



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

Paris, le 12 AVR. 2010

Le Directeur d'Exploitation
DE-OF/PSB/PM/10000897

Destinataires
(voir pièce jointe)

Madame, Monsieur,

Je vous prie de bien vouloir trouver ci-joint, le compte rendu du Comité de ligne Paris-Montparnasse, qui s'est tenu le 17 novembre 2009.

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



Thierry GUIMBAUD

COMITE DE LIGNE RESEAU MONTPARNASSE

Compte-rendu de la réunion du 17 novembre 2009

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

Etaient présents ou représentés :

STIF

SNCF

Société RENAULT

Communauté d'Agglomération Arc de Seine
Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines
Communauté de Communes Seine Mauldre
Communauté de Communes Versailles Grand Parc
Mairie de Bazainville
Mairie de Coignières
Mairie d'Epône M. AUVRAY
Maire de Mantes-la-Ville
Mairie de Montfort l'Amaury
Mairie de Rambouillet
Mairie de Saint Cyr l'Ecole
Mairie de Saint Cyr l'Ecole
Union fédérale des consommateurs –Que Choisir
CRCI Paris- Île-de-France
Association des usagers des transports du 92
Union Urbaine de Défense et Protection (UUDP)
Association des Usagers et riverains des transports publics de Vélizy (ASUTRANS)
Président du SITRAVAG (Syndicat Intercommunal des Transports du Val de Gally)
Présidente du SITERR (Syndicat intercommunal de transport et d'équipement de la région de Rambouillet)
SITERR (Syndicat intercommunal de transport et d'équipement de la région de Rambouillet)

Mme BLYT,
MM. GUIMBAUD, SAINT-BLANCARD,
DESORMIERE, ZIBAT
Mme THOVEX
MM. SAGAZAN et GUILLET
M. ROLLIN
Mme Hélène LION
Mme BEGHOUL
M. RISPAL
Mme PAULIN
M. GILANT
M. SEVESTRE

Mme BROCHOT
M. MICHEL
M. LHEMERY
M. HEMET
Mme VERENNEMAN
M. RAIMBERT
M. PARMENTIER
M. BORSENERBERGER
M. BASSEZ
Mme PENOUILH

M. EMONET

Mme BESSON

Mme MICHEL

Etaient excusés :

Président du Conseil Général des Yvelines
Président du Conseil Général de l'Eure-et-Loir
Maire d'Aulnay sur Mauldre Mme DELAUNAY
Mairie de Les Clayes sous Bois
Maire de Magnanville
Maire de Malakoff
Maire de Mantes-la-Jolie
Maire de Marchezais
Maire de Neauphle le Vieux

M. SCHMITZ
M. de MONTGOLFIER

M. ADAM
M. SYLVESTRE
Mme MARGATE
M. VIALAY
M. LETELLIER
Mme PLANCHON

* * * * *
* *

M. Brafman introduit la séance sur le rôle de ce comité de ligne centré sur les questions d'actualité et d'actions à court terme : c'est un lieu d'échanges et l'occasion d'un dialogue utile entre les différents acteurs et usagers. Comme annoncé lors des comités tenus à l'automne 2008, avant la mise en place de la nouvelle offre, le STIF et la SNCF présentent un bilan de cette importante refonte du service et les adaptations apportées.

Le STIF et la SNCF présentent les documents ci-joints en annexe.

Sur la régularité, la SNCF rappelle que les conditions climatiques rigoureuses de l'hiver 2008/2009 ont affecté le matériel roulant et les infrastructures. D'autre part, le nombre de signaux d'alarme tirés abusivement a été multiplié par 5 au cours de la même période. Il s'agit des deux principales causes des mauvais chiffres de ponctualité et de régularité au cours de cette période. Par ailleurs, le réseau Montparnasse est marqué par de fortes interdépendances avec les autres activités – TER Centre, TER Basse-Normandie, Corail Intercités – mais également le réseau Saint-Lazare, par la branche de Mantes et par la liaison La Défense – La Verrière, sources de nombreuses propagations de retards.

Depuis avril, la situation est redevenue correcte, le mois de septembre étant très proche de l'objectif contractuel. Néanmoins, les sections Plaisir – Dreux et Plaisir – Mantes présentent des résultats encore inférieurs à leurs objectifs.

La mise en place d'un plan « Défi automnal » a permis d'améliorer la situation par rapport aux années précédentes. Cependant, du 5 au 10 novembre, un fort taux d'immobilisation du matériel roulant a conduit la SNCF à réduire l'offre sur l'axe Paris – Plaisir-Grignon.

La SNCF indique que, sur le retour d'expérience du cadencement, les enquêtes menées auprès des voyageurs mettent en évidence une satisfaction supérieure à la moyenne de l'Île-de-France.

Les comptages réalisés en février 2009 montrent que la nouvelle politique de desserte a favorisé une augmentation du trafic, notamment sur les périodes creuses, les soirées et les week-ends, où l'offre a été accrue. En outre, la meilleure desserte des « petites gares » a entraîné une hausse sensible de leur utilisation, réduisant les parcours d'approche en voiture vers les gares principales. La nouvelle offre a donc renforcé la proximité du service ferroviaire.

Les comptages mettent en évidence des problèmes de capacité assise sur 5 TER Centre en direction de Paris le matin, sur l'interstation Rambouillet – Versailles (dont 2 conservent ce problème entre Versailles et Paris). Au départ de Paris le soir, 4 TER Centre présentent la même difficulté entre Versailles et Rambouillet. Sur les trains Transilien, 2 trains sont identifiés entre Plaisir-Grignon et Versailles.

L'AUT 92 s'interroge sur la destination finale des voyageurs. La SNCF indique qu'une grande partie des voyageurs descendant à Versailles prend une correspondance pour rejoindre La Défense, ou rejoint le réseau de bus local. La SNCF prévoit de lancer prochainement une enquête origine/destination pour connaître précisément les typologies de trajet.

La ville de Rambouillet signale que ces éléments ne prennent pas en compte les cas de composition réduite sur les TER.

Sur cette question de capacité, le STIF indique que des échanges ont lieu avec la Région Centre, qui est l'autorité compétente de ces trains, afin de trouver des solutions d'utilisation des matériels TER plus adaptées à la fréquentation (retrait des rames inox RIO, rétablissement des rames à 2 niveaux VO2N en composition à 8 voitures au lieu de 7...)

La ville de Saint-Cyr demande si l'évolution du matériel roulant est prévue. Le STIF rappelle que ce point a été présenté l'année dernière et qu'il n'a pas varié : le réseau Montparnasse recevra des rames à 2 niveaux libérées du réseau Nord-Ouest où sera progressivement engagé le nouveau matériel Francilien. Les rames inox Z5300 seront alors retirées du service avec une disparition complète prévue courant 2013.

Le STIF présente ensuite les modifications d'offre liées à la décision de la Région Basse-Normandie de ne plus desservir les gares de Houdan et de Montfort-l'Amaury – Méré par le TER 16510/2. Cette décision est motivée au vu des difficultés engendrées par l'importance du trafic à prendre en charge dans un matériel conçu pour des dessertes régionales de longue distance et de l'impact sur la régularité de ce TER prisé des usagers de l'Orne.

En conséquence, le STIF a demandé à la SNCF de décaler le départ de Dreux de 6h16 à 6h40 et de créer un train semi-direct Dreux 7h40 – Paris 8h41. D'autre part, au vu de l'évolution du trafic, une liaison Paris – Dreux supplémentaire est créée à 16H10.

Sur les TER Centre Paris – Chartres – Le Mans, afin d'améliorer la régularité, la SNCF a demandé l'ajout d'une à deux minutes sur le temps de trajet. Les horaires des Transilien sont décalés d'une minute pour permettre une meilleure fluidité des circulations.

Par ailleurs, le STIF sollicite la Région Centre pour le retrait des compositions RIO (rames inox) et rétablir la formation à 8 voitures – au lieu de 7 – des rames à 2 niveaux VO2N.

La ville de Saint-Cyr demande s'il est envisagé de mettre à l'abri les escaliers mécaniques dont le fonctionnement reste parfois aléatoire. Sur ce point, la SNCF indique qu'elle adapte sa maintenance en conséquence. Le STIF précise qu'un programme de remplacement des escaliers mécaniques est engagé et financé par l'autorité organisatrice.

La ville de Rambouillet demande pourquoi certains TER s'arrêtent à Rambouillet sans être affichés. Le STIF explique que le principe de financement des arrêts TER en Ile-de-France entraîne dans certains cas des surcoûts prohibitifs par rapport aux coûts des trains Transilien (de l'ordre de 430% en semaine et jusqu'à 600% le week-end) que le STIF refuse de prendre en charge, en demandant une réforme de ce mécanisme de compensation. De ce fait, les arrêts sont réalisés à la seule initiative de la Région Centre avec laquelle le STIF entretient des échanges réguliers sur ces sujets.

M. Rollin, représentant le technicentre Renault de Guyancourt, souligne les difficultés d'accès à ce site de plus de 20000 emplois et demande pourquoi les TER ne desservent pas Saint-Quentin-en-Yvelines. Il déplore la faible utilisation du TCSP.

Le STIF rappelle que l'objectif de la desserte de contrepointe est d'assembler deux services cadencés à la demi-heure sur la branche de Rambouillet et de Plaisir pour proposer un service au quart d'heure de Paris à Saint-Cyr. En ce qui concerne les TER Centre, dont la politique d'arrêt est du seul ressort de la Région Centre, la demande de l'arrêt est récurrente mais la fréquentation actuelle des TER entre Versailles et Rambouillet, évoqué ci-dessus, ne permet pas de faire arrêter ces trains à Saint-Quentin-en-Yvelines. Néanmoins, il est possible de rejoindre Saint-Quentin-en-Yvelines soit par trains directs soit une correspondance ajustée à Saint-Cyr. Il convient cependant de rappeler que cette gare bénéficie de 16 trains par heure (dont 4 du RER C)

M. Brafman rappelle que le positionnement des sites d'emplois au plus près des réseaux de transport en commun est un des enjeux majeurs du SDRIF.

M. Brafman souligne également que le développement du trafic peut à terme poser des difficultés dans les gares parisiennes. La SNCF indique qu'elles sont toutes proches de la saturation.

Le STIF indique en ce sens que le cadencement répond à l'évolution de la relation au temps des franciliens : la garantie d'avoir des trains réguliers à toutes les heures de la journée permet d'accompagner l'évolution des modes de vie. Le phénomène de lissage des pointes du matin et du soir, qui ne sont plus concentrées que sur une à deux heures mais sur des plages de trois à quatre heures, a trouvé avec les nouvelles offres conçues par le STIF et la SNCF une réponse adaptée autant que possible.

La ville d'Épône s'interroge sur une évolution de l'offre sur la vallée de la Mauldre en prévoyant notamment des trains directs. Le STIF rappelle que la desserte mise en place en décembre 2008 a déjà augmenté le service de 25%. Il convient maintenant de voir dans la durée l'évolution du trafic sur cet axe.

Concernant les travaux de rénovation des voies, la **SNCF** expose les conditions de déroulement des chantiers et l'organisation des services routiers de substitution en soirée pour assurer la continuité du service, tant pour les Transilien que les TER Centre. Le nombre de cars sera adapté en fonction du trafic et des destinations, avec des missions directes et omnibus.

M. Parmentier demande s'il serait possible d'utiliser une voie pour la circulation des trains. La SNCF rappelle l'importance du chantier et des moyens consacrés : la sécurité du personnel et des circulations sont pour elle une priorité. Certains engins engagent le gabarit de la voie contiguë. Par conséquent, il est nécessaire d'interrompre les deux voies.

La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines indique que les comptages sont prévus sur le réseau de bus pour mesurer l'évolution du trafic après l'adaptation de l'offre réalisée en lien avec l'amélioration de la desserte ferroviaire.

UFC Que choisir signale que l'accès aux quais à Sèvres-RG est de l'autre côté de la gare par rapport aux arrêts de bus et demande si la réouverture de l'ancienne gare de Ouest-Ceinture est étudiée, du fait de la correspondance potentielle avec le tram T3.

Le STIF indique travailler avec la SNCF sur le sujet de l'accès aux gares et des cheminements des voyageurs dans les gares : une première série de mesures est programmée dans le cadre du plan IMPAQT. Ce sujet lié à la facilité d'accès aux transports en commun fait aussi partie des enjeux de la révision du Plan de Déplacements Urbains.

M. Parmentier demande si la desserte de la ligne SAVAC Saint-Rémy-lès-Chevreuse – Versailles sera améliorée. Il demande également si la nouvelle gare routière de Versailles-Chantiers, située porte de Buc, permettra le terminus des autobus.

Le STIF rappelle les négociations en cours sur les nouvelles contractualisations avec les réseaux Optile, ainsi que le fonctionnement des liaisons entre pôles dans le cadre du PDU. Pour la gare routière de la porte de Buc, celle-ci est conçue selon le fonctionnement du réseau : les lignes sont passantes. Les lignes faisant terminus à la gare des Chantiers effectuent leur retournement dans la gare routière actuelle, au nord de la gare.

En ce qui concerne l'accessibilité, sur les 385 gares d'Ile-de-France, le Schéma Directeur d'Accessibilité comporte une dizaine de cas présentant à ce jour des difficultés techniques qui ne permettront pas d'être conformes à la loi en 2015. Par conséquent, des modalités de substitution seront mises en œuvre. Sur le réseau Montparnasse, le sujet sera traité dans un premier temps avec le matériel actuel. Le STIF a décidé de s'engager à hauteur d'un montant maximum de 700 M€ pour financer la mise en accessibilité des réseaux ferrés, représentant 50% des coûts estimés.

L'association UUDP-Viroflay demande si la future correspondance entre les trains et T6 sera accessible. Le STIF indique que les nouveaux projets sont par définition conformes aux directives sur l'accessibilité. Elle demande également une simplification tarifaire car Viroflay dispose de 3 lignes pour accéder à Paris (Saint-Lazare, RER C et Montparnasse) nécessitant 3 titres différents, et pourtant au même prix. Sur ce point, le STIF indique qu'une réflexion générale doit être menée pour faire évoluer le système tarifaire francilien, mais le sujet est d'une très grande ampleur.

UFC Que choisir demande si des billets Grandes Lignes sont vendus dans les guichets Ile-de-France. La SNCF répond positivement.

L'association ASUSTRANS demande si les usagers peuvent être concertés sur les projets d'aménagements de gare. La SNCF et le STIF indiquent que les comités inter-gares pilotés par la SNCF, mais aussi les réunions sur les pôles d'échanges sont ouvertes aux associations d'usagers.

M. Brafman clôt la séance en remerciant les participants de leur présence et de leur implication.