

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

Etaient présents

STIF	Mmes BRIEND, GALAND MM. MONNET, GUIMBAUD, SAINT-BLANCARD, ZIBAT, DESORMIERE, PEYRON
SNCF	MM. KRAKOVITCH et CAREMENTRANT
Région Bourgogne	M. MOREL
CG77	MM. MAILLIET et RONDEL
CPTP	M. PARMENTIER (représentant de la CRCI)
Bois le Roi	M. DINTILHAC
Dordives	Mme GUILLAUME
Melun Val de Seine	M. FESMEAU
Moret sur Loing	M. MAROTTE
Montigny sur Loing	M. MENDY
Nemours	Mmes CHAMPNIERS et LACROUTE, M. CHAUVET
Agglo Montargis	M. PEZAIRE
Veneux les Sablons	MM. BLANT et SOUCHARD
AUSTEC	M. MERCEY
CODUT	M. SERVAIS
Livry Environnement	M. BORDERIEUX
GUT77	M. SANTERRE

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.

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, l'accessibilité, 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, les investissements prévus dans le contrat STIF – SNCF (de l'ordre de 1 milliard d'euros), auxquels s'ajoute le Plan Impaqt (environ 200 M€), permettent d'envisager un parc entièrement neuf, récent ou rénové en Ile-de-France à l'horizon 2016. Sur la ligne, cela se traduit par le remplacement complet des matériels « petits gris » Z5300 par du matériel à 2 niveaux Z2N au plus tard fin 2011. De plus, les rames à 2 niveaux seront rénovées avant 2014.

En ce qui concerne la régularité, les résultats au 1^{er} semestre 2008 sont inférieurs aux objectifs contractuels.

La SNCF explique que les actes de malveillance sont la cause de la moitié de l'irrégularité de la ligne. La fiabilité des Z5300 a également nécessité un renforcement de la maintenance sur ce matériel ancien.

On assiste par ailleurs à une augmentation des incidents dus aux infrastructures. Pour y remédier, d'importants travaux de renouvellement ont eu lieu sur le secteur : ils ont engendré des difficultés de circulation, mais plusieurs sections du réseau sont désormais intégralement rénovées. La SNCF rappelle à ce sujet ses engagements, y compris sur le plan financier, dans le cadre du programme « D maintenant » et du Plan Impaqt, qui doivent bénéficier au RER D mais également à l'ensemble du trafic Transilien du réseau Sud-Est, avec un souci de gestion préventive des incidents d'infrastructure récurrents.

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. La période de pointe a été le plus souvent élargie pour tenir compte de l'évolution des rythmes de travail, mais les capacités ferroviaires n'ont permis qu'un accroissement marginal du nombre de trains.

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'Ile-de-France.

En contrepartie, les Z2N libérées assurent de nouvelles dessertes Transilien pour maintenir et renforcer le niveau d'offre. Les Z2N seront utilisées majoritairement sur l'axe Paris – Montargis, puisqu'elles sont davantage compatibles avec les performances des trains Corail de l'axe Paris – Clermont : seul un aller-retour Paris-Montargis semi-direct sera encore assuré par du matériel Z5300.

Dans le cadre de l'augmentation du nombre de trains reçus en Gare de Lyon et d'importants travaux de modernisation de la gare, RFF a dû demander l'utilisation plus importante de la gare de Paris-Bercy. Le STIF a obtenu que les dessertes Transilien soient systématiquement reçues en Gare de Lyon sur les voies à lettres (sous la verrière), de sorte à proposer les meilleures correspondances possibles avec le métro et le RER. Une partie des TER de la région Bourgogne et la totalité des Corail Intercités ont dû migrer en gare de Paris-Bercy.

Les dessertes de Ferrières et Dordives, situées en Région Centre mais desservies par Transilien, ne peuvent pas être renforcées : les quais trop courts et les règles de sécurité n'autorisent pas la création de nouveaux arrêts pour lesquels toutes les voitures ne seraient pas à quai.

En lien avec l'amélioration de l'offre ferroviaire, le STIF a souhaité améliorer la desserte de rabattement par autobus, en associant les collectivités locales concernées : ces renforcements concernent notamment Nemours, Melun, et Fontainebleau.

3- Questions / Réponses

L'association Livry Environnement souligne l'état des sièges des Z2N.

Le STIF précise que ces rames seront rénovées sur le modèle du RER D. Le traitement des 304 rames automotrices Z2N circulant en Ile-de-France se déroulera de 2010 à 2016, et les matériels circulant sur le réseau Sud Est sont prévus d'être rénovés avant fin 2014.

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. Elle s'inquiète également des temps de trajet compte tenu de la réduction de desserte par Corail Intercités. 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, 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.

L'agglomération de Montargis considère que la diminution de l'offre Corail Intercités sur l'axe Paris – Nevers n'est pas acceptable et rappelle les réunions parlementaires récentes menées dans le Loiret et dans la Nièvre pour améliorer l'offre ferroviaire. La situation du train 5904 est jugée très préjudiciable pour les usagers quotidiens. Les élus du Loiret et de la Nièvre ont demandé des arrêts sur les trains Teoz entre Montargis et Nevers.

Sur ce point, la SNCF rappelle que la Région Auvergne investit massivement dans le cadre du Contrat de Projets Etat-Région pour accélérer la liaison Paris – Clermont Ferrand. Il serait difficile de lui justifier que les temps de trajets resteraient malgré tout identiques du fait de l'ajout d'arrêts entre Montargis et Nevers.

Le CODUT transmet une pétition de 71 usagers et envisage des manifestations locales.

La ville de Nemours fait part des conclusions d'une réunion publique sur l'avenir de l'offre Corail Intercités : la modification d'horaires est jugée inacceptable puisqu'elle conduit à une arrivée à 7h30, trop précoce, ou 9h, trop tardive. Elle juge l'arrivée à Paris-Bercy réhabilitaire compte tenu des accès médiocres au métro. Elle considère que les usagers n'ont pas été pris en compte dans le projet et demande de reporter sa mise en place.

Le STIF rappelle que la desserte Corail Intercités ne relève pas de la compétence des Régions ou du STIF. Concernant Nemours, les voyageurs disposeront de 4 trains « express » le matin, et autant le soir, dont 2 Corail Intercités et 2 Transilien. Le temps de trajet de ces trains Transilien sera de 59 minutes entre Nemours et Paris Gare de Lyon (et non Bercy, gare de terminus des Corail).

Le STIF rappelle que son cahier des charges demandait à la SNCF une desserte Transilien cadencée à la demi-heure en pointe et un complément d'offre assuré par Corail Intercités pour la seule gare de Nemours-St-Pierre. Or la capacité du réseau ferroviaire s'est avérée inférieure à la somme des demandes de circulations des différentes activités ferroviaires. De ce fait, la SNCF a proposé au STIF de mutualiser les circulations en flanc de pointe pour la desserte des trois gares de Moret, Nemours et Souppes.

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 anormal 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 le trajet debout.

Concernant le Corail n°5904, M. Brafman rappelle que la conception de l'offre a consisté à un long travail de plus de deux ans avec RFF, en concertation étroite avec toutes les autorités organisatrices et les activités SNCF concernées. Les demandes de modifications concernant ce train ne sont apparues que tout récemment, postérieurement à ce travail partenarial, et de manière très tardive par rapport aux échéances du prochain service.

Aux demandes de statu quo exprimés par des participants, c'est-à-dire de renoncement au projet Transilien 2009, il indique qu'il présenterait trop de conséquences négatives pour un très grand nombre d'utilisateurs quotidiens du réseau ferroviaire.

Tout en renouvelant sa confiance aux équipes du STIF, de la SNCF et de RFF sur ce sujet, il appuie la proposition des services du STIF de mener une étude indépendante sur la capacité du réseau Sud-Est, afin d'examiner les possibilités réelles de réponse aux demandes exprimées, et leurs conséquences sur les autres circulations. Cette étude permettrait à chacun de pouvoir partager l'analyse d'un dossier d'une très grande complexité et de trouver les voies d'un langage commun.

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.

Evolution constatée après le comité de ligne.

Pour satisfaire les demandes des voyageurs du Loiret et de la Nièvre qui empruntent les trains Corail Intercités, la SNCF a demandé d'avancer l'heure d'arrivée à Paris-Bercy du train n°5904 (de 08h52 à 08h33) en supprimant notamment l'arrêt à Moret-Veneux-les-Sablons afin qu'il s'inscrive dans les circulations cadencées.

Le STIF a demandé en contrepartie qu'un train Transilien supplémentaire soit créé, desservant les gares de Montargis, Souppes-Château-Landon, Nemours-St-Pierre, Moret-Veneux-les-Sablons, Fontainebleau-Avon, Melun et arrivant à Paris-Gare de Lyon à 09h04, afin d'offrir une desserte cadencée vers Paris aux voyageurs de la gare de Moret tout en soulageant d'autant le train TER Bourgogne Laroche-Migennes – Paris-Lyon arrivant à son terminus à 8h50, utilisé en particulier par les voyageurs de la Rive Droite de la Seine à partir de Melun, où ils ont une correspondance.

Le STIF est en attente d'une réponse de la part de RFF et de la SNCF.