

Présidé par Mme. Pascale LE NEOUANNIC, Présidente de la Commission Offre de transports et PDU du STIF

Etaient présents

STIF	MM. MONNET, GUIMBAUD, SAINT-BLANCARD, ZIBAT, DESORMIERE
SNCF	Mmes THOVEX, CHANDELIER, DEVIVIE
	MM. ANCEL, PEREZ
RFF	M. ROUSSELET
Région Haute Normandie	Mme. CHAPPUIS
CG78	M. VAGNER
CPTP	M. PARMENTIER (représentant de la CRCI)
CC Deux rives de la Seine	Mme BAUDOUX et M. BELLEMIN
CC Seine Mauldre	M. LECOLE
CC Portes d'Ile de France	M. OBRY
Bonnières sur Seine	M. POMMIER
Rosny sur Seine	Mme. GOUVERNEL-THOMAS
Les Mureaux	M. FESSARD
Mantes la ville	M. ZBAYAR
Epône	M. BOLLE
AUT	M. LOISEAU

Mme Le Neouannic ouvre la séance en remerciant les représentants des collectivités, des associations et de la SNCF de leur présence. Elle rappelle que la réunion fait suite à un premier comité de ligne tenu en décembre 2007. La présente séance est principalement dédiée à la nouvelle offre Transilien 2009.

1- Situation générale de la ligne

Le STIF présente un premier diaporama sur l'actualité générale de la ligne et les grands chantiers engagés sur le matériel roulant, les pôles d'échanges, les parcs relais et l'amélioration du suivi de la régularité par le biais des nouveaux contrats avec les opérateurs. Pour le matériel roulant, des investissements de l'ordre de 2 milliards d'euros sont définis de sorte à ce que le parc soit entièrement rénové ou neuf d'ici 2016. Enfin, les réflexions sur le schéma directeur d'accessibilité des personnes à mobilité réduite estiment également à 2 milliards d'euros les investissements nécessaires pour mettre le réseau en conformité avec les spécifications légales.

En ce qui concerne la régularité, si les résultats du réseau Saint-Lazare sont en retrait des objectifs contractuels, notamment par le déverminage des nouvelles locomotives circulant avec les rames à 2 niveaux. La nouvelle organisation indéformable entre la locomotive et la rame devrait faciliter la gestion du parc, qui dispose d'un nouvel atelier à Sartrouville Val-Notre-Dame. D'autre part, depuis trois ans, des travaux lourds sont menés pour moderniser un réseau vétuste. Néanmoins, la part des causes extérieures, et en particulier la malveillance, est en nette hausse. Des agents en gare à Mantes-la-Jolie sont désormais formés pour réarmer les signaux d'alarme tirés abusivement à quai, de sorte à éviter au conducteur de remonter à pied jusqu'à la porte incriminée. Cependant, avec 1555 trains par jour, le réseau est aussi dépendant d'un net engorgement

En lien avec l'offre ferroviaire, le STIF a souhaité améliorer la desserte de rabattement par autobus, en associant les collectivités locales concernées : ces renforcements ont lieu en particulier en heures creuses et le week-end. L'offre sur Les Mureaux a été renforcée par anticipation avec le développement du nouveau réseau.

2- Evolution de l'offre au 14 décembre 2008

Le STIF présente les orientations retenues pour le projet Transilien 2009 (cf. présentation correspondante jointe en annexe) : elle concerne trois réseaux et a nécessité deux années de travail avec la SNCF, RFF et les

Régions limitrophes pour parvenir à un projet d'ensemble visant à structurer de façon lisible la desserte pour toutes les gares, assurer une meilleure fiabilité du service et répondre aux besoins identifiés en heures creuses, en soirée et le week-end. D'autre part, l'offre en été sera la même qu'en période scolaire, constituant un effort financier important du STIF. Pour les heures de pointe, les capacités ferroviaires ne permettant que marginalement l'accroissement du nombre de trains, la période de pointe a été le plus souvent élargie pour tenir compte de l'évolution des rythmes de travail.

Sur le réseau Saint-Lazare, l'offre a été intégralement reprise, jusqu'à Cherbourg et Le Havre, et a également impacté la transversale Caen – Le Mans – Tours. Il a également été tenu compte de l'arrivée des nouvelles rames à 2 niveaux (TER2NNG) et des automotrices AGC commandées par la Région Haute-Normandie. Les premières assureront les liaisons Paris – Rouen et les secondes seront utilisées sur les dessertes locales entre Mantes et Vernon d'une part, Mantes et Evreux d'autre part.

Les gares de Ménerville et Port-Villez, très peu fréquentées et aux quais ne pouvant recevoir qu'une seule voiture, seront fermées. En 2007, l'idée d'un transport à la demande a été étudiée mais il est apparu préférable de créer un service d'autocars réguliers.

D'autre part, le STIF a souhaité assurer une desserte régulière tout au long de la journée et a pris en charge la création de trains directs complétant les dessertes TER et Corail Intercités entre Mantes et Paris, voire dès Vernon.

3- Questions / Réponses

L'AUT demande la confirmation de la suppression de l'arrêt à Mantes-Station sur la desserte de Montparnasse et déplore les dysfonctionnements récurrents sur les ascenseurs. La relance du comité de pôle de Poissy est également demandée. Elle souhaite également savoir si le projet de voies supplémentaire à Epône reste d'actualité.

Le STIF confirme que les trains du réseau Montparnasse ne desserviront plus Mantes-Station. Pour le comité de pôles Les financements ont été notifiés par le STIF en juin 2006 à la ville (création de la passerelle et amélioration des cheminements piétons) et en octobre 2007 à la SNCF (ouverture d'un nouvel accès au BV SNCF pour la liaison avec la future passerelle).

Le calendrier prévu à l'époque par la SNCF était une mise en service du nouvel accès au 1^{er} trimestre 2010. La ville prévoyait d'aller plus vite (passerelle début 2008), mais les travaux de la passerelle ne semblent pas avoir commencés.

Pour les ascenseurs, la SNCF déplore les interruptions longues mais remarque que les entreprises tendent à allonger leurs délais d'intervention.

La ville de Mantes-la-Jolie demande si l'évolution de l'offre ne va pas dégrader la régularité et si la SNCF a prévu du personnel en conséquence. Elle demande également les conditions d'une liaison Mantes – La Défense par train et si l'accélération des trains vers Versailles est possible.

Le STIF rappelle que l'offre a été intégralement reconstruite de sorte à améliorer la robustesse du service et la capacité de rétablir plus rapidement la situation en cas de perturbation. La SNCF précise que plus de 10 000 cheminots sont concernés par la nouvelle offre dans l'ouest de la France. Le retour d'expériences du cadencement TER Rhône-Alpes (environ 1100 trains par jour) a été également positif même si la mise en service a été émaillé de semaines difficiles du fait de la profonde réorganisation interne à la SNCF.

Sur la liaison Mantes – La Défense et l'augmentation globale de la capacité de la ligne, RFF considère que le sujet est dépendant d'investissements lourds en infrastructures dans le cadre de l'amélioration de la liaison rapide Normandie – Val de Seine et du prolongement du RER E à l'ouest de Paris via La Défense.

Mme Le Neouannic insiste sur le fait que le réseau ferroviaire devra prendre en compte l'évolution des besoins à long terme. Quant à l'accélération des trains entre Mantes et Versailles, ceci ne serait possible qu'en supprimant des dessertes sur les gares intermédiaires dont l'offre est déjà pénalisée par un manque de

consistance et de lisibilité. La nouvelle desserte permet de structurer plus efficacement le service et de proposer une desserte plus régulière toute la journée.

La Communauté de Communes des Portes d'Ile de France suggère le développement de nouvelles liaisons par autocar sur l'A14 depuis Bonnières, qui peut concerner jusqu'à 200 personnes, ainsi que la gestion du stationnement à Mantes la Jolie. Sur l'offre routière, le STIF étudiera le sujet, plus probablement par de bonnes correspondances à Mantes.

La ville d'Épône suggère le même principe avec une desserte du carrefour de la Comtesse pour tangenter les Mureaux. Mme Le Neouannic souligne qu'une réflexion globale doit être menée au STIF sur le fonctionnement de ces liaisons routières par l'autoroute.

La Communauté de Communes des deux rives de la Seine exprime des attentes sur la desserte par bus du pôle de Conflans-Sainte-Honorine du fait de la mise sous péage du parc relais. Le STIF considère que ce point peut être traité par le biais des futurs contrats Optile.

La ville d'Aubergenville apprécie le renforcement de l'offre le week-end où des surcharges existaient notamment pour rejoindre les grands magasins. Elle propose de modifier la desserte Noctilien qui emprunte l'autoroute depuis Les Mureaux pour desservir Épône et Aubergenville. Enfin, la propreté des plateformes des VB2N est évoquée.

Le Conseil Général des Yvelines souhaite connaître l'impact des opérations d'infrastructures réalisées sur la ligne et la répartition des causes d'irrégularité. RFF précise que cinq des six opérations du CPER 2000-2006 sont en service, la dernière sera achevée en 2010. La SNCF ajoute qu'un tiers de l'irrégularité est due à l'intensité du trafic, 12% à la malveillance et 11% à une défaillance de l'infrastructure. Le matériel roulant représente 16% des incidents.

4- Communication institutionnelle

M. Monnet précise que le dépliant remis en séance sera diffusé dans les gares après les vacances de Toussaint et qu'un courrier du Président Huchon sera envoyé début novembre à l'ensemble des élus concernés. Les communes souhaitant intégrer la nouvelle desserte dans leurs bulletins municipaux peuvent contacter le cabinet du STIF pour disposer de toutes les précisions nécessaires. La SNCF annonce mobiliser ses équipes commerciales pour informer en amont les usagers : les fiches horaires « provisoires » seront diffusées début novembre.