



L'authorité organisatrice de vos transports en ile-de-france

COMITE DE LIGNE PARIS - MEAUX

Compte-rendu des échanges

QS-RD 16/07/07

Présidé par Mme Pascale LE NEOUANNIC

Etaient présents :

*STIF Mr Thierry GUIMBAUD, Directeur de l'Exploitation
Mr Yves ROBIN-PREVALLEE, Directeur de la division Qualité de Service
Mr Denis CARPENTIER, Chargé de projets Offre de Transports
Mr Rémi DESORMIERE, Chargé de projets Qualité de Service*

*SNCF Mr Maurice TESTU, Directeur de la ligne Paris Est
Mr Jacques GUILLET, Transilien
Mme Mauricette THOVEX, Transilien*

RFF Mr Rachid ELMOUNZIL, Chargé de projets Paris Est / Paris Nord

*Mr Luc DARLOY, Adjoint au maire de Vaires sur Marne
Mr Patrick GAILLARD, Chef de cabinet du maire de Lagny sur Marne
Mr Eric GUERQUIN, UFC Que choisir de Seine-et-Marne
Mr Edouard PASQUELIN, Directeur adjoint du cabinet du maire de Meaux
Mme Anne-Marie ROHM, Comité des Usagers des Omnibus Paris – Meaux – FUTSP
Mr Igor RONDEL, Conseil Général de Seine-et-Marne, Direction des Transports*

Mme LE NEOUANNIC ouvre la séance dont l'objectif est de dresser un nouveau point sur les bases des conclusions de la réunion du 12 mars dernier. Elle rappelle les enjeux de la concertation avec le STIF, la SNCF, les représentants des usagers et les collectivités locales et des attentes liées à une progression régulière de la qualité du service Transilien. Elle cite Mme Anne-Marie IDRAC, Présidente de la SNCF, qui a récemment déclaré qu'une « régularité de 90% était un excellent résultat pour nous mais [qu'il est] inacceptable pour nous usagers », appelant l'entreprise à progresser en la matière.

Mr DESORMIERE présente le déroulement de la réunion en reprenant les conclusions de la réunion du 12 mars dernier. Il assurera désormais la coordination des comités de ligne. Il invite la SNCF à présenter les résultats (exposés dans la présentation ci-jointe en annexe).

Mr TESTU détaille les résultats de la ligne depuis le mois de mars dernier et précise certains éléments ; L'irrégularité en juin atteignait 9%, marquant une évolution à la baisse assez sensible depuis le début de l'année. Elle demeure encore supérieure d'un point à l'objectif interne de la SNCF.

Mr GUIMBAUD rappelle que l'objectif fixé contractuellement par le STIF à la SNCF est de 6%.

Mr TESTU explique les chiffres du taux de suppression des trains par l'effet des pas de maintenance du matériel dans un contexte de fortes tensions sur le parc de Z2N. Un train de pointe du soir est composé d'une seule rame et se retrouve en sur-occupation, mais l'effectif de Z2N actuellement géré par Noisy-le-Sec n'est pas suffisant pour assurer des compositions doubles systématiquement. Pour les RIB, outre le plan de modifications de certains organes, particulièrement au niveau des portes, la dissociation des parcs pour les lignes de Meaux et Provins est source de progrès. Il rappelle que les RIB utilisées en traction Diesel sur la ligne de Provins sont fortement sollicitées au niveau des batteries qui assurent l'alimentation électrique des rames pendant environ les deux tiers du temps de trajet. Il déplore également les retenues intempestives des portes : voilées, elles ne peuvent plus fonctionner correctement.

Mr TESTU signale que la mise en place des nouveaux équipements de signalisation pour le TGV Est ont également profité au réseau Transilien. Les conflits d'itinéraires sont nettement plus rares sur la ligne de Meaux. Quelques études complémentaires ont été demandées pour la ligne de Gretz. Depuis le 6 juillet, le poste de commande d'itinéraire fonctionne en mode intégralement automatique, ce qui doit assurer l'absence d'erreurs d'itinéraires.

Mr TESTU détaille ensuite les modalités de réalisation des travaux sur les voies jusque mi-octobre puis le plan d'actions auprès des agents pour améliorer la qualité de l'information en situation perturbée. Les agents recevront une formation en particulier pour éviter une attente longue et une information floue lors des gros incidents (détresse d'un train de fret, suicide...). Il souhaite également contractualiser avec les opérateurs la retenue du dernier autobus à la gare en cas d'incident notable d'exploitation.

Mr GUIMBAUD souligne que l'information sera un des dispositifs centraux du nouveau contrat STIF – SNCF et du Schéma Directeur de l'Information des Voyageurs. Il considère que ce sujet est au moins équivalent en importance auprès des usagers que les questions de production du service. Les attentes du STIF sont fortes en la matière.

Mr ROBIN-PREVALLEE souhaite savoir quelle est le premier retour des opérateurs locaux.

Mr TESTU remarque un a priori favorable, y compris parmi les élus locaux.

Mme LE NEOUANNIC souligne que dans le cas de lignes « passantes », certains usagers devront attendre dans le bus alors qu'ils ne sont pas concernés par la circulation ferroviaire.

Mr TESTU est conscient de ce problème et c'est l'objet des échanges avec les transporteurs locaux.

Mme LE NEOUANNIC souhaite que des dysfonctionnements tels que ceux survenus le 28 juin sur le RER B soient évités et demande s'il existe une possibilité de bus d'astreinte.

Mme THOVEX souligne que la SNCF ne peut demander à un transporteur d'effectuer des « substitutions inopinées » que si ce transporteur est déjà en contrat avec la SNCF pour des services réguliers (par exemple pour les substitutions en travaux programmés). En outre, les entreprises sont parfois de petites tailles et ne disposent pas forcément des effectifs ni des parcs suffisants. Des échanges avec Effia Services sont en cours sur ce sujet.

Mr DESORMIERE remercie la SNCF pour la qualité et l'exhaustivité de la présentation. Il détaille les nouveaux services à compter de décembre prochain sur les missions Paris – Château-Thierry et Paris – Meaux dans le but d'étendre la pointe du soir et de combler des creux de desserte.

Mr GUIMBAUD rappelle que le STIF a déjà développé l'offre sur le secteur suite à la mise en place du TGV afin de compenser le retrait des trains Corail. Il précise que les réflexions sur le cadencement généralisé des dessertes Transilien sur l'est de la Région sont en cours.

Mr DESORMIERE justifie ce délai compte tenu des imbrications fortes avec le TGV et les dessertes TER. Il propose ensuite aux participants de faire part de leurs réactions et commentaires.

Mr GUERQUIN déplore la dégradation de l'offre entre Chelles et Meaux le matin avec la suppression de 3 trains en milieu de matinée entre Lagny et Meaux.

Mr TESTU signale qu'il s'agit de la période de « blanc-travaux » destiné à assurer l'entretien ordinaire des voies. Le trafic est interrompu sur la voie pendant 1h50 : afin de maximiser le nombre de trains pouvant circuler « à contresens » sur la voie libre, il a été privilégié le passage des circulations les plus rapides.

Mr ELMOUNZIL détaille les horaires d'interruption des voies : de 9h à 11h40 jusque fin 2007 entre Lagny et Meaux ; en 2008, la voie sera rendue à 11h.

Mr TESTU précise que la SNCF demande la réduction de ces plages de travaux au profit d'intervalles de surveillance d'une heure avec en contrepartie la massification des travaux pendant plusieurs semaines, de préférence pendant des congés scolaires.

Mme ROHM souhaiterait savoir si des arrêts en heures creuses à Esbly ne pourraient pas être créés pour compenser la réduction du nombre de trains. Elle déplore également une certaine priorité procurée au fret.

Mr GUIMBAUD est par principe réservé, car par expérience, ce genre de mesures peut avoir plus d'effets nuisibles que positifs. A ce titre, il souhaite que la SNCF fasse preuve de réserves quant à certaines sollicitations d'élus locaux. C'est au STIF, autorité organisatrice des transports d'Ile de France, de traiter les sollicitations locales. Il n'est pas souhaitable que se reproduisent des interventions parallèles à l'image de celle actuellement connue sur Paris – Coulommiers (où la SNCF s'engage sur la faisabilité de prolongements systématiques sur Paris). Les questions relatives à la conception de l'offre et à la politique d'arrêts relèvent de la seule compétence du STIF, et non de la SNCF.

Mr ELMOUNZIL signale que l'intensité du trafic fret ne permet pas de le concentrer sur la période nocturne, ce qui ne serait pas apprécié des riverains.

Mr GUIMBAUD informe l'assistance de la tenue le 20 juin dernier de l'Instance de Concertation sur la Répartition des Sillons. Les sujets « blancs-travaux » et trafic de fret ont été longuement abordés. Le STIF milite également pour les plages de surveillance et la massification des maintenances sur un nombre le plus réduit possible de semaines, pendant les congés scolaires. Les travaux pourraient effectivement être opérés de nuit, mais au détriment du fret qui devrait passer le jour (et donc générer des conflits avec Transilien) et de la quiétude des riverains, ces travaux étant assez bruyants. En outre, la maintenance nocturne est plus coûteuse pour d'évidentes raisons de sécurité et de productivité.

Mr GUERQUIN fait remarquer que des services routiers directs pourraient être mis en place, avec un arrêt ferroviaire pour Esbly afin d'éviter un crochet pénalisant le temps de trajet.

Mr DARLOY déplore ces interruptions de service pour les omnibus qui pénalisent les scolaires : il souhaite que ne soient pas oubliés les flux locaux entre Lagny et Meaux. Il demande des justifications à l'arrivée aussi tardive des NAT sur le secteur alors que les RIB sont encore très présentes. Il souhaite que l'affichage « train court / train long » soit plus exact et comprendre pourquoi les retards ne sont annoncés que deux à trois minutes avant le passage théorique du train. Sur la formation des agents, il souhaiterait des éclaircissements quant à certains propos entendus ça et là sur le rôle du STIF sur le nombre de personnels de la SNCF en gare.

Mme LE NEOUANNIC souhaite connaître l'ampleur du nombre de voyageurs impacté. Mr GUIMBAUD lui répond qu'il demeure faible et qu'il convient d'étudier au besoin des mesures avec l'opérateur local (Apollo 7).

Mr TESTU déplore effectivement certains errements dans l'annonce de la composition des trains, dus à un usage imbriqué des rames : les couplages de deux éléments sont fréquemment coupés et les rames ré-associées de façon complexe compte tenu d'un parc insuffisant pour assurer des compositions fixes toute la journée.

Mr GUILLET rappelle les efforts du STIF pour renouveler le parc : la SNCF travaille de son côté à dédier les parcs par axe du réseau. Sur la vétusté du matériel, il précise que les RIB datent de la fin des années 1970 et viennent de subir une lourde rénovation : la durée de vie ordinaire d'un véhicule ferroviaire est, par sa conception, de l'ordre de quarante ans.

Mme LE NEOUANNIC regrette que la SNCF n'investisse pas aussi fortement sur le matériel Transilien qu'elle ne le fait pour le TGV. Par le passé, les acquisitions de parc pour renouveler les effectifs n'ont pas été à la hauteur des besoins.

Mme THOVEX considère que le parc Transilien a effectivement encore une quinzaine d'années de retard mais la cause ne peut être imputée à la seule SNCF, qui ne dégager des marges financières d'investissement que depuis trois ans.

Mme ROHM souhaite savoir s'il existe des matériels sur catalogue prêts à rouler.

Mr DARLOY déplore que les VB2N aient été retirés du secteur au profit de l'ouest et considère que l'est ne pourra pas tenir jusqu'en 2014 avec les RIB.

Mme LE NEOUANNIC souligne qu'il existe des matériels plus anciens à réformer sur Paris Montparnasse et Paris Sud Est (1965) et que les choix ont été faits en ce sens.

Mr TESTU rappelle également l'arrivée prochaine des AGC pour la ligne de Provins, qui concourront à éliminer les dysfonctionnements des RIB liés à la traction Diesel.

Mr DESORMIERE répond sur l'éventuelle disponibilité de matériel « prêt à rouler ». Les deux marchés de matériel ferroviaire de la SNCF (hors TGV) sont clos : il s'agissait des AGC, commandés à 751 exemplaires par la plupart des Régions. Le STIF a pu commander 24 rames grâce à l'extension du marché, initialement fixé à 500 rames, obtenu par le Président de la SNCF auprès du Ministère de l'Economie. Le marché des rames régionales à 2 niveaux (dites TER2N) est également clos avec plus de 200 rames, mais les caractéristiques de ce matériel ne répondaient pas aux besoins franciliens. Les constructeurs ne lancent la production que lorsqu'ils disposent de commandes fermes, et il n'existe pas de « marché de l'occasion », hormis quelques échanges très ponctuels d'autorails entre Régions au niveau des TER. L'Association des Régions de France définit actuellement les nouveaux matériels qui arriveront au plus tôt en 2012, après la fin des livraisons des matériels actuellement commandés. Parmi ces projets, une rame de grande capacité pourrait se décliner dans une version compatible avec les besoins franciliens.

Mr GUERQUIN et Mme ROHM souhaitent savoir si la prolongation de la ligne E à Meaux demeure d'actualité. Mr GUERQUIN croit avoir compris quelques divergences sur le sujet avec la Région Ile de France.

Mme LE NEOUANNIC considère qu'il n'est pas forcément approprié d'étendre le réseau RER pour qu'il conserve son efficacité : les lignes longues et tentaculaires sont fragiles (cf. lignes C et D).

Mr GUIMBAUD informe l'assistance que face aux difficultés de gestion de la ligne D, le STIF a décidé de limiter les trains Malesherbes – Villiers le Bel à Châtelet, ce qui réduit le nombre de trains au nord (8 au lieu de 12), mais constitue l'une des seules mesures possibles à court terme pour redresser une irrégularité qui dépasse 16%. La prolongation des lignes de RER est en effet une source de fragilité de l'exploitation.

Mr DARLOY note que les rames de la ligne E sont garées à Vaires et qu'il pourrait être étudié le prolongement des services jusqu'à Vaires. Il rappelle également que la ligne devait être prolongée à l'ouest vers La Défense et Versailles.

Sur l'objectif de ponctualité, Mme LE NEOUANNIC constate l'écart entre le résultat de 9%, l'objectif interne de 8% et l'objectif contractuel de 6%.

Mr TESTU considère que compte tenu des moyens actuels, réduire à 6% l'irrégularité sur le secteur n'est pas réaliste. L'objectif interne constituerait pour tous les usagers un net progrès. Il craint la croissance des interdépendances compte tenu du fait que l'ensemble des opérateurs de fret demande plus de sillons y compris en pointe.

Mme LE NEOUANNIC demande que les trains Transilien soient prioritaires en heure de pointe.

Mr TESTU informe enfin de la mise en service prochaine des portillons de contrôle à la gare de l'Est avec la bulle d'accueil Transilien.

En conclusion, le STIF demande à la SNCF une analyse de la desserte de matinée entre Chelles et Meaux, en lien avec RFF concernant la réduction de la plage de travaux, la poursuite du plan d'amélioration de l'information des voyageurs, et à RFF le planning des travaux sur la ligne.

Une prochaine réunion est envisagée en fin d'année 2007.