

Présidé par M. Jean-Pierre GIRAULT, Administrateur du STIF

*Etaient présents*

|                       |   |
|-----------------------|---|
| STIF                  | MM. MONNET, GUIMBAUD, SAINT-BLANCARD, ZIBAT, DESORMIERE, PEYRON |
| SNCF                  | Mme THOVEX (Transilien), Mme CATILLON (DDTER Bourgogne)         |
|                       | MM. KRAKOVICH, CAREMENTRANT et ALCARD                           |
| RFF                   | M. HEROUIN  |
| Région Bourgogne      | M. MOREL  |
| CG77                  | MM. MAILLIET et RONDEL  |
| CA Melun Val de Seine | Mme PITRA, M. FESMEAU   |
| CC Fontainebleau      | M. MOISAN   |
| Bois le Roi           | M. SEUILLOT   |
| Champagne sur Seine   | MM. HERNANDEZ et YANNACOULIS                                    |
| Fontaine le Port      | M. PRUNET   |
| Melun                 | M. GONTIER  |
| Moret sur Loing       | M. MAROTTE  |
| Saint Mammès          | M. BRUMENT  |
| Vaux le Pénit         | M. MASSON   |
| Veneux les Sablons    | M. BENARD   |
| Vernou sur Seine      | M. LEGRAS   |
| Vulaines sur Seine    | M. WENGER   |
| CPTP                  | M. PARMENTIER (représentant de la CRCI)                         |
| FNAUT                 | M. BOUTRY   |
| AUSTEC                | M. MERCEY   |
| CODUT                 | Mme DELCROS, M. BESSEMOULIN                                     |
| Livry Environnement   | M. BORDERIEUX   |

M. Girault 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. Il rappelle les enjeux majeurs en Ile-de-France, liés à la congestion urbaine et au renchérissement du coût de l'usage de l'automobile, suscitant un regain d'attractivité pour les transports en commun, qui doivent progresser en régularité et qualité de service. L'objectif est également de tenir compte de l'évolution de la mobilité puisque 60% des déplacements sont effectués pour des motifs extra-professionnels.

### **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, les résultats au 1<sup>er</sup> semestre 2008 sont inférieurs aux objectifs contractuels. La SNCF explique que les actes de malveillance justifient la moitié de l'irrégularité de la ligne. On assiste également à une augmentation des incidents dus aux infrastructures. Cependant, d'importants travaux de renouvellement ont eu lieu sur le secteur : ils ont engendré certaines difficultés de circulation, mais plusieurs sections du réseau ont été intégralement rénovées. Enfin, la fiabilité des Z5300 a nécessité un renforcement de la maintenance sur ce matériel ancien.

Le STIF rappelle les engagements, y compris sur le plan financier, de la SNCF dans le cadre du programme « D maintenant » qui doit bénéficier au RER D mais également à l'ensemble du trafic Transilien du réseau sud-est, avec un souci de gestion préventive des incidents récurrents. RFF précise qu'au-delà de ce programme, l'entreprise s'engagera également dans l'amélioration des infrastructures du réseau Sud-Est.

En ce qui concerne l'offre bus, des discussions sont toujours en cours pour le secteur de Nemours et de Champagne sur Seine.

## **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 Sud-Est, le projet a été établi en reprenant, avec les Régions concernées, l'ensemble des dessertes voyageurs jusqu'à Dijon, Auxerre et Clermont-Ferrand. La Région Bourgogne a souhaité assurer les TER Paris – Laroche-Migennes par son propre matériel et non plus en louant des Z2N Transilien. Les TER seront donc assurés par des rames Corail qui n'offrent plus la capacité compatible avec une desserte fine de l'Île-de-France. En revanche, les Z2N sont libérées pour assurer de nouvelles dessertes Transilien pour maintenir le niveau d'offre. Les Z2N seront donc utilisées majoritairement sur l'axe Paris – Montargis, pour des questions de compatibilité des performances avec les trains Corail de l'axe Paris – Clermont.

Dans le cadre de l'augmentation du nombre de trains reçus en gare de Lyon et d'importants travaux de modernisation de la gare, la répartition des capacités a conduit à reporter le départ de l'ensemble de certains trains TER (avec l'accord de la Région Bourgogne) et de tous les Corail Intercités à Paris-Bercy. Les dessertes Transilien seront quant à elles systématiquement reçues sur les voies à lettres (sous la verrière), de sorte à proposer les meilleures correspondances possibles avec le métro et le RER. Certaines dessertes ont été mutualisées.

La desserte Paris – Montereau par la rive gauche sera assurée par des dessertes Transilien assurées en Z2N ou en Z5300, et des TER Bourgogne en rame Corail rénovée. Ces trains desserviront toutes les gares entre Melun et Montereau. En heures de pointe, la gare de Montereau bénéficiera d'une liaison directe avec Paris en rame Corail ou V2N (voitures TER à deux niveaux). Cependant, tenant compte des besoins pour la rive droite de la Seine, le STIF a demandé à la Région Bourgogne, qui a donné son accord, de desservir Melun sur un train le matin vers Paris et le soir vers Montereau, de sorte à limiter l'impact de la correspondance à Melun. D'autre part, suite à la réunion de décembre 2007, la proposition de création d'une navette supplémentaire à 20H05 a pu être étudiée et validée : elle figure donc dans les grilles présentées en séance.

La SNCF précise qu'elle engage des travaux à Melun pour améliorer la gestion des flux en gare : une sortie supplémentaire sur la tête nord de la gare sera mise en place avant le 14 décembre pour permettre un accès à la gare routière. Du personnel d'accueil sera placé sur les quais et dans le souterrain pour canaliser les flux et l'information en gare sera renouvelée par de nouveaux écrans. Les travaux en lien avec le souterrain public seront quant à eux engagés en 2009. La SNCF assure qu'elle fera le maximum pour assurer correctement les correspondances entre les trains de Paris et la desserte de la rive droite. Le STIF rappelle sur ce point l'engagement de « correspondance garantie » pris par la Direction de la SNCF.

## **3- Questions / Réponses**

L'association Livry Environnement note les évolutions au projet pour atténuer les effets de la correspondance mais fait part de la hausse du trafic de plus de 30% sur les gares bénéficiant de ces trains directs : elle considère que le risque de voir les usagers se reporter en voiture sur les gares de la rive gauche n'est pas négligeable.

Plusieurs avis sont exprimés dans le même sens de la part des communes de la rive droite et des associations. En outre, le fait de ne disposer que de 4 trains directs au lieu de 6 entre Melun et Paris peut être source de dégradation du confort de voyage. Elle suggère d'assurer une réduction des conséquences de retard entre Paris et Melun par une desserte au quart d'heure sur la rive droite en pointe du soir.

*(Voir en annexe les résultats des études de faisabilité réalisées par la SNCF et RFF suite aux demandes formulées par l'association Livry Environnement)*

Le CODUT exprime ses attentes sur la coordination des offres bus et train dans les gares, notamment en rive droite et croit avoir compris que le stationnement payant allait se développer dans plusieurs gares de cet axe et à Bois-le-Roi. Le STIF répond que conformément au Schéma directeur des parcs Relais récemment approuvé, la mise en place du stationnement payant dans les Parc Relais sera étudiée au cas par cas. Le STIF peut en effet légitimement s'interroger sur le bien fondé des opérations consistant à étendre sans limite des Parcs Relais présentant déjà plusieurs centaines de places (Montereau, Bois-le-Roi...). Le STIF souhaite que les réflexions engagées autour du stationnement soient l'occasion de réfléchir à des solutions alternatives permettant aux usagers de rejoindre les pôles, dans de bonnes conditions, autrement qu'en voiture (bus, vélo, marche...).

Le CODUT demande le type de composition sur la rive droite : le STIF rappelle que la composition des trains est définie par la SNCF sur la base des trafics. Ainsi, des unités simples de Z5300 seront utilisées sur cet axe. Des compositions plus longues entraîneraient des voitures hors quai, disposition fortement encadrée par les règles de sécurité.

Le CODUT demande l'état d'avancement du projet de souterrain de Thomery. RFF précise que les études ont été lancées.

La FNAUT s'étonne des délais annoncés par la SNCF pour réaliser de nouveaux escaliers en gare de Melun. RFF souligne que compte tenu du trafic sur les voies et des mouvements de voyageurs, les travaux sont dépendants des règles de sécurité des circulations et des personnes, impactant les délais de réalisation.

La ville de Moret-sur-Loing apprécie le contenu de la restructuration de l'offre et les progrès notables procurés par le cadencement mais regrette une information jugée insuffisante au niveau des élus. D'autre part, la ville attend de la démarche de révision du PDU qu'elle permette une meilleure prise en compte de son pôle. Dans l'attente et dans le cadre du programme de relance du PDU en cours, le STIF rappelle que par un courrier du 30 avril 2008 resté sans réponse, il a proposé à la ville le financement d'une étude complète permettant de solutionner dans les meilleurs délais la question de l'accueil des bus et des véhicules particuliers sur ce pôle. La maîtrise d'ouvrage de cette étude puis des travaux qui en découleraient, resteront de la compétence des collectivités locales.

En réponse à plusieurs remarques sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, le STIF rappelle la complexité et les enjeux financiers de ce sujet. Le Conseil Général de Seine-et-Marne précise que le programme de transport adapté « PAM77 » sera mis en service prochainement.

La ville de Melun évoque les problèmes liés à l'exiguïté de la gare routière de Melun et la nécessité d'avancer sur la question de la cession des terrains de la halle SERNAM. Le Conseil Général rappelle les engagements du Président sur cette question. Elle souhaite être associée plus directement avec le STIF aux évolutions d'offre sur le réseau d'autobus.

Le Conseil Général de Seine-et-Marne évoque en réponse aux questions globales d'accès aux gares en voiture ou à la possibilité de correspondances entre bus et train sur l'ensemble des circulations le projet de site Internet de co-voiturage qui aboutira en 2009 : il s'agit de penser à la mobilité dans l'ensemble de ses composantes, sachant qu'une offre bus nécessite un niveau de trafic minimal pour être supportable pour les collectivités.

L'association AUSTEC déplore le manque de confort du matériel Transilien et la disposition des sièges à 5 places de front alors que les trains Corail proposent des sièges plus larges et plus confortables. Elle considère anormale que la vente de billets de première classe sur les trains Corail ne soit pas possible en Ile-de-France.

Le STIF rappelle que le matériel Corail a été conçu dans les années 1970 pour des dessertes longues distances de l'ordre de 3 à 5 heures. D'autre part, le matériel Transilien dispose de 5 places de front considérant que le premier niveau de confort est de voyager assis (ce que confirme le Conseil Général de Seine-et-Marne) : une

disposition à 4 places de front conduirait à augmenter mécaniquement le nombre de voyageurs effectuant leur trajet debout.

M. Girault mentionne que, suite à la réunion tenue mardi 21 octobre sur la ligne Paris – Montargis, le STIF propose le principe d'une étude indépendante sur la capacité du réseau Sud-Est afin d'examiner les possibilités réelles d'insertion de circulations directes pour la rive droite de la Seine.

#### **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.

Suite à la réunion qui s'était tenue le 25 juin 2008, le STIF avait pris l'engagement de faire étudier par la SNCF et RFF l'ensemble des propositions de modification de l'offre du projet Transilien 2009 formulées par l'association Livry Environnement.

En premier lieu, les propositions portaient sur le maintien du système de coupe / accroche aux heures de pointe, permettant de desservir sans rupture de charge à la fois les rives gauche et droite de la Seine :

- ➔ Dans le sens impair, la coupe est impossible pour le train TER quittant Paris-Lyon à **17h43** car le matériel est différent (rame V2N) donc non compatibles avec des Z 5300 affectées à la desserte de la Rive Droite ;
- ➔ Pour les deux autres trains (quittant respectivement Paris-Lyon à **17h16** et **18h16**), le matériel utilisé sera très vraisemblablement de type Z 5300. Pour l'exploitant, les coupes sont techniquement réalisables mais sont des facteurs potentiels d'irrégularité (car, après la coupe, il peut y avoir des problèmes électriques de traction, des risques de fuite de la conduite générale du frein, voire des difficultés mécaniques sur les coupleurs en question,...) auxquels, il convient de rajouter le temps nécessaire aux opérations (six minutes d'occupation des voies entre l'arrivée du train et le départ du dernier élément) : ce temps nécessaire au découplage des rames Z 5300 ne peut pas être inséré dans la future grille du 14 décembre 2008 ;
- ➔ Dans le sens pair, les accroches ne peuvent être assurées en gare de Melun aux heures de pointe car le matériel est reçu à quai avec une signalisation d'avertissement clignotant, du fait de la densité des circulations à traiter dans un laps de temps relativement réduit, afin d'occuper le moins longtemps possible la voie concernée. Cette signalisation clignotante ralentit de fait l'arrivée des trains Transilien de la Rive Droite et ne permet pas des procédures longues comme une accroche (qui, outre l'accroche proprement dite, nécessite à nouveau des essais de frein d'où un facteur supplémentaire d'irrégularité dues aux occurrences d'incident).

En écartant le recours au système de coupe / accroche pour les raisons citées précédemment, la création des trains Transilien supplémentaires Montereau **06:27** – Melun **06h58** – Paris-Lyon **07h27** et Montereau **07h03** – Melun **07h48** – Paris-Lyon **08h10** s'est heurtée aux difficultés suivantes :

- ➔ le parc de matériel roulant nécessaire à la création de ces 2 trains est insuffisant ;
- ➔ le tracé en ligne est très contraint et ne permet pas l'inscription de nouvelles circulations (car, dans cette hypothèse de travail, cela reviendrait à faire circuler deux trains Transilien à quelques minutes d'intervalle entre Melun et Paris) ;
- ➔ l'occupation des voies aux heures de pointe de matinée de la gare de Paris-Lyon est telle que ces trains ne peuvent être reçus à quai (notamment sous la verrière, dans la zone des voies à lettres).

Par ailleurs, d'autres propositions émises par l'association Livry Environnement portaient sur le renforcement de l'offre aux heures de pointe par la mise en place de navettes supplémentaires entre Melun et Montereau via Héricy. Les résultats des études de faisabilité étaient les suivants :

- ➔ Création du train Melun **17h49** - Montereau **18h18** : le sillon de ce train Transilien était incompatible avec un sillon Fret et le matériel roulant n'était pas disponible ;
- ➔ Création du train Melun **18h18** - Montereau **18h47** : le sillon de ce train n'était pas traçable en l'état mais il a été procédé à l'étude d'un train Transilien à des horaires assez proches Melun 18h21 - Montereau 18h53 mais où la correspondance avec l'arrivée du train venant de Paris et s'arrêtant en gare de Melun à 18h08 ne serait pas très optimale (car nécessitant un temps de correspondance de 13 minutes). Dans ce cas précis, le sillon pouvait être inscrit et le matériel roulant de type Z 5300 était disponible. Toutefois, la gare de Melun est saturée et ne peut recevoir ce train en l'état actuel des infrastructures RFF ;

- Création du train Melun **18h49** - Montereau **19h18** : le sillon de ce train n'était pas traçable en l'état mais il a été procédé à l'étude d'un train Transilien à des horaires assez proches Melun 18h46 - Montereau 19h17. Le sillon en question était compatible avec l'ensemble des circulations programmées en décembre 2008 mais la correspondance avec l'arrivée du train venant de Paris et s'arrêtant en gare de Melun à 18h44 est jugée trop délicate voire impossible (de l'ordre de 2 minutes).

Enfin, parmi les propositions faites par l'association Livry Environnement, celle relative à la création d'une navette supplémentaire Melun **20h06** – Montereau **20h44** a été approfondie et sera effectivement mise en œuvre dès le mois de décembre 2008, non sans difficultés car il a été nécessaire de procéder au déplacement de deux sillons du trafic Fret (l'un SNCF et l'autre pas).