

**GALLOIS Laurent**  
**Délégué syndical au département RER RATP**  
**Délégué syndical d'établissement RER B**  
**UNSA**

**Paris, le 22 Février 2011**

**Réponses au compte rendu du comité de ligne RER B, du 29 novembre 2010.**

**Monsieur Hicham AFFANE.**

**- Quelles sont les conditions de mesure de la régularité, dans les relations contractuelles entre le STIF et les opérateurs ?**

Vous oubliez de mentionner dans la mesure de la régularité, la notion de trains arrivés à l'heure à son terminus, ce critère n'est valable que sur la partie SNCF. Cette mesure ne prend pas en considération l'usager mais uniquement le train, les conséquences sont faciles à comprendre.

**- Quelle est la situation de la régularité de la ligne ? Rejoint-elle la perception par les voyageurs d'une dégradation du service, confirmé par le rapport de la cour des comptes ?**

Afin d'être objectif dans votre affirmation d'une légère amélioration de la régularité, il faut remonter pour une meilleure comparaison à l'année 2007 (secteur RATP).

Pour les trois premiers trimestres voici les chiffres de la régularité :

- 2007 : 95,5 %

- 2008 : 93,7 %

- 2009 : 84,5 %

- 2010 : 84,6 %

Légère amélioration est le terme adéquat au regard de la différence entre l'année 2009 et 2010. En remontant à l'année 2007, il faut parler de baisse spectaculaire, et ce malgré la mise en place de l'interopérabilité fin de l'année 2009.

Il faut dans ces chiffres, prendre en compte un élément important. Depuis 2009 il n'y a plus de remise à zéro du retard à la Gare du Nord.

Avant 2009 le retard accumulé soit sur le secteur RATP ou celui de la SNCF, était au passage de la Gare du Nord effacé, et repartait de zéro au-delà de cette gare.

Nous avons avec les chiffres susmentionnés, une meilleure vision de la réalité de la régularité, tout en reconnaissant une certaine opacité dans ces critères.

Afin d'optimiser la circulation des trains dans le tronçon central, vous en avez réduit leur nombre. Avant le 01 Janvier 2009; 32 trains à l'heure de pointe (20 de la B et 12 de la D, depuis le 01 Janvier 2009; 28 trains toujours à l'heure de pointe (20 de la B et 8 de la D).

Preuve en est de la réelle problématique des ces deux lignes, et qu'enfin vous commenciez à le mentionner officiellement. Cette mesure est malheureusement au détriment des usagers de la ligne D du RER.

Vous faites référence aux glissements qui amènent plus de souplesse dans l'exploitation de la ligne. Il est quand même paradoxal de lire aujourd'hui l'effet positif de cette mesure, alors qu'à l'époque, j'ai déposé une alarme sociale à ce sujet, en date du 05 octobre 2009 avec un constat de désaccord. Ma demande était, je cite : << Mise en place dans les plus brefs délais, d'un temps de retournement suffisant sur l'ensemble des terminus de la ligne B (Nord et Sud), afin de permettre d'accroître la régularité et le maintien de l'offre de service pour les voyageurs et ainsi, faciliter l'ensemble de l'exploitation, dans le cadre de l'interopérabilité ligne B à 100 % >>.

Preuve en est qu'il faut une prise en compte du retour d'expérience du terrain, de la part du STIF et des opérateurs.

**- La suppression de la relève des conducteurs est-elle réellement mise en place ? N'y a t'il pas toujours des changements de conducteurs en ligne qui interviennent ?**

Pour ce qui est de la réduction du temps de stationnement à Gare du Nord, une étude menée par le bureau SECAFI du groupe ALPHA, a démontré que le temps de stationnement des trains des lignes B et D du RER était identiques vers le tronçon central avant la suppression de la relève conducteurs. Il est difficile d'avoir aujourd'hui une vision objective du gain de la mise en place de l'interopérabilité, du fait d'être passé d'une circulation théorique à l'heure de pointe de 32 à 28 trains.

Vous indiquez en opposition avec l'étude susmentionnée, la réduction en moyenne de 40 secondes sur le temps stationnement depuis la suppression de la relève conducteur. Donc si je suis votre raisonnement et le fait qu'il y ait encore des relèves conducteurs à la Gare du Nord, il doit y avoir sur ces trains plus de retard ?

Au regard de l'importance du dépôt de Paris-Nord nombre de trains stationnent 95 secondes au lieu des 55 pour les autres ?

La ligne D du RER a du avoir elle aussi une amélioration de sa régularité ?

**- Pourquoi la branche Robinson présente t'elle une situation aussi dégradée ?  
Est-ce lié au poids des bonus-malus sur cette branche ?**

Il faut donner les chiffres des bonus/malus pour comprendre les conséquences pour les branches de Robinson et de Saint Rémy.

Tronçon central : Châtelet/Bourg la Reine = 550 000 euros.

Tronçon B2 : Sceaux/Robinson = 50 000

Tronçon B4 : Parc de Sceaux/Saint-Rémy = 100 000

La réponse n'est pas à la hauteur du désagrément subi par les usagers de ces branches. Il est évident que les usagers pâtissent d'une gestion plus financière que ferroviaire dans le sens service public du terme. Oui il y a des suppressions de mission dans ces branches, oui il y a des missions qui ne vont pas à leur terminus théorique, oui il y a des missions haut le pied régulation (train prévu avec voyageurs mais qui deviennent direct sans voyageurs, afin de rattraper le retard accumulé à l'aller. Un exemple que les usagers et agents constatent lors de situation perturbée : Un train arrive à Saint-Rémy avec du retard et repart sans voyageurs direct Orsay ou Massy. D'autres exemples sont à votre disposition pour démontrer la réalité du quotidien des usagers en situation dégradée.

Je n'oublie pas le secteur Nord de la ligne où nombre de missions sont supprimées au départ de Mitry, les voyageurs font l'aller retour du quai 3 au quai 5, conséquence d'une information voyageurs changeant continuellement. Des trains qui ne vont pas au bout de leur mission Roissy 2, s'arrêtant à Roissy 1, etc.

**- Pourquoi l'été 2010 n'a pas permis une amélioration de la régularité comme l'année précédente ?**

Il est évident qu'une multiplication de travaux dans la même période sur la même ligne, ne peut qu'occasionner des difficultés de circulation des trains. Il faut mettre en place une offre de transport, afin de limiter au maximum les conséquences de ces travaux (voie non utilisable, limitation de vitesse, etc.). Je constate que certains choix n'ont pas été ceux que nous avons proposés notamment le cas de Gif-sur-Yvette.

**- Quelles sont les causes des modifications de dernière minute des missions, tant au nord (Drancy, Blanc-Mesnil) qu'au sud (entre Massy et Orsay), sans information des voyageurs ?**

Ces modifications de missions, ces suppressions de missions résultent en partie au Bonus/Malus et les conséquences d'une non adaptation commune d'un plan de

transport en situations perturbées (CUB). Il faut une amélioration des prises de décision, des mises en œuvre de stratégies communes dans les incidents, avoir une vision transversale et partagée de celles-ci. Le manque de matériel est aussi une des conséquences de cette situation.

**- Quelles sont les causes des fréquentes modifications de desserte des trains allant au-delà de Massy-Palaiseau, avec un changement de rame pour rejoindre Saint-Rémy ? Ces modifications sont d'autant moins bien perçues qu'elles imposent l'usage de la passerelle pour rejoindre la seconde rame, car le train effectue son terminus sur la voie en direction de Paris.**

Cette manœuvre n'amène pas un gain notable pour résorber le retard accumulé sur la voie Nord/Sud. La gêne occasionnée pour les usagers est importante, il y a une rupture de charge conséquente. Cela fait des années que nous demandons l'arrêt de cette manœuvre, sans oublier qu'aux heures de pointe du soir, il y a des missions terminus Orsay en omnibus et des missions ayant pour terminus Saint-Rémy qui sont direct Massy Palaiseau/Orsay. Entre les missions Orsay supprimées et autres modifications, ces manœuvres 0 à Massy Palaiseau occasionnent un retour du travail qui devient un calvaire pour beaucoup d'usagers. Tant que la passerelle ne sera pas entièrement en service, il faut aux heures de pointe cesser cette manœuvre, par la suite peut être que les contraintes seront atténuées, à voir.

**- Quel a été l'impact sur la ligne des conditions climatiques, en automne et en hiver ?**

Chaque automne, on découvre qu'il pleut et les feuilles tombent, en hiver il fait froid et il neige et en été il fait chaud. !!

Pour ce qui est des conséquences des feuilles sur les rails, nous demandons depuis des années l'achat d'un train nettoyeur, ce train est équipé d'un système d'eau chaude sous pression pour dégraisser et retirer toutes les particules qui occasionnent un manque d'adhérence.

Ce train pourrait servir sur l'ensemble du réseau RER et ainsi amortir son coût.

Nous avons constaté une augmentation par rapport aux années précédentes, des problèmes sur le matériel lors de baisse des températures, pas à un niveau comme vous le mentionnez tout simplement à quelques degrés sous zéro. L'âge du matériel explique ce problème.

**- Quelles raisons ont conduit à une modification de la desserte entre Paris et Bourg-la-Reine fin 2009 ? Pourquoi n'y a t'il pas eu de concertation avec les élus et les voyageurs ?**

Cette modification de desserte a pour objectif d'améliorer la fluidité de circulation des trains, afin de diminuer le stationnement des différentes missions en inter gare. Je peux noter une amélioration en situation peu perturbée.

Il faut maintenant faire une comparaison avec l'ancienne desserte, afin de voir si celle-ci doit être maintenue.

**- FIN 2012 – RER B NORD+**

Le STIF a hérité d'un réseau vétuste en grande partie secteur SNCF, qui n'a pas eu depuis des années l'entretien nécessaire au maintien d'une qualité d'offre de transport digne de ce nom. La Cour des Comptes qui le 16 avril 2008, dans son rapport sur la SNCF l'a dénoncé : côté investissements, la Cour souhaite une priorité plus forte donnée à l'entretien par rapport à l'extension du réseau, notamment la création de lignes TGV, coûteuses et pas toujours rentables, jusqu'ici "chouchoutées".

Je ne parlerai pas de modernisation, mais tout simplement d'une mise à niveau des infrastructures (Voies, rehaussements des quais, signalisations, etc.).

Je confirme la nécessité d'avoir une signalétique, une information importante lors des travaux entre Paris/Aulnay. En effet nombre d'usagers traversent les voies surtout dans les gares ou les quais n'ont pas été rehaussés.

**- Pourquoi persiste-t-on à envisager une desserte directe de Roissy par CDG-Express, et une desserte omnibus par le RER, qui augmente les temps de trajet ?**

Vous ne répondez pas à la question du projet CDG-Express.

Vous vous engagez sur un temps de trajet Paris/Roissy de 34 minutes. Est-ce de Gare du Nord à Roissy 2 ?

Vous mettez en avant les fragilités de l'exploitation actuelle, trains direct ralentis lors de circulation perturbée par les missions omnibus.

Cela n'est pas totalement vrai aux heures de pointe en jour ouvrable. En effet actuellement la ligne B emprunte 4 voies (voies 1/1 bis et 2/2bis) entre les gares susmentionnées, sur le graphique (document de la circulation théorique des trains), les trains directs doublent les trains omnibus. Pour exemple, actuellement 4 trains de

la ligne B peuvent se croiser au même endroit au même instant. 2 directions Nord/Sud et inversement.

La mixité des missions omnibus/direct entre la gare du stade de France et Aulnay, ne sera plus possible lorsque le schéma RER B Nord + arrivera à son terme avec 2 voies dédiées uniquement au RER B. Nous n'aurons plus la possibilité de circuler sur les voies bis, à moins de circonstances exceptionnelles.

C'est pour cette raison qu'il faut être prudent sur l'annonce d'une meilleure régularité et d'un meilleur écoulement des trains.

**- Quel effet des rehaussements des quais dans les gares du nord de la ligne vis-à-vis de la régularité ?**

Ces travaux sont facilement quantifiables, le service voyageurs est beaucoup plus rapide. Je puis vous certifier que les personnes âgées, de forte corpulence, femmes enceintes, enfants, handicapés, etc.... apprécient ces modifications.

Je vous invite à constater de vous-même sur le terrain, en effet vous n'êtes pas sans savoir que nombre de gares sont encore avec des quais bas, avant les travaux de mise aux normes, donc le comparatif sera d'autant plus facile.

Le temps de stationnement en gare est un élément important pour la régularité d'une ligne. L'améliorer comme la mise en place à la gare de Châtelet de personnels (CAE) d'aide à la fermeture des portes est un autre exemple.

**- Quelles sont les causes du retard à la mise en service de la passerelle de Massy ?**

L'accessibilité de la Gare de Massy est actuellement inférieure depuis la suppression de la passerelle métallique. En effet l'accès central n'est pas autorisé pour les personnes rentrantes, ce qui occasionne des difficultés importantes à la sortie extrémité des quais.

**- Où en est le projet de centre de commandement unique (CUB) du RER B ?**

Comme je l'ai déjà mentionné dans différents courriels, la chaîne de commandement opérationnel identifiée et unique de la ligne B du RER dans une seule structure à Denfert-Rochereau.

Ce commandement opérationnel unique est la colonne vertébrale de la gestion de bout en bout de la ligne du RER B, il est essentiel dans l'amélioration de la régularité.

Le principe est simple, il découle du constat d'avoir une harmonisation de la gestion de la ligne B du RER et ce surtout en mode dégradé. En effet il faut une adaptation commune du plan de transport en situations perturbées. Il faut une amélioration des prises de décision, des mises en œuvre de stratégies communes dans les incidents, avoir une vision transversale et partagée de celles-ci. Une équipe RATP/SNCF au service des voyageurs et de la qualité de service, une information voyageurs cohérente, etc....

Je ne peux que constater au jour d'aujourd'hui, de la non mise en place du CUB dans son intégralité et ce pourtant défini comme prioritaire dans le projet interopérabilité. Dans la mesure où chaque opérateur conserve son mode de fonctionnement initial, l'interopérabilité a tendance à complexifier l'organisation, contrairement à l'objectif d'une chaîne de commandement opérationnel unique. Les voyageurs et les agents d'exploitation subissent les dysfonctionnements générés par la complexité à exploiter la ligne avec deux organisations distinctes.

La chaîne de commandement opérationnel identifiée et unique de la ligne B du RER dans une seule structure à Denfert-Rochereau, est d'autant plus nécessaire, importante, qu'à l'approche de 2012 nous circulerons sur 2 voies dédiées à la ligne B. RFF doit laisser au CUB toute la souplesse de l'exploitation de bout en bout de la ligne.

**- Quelle évolution de capacité pour les rames rénovées ? Quels principes ont guidé le choix des aménagements intérieurs des rames ?**

L'aménagement intérieur des rames rénovées réduit le nombre de places assises. Le temps de parcours d'un bout à l'autre de la ligne B est de l'ordre de 1h30 minutes, cela va occasionner pour les usagers des conditions de transport dégradées.

Les nouvelles bagageries au sol remplaçant les actuelles situées au-dessus des sièges, ne sont pas source de lutte contre les vols. Cette ligne desservant 2 aéroports il y a de facto un nombre important de personnes avec des bagages. Ces personnes ne vont pas s'éloigner de ceux-ci, ce qui risque de créer des problèmes lors de forte affluence.

Mettre en avant que la rénovation des rames va permettre de passer de 17 trains en moyenne à 20 trains n'est pas très objectif, cette problématique est la conséquence d'autres facteurs. L'utilisation des strapontins lors d'affluence est un problème de civisme, force est de constater que celui-ci est malheureusement en perte de vitesse.

**- Les annonces sur les grands projets de la région et de l'état laissent-ils une place à la modernisation du réseau existant, dont le RER B ? N'y a-t-il pas carence d'investissement sur le réseau existant ?**

Le rattrapage suite au manque d'investissement du réseau est une priorité en I-D-F. IL est certain qu'il faut une corrélation entre celui-ci et la dynamique du territoire, mais rompre avec comme vous le mentionnez la stratégie de rattrapage, n'est pas source d'amélioration à court terme des conditions de transport des usagers. Les grands projets sont à long terme, la situation actuelle ne peut attendre ces délais. Lier les deux oui, Se focaliser que sur les grands projets, non.

**- Peut-on envisager des améliorations encore plus ambitieuses pour le RER B que le projet RER B Nord + ? Un schéma directeur ? Un second tunnel entre Châtelet et Gare du Nord ?**

Je me félicite du changement de politique du STIF qui dans la séance du 11 juillet 2007, page 5, Je cite : << le scénario présentant le plus fort gain en régularité est celui prévoyant la suppression de la relève conducteur du RER B en Gare du Nord. Le gain est même supérieur au scénario du 2<sup>ème</sup> tunnel avec gare actuelle, qui ne résout à lui seul que partiellement le problème des retards sur le RER B>>.

Ce goulot d'étranglement est la réelle difficulté des lignes B et D.

Mais encore une fois nous parlons d'échéance à long terme, voir très long terme.

**- Peut-on renforcer la desserte dans le secteur d'Arcueil Cachan ? Le retour à une desserte à 12 trains interconnectés sur le RER D, ne va-t-il pas dégrader la régularité du RER B ?**

Vous répondez au sujet des 12 trains de la ligne D, << ce point sera étudié dans le volet court terme du schéma Directeur >>, alors que dans un communiqué de presse du STIF du 04 octobre 2010, intitulé : Modernisation du RER D, Il est mentionné qu'à partir de fin 2013 début 2014, le retour de 12 trains aux heures de pointe heure sur la partie nord de la ligne D. Il faut apporter une réponse claire sur ce sujet, nous en sommes malheureusement devant un choix cornélien qui pénalise les usagers de la ligne D en apportant une amélioration pour ceux de la ligne B.

**- Est-il possible d'aménager une voie de terminus à Denfert-Rochereau, pour une utilisation en situation perturbée ?**

L'aménagement de la voie 3 à Denfert-Rochereau (au dessus du quai 1) est une solution qui en situation fortement perturbé secteur nord, permettrait de donner la possibilité aux usagers venant du sud, d'avoir d'autres solutions de transports pour continuer leur trajet. Rendre pérenne cette disposition amène obligatoirement de palier par des infrastructures adéquates, afin d'éviter une rupture de charge trop importante. Cette disposition permettrait d'atténuer le désagrément occasionné par les évacuations voyageurs, notamment aujourd'hui à la gare de Laplace.

**- Quelles améliorations prévoir pour la desserte du Plateau de Saclay ?**

La réflexion aurait dû être faite depuis quelques temps déjà, nous devrions en être au stade des études.

L'anticiper est un impératif pour la région, il ne faut pas que les erreurs du passé se reproduisent, comme sur la ligne du RER A (d'un côté les habitations dans le secteur Nord-Est de Marne la Vallée et de l'autre le bassin d'emploi dans le secteur Ouest de la Défense), sans avoir eu une politique de transport en corrélation avec ces facteurs.

Il faut avoir une vision du nombre de personnes que ce projet concerne à court ou long terme, dans le secteur de l'emploi et celui des habitations. Quand je fais référence au long terme, c'est de se laisser une marge afin d'avoir la possibilité d'augmenter l'offre de transport suite à un possible extension des projets sur le plateau de Saclay, pour ne pas se retrouver dans une situation délicate.

La problématique du plateau de Saclay en termes d'accessibilité est un rendez-vous auquel nous devons être présents, STIF, élus, entreprises, opérateurs, associations d'usagers, acteurs du terrain, et autres.

Il faut un schéma RER B SUD + dans un délai à la hauteur des enjeux à venir.

**- Conclusion**

La réponse est un peu longue, mais le dossier est complexe. Mes observations ne sont que dans un objectif d'apporter un retour d'expérience qui se veut complémentaire à votre travail.

Une attention particulière doit être portée sur des objectifs illusoires, qui pourraient avoir des conséquences tant sur la sécurité ferroviaire que sur une déception des usagers.

J'ai avec des élus, des associations d'usagers un travail d'écoute mutuel, travail qui permet de rapprocher les intervenants, afin d'avoir une démarche commune d'amélioration des transports.

Le transport ferroviaire est l'élément fondamental pour l'économie d'une région, d'une part dans son utilité de service public en garantissant à la population le droit de se déplacer dans le cadre du travail ou des loisirs, et d'autre part dans une période où l'écologie devient une priorité, il prend toute son importance afin de limiter l'utilisation de véhicules polluants.

La situation géopolitique actuelle, installe pour une période inconnue une hausse entre autres du prix des carburants, par conséquent une augmentation du nombre de voyageurs, reste à connaître l'importance.

Le RER arrive doucement à une circulation de type métro, cela implique une gestion et une réglementation en adéquation.

La RATP est une entreprise qui a l'expérience de ce type de transport, mes propos sont objectifs et non partisans.

Mon expérience personnelle avec la qualification Métro, RER RATP et RER SNCF/RFN, me permet d'écrire que la réglementation SNCF/RFN n'est pas compatible avec une circulation type métro et peut occasionner une dégradation importante du trafic. Je peux documents à l'appui étayer mes écrits.

Je reste à votre disposition, pour toutes informations complémentaires.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'expression de ma considération distinguée.

Laurent GALLOIS

Tél. 06.82.40.24.30

