



Madame Marie-Hélène WITTERSHEIM
Présidente du COURB
Hôtel de Ville
2 rue Victor Hugo
78 470 Saint Rémy Lès Chevreuse

EDT 78/91-2017-D0009

Massy, le 20 avril 2017

Madame la Présidente,

Dans votre courrier du 16 mars dernier, vous alertez la Présidente de la RATP, madame Elisabeth Borne, des récentes dégradations des conditions de circulation sur la ligne B Sud qui génèrent de forts mécontentements des usagers. Vous souhaitez qu'une action rapide permette de régler cette situation préoccupante. Par ailleurs, vous évoquez les délais trop longs pour la mise en place du plan d'amélioration de la ligne B prévu par le STIF et vous estimez que l'extension du pôle de Massy serait plus appropriée que le « choix onéreux et très controversé » de créer des voies de garage à Saint Rémy lès Chevreuse.

Je comprends tout à fait le mécontentement des usagers et souhaite vous apporter quelques précisions sur la situation de la ligne B depuis quelques semaines.

Comme cela avait été annoncé, le 13 février 2017, les horaires du RER B ont changé pour pouvoir maintenir un niveau d'offre de 20 trains à l'heure de pointe par sens malgré l'implantation d'une importante zone de limitation temporaire de vitesse à 30 km/h (LTV 30) sur le périmètre de la gare d'Arcueil Cachan. Cette implantation de LTV est obligatoire pour assurer la sécurité des circulations ferroviaires au regard de la nature des travaux d'interconnexion avec la ligne 15 du Grand Paris Express, jusqu'à la fin du ripage d'un ouvrage cadre de génie civil sous les voies du RER B, programmé entre le 1er et le 5 novembre 2017.

Après une semaine de rodage au nouvel horaire sans LTV, semaine de vacances scolaires où le résultat de ponctualité a été très bon (93,5%), la LTV a été implantée le 20 février.

Dès cette date, les résultats de performance du RER B se sont effectivement détériorés en moyenne, et le ressenti des voyageurs du RER B Sud s'est très nettement dégradé.

La très forte récurrence d'incidents depuis le 20 février, associée à une marge d'exploitation très réduite en raison de la LTV 30 d'Arcueil Cachan (moins de 10 secondes de marge entre deux trains consécutifs), a engendré une augmentation significative de la proportion des pointes difficiles (ponctualité inférieure à 86%). Les allongements de temps de parcours ont effectivement été fréquents et correspondent pour l'immense majorité à des répercussions d'incidents majeurs particulièrement nombreux depuis cette date. L'allongement de temps de parcours intrinsèque lié à



la LTV est en moyenne seulement de 30 secondes de plus que les allongements de temps de parcours théoriquement prévus.

Sur cette période de 6 semaines, il y a eu 8 pointes noires (ponctualité inférieure à 75%, et parfois très inférieure). Ce sont ces pointes qui génèrent en général la plus grande insatisfaction chez les voyageurs.

Parmi les incidents les plus lourds à gérer, il faut rappeler :

- un accident grave voyageur le 20 février à Port Royal ;
- un problème de porte à Gentilly en fin de pointe de matinée, très pénalisant, le 28 février ;
- une récurrence d'incidents à Gare du Nord la semaine du 6 mars :
 - interruption totale des circulations suite coupure électrique après la montée d'un individu sur le toit d'un Eurostar le 6 mars ;
 - réduction significative des circulations B et D en raison d'une avarie à la voie (occupation fictive) le 7 mars ;
 - réduction significative des circulations B et D en raison d'une avarie à la voie (dérangement d'aiguille entre La Plaine et Gare du Nord) le 8 mars ;
 - réduction de capacité suite à une avarie électrique à Paris Nord le 9 mars ;
- une avarie matériel ligne D aux répercussions lourdes (notamment malaises voyageurs) à Paris Nord le 13 mars ;
- la nécessité de reprendre en local le poste d'aiguillage de Châtelet le 20 mars ;
- la chute avec blessure grave d'un voyageur à Saint-Michel le 23 mars ;
- un malaise voyageur long à résoudre le 24 mars à Laplace ;
- un vol à l'arrachée se soldant par des personnes en fuite sur les voies et une interruption totale de circulations à Villepinte le 27 mars ;
- une interruption totale des circulations à Paris Nord le 29 mars suite à des personnes sur les voies.

La fréquence de ces gros incidents est bien supérieure aux niveaux habituellement connus sur le RER B. A titre d'illustration, sur le mois de mars 2017, nous avons au total comptabilisé 40 incidents majeurs, ce qui est sans précédent depuis 4 ans (à titre de comparaison les autres mois les plus difficiles ayant été janvier 2015 avec 31 incidents majeurs et octobre 2016 avec 30 incidents majeurs).

L'arrêt systématique des trains dans toutes les gares du Val de Bièvre n'est pas la raison de cette dégradation des résultats ; il permet d'atténuer en partie les effets négatifs de la LTV en homogénéisant les temps de stationnement et en permettant une meilleure gestion de la convergence de Bourg la Reine.

De nouvelles mesures de régulation ont été testées et mises en place depuis quelques jours. Elles permettent de compenser efficacement le manque de marge d'exploitation dans le Val de Bièvre lors des petits incidents.

Parallèlement, des actions sont en cours pour améliorer la qualité et la quantité de la communication en temps réel sur tous les médias. Des consignes ont été données à tous les acteurs de la chaîne d'information voyageurs pour informer davantage les clients sur les quais, notamment lors de suppressions de trains. De plus, une meilleure communication sur les travaux est en cours de réalisation. Une nouvelle affiche sera ainsi mise en place dans les gares d'ici quelques jours pour communiquer sur les travaux.



Pour l'interruption totale des circulations programmée afin de réaliser le ripage de l'ouvrage d'art du Grand Paris Express entre le 1er et le 5 novembre entre Bourg-la-Reine et Laplace, une très importante communication sera initiée en juin afin que les voyageurs puissent commencer à s'organiser s'ils le souhaitent pour cette période durant laquelle des bus de substitution seront mis en place.

Concernant la durée de mise en place du plan d'amélioration de la ligne B et notamment l'arrivée du nouveau matériel roulant, je comprends votre incompréhension sur des délais qui peuvent vous paraître très longs. Cependant, comme vous le savez, la RATP est soumise au code des marchés publics et compte tenu du montant du marché, estimé à près de 2 milliards d'Euros, elle doit appliquer les règles européennes pour la passation des marchés. Le STIF ayant donné son accord officiel sur le lancement de ce projet lors du dernier conseil d'administration le 22 mars dernier (Délibération 2017/141 - Expression fonctionnelle des besoins relative à l'acquisition d'un matériel interconnecté de nouvelle génération (MING) pour l'ensemble de la ligne B), la démarche d'acquisition est en cours pour une signature de marché effectivement prévue en 2020. La mise en service d'un nouveau matériel nécessite ensuite des délais importants pour le qualifier avant sa mise en service commerciale afin qu'il réponde parfaitement aux règles de sécurité, nécessitant en particulier des phases d'essais très importantes. Par ailleurs, des travaux d'adaptation des infrastructures sont prévus en parallèle pour permettre de faire circuler ces nouveaux matériels sur la ligne B conformément à la délibération du STIF. Ces contraintes incontournables nous conduisent effectivement à une mise en exploitation du premier train avec les voyageurs en 2025 puis des livraisons étalées jusqu'en 2028.

Concernant l'extension du pôle de Massy pour éviter la création de positions de garage au terminus Saint Rémy Lès Chevreuse, je vous rappelle qu'une analyse globale des besoins de garage à l'échelle de la ligne B a été menée en 2014 et 2015. Celle-ci a permis de retenir uniquement les sites de Saint-Rémy-lès-Chevreuse et Robinson pour répondre aux besoins de garages supplémentaires identifiés. En effet, Massy est un site difficilement exploitable pour engager des trains en direction du sud, avec sorties à contresens et cisaillement, qui fragilisent l'exploitation du RER B. La création de garages à Massy aurait conduit à accentuer cette situation néfaste. En outre, le site de Massy est très contraint et fortement sollicité par des projets structurants : T12 Express, ligne 18 du Grand Paris Express, fiabilisation des outils de maintenance RER B et adaptations pour permettre l'arrivée du nouveau matériel roulant entre 2025 et 2030.

Restant à votre disposition, je vous prie de croire, Madame la Présidente, à l'assurance de mes salutations les plus sincères.

Isabelle Bellanger