

TRENTE PROPOSITIONS DE LA COMMISSION D'ENQUÊTE VISANT À PLACER LES USAGERS AU CENTRE DU SYSTÈME

RÉFORMER LA GOUVERNANCE DU SYSTÈME

1. Unifier le commandement :

- **Réaliser la mise en œuvre opérationnelle, avant le terme de l'année 2012, du centre unique de commandement (CUB) de la ligne B à Denfert-Rochereau.** Sous l'autorité du STIF, RFF, la RATP et la SNCF devront travailler de façon conjointe, dans un même lieu, et constituer ainsi une structure unifiée de gestion opérationnelle de la ligne. Il conviendra également d'envisager une réglementation unifiée des règles de circulation ;
- **Lancer dans les plus brefs délais un groupe de travail** visant la création, d'ici à la fin de l'année 2012, d'un CUA - centre unique de commandement de la ligne placé sous l'autorité du STIF, sur le modèle de celui portant sur le RER B mis en place le 9 février 2012 par la RATP et la SNCF. Il conviendra également d'envisager une réglementation unifiée des règles de circulation ;
- **Supprimer la relève de Nanterre Préfecture sur la ligne A** entre conducteurs RATP et SNCF afin d'améliorer la fluidité du trafic.

2. Transmettre au Parlement avant le 31 décembre 2012 un rapport d'étude technique et réglementaire par les services du ministère des transports et l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) sur les conditions et les délais d'une attribution opérationnelle des lignes A et B à un opérateur unique.

3. Mettre en œuvre sans tarder un regroupement de toutes les compétences et moyens dédiés : la formule d'un « GIP RER », un groupement d'intérêt public rassemblant sous la présidence du STIF, la RATP, la SNCF, dans sa fonction d'opérateur mais aussi avec ses parties *DCF* et *Infra*, RFF, et l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) constituera un cadre mobilisateur d'identification et d'action favorable à la coordination des moyens, des procédures et de la gestion des situations de crise et permettra de réaliser une gestion unifiée du RER articulée avec le *Transilien*. Les comités de lignes y seront régulièrement associés.

4. Demander au ministère chargé des transports de transmettre au Parlement, dans un délai de six mois, une étude sur l'intégration des

lignes H, K, J, L, N, P, T, R, U du *Transilien* dans la logique d'exploitation RER.

- 5. Intégrer à l'Établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF), les missions de contrôle sur l'infrastructure des métros relevant actuellement du Service technique des remontées mécaniques et des transports guidés (STRMTG) : cette unification des contrôles sur la totalité des infrastructures conditionne l'harmonisation éminemment souhaitable des projets d'investissements. Cette mesure s'appliquera également aux futures liaisons automatiques du Grand Paris.**

**FAIRE ÉVOLUER L'EXPLOITATION DU RER DANS LE SENS D'UNE
MODERNISATION DES MATÉRIELS ET DES INFRASTRUCTURES**

6. Augmenter le nombre de rames à double étage :

- Dégager les financements nécessaires à l'accélération du rythme des livraisons et des mises en service des rames à double étage sur la ligne A afin que trente de ces nouveaux trains circulent au terme de l'année 2013 et confirmer au plus tôt la commande prévue de trains supplémentaires pour atteindre un total d'au moins 65 rames à double étage sur la ligne au 31 décembre 2015 puis ultérieurement une généralisation de ces matériels ;
- Lancer une étude RATP de faisabilité sur les possibilités de faire circuler des rames à double étage sur la partie Sud de la ligne B, en évaluant les coûts des éventuelles rectifications d'ouvrages ;
- Augmenter, quand cela est techniquement possible, le nombre de rames à double étage circulant sur le réseau.

7. Réaliser une étude, sous l'autorité du STIF sur la mise en œuvre de modes d'exploitation alternatifs :

- Liaisons partielles avec des ruptures de charge au niveau des branches et une desserte par navette sur les tronçons centraux ;
- Modalités et calendrier de mise en œuvre du nouveau mode d'exploitation proposé par la SNCF (omnibus en Petite couronne et direct en Grande couronne).

8. Arrêter une décision, avant le terme de l'année 2014, concernant le doublement du tunnel Châtelet - Gare du Nord. Cet objectif suppose qu'au-delà de l'étude exploratoire de faisabilité qui vient d'être lancée par le STIF et RFF, d'autres solutions de substitution soient également étudiées. Afin de remédier à la cause majeure d'engorgement des lignes B et D, l'étude la plus complète possible des différentes options devra s'accompagner d'un chiffrage et d'un calendrier de réalisation particuliers à chacune d'entre elles.

9. Augmenter le nombre des trains de réserve sur chaque ligne (si besoin par l'acquisition de nouveaux matériels) **et de conducteurs immédiatement disponibles sur le réseau et mettre en place des systèmes d'aiguillages et des plateformes de retournement**, afin de limiter les blocages de ligne en cas d'incident par la reprise rapide de la circulation.

10. Revoir le schéma d'exploitation du RER C. Il n'est pas logique qu'alors que vingt-quatre trains circulent sur le tronçon central en heure de pointe, ils ne

soient plus que vingt à l'horizon 2025, cela en dépit d'une importante augmentation de fréquentation.

11. **Renforcer le schéma directeur de la ligne D qui demeure trop imprécis.** Il faut notamment améliorer la coordination des aiguillages dont le plus ancien date de 1932 (Paris Gare de Lyon) et optimiser le débit de certaines zones où subsistent de nombreux conflits de circulation. La situation des usagers de la Grande couronne reste insuffisamment prise en compte dans la conception même d'un schéma qui doit donc être revu.
12. **Demander à la SNCF, dans un délai de six mois, une étude précise sur la conception, les modalités, le coût et le calendrier de mise en œuvre du futur système d'exploitation *NExT*** et fournir une étude présentant des systèmes alternatifs en service sur des réseaux périurbains comparables en Europe ou dans d'autres grandes agglomérations mondiales.
13. **Assurer la création de deux nouvelles voies pour le RER C entre Juvisy et Paris (« sextuplement » des voies) afin de garantir une meilleure séparation des trafic au bénéfice de la ligne C du RER,** notamment dans le cadre de l'étude sur la réalisation de la LGV Paris – Orléans – Clermont-Ferrand – Lyon (POCL).
14. **Confier au Parquet général de Paris et à la Préfecture de police une mission concernant les procédures et les interventions qui en résultent dans les situations d'accident grave de voyageur afin d'éviter que ces événements dramatiques n'affectent trop longtemps le réseau.** Cette mission devra débuter au cours du premier semestre 2012.

PLACE DES USAGERS

15. **Renforcer la place des usagers d'Île-de-France au sein des conseils d'administration ou de surveillance de la SNCF, de la RATP mais aussi de RFF et de la Société du Grand Paris (SGP).**
16. **Renforcer le système d'information des usagers afin de le rendre plus fiable et transparent.**
17. **Revoir le fonctionnement et le rôle du Comité des partenaires du transport public (CPTP).** Cette réforme conditionne notamment la participation des représentants des usagers à la définition des critères de régularité, notamment en heure de pointe, et de qualité de service opposables aux opérateurs par le STIF.
18. **Réunir les représentants des usagers, d'une part, et les constructeurs et les ateliers de maintenance, d'autre part, pour échanger des informations sur la conception, l'entretien, l'accessibilité, le confort général et la sécurité des rames et des gares.** La commission insiste sur la nécessité de mieux prendre en compte les retours d'expérience des usagers.
19. **Demander au STIF la réalisation d'un guide annuel des gares et des trajets accessibles aux personnes à mobilité réduite.**
20. **Réserver aux associations d'usagers du RER un espace d'affichage dans les gares.**
21. **S'assurer de la diffusion d'un message d'information en plusieurs langues en cas d'incident,** tout particulièrement sur la ligne B qui dessert deux aéroports internationaux.
22. **Mieux anticiper les modifications de configuration et de capacité d'accueil des gares notamment lorsqu'il est décidé la création d'une nouvelle correspondance ou lorsqu'une commune ayant développé son parc d'activités voit son trafic augmenter par des allers et retours quotidiens de salariés-usagers.**
23. **Apporter aux usagers du RER D une information plus complète à la station de Châtelet les Halles.**

LA SÉCURISATION DES FINANCEMENTS

24. **Exiger, au terme de leur exercice 2012, de la RATP et de la SNCF, la présentation d'une comptabilité par ligne du réseau du RER.**
25. **Sécuriser des ressources budgétaires au bénéfice des opérations de régénération des lignes du RER** en y consacrant une partie prédéterminée dans un cadre pluriannuel du budget de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF).
26. **Avancer d'une année, au 31 décembre 2012, la date de la clause de rendez-vous prévue par le Protocole d'accord Etat-Région du 26 janvier 2011** s'agissant de la possibilité pour la Société du Grand Paris de consentir des avances remboursables destinées au financement du Plan de mobilisation régional.
27. **Rendre plus fiables les processus de sélection et d'évaluation de l'État et du STIF pour leurs projets d'investissement d'infrastructures et de matériels.** Il convient également de poursuivre le renforcement de la place des expertises indépendantes au cours des procédures de marchés et de systématiser les évaluations à 5 et 10 ans après mise en service pour tous les investissements supérieurs à 50 millions d'euros.
28. **Rompre définitivement avec la pratique consistant à faire dériver une partie du produit des péages acquittés par le STIF à RFF vers des investissements sur des infrastructures du réseau ferré et extérieures à l'Île-de-France.** Il convient de compenser les insuffisances d'investissement qui ont de ce fait durablement pénalisé l'infrastructure ferroviaire de l'Île-de-France par un effort de rattrapage financier à effet immédiat que la commission d'enquête évalue au moins à 400 millions d'euros à consentir en large part au RER.

**UNE RÉFLEXION STRATÉGIQUE SUR L'AMÉNAGEMENT ET LE DÉVELOPPEMENT
RÉGIONAL**

- 29. Définir une nouvelle politique tarifaire, cohérente avec le prochain schéma directeur régional (SDRIF) dont la révision doit favoriser une évolution polycentrique des territoires dans le cadre d'un maillage cohérent.** En tout état de cause, il résultera aussi de la réforme de la comptabilité des opérateurs une réelle connaissance du coût kilomètre par voyageur, un outil de réflexion indispensable, comme le sont également de véritables études « origine-destination » actualisées qui restent à entreprendre avant la mise en place de toute nouvelle formule de tarification.

- 30. Favoriser la diffusion et l'exploitation des études d'économistes et de sociologues sur la mobilité dans les transports collectifs en Île-de-France.** Des études actualisées et ciblées par ligne sur les conséquences sociales et économiques des moyens et des fréquences de déplacement (plus particulièrement des études « origine-destination ») contribueraient à mieux éclairer la prise de décision publique. **Des questions aussi essentielles que le rééquilibrage entre l'est et l'ouest de la région Ile-de-France ou encore la réflexion sur les horaires de travail, déterminants sur les flux aux heures de pointe, devront être débattues dans ce cadre.**