

Pour une amélioration de la desserte ferroviaire de Saint-Quentin-en-Yvelines

Avis du CODESQY

Juillet 2011





PRÉAMBULE

Lors du débat sur le Réseau de Transport du Grand Paris qui s'est tenu de septembre 2010 à janvier 2011, le CODESQY (Conseil de Développement de Saint-Quentin-en-Yvelines), a souligné, dans son cahier d'acteurs, l'insuffisance de la desserte actuelle de Saint-Quentin-en-Yvelines en regard de l'importance du potentiel de transfert de l'automobile vers les transports collectifs.

Il y a montré que la nouvelle infrastructure proposée dans le cadre du Réseau de Transport du Grand Paris devrait desservir St-Quentin en son centre, afin d'offrir une liaison rapide au maximum d'habitants de Saint-Quentin-en-Yvelines et des personnes venant y travailler, y étudier, ou pour d'autres motifs vers

- La Défense, le nord parisien et Roissy d'une part,
- Saclay, Massy et Orly d'autre part.

L'accord intervenu le 26 janvier 2011 entre l'Etat et la Région, a laissé le secteur de Saint-Quentin-en-Yvelines en marge du réseau du Grand Paris Express et des projets structurants du plan de mobilisation pour les transports en Ile de France, notamment pour les dessertes vers Paris et La Défense.

Le projet de PDUIF proposé en février 2011 par le Conseil du STIF confirme cette marginalisation.

Le Schéma adopté par la Société du Grand Paris le 26 mai 2011 représente une certaine avancée, car la nouvelle ligne reliant Orly à Versailles retenue dans ce Schéma sera bien sûr une opportunité pour la desserte de l'Est de Saint-Quentin-en-Yvelines, mais le problème reste entier sur l'axe principal de desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines vers Paris et La Défense.

Cette situation préoccupante pour l'avenir, conduit le CODESQY à émettre un avis pour :

- rappeler l'insuffisance de la desserte ferroviaire actuelle sur l'axe constitué par les gares de La Verrière, Trappes et Saint-Quentin-en-Yvelines – Montigny
- inventorier les possibilités d'amélioration sur le réseau existant qui lui paraissent possibles à court terme et à moyen terme.

Le présent avis a été adopté en Assemblée Plénière le 14 juin 2011.





SYNTHESE

La première partie de cet avis résume l'état des lieux des besoins et de la desserte ferroviaire actuelle. Les chiffres détaillent le fait que Saint-Quentin-en-Yvelines dispose d'une offre très insuffisante, illustrée par le fait que le nombre de trains est trois fois inférieur à celui de Versailles dans les directions de Paris et La Défense, pour des besoins supérieurs.

L'offre n'a pas augmenté depuis 1995 alors que les emplois de Saint-Quentin-en-Yvelines sont passés, sur la même période, de 70 000 à 100 000, sans compter les emplois des communes voisines appartenant à la zone d'emplois de Saint-Quentin-en-Yvelines.

Les temps de transport sont élevés, et les correspondances ont été entièrement désorganisées par le cadencement de la ligne N (Montparnasse).

La deuxième partie montre que les accords actuellement en vigueur entre l'Etat et la Région Ile de France, incluant le récent "acte motivé" de la Société du Grand Paris, laissent Saint-Quentin-en-Yvelines à l'écart de tout projet structurant dans les directions de Paris et La Défense.

La troisième partie inventorie les possibilités d'amélioration sur le réseau existant qui paraissent possibles à court terme et à moyen terme.

A court terme, le CODESQY considère que la desserte ferroviaire de Saint-Quentin-en-Yvelines peut être sensiblement améliorée, sans investissements structurants importants, autres que du matériel roulant, notamment sur les points suivants :

- Améliorer la desserte en soirée au départ de La Défense, de Paris Montparnasse et sur le RER C.
- Améliorer les fréquences en heures creuses sur les lignes U, N et RER C.
- Pour la ligne U : prolonger les trains St Lazare - St Cloud jusqu'à La Verrière.
- Mieux coordonner les horaires entre les trains des trois lignes U, N et RER C.
- Prévoir des trains semi directs en heure creuse pour la ligne N.
- Prolonger le RER C jusqu'à La Verrière.
- Prévoir un arrêt des TER Centre à Saint-Quentin-en-Yvelines.





A moyen terme, le CODESQY demande que soient étudiées des possibilités de changer d'échelle dans la desserte ferroviaire de Saint-Quentin-en-Yvelines afin de répondre à l'accroissement des besoins depuis 15 ans et au potentiel de mutation de l'automobile individuelle vers le train.

L'amélioration de l'offre de service en période de pointe passe par le réaménagement du nœud de Porchefontaine, point de passage obligé des lignes desservant Saint-Quentin-en-Yvelines et la direction de Plaisir. Ce réaménagement est nécessaire pour que Saint-Quentin-en-Yvelines puisse être desservi par une ou plusieurs lignes assurant une fréquence et une rapidité équivalentes à celles du RER A.

Les améliorations à court terme et le changement d'échelle à moyen terme de la desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines sont nécessaires pour que les entreprises qui ont choisi ce territoire pour s'implanter n'aient pas à remettre en cause leur choix, et que Saint-Quentin-en-Yvelines puisse préparer son évolution urbaine, notamment autour de ses pôles gare qui constitueront les points forts de l'aménagement futur.

Le CODESQY demande à être associé aux comités de lignes intéressant la desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines qui seront réunis par le STIF, lors de l'élaboration du schéma de secteur du Réseau Montparnasse et ligne La Verrière – La Défense prévu au PDUIF, et du schéma directeur du RER C prévu dans le plan de mobilisation pour les transports.





AVIS DU CODESQY

I. ETAT DES LIEUX

I.1. Les déplacements à Saint-Quentin-en-Yvelines

La Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines a réalisé en 2010 une enquête sur les déplacements des habitants du bassin de transport de Saint-Quentin-en-Yvelines (les sept communes de l'agglomération et les communes de Maurepas, Coignières, Le Mesnil St Denis, Plaisir et Bois d'Arcy). (Enquête « ménages déplacements » réalisée selon la méthode standard du CERTU).

Les échanges du bassin de transport de Saint-Quentin-en-Yvelines avec l'extérieur :

Pour évaluer les besoins en transports ferroviaires ce sont les échanges entre le bassin de transport de Saint-Quentin-en-Yvelines et l'extérieur qui doivent retenir l'attention en prenant en compte :

- les déplacements des habitants du bassin de transport de Saint-Quentin-en-Yvelines donnés par l'enquête « ménages déplacements »,
- et les déplacements des non résidents venant travailler, étudier ou pour d'autres motifs à Saint-Quentin-en-Yvelines.

1 Déplacements des résidents du bassin de transport de Saint-Quentin-en-Yvelines vers ou depuis l'Île de France (d'après l'enquête « ménages déplacements »):

Tous déplacements	dont en véhicules personnels	dont en transports en commun
155 663	101 486	46 514

2 Déplacements des personnes venant travailler, étudier, ou pour d'autres motifs à Saint-Quentin-en-Yvelines :

78 500 personnes viennent chaque jour travailler à Saint-Quentin-en-Yvelines générant ainsi au moins 156 000 déplacements principalement en véhicules personnels ou en transports collectifs. Et il convient d'y ajouter les déplacements des étudiants et autres personnes venant à Saint-Quentin pour d'autres motifs.

Si l'on ajoute les flux des habitants de Saint-Quentin et des personnes qui viennent y travailler ou y étudier, on peut estimer que le nombre de déplacements entre le bassin de transport de Saint-Quentin et l'extérieur est au moins le double de celui obtenu pour les seuls résidents.





Et compte tenu de l'importance des déplacements en automobile, c'est donc un potentiel de plus de 200 000 déplacements par jour, actuellement effectués en automobile, qui pourrait être reporté sur les transports en communs interurbains et notamment les transports ferroviaires pour peu qu'ils soient attractifs.

I.2. La desserte ferroviaire actuelle

Saint-Quentin-en-Yvelines est desservi par trois gares :

- 1 Saint-Quentin-en-Yvelines – Montigny-le-Bretonneux
- 2 Trappes en Yvelines
- 3 La Verrière.

et par trois lignes :

- la ligne Paris Montparnasse – Rambouillet (Ligne N),
- la Ligne La Défense – La Verrière (Ligne U)
- la ligne C du RER, qui ne dessert que la gare Saint-Quentin-en-Yvelines – Montigny.

Trains au départ de la gare de Saint-Quentin-en-Yvelines – Montigny vers Versailles, un jour de semaine :

RER C vers Paris	Vers La Défense	Vers Montparnasse	Total
48 trains	45 trains	41 trains	134

Trains au départ des gares de Trappes et La Verrière

RER C vers Paris	Vers La Défense	Vers Montparnasse	Total
0	45 trains	41 trains	86

En dehors des heures de pointe, l'offre n'est que de deux trains par heure par destination.

Temps de trajet

Trajet	Durée
RER C de Saint Quentin St Michel	43 mn
De Saint Quentin à La Défense	27 mn
De La Verrière à La Défense	36 mn
De Saint Quentin à Montparnasse	34 mn (*)
De La Verrière à Montparnasse	43 mn (*)

(*) Aux heures de pointe du matin, 10 trains en direction de Montparnasse sont directs de Viroflay à Montparnasse et le trajet est diminué de 10 ou 11 mn.



Coordination des horaires entre les lignes N, U et RERC

L'offre de transport proposée a été entièrement désorganisée en 2009 avec la création du « cadencement » de la ligne N qui a été conçu sans tenir compte de l'existence de tronçon commun entre les lignes N, U et RERC en terme de fréquence et de possibilités de correspondance.

La desserte le soir après 19 h est réduite :

Trains en provenance de Versailles Chantiers en semaine :

Provenance	Paris Montparnasse	La Défense	St Michel	
Destination	Rambouillet	La Verrière	Terminus St Quentin	Totaux
Heure	ROPO, RIPI	VERI	SARA	
19 h	4	4	3	11
20 h	2	2	2	6
21 h	2	1	2	5
22 h	2	1	1	4
23 h	1	1	1	3
0 h	1	1		2
1 h				





I.3. Les handicaps de Saint-Quentin-en-Yvelines

- Aux heures de pointe les trains et les lignes sont saturés, et peuvent difficilement recevoir des usagers supplémentaires.
- Aux heures creuses, l'espacement de 30 mn entre deux rames dans une même direction n'est pas attractif, et les temps de trajet sont longs, décourageant ainsi les usagers.
- Le soir à partir de 20 heures, (et même 19h30 au départ de La Défense) l'offre de transport décroît brutalement, pénalisant les personnes qui rentrent tard du travail, ou qui ont un trajet à faire avant d'attraper une correspondance vers St Quentin.
- St Quentin ne bénéficie pas comme Versailles et Rambouillet de liaison directe et rapide avec Paris Montparnasse,
- St Quentin ne bénéficie pas de la liaison RER C vers Massy qui est terminus à Versailles Chantiers.
- La Verrière et Trappes ne bénéficient pas du RER C vers St Michel qui est terminus à St Quentin – Montigny.
- Les temps de trajet pour atteindre des pôles stratégiques (Roissy, Orly, Châtelet,...) sont beaucoup plus longs au départ de St Quentin, qu'ils ne sont au départ des autres pôles urbains de la grande couronne. (Ces pôles urbains de la grande couronne desservis par les lignes A, B, D et E du RER sont ainsi beaucoup plus « proches » de Paris, en temps de trajet, que ne l'est Saint-Quentin-en-Yvelines.)
- St Quentin ne bénéficiera pas directement de la tangentielle ouest qui reliera Achères et Poissy à Versailles par St Cyr.

A titre de comparaison, pour une population desservie qui n'est pas plus importante que celle de Saint Quentin, Versailles dispose aussi de trois gares, mais avec un nombre total de trains par jour trois fois supérieur en direction de Paris, La Défense ou Massy. Versailles bénéficie en outre des trains directs du réseau TER et grandes lignes vers Paris ou vers la Province.

La gare de St Cloud située sur l'axe La Verrière – La Défense dispose de 221 trains par jour en direction de La Défense. St Cloud est en outre desservie par le tramway T2, et sera connectée au réseau Grand Paris Express.

La vallée de la Seine, dans les Yvelines, grâce au projet EOLE, bénéficiera d'une liaison rapide vers La Défense, Paris et la banlieue Est de Paris.

Les handicaps de Saint-Quentin-en-Yvelines en matière de desserte ferroviaire et l'absence de perspective, compromettent son développement futur. Sans une amélioration significative de sa desserte ferroviaire, l'agglomération ne pourra pas accomplir sa « révolution » des transports pour s'adapter à un coût croissant des carburants et à la nécessité de réduire le trafic automobile, et ne pourra pas engager une nouvelle phase de son développement.





II. PROJETS DE RESEAU DE TRANSPORT DU GRAND PARIS ET PLAN DE MOBILISATION POUR LES TRANSPORTS EN ILE DE FRANCE.

II.1. LE PROTOCOLE D'ACCORD ENTRE L'ETAT ET LA REGION du 26 Janvier 2011. (Désaccord pour la desserte de Saint Quentin et du Plateau de Saclay)

Le débat sur le projet de Réseau de Transport du Grand Paris proposé par la Société du Grand Paris s'est tenu de septembre 2010 à janvier 2011. Il a abouti à l'accord « historique » entre l'Etat et la Région du 26 janvier 2011, permettant de concilier les projets de la Société du Grand Paris et le Plan de mobilisation pour les transports élaboré par la Région et ses partenaires au sein du STIF. Mais cet accord, laisse en suspens la desserte du Plateau de Saclay et Saint-Quentin-en-Yvelines, en raison du désaccord entre l'Etat et la Région sur ce sujet.

Extraits du protocole d'accord :

La branche ouest du Réseau de Transport du Grand Paris, (Rueil – Versailles St Quentin – Saclay – Orly) est abandonnée, et à la place, il est juste retenu cette possibilité :

« Dans un premier temps, la liaison entre Versailles et La défense sera assurée par la ligne U du Transilien. A terme, des solutions techniques permettant d'améliorer la liaison Versailles – La Défense seront étudiées. »

« Point de désaccord :

« L'Etat et la Région prennent respectivement acte de leur désaccord sur les principes de développement et de desserte de Plateau de Saclay.

« Pour l'Etat :

« La desserte du Plateau de Saclay dans les conditions prévues par la loi relative au Grand Paris de façon à relier ce territoire à Paris en moins de 30 minutes et à Roissy en moins de 50 minutes constitue une priorité, dans la perspective du développement maîtrisé du pôle d'excellence et de l'ensemble du Plateau de Saclay.

« Cette desserte doit être assurée au travers de la réalisation d'un métro automatique opérationnel dès 2020. Le tracé et les modalités de réalisation de cette infrastructure ne pourront créer de coupure nouvelle au sein de la zone de protection agricole, forestière et paysagère prévue aux articles 141-5 et suivants du code de l'urbanisme. »

« Pour la Région :

« La desserte du Plateau de Saclay appelle une réponse réaliste et équilibrée par la création d'un bus à haut niveau de service sur le plateau ... ,qui pourra évoluer par la suite vers un tramway. Ces projets du Plan de mobilisation offrent des connexions efficaces avec le réseau métropolitain et les pôles de Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Massy et Orly. Cette solution correspond aux perspectives de développement du secteur.»

Dans le Plan de mobilisation pour les transports en Ile de France, mis en œuvre par le STIF, seul le projet de bus à haut niveau de service Orly – Massy – Saclay – St Quentin intéresse Saint-Quentin-en-Yvelines.





Les autres grands projets laissent Saint-Quentin-en-Yvelines à l'écart : La tangentielle Ouest ne desservira pas Saint Quentin, et à notre connaissance, le schéma directeur du RER C vise principalement l'amélioration de la desserte entre Paris Austerlitz et l'Essonne.

En résumé, à la suite de l'accord du 26 janvier 2011, dans le vaste projet de structurations des transports collectifs de la Région Ile de France constitué par le réseau du Grand Paris Express et le plan de mobilisation pour les transports, Saint-Quentin-en-Yvelines ne peut attendre que la réalisation du « Bus à haut niveau de service » St Quentin – Saclay – Massy – Orly, certes très utile, mais qui ne répond qu'à une toute petite partie des besoins en déplacements entre Saint Quentin et le reste de l'Ile de France.

Quant à la proposition de l'Etat, d'un métro automatique desservant le plateau de Saclay, le projet reste à confirmer, et même s'il se réalise, aucune amélioration n'est annoncée sur les grands axes de desserte vers Paris et La Défense (les améliorations annoncées sur la ligne U semblent se limiter au tronçon La Défense - Versailles).

II.2. LE PROJET DE PLAN DE DEPLACEMENTS URBAINS en Ile de France proposé par le Conseil du STIF le 9 février 2011.

Le projet de PDUIF proposé par le Conseil du STIF, reprend les éléments du Plan de mobilisation pour les transports adopté par la Région, et les replace dans l'ensemble des actions proposées pour améliorer les transports collectifs et l'ensemble des questions de déplacements en Région Ile de France.

Les propositions du PDUIF confirment que Saint-Quentin-en-Yvelines est laissé à l'écart des grands projets structurants retenus dans le Plan de mobilisation pour les transports en Ile de France.

Toutefois, le CODESQY note qu'au point 2.1.3 du projet de PDUIF « Réseau de trains de banlieue : des trains plus fréquents et plus ponctuels » (page 74), il est indiqué que des « schémas de secteurs pour restaurer la régularité et permettre l'adaptation de l'offre à la demande » sont engagés et notamment pour le Réseau Montparnasse et ligne La Verrière – La Défense. Dans ce cadre, le CODESQY souhaite porter à la connaissance des élus et des opérateurs de transports publics les améliorations à court terme attendues ci-après détaillées.

II.3. LE SCHEMA DU RESEAU DE TRANSPORT DU GRAND PARIS adopté le 26 Mai 2011 par le Conseil de Surveillance de la Société du Grand Paris.

Le document publié par la Société du Grand Paris, le 26 mai 2011, donne les indications suivantes :

« Une ligne verte Orly – Versailles – Nanterre de 50 km et 13 gares.

Elle relie la plate-forme d'Orly, au sud, à Versailles. Elle dessert le nord du département de l'Essonne grâce à 5 gares nouvelles, et contribuera au développement du plateau de Saclay. Son tracé permet de respecter les engagements de sauvegarde des 2300 hectares de surfaces agricoles prévue par la loi du 3 juin 2010. Elle comporte également 4 gares dans les Yvelines sur la partie ouest du plateau de Saclay. Elle sera ensuite prolongée au nord en





direction de Rueil et Nanterre, de manière à offrir une liaison en rocade performante en moyenne couronne pour le sud, l'ouest et le nord-ouest parisiens. Dans sa configuration Orly – Versailles –

Nanterre, la ligne verte aura une longueur totale d'environ 50 km.

La ligne verte sera exploitée par un métro à capacité adaptée avec une vitesse commerciale supérieure à 65 km,... »

Saint-Quentin-en-Yvelines serait desservi par deux gares : Saint Quentin – Est et Saint Quentin Université ; et une gare desservirait Satory entre Saint Quentin Université et Versailles Chantiers.

Le document de la Société du Grand Paris ne donne pas de calendrier de réalisation, mais des informations parues dans la presse indique que le prolongement Versailles – Nanterre est pour un avenir lointain (après 2025), et que le tronçon Versailles – Saint Quentin – Orly est au mieux pour 2025.

Cette nouvelle ligne sera bien sûr une opportunité pour la desserte de l'Est de Saint-Quentin-en-Yvelines, mais dans un avenir encore lointain, et le problème reste entier sur l'axe principal de desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines vers Paris et La Défense. Cette situation préoccupante pour l'avenir, conduit le CODESQY à rappeler l'insuffisance de la desserte ferroviaire actuelle sur l'axe constitué par les gares de La Verrière, Trappes et Saint-Quentin-en-Yvelines - Montigny.



III. LES AMÉLIORATIONS ATTENDUES

Face à l'absence de projets structurants pour améliorer la desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines, il convient de rappeler la nécessité de renforcer la desserte ferroviaire de Saint-Quentin-en-Yvelines et notamment vers Paris et La Défense.

A défaut de pouvoir espérer des infrastructures nouvelles, il convient d'étudier toutes les hypothèses possibles de renforcement de la desserte ferroviaire actuelle, en rappelant qu'il faut aboutir à un changement d'échelle de l'offre de service. Changement d'échelle nécessaire pour qu'un transfert modal significatif puisse être réalisé de la voiture vers le rail, pour que Saint-Quentin-en-Yvelines conserve son attractivité et puisse aborder sereinement une nouvelle phase de son développement.

Les lignes ferroviaires qui traversent Saint-Quentin-en-Yvelines ont toutes un point de passage obligé, l'étranglement de Porchefontaine, facteur limitant pour le développement du trafic voyageur et fret sur les axes St Quentin – Rambouillet – Chartres, et Plaisir – Dreux, et Plaisir – Mantes.

Les suggestions que nous formulons, pour chaque ligne, sont hiérarchisées, en distinguant les améliorations qui nous paraissent pouvoir être satisfaites sans investissements importants, et celles qui appellent des investissements plus importants.

Nous examinerons successivement :

- - Le RER C (Branche de St Quentin à Paris rive gauche)
- - La Ligne N - Montparnasse – Rambouillet
- - La ligne U – La Verrière – La Défense
- - La coordination des horaires sur le tronç commun aux lignes RERC, N et U
- - La ligne Paris – Chartres
- - Le RER C, branche Versailles – Massy.

III.1. Le RER C

Situation actuelle

- Il est terminus à la gare de St Quentin – Montigny et ne dessert pas Trappes et La Verrière.
- Il offre 4 trains par heure, en période de pointe, et 2 trains en heures creuses.
- Desserte le soir : à partir de 19h au départ de Paris, il n'y a plus qu'un train par demi heure et les deux derniers trains sont à 22h et 22h45.
- Temps de trajet de St Quentin à St Michel : 43 mn.

Améliorations attendues

- Augmenter les fréquences, (peut-être est-ce possible en prévoyant le terminus de certains trains à Invalides, si le tronçon central du RER C entre Invalides et Austerlitz est trop chargé).
- Quelques trains supplémentaires le soir.
- Améliorer la vitesse,
- Prolonger les RER C jusqu'à La Verrière,
- A plus long terme, prolonger les RER C jusqu'à Coignières, comme cela est prévu au SDRIF.





III.2. La ligne Montparnasse – Rambouillet (Ligne N)

Situation actuelle

- En direction de Paris : 4 trains par heure dans la tranche 7h-9h, et deux trains par heure en heure creuse,
- En provenance de Paris : 4 trains par heure dans la tranche 17h – 19h, et deux trains par heure en heure creuse.
- Desserte le soir : derniers départs de Montparnasse : 22h28, 23h28 et 0h25
- Temps de trajet : 34 mn de St Quentin à Montparnasse, et 43 mn de La Verrière à Montparnasse. (Aux heures de pointe, une dizaine de trains sont semi directs, dans le sens St Quentin Montparnasse le matin, et sept trains dans le sens Montparnasse – St Quentin le soir entre 16h et 19h)

Améliorations attendues

- Des trains plus rapides en heures creuses,
- Augmenter les fréquences : 3 ou 4 par heure en heures creuses au lieu de 2.
- Aux heures de pointe, les trains sont surchargés, ce qui justifierait également d'augmenter le nombre de trains.
- Renforcer la desserte le soir.

III.3. La ligne La Défense – La Verrière (Ligne U).

Situation actuelle

- 4 trains par heure en direction de La Défense dans la tranche 7h-9h,
- 4 trains par heure vers La Verrière entre 16h et 18h.
- 2 trains par heure en heures creuses.
- Desserte le soir au départ de La Défense : 19h29, 19h59, 20h29, 21h29, 22h29, 23h29, 00h29. :
- Temps de trajets : 27 mn de St Quentin à La Défense, et 36 mn de La Verrière à La Défense.
- Les trains sont terminus La Défense, alors que toutes les autres lignes qui empruntent le tronçon entre St Cloud et La Défense sont terminus St Lazare.

Améliorations attendues

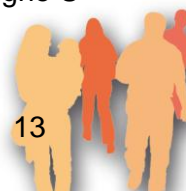
Dans l'accord entre l'Etat et la Région sur le réseau de transport du Grand Paris Express, il est prévu de renforcer la ligne U entre La Défense et Versailles.

Si un tel renforcement est réalisé, il convient de le poursuivre jusqu'à Saint Quentin, afin que Saint Quentin bénéficie aussi d'une liaison plus rapide et plus fréquente vers La Défense, et des correspondances avec le réseau du Grand Paris Express.

Nous observons d'autre part que 52 trains par jour, en provenance de St Lazare sont terminus à St Cloud, et autant de trains dans l'autre sens.

Cette situation nous conduit aux suggestions suivantes :

- Augmenter les fréquences, notamment en heures creuses, en prolongeant les trains St Lazare - St Cloud jusqu'à La Verrière, et en faisant partir de La Verrière des trains qui actuellement partent de St Cloud vers St Lazare.
- Améliorer le service le soir dans la tranche 19h30 – 21h
- Possibilité de prolonger la ligne vers Coignières et Rambouillet.
- Intégrer la Ligne U dans le réseau du Grand Paris Express en prolongeant la ligne U de La Défense à Roissy, en empruntant le réseau du Grand Paris Express.





III.4. La coordination des horaires sur le tronc commun aux lignes RER C, N et U

Situation actuelle

La desserte ferroviaire de Saint-Quentin-en-Yvelines est déterminée par le tronc commun des lignes C, N (Montparnasse) et U (Défense) qui commence au saut de mouton de Porchefontaine. L'offre de transport et son exploitation sont déterminées par l'organisation de ce tronc commun. Aujourd'hui, l'offre de transport proposée a été entièrement désorganisée en 2009 avec le création du « cadencement » de la ligne N qui a été conçu sans tenir aucun compte de l'existence de ce tronc commun en terme de fréquence et de possibilités de correspondances.

Avant 2009, l'offre sur le tronc commun était la suivante :

- en heure de pointe : un train toutes les 5 minutes cadencées
- en heure creuse, un train toutes les 10 minutes cadencées
- en soirée, possibilités de correspondances au delà de Saint Quentin en provenance de Paris Montparnasse (possibilité de prendre à ligne U à Versailles après avoir utilisé un train à destination de Plaisir Grignon) et en provenance de la ligne C en empruntant ensuite un train de la ligne N

Après 2010

- en heure de pointe : batterie de 3 trains toutes les 15 minutes
- en heure creuse, batterie de 3 trains toutes les 30 minutes et impossibilité de correspondance directe à partir de la ligne C vers les lignes U et N ou de la ligne U vers la ligne N
- en soirée, impossibilités de correspondances au delà de Saint Quentin en provenance de Paris Montparnasse ou en provenance de la ligne C

Cette forte dégradation est préjudiciable à l'utilisation locale en particulier entre les 2 pôles majeurs du sud ouest parisien et des Yvelines que sont Saint Quentin et Versailles.

Améliorations attendues

- Le cadencement doit être réel sur l'ensemble du tronc commun soit un intervalle systématique de 5 minutes maxi en heure de pointe et 10 minutes en heures creuses
- Les horaires doivent permettre d'atteindre les stations les plus lointaines avec correspondance soit l'ordre de passage suivant : ligne C puis ligne U puis ligne N depuis Versailles et ligne N puis ligne U puis ligne C vers Versailles. Ceci est valable toute la journée et plus particulièrement en soirée et en heures creuses





III.5. La ligne Paris – Chartres : Trains directs Rambouillet – Saint-Quentin – Versailles – Paris.

Situation actuelle

Les TER Chartres Paris (25 trains par jour dans chaque sens) s'arrêtent à Rambouillet et Versailles, mais traversent St Quentin sans s'arrêter. Les habitants de Rambouillet et Versailles disposent ainsi d'une liaison directe et rapide avec Paris.

Les personnes venant d'Eure et Loir et travaillant à St Quentin (ou réciproquement) sont obligées d'aller changer de train à Versailles, ou de prendre l'omnibus à Rambouillet.

Améliorations attendues

Nous comprenons que ce n'est pas à la région Centre de régler des problèmes de déplacements de l'Île de France, mais puisque la possibilité de liaisons directes Rambouillet – Versailles – Paris existent, pourquoi ne pas prévoir un arrêt supplémentaire à Saint-Quentin-en-Yvelines, ou bien créer un service de trains semi directs Rambouillet – St Quentin - Versailles – Montparnasse ?

III.6. RER C, Branche Versailles – Massy

Situation actuelle

La branche Versailles - Massy – Juvisy du RER C, est terminus Versailles. Par conséquent, cette ligne est de peu d'intérêt pour les St Quentinois, compte tenu des temps de correspondance, pour assurer une liaison attractive vers Massy et les pôles d'emploi de l'Essonne (Orly - Rungis, ou Juvisy). En outre, cette branche sud du RER C, relie Juvisy à Versailles, mais implique un changement à Massy pour desservir le pôle de Rungis – Orly.

Améliorations attendues

Cette branche du RER C ne pourrait-elle pas être terminus à Saint-Quentin-en-Yvelines ?

D'autre part, à partir de Massy, il serait préférable que les trains soient directs vers Pont de Rungis et Choisy le Roi, (ce qui est d'ailleurs envisagé dans le cadre du schéma directeur du RER C), et la liaison Massy – Juvisy étant alors assurée par un tram - train.

Le terminus à St Quentin, permettrait en outre d'assurer une correspondance à St Cyr pour les usagers de la future tangentielle ouest. Le prolongement de la branche Versailles Massy du RER C jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines, ne fait donc pas double emploi avec le projet de métro sur le plateau de Saclay reliant Versailles, Saint-Quentin-en-Yvelines, Saclay, Massy et Orly.





III.7. Tangentielle ouest

Situation actuelle

L'utilisation des transports en commun entre Saint-Quentin-en-Yvelines et Cergy via Saint Germain est longue, fastidieuse et aléatoire, avec de nombreux changements.

Le projet de tangentielle Ouest de Achères à Saint-Cyr est terminus à Saint-Cyr, sans connexion avec le réseau existant, et ne prévoit pas de liaison directe avec Saint-Quentin-en-Yvelines.

Une liaison directe entre Saint-Quentin-en-Yvelines Seine Aval et Cergy est attendue par de nombreuses personnes pour des besoins de déplacements domicile travail ou études.

Améliorations attendues

Le CODESQY demande que soient mises à l'étude :

- Le raccordement de Saint-Quentin-en-Yvelines à la tangentielle Ouest
- Le prolongement de la tangentielle Ouest vers Cergy.





IV. CONCLUSION

Les possibilités d'amélioration de la desserte ferroviaire de Saint-Quentin-en-Yvelines sont multiples. Le CODESQY a établi un classement entre les améliorations qui lui paraissent possibles sans gros investissements, et les améliorations à plus long terme qui appellent des études et une programmation dans le cadre du Plan de Mobilisation pour les Transports en Ile de France ou du Grand Paris Express, afin que St Quentin ne soit pas laissé à l'écart des dessertes structurantes de l'Île de France. Le tableau suivant récapitule les possibilités d'amélioration inventoriées :

Propositions pour le renforcement de la desserte ferroviaire de Saint-Quentin-en-Yvelines :

Ligne	A – court terme Améliorations du service actuel	B – moyen terme Investissements structurants
Liaisons vers La Défense et Paris Propositions communes	A01 Dans l'immédiat, améliorer le service le soir. A02 Mieux étudier la coordination des horaires entre les trois lignes desservant St Quentin A03 Réaliser des aménagements qui ne semblent pas exiger d'investissements importants, notamment l'amélioration de la desserte en heures creuses.	B01 Pour changer d'échelle dans la capacité de desserte, et assurer une fréquence accrue en heures pleines, (tant en direction de St Quentin que de Plaisir), il est nécessaire de résorber l'étranglement de Porchefontaine.
RER C – St Quentin - Paris Rive gauche	A11 Quelques trains supplémentaires le soir, A12 Augmenter les fréquences en heure creuses. A13 Terminus à La Verrière.	B11 Amélioration des fréquences et de la rapidité sur l'ensemble de la journée. B12 Terminus à Coignières.
Ligne N – Montparnasse - Rambouillet	A21 Renforcer la desserte le soir. A22 Des trains plus rapides en heures creuses, A23 - Augmenter les fréquences en heures creuses.	B21 Augmenter la fréquence aux heures de pointe. B22 Amélioration des fréquences et de la rapidité sur l'ensemble de la journée.



Ligne	A – court terme Améliorations du service actuel	B – moyen terme Investissements structurants
Ligne U – La Défense – La Verrière	A31 Améliorer le service le soir en ajoutant au moins trois trains supplémentaires à partir de 19h30 A32 Augmenter les fréquences, notamment en heures creuses, en prolongeant les trains St Lazare - St Cloud jusqu'à La Verrière, et en faisant partir de La Verrière des trains qui actuellement partent de St Cloud vers St Lazare.	B31 Améliorer les fréquences aux heures de pointe. B32 - Améliorer la vitesse. B33 Possibilité de prolongation de la ligne vers Coignières et Rambouillet. B34 Intégrer la Ligne U dans le réseau du Grand Paris Express en prolongeant la ligne U de La Défense à Roissy par le réseau du Grand Paris Express.
Ligne Paris - Chartres Trains directs St Quentin – Versailles - Paris	A41 Arrêt des TER Centre à Saint-Quentin-en-Yvelines,	B41 Augmenter le nombre de TER Centre en partenariat avec le STIF, avec arrêt à St Quentin. B42 Ou bien, Augmenter la rapidité et les fréquences sur la ligne N.

Outre le projet de métro automatique du Plateau de Saclay reliant Versailles, St Quentin, Saclay, Massy et Orly, il convient d'étudier les possibilités suivantes

Ligne	A – court terme Améliorations du service actuel	B – moyen terme Investissements structurants
RER – C, branche Versailles – Massy.		B51 Etablir le terminus de la branche Versailles – Massy à Saint-Quentin-en-Yvelines. (Permettant d'assurer à St Cyr la correspondance entre la future tangentielle ouest, et la ligne RER C vers Massy.)
Liaison vers Seine Aval et Cergy		Assurer une liaison par la tangentielle ouest de Saint-Quentin à Saint-Cyr, Seine Aval, Saint-Germain-en-Laye RER, et Cergy.





Le CODESQY est conscient que toutes ces améliorations ne peuvent pas être programmées en un seul temps. Mais il est persuadé que **dans une première étape**, des améliorations de service sont possibles, sans grands investissements :

- Améliorer la desserte en soirée au départ de La Défense, de Paris Montparnasse et sur le RER C.
- Améliorer les fréquences en heures creuses sur les lignes U, N et RER C.
- Pour la ligne U : prolonger les trains St Lazare - St Cloud jusqu'à La Verrière.
- Mieux coordonner les horaires entre les trains des trois lignes U, N et RER C.
- Des trains semi directs en heure creuse pour la ligne N.
- Prolonger le RER C jusqu'à La Verrière.
- Arrêt des TER Centre à Saint-Quentin-en-Yvelines.

A moyen terme, il est nécessaire de changer d'échelle dans la desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines en augmentant les fréquences et la rapidité en heures pleines et en heures creuses. A notre connaissance cela demande un **réaménagement de l'étranglement de Porchefontaine**, point de passage obligé des lignes desservant Saint-Quentin-en-Yvelines (et la direction de Plaisir). Ce réaménagement est nécessaire pour que Saint-Quentin-en-Yvelines puisse être desservi par une ou plusieurs lignes assurant une fréquence et une rapidité équivalentes à celles du RER A ou de celles du RER E (projet EOLE) qui desservira dans l'avenir la vallée de la Seine.

(En outre, doivent également être envisagés le prolongement de la ligne Massy – Versailles de RER C jusqu'à Saint-Quentin-en-Yvelines et une liaison par la tangentielle ouest de Saint-Quentin à Cergy Pontoise.)

Les propositions d'aménagements structurants inventoriées, nécessitent des études et un choix dans les priorités en fonction des coûts d'investissement et de l'impact attendu en amélioration du service.

Le CODESQY a présenté cet inventaire afin de mettre en évidence les possibilités d'améliorer la desserte ferroviaire de Saint-Quentin-en-Yvelines. Le CODESQY entend ainsi contribuer aux échanges qui doivent s'instaurer entre la Communauté d'agglomération, ses partenaires des territoires voisins, et les opérateurs des transports publics pour doter Saint-Quentin-en-Yvelines d'une desserte performante.

A ce titre, le CODESQY demande à être associé aux comités de lignes ou autres groupes consultatifs intéressant la desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines qui seront réunis par le STIF, notamment lors de l'élaboration du schéma de secteur du Réseau Montparnasse et ligne La Verrière – La Défense prévu au PDUIF et du schéma directeur du RER C prévu dans le plan de mobilisation pour les transports.

Les améliorations à court terme et le changement d'échelle à moyen terme de la desserte de Saint-Quentin-en-Yvelines sont nécessaires pour que les habitants et les entreprises qui ont choisi ce territoire n'aient pas à remettre en cause leur choix, et que Saint-Quentin-en-Yvelines puisse préparer son évolution urbaine, notamment autour de ses pôles gare qui constitueront les points forts de l'aménagement futur.

Ce changement d'échelle et la valorisation des pôles gare sont également nécessaires pour que Saint-Quentin-en-Yvelines participe pleinement aux efforts de réduction des émissions de gaz carbonique liées aux transports, et puisse se développer tout en maîtrisant l'étalement urbain.



Contact : Service Coordination CODESQY

Anne ROUSSEAU
Responsable du Service
01 30 96 96 92 – anne.rousseau@agglo-sqy.fr

Marie Christine BERTRAND
Assistante Administrative
01 30 96 96 93 – marie-christine.bertrand@agglo-sqy.fr

Site : www.sqy.fr/codesqy

