

# REUNION DE CONCERTATION

Projet Transilien 2009

Ligne Paris Montparnasse – Rambouillet

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

STIF	Thierry GUIMBAUD Karim ZIBAT Rémi DESORMIERE
Région Ile-de-France CG78 Vélizy-Villacoublay	Florence DROGUE Serge VAGNER Jean-Marc SIRY Sophie DANIEL Patrick VILLETTE
Viroflay Communauté de communes Versailles Grand Parc Clamart Sèvres	Benjamin PAILLAUD Marie-Catherine POIRIER François CHAVATTE
Communauté de communes Plaines et Fôrets d'Yvelines	Fanny MOITEL
Communauté de communes des Etangs Rambouillet	William DESABRES Marc ROBERT Geneviève JEZEQUEL
Communauté d'agglomération Saint- Quentin-en-Yvelines	Laurent SCHLAEINTZAUER
Communauté d'agglomération Arc de Seine Chaville Les-Essarts-le-Roi	Maria SPENDEL Marie-Claire POUPARD Jean-Claude VANDERBECKEN Jean-Marie ISABELLE
AUT Comité des Partenaires du Transport Public (CNPSAA) UFC Que Choisir SNCF	Daniel MORANGE Madeleine HERMANN Jean-Claude BOYER Roger TOUSSAINT Emmanuel PAPILLON (TER Centre) Gilles PEUZIAT Pascal MOREAU Bruno ROCHER Bernard DANIEL Hélène FEVRE

## **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 Centre dont les trains TER desservent certaines gares d'Ile-de-France.

La Région Centre a exprimé le souhait de restructurer sa desserte sur l'axe Paris – Chartres – Le Mans, qui représente près d'un voyageur sur deux de son réseau TER. Elle a engagé le renouvellement du parc de matériel roulant avec 7 rames à deux niveaux neuves (TER2NNG) livrées en 2004 et 5 rames supplémentaires qui viennent d'être engagées. Ainsi, les Z5300 (« petits gris ») assurant des missions TER sont désormais retirées du service, ce qui constitue une amélioration sensible du service. L'offre TER est organisée autour de deux catégories de trains : des dessertes Paris – Chartres desservant Versailles puis toutes les gares de Rambouillet à Chartres ; des dessertes Paris – Le Mans à caractère express pour relier rapidement l'Eure-et-Loir à Versailles et Paris.

Le STIF précise que son périmètre d'intervention, défini par le législateur, s'arrête à Rambouillet. La gare de Gazeran, bien que située en Ile-de-France, relève de la compétence de la Région Centre. Les arrêts des TER Centre à Versailles et Rambouillet sont compensés financièrement par le STIF. Le STIF a souhaité en particulier clarifier la politique d'arrêts des TER : ainsi, certaines liaisons Paris – Le Mans desserviront Rambouillet de sorte à proposer une desserte rapide Rambouillet – Paris toute la journée.

Pour sa part, le STIF a rénové le parc de voitures à deux niveaux et de nouvelles locomotives plus puissantes et plus fiables ont été engagées depuis 2006 sur la banlieue Montparnasse.

La nouvelle desserte sur l'axe Paris – Rambouillet a été définie à la lumière des comptages réalisés par la SNCF. Ceux-ci ont identifié une faible fréquentation en heures creuses et le week-end des missions Paris – Sèvres. Celles-ci en outre créaient un « décadencement » des dessertes de grande couronne (Dreux, Mantes, Rambouillet) au cours de la journée. Il est donc proposé de ne maintenir les missions Paris – Sèvres qu'en heure de pointe de semaine. En heures creuses et le week-end, les trains de Plaisir-Grignon et Rambouillet desservent, dans le projet, ces gares de petite couronne à une fréquence de 15 minutes.

Ainsi, en heures de pointe, la desserte Paris – Rambouillet sera cadencée au quart d'heure. En heures creuses, avec une fréquence de 30 minutes, les trains seront omnibus de Paris à Rambouillet. Cependant, avec l'emploi généralisé des nouvelles locomotives, les temps de parcours sont stabilisés par rapport à la situation existantes. Les créations de dessertes porteront essentiellement sur la soirée, pour étendre la période de fréquence de 15 minutes au-delà de 22 heures et surtout le week-end, avec une desserte à la demi-heure toute la journée le samedi, ainsi que le dimanche à partir de 11 heures : jusqu'à présent, la ligne de Rambouillet n'était desservie que toutes les heures le dimanche.

La gare de Rambouillet disposera en outre des arrêts des TER Centre, avec une fréquence de 15 minutes en heures de pointe, et toutes les heures en journée. Comme à présent, l'ensemble des TER Centre desserviront la gare de Versailles Chantiers.

La définition du service de la gare de Gazeran a été défini par le TER Centre en fonction des comptages observés, des possibilités techniques, et de la politique de desserte souhaitée par la Région Centre sur l'axe Paris – Chartres – Le Mans : ainsi, ce sont les trains omnibus Paris – Chartres qui desservent cette gare. Ces trains sont cadencés à la demi-heure en pointe et aux deux heures en journée. En semaine, la répartition des trains est adaptée à l'usage de la gare, essentiellement concentré sur les créneaux de pointe. Le week-end, la desserte toutes les deux heures palliera d'importantes lacunes pouvant dépasser trois heures le samedi et le dimanche.

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

La ville de Sèvres souligne que l'accès à sa gare est difficile en raison de la topographie des lieux et de la circulation routière. Le projet de parking est complexe à mener en raison du coût des acquisitions foncières.

La ville des Essarts-le-Roi déplore que les temps de trajet ne cessent de se détériorer, ce qui incite une partie de la population à utiliser son automobile. Il déplore que le projet de troisième voie jusqu'à Rambouillet et ne figure pas au SDRIF et que le STIF n'ait pas insisté pour que celle-ci soit inscrite. Sur ce point, M. BRAFMAN rappelle les rôles respectifs de la Région et du STIF, et précise que ce dernier n'a pas participé à la rédaction du SDRIF.

L'AUT a récemment défendu une proposition d'augmentation significative de l'offre sur cet axe dans le cadre du débat public relatif au prolongement de l'autoroute A12 et déplore que celui-ci n'ait pas inspiré le projet de nouvelle desserte sur cet axe. La création de voies supplémentaires sera incontournable pour développer une offre alternative au projet autoroutier. Cependant, l'effort de lisibilité et l'impact du cadencement sont une avancée appréciable.

La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines souligne que le projet de prolongement de l'autoroute A12 doit s'accompagner d'un volet sur les transports en commun pour développer les capacités de transport. La création d'arrêts TER à Saint-Quentin-en-Yvelines est régulièrement demandée et demeure à ce jour sans réponse favorable. Néanmoins, la clarté du nouveau schéma de desserte est un élément très appréciable, en particulier le soir et le week-end. Un travail devra être entrepris avec le STIF pour assurer la coordination entre la nouvelle offre ferroviaire et les réseaux d'autobus.

Sur ce dernier point, les villes de Vélizy et de Chaville émettent la même opinion, en particulier dans le contexte local de changement d'opérateur. Une bonne complémentarité entre les dessertes de Montparnasse, de Saint-Lazare et la ligne C du RER est nécessaire par le biais du réseau de bus.

La ville de Viroflay souhaite des informations sur la future liaison entre les gares de rive gauche et de rive droite et les stations correspondantes du futur tramway. Les services concernés du STIF prendront contact avec la ville sur ce point particulier.

Le STIF précise que ce point a été récemment abordé, les collectivités et opérateurs rencontrés : des études d'optimisation du réseau de Vélizy seront lancées dès l'année prochaine.

Le CNPSAA demande si la desserte sera plus facilement accessible aux personnes à mobilité réduite. Sur ce point, le STIF précise que l'offre sera assurée avec les mêmes matériels qu'actuellement, c'est à dire les rames VB2N à deux niveaux et les automotrices Z5300 (« petits gris »). Ces dernières seront retirées du service à l'issue de l'arrivée des nouvelles automotrices Francilien qui libéreront des rames VB2N. La question de l'accessibilité sera traitée dans le cadre du Schéma Directeur d'Accessibilité en cours de finalisation.

La ville de Rambouillet apprécie la démarche coordonnée entre le STIF et la Région Centre pour aboutir à un projet commun qui se caractérise par de nombreuses avancées. Elle rappelle que son réseau de bus a été mis en place voici seulement trois ans et qu'il apparaît nécessaire de travailler avec le STIF pour assurer la complémentarité de celui-ci avec le nouveau service ferroviaire. Elle souhaite enfin savoir dans quelle mesure les comptages de la SNCF et la croissance du trafic ont été intégrés pour concevoir cette nouvelle offre.

Le STIF précise que les comptages réalisés train par train ont identifié les principales carences de l'offre, surtout le soir et le week-end. La commande politique a porté principalement sur les déplacements domicile-travail, sur lesquels les attentes sont les plus fortes. Le STIF a souhaité aussi pallier le retard de certains axes de grande couronne dont la desserte était nettement inférieure à celles d'autres itinéraires de trafic similaire. Le projet Transilien 2009 permet donc d'homogénéiser progressivement le niveau de l'offre dans l'ensemble de la Région, avec un effort substantiel dans le département des Yvelines. Quant au cadencement, il permet un usage rationnel des capacités ferroviaires disponibles, tant du point de vue matériel roulant que de celui des infrastructures.

La SNCF précise que la réduction d'amplitude de service qui peut apparaître très ponctuellement est tirée du constat d'une très faible fréquentation de certains trains : dans l'ensemble, la ligne Paris – Rambouillet va bénéficier d'un saut qualitatif que les voyageurs sauront apprécier, surtout le week-end. La SNCF salue en ce sens la volonté du STIF. La SNCF a également fait des efforts : une trentaine de conducteurs supplémentaires sont nécessaires et deux rames devront être engagées en plus du parc actuel, par une meilleure productivité du parc. La SNCF rappelle l'objectif majeur, partagé avec le STIF : proposer aux voyageurs un service fiable et robuste.

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.