

REUNION DE CONCERTATION

Projet Transilien 2009

Ligne Paris Gare de Lyon – Montereau

Présidée par M. Etienne CHAUFFOUR, Président de la Commission Offre de Transports du STIF

STIF	Thierry GUIMBAUD Karim ZIBAT Rémi DESORMIERE Florence DROGUE Xavier MOREL Igor RONDE Camille DABIN Claude ROLAND Nicole DELPORTE Béatrice MOTHRE Michel Le MAOULT Gérard FESNEAU
Région IDF	
Région Bourgogne	
CG77	
Saint Mammès	
Bois le Roi	
Fontaine le Port	
Livry sur Seine	
Communauté d'Agglomération Melun	
Val de Seine	
Communauté de communes Moret Seine et Loing	Patrick SEPTIERS
Montereau	Jean-Marie ALBOUY Dominique BESSEMOULIN Jean-Pierre BORDERIEUX (Livry-Environnement) Yann LE FLOCH Philippe GIRAUDON Bernard DUTHOIT Bernard GARDIN Anne ESCOMEL Marc CAREMENTRANT Dany DESNOUCK Lucile CHATAIGNER Pascal CORSIN Hervé GENINASCA
CODUT	
FNAUT	
RFF	
SNCF	

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 secteurs 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.

Le projet de desserte Paris – Montereau – Bourgogne intègre le souhait de la Région Bourgogne d'utiliser son matériel pour les liaisons Paris – Sens – Laroche-Migennes, alors qu'actuellement, elle loue du matériel Transilien, ne répondant pas aux attentes de confort et de fonctionnalités sur des trajets pouvant atteindre 1h30. Le matériel Transilien peut alors être réutilisé pour développer la desserte Paris – Montereau. La refonte de desserte est également lié au projet de modernisation de la Gare de Lyon.

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.

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 a permis aux dessertes Transilien de conserver un accès direct à la Gare de Lyon. Cependant, 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.

Ainsi, le projet de desserte repose sur une desserte cadencée en semaine aux 30 minutes en heures de pointe entre Paris et Montereau, avec desserte directe de Paris à Melun puis omnibus jusqu'à Montereau, via la rive gauche. Les gares de Fontainebleau et Moret bénéficieront également de l'arrêt des trains Paris – Montargis, et donc d'une desserte au quart d'heure en pointe et à la demi-heure en journée.

En heures de pointe, la gare de Montereau bénéficiera de TER Bourgogne directs en 40 minutes, avec un confort TER (voitures Corail rénovées, climatisées). Les dessertes Transilien seront assurés avec des Z2N (rames 2 niveaux) et des Z5300 (« petits gris »).

La rive droite ne sera desservie que par des navettes Melun – Montereau en correspondance. En contrepartie, la desserte est sensiblement renforcée avec un cadencement aux 30 minutes en heures de pointe et à l'heure en journée. Le week-end, la desserte sera cadencée à l'heure. Toutes les gares seront desservies systématiquement, ce qui n'est pas le cas actuellement : les trains directs sont formés de 12 voitures et ne peuvent s'arrêter dans certaines gares aux quais trop courts pour des raisons de sécurité.

2/ Dialogue avec les participants

Les associations Livry-Environnement et CODUT font part de leurs regrets quant à la suppression des trains directs sur la rive droite de la Seine, et souligne le risque de difficultés des correspondances en gare de Melun par l'unique escalier donnant accès au passage souterrain. La suppression des liaisons directes peut être un handicap au développement du trafic sur cette ligne, mais aussi à l'activité économique, avec le retour récent d'entreprises. D'autre part, le report des voyageurs de la rive droite à Melun sur des trains déjà chargés suscite une interrogation sur le confort de voyage, car une bonne partie du trafic de la rive droite est concentré sur les quelques liaisons directes. Un effort sur la desserte en heures de pointe est demandé.

Le STIF répond que les études ont été fondées sur des comptages faisant état d'un écart considérable entre les flux de la rive droite et ceux de la rive gauche. Il en résulte des choix, compte tenu des contraintes de capacités des voies et de la gare de Lyon, tout en veillant à préserver des conditions de transport acceptables pour ceux qui peuvent ressentir une dégradation. Néanmoins, le nombre de trains en rive droite est nettement accru dans le projet.

D'autre part, le projet de desserte met en correspondance les navettes avec les Transilien Montereau – Paris dont la charge aura été diminuée par l'arrêt des TER Bourgogne, bien plus intéressants. Moret et Fontainebleau bénéficiant en outre des

dessertes de la branche de Montargis, la capacité disponible à Melun ne devrait pas poser plus de difficultés que dans l'organisation actuelle des circulations (les trains directs de rive droite demeurant une exception).

Le STIF analysera avec la SNCF les éventuelles possibilités de renforcement de desserte en rive droite dans le sens de la pointe (le matin vers Paris et le soir vers la banlieue), mais sera soucieux de maintenir la fiabilité de la desserte et de la disponibilité du matériel.

La ville de Livry-sur-Seine considère que l'impact négatif de la correspondance à Melun peut être atténué par une amélioration des conditions des correspondances. En outre, il souligne que face aux difficultés de circulation dans Melun, une partie des usagers se rabattent sur la gare de Livry afin d'éviter les encombrements.

La SNCF estime a priori que des possibilités peuvent se dégager pour améliorer la gestion des flux de correspondances en gare de Melun. Le fonctionnement de l'ensemble de la gare de Melun est d'ailleurs un axe de travail important dans le cadre du Schéma directeur de la ligne D du RER. Concernant les navettes supplémentaires, la SNCF attire l'attention sur le fait que toute tension supplémentaire sur le parc de matériel risque de se traduire par une fiabilité moindre du service en cas d'incidents.

Les villes de Bois-le-Roi et Saint-Mammès saluent l'effort proposé sur la desserte globale de l'axe Paris – Montereau par les deux rives de la Seine.

Les villes de Bois-le-Roi, Saint-Mammès et Livry-sur-Seine mentionnent la croissance des besoins de stationnement aux abords des gares : l'augmentation de l'offre, sur les deux rives de la Seine, implique une réflexion sur les capacités des parcs-relais.

La ville de Fontaine-le-Port rappelle que l'extension du parc-relais de Fontaine le Port permet de drainer 8 communes qui utilisent cette gare afin de désengorger la gare de Bois le Roi.

La Communauté de communes Moret-Seine-et-Loing souligne que la difficulté principale est l'acquisition du foncier, dont la procédure est longue et coûteuse pour les communes.

La ville de Montereau apprécie le saut qualitatif global de la nouvelle desserte de Montereau qui va se traduire localement par de forts enjeux tant pour la desserte locale d'autobus que pour l'avancement de l'extension du parc-relais que du pôle PDU. La ville de Montereau exprime son souhait de mener dans les meilleurs délais un projet important pour le bassin de vie, et qui améliorera le fonctionnement des transports en commun.

Le STIF rappelle que le Schéma Directeur des Parcs-Relais identifie comme prioritaire l'accroissement des capacités pour ce secteur de Seine-et-Marne. D'autre part, le STIF n'exclut pas de coordonner la nouvelle desserte ferroviaire à des aménagements aux offres locales de bus. Sur les délais de réalisation des extensions de parcs-relais, le STIF rappelle qu'il n'est pas maître d'ouvrage. Les services du STIF sont à disposition des communes pour faire le point sur ces sujets.

La ville de Bois-le-Roi note que la suppression des zones 7 et 8 de tarification a entraîné un regain d'attractivité pour les territoires du nord de l'Yonne et du Loiret dont une partie de la population vient se garer en limite de tarification Carte Orange.

Sur ce point, la Région Bourgogne informe qu'une nouvelle tarification sera proposée dès février prochain pour les usagers Paris – Yonne, plus avantageuse que l'actuelle tarification nationale SNCF.

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.