

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
	MM. ANCEL, PEREZ
RFF	M. ROUSSELET
Région Haute Normandie	Mme. CHAPPUIS
CG78	M. VAGNER
CPTP	M. PARMENTIER (représentant de la CRCI)
CC Deux rives de la Seine	Mme BAUDOUX et M. BELLEMIN
CC Seine Mauldre	M. LECOLE
CC Portes d'Ile de France	M. OBRY
Bonnières sur Seine	M. POMMIER
Rosny sur Seine	Mme. GOUVERNEL-THOMAS
Les Mureaux	M. FESSARD
Mantes la ville	M. ZBAYAR
Epône	M. BOLLE
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 » RIB par du nouveau matériel Francilien et du matériel à 2 niveaux VB2N au plus tard fin 2014.

En ce qui concerne la régularité, les résultats du réseau Saint-Lazare sont en deçà des objectifs contractuels.

La SNCF indique plusieurs causes : le déverminage des nouvelles locomotives tractant les rames à 2 niveaux, des travaux lourds menés pour moderniser une infrastructure vétuste, et une part des causes extérieures en nette hausse (en particulier la malveillance).

Concernant l'organisation de la maintenance, la nouvelle organisation privilégiant un ensemble indéformable (locomotive + rame) devrait faciliter la gestion du parc et améliorer la disponibilité. La SNCF dispose par ailleurs d'un nouvel atelier à Sartrouville Val-Notre-Dame.

Des agents SNCF en gare de Mantes-la-Jolie sont par ailleurs formés pour réarmer les signaux d'alarme tirés abusivement (le plus souvent lorsque les trains sont à quai), pour revenir le plus rapidement possible à la situation normale.

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 Saint-Lazare, l'offre a été intégralement reprise, jusqu'à Cherbourg et Le Havre, et a également impacté la transversale Caen – Le Mans – Tours. Il a également été tenu compte de l'arrivée des nouvelles rames à 2 niveaux (TER2NNG) et des automotrices AGC commandées par la Région Haute-Normandie. Les premières assureront les liaisons Paris – Rouen et les secondes seront utilisées sur les dessertes locales entre Mantes et Vernon d'une part, Mantes et Evreux d'autre part.

Les gares de Ménerville et Port-Villez, très peu fréquentées et aux quais ne pouvant recevoir qu'une seule voiture, seront fermées. En 2007, l'idée d'un transport à la demande a été étudiée mais il est apparu préférable de créer un service régulier de rabattement vers une autre gare par autocar.

Le STIF a souhaité assurer une desserte régulière de la ligne tout au long de la journée et a demandé la création de trains directs complétant les dessertes TER et Corail Intercités entre Mantes et Paris, voire dès Vernon.

En lien avec l'offre ferroviaire, le STIF a souhaité améliorer la desserte de rabattement par autobus, en associant les collectivités locales concernées, notamment à Mantes, ou aux Mureaux par anticipation à la mise en service des nouveaux horaires.

3- Questions / Réponses

L'AUT demande la confirmation de la suppression de l'arrêt à Mantes-Station sur la desserte de Montparnasse et déplore les dysfonctionnements récurrents sur les ascenseurs. La relance du comité de pôle de Poissy est également demandée. Elle souhaite également savoir si le projet de voies supplémentaire à Epône reste d'actualité.

Le STIF confirme que les trains du réseau Montparnasse 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.

Pour le comité de pôle de Poissy, le STIF a accordé une participation financière importante aux travaux, qu'ils soient réalisés par la ville (création d'une passerelle et amélioration des cheminements piétons) ou par SNCF (ouverture d'un nouvel accès à la gare pour la liaison avec la future passerelle). La disponibilité de ces financements a été notifiée à chaque maître d'ouvrage en 2006 et 2007.

Pour les ascenseurs, la SNCF déplore les interruptions longues mais remarque que les entreprises tendent à allonger leurs délais d'intervention.

La ville de Mantes-la-Jolie demande si l'évolution de l'offre ne va pas dégrader la régularité et si la SNCF a prévu du personnel en conséquence. Elle demande également les conditions d'une liaison Mantes – La Défense par train et si l'accélération des trains vers Versailles est possible.

Le STIF rappelle que l'offre a été intégralement reconstruite de sorte à améliorer la robustesse du service et la capacité de rétablir plus rapidement la situation en cas de perturbation.

La SNCF précise que plus de 10 000 cheminots sont concernés par la nouvelle offre dans l'ouest de la France. Le retour d'expériences du cadencement TER Rhône-Alpes (environ 1100 trains par jour) a été également positif même si la mise en service a été émaillée de semaines difficiles du fait d'incidents externes notamment.

Sur la liaison Mantes – La Défense et l'augmentation globale de la capacité de la ligne, RFF considère que le sujet est dépendant d'investissements lourds en infrastructures dans le cadre de l'amélioration de la liaison rapide Normandie – Val de Seine et du prolongement du RER E à l'ouest de Paris via La Défense.

Mme Le Neouannic insiste sur le fait que le réseau ferré devra prendre en compte l'évolution des besoins à long terme.

Quant à l'accélération des trains entre Mantes et Versailles, ceci ne serait possible qu'en supprimant des dessertes sur les gares intermédiaires dont l'offre est déjà faible, compte-tenu des contraintes d'infrastructures aux extrémités de la ligne (Mantes, Versailles, Paris Montparnasse).

La Communauté de Communes des Portes d'Ile de France suggère le développement de nouvelles liaisons par autocar sur l'A14 depuis Bonnières, qui peut concerner jusqu'à 200 personnes, ainsi que la gestion du stationnement à Mantes la Jolie. Sur l'offre routière, le STIF étudie actuellement le sujet, en privilégiant un rabattement renforcé sur Mantes.

La ville d'Épône suggère le même principe avec une desserte du carrefour de la Comtesse pour tangenter les Mureaux. Mme Le Neouannic souligne qu'une réflexion globale doit être menée au STIF sur le fonctionnement de ces liaisons routières par l'autoroute.

La Communauté de Communes des deux rives de la Seine exprime des attentes sur la desserte par bus du pôle de Conflans-Sainte-Honorine du fait de la mise sous péage du parc relais. Le STIF considère que ce point peut être traité par le biais des futurs contrats Optile.

La ville d'Aubergenville apprécie le renforcement de l'offre le week-end où des surcharges existaient notamment pour rejoindre les grands magasins. Elle propose de modifier la desserte Noctilien qui emprunte l'autoroute depuis Les Mureaux pour desservir Épône et Aubergenville. Enfin, la propreté des plateformes des VB2N est évoquée.

Le Conseil Général des Yvelines souhaite connaître l'impact des opérations d'infrastructures réalisées sur la ligne et la répartition des causes d'irrégularité.

RFF précise que cinq des six opérations du CPER 2000-2006 sont en service, la dernière sera achevée en 2010. La SNCF ajoute qu'un tiers de l'irrégularité est due à l'intensité du trafic, 12% à la malveillance et 11% à une défaillance de l'infrastructure. Le matériel roulant représente 16% des incidents.

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.