

# REUNION DE CONCERTATION

## Projet Transilien 2009

### Ligne Paris Saint-Lazare – Bassin mantois

*Présidée par Mme Pascale LE NEOUANNIC, Présidente de la Commission Qualité de service du STIF*

STIF	Thierry GUIMBAUD
	Karim ZIBAT
	Rémi DESORMIERE
Région Ile-de-France	Florence DROGUE
Région Haute-Normandie	Alexandre CANET
Conseil Général des Yvelines	Françoise TRUFANDIER
Ménerville	Fabrice LE POURRY
Bonnières sur Seine	Jean-Marc POMMIER
Poissy	Georges MONNIER
Communauté d'Agglomération Mantes en Yvelines	Claudia LIA-ARAGNOUET
Verneuil sur Seine	Philippe TAUTOU
Epône	Geneviève BERGAMINI
AUT	Claude LOISEAU
RFF	Olivier METAIS
SNCF	Nathalie SAPIN-TOSONI
	Marie-Christine MONTUSCHI
	Clémence DEVIVIE DE REGIE
	Armelle LAGRANGE
	Philippe HETZEL
	Henri PICQUET
	Christel DUBOIS

#### **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, 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 des régions Normandes dont les trains TER et Corail Intercités desservent certaines gares d'Ile-de-France.

Les Régions Haute-Normandie et Basse-Normandie ainsi que la SNCF ont souhaité mettre en place une nouvelle offre cadencée, plus lisible, plus structurée, sur les liaisons Paris – Normandie. A cette démarche sur l'offre s'ajoute l'arrivée de

nouveaux matériels ferroviaires régionaux : les « TER2NNG », automotrices régionales à deux niveaux, pour la ligne Paris – Rouen ; les « ZGC », matériel adapté aux dessertes locales. Le STIF s'est associé à cette démarche afin d'améliorer la qualité de l'offre sur l'axe Paris Saint Lazare – Poissy – Mantes (dit « Groupe V »).

Il est nécessaire de rappeler que, bien que situées dans le département des Yvelines les gares situées à l'ouest de Mantes-la-Jolie (Rosny, Bonnières, Bréval, Méneville et Port-Villez) ne font pas partie du périmètre de compétence du STIF, mais de la Région Haute-Normandie, les limites ayant été définies par le législateur en fonction des terminus techniques. La politique de desserte de ces gares relève donc de négociations menées entre le STIF et la Région Haute-Normandie. Cette dernière a choisi de conforter les gares de Rosny, Bonnières et Bréval, et de fermer, au vu du trafic très modeste (moins de 15 voyageurs par jour) les stations de Méneville et Port-Villez. Le STIF étudie les modalités d'un transport à la demande en rabattement sur la gare la plus proche et se rapprochera des collectivités concernées.

La nouvelle desserte se caractérise par une amélioration de l'offre : les études réalisées avec la SNCF ont mis en évidence un décalage et une extension de la pointe auquel la nouvelle offre propose des réponses, notamment dans la tranche 19h – 20h, avec l'extension de la période de cadencement aux 20 minutes. Le week-end, la desserte est consolidée avec un service à la demi-heure le samedi et le dimanche (à l'exception du début de matinée). Entre Paris et Les Mureaux, la desserte sera, comme aujourd'hui, renforcée par les trains faisant terminus aux Mureaux, eux aussi cadencés aux 20 minutes.

La gare de Mantes-la-Jolie bénéficiera d'une offre directe assurée principalement par les trains Corail Intercités et les TER. Le STIF a souhaité combler certaines lacunes ne pouvant être couvertes par d'autres trains : des Transilien directs compléteront donc le service Intercités et TER de manière à bénéficier en journée d'un direct par heure, et en pointe d'une desserte rapide toutes les 20 minutes.

Pour les gares de Rosny et Bonnières l'offre directe dans le sens de la pointe (le matin vers Paris et le soir vers la Normandie) approchera du cadencement aux 20 minutes. Compte tenu des orientations de la Région Haute-Normandie, le STIF financera des trains complétant l'offre pour répondre aux besoins liés à l'amplitude de la pointe. Le week-end, la desserte sera assurée systématiquement par des navettes TER Evreux – Mantes et Vernon – Mantes, en correspondance avec des trains directs. Ainsi, malgré la correspondance, les nouvelles dessertes seront plus rapides qu'actuellement.

Pour la gare de Bréval, le cadencement des trains en direction d'Evreux, Caen et Cherbourg est plus complexe à mettre en œuvre. Dans le sens de la pointe, cette gare bénéficiera d'une desserte toutes les 30 minutes associant un train direct et un train avec correspondance à Mantes-la-Jolie. L'offre est substantiellement accrue le week-end.

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

La ville de Bonnières déplore 136 retards ou suppressions de train depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2007 et espère que la nouvelle desserte proposée améliorera la régularité du service. Elle demande également pourquoi la desserte est de la compétence de la Région Haute-Normandie et regrette d'avoir été associé tardivement au projet.

Le STIF répond que la loi Solidarité et Renouvellement Urbains de 2002 a clairement défini les territoires de compétence entre les autorités organisatrices de transport. En Ile-de-France, les limites ont été définies selon les terminus des dessertes. Néanmoins, le STIF exerce dans certains cas sa compétence au-delà des limites de la Région : c'est le cas pour les axes Paris – Gisors, Paris – Montargis et Paris – Dreux.

Le STIF explique également que le projet est élaboré depuis près de deux ans et que la concertation n'était envisageable qu'après avoir constitué un dossier suffisamment conséquent et concret. Concernant les volumes de dessertes, les TER et les trains Corail ont également leurs missions, en fonction des attentes des voyageurs : le développement d'arrêts supplémentaires en Ile-de-France est généralement perçu comme une perte de temps sur des déplacements domicile-travail de longue distance : les négociations ont permis de maintenir un certain équilibre entre les nécessités normandes et franciliennes. A cela s'ajoutent les contraintes de capacité de la gare Saint Lazare.

La ville de Poissy souhaite disposer des futurs horaires de sa gare (ils seront transmis par les services du STIF dans les meilleurs délais).

La ville de Méneville déplore que, par le passé, les quais de la gare ont été raccourcis et dégradés suite à des travaux sur les infrastructures. Elle regrette que cette situation conduise à la fermeture de la gare et souhaite connaître les modalités de substitution.

Le STIF rappelle les exigences de sécurité et l'écart entre le trafic potentiel de quelques voyageurs par jour et les investissements à consentir représentant plusieurs millions d'euros. Le STIF se rapprochera des deux communes concernées pour établir un projet de transport à la demande. Le principe d'un tel système a été validé par les élus de la Commission Offre de Transports. La tarification appliquée sera celle du service normal. Le volume de desserte sera défini par des plages horaires de fonctionnement du service qui seront définies en lien avec les services municipaux. Le fonctionnement de ce service à la demande sera régulièrement suivi pour évaluer son adéquation aux besoins

La ville de Verneuil sur Seine souligne que certains habitants riverains du Groupe VI (Paris – Conflans – Mantes) se rabattent sur les gares du Groupe V pour bénéficier de dessertes plus rapides vers Paris. Elle demande dans quelle mesure le projet de l'OIN a été pris en compte dans le projet de service.

Le STIF précise que ce projet, s'il est validé, entrera en application en décembre 2008. Il est établi à matériel et infrastructures constantes. Le STIF suit la constitution des projets OIN et les intègre dans sa stratégie de développement de l'offre à moyen et long terme, en particulier le projet de cadencement au quart d'heure du Groupe V, et au-delà, la Liaison Rapide Normandie Val-de-Seine (barreau direct Epône – Achères).

La Communauté d'Agglomération Mantes en Yvelines souhaite que soit étudiée une coordination avec la desserte locale par autobus, en particulier avec la suppression de l'arrêt de Mantes-Station sur la liaison Paris-Montparnasse – Plaisir – Mantes-la-Jolie.

Le STIF informe que les démarches seront conduites avec OPTILE pour évaluer les possibilités de pallier par une desserte d'autobus à la suppression de cet arrêt sur la desserte de Montparnasse.

L'AUT demande quelles sont les échéances du projet LRNV. Le STIF évalue cet horizon autour de 2020.

L'AUT souhaite que l'interconnexion du RER A puisse être assurée pendant les grèves. Le STIF a souhaité que ce sujet fasse partie des progrès des nouveaux contrats avec la RATP et la SNCF.

La ville de Bonnières ajoute que l'effet de mur tarifaire entre la Carte Orange et le tarif SNCF normal provoque un afflux d'automobiles venant de l'Eure dans les premières gares à bénéficier de la tarification francilienne.

Le STIF évoque la réflexion d'ensemble menée dans le cadre de la Conférence du Bassin Parisien : c'est un des grands sujets travaillés par le STIF, l'ensemble des Régions du Bassin Parisien.

L'AUT souhaite enfin savoir dans quels délais se réactiveront les projets du PDU sur Les Mureaux et Poissy. Le STIF a acté l'évaluation et engagé le processus d'une révision du PDU à l'horizon 2012. Le fonctionnement devrait être relancé après un accord intervenu avec la Région suite au retrait des crédits de l'Etat, ce qui permettra une relance des projets de pôles.

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.

La SNCF indique que l'ensemble des comités intergares du Groupe V se réunira le 30 janvier à 16 heures en gare de Mantes-la-Jolie.