

Présidé par Mme. Pascale LE NEOUANNIC, Présidente de la Commission Offre de transports et PDU du STIF

Etaient présents

STIF	MM. MONNET, GUIMBAUD, SAINT-BLANCARD, ZIBAT, DESORMIERE
SNCF	Mmes THOVEX, CHANDELIER, DEVIVIE, GUITTON
	MM. MORANGE, BOUFFARD, PEUZIAT, SAGAZAN
RFF	M. ROUSSELET
CG78	M. VAGNER
Saint Cyr l'Ecole	Mme VERENNEMAN, M. HEMET
CA Versailles Grand Parc	M. PAILLAUD
Marchezais	M. LETELLIER
Broué	M. LEROMAIN
Les Clayes sous Bois	M. LE MOINE
Montfort l'Amaury	M. MICHEL
AUT	M. LOISEAU

Mme Le Neouannic ouvre la séance en remerciant les représentants des collectivités, des associations, de RFF et de la SNCF de leur présence. Elle 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 VB2N au plus tard courant 2013.

En ce qui concerne la régularité, si les résultats du réseau Montparnasse sont encourageants car supérieurs aux objectifs contractuels pour le premier semestre 2008, la déglobalisation de l'indicateur de régularité a permis de mieux identifier les disparités par axe : ainsi la ligne de Dreux reste en-deçà des objectifs de régularité contractuels. La SNCF a mis en place plusieurs séries d'action pour maintenir le niveau de qualité de service : la profonde refonte des horaires au 14 décembre prochain implique une modification des habitudes du personnel de conduite et de maintenance. D'autre part, la saison automnale étant traditionnellement sujette aux patinages (pluie et feuilles mortes), la SNCF a engagé des opérations préventives d'élagage et de sarclage, et recourt à un train nettoyant les rails par des jets à haute pression. Afin d'accélérer la remise en état des roues des rames victimes d'enrayage, la disponibilité des tours en fosse est maximale.

Cependant, la SNCF signale une croissance des actes de malveillance, en particulier dans la zone de Versailles à Trappes : les signaux d'alarme tirés abusivement ont augmenté de 12%, et les vols de câbles de 40%. Des actions coordonnées de la police ferroviaire et des moyens de sécurité locaux ont été engagées.

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.

La nouvelle desserte, omnibus entre Dreux et Plaisir-Grignon, permet de mieux desservir les gares intermédiaires et d'éviter la concentration du rabattement sur les gares bénéficiant d'un nombre d'arrêts plus importants. Grâce à l'emploi des nouvelles locomotives Transilien, les temps de trajet sont améliorés par rapport à la situation existante marquée par une forte disparité des performances des trains.

Sur la relation Paris- Dreux, le STIF a conçu l'offre en relation étroite avec la Région Basse-Normandie, avec un principe convenu de longue date de mutualisation des dessertes TER en Ile de France, notamment pour compléter la desserte d'heure de pointe de Houdan et Montfort l'Amaury. La Région Basse Normandie a cependant exposé par courrier au cours des derniers jours son souhait de réexaminer la desserte TER Paris – Argentan dès le service 2009, et de ne plus desservir les gares de Houdan et Montfort-l'Amaury. Cette décision tardive présenterait des conséquences importantes sur la qualité de la desserte du matin de ces deux gares, mais aussi sur la charge du matériel roulant des dessertes Transilien qui concernent les gares aval. Il est donc nécessaire de poursuivre les négociations dans des délais très contraints afin d'aboutir à une solution acceptable pour les deux autorités organisatrices avant le 14 décembre. Le STIF rendra compte de ces discussions aux participants du Comité de Ligne.

Sur la relation Paris-Mantes via Plaisir, les trains ne pourront plus desservir Mantes Station. Le STIF a décidé de renforcer l'offre de bus dans l'agglomération de Mantes, en étroite relation avec la communauté d'agglomération, afin de faciliter l'accès à la gare de Mantes la Jolie.

Sur la section Plaisir – Paris, l'organisation actuelle de l'offre étant source d'irrégularité, il a été acté le principe d'une desserte comprenant un omnibus tous les quarts d'heure et un direct toutes les demi-heures, en veillant à assurer pour le plus grand nombre la garantie de voyager assis. L'élargissement de la période de pointe permettra justement de mieux répondre à l'évolution des comportements des usagers.

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

3- Questions / Réponses

Le Conseil Général des Yvelines s'interroge sur les motivations de la Région Basse-Normandie quant à la politique d'arrêt des TER entre Dreux et Paris et les éventuelles alternatives possibles. Le STIF compte renégocier avec l'ensemble des partenaires ce point qui est intervenu tardivement dans les échanges.

Le Conseil Général des Yvelines souhaite savoir si d'autres renforts de l'offre de rabattement en bus, hors des réseaux de bassin urbains, sont possibles. Le STIF analysera toute proposition qui lui parviendrait, et qui répondrait à une demande identifiée.

La ville des Clayes-sous-Bois attend la radiation des Z5300 dont le confort et la fiabilité ne sont plus compatibles avec les attentes des voyageurs, et demande s'il serait possible de disposer d'une rame de réserve à Plaisir en prévision d'incidents matériel.

Le STIF confirme le retrait complet des Z5300 au plus tard courant 2013 et indique que la présence de telles rames de secours à Plaisir impliquerait la suppression d'une rame déjà utilisée sur une autre ligne d'Ile de France.

Les communes de Marchezais et Broué évoquent les conditions de vente des titres de transport et la capacité de stationnement.

Le STIF rappelle le contexte institutionnel : pour des questions techniques liées au positionnement des terminus, la desserte de Dreux relève bien de la compétence du STIF, mais les gares situées en dehors de l'Île-de-France sont bien des gares TER dont l'aménagement, comme la politique de distribution des titres de transport, relève de la Région Centre.

Le Conseil Général des Yvelines propose cependant d'intégrer la problématique des franges franciliennes dans la stratégie des parcs relais.

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 :

La Région Basse-Normandie a été sollicitée officiellement afin que les gares de Houdan et de Montfort l'Amaury Méré soient desservies par les trains TER n°16510 en provenance de Granville (lundis) et 16512 en provenance d'Argentan (du mardi au vendredi) arrivant à Paris-Vaugirard à 8h11 et n°16515 à destination d'Argentan (du lundi au vendredi) partant de Paris-Vaugirard à 18h29.

Le STIF est en attente d'une réponse.

Par ailleurs, à l'issue d'études de finalisation menée au cours du mois de novembre 2008 sur la ligne Paris Montparnasse – Dreux, la SNCF et RFF ont procédé à des modifications d'horaires de l'ordre d'une minute dans les deux sens de parcours par rapport aux horaires provisoires présentés à ce comité de ligne, pour les dessertes des quatre gares de Houdan, Tacoignières-Richebourg, Orgerus-Behoust et Garancières-la-Queue.