

Présidé par M. Jean-Pierre GIRAULT, Administrateur du STIF

Etaient présents

STIF	MM. MONNET, GUIMBAUD, SAINT-BLANCARD, ZIBAT, DESORMIERE, PEYRON
SNCF	Mme THOVEX (Transilien), Mme CATILLON (DDTER Bourgogne)
	MM. KRAKOVICH, CAREMENTRANT et ALCARD
RFF	M. HEROUIN
Région Bourgogne	M. MOREL
CG77	MM. MAILLIET et RONDEL
CA Melun Val de Seine	Mme PITRA, M. FESMEAU
CC Fontainebleau	M. MOISAN
Bois le Roi	M. SEUILLOT
Champagne sur Seine	MM. HERNANDEZ et YANNACOU LIS
Fontaine le Port	M. PRUNET
Melun	M. GONTIER
Moret sur Loing	M. MAROTTE
Saint Mammès	M. BRUMENT
Vaux le Pénil	M. MASSON
Veneux les Sablons	M. BENARD
Vernou sur Seine	M. LEGRAS
Vulaines sur Seine	M. WENGER
CPTP	M. PARMENTIER (représentant de la CRCI)
FNAUT	M. BOUTRY
AUSTEC	M. MERCEY
CODUT	Mme DELCROS, M. BESSEMOULIN
Livry Environnement	M. BORDERIEUX

M. Girault ouvre la séance en remerciant les représentants des collectivités, des associations, de RFF et de la SNCF de leur présence. Il rappelle que la réunion fait suite à un premier comité de ligne tenu en décembre 2007. Il indique les enjeux majeurs des déplacements en Ile-de-France, liés à la congestion urbaine et au renchérissement du coût de l'usage de l'automobile, suscitant un regain d'attractivité pour les transports en commun, qui doivent progresser en régularité et qualité de service. L'objectif est également de tenir compte de l'évolution de la mobilité puisque 60% des déplacements sont effectués pour des motifs extra-professionnels.

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 Z2N au plus tard fin 2011. De plus, les rames à 2 niveaux seront rénovées avant 2014.

En ce qui concerne la régularité, les résultats au 1^{er} semestre 2008 sont inférieurs aux objectifs contractuels. La SNCF explique que les actes de malveillance sont la cause de la moitié de l'irrégularité de la ligne. La fiabilité des Z5300 a également nécessité un renforcement de la maintenance sur ce matériel ancien.

On assiste par ailleurs à une augmentation des incidents dus aux infrastructures. Pour y remédier, d'importants travaux de renouvellement ont eu lieu sur le secteur : ils ont engendré des difficultés de circulation, mais plusieurs sections du réseau sont désormais intégralement renouvelées. La SNCF rappelle à ce sujet ses engagements, y compris sur le plan financier, dans le cadre du programme « D maintenant » et du Plan Impact, qui doivent bénéficier au RER D mais également à l'ensemble du trafic Transilien du réseau Sud-Est, avec un souci de gestion préventive des incidents d'infrastructure récurrents.

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 Sud-Est, le projet a été établi en reprenant, avec les Régions concernées, l'ensemble des dessertes voyageurs jusqu'à Dijon, Auxerre et Clermont-Ferrand. La Région Bourgogne a souhaité assurer les TER Paris – Laroche-Migennes par son propre matériel et non plus en louant des Z2N Transilien. Les TER seront donc assurés par des rames Corail qui n'offrent plus la capacité compatible avec une desserte fine de l'Île-de-France.

En contrepartie, les Z2N libérées assurent de nouvelles dessertes Transilien pour maintenir et renforcer le niveau d'offre.

Au vu de l'augmentation du nombre de trains reçus en Gare de Lyon et d'importants travaux de modernisation de la gare, RFF a dû demander l'augmentation des terminus en gare de Paris-Bercy, par transferts de terminus actuellement à Paris Gare de Lyon. Le STIF a obtenu que les dessertes Transilien soient systématiquement reçues en Gare de Lyon sur les voies à lettres (sous la verrière), de sorte à proposer les meilleures correspondances possibles avec le bus, le métro et le RER. A l'inverse, une partie des TER de la région Bourgogne et la totalité des Corail Intercités ont dû migrer en gare de Paris-Bercy.

La desserte Paris – Montereau par la Rive Gauche sera assurée par des trains Transilien et TER Bourgogne. Ces trains desserviront toutes les gares entre Melun et Montereau.

Aux heures de pointe, la gare de Montereau bénéficiera de 3 liaisons directes avec Paris (soit 1 par heure dans le sens de la pointe). Cependant, le STIF a demandé et obtenu auprès de la Région Bourgogne un arrêt supplémentaire à Melun pour l'un de ces 3 trains directs, de sorte à offrir une correspondance supplémentaire pour la Rive Droite à Melun vers Paris, et offrir un temps de parcours de la Rive Droite vers Paris homogène sur toute la journée.

D'autre part, suite aux réunions de décembre 2007 et de juin 2008, la proposition de création d'une navette supplémentaire Melun – Montereau par la Rive Droite avec un départ à 20H05 a pu être étudiée et validée par le STIF : elle figure donc dans les grilles présentées en séance.

La SNCF ajoute qu'elle a pris des mesures pour faciliter la correspondance à Melun : une sortie supplémentaire vers la ville sera mise en place avant le 14 décembre en gare de Melun, pour faciliter la correspondance de Paris vers la Rive Droite en fluidifiant l'accès au souterrain. Du personnel d'accueil sera également placé sur les quais et dans le souterrain pour canaliser les flux, et l'information en gare sera améliorée grâce à de nouveaux écrans.

La SNCF assure qu'elle fera le maximum pour assurer correctement les correspondances entre les trains de Paris et la desserte de la rive droite. Le STIF rappelle sur ce point l'engagement de « correspondance garantie » pris par la Direction de la SNCF.

Au-delà du 14 décembre, le STIF demande à RFF et à la SNCF la réalisation dans les délais les plus courts d'un nouvel escalier en gare de Melun, sur le quai accueillant la navette provenant de Montereau par la Rive Droite.

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

3- Questions / Réponses

L'association Livry Environnement note les évolutions positives apportées au projet pour atténuer les effets de la correspondance mais fait part de la hausse actuelle du trafic de plus de 30% sur les gares de la Rive Droite bénéficiant des trains directs : elle considère donc que le maintien de ces relations directes avec Paris est le seul moyen de préserver un avenir à cette ligne. Dans le cas contraire, le risque de voir les usagers se reporter en masse en voiture sur les gares de la Rive Gauche n'est pas négligeable selon l'association. Plusieurs avis sont exprimés dans le même sens de la part des communes de la Rive Droite et des associations.

Elle suggère par ailleurs de réduire les conséquences d'éventuels retard entre Paris et Melun, en mettant en place une desserte au quart d'heure à partir de Melun vers la Rive Droite en pointe du soir.

(Voir en annexe les résultats des études de faisabilité réalisées par la SNCF et RFF suite aux demandes formulées par l'association Livry Environnement)

M. Girault mentionne, suite à la réunion tenue mardi 21 octobre sur la ligne Paris – Montargis, la proposition des services du STIF de mener une étude indépendante sur la capacité du réseau Sud-Est, afin d'examiner les possibilités réelles de réponse aux demandes exprimées, et leurs conséquences sur les autres circulations. Cette étude permettrait à chacun de pouvoir partager l'analyse d'un dossier d'une très grande complexité et de trouver les voies d'un langage commun

Le CODUT exprime ses attentes sur la coordination des offres bus et train dans les gares, notamment en Rive Droite et croit comprendre que le stationnement payant se développerait dans plusieurs gares de la Rive Gauche.

Le STIF répond que conformément au Schéma directeur des Parcs Relais récemment approuvé, il peut en effet s'interroger sur la pertinence de financer des opérations consistant à étendre sans limite des parcs relais présentant déjà plusieurs centaines de places (Montereau, Bois-le-Roi...). Le STIF souhaite donc que les réflexions engagées autour des parcs relais soient l'occasion de réfléchir à une politique globale du stationnement et des déplacements d'accès aux gares (en tenant compte des solutions alternatives à la voiture, comme le bus, le vélo, ou la marche...).

Le CODUT demande la composition des matériels roulants circulant sur la Rive Droite : le STIF rappelle que la composition des trains est définie par la SNCF sur la base des trafics. Ainsi, des unités simples de Z5300 seront utilisées sur cet axe. Des compositions plus longues entraîneraient des voitures hors quai, disposition fortement encadrée par les règles de sécurité.

Le CODUT demande l'état d'avancement du projet de souterrain de Thomery. RFF précise que les études ont été lancées.

La FNAUT s'étonne des délais annoncés par la SNCF pour réaliser un nouvel escalier sur le quai en gare de Melun (réalisation mi 2010). RFF souligne que les travaux sont dépendants des règles de sécurité, et nécessitent à ce titre des interruptions de voies, ce qui impacte les délais de réalisation.

La ville de Moret-sur-Loing apprécie le contenu de la restructuration de l'offre et les progrès notables procurés par le cadencement mais regrette une information jugée insuffisante au niveau des élus. D'autre part, la ville attend de la démarche de révision du PDU qu'elle permette une meilleure prise en compte de son pôle.

Dans l'attente et dans le cadre du programme de relance du PDU en cours, le STIF rappelle que par un courrier du 30 avril 2008, il a proposé à la ville le financement d'une étude complète permettant de solutionner dans les meilleurs délais la question de l'accueil des bus et des véhicules particuliers sur ce pôle. La maîtrise d'ouvrage de cette étude puis des travaux qui en découleraient, resteront de la compétence des collectivités locales.

En réponse à plusieurs remarques sur l'accessibilité des personnes à mobilité réduite, le STIF rappelle la complexité et les enjeux financiers de ce sujet (le coût de l'ensemble des aménagements nécessaires à la mise

en conformité avec les spécifications légales pourrait s'élever à environ 2 milliards d'euros en Ile-de-France). Il ajoute qu'un Schéma Directeur est en cours de finalisation.

Le Conseil Général de Seine-et-Marne précise que le programme de transport adapté « PAM77 » sera mis en service prochainement.

La ville de Melun évoque les problèmes liés à l'exiguïté de la gare routière de Melun et la nécessité d'avancer sur la question de la cession des terrains de la halle SERNAM. Elle souhaite par ailleurs être associée plus étroitement aux évolutions d'offre sur le réseau d'autobus financés par le STIF.

Le Conseil Général de Seine-et-Marne rappelle les engagements du Président sur la question du pôle de Melun. Il évoque, en réponse aux questions d'accès aux gares en voiture ou de demandes de renforts de l'offre bus en correspondance avec le train, son projet de site Internet de covoiturage qui aboutira en 2009 : il s'agit de penser à la mobilité dans l'ensemble de ses composantes, sachant qu'une offre bus nécessite un niveau de trafic minimal pour pouvoir être supportée financièrement par les collectivités.

L'association AUSTEC déplore le manque de confort du matériel Transilien et la disposition des sièges à 5 places de front alors que les trains Corail proposent des sièges plus larges et plus confortables. Elle considère anormal que la vente de billets de première classe sur les trains Corail ne soit pas possible en Ile-de-France.

Le STIF rappelle que le matériel Corail a été conçu dans les années 1970 pour des dessertes longues distances de l'ordre de 3 à 5 heures. D'autre part, le matériel Transilien dispose de 5 places de front considérant que le premier niveau de confort est de voyager assis (ce que confirme le Conseil Général de Seine-et-Marne) : une disposition à 4 places de front conduirait à augmenter mécaniquement le nombre de voyageurs effectuant leur trajet debout.

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.

Pour satisfaire les demandes des voyageurs du Loiret et de la Nièvre qui empruntent les trains Corail Intercités, la SNCF a demandé d'avancer l'heure d'arrivée à Paris-Bercy du train n°5904 (de 08h52 à 08h33) en supprimant notamment l'arrêt à Moret-Veneux-les-Sablons afin qu'il s'inscrive dans les circulations cadencées.

Le STIF a demandé en contrepartie qu'un train Transilien supplémentaire soit créé, desservant les gares de Montargis, Souppes-Château-Landon, Nemours-St-Pierre, Moret-Veneux-les-Sablons, Fontainebleau-Avon, Melun et arrivant à Paris-Gare de Lyon à 09h04, afin d'offrir une desserte cadencée vers Paris aux voyageurs de la gare de Moret tout en soulageant d'autant le train TER Bourgogne Laroche-Migennes – Paris-Lyon arrivant à son terminus à 8h50, utilisé en particulier par les voyageurs de la Rive Droite de la Seine à partir de Melun, où ils ont une correspondance.

Le STIF est en attente d'une réponse de la part de RFF et de la SNCF.

Suite à la réunion qui s'était tenue le 25 juin 2008, le STIF avait pris l'engagement de faire étudier par la SNCF et RFF l'ensemble des propositions de modification de l'offre du projet Transilien 2009 formulées par l'association Livry Environnement.

En premier lieu, les propositions portaient sur le maintien du système de coupe / accroche aux heures de pointe, permettant de desservir sans rupture de charge à la fois les rives gauche et droite de la Seine :

- ➔ Dans le sens impair, la coupe est impossible pour le train TER quittant Paris-Lyon à **17h43** car le matériel est différent (rame V2N) donc non compatibles avec des Z 5300 affectées à la desserte de la Rive Droite ;
- ➔ Pour les deux autres trains (quittant respectivement Paris-Lyon à **17h16** et **18h16**), le matériel utilisé sera très vraisemblablement de type Z 5300. Pour l'exploitant, les coupes sont techniquement réalisables mais sont des facteurs potentiels d'irrégularité (car, après la coupe, il peut y avoir des problèmes électriques de traction, des risques de fuite de la conduite générale du frein, voire des difficultés mécaniques sur les coupleurs en question,...) auxquels, il convient de rajouter le temps nécessaire aux opérations (six minutes d'occupation des voies entre l'arrivée du train et le départ du dernier élément) : ce temps nécessaire au découplage des rames Z 5300 ne peut pas être inséré dans la future grille du 14 décembre 2008 ;
- ➔ Dans le sens pair, les accroches ne peuvent être assurées en gare de Melun aux heures de pointe car le matériel est reçu à quai avec une signalisation d'avertissement clignotant, du fait de la densité des circulations à traiter dans un laps de temps relativement réduit, afin d'occuper le moins longtemps possible la voie concernée. Cette signalisation clignotante ralentit de fait l'arrivée des trains Transilien de la Rive Droite et ne permet pas des procédures longues comme une accroche (qui, outre l'accroche proprement dite, nécessite à nouveau des essais de frein d'où un facteur supplémentaire d'irrégularité dues aux occurrences d'incident).

En écartant le recours au système de coupe / accroche pour les raisons citées précédemment, la création des trains Transilien supplémentaires Montereau **06:27** – Melun **06h58** – Paris-Lyon **07h27** et Montereau **07h03** – Melun **07h48** – Paris-Lyon **08h10** s'est heurtée aux difficultés suivantes :

- ➔ le parc de matériel roulant nécessaire à la création de ces 2 trains est insuffisant ;
- ➔ le tracé en ligne est très contraint et ne permet pas l'inscription de nouvelles circulations (car, dans cette hypothèse de travail, cela reviendrait à faire circuler deux trains Transilien à quelques minutes d'intervalle entre Melun et Paris) ;
- ➔ l'occupation des voies aux heures de pointe de matinée de la gare de Paris-Lyon est telle que ces trains ne peuvent être reçus à quai (notamment sous la verrière, dans la zone des voies à lettres).

Par ailleurs, d'autres propositions émises par l'association Livry Environnement portaient sur le renforcement de l'offre aux heures de pointe par la mise en place de navettes supplémentaires entre Melun et Montereau via Héricy. Les résultats des études de faisabilité étaient les suivants :

- ➔ Création du train Melun **17h49** - Montereau **18h18** : le sillon de ce train Transilien était incompatible avec un sillon Fret et le matériel roulant n'était pas disponible ;
- ➔ Création du train Melun **18h18** - Montereau **18h47** : le sillon de ce train n'était pas traçable en l'état mais il a été procédé à l'étude d'un train Transilien à des horaires assez proches Melun 18h21 - Montereau 18h53 mais où la correspondance avec l'arrivée du train venant de Paris et s'arrêtant en gare de Melun à 18h08 ne serait pas très optimale (car nécessitant un temps de correspondance de 13 minutes). Dans ce cas précis, le sillon pouvait être inscrit et le matériel roulant de type Z 5300 était disponible. Toutefois, la gare de Melun est saturée et ne peut recevoir ce train en l'état actuel des infrastructures RFF ;

- Création du train Melun **18h49** - Montereau **19h18** : le sillon de ce train n'était pas traçable en l'état mais il a été procédé à l'étude d'un train Transilien à des horaires assez proches Melun 18h46 - Montereau 19h17. Le sillon en question était compatible avec l'ensemble des circulations programmées en décembre 2008 mais la correspondance avec l'arrivée du train venant de Paris et s'arrêtant en gare de Melun à 18h44 est jugée trop délicate voire impossible (de l'ordre de 2 minutes).

Enfin, parmi les propositions faites par l'association Livry Environnement, celle relative à la création d'une navette supplémentaire Melun **20h06** – Montereau **20h44** a été approfondie et sera effectivement mise en œuvre dès le mois de décembre 2008, non sans difficultés car il a été nécessaire de procéder au déplacement de deux sillons du trafic Fret (l'un SNCF et l'autre pas).