

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, GUITTON               |
|                          | MM. MORANGE, BOUFFARD, PEUZIAT, SAGAZAN                 |
| RFF                      | M. ROUSSELET  |
| CG78                     | M. VAGNER   |
| Saint Cyr l'Ecole        | Mme VERENNEMAN, M. HEMET                                |
| CA Versailles Grand Parc | M. PAILLAUD   |
| Marchezais               | M. LETELLIER  |
| Broué                    | M. LEROMAIN   |
| Les Clayes sous Bois     | M. LE MOINE   |
| Montfort l'Amaury        | M. MICHEL   |
| AUT                      | M. LOISEAU  |

Mme Le Neouannic ouvre la séance en remerciant les représentants des collectivités, des associations et de la SNCF de leur présence. Il 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 Montparnasse sont encourageants car supérieurs aux objectifs contractuels pour le premier semestre 2008, la déglobalisation de l'indicateur de régularité a permis de mieux identifier les disparités par axe : ainsi la ligne de Dreux reste au-delà des objectifs de régularité contractuels. La SNCF a mis en place plusieurs séries d'action pour maintenir le niveau de qualité de service : la profonde refonte des horaires au 14 décembre prochain implique une modification des habitudes du personnel de conduite et de maintenance. D'autre part, la saison automnale étant traditionnellement sujette aux patinages (pluie et feuilles mortes), la SNCF a engagé des opérations préventives d'élagage et de sarclage, et recourt à un train nettoyant les rails par des jets à haute pression. Afin d'accélérer la remise en état des roues des rames victimes d'enrayage, la disponibilité des tours en fosse est maximale.

Cependant, la SNCF signale une croissance des actes de malveillance, en particulier dans la zone de Versailles à Trappes : les signaux d'alarme tirés abusivement ont augmenté de 12%, et les vols de câbles de 40%. Des actions coordonnées de la police ferroviaire et des moyens de sécurité locaux ont été engagées.

### **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. La nouvelle desserte, omnibus entre Dreux et Plaisir-Grignon, permet de mieux desservir les gares intermédiaires et d'éviter la concentration de reports sur les gares bénéficiant d'un nombre d'arrêts plus importants. Grâce à l'emploi des nouvelles locomotives Transilien, les temps de trajet sont améliorés par rapport à la situation existante marquée par une forte disparité des performances des trains.

La Région Basse-Normandie a souhaité réexaminer la desserte TER Paris – Argentan et ne plus desservir les gares de Houdan et Montfort-l'Amaury. Cette décision tardive nécessite de poursuivre les négociations afin d'aboutir à une solution acceptable pour les deux autorités organisatrices.

Sur la section Plaisir – Mantes, le STIF reste dans l'attente de propositions de la SNCF pour la pointe du matin vers Paris en semaine, sur les deux pointes du samedi et le dimanche soir, dont les grilles horaires doivent être encore affinées pour obtenir un cadencement rigoureux toute la journée.

Sur la section Plaisir – Paris, l'organisation actuelle de l'offre étant source d'irrégularité, il a été acté le principe d'une desserte comprenant un omnibus tous les quarts d'heure et un direct toutes les demi-heures (au lieu de tous les quarts d'heure), en veillant à assurer pour le plus grand nombre la garantie de voyager assis. Cependant, l'élargissement de la période de pointe permet de mieux répondre à l'évolution des comportements des usagers.

### **3- Questions / Réponses**

Le Conseil Général s'interroge sur les motivations de la Région Basse-Normandie quant à la politique d'arrêt des TER entre Dreux et Paris et les éventuelles alternatives possibles. Le STIF compte renégocier avec l'ensemble des partenaires ce point qui est intervenu tardivement dans les échanges.

La ville des Clayes-sous-Bois attend le départ des Z5300 dont le confort et la fiabilité ne sont plus compatibles avec les attentes des voyageurs et demande s'il serait possible de disposer d'une rame de réserve à Plaisir en cas d'incident matériel. Sur ce point, le STIF confirme le retrait des Z5300 au second semestre 2012 et que de telles rames de secours impliquerait la libération d'une rame déjà en service par ailleurs.

Les communes de Marchezais et Broué évoquent les conditions de vente des titres de transport et la capacité de stationnement. Le STIF rappelle le contexte institutionnel : pour des questions techniques liées au positionnement des terminus, la desserte de Dreux relève bien de la compétence du STIF, mais les gares sont bien des gares TER dont l'aménagement, comme la politique de distribution des titres de transport, relève de la Région Centre.

Le Conseil Général des Yvelines propose cependant d'intégrer la problématique des franges franciliennes dans la stratégie des parcs relais.

### **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.

**Post-réunion** : *Des études de finalisation des grilles horaires ont été réalisées par la SNCF et RFF sur l'axe Paris – Plaisir-Grignon – Dreux durant le mois de novembre 2008. Les résultats ont montré des décalages à prévoir, dans les deux sens, de l'ordre d'une minute pour les quatre gares de Houdan, Tacoignières-Richebourg, Orgerus-Behoust et Garancières-la-Queue, par rapport aux horaires provisoires présentés à ce comité de ligne.*