

# REUNION DE CONCERTATION

## Projet Transilien 2009

### Ligne Paris Montparnasse – Dreux / Mantes la Jolie

*Présidé par Mme Pascale LE NEOUANNIC, Présidente de la Commission Qualité de Service du STIF*

STIF	Thierry GUIMBAUD Karim ZIBAT Rémi DESORMIERE
CG78	Serge VAGNER Françoise TRUFANDIER
Villepreux	Michelle VALLADON Anne ROYER
Plaisir	Alain TIERCELIN Isabelle LOCHE
Clayes	Jean ADAM
AUT IDF	Claude LOISEAU Daniel FAURE
AUPADRE	Agnès BRIERRE Pascale SCHMIT
RFF	Olivier METAIS
SNCF	Jannick LANDIER Didier MORANGE Catherine CUGNET Roger TOUSSAINT

#### **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. Ce projet constitue 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 Basse-Normandie dont les trains TER desservent certaines gares d'Ile-de-France.

Le STIF présente les mesures récemment réalisées sur la banlieue Montparnasse, avec l'adjonction d'une voiture sur les rames à deux niveaux, portant la capacité de 888 à 1045 places, et l'arrivée des nouvelles locomotives Transilien aux performances améliorées.

Le système de desserte est contraint par trois éléments : la section commune aux lignes de Dreux et Mantes entre Paris et Plaisir-Grignon ; le passage des TER et Corail Intercités Paris – Argentan – Granville sur la ligne de Dreux ; l'imbrication entre

Epône-Mézières et Mantes-la-Jolie de la desserte vers Montparnasse et Saint Lazare dont les systèmes répondent pour le premier à un rythme de 15 ou 30 minutes, et pour le second de 20 minutes. Il en résulte des conflits de circulation entre les trains Mantes – Paris Saint Lazare et Mantes – Paris Montparnasse.

Sur la ligne Paris – Dreux, l'objectif est une desserte fiable et lisible avec une seule politique d'arrêt : les trains seront tous omnibus de Dreux à Plaisir-Grignon, puis ne desserviront que Versailles avant de rejoindre Paris. Conjugué à l'arrivée des nouvelles locomotives, ce nouveau système de desserte permet d'abaisser les temps de trajet de l'ordre de 6 minutes.

Le projet propose une desserte cadencée aux 30 minutes en période de pointe et à l'heure en journée. Le week-end, les creux de desserte pouvant dépasser trois heures seront remplacés par une desserte cadencée à l'heure.

Le STIF a engagé des négociations avec la Région Basse-Normandie pour des arrêts complémentaires permettant, sans trop dégrader les performances des TER, d'apporter un complément de capacité. Un arrêt a été obtenu à Houdan en direction de Paris le matin. Les possibilités d'arrêts supplémentaires sont limitées par la forte fréquentation des TER et la longueur de certains quais en Normandie qui ne permettent pas d'allonger la composition des trains.

Sur la ligne de Mantes-la-Jolie, le système de desserte est identique, avec une offre à la demi-heure en pointe et à l'heure en journée. Initialement, le STIF avait demandé la desserte systématique de la desserte de Mantes-Station. Les conclusions des études ont conduit à proposer un scénario sans cet arrêt.

M. Ollivier METAIS, chargé d'études à RFF, présente spécifiquement le problème d'insertion des trains des réseaux Saint-Lazare et Montparnasse entre Epône-Mézières et Mantes-la-Jolie. L'arrêt à Mantes-Station n'est possible que moyennant un allongement du temps de trajet entre Mantes et Plaisir-Grignon pouvant atteindre 20 à 25 minutes. L'horaire des trains entre Plaisir-Grignon et Paris-Montparnasse étant figé, l'ajustement se situe entre Mantes et Plaisir. D'autre part, l'arrêt à Mantes-Station s'effectue sur les voies empruntées par les trains rapides Paris – Rouen – Le Havre. Chaque arrêt supprime potentiellement la possibilité de faire passer 2 trains rapides.

Le STIF considère que le maintien de l'arrêt semble difficile à justifier compte tenu du trafic constaté dans cette gare sur les trains en direction de Paris-Montparnasse et de l'impact global sur l'ensemble de la desserte : l'allongement du temps de trajet entre Mantes et Versailles de 20 à 25 minutes n'est pas conforme à l'intérêt général de la desserte de la vallée de la Mauldre.

Le STIF souligne que les efforts sensibles apportés en journée, en soirée et le week-end sont de nature à mieux répondre aux besoins de mobilité de ce secteur des Yvelines.

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

L'association AUPADRE apprécie le principe de la nouvelle desserte Paris – Dreux qui améliore la qualité du service sur des gares actuellement mal desservies, mais regrette que l'offre dans le sens Dreux – Paris le matin perde un train, ce qui posera des problèmes de capacité. L'association souhaite savoir s'il existe des marges de manœuvres supplémentaires avec des arrêts de TER. D'autre part, l'association demande que soient étudiées des voies de dépassement pour améliorer la fluidité des circulations, et éventuellement renforcer l'offre. Pour la ligne de Mantes-la-Jolie, les contraintes justifiant la proposition de suppression de l'arrêt de Mantes-Station peuvent être comprises. En revanche, des solutions palliatives devront être proposées. Enfin, l'association déplore les problèmes récurrents de propreté et d'hygiène (WC condamnés) dans les trains.

L'AUT propose qu'une partie des moyens annoncés en introduction soient utilisés pour créer des zones de dépassement sur la section Dreux – Plaisir-Grignon. Sur la ligne de Mantes-la-Jolie, l'association considère que la suppression de l'arrêt de Mantes-Station sur les trains de Montparnasse ne constitue pas un obstacle majeur et souhaite connaître le nombre de voyageurs impactés. Si la correspondance est difficile à accepter, pour l'intérêt général des usagers de la ligne, elle est préférable à un allongement substantiel du temps de trajet.

La ville de Plaisir constate que les horaires des trains les plus matinaux ne sont pas totalement compatibles avec les besoins de salariés en horaires décalés, ou de voyageurs allant utiliser le TGV pour se rendre en province.

Le STIF précise que les moyens annoncés sont exclusivement destinés à l'amélioration de l'offre à infrastructures constantes, sur les trois territoires concernés. En outre, une large partie de ces moyens va se traduire effectivement par l'amélioration des transports ferroviaires dans le département des Yvelines, tant sur Mantes que sur Plaisir et Rambouillet. Enfin, il ne faut pas négliger que nous devons partager les voies avec les flux de Normandie et d'Eure-et-Loir qui doivent aussi répondre à leurs propres besoins.

Pour les arrêts supplémentaires sur la ligne de Dreux, les contacts avec la Région Basse-Normandie se poursuivent mais les possibilités résiduelles sont limitées compte tenu de la capacité des TER et des attentes normandes d'amélioration des temps de trajets.

Sur la question des dessertes d'extrême matinée, le STIF considère que le train n'est peut être pas le meilleur moyen de transport compte tenu des trafics pouvant être intéressés : la révision du Plan de Déplacements Urbains est également l'occasion d'évaluer l'émergence des nouveaux besoins qui pourraient, par exemple, entraîner la création de nouvelles liaisons par autocars Noctilien, si le besoin était confirmé.

Pour la dessertes de Mantes-Station, le STIF rappelle les trafics des deux gares : 730 voyageurs utilisent les trains de Montparnasse en gare de Mantes-la-Jolie et 130 à Mantes-Station. Les trains du réseau Saint-Lazare sont nettement plus utilisés car ils offrent un meilleur temps de trajet pour rejoindre Paris. Le STIF propose d'examiner particulièrement les possibilités d'aménagements de l'offre d'autobus sur Mantes-la-Jolie pour pallier la suppression de l'arrêt à Mantes-Station.

Le Conseil Général des Yvelines manifeste son opposition à la réduction de la desserte en heures de pointe sur la ligne de Dreux et à la suppression de l'arrêt de Mantes-Station, compte tenu des développements urbains en cours aux abords de la gare.

La ville de Plaisir-Grignon apprécie l'évolution de la desserte qui sera proposée et souhaite que lui soit communiqué le tableau de desserte de l'ensemble des trains. Les services du STIF lui enverront dans les meilleurs délais.

La ville de Clayes-sous-Bois considère que le dernier départ à 23h58 est un peu trop précoce. Le STIF propose d'étudier la faisabilité technique du prolongement du train de 0h58 Paris – Versailles Chantiers. Cependant, celui-ci ne transporte actuellement que 10 voyageurs.

L'AUT note également que le dernier train au départ de Paris pour la branche de Mantes-la-Jolie reste nettement plus hâtif que sur les autres lignes, ou qu'en sens contraire.

Le STIF précise que le projet présenté n'a pas vocation à être figé définitivement : les efforts apportés, notamment en soirée, seront suivis d'enquêtes pour évaluer le trafic et l'adéquation aux besoins. Il s'agit donc d'une étape dans une politique à plus long terme. Cependant, les efforts à court terme permettront d'abord de répondre à la demande du plus grand nombre, c'est à dire les liaisons domicile-travail. Enfin, le dernier train dans la vallée de la Mauldre est plus tardif en direction de Paris en raison de nécessités de rotation du matériel, sachant que les capacités de garage à Mantes sont limitées.

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.