux envisagés (quitte à refaire un avenant financier ultérieur avec le consortium CDG Express).