



Les concertations sur les refontes horaires des lignes A, L Nord et J Nord ont

permis de réunir le STIF, les opérateurs de transport, les collectivités territoriales et les associations d'usagers pour co-construire les nouvelles offres qui seront mises en service le 10 décembre 2017. Je tenais à saluer les associations et leurs représentants, qui se sont fortement investis dans ces concertations et qui, par leurs interventions et propositions constructives, ont contribué à définir un projet commun.

Forte de ces expériences positives, j'ai souhaité engager le même processus sur les lignes C et D, dont les concertations seront lancées courant 2017. Le rôle des associations d'usagers sera cette fois encore indispensable, car elles permettent l'expression du quotidien des usagers et de leurs attentes sur un réseau dont ils sont aussi des experts.

Valérie PÉCRESSÉ

Présidente de la Région Île-de-France
Présidente du STIF



À la une

Les processus de **concertation** sur les **refontes horaires** des lignes A, L Nord et J Nord

Le processus de co-construction mis en place dans le cadre de l'évolution de l'offre des lignes L Sud et U en 2014, pour le service annuel 2016, a permis d'ouvrir la voie à une nouvelle forme de concertation originale.

Grâce à la mobilisation et à l'action déterminante de l'association Plus de trains, la refonte des grilles horaires des lignes L Sud et U, pilotée par la SNCF et le STIF en lien avec les élus des collectivités territoriales concernées, avait été menée, pour la première fois, également en partenariat avec une association d'usagers.

Forts de cette expérience positive, le STIF et les opérateurs ont souhaité reproduire cette démarche de co-construction dans le cadre des refontes d'offre des lignes A (branches de Cergy et Poissy) et L3 (Paris Saint-Lazare – Cergy-le-Haut), ainsi que de la ligne J Nord (Paris Saint-Lazare – Mantes-la-Jolie via Conflans Sainte-Honorine et Paris Saint-Lazare – Gisors) pour le service annuel 2018.



L'organisation des concertations

Ces deux concertations, organisées sur le même modèle, ont été menées de front, dans une temporalité commune, entre mai et décembre 2016. Le modèle de ces concertations a été élaboré par le STIF en collaboration avec les opérateurs de transport (RATP et SNCF Transilien pour les lignes A et L3 et SNCF pour la ligne J6). Dans ce cadre, les élus des collectivités territoriales concernées et les associations d'usagers représentatives sur ces lignes ont participé à un travail de co-construction au travers des cycles de réunions animés par les opérateurs en présence du STIF, garant du bon déroulement de la concertation.

Associations mobilisées pour les lignes A et L3	Associations mobilisées pour la ligne J6
<ul style="list-style-type: none"> • Plus de Trains • CADEB • AUT Île-de-France • Comité des usagers de la rive droite de la Seine 	<ul style="list-style-type: none"> • Les Révoltés de la ligne J • Comité des usagers de l'Ouest francilien • Comité des usagers de la rive droite de la Seine • AUT Île-de-France • AUT Argenteuil

Le déroulement des concertations et des groupes de travail s'est organisé de la manière suivante :

	Lignes A et L3 (SA 2018)	Ligne J6 (SA 2018)
Réunions bilatérales	60 réunions bilatérales animées par la RATP et la SNCF en présence des principaux élus de la ligne, pour sensibiliser au projet de nouvelle offre et recueillir les attentes et premières expressions de besoin.	31 réunions bilatérales animées par la SNCF
Réunion associations	Réunion avec les associations d'usagers, animée par le STIF, pour présenter la démarche de refonte et partager un diagnostic sur le fonctionnement de la ligne : le 17 juin 2016, en présence de la RATP et la SNCF.	le 23 juin 2016, en présence de la SNCF.
Groupes de travail	17 réunions de travail sur 4 secteurs géographiques (branches de Cergy/Poissy, de Saint-Germain-en-Laye, de Marne-la-Vallée/Chessy et de Boissy-Saint-Léger) entre juin et décembre 2016, associant élus et associations d'usagers pour recueillir leurs réactions. À cette occasion, 25 scénarii ont été étudiés.	3 groupes de travail entre juin et octobre 2016, associant élus et associations. Dans ce cadre, 9 scénarii ont été étudiés avant d'aboutir au scénario final.
Réunion de restitution finale/Comité de ligne	20 février 2017	30 janvier 2017
Validation	Approbation des nouvelles offres au Conseil d'administration du STIF du 22 mars 2017.	
Mise en service	Mise en service des nouvelles offres prévue le 10 décembre 2017.	



Refontes d'offre : adapter les horaires à la réalité du terrain

À partir de mi-décembre 2017, les nouvelles grilles horaires pour les lignes A, J (de Paris vers Mantes-la-Jolie et Gisors) et L (Paris vers Cergy) permettront d'améliorer la ponctualité de ces lignes qui connaissent d'importantes difficultés.

Les horaires de ces lignes ont été fixés il y a plus de 20 ans, et ne sont plus adaptés à la hausse du trafic liée aux grandes évolutions démographiques qu'a connues l'Île-de-France. En grande couronne, la ligne A a vu son trafic augmenter de plus de 50 % en 10 ans à Marne-la-Vallée, et même de 140 % entre Torcy et Marne-la-Vallée. Sur la ligne J Nord, l'offre n'est plus adaptée aux besoins des voyageurs, avec un nombre d'arrêts ne correspondant plus aux flux de certaines gares et 10 à 15 % de trains supprimés chaque mois.

Les principes des refontes sont les suivants :

Lignes A et L3	<ul style="list-style-type: none"> • Désaturer le tronçon central de la ligne aux heures de pointe par un intervalle entre les trains de 2 min 20 le matin et 2 min 30 le soir (4 min aux heures creuses) pour plus de robustesse. • Mettre fin à la connexion des branches les plus longues et les plus chargées entre elles, pour atténuer l'impact des incidents (moins de voyageurs pénalisés par les retards et plus de facilité pour remettre les trains à l'heure) et faire disparaître l'impact de la relève des conducteurs à Nanterre-Préfecture. • Profiter de la réalisation des actions prévues au Schéma Directeur de la ligne pour limiter le nombre de terminus intermédiaires et renforcer les dessertes en bout de branche.
ligne J6	<ul style="list-style-type: none"> • Améliorer la fiabilité du plan de transport : <ul style="list-style-type: none"> - un espacement suffisant entre les trains en ligne pour permettre une circulation sans ralentissement, - un temps de stationnement suffisant dans les gares de passage pour permettre les montées et descentes des voyageurs, - un temps de stationnement suffisant dans les gares origine/terminus pour permettre les opérations de retournement de la rame et du conducteur. • Pour le tronçon central, mieux corrélérer l'offre de transport aux besoins de déplacement en augmentant le nombre d'arrêts des gares à forte fréquentation, entre Argenteuil et Conflans.

Suite à l'approbation du projet de refonte pour les lignes A et L3 au Conseil du STIF du 22 mars, il a été demandé à SNCF Mobilités et à la RATP d'organiser d'ici début 2019 **un retour d'expérience** avec l'ensemble des élus et associations concernés, visant notamment à faire état de la qualité de la production de la nouvelle offre, de sa ponctualité et de sa robustesse effective, mais également des bénéfices concrets sur les gains dans la gestion de la relève à Nanterre-Préfecture.

Par ailleurs, il a été acté que le STIF diligentera mi-2019, 6 mois après la mise en service du centre de commandement unique à Vincennes, **une étude** sous son égide **visant à objectiver l'impact réel pour les voyageurs d'une suppression de la relève conducteurs à Nanterre-Préfecture**, sujet qui a fortement mobilisé les associations et les élus pendant la concertation.

Des investissements à moyen et long termes

Au-delà des mesures engagées sur les refontes des grilles horaires, les grands projets d'investissements prévus se poursuivent :

- **Programme de régénération du réseau** par SNCF Réseau en cours, pour rattraper les 30 ans de sous-investissements.
- **Sur la ligne A :**
 - Après la création d'une direction de ligne unifiée en novembre 2016, mise en place dès décembre 2018, par la RATP et la SNCF, d'un centre de commandement unique (CCU). Ce principe d'unité de lieu pour les prises de décisions et la centralisation de l'information voyageurs a fait ses preuves sur la ligne B, également co-exploitée par les deux entreprises.
 - Mise en place du pilotage automatique des rames dans le tronçon central en 2018 (et extension du SACEM en 2022).
 - Création d'une quatrième voie à Cergy fin 2018.

Un travail serait initié dès 2020 avec la SNCF et la RATP, visant à identifier les améliorations de desserte possibles à court et moyen termes, en tenant compte notamment de l'automatisation de la ligne A (extension du SACEM jusqu'à Noisy-Champs en 2022) et des meilleures performances des nouveaux matériels de la ligne L3.

- **Prolongement de la ligne E à l'ouest** en 2024, qui désaturera de 15 % la ligne A entre Auber et La Défense.

Par ailleurs, **ces lignes sont ou seront totalement équipées de trains neufs**, conformément à la stratégie du STIF pour le renouvellement du matériel roulant d'ici 2021 :

- La ligne A est entièrement équipée de trains neufs à deux étages (+ 30 % de capacité).
- Les lignes L Nord et J Nord seront équipées à 100 % de trains neufs en 2021.

