



L'autorité organisatrice de vos
transports en ile-de-france

Monsieur Jean-Pierre GIRAULT
Président de la Commission transport
du Conseil régional d'Ile-de-France
Administrateur du STIF

Paris, le 25 SEP. 2009

DE-OF/RD-KZ/PM/09004421

Destinataires
(voir pièce jointe)

Madame, Monsieur,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint, le compte rendu du Comité de ligne Paris Sud-Est, qui s'est tenu le 9 juillet dernier.

Je vous prie d'agréer, Madame, Monsieur, l'expression de ma considération distinguée

Président de la Commission transport
du Conseil régional d'Ile-de-France
Administrateur du STIF

Jean-Pierre GIRAULT

COMITE DE LIGNE PARIS SUD-EST

Compte-rendu de la réunion du 9 juillet 2009

Présidé par M. Jean-Pierre GIRAULT, Président de la Commission Transport du Conseil régional d'Ile-de-France, administrateur du STIF

Etaient présents ou représentés :

STIF

SNCF Transilien

Réseau Ferré de France

RATP

LITEP-EPFL

Président du Conseil Régional de Bourgogne

Conseil Général de Seine et Marne

Communauté d'agglomération Melun Val de Seine

Communauté d'agglomération montargoise et rive du Loing

Maire de FONTAINEBLEAU

Mairie de FONTAINE-LE-PORT

Mairie de LIVRY-SUR-SEINE

Mairie de MONTEREAU-FAULT-YONNE

Mairie de MORET SUR LOING

Mairie de SOUPPES SUR LOING

Mairie de VENEUX-LES-SABLONS

Mairie de VULAINES-SUR-SEINE

Fédération nationale des associations d'usagers des transports

FNAUT Livry Environnement

Président du SITBCCE

Association des Usagers Sud seine

et marnais des Transports en Commun

Comité de défense des Usagers des transports

du Sud Seine et Marne (CODUT)

Association Collectif Seine Rive Droite

Etaient excusés :

Maire de CHAMPAGNE-SUR-SEINE

Maire de CHATEAU LANDON

Maire de NEMOURS

Maire de SAMOREAU

Association Familles de France

Mme BLYT

MM. MONNET, GUIMBAUD, DESORMIERE,
SAINT-BLANCARD, ELLIEN, ZIBAT

Mme THOVEX,

MM.KRAKOVITCH, BEAUDIC, CAREMANTRANT,
GUILLET

MM. HEROUIN, GABRIEL

Mme JAMET

MM. EMERY, TZIEROPOULOS

M. MOREL

MM. RONDEL, MAILLIET

MM. CARASSUS, GASNOS

M. PEZAIRE

M. BOSQ

Mmes MOTHRE, DELPORTE

M. CARADONNA

M. LE MAOULT

M. ALBOUY

MM. CHERON, MAROTTE

M. BERRY

M. SOUCHARD

M. WENGER

M. BOUTRY

Mme SERGENTON

M. GARNIER

M. MERCEY

M. BESSEMOULIN

* * * * *
* * *

Les présentations de la SNCF, de l'EPFL et du STIF sont jointes en annexe.

M. Girault introduit la séance sur le rôle de ce comité de ligne centré sur les questions d'actualité et d'actions à court terme. Il rappelle les engagements pris au cours du comité du 23 octobre 2008 sur la réalisation d'une expertise indépendante relative à la capacité du réseau et la faisabilité de trains directs entre la rive droite de la Seine et Paris. Il remercie la Région Bourgogne de sa présence et de sa coopération avec le STIF.

La **SNCF** présente un premier bilan de la nouvelle offre, marquée par une amélioration sensible de la régularité qui dépasse depuis avril 2009 l'objectif contractuel de 94%, pour les trains Transilien. Les TER Bourgogne desservant l'Île-de-France présentent un résultat similaire en matière de régularité. La SNCF souligne que ces chiffres de régularité atteignent des niveaux jamais atteints jusqu'alors sur le réseau de Paris-Sud-Est.

La fréquentation du réseau est en hausse de +8% en semaine par rapport aux comptages de mars 2007, avec un net accroissement de l'utilisation du train pendant les heures creuses et en soirée : la nouvelle offre répond ainsi à des besoins qui ne pouvaient être satisfaits avec l'ancienne organisation du service. Vis-à-vis de la fréquentation des week-ends, la hausse de trafic atteint respectivement les +20% les samedis et +32% les dimanches et fêtes. Aux heures de pointe du matin, on assiste à une baisse de la fréquentation sur le créneau horaire le plus chargé, du fait d'un étalement de la période de pointe, constatée sur la plupart des lignes du réseau Ile-de-France.

Pour affiner cette première approche des fréquentations, la SNCF engagera une enquête Origine-Destination sur le réseau de Paris-Sud-Est dès l'automne prochain. Cela permettra notamment de mieux cerner l'évolution des comportements des voyageurs, sur la fréquentation des gares intermédiaires, et la répartition entre la rive gauche et la rive droite (utilisation des parcs relais).

La SNCF a, par ailleurs mené une enquête-satisfaction auprès des usagers au cours de la dernière semaine de mai 2009 dont il ressort que 72% des voyageurs se disent satisfaits de la nouvelle offre, tant sur l'amplitude que sur la lisibilité du système cadencé et sur l'amélioration de la régularité. Outre la question spécifique de la rive droite, les points sur lesquels la qualité de service est jugée encore insatisfaisante portent sur l'information des voyageurs (transmission des nouveaux horaires jugée tardive par rapport à l'ampleur des modifications), sur la propreté des trains et sur la coordination avec les réseaux de bus en grande couronne.

La question de la suppression des trains directs sur la rive droite de la Seine ressort dans ce sondage, mais de façon moins marquée que prévue : ainsi, près de 43% des voyageurs de la rive droite interrogés se disent plus satisfaits de la nouvelle offre aux heures de pointe contre 15% des sondés de la rive droite qui se déclarent moins satisfaits de la nouvelle desserte.

L'École Polytechnique Fédérale de Lausanne présente les résultats de son expertise indépendante relative à la capacité du réseau et à la faisabilité de trains directs entre la rive droite de la Seine et Paris. L'analyse conclut à ce que des sillons sont théoriquement traçables en 2009 entre Montereau et Paris, mais il reste encore de nombreuses questions en suspens : il s'agit de la capacité en gare et de l'insertion du sillon dans l'avant-gare de Paris-Lyon, de la disponibilité du parc de matériel roulant (type Z5300 « petits gris »), des capacités de garage au sud de Montereau, des impacts sur la régularité et des conséquences du renouvellement des postes 1 et 2 de Paris-Lyon qui n'ont pas été évalués. Enfin, aucune solution n'a été trouvée le soir au départ de Paris.

RFF précise qu'en l'état actuel de l'exploitation, des possibilités peuvent effectivement apparaître, mais il convient de se projeter dans l'organisation de la Gare de Lyon pendant les travaux qui vont s'étaler sur les cinq à dix prochaines années. En 2011 et en 2012, avec la neutralisation de deux voies en gare, l'un des sillons proposés par l'EPFL (arrivée à 08h41 à Paris-Lyon) ne serait pas réalisable une grande partie de l'année compte tenu du fait que deux trains encadrants (TGV Chalon-sur-Saône – Paris-Lyon 08h37 et TER Dijon-Ville – Paris-Bercy 08h43) seraient supprimés durant les périodes de travaux. Les plages de travaux connues actuellement ont une durée de six mois sur chacune des deux années, ce qui ne permettrait pas selon RFF de garantir une pérennité à des nouveaux trains Transilien telles que proposés par l'EPFL.

RFF s'engage cependant à ce que l'offre actuelle soit maintenue identique pour tous les trains Transilien pendant les travaux.

Le **STIF** a donc approfondi des aménagements de l'offre pour améliorer la desserte de la rive droite de la Seine, comme le suggère l'EPFL dans les conclusions de son étude. Ainsi, le STIF a demandé à la Région Bourgogne de créer un arrêt à Fontaine-le-Port sur les deux TER sans arrêt entre Montereau et Paris. Après plusieurs échanges entre les deux Autorités Organisatrices concernées, le choix de la Région Bourgogne s'est porté sur la gare de Champagne-sur-Seine qui permettra une desserte de certains établissements scolaires prisés des élèves nord-icaunais, justifiant ainsi un allongement du temps de parcours de une à deux minutes (selon les gares) pour les autres voyageurs bourguignons. En outre, cette desserte TER semi-directe deviendra plus lisible pour les voyageurs montant à Montereau, grâce au passage de ces trains à la même minute.

En outre, le STIF a décidé avec la Région Bourgogne d'une modification des affectations de matériel roulant, avec le remplacement de deux rames V2N du TER Bourgogne, en surcharge à partir de Melun, par deux rames Z2N Transilien, permettant ainsi d'offrir aux voyageurs près de 350 places assises supplémentaires par train, aux heures de pointe de matinée et de soirée.

Le **CODUT** apprécie favorablement la desserte de Champagne-sur-Seine par le TER Bourgogne mais regrette que la gare de Fontaine-le-Port ne soit pas également concernée. La correspondance en gare de Melun reste problématique, malgré l'avancement des opérations de construction d'un nouvel escalier. Les gains sur la branche de Montargis sont appréciés, mais semblent accentuer le problème de report des usagers du Loiret sur le parc-relais de la gare de Souppes-Château-Landon, ce que confirme la Ville de Souppes-sur-Loing. Sur l'enquête-satisfaction réalisée auprès des voyageurs, le CODUT exprime ses réserves car les remontées des voyageurs à l'association sont nettement divergentes. Une pétition de 4600 signatures est remise en séance par le Collectif Seine Rive Droite.

L'**AUSTEC** note que la régularité s'est certes améliorée, mais que les temps de trajet ont été fortement augmentés et que le confort du matériel roulant Transilien n'est pas acceptable. De plus, la gare de Moret-Veneux-les-Sablons n'est plus desservie par les Corail Intercités. Le cadencement n'a pas réellement amélioré le service pour cette gare dont les fréquences demeurent très inférieures aux autres lignes.

Sur le matériel roulant, le **STIF** indique que les rames à deux niveaux sont en cours de rénovation et qu'en 2012, les rames Z 5300 seront remplacées sur tous les trains de/vers Paris-Lyon. Quant au confort des rames, compte tenu des contraintes de longueur des quais, du nombre de trains Transilien et/ou TER pouvant circuler et du nombre de voyageurs à transporter, le diagramme à 5 sièges de front est, pour le moment, la seule solution possible. Retirer des sièges entraînerait une perte de capacité assise de l'ordre de 20%, pénalisant ainsi tous les usagers de la ligne qui attendent d'abord de voyager en position assise. Le STIF rappelle que 2 milliards d'euros ont été investis en trois ans sur le renouvellement et la rénovation du parc de matériel roulant.

L'**AUT-FNAUT-Ile-de-France** apprécie l'amélioration significative apportée à la qualité du service (et note les efforts des opérateurs permettant la réalisation de l'escalier à Melun en réponse aux demandes formulées en comité de ligne) et considère que la question des travaux à Paris-Lyon est déterminante pour rendre possible à terme le retour des trains directs de la rive droite de la Seine vers Paris. Il est d'ailleurs dommage que les difficultés de financement des projets sur la gare de Lyon conduisent à reporter la création des nouvelles voies 25 et 27, alors qu'elles seraient utiles pendant la phase de transformation du site.

RFF indique que ces créations de voies ne peuvent malheureusement se faire qu'une fois le renouvellement des postes 1 et 2 de Paris-Lyon achevé.

FNAUT-Livry-Environnement souligne la transparence dans laquelle est mené ce comité de ligne. L'association déplore le manque de capacité de plusieurs trains aux heures de pointe entre Melun et Paris. Le STIF rappelle que la modification des affectations du matériel roulant qui va être mise en œuvre en décembre prochain permettra de traiter les surcharges constatées à l'heure actuelle. Au-delà, c'est un problème de comportement de certains voyageurs, qui privilégient les voitures de tête alors que les voitures de queue disposent encore de places assises libres.

La Ville de Moret-sur-Loing apprécie la démarche en cours pour coordonner l'ensemble des modes d'accès à la gare et ainsi définir une politique cohérente de stationnement. Sur la question relative à la rive droite, le choix fait par le Conseil Régional de Bourgogne de desservir par TER la gare de Champagne-sur-Seine est un choix judicieux, eu égard aux besoins de déplacements identifiés entre le Sud-Seine-et-Marne et le Nord-Yonne. Néanmoins, il ne s'agit que d'une réponse partielle aux problèmes soulevés par la rive droite de la Seine. La Ville considère toutefois que l'absence à ce jour de possibilités le soir au départ de Paris est une difficulté dans la recherche d'une solution satisfaisante.

La Ville de Montereau aurait apprécié que les syndicats intercommunaux de transports soient invités à ce comité de ligne, compte tenu de leurs implications sur les réseaux de bus en correspondance avec les trains Transilien.

Concernant le pôle PDU, la gestion du stationnement reste difficile et la ville souhaiterait savoir si la participation du STIF aux parcs relais est conditionnée à la mise en place d'un usage payant. Enfin, la demande de maintien d'une desserte sans arrêt entre Montereau et Paris-Lyon est formulée, considérant que les arrêts créés à Champagne-sur-Seine sur les trains TER Bourgogne allongent les temps de parcours de deux minutes.

Le STIF rappelle qu'une ligne de bus a été renforcée à Montereau à l'occasion de la mise en service de la nouvelle offre ferroviaire.

Sur la politique de stationnement, le STIF ne souhaite pas limiter son approche aux seuls parcs-relais, mais mener, avec les collectivités locales, une réflexion d'ensemble sur le stationnement aux abords des gares afin de maintenir une capacité de stationnement adaptée à la vie locale. En outre, lorsqu'une desserte par bus existe, le STIF souhaite développer son usage dans une approche multimodale du rabattement ce qui justifie parfois la mise en place d'une tarification du stationnement.

La Ville de Fontaine-le-Port remarque que certaines conclusions de l'expertise confirment les constats exprimés par la Ville. Elle regrette de ne pas pouvoir bénéficier des arrêts des trains TER Bourgogne semi-directs, compte tenu de la sous-fréquentation du parc-relais qui a récemment été agrandi. Plus globalement, la suppression fin 2008 des trains directs sur la rive droite pose la question de l'aménagement du territoire sud-seine-et-marnais.

La Ville de Montargis souligne que les demandes des élus locaux ont été prises en compte sur la desserte Corail Intercités reliant Paris à Nevers. Toutefois, il demeure des attentes importantes concernant les conditions correspondance entre le métro - lignes 6 et 14 – et la gare de Paris-Bercy (info voyageurs, escalier, arrêt bus).

Le STIF rappelle que son Conseil s'est exprimé sur le sujet, le 8 juillet, et que des études portant sur l'amélioration de l'information et des accès ont été demandées à la RATP, à la SNCF et à la Ville de Paris.

Le Conseil Général de Seine-et-Marne considère que l'étude de l'EPFL est intéressante. Elle constitue une première étape et amorce une réflexion à plus long terme avec le rétablissement de trains directs de/vers la rive droite. Cette étude relance également la question de la desserte directe depuis la gare du Mée en direction de Paris.

De ce point de vue, **le STIF** rappelle que les demandes particulières sont nombreuses et que toutes ne peuvent trouver de réponses satisfaisantes ; il est important de noter que l'amélioration significative de la régularité est en grande partie due à une meilleure organisation de l'ensemble des circulations ferroviaires. La multiplication de situations dérogatoires au cadencement (avec des trains considérés comme hors système) pourrait avoir comme conséquence fâcheuse une fragilisation d'une desserte commune Transilien / TER qu'il convient de maintenir pour la fiabiliser au maximum : la qualité de service reste un enjeu prioritaire pour le STIF.

M. Girault remercie les participants de leur présence et clôt la séance.

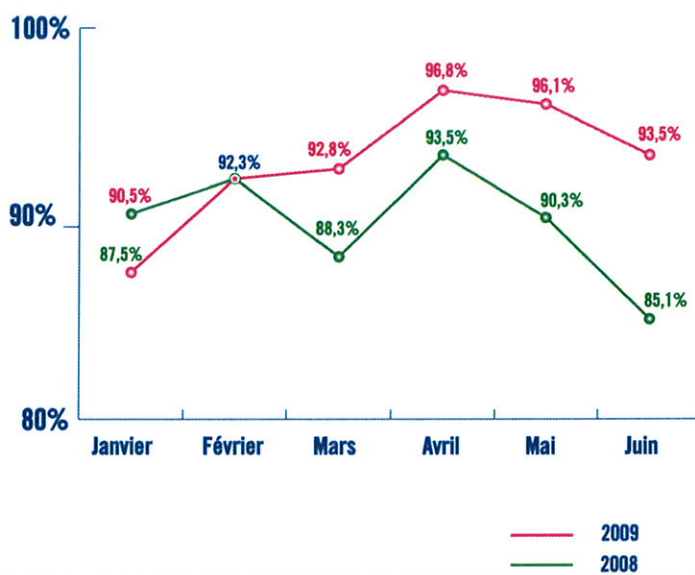


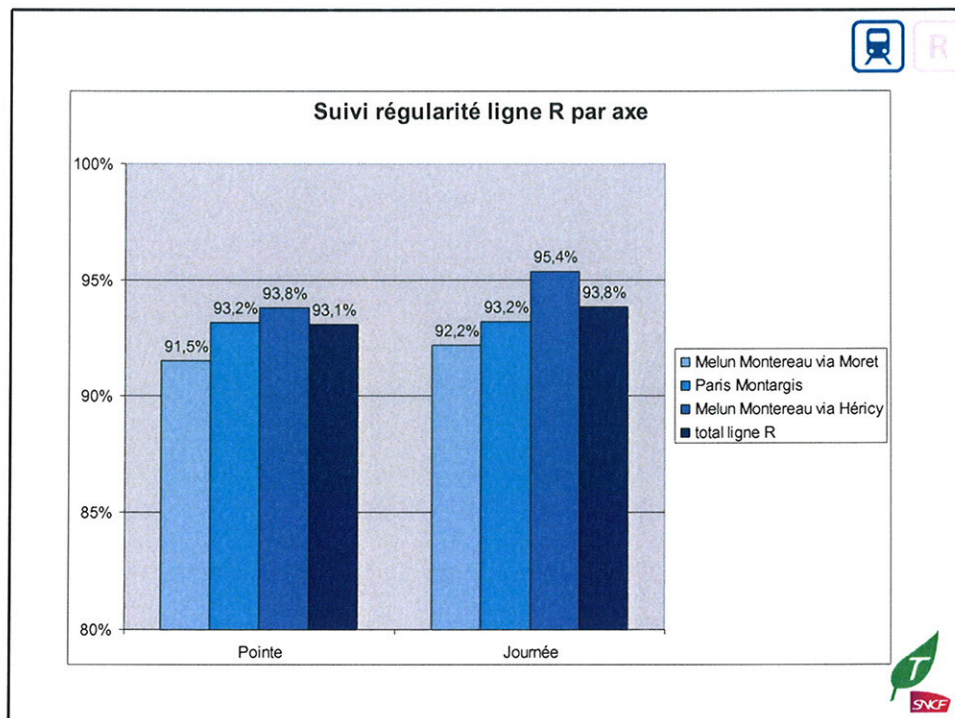
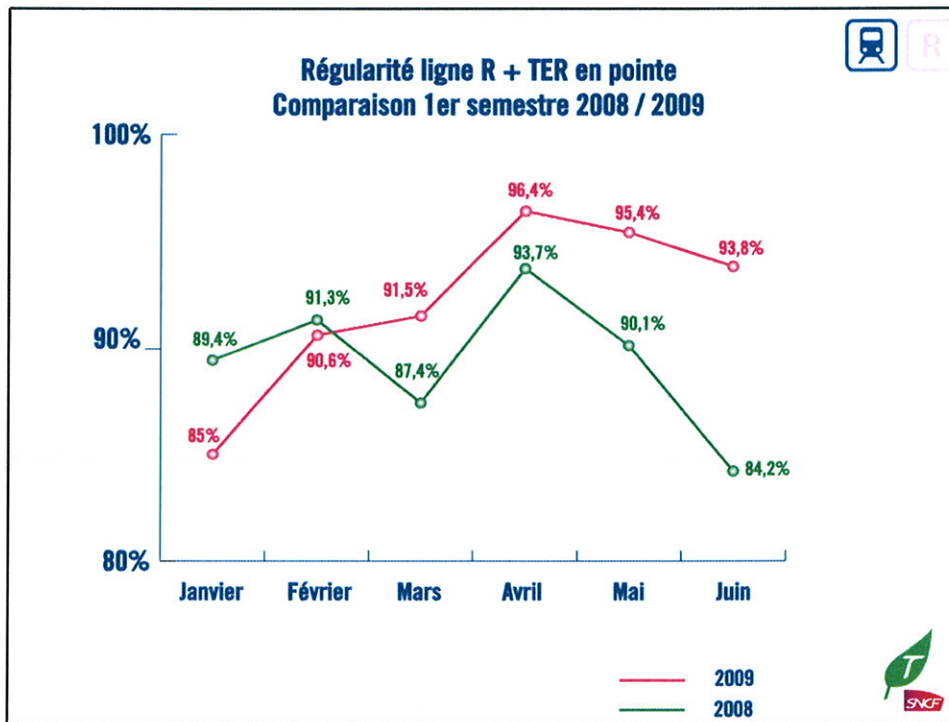
Comité de ligne R

Le 09 juillet 2009



Régularité ligne R en pointe
Comparaison 1er semestre 2008 / 2009





Correspondance en gare de Melun



Pointe de Matinée Sens Pair (vers Paris) :

- ✓ La bonne régularité des navettes de la rive droite permet d'offrir un temps de correspondance correct à la clientèle ;
- ✓ Le délai pour changer de quai est au maximum de 4 minutes ;
- ✓ Les travaux de construction de la 2ème trémie sur le quai de Corbeil ont débuté. Ils devraient être terminés pour la fin de l'année 2009.

Pointe de Soirée Sens Impair (vers Province) :

- ✓ La correspondance avec les navettes à destination de Montereau via Champagne-sur-Seine ne pose pas de problème particulier :
 - Construction d'une sortie supplémentaire sur le quai n°1 (décembre 2008) ;
 - Mise en place de règles d'attente pour les trains en correspondance (la navette peut attendre 3 à 4 minutes l'arrivée du train direct)



EVOLUTION DES FLUX - COMPTAGES 2007/2009

