

Février 2017

Avis sur le projet SNCF/RATP de refonte de la desserte RER A et ligne L3

Le constat d'un mauvais fonctionnement de longue date du RER A et de la ligne L3 aux heures de pointe, et notamment de la branche Cergy (pire branche de la région d'après les statistiques officielles avec 30% des voyageurs en retard), est largement partagé. Notons cependant, qu'avec une desserte similaire, le RER A et la ligne L3 fonctionnaient de façon satisfaisante dans les années 1990.

Au-delà de l'arrivée des rames neuves MI09, plus capacitaires, pour lesquelles nous avons milité avec succès dès 2008, et en attendant la concrétisation des investissements du schéma directeur RER A de 2012, l'AUT a pris part à la démarche proposée par SNCF et RATP sur la grille horaire 2018, dans un esprit constructif et exigeant, aux côtés des élus locaux et des autres associations d'usagers.

Néanmoins, nous soulignons que le schéma directeur du RER A adopté en 2012 ne mentionnait pas l'idée d'abandonner la desserte théorique à 30 trains / heure en hyper-pointe du matin mais se donnait au contraire l'objectif de la réaliser effectivement.

OBSERVATIONS SUR LA DESSERTE PROPOSEE

Desserte de la branche Boissy

L'AUT approuve le prolongement de toutes les missions La Varenne à Boissy, mesure qu'elle réclamait de longue date. Elle souhaite cependant avoir l'assurance qu'il n'y aura plus de changement de conducteur à La Varenne, ce qui crée actuellement des sur-stationnements fréquents.

Desserte de la branche Marne-la-Vallée

Compte tenu d'une grille horaire qui tend vers l'omnibus aux heures de pointe, certaines gares verront leur desserte améliorée (Noisy-Champs, Bussy-Saint-Georges). Néanmoins les gares très fréquentées de Neuilly-Plaisance et Bry/Marne verront toujours passer certains trains. L'extension de SACEM à l'Est est donc une nécessité dont nous déplorons le calendrier de réalisation lointain. S'agissant de la charge des trains à l'hyper-pointe du matin, la RATP indique que, malgré l'allègement de l'offre, la charge maximale devrait baisser sur la mission la plus chargée du fait d'une répartition différente des arrêts. Nous serons très vigilants sur la traduction concrète de cette assertion.

Desserte de la branche Saint-Germain

Compte tenu d'une grille horaire qui tend vers l'omnibus aux heures de pointe, certaines gares verront leur desserte améliorée (Chatou-Croissy, Nanterre-Ville) ainsi que le terminus de Saint-Germain même si certains trains resteront limités à Le Vésinet Le Pecq. Nous considérons que la desserte théorique proposée constitue un compromis équilibré sur cette branche.

Desserte des branches Cergy et Poissy du RER A

Compte tenu de la très forte charge des trains de la branche Cergy en pointe, un renforcement de la desserte serait légitime. Au lieu de quoi elle sera allégée et rendue totalement omnibus... Nous regrettons que la solution avec desserte de la branche Cergy plus importante que celle de Poissy soit techniquement trop fragile et prenons acte que la grille horaire choisie doit permettre le passage de

la mission Poissy peu de temps avant la mission Cergy, ce qui devrait limiter le déséquilibre de charge entre les missions Poissy et Cergy. Pour autant cette solution ne peut être que temporaire. Nous demandons que soit étudiée d'une part une amélioration de la signalisation entre Nanterre et Maisons-Laffitte (débit limité actuellement à 18 trains / heure), d'autre part l'inversion des missions RER A Poissy et L3 Cergy à l'horizon d'EOLE prolongé.

Desserte de la ligne L3

Le passage de 6 à 5 trains par heure en pointe et l'arrêt dans toutes les gares des missions Cergy (+3 arrêts) sera sûrement mal perçu par les usagers actuels de celle-ci. Mais les usagers entre Nanterre U et Paris ne seront pas forcément mieux lotis puisque le matin, le cadencement 4min / 8min aboutira à faire passer le train le plus rempli (Cergy) peu de temps avant l'autre (Nanterre). Cela confirme l'urgente nécessité de créer une voie de retournement en arrière-gare à Nanterre Université qui seule permettra d'offrir des horaires plus adaptés et de mieux gérer les situations perturbées. En l'état, nous sommes très réservés sur cette nouvelle desserte L3 en pointe.

S'agissant des heures creuses, la mise en place d'un train par heure origine / terminus Cergy sur la ligne L3 est un geste reconnaissant le besoin d'une liaison permanente entre la boucle de Montesson et les gares situées entre Nanterre Université et Saint-Lazare. Mais cette fréquence est insuffisante donc trop peu attractive. Un renforcement de cette liaison reste nécessaire, au plus tard à l'horizon d'EOLE prolongé.

Durée des périodes de pointe

Au-delà de ce qui est prévu pour allonger la pointe du soir sur la ligne L3, d'autres renforts sont à étudier finement pour les flancs de pointe du RER A, notamment le matin avant 7h30 et le soir vers 20h. Des surcharges sont régulièrement observées dans ces périodes, ce qui n'est pas de nature à encourager l'étalement des pointes, que l'on dit vouloir inciter par ailleurs.

Renforcer l'offre d'été en journée sur la branche Cergy

Si l'intervalle est de 10 minutes entre 2 trains sur la branche Cergy en journée depuis 2008, il passe à 30 minutes durant la période allégée d'été et la dernière semaine de l'année. Cet allègement nous semble tout à fait excessif, alors que la branche St-Germain passe simultanément de 10 à 15 minutes.

APPRECIATION GENERALE ET AUTRES THEMATIQUES MAJEURES

La nécessité d'engagements clairs ; une solution transitoire et soumise à évaluation

La mise en œuvre d'un allègement de desserte sur RER A / L3 ne peut être acceptable que si les exploitants s'engagent sur des gains significatifs de régularité. Nous considérons la mise en place de cette nouvelle desserte sur RER A / L3 comme une mesure transitoire dans l'attente de la mise en œuvre des investissements prévus. Au plus tard à l'horizon d'Eole à Mantes, il faudra revoir la desserte RER A / L3. Mais il faut mener une évaluation 6 à 12 mois après la mise en œuvre qui devra permettre le retour à la desserte actuelle si la nouvelle grille horaires s'avérait induire plus d'inconvénients que d'avantages.

Attente excessive à Nanterre Préfecture

Les usagers sont agacés du temps passé à l'arrêt en gare de Nanterre Préfecture pour les trains venant / allant vers Cergy ou Poissy. La suppression de la relève des conducteurs SNCF / RATP est nécessaire selon nous pour résoudre ce problème. Sur la ligne B, sans être miraculeux, cela a permis de réduire le

sur-stationnement à gare du Nord. Plus généralement, SNCF et RATP doivent prendre sans délai toutes mesures nécessaires pour réduire l'attente à Nanterre Préfecture, avec un engagement chiffré sur le gain attendu.

Accélérer la mise en œuvre des investissements du schéma directeur RER A

Extension de SACEM à Noisy-Champs, pilotage automatique dans le tronçon central, 4^{ème} voie à quai de Cergy-le-Haut, aménagement du terminus de Torcy, etc... : de nombreuses opérations listées dans le schéma directeur RER A de 2012 nous apparaissent comme prioritaires mais tardent à se concrétiser voire sont remises en cause. Un suivi au moins annuel de la mise en œuvre de ce schéma directeur avec les associations et les élus locaux nous paraît indispensable.

Une indispensable gestion commune du RER A qui tarde à se concrétiser

La direction unifiée d'exploitation de la ligne A n'a été mise en place qu'en octobre 2016. Même si un rapprochement timide semble s'opérer, il n'y a toujours pas de commandement unique du RER A pour sa gestion opérationnelle et pas de calendrier clair de mise en œuvre. C'est pourtant un enjeu important, qui a fait la preuve de son efficacité sur le RER B, notamment pour améliorer la régularité, mieux gérer les situations perturbées et diffuser une information voyageurs plus réactive et cohérente de bout en bout.

Gestion de certains évènements extérieurs

Il est nécessaire que les transporteurs, en lien avec les pouvoirs publics, mettent en place des modalités de traitement permettant une diminution des impacts des colis suspects, des voyageurs malades et des "accidents graves" de voyageurs. S'agissant des colis suspects, l'expérimentation récente et positive d'une petite brigade cynophile par la RATP est à consolider et à étendre, y compris en zone SNCF. Les pouvoirs publics doivent aussi autoriser d'autres moyens de levée de doute ou de confinement des bagages abandonnés utilisés dans d'autres métropoles mondiales.

Urbanisme / localisation des bureaux

Une partie des difficultés du RER A provient de sa surcharge. Malgré les rames MI09 plus capacitaires et le projet EOLE, cette saturation s'aggraverait fortement dans les 15 prochaines années, notamment sur les branches Est, si rien n'est fait pour diminuer le déséquilibre habitat / emploi qui se traduit notamment par la disparition de nombreux bureaux à Marne-la-Vallée et la concentration excessive de ceux-ci dans les Hauts-de-Seine. Une modulation significative de la redevance pour création de bureaux pourrait être de nature à réduire ce déséquilibre.

Cas particulier de Val-de-Fontenay

Il convient cependant de porter une attention particulière au fort développement du secteur tertiaire à Val-de-Fontenay dont le pôle intermodal sous-dimensionné est générateur de dysfonctionnements et pose un réel problème de sécurité pour les usagers en cas de perturbation sur le RER A.

A cet égard, nous approuvons le lancement, malheureusement trop tardif, du projet de restructuration de la gare actuelle. Cependant, ce pôle majeur pour l'Île-de-France ne pourra répondre au développement du trafic à venir de l'est parisien que lorsqu'il sera complété par la réalisation urgente du prolongement de la ligne 1 du métro jusqu'à Val-de-Fontenay et celle de la ligne 15 de Saint-Denis – Pleyel à Champigny sans phasage.

* * *