



Le 13 décembre, le cadencement continue en Ile-de-France !

Dossier de Presse

Conférence de presse

Lundi 12 octobre 2009 11h30

STIF
41 rue de Châteaudun
75009 Paris



Communiqué de presse

Paris, le 12 Octobre 2009

Le 13 décembre, le cadencement continue en Ile-de-France !

A partir du 13 décembre prochain, sept lignes Transilien SNCF vont être renforcées de façon très significative. La ligne P (Paris Est) va notamment passer au cadencement, rejoignant les trois lignes (Paris-Montparnasse, Paris-Saint Lazare, Paris-Sud Est), qui y étaient déjà passées en décembre 2008.

Ces améliorations de desserte ont été décidées par le STIF dans le cadre de sa politique générale de développement de l'offre de transport, engagée depuis 2006 sur l'ensemble des modes (bus, tram, métro, RER, train de banlieue). Elles représentent un montant supplémentaire d'engagements de près de 33 M€ annuels pour le STIF.

Le cadencement est un mode de desserte régulier dans lequel les trains partent à heures fixes tout au long de la journée avec des arrêts identiques. Il permettra d'augmenter le nombre de trains de la ligne P (de Paris-Est à Meaux, Château-Thierry, La Ferté-Milon et Coulommiers) de 16% en semaine et de 44% le week-end, ce qui représentera 349 trains de plus au total du lundi au dimanche.

Le passage au cadencement se traduira pour les voyageurs de la ligne P par des horaires plus faciles à retenir et par un meilleur service, avec des trains plus réguliers aux heures de pointe et plus fréquents aux heures creuses, le soir, le week-end et pendant les vacances scolaires. C'est une réponse pertinente à l'évolution des rythmes de vie, qui renforce les avantages du transport en commun en matière de mobilité durable et non polluante et permet d'en faire une alternative crédible aux moyens de transport individuels.

Six autres lignes Transilien SNCF bénéficieront également de renforcements de desserte.

- Sur la ligne E du RER, la gare de Pantin sera mieux desservie.
- Sur les lignes L (de Paris Saint-Lazare à Versailles Rive Droite et Saint-Nom-la-Bretèche) et U (de La Défense à La Verrière), le service d'été sera supprimé, ce qui permettra d'assurer un service identique toute l'année.
- Sur la ligne H (de Paris-Nord à Persan-Beaumont et Pontoise), les trains seront renforcés le samedi.
- Les lignes N (de Paris-Montparnasse à Dreux) et R (de Paris-Lyon à Montargis et Montereau) bénéficieront d'améliorations de desserte visant à renforcer les bénéfices du cadencement mis en place en décembre 2008.

Elaborées depuis 2007 à la demande et sous la coordination du STIF par Transilien SNCF et RFF, ces mesures ont fait l'objet d'une large concertation dans le cadre des comités de ligne organisés par le STIF, réunissant les élus des collectivités locales (communes, intercommunalités, conseils généraux ou régions limitrophes concernées) et les représentants des associations de voyageurs.

Les nouveaux horaires seront mis à la disposition du public dans les prochains jours dans les gares, par des dépliants distribués sur les lignes concernées, par SMS, ainsi que sur les sites internet du STIF et de Transilien SNCF.

A terme, le cadencement s'étendra selon un calendrier progressif et concerté à l'ensemble du réseau Transilien SNCF.

Les renforcements d'offre qui entreront en vigueur le 13 décembre prochain portent à près de 500 M€ les engagements financiers annuels du STIF en faveur du fonctionnement des transports en commun en Ile-de-France.

Contacts presse

STIF

Sébastien MABILLE – 01 47 53 28 42 – 06 15 39 21 58 - sebastien.mabille@stif.info

Transilien SNCF

Antoine DEBIEVRE & Christian POLGE : 01 53 25 33 66 / 70 60
antoine.debievre@sncf.fr / christian.polge@sncf.fr

Sommaire

L'Ile-de-France poursuit son passage au cadencement **p.5**

- ❖ **Qu'est-ce que le cadencement ?**
- ❖ **Les objectifs du cadencement**
- ❖ **Le cadencement répond aussi à une nécessité : faire face à la croissance du trafic et à la saturation du réseau ferroviaire francilien.**
- ❖ **Une réponse pertinente à l'évolution des rythmes de vie**
- ❖ **Le cadencement permet de répondre et aux nouvelles pratiques de mobilité et aux nouvelles exigences socio-environnementales**

Les bénéfices du cadencement pour les voyageurs **p.7**

- ❖ **Des trains plus fréquents**
- ❖ **Des trains à tous les moments de la journée, de la semaine, de l'année**
- ❖ **Des trains plus réguliers**
- ❖ **Des horaires plus lisibles**

Retour d'expérience : bilan des premiers cadencements mis en œuvre en décembre 2008 **p.8**

- ❖ **Des résultats positifs constatés dès 2009**
- ❖ **Un exemple concret : la ligne R**

Transilien 2010 : le détail des nouveautés **p.9**

- ❖ **La ligne P passe au cadencement**
- ❖ **Des mesures d'amélioration de la première phase du cadencement**
- ❖ **De nouveaux renforts d'offre**
- ❖ **Une concertation en amont**
- ❖ **Synthèse des éléments des nouveautés 2010**

Les améliorations d'offre au 13 décembre 2009 – Détails **p.12**

L'Ile-de-France poursuit son passage au cadencement

❖ Qu'est-ce que le cadencement ?

Le cadencement est un mode de desserte avec un rythme régulier et fréquent, dans lequel les trains partent et passent à heures fixes tout au long de la journée, avec des arrêts identiques et un nombre de trains accru aux heures creuses.

Lorsqu'ils sont mis en place sur des dessertes existantes, les horaires cadencés remplacent le plus souvent des horaires composés il y a longtemps et complexifiés au fil du temps par sédimentations successives.

Le cadencement est un mode d'organisation des dessertes de transports en commun qui a fait ses preuves. Ses principes ont été le plus souvent à la base de la confection des horaires des compagnies ferroviaires historiques. Mais le rythme des horaires cadencés d'origine s'était souvent perdu avec le temps, au fur et à mesure des adaptations de détail et des développements successifs des réseaux. Le concept a été étudié en France suite à la réussite en Suisse du plan Rail 2000, qui s'est traduit le 12 décembre 2004 par le changement des horaires de neuf trains sur 10.

❖ Les objectifs du cadencement

Le cadencement vise à obtenir :

- des renforcements d'offre aux heures creuses, en soirée, les week-ends et en été, dans le but de répondre aux nouveaux besoins des voyageurs.
- une meilleure lisibilité de l'offre pour les voyageurs, grâce à des horaires réguliers et facilement mémorisables.
- une meilleure ponctualité, grâce à un meilleur ordonnancement des trains, aux heures creuses comme en heures de pointe.

❖ Le cadencement répond aussi à une nécessité : faire face à la croissance du trafic et à la saturation du réseau ferroviaire francilien.

Depuis 1999, le trafic Transilien SNCF a augmenté d'un quart. La saturation du réseau ferroviaire francilien en de nombreux points, en particulier aux abords des grandes gares parisiennes, a donc légitimé la démarche du cadencement, qui vise à réorganiser l'ensemble des horaires pour rationaliser l'exploitation du réseau.

❖ Une réponse pertinente à l'évolution des rythmes de vie

Les pointes de fréquentation du matin et du soir observées classiquement dans les réseaux de transport en commun ont tendance à s'étaler depuis le milieu des années 80. Les « flancs de pointe » gagnent sur les heures creuses, avant et après les traditionnelles « rush hours ». La demande de transport augmente également en soirée, le week-end, pendant les périodes de congés scolaires et l'été.

❖ Le cadencement permet de répondre et aux nouvelles pratiques de mobilité et aux nouvelles exigences socio-environnementales

Le renchérissement des carburants et le renforcement des exigences environnementales légitiment le positionnement des transports en commun comme une véritable alternative aux modes de transport individuels.

Mais alors que les modes individuels se caractérisent par leur souplesse d'utilisation, les transports collectifs pèchent souvent par des horaires déséquilibrés dans la journée, avec des « trous de desserte » importants en dehors des heures de pointe. Le développement des fréquences tout au long de la journée lié au cadencement renforce donc leur attractivité.

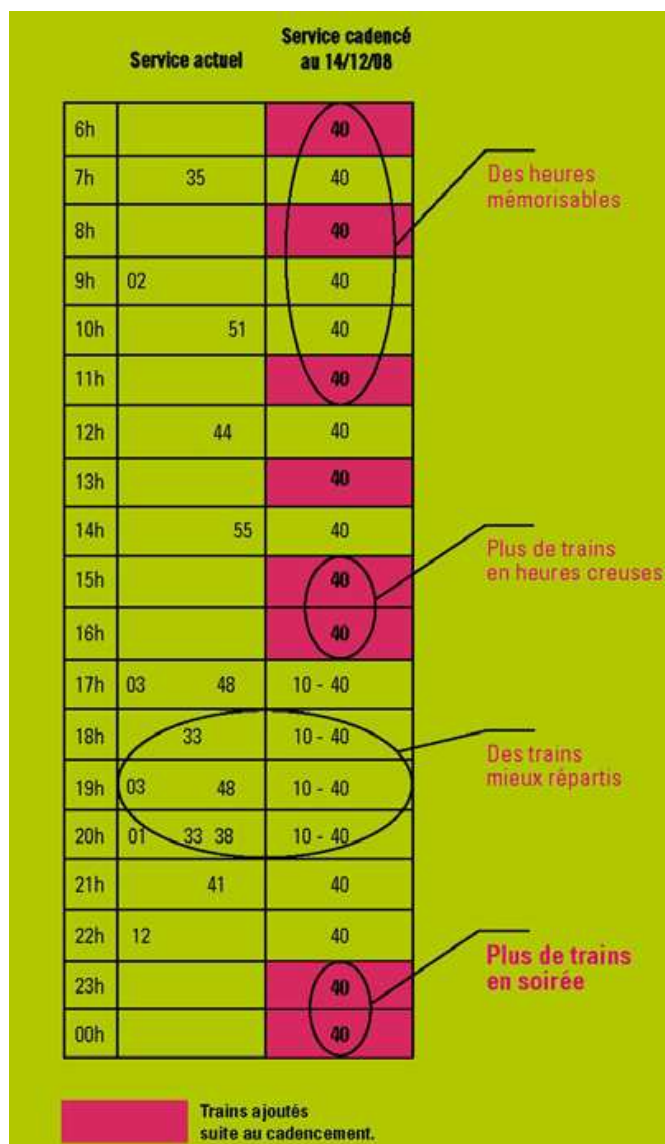
Le cadencement renforce ainsi les avantages du transport collectif en matière de mobilité durable et non polluante, et facilite le report modal vers les modes de transport économes et propres.

En améliorant l'attractivité du transport collectif en banlieue, moyenne et grande, c'est aussi un facteur important de développement et d'organisation des agglomérations ainsi que de solidarité territoriale.

A terme, le cadencement s'étendra selon un calendrier progressif et concerté à l'ensemble du réseau ferroviaire francilien.

Exemple théorique de cadencement:

- Des heures mémorissables
- Plus de trains en heures creuses
- Des trains mieux répartis
- Plus de trains en soirée



Les bénéfices du cadencement pour les Franciliens

L'objectif est de faciliter l'usage des transports en commun, notamment en grande couronne, et de proposer une véritable alternative à la voiture avec un service adapté aux nouveaux rythmes de vie des franciliens. Les résultats du cadencement, commencé il y a un an, sont probants en termes de fréquentation et de satisfaction des voyageurs.

❖ Des trains plus fréquents

Le cadencement développe de façon homogène l'offre tout au long de la journée. Cela permet au voyageur d'avoir une vraie souplesse dans l'utilisation du train puisqu'il sait à tout moment quand il pourra reprendre un train. De plus, les horaires restent inchangés pendant l'été.

❖ Des trains à tous les moments de la journée, de la semaine, de l'année

- Des trains **plus tôt**
- Des trains **plus tard** en soirée
- Des trains **même le week-end**
- Des trains **même en heures creuses**
- Des **horaires identiques** tout au long de l'année, **même en juillet et en août**.

❖ Des trains plus réguliers

La succession des trains à intervalle régulier assure une **meilleure fluidité** et les perturbations ont moins d'effets en « cascade » grâce à des trains mieux répartis. A minima, l'objectif est de faire passer **plus de trains** sans affecter le niveau de régularité.

❖ Des horaires plus lisibles

Programmer la fréquence des trains de façon **répétitive**, à la **même minute de chaque heure**, permet à tous les voyageurs (réguliers ou occasionnels) de mémoriser plus facilement le passage de leur train ou du suivant.

Retour d'expérience : bilan des premiers cadencements mis en oeuvre en décembre 2008

La première étape du cadencement, mise en oeuvre le 14 décembre 2008, a porté principalement sur les lignes J (de Paris-Saint-Lazare à Mantes-la-Jolie via Les Mureaux), R (de Paris-Lyon à Montereau et Montargis) et N (de Paris-Montparnasse à Mantes-la-Jolie, Dreux et Rambouillet).

❖ Des résultats positifs constatés dès 2009

Le cadencement a entraîné un accroissement du trafic important, de + 10% en moyenne, sur les trois lignes concernées :

- Paris-Saint Lazard-Mantes-la-Jolie : +10%
- Paris-Montparnasse-Dreux : +14%
- Paris-Lyon-Montereau : +9%

En dehors d'un début d'année difficile sur l'ensemble du réseau Transilien SNCF, la régularité des trois lignes cadencées est restée semblable ou meilleure en 2009 par rapport à l'année 2008, alors que le nombre de trains a été largement supérieur.

❖ Un exemple concret : la ligne R

Sur la ligne R (Paris-Lyon-Montereau), le trafic a augmenté de 9% en moyenne en 2009 par rapport à 2007 : +8% en semaine, +20% le samedi et +32% le dimanche. La nouvelle offre répond donc à des besoins de déplacement qui n'étaient satisfaits auparavant.

Après un début d'année difficile, comme sur l'ensemble du réseau Transilien SNCF, **la régularité de la ligne R a été meilleure durant l'année 2009 que pendant toute l'année 2008.** A fin août, la régularité de la ligne s'établit à 92,3% sur les premiers mois de l'année contre 89,6% pour la même période de l'année 2008.

Une enquête satisfaction menée auprès des voyageurs de la ligne au cours du mois de mai 2009 a montré que **72% d'entre eux sont satisfaits du nouveau service**, tant en matière d'extension du service en soirée, de lisibilité des nouveaux horaires que de régularité.

La situation de la Rive Droite de la Seine est également évoquée par les voyageurs. Elle fera l'objet d'améliorations de l'offre décidées par le STIF pour le 13 décembre.

Transilien 2010 : le détail des nouveautés

A partir du 13 décembre prochain, sept lignes Transilien SNCF vont être renforcées de façon très significative. La ligne P va passer au cadencement, rejoignant les trois lignes qui y étaient déjà passées en décembre 2008. Six autres lignes bénéficieront également de renforcements de desserte (lignes E, H, L, N, R et U).

Il s'agit de la seconde étape de la politique d'amélioration de l'offre menée par le STIF, qui sera menée à moyen terme sur l'ensemble des lignes franciliennes.

❖ La ligne P passe au cadencement

Le passage au cadencement de la ligne P (de Paris-Est à Meaux, Château-Thierry, La Ferté-Milon, Coulommiers et Provins) à partir du 13 décembre 2009 permettra d'augmenter le nombre de trains de 16% en semaine et de 44% le week-end, ce qui représentera 349 trains de plus au total du lundi au dimanche.

Il se traduira pour les voyageurs de la ligne P par des horaires plus faciles à retenir et par un meilleur service, avec des trains plus réguliers aux heures de pointe et plus fréquents aux heures creuses, le soir, le week-end et pendant les vacances scolaires. C'est une réponse pertinente à l'évolution des rythmes de vie, qui renforce les avantages du transport en commun en matière de mobilité durable et non polluante et permet d'en faire une alternative crédible aux moyens de transport individuels.

❖ Des mesures d'amélioration de la première phase du cadencement

Les lignes N (de Paris-Montparnasse à Dreux) et R (de Paris-Lyon à Montargis et Montereau) bénéficieront à partir du 13 décembre d'améliorations de desserte visant à renforcer les bénéfices du cadencement mis en place il y a un an, en décembre 2008.

Sur la ligne N (de Paris-Montparnasse à Dreux), la nouvelle offre proposée a pour objectif d'améliorer la robustesse des grilles horaires aux heures de pointe ainsi que la régularité des circulations TER et Transilien. Elle consiste principalement en des ajustements horaires sur l'axe Paris - Rambouillet et à la création de trains supplémentaires entre Dreux et Paris dans le sens de la pointe.

Sur la ligne R (de Paris-Lyon à Montargis et Montereau), la nouvelle offre proposée améliore la desserte en heures de pointe, notamment pour la Rive Droite de la Seine :

- Arrêt de 2 trains TER Bourgogne en pointe de matinée à Champagne-sur-Seine (en direction de Paris-Lyon)
- Création d'un nouvel accès au quai en gare de Melun pour optimiser les correspondances
- 2 navettes supplémentaires Melun - Montereau chaque jour de semaine

❖ De nouveaux renforts d'offre

Ces renforts concernent principalement la ligne P (de Paris-Est à Meaux, Château-Thierry, La Ferté-Milon et Coulommiers) et la ligne E du RER, ce qui se traduit notamment par :

- un cadencement à la ½ heure sur l'axe Paris - Meaux - Château-Thierry en pointe, et à l'heure aux heures creuses avec une augmentation de l'amplitude de service ;

- un renforcement de 7 à 17 navettes par jour sur la section Meaux - La Ferté Milon complétés par la création en semaine et aux heures de pointe d'un second aller-retour direct La Ferté Milon – Meaux – Paris-Est ;
- un remplacement des navettes Coulommiers – Tournan par des trains directs de/vers Paris-Est en semaine aux heures creuses et les week-ends, avec une augmentation de l'amplitude horaire de service ;
- un remplacement des navettes Provins – Gretz-Armainvilliers par des trains directs de/vers Paris-Est en semaine et les week-ends, avec une augmentation de l'amplitude horaire de service ;
- une desserte renforcée de la gare de Pantin par un arrêt systématique de toutes les missions Chelles-Gournay du RER E avec une augmentation de l'amplitude de service sur la branche de Chelles-Gournay.

Sur les lignes L (de Paris Saint-Lazare à Versailles Rive Droite et Saint-Nom-la-Bretèche) et U (de La Défense à La Verrière), le service d'été sera supprimé, ce qui permettra d'assurer un service identique toute l'année.

Sur la ligne H (de Paris-Nord à Persan-Beaumont et Pontoise), les trains du samedi seront plus capacitaires.

❖ Une concertation en amont

Les renforcements d'offre qui entreront en vigueur le 13 décembre 2009 résultent d'un travail important de près de deux ans, au travers de différents comités techniques et comités de pilotage associant la SNCF, RFF, les Régions limitrophes concernées et le STIF.

Une présentation de ces nouveaux renforts a été effectuée à la Commission de l'Offre de Transport du STIF du 4 décembre 2008. Celle-ci a émis un avis favorable au lancement par la SNCF des études de faisabilité auprès de RFF d'une part, ainsi qu'à la mise en œuvre d'un processus de concertation auprès des élus et des associations d'usagers durant le mois de mars 2009, d'autre part.

Les élus et les associations d'usagers ont été associés dès la phase des études techniques. Le projet leur a été présenté au fur et à mesure de son élaboration lors de comités de ligne organisés par le STIF.

Ces réunions de concertation et d'information se sont tenues le 17 mars 2009 sous la présidence de Mme Pascale Le Néouannic pour les axes de la ligne P vers Coulommiers et Provins, et le 23 mars 2009 sous la présidence de M. Jean Brafman pour les axes de la ligne P vers Meaux, Château-Thierry, La Ferté-Milon et Esbly – Crécy-la-Chapelle.

Par ailleurs, un comité de ligne s'est tenu le 9 juillet 2009 sous la présidence de M. Jean-Pierre Girault pour la ligne R vers Montereau et Montargis. Il a permis d'effectuer un retour d'expérience du cadencement 2008 sur cette ligne et de présenter les nouvelles améliorations proposées par le STIF.

Le STIF prévoit également d'organiser de tels comités de ligne avant le 13 décembre pour les lignes N, U et J afin d'effectuer un bilan du cadencement 2008.

❖ Synthèse des éléments des nouveautés 2010

Ligne N	augmentation du nombre de dessertes en hyperpointe entre Paris et Dreux et ajustements améliorant le cadencement mis en place en décembre 2008
Ligne R	dissociation des dessertes TER et Transilien en soirée et le week-ends
Ligne P	Mis en place du cadencement (augmentation du nombre de dessertes en heures creuses, en soirée et le week-end)
Ligne E du RER	augmentation du nombre de dessertes en soirée et renforcement des compositions
Ligne L	augmentation du nombre de dessertes le week-end et suppression du service d'été
Ligne H	renforcement des compositions de train le samedi
Ligne U	Suppression du service d'été

Le montant total de cette opération pour le STIF correspond à 33 M€ annuels supplémentaires.

Les améliorations d'offre au 13 décembre 2009 – Détails -

❖ Des nouveaux horaires avec plus de trains sur les réseaux :

- Paris-Est – ligne P

Axe	Offre
<p>Paris-Est – Chelles – Meaux</p> <p>Paris-Est – Meaux – Château-Thierry</p>	<p>→ Mise en place d'un cadencement strict sur l'ensemble de la journée</p> <p>→ Création d'un A/R quotidien supplémentaire entre Paris-Est, Chelles et Meaux</p> <p><u>Semaine et week-end</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Extension de l'amplitude de service avant 06h00 au départ de Paris-Est et à 05h00 au départ de Château Thierry ; - Extension des horaires d'extrême soirée au-delà de 23h00 dans les deux sens de circulation ; <p><u>Samedi</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Cadencement à l'heure sur l'ensemble de la journée dans les deux sens de circulation ; <p><u>Dimanche et fêtes</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Cadencement aux deux heures en début de service de 06h00 à 10h00 puis cadencement à l'heure sur le reste de la journée dans les deux sens de circulation.
<p>Paris-Est – Meaux – La Ferté-Milon</p>	<p>→ Mise en place d'un cadencement strict sur l'ensemble de la journée</p> <p>→ Création d'un 2° aller-retour Paris Est – Meaux – La Ferté Milon à l'heure de pointe</p> <p>→ 20 trains par jour en semaine entre Meaux et La Ferté Milon au lieu de 8 actuellement</p> <p>→ Amélioration du confort des voyageurs et de la régularité sur les navettes Meaux-La Ferté Milon liée à la mise en service progressive mi 2010 de nouveaux trains AGC</p> <p><u>Semaine et week-end</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Création de 11 Allers-Retours quotidiens entre Meaux et La Ferté Milon, pour obtenir un cadencement à l'heure sur l'ensemble de la journée ; - Extension de l'amplitude de service au-delà de 22h00 dans les deux sens de circulation (au lieu de 20h00 à l'heure actuelle). - Desserte étoffée le week-end.
<p>Paris-Est – Coulommiers</p>	<p>→ Amélioration du cadencement sur l'ensemble de la journée</p> <p>→ Remplacement des navettes Tournan – Coulommiers par des trains directs jusqu'en Gare de l'Est en semaine et week-ends</p> <p><u>Semaine</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Cadencement à la demi-heure en heure de pointe et cadencement à l'heure le reste de la journée ; - Extension de l'amplitude de service au-delà de 23h00 dans les deux sens de circulation (au lieu de 21h00 à l'heure actuelle) ; <p><u>Samedi</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Cadencement à l'heure sur l'ensemble de la journée dans les deux sens de circulation ; <p><u>Dimanche et fêtes</u></p> <p>Cadencement aux deux heures en début de service de 06h00 à 11h00 puis cadencement à l'heure sur le reste de la journée dans les deux sens de circulation.</p>

Paris-Est – Provins	<p>→ Amélioration du cadencement sur l'ensemble de la journée</p> <p>→ Remplacement des navettes Gretz-Armainvilliers – Provins par des trains directs jusqu'en Gare de l'Est en semaine et les week-ends</p> <p><u>Semaine</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Cadencement à la demi-heure en heure de pointe et cadencement à l'heure le reste de la journée ; - Extension de l'amplitude de service au-delà de 22h00 dans les deux sens de circulation (au lieu de 21h00 à l'heure actuelle) ; <p><u>Samedi</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Cadencement à l'heure sur l'ensemble de la journée dans les deux sens de circulation ; <p><u>Dimanche et fêtes</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Cadencement aux deux heures en début de service de 06h00 à 11h00 puis cadencement à l'heure sur le reste de la journée dans les deux sens de circulation. <p>NB : des travaux réalisés par RFF décaleront la mise en place complète du cadencement sur cet axe au second trimestre 2010.</p>
----------------------------	----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

- **RER E**

Axe	Offre
RER E	<p>→ Amélioration du cadencement sur l'ensemble de la journée</p> <p>→ Mise en rames doubles aux heures de pointe sur la branche de Tournan ;</p> <p>→ Desserte de la branche Chelles-Gournay renforcée en flanc de pointe, dans les deux sens de circulation.</p> <p>→ Augmentation de la desserte de la gare de Pantin</p> <ul style="list-style-type: none"> - 12 arrêts aux heures de pointe contre 4 à l'heure actuelle ; - 8 arrêts aux heures creuses contre 4 à l'heure actuelle ; - 8 arrêts les samedis/dimanches et fêtes contre 4 à l'heure actuelle ;

❖ **Le maintien d'un service identique sur l'ensemble de l'année, y compris l'été, sur les axes :**

- **La Verrière – La Défense / ligne U**
- **Paris-St-Lazare sud / ligne L**

Axe	Offre
<p>La Verrière – La Défense</p> <p>Paris-Saint-Lazare- – Versailles RD et St-Nom-la-Bretèche</p> <p>St-Germain-en-Laye-Grande Ceinture – Noisy-le-Roi</p>	<p>→ Service identique sur les 52 semaines de l'année pour l'ensemble de ces axes, avec suppression du service allégé de plein été.</p> <p>→ Amélioration du cadencement et de la lisibilité de l'offre sur l'ensemble de la journée et les week-ends</p> <ul style="list-style-type: none"> - Création d'un A/R supplémentaire entre La Verrière et La Défense en contrepoinTE ; - Renforcement de la composition d'un train La Verrière → La Défense en flanc de pointe de matinée, en semaine ;

❖ **La mise en rames doubles des trains du samedi sur le réseau :**

• **Paris-Nord-Ouest – ligne H**

Axe	Offre
Paris-Nord – Pontoise Paris-Nord - Persan-Beaumont via Valmondois	→ Augmentation de la capacité des trains les samedis - Doublement de la capacité des rames circulant sur ces deux axes les samedis, du début du service à 21h45, afin de supprimer les surcharges constatées.

❖ **L'amélioration du cadencement mis en place fin 2008 sur les réseaux :**

• **Paris-Montparnasse – ligne N**

Axe	Offre
Paris – Dreux	→ Amélioration de la desserte aux heures de pointe par la création de 2 nouveaux trains - Desserte strictement cadencée pour les gares franciliennes (comprises entre Houdan et Paris) <u>Pointe de matinée</u> - Repositionnement horaire du premier train Transilien semi-direct Dreux – Paris-Vaugirard ; - Création d'un second train Transilien semi direct Dreux – Paris Vaugirard ; <u>Pointe de soirée</u> - Augmentation du service de pointe avec la création d'un train Transilien supplémentaire Paris-Montparnasse - Dreux desservant Versailles-Chantiers et toutes les gares de Plaisir-Grignon à Dreux ; - Amélioration de la régularité avec un ajustement horaire dans le sens Paris - >Province sur l'ensemble des trains TER Centre et Transilien de l'axe Paris-Montparnasse – Rambouillet.

• **Paris – Sud Est – ligne R**

Axe	Offre
Paris-Lyon – Montargis Paris-Lyon – Montereau via Moret Melun – Montereau via Héricy	→ Amélioration de la desserte de la Rive Droite de la Seine : - Arrêt de 2 trains TER Bourgogne en pointe de matinée à Champagne-sur-Seine (en direction de Paris-Lyon) - Création d'un nouvel accès au quai en gare de Melun, pour optimiser les correspondances - 2 navettes supplémentaires Melun – Montereau en semaine → Des trains plus capacitaires aux heures de pointe → Développement de la desserte de la halte de « Fontainebleau-Forêt » les week-ends.