



Association CARRRO

25 mai 2017

Collectif des Associations Riveraines du RER Robinson
Mme Marcelle VERNET - Présidente
8bis rue Mordillat
92260 Fontenay aux Roses

À

Madame Valerie PÉCRESSE

Présidente de la Région Ile de France et du STIF
9-11 avenue de Villars - 75007 Paris
Courriel : helene.lambert@stif.info + LRAR
copie

M. Vincent DELAHAYE

Sénateur- Maire de Massy
Président de l'Association « Villes du RER B Sud »
Mairie de Massy
1 Avenue du Général de Gaulle - 91300 Massy
Courriel : c.euli@mairie-massy.fr + lettre

Objet : Situation du RER B

Candidature de Paris aux Jeux Olympiques 2024

Madame la Présidente

A l'occasion de la venue de la commission d'évaluation du CIO à Paris ces derniers temps vous avez déclaré que la qualité du réseau de transport urbain de l'Ile de France était un critère essentiel de sélection. Le RERB qui desservira le Stade de France, le Bourget, et surtout les deux aéroports parisiens fait partie de ce réseau.

Cette déclaration est vécue comme une provocation par les 900 000 voyageurs quotidiens du RERB qui subissent en permanence des retards et des interruptions de trafic depuis 15 ans. En tant qu'une des associations de défense des usagers du RER B nous voulons vous avertir de la réalité de la situation.

Les statistiques de ponctualité de cette ligne publiées par le STIF et la RATP sont faussées car elles incluent ponctualité en heures creuses (moins mauvaise) et ponctualité en heures pleines (très mauvaise) et ne tiennent pas compte des trains supprimés, si bien que le nombre de voyageurs impacté par les retards est encore plus élevé que ce que montrent les chiffres. Pire : contrairement aux affirmations des responsables, la situation est grave et ne va faire que continuer de s'aggraver compte tenu de ce que tout le sud de Paris est en pleine effervescence de constructions immobilières. En s'appuyant sur la loi ALUR presque tous les maires, ont fait voter des PLU plus « densificateurs » que ce que prescrit le SDRIF. Les conséquences se font déjà sentir sur tous les moyens de transport et, en particulier sur les transports en commun ferrés ou bus. Lors des réunions

RATP et STIF/associations des 24 avril et 16 mai 2017 nous avons été abreuvés d'explications sur les raisons des défaillances et informés de palliatifs à caractère conjoncturel. Mais rien sur des solutions à court / moyen terme pour répondre au besoin structurel lié au nombre croissant d'utilisateurs sur cette ligne.

Les nouveaux trains MING supposés résoudre les problèmes par augmentation de la capacité de 20% (à nombre de trains constants soit 20 par heure) ne seront opérationnels qu'entre 2025 et 2028 donc après les JO et ce pour un coût de 150 rames à 15M€ l'unité soit 2,25 milliards €.

Nous sommes très sceptiques sur cette stratégie unique de renouvellement des trains car le vrai problème se situe au niveau du tunnel central Châtelet-Gare du Nord et ce au-delà de 2024 car les voyageurs venant du sud devront bien rallier la ligne 15 située au nord des branches sud.

Le président de l'association « La Voix des Scéens » (association membre du collectif CARRRO, lui-même membre de l'AUT) M. J.J. Campan, ancien conseiller général des Hauts de Seine et conseiller municipal de Sceaux avait attiré votre attention sur ce problème lors de votre visite au forum des associations de septembre 2015 au Plessis- Robinson. Il vous avait sollicité au sujet d'une solution de percement d'un deuxième tunnel pouvant accueillir une 3ème voie. Cette idée proposée par l'AUT (Association des Usagers des Transports) a été retenue par L'Association des « Villes du RER B sud », présidée par Monsieur Vincent Delahaye, Sénateur-maire de Massy, qui a fait faire une étude d'amélioration de la robustesse et de la capacité par le cabinet d'études spécialisé Rail-Concept. La conclusion de Rail Concept est que cette 3ème voie est faisable pour un coût de 250 millions d'euros avec les trains actuels. Même en imaginant que 250 M€ soit sous-estimé on n'est pas dans les ordres de grandeur de 1 à 2 milliards.

Cette proposition de 3^{ème} voie, qui bien sûr n'exclut pas les autres améliorations en vue, a été rejetée par vos services sans explications sérieuses confirmant ainsi l'opposition que vous aviez vous-même manifestée lors de ce forum de septembre 2015 invoquant des difficultés qui ont bien été levées pour rallonger la ligne 14 vers le Nord.

Nous ne pouvons accepter que l'audit de cette étude de Rail Concept n'ait pas été réalisé par un expert technique indépendant. L'on ne peut être « juge et partie » sauf à biaiser le résultat.

Sachez que des voyageurs envisagent d'écrire au CIO pour leur exposer la situation critique du RER B qui, compte tenu des solutions apportées par vos services et de l'explosion des constructions, ne sera pas améliorée en 2024.

Nous essayons de les dissuader car cela pourrait être contreproductif mais l'exaspération est telle que certains sont prêts à tout pour qu'on apporte enfin à court terme de vraies solutions à des problèmes qui durent depuis plus de 15 ans. Les révolutions sont toujours la résultante de l'exaspération.

Nous espérons que le comité de ligne de juin 2017 apportera de vraies réponses non renvoyées à un horizon de 10 ans. Dans cette attente nous vous prions d'agréer, Madame la Présidente, l'expression nos sentiments distingués.

La présidente du CARRRO - Marcelle VERNET

Galères sur le RER B : SNCF et RATP vont devoir s'expliquer

Ponctualité, incidents... La ligne a connu quatre semaines très compliquées pour les usagers. Valérie Pécresse, la présidente de la région demande des comptes.

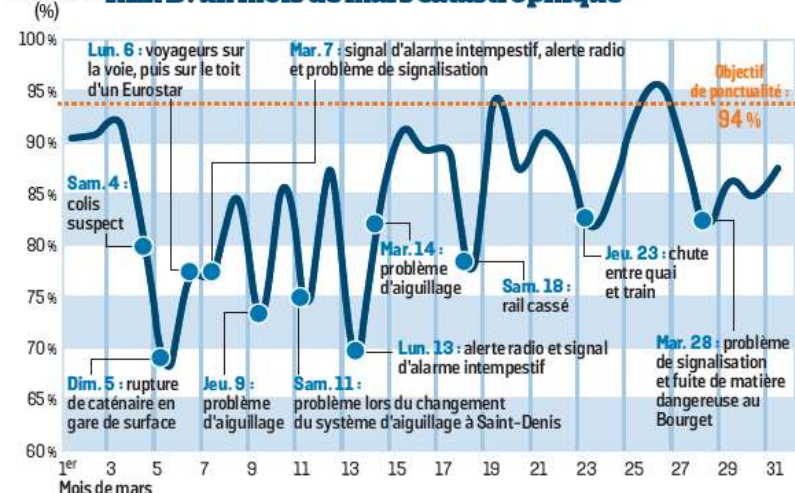
PAR GRÉGORIE PLESSE
ET JEAN-GABRIEL BONTINCK

La trêve olympique est bel et bien passée. Après avoir encensé pendant 3 jours le réseau de transports franciliens, un point fort de la candidature parisienne aux JO de 2024, Valérie Pécresse, présidente de la région et du Stif (syndicat des transports d'Ile-de-France), a changé de ton.

En cause : le RER B. La seconde ligne du réseau francilien, qui transporte 800 000 voyageurs par jour, est en grande souffrance depuis trois mois. Les chiffres de ponctualité de mars, par exemple (voir infographie), sont catastrophiques : seuls une journée sur 31 a respecté l'objectif de 94 % de trains à l'heure, à cause d'une multitude d'incidents.

Valérie Pécresse s'est donc fendue d'une lettre à Elisabeth Borne, alors PDG de la RATP, lui demandant de « mettre en place dès que possible de nouvelles mesures de régulation » et de « tout mettre en œuvre pour améliorer l'information voyageurs, que les associations estiment insuffisante », et pour « accé-

RER B : un mois de mars catastrophique



lérer la rénovation du RER B sans perturber le service aux voyageurs ». Entre-temps, Elisabeth Borne est devenue ministre des

Transports hier. Elle suivra d'un peu plus loin ce dossier, mais les habitués du RER B, eux, attendent toujours des améliorations. Le Stif a re-

çu les associations d'usagers pour une table ronde mardi avec les représentants de la RATP, et notamment le directeur de la ligne, Denis Masure.

Celui-ci a reconnu qu'on venait de vivre « quatre semaines épouvantables », rapporte Marc Péliissier, président de la fédération des usagers (FNAUT Ile-de-France), qui précise que « les pires jours, la ponctualité tombe sous les 70 % mais elle est lissée sur l'ensemble de la journée. Il y a eu des matinées où le chiffre est bien plus bas ». « L'exception semble devenir la règle », se désole Marc Péliissier, qui considère plus généralement que « les opéra-

teurs minimisent la situation ». Depuis le 13 février, des travaux pour le futur métro du Grand Paris Express obligent le RER B à ralentir en dessous de 30 km/h sur un secteur au niveau d'Arcueil-Cachan. Outre ces travaux au sud de la ligne, qui contraignent à des ralentissements et grignotent toute marge d'exploitation, les opérateurs expliquent qu'il s'agit d'une « conjonction d'événements exceptionnels », à l'image de la caténaire arrachée à Denfert le 4 mai, ce n'était jamais arrivé côté RATP.

DES SOLUTIONS SERONT SANS DOUTE PROPOSÉES LE 30 MAI

Plusieurs pistes ont été évoquées pour améliorer la situation. Le Stif et la RATP réfléchissent à des solutions pour « retrouver des marges d'exploitation ». Actuellement, avec la limitation de vitesse, dès qu'il y a un petit incident type colis suspect, les répercussions sont immédiates. Une des pistes serait de voir si on ne pourrait pas rouler à plus de 30 km/h à Arcueil-Cachan. A Clamart « où on creuse sous les voies », le trafic n'est limité qu'à 60 km/h, note Marc Péliissier. La FNAUT suggère aussi pour l'aménagement d'un quai de secours à Denfert, qui ne coûterait « que » 1,5 M€.

Face au ras-le-bol des usagers, il faut faire vite. La direction unifiée SNCF-RATP se dit « pleinement mobilisée pour améliorer la régularité de la ligne ». Des solutions seront sans doute proposées le 30 mai, lors du conseil d'administration du Stif. SNCF et RATP y sont convoqués en urgence pour s'expliquer devant les élus. Puis un comité de ligne est prévu le 28 juin, pour présenter les mesures aux voyageurs. Tous espèrent, enfin, la fin de la galère.



Gare du Nord, le 4 mai. Les incidents se sont multipliés ces dernières semaines sur le RER B.