

# REUNION DE CONCERTATION

## Projet Transilien 2009

### Ligne Paris Gare de Lyon – Montargis

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

STIF	Thierry GUIMBAUD Karim ZIBAT Rémi DESORMIERE
Région Ile-de-France	Florence DROGUE Jacques BAUDRIER
Région Bourgogne	Xavier MOREL
Conseil Général Seine-et-Marne	Igor RONDEL
Bourron-Marlotte	Bernard GIRAUDET
RFF	Philippe GIRAUDON
Fréquence 45	Réginald BABIN
CODUT	Dominique BESSEMOULIN Valérie DELCROS
SNCF	Bernard GARDIN Marc CAREMENTRANT Anne ESCOMEL Laurent PISSOTTE Bernard DUTHOIT

#### **1/ Exposé du projet**

*(Cette synthèse complète les documents présentés en séance)*

Le STIF présente la démarche de concertation entreprise dans le cadre du projet Transilien 2009, portant sur la refonte des dessertes sur les secteur des gares de Lyon, Montparnasse et Saint-Lazare, représentant un effort financier de plus de 50 M€, principalement en grande couronne. Les dessertes en heures creuses, en soirée et le week-end sont particulièrement concernées car d'un niveau actuellement insatisfaisant. En heure de pointe, les capacités du réseau ferroviaire n'offrent que très peu de possibilités d'évolution : il a donc été privilégié la recherche d'un système de desserte plus fiable qu'actuellement. Les dessertes seront cadencées, avec des horaires répétitifs chaque heure pour chaque mission.

La décision du STIF doit intervenir en février prochain, pour demander à la SNCF de réserver auprès de RFF les sillons nécessaires à la nouvelle offre. Cette concertation est organisée sur la base d'un dossier élaboré depuis plusieurs mois par le STIF, avec le concours de la SNCF, de RFF mais également de la Région Bourgogne dont les trains TER desservent certaines gares d'Ile-de-France.

La Région Bourgogne a souhaité organiser une nouvelle offre cadencée sur les axes Paris – Dijon et Paris – Auxerre et ne plus recourir à la location de matériels Ile-de-France pour assurer les TER Paris – Sens – Laroche-Migennes : des rames Corail renouvelées TER seront utilisées et rendues réversibles par modification d'une voiture d'extrémité, ce qui permettra de réduire le temps de battement au terminus des trains. Ces rames plus confortables mais de capacité plus limitée oblige à réduire le nombre d'arrêts effectués par les TER en Ile-de-France. Il a donc été décidé de ne desservir que la gare de Montereau.

La restitution du matériel francilien (principalement des rames à deux niveaux) permet en revanche de développer l'offre Transilien Paris – Melun – Montereau et Paris – Melun – Montargis. Sur cette dernière, le STIF a souhaité renforcer substantiellement le service et clarifier la politique d'arrêt des trains Corail Paris – Nevers.

Monsieur Bernard DUTHOIT, responsable SNCF du projet Paris-Sud-Est 2009-2020, présente le fonctionnement actuel du complexe de la Gare de Lyon (de Paris à Villeneuve Saint Georges) : voies principales, voies bis et voies M à l'usage contraint, ancienneté des postes de signalisation assurant la gestion des entrées et sorties des trains de la gare de Lyon, sous-équipement de la gare de Bercy. Actuellement, les capacités sont utilisées au maximum avec 16 trains par heure et par sens en période de pointe. La gare de Lyon traite 325 trains par jour. En 2020, elle devra gérer plus de 620 trains quotidiennement.

Le projet comprend donc l'amélioration de la gare de Bercy, tant du point de vue technique (gestion des entrées et sortie) que commercial (services en gare, accès par les transports en commun...) pour en faire une véritable tête de ligne pour les dessertes de Bourgogne. Le secteur des voies à chiffres sera également modernisé et agrandi avec deux voies supplémentaires. Enfin, le plateau des voies à lettres sera lui aussi transformé pour améliorer la gestion des circulations et des voyageurs. Sur la section Paris – Villeneuve, l'amélioration des performances des voies 1M et 2M contribuera à améliorer la fluidité des circulations. Enfin, la SNCF étudie la mise en réversibilité des trains Corail Intercités Paris – Nevers, relevant de sa compétence.

Le STIF souligne que la Région Bourgogne et la SNCF pour les Corail Paris – Nevers ont accepté d'être reportés sur la gare de Bercy, ce qui permet aux dessertes Transilien de conserver un accès direct à la Gare de Lyon, sur les voies à lettres (sous la grande verrière) de sorte à disposer d'un accès au métro et au RER par la salle Diderot (en tête des trains) et par la salle Méditerranée (en milieu de quai) : une telle disposition réduit le délai de correspondance par rapport aux arrivées actuelles sur les voies à chiffres. En revanche, les contraintes de capacités n'ont pas permis de maintenir les 2 allers et 3 retours Paris – Montereau via la rive droite de la Seine.

Sur la ligne Paris – Montargis, le projet de desserte comprend un service de base à l'heure, direct de Paris à Melun, puis desservant Fontainebleau et Moret et toutes les gares jusqu'à Montargis. En heures de pointe, un renfort à la demi-heure est assuré par un Transilien semi-direct desservant Melun, Fontainebleau, Moret, Nemours et Souppes. Un effort est porté sur les soirées et les week-ends, avec une desserte toutes les heures, ainsi qu'une extension de l'amplitude de service. L'usage des rames à deux niveaux sur les trains omnibus offre des temps de trajet optimisés, les renforcements en pointe par les semi-directs demeurant assurés en Z5300 « petits gris », récemment rénovés.

La desserte est complétée par l'arrêt ponctuel de trains Corail Intercités : cependant, ces trains seront orientés sur la gare de Bercy. De ce fait, l'offre proposée par les trains Transilien devient très attractive.

## **2/ Dialogue avec les participants**

Le CODUT demande la création d'un arrêt sur l'actuel Corail quittant Paris à 21h27 et la demande formulée sur l'amélioration de la desserte de Montigny-sur-Loing.

Le STIF précise que la première demande ne peut être satisfaite puisque ce train sera supprimé par la SNCF en décembre 2008. Quant aux arrêts à Montigny-sur-Loing, ils n'ont pu être créés en décembre 2005. Le projet global aujourd'hui présenté répond plus que largement à cette demande puisque la gare bénéficiera d'un train par heure. Le STIF précise que désormais, la politique d'évolution de l'offre Transilien privilégie les projets globaux aux opérations ponctuelles sources de déséquilibres préjudiciables à la lisibilité du service et à sa fiabilité.

Le CODUT demande si le projet de souterrain à Thomery peut être accéléré compte tenu de la restructuration de la desserte. Sur ce point, le STIF précise qu'il s'agit d'une responsabilité de Réseau Ferré de France. Dans cette gare, le règlement de la traversée des voies est aussi une condition pour le développement de la capacité du parc-relais. Cependant, la question est identifiée, en particulier au travers du Schéma Directeur des Parcs-Relais.

Le CODUT évoque la position de la municipalité de Souppes-sur-Loing qui constate un afflux d'automobiles venant du Loiret pour bénéficier de la Carte Orange.

Le STIF rappelle qu'un groupe de travail à l'échelle du Bassin Parisien étudie les possibilités et les contraintes de la mise en place de systèmes tarifaires gommant partiellement l'effet de seuil entre la tarification Ile-de-France et les abonnements SNCF. En outre, les compositions de trains sur Paris – Montargis ne permettent pas la desserte des gares de Dordives et

Ferrières, situées dans le Loiret et dont les quais sont trop courts. Le STIF précise que les aménagements ne peuvent être décidés que par la Région Centre puisque ces communes se situent sur son territoire.

Fréquence45 souhaite savoir si tous les trains présentés iront à Montargis : le STIF répond par l'affirmative, la présentation ayant été limitée aux gares-types de l'axe.

A titre d'exemple, la Région Bourgogne annonce qu'une tarification régionale sera mise en place en février 2008 sur la liaison Yonne – Paris, avec une réduction de 50% par rapport aux abonnements SNCF nationaux. Le STIF note cependant que le sujet avec la Région Centre est plus complexe puisque quatre lignes sont concernées (Montargis, Orléans, Châteaudun et Chartres).

Le Conseil Général de Seine-et-Marne apprécie le projet qui marque plusieurs avancées significatives à court terme et souhaite savoir si des améliorations sont prévues sur la distribution des titres et l'information des voyageurs.

La SNCF répond que la priorité a été donnée au RER D compte tenu des répercussions que peuvent avoir les incidents qui y surviennent sur la desserte de la grande couronne. La modernisation de la distribution de titres est en cours sur le secteur, avec la suppression des distributeurs d'ancienne génération.

Le STIF évoque le programme d'investissements lié au nouveau contrat STIF – SNCF actuellement en cours de finalisation. La question de l'information des voyageurs en grande couronne fera partie des points sur lesquels l'autorité organisatrice portera son attention.

La SNCF ajoute que la captation des informations (entre le train et les postes de régulation) est déjà opérante pour la gestion interne des circulations, que les sites de traitement peuvent évoluer : in fine, il demeure la question de la diffusion aux voyageurs, qui peut être assurée par exemple par Internet et par téléphonie portable.

Le STIF précise en conclusion que la SNCF organisera des comités intergares début 2008 pour traiter plus localement les points particuliers à chaque commune : ils permettront d'effectuer un retour auprès du STIF de l'ensemble des sujets d'organisation de l'offre et des services en gare.