

Présidé par M. Jean BRAFMAN, Président de la Commission Démocratisation du STIF

Etaient présents

STIF	Mmes BRIEND, BLYT MM. MONNET, GUIMBAUD, SAINT-BLANCARD, ZIBAT, DESORMIERE
SNCF	Mmes THOVEX, LESAGE MM. MARGERIN, SAGAZAN, MOREAU
CG78	M. VAGNER
CPTP	M. PARMENTIER (représentant de la CRCI)
CA Val de Seine	M. DUBY
CA Arc de Seine	M. GASTAUER
CA Sud de Seine	M. LAGRANGE
Saint-Cyr-l'Ecole	MM. VERENNEMAN et HEMET
Rambouillet	M. LHEMERY
AUT	M. FAURE
UFC Que Choisir	M. BOYER

M. Brafman 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 SNCF a mis en place plusieurs séries d'actions 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.

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. D'autre part, le réseau de Saint-Quentin-en-Yvelines s'engage en soirée à garantir les correspondances entre les trains et les autobus : en cas de retard du train, les autobus attendront le temps nécessaire.

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.

Le projet a permis d'accroître l'offre de 10% pour les trains Transilien, et de 14% pour les TER Centre de la ligne Paris – Chartres – Le Mans qui desservent Versailles et Rambouillet. Ce renforcement a été permis par une négociation entre le STIF et la Région Centre, et d'un compromis entre les besoins de capacité en Ile-de-France et les attentes des voyageurs d'Eure-et-Loir (en particulier le temps d'accès à Paris).

La SNCF souligne que le trafic sur le réseau Montparnasse connaît une hausse de près de 5% par an, qui peut s'expliquer à la fois par l'effet de la refonte des zones tarifaires mais aussi par des évolutions de fond de la mobilité des franciliens, puisque la fréquentation en contrepointe (vers Paris le soir, vers la banlieue le matin) comme en milieu de journée, tend à augmenter. De même, le fractionnement des congés impacte la fréquentation des trains en été, où on a pu constater des surcharges : la nouvelle offre prend en compte cette évolution des comportements.

Le STIF précise qu'après les derniers ajustements techniques restant à traiter avec la SNCF, une communication institutionnelle sera mise en place auprès de l'ensemble des collectivités et des usagers. La SNCF assurera la communication des nouveaux horaires dans chacune des gares. Pour les offres bus, dès la validation par les instances du STIF, les adaptations pourront être diffusées.

3- Questions / Réponses

L'AUT déplore l'horaire de la réunion peu compatible avec les obligations professionnelles, fait remarquer que le site transilien.com est régulièrement en dérangement et n'offre pas une interface très commode pour l'utilisateur.

La ville de Rambouillet demande si le développement des parcs à vélos permet une adaptation architecturale au contexte local. Le STIF rappelle que la maîtrise d'ouvrage relève du rang local pour ces opérations.

La ville de Saint Cyr l'Ecole demande si les trains de/vers Rambouillet desserviront sa gare : la réponse est positive. Elle s'interroge également sur la création d'un ascenseur pour faciliter l'accès aux quais. Sur ce point, le STIF renvoie aux études en cours sur l'accessibilité.

La ville du Perray déplore l'écart de temps de trajet par rapport à la gare de Rambouillet. Il est également précisé que le projet de 3^{ème} voie reste toujours en suspens. Sur ce point, le STIF précise que Rambouillet et Versailles constituent les points de correspondance entre le TER et Transilien pour permettre aux usagers du TER Centre de rejoindre respectivement les secteurs de Saint-Quentin-en-Yvelines et de la Défense. Le souhait du STIF est d'avoir un pôle structurant sur chaque axe favorisant ces transitions entre les services ferroviaires, tout en prenant en compte les besoins des usagers. Au-delà, la desserte Transilien des communes du Perray, des Essarts-le-Roi et de Coignières est identique à celle de Rambouillet.

La ville de Rambouillet s'interroge sur l'attractivité de l'offre et sur les conséquences en termes de flux dans la gare de Versailles-Chantiers dont les accès à la passerelle sont engorgés, ainsi que sur les correspondances avec la liaison La Verrière – La Défense. Sur les flux en gare de Versailles-Chantiers, la meilleure répartition des trains sur l'ensemble du réseau Montparnasse devrait permettre de mieux gérer les flux de voyageurs. Quant aux correspondances pour l'accès à La Défense, l'adaptation des horaires de cette desserte a été intégrée compte tenu des sections communes aux deux dessertes.

M. Parmentier demande si une communication est envisagée sur les tarifs des parcs relais. Le STIF précise que ce point relève des maîtres d'ouvrages locaux.

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.