

Ne jetez pas
ce journal après lecture
faites le circuler

Édito

Notre association vient de tenir son Assemblée générale. De l'avis de tous les participants l'année 2004 aura été, par notre activité et notre renforcement en nombre d'adhérents, l'occasion de faire progresser la reconnaissance et la prise en compte du bien fondé de nos revendications par la SNCF, RFF, le STIF, et les élus, pour l'amélioration de la ligne C. Pour autant, le sentiment domine parmi nous que les dossiers prennent de mois en mois du retard, que le temps passe et que nous risquons de nous retrouver à tout moment dans des situations de dysfonctionnements graves.

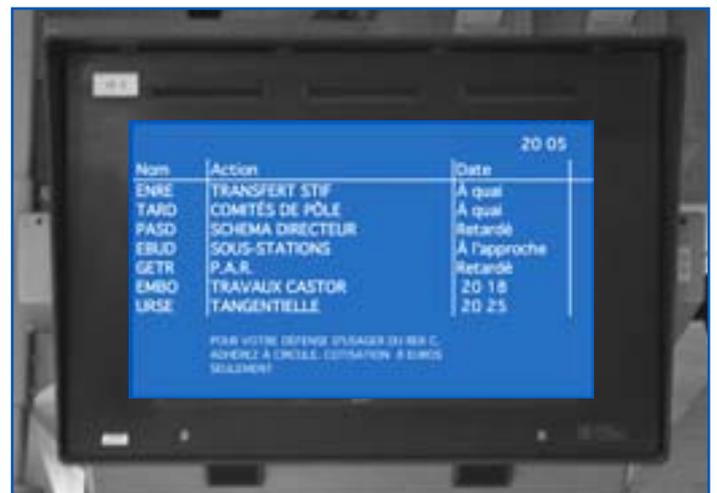
C'est le 10 décembre 2003 que le Conseil d'administration du STIF a voté le « Projet d'amélioration » à court et moyen terme de la ligne C. Il donnait dix huit mois à RFF et à la SNCF pour présenter les dossiers de subventions des opérations prévues (voir en page 3). Nous sommes pratiquement à l'échéance et plusieurs dossiers parmi les plus importants ne sont toujours pas finalisés ! Faute de moyens d'étude suffisants ne risquent-ils pas de prendre encore du retard ? L'élaboration d'un « schéma directeur » pour la ligne C, que nous revendiquons depuis plusieurs années, est certes en cours mais, compte tenu de la situation plus grave de la ligne D, c'est le sien qui passe en priorité.

Rien ne justifie pour autant que les dossiers votés en 2003 ne voient pas le jour dans les délais impartis. La SNCF aurait sans doute été mieux inspirée en consacrant 4 millions d'euros à renforcer ses moyens d'études pour faire face à ses engagements, plutôt que de les dépenser en changement de logo !

Le 1er juillet, la Région deviendra majoritaire au STIF. Le transfert par l'État à la Région de la compétence des transports, dans des conditions correctes, est estimé par la présidence du conseil régional à plus de 700 millions d'euros. Et l'État, pour l'instant, ne promet rien ! Cela signifie qu'il ne suffira pas que les schémas directeurs voient le jour pour qu'ils se concrétisent. C'est dire toute l'importance de la mobilisation des usagers pour que l'État assume ses responsabilités financières. Le Président de la Région Ile de France, J-P. Huchon, a dit récemment : « Pour les mois et les années qui viennent, nous allons nous efforcer d'améliorer la qualité du service (...) Aujourd'hui, nous estimons qu'il y a plus de la moitié du parc qui est obsolète, sans confort, sans climatisation ou système d'information des voyageurs. Nous voulons aussi clarifier la tarification, qu'elle soit plus favorable aux chômeurs et aux plus démunis, mais aussi la rendre plus attractive pour les habitants de la grande banlieue. Enfin, nous poursuivrons les projets déjà lancés comme le tramway. Il faut également améliorer les dessertes de banlieue à banlieue, ligne par ligne ».

Il peut compter sur **CIRCULE** pour, à la fois, appuyer les démarches vis à vis de l'État, mais aussi pour être un interlocuteur attentif et exigeant pour la réalisation de ces objectifs.

Le bureau de **CIRCULE**



Un infogare qui fonctionne...
mais des annonces préoccupantes !

Tarifs : Communiqué **CIRCULE** du 8 février 2005

CIRCULE tient à souligner l'importance des mesures annoncées concernant la tarification des transports par le Conseil Régional d'Ile-de-France à l'occasion du vote du budget de la Région. Certes, le vote en décembre, au STIF, par les représentants de l'État d'une hausse de 3,1% au 1er juillet 2005, n'est pas totalement annulée par la Région. Mais la Région, qui aura à cette date la responsabilité du STIF, a décidé que cette hausse serait limitée à l'inflation, environ 1,8 %.

Tout en réaffirmant sa demande d'annulation de cette augmentation qui intervient après plusieurs années de hausses importantes (cumul 13% sur trois ans), **CIRCULE** tient à souligner cet effort de la Région. D'autant que cette mesure s'accompagne pour la première fois dans l'histoire des transports en Ile-de-France - avec la gratuité des transports pour les chômeurs - de l'annonce budgétée d'engager en octobre une baisse modulée des tarifs de la carte orange. Pour sa part, **CIRCULE** est prêt à participer aux discussions concernant les modalités d'application de cette baisse, et pour cela invite les usagers à lui faire connaître leur avis.

Propositions pour le Schéma

A partir du questionnaire auquel vous avez répondu nombreux à l'autre questionnaire, **CIRCULE** a fait part au STIF de sa contribution.



Vous voulez des dessertes adaptées à vos besoins,

CIRCULE demande:

- que soient étudiés les moyens à mettre en œuvre (matériel, sillons, conducteurs) pour créer des trains directs entre Juvisy et Brétigny (missions ELSA et DUFY) de 18h30 à 20h environ.

- que, sur la ligne Juvisy Versailles-Chantiers, l'amplitude et les fréquences soient renforcées, notamment en flanc de pointe, en fin de soirée, les dimanches et fêtes et en période de plein été en prolongeant de 22h06 à 0h06 le dernier départ de Versailles-Chantiers vers Juvisy et de 22h54 à 23h54 le dernier départ de Juvisy vers Versailles-Chantiers.

Par ailleurs, le trajet Juvisy / Versailles-Chantiers dure généralement 44 min et jusqu'à 48 min du fait d'arrêts prolongés en gare alors qu'il pourrait être fait en 40 min ; il convient donc d'étudier la possibilité de créer une 2ème position de retournement en gare de Versailles-Chantiers, à quai ou non, qui sera de toutes façons utile pour la tangentielle Sud.

- pour la section de ligne Pont de Rungis / Massy, que soient étudiés les aménagements nécessaires pour une desserte au quart d'heure, au moins en heures de pointe : cette section de ligne du RER C est la seule à être desservie toutes les 30 minutes seulement en heures de pointe.

- pour la proche banlieue sud, les gares entre Choisy-le-Roi et BFM mériteraient une meilleure desserte en heures de pointe (actuellement un train toutes les 15 minutes comme en heures creuses) mais ajouter des trains paraissant difficilement réalisable, cela revient à créer des arrêts supplémentaires sur une mission existante, soit environ 5 minutes de trajet en plus pour les usagers allant au-delà de ces gares.



Vous rêvez d'un service moins allégé l'été,

CIRCULE propose :

- qu'à l'été 2006, grâce aux aménagements apportés en gare d'Austerlitz, soient maintenus des trains directs de Juvisy à Brétigny en heures de pointe. De plus, l'arrêt à Choisy-le-Roi des trains de la branche de Dourdan devrait être maintenu pour ne pas trop pénaliser les déplacements banlieue / banlieue. Il est souhaitable dès l'été 2005 de maintenir une desserte au quart d'heure en heures de pointe sur le tronçon Juvisy / Versailles-Chantiers : une fréquence de 30 minutes ne permet pas des correspondances correctes alors que cette ligne est souvent utilisée en complément d'un trajet radial.



Vous demandez une meilleure régularité sans réduction du nombre de trains :

CIRCULE considère comme prioritaires et urgents les investissements prévus dans le " Projet d'amélioration de la ligne C " : renforcements d'alimentation électrique, modernisation du PAR des Invalides et travaux de voies dans Paris permettant l'exploitation en navette.

CIRCULE souhaite que soient mis à l'étude le regroupement et la modernisation des postes d'aiguillage de la gare de Brétigny qui ne sont pas adaptés à la densité de circulation RER + GL + fret, notamment pour gérer au mieux les situations perturbées.

Le secteur de Porchefontaine est traversé par les trains du RER C, de la liaison La Verrière / La Défense et de la banlieue Montparnasse. Il serait souhaitable d'étudier les aménagements pouvant diminuer les conflits de circulation entre ces trois flux.

Compte tenu du trafic important du tronçon central, **CIRCULE** souhaite que soit réétudiée la question de la modernisation de la signalisation d'espacement des trains, au moyen d'un système de type SACEM du RER A ou d'un autre système de signalisation moderne et performant.

Nous savons que l'engorgement dans la partie Paris intra muros, avec un train toutes les 2min30, ne favorise pas la résorption des petits retards. Compte tenu du fait que les trains sont moins pleins dans le tronçon central, il est possible d'envisager de rendre certains trains origine/terminus Austerlitz. Si plus des deux tiers de vos réponses sont favorables à cette proposition, il est évident que ceux ou celles qui contiennent au-delà de cette gare n'ont pas envie d'être obligés de changer de train. Le choix de la mission PAUL / BALI semble en effet le moins défavorable puisque les usagers des gares entre Brétigny et Juvisy conserveraient un train par quart d'heure desservant le tronçon central (NATH / BALI).

En ce qui concerne l'éventuelle coupure de la longue mission Versailles Chantiers / Versailles Rive Gauche, vos avis sont très partagés sur ce sujet. Une coupure dans Paris, outre les installations techniques qu'elle nécessite, implique un chevauchement des 2 missions ainsi créées, ce qui accentuerait la saturation du tronçon central. Une coupure à Juvisy reviendrait à la situation des années 70. Il convient d'évaluer le nombre de personnes qui seraient lésées par cette coupure mais celle-ci aurait l'avantage de fiabiliser la relation de banlieue à banlieue Juvisy / Massy / Versailles.

Le schéma directeur de la ligne C

Comme dernier, et que **CIRCULE** a enrichi avec ses propres réflexions, on a le schéma directeur de la ligne C. La voici.

Vous aimeriez qu'en situation perturbée les RER puissent fonctionner en navette de part et d'autre du point de blocage,

CIRCULE demande les aménagements suivants :

- il est nécessaire d'étudier les aménagements pour le retournement facile des trains en situation perturbée à BFM ou à Austerlitz surface. Lors de la création de la gare BFM en 2000, ces aménagements n'ont malheureusement pas été réalisés ;
- de même, la généralisation des installations de contre-sens, comme sur les lignes RER RATP, devrait être étudiée pour éviter un blocage complet en cas d'immobilisation d'un train sur les branches Brétigny / Dourdan, Savigny / Versailles-Ch. et Massy / Orly.

Vous ne voulez plus monter dans un train tagué et malodorant dès le petit matin,

CIRCULE demande le réexamen des sites de garage pour permettre leur gardiennage.

Le schéma directeur devrait définir les nouveaux sites de garage et les adaptations nécessaires dans ceux existants. Il faut notamment que tous les sites de remisage de nuit des rames soient clos et gardiennés pour garantir que celles-ci repartent chaque matin dans un état décent.

Conclusion

Le schéma directeur de la ligne C devra prendre en compte l'évolution probable de la population desservie par la ligne ainsi que la localisation des pôles d'emploi. Ces évolutions pourraient amener à revoir le maillage de la ligne ainsi qu'à envisager des modifications de grande ampleur pour tenir compte de l'augmentation de la population de l'Essonne, du report du transport routier vers le rail du fait de la raréfaction du pétrole et de la pollution, de la saturation des lignes au nord de Brétigny. De ce point de vue, **CIRCULE** rappelle en permanence aux pouvoirs publics que les actions de long terme, qui sont en général les plus structurantes, ne doivent pas être oubliées ou perpétuellement reportées.

Au-delà du schéma directeur de la ligne lui-même, **CIRCULE** tient à réaffirmer l'intérêt d'une réalisation rapide de la Tangentielle Sud, liaison nouvelle prévue (inscrite au Contrat de Plan Etat-Région) et correspondant au besoin de liaisons de banlieue à banlieue. Sa réalisation répondrait aux attentes d'une partie des usagers des lignes C et D.

Récapitulatif des actions à court ou moyen terme pour l'amélioration de l'exploitation et de la régularité

Opérations	Dates engagement financier du STIF	Dates mise en service prévue
Renforcement de la sous-station électrique aux Invalides	2002	2007 au plus tôt
Création d'une sous-station électrique à Jouy en Josas	2002	fin 2007/2008
Massy Valenton suppression des conflits de circulation	2003	fin 2008 au plus tôt
Trappes amélioration des installations de maintenance	2003	mars 2005
Création d'un Centre Opérationnel Transilien	2004	décembre 2004
Création d'une sous-station électrique à Dourdan	2003	2007
Création d'un terminus à Paris Austerlitz	2003	fin 2005
Modernisation du Poste d'aiguillage des Invalides (PAR)	2006*	fin 2007
Création d'un terminus à Av. H. Martin	2005*	2009
Création d'un terminus à Javel	2005*	2008

Projets d'amélioration : sûrement ? Mais trop lentement !

* si avant projet R.I.F. prêt en 2005

RENCONTRE AVEC LE STIF

(Syndicat des transports d'Ile de France) Janvier 2005

Travaux Castor pendant 18 mois ?

CIRCULE a dit aux représentants du STIF que les usagers rejetaient majoritairement l'idée d'une interruption de la ligne pendant 18 mois pour effectuer ces travaux. Malgré l'insistance des responsables du STIF nous leur avons indiqué que les usagers pensaient impossible qu'un véritable service de substitution puisse être mis en place pour une aussi longue période.

Horaires d'été + Castor

CIRCULE a souligné qu'il était possible de caler les travaux Castor sur les horaires d'été et redit que nous considérons ces horaires bien trop allégés en regard de la fréquentation.

Schéma directeur de la ligne C :

pas avant la fin 2005 !

Faute de personnels d'études suffisant au STIF, à RFF et à la SNCF, le schéma directeur de la ligne C ne pourra pas être étudié en même temps que celui, plus prioritaire, de la ligne D.

Mais le STIF est bien d'accord sur le fait que, pour la ligne C, les trois termes : long, moyen et court, ont la même importance et qu'il n'est pas question de sacrifier le long terme pour s'en tenir uniquement à des mesures de court terme.

Projet d'amélioration : en cours

Le financement des mesures de court terme contenues dans ce projet pour la ligne C présentées au CA du STIF en 2003 est acquis. Tous les dossiers au fur et à mesure qu'ils sont prêts, peuvent être présentés au CA du STIF et financés (sauf peut-être le PAR des Invalides qui ne sera prêt que vers la fin 2005).

Désagréments d'été et indemnisation des usagers : c'est Non !

Plus généralement le STIF ne veut pas s'engager dans des principes d'indemnisations qui risqueraient d'entraîner une généralisation des demandes à chaque occasion.

Conférence régionale des sillons* IDF

Nous avons rappelé notre demande de dégager des sillons pour de nouvelles dessertes (notamment le prolongement de la pointe du soir vers Dourdan / Etampes).

Tangentielle ferrée Sud : ça repart !

Pas d'abandon de la Tangentielle. L'étude redémarre par RFF et la SNCF sur 2 axes :

- optimisation de la desserte lourde (dans la solution lourde, le seul coût du tunnel envisagé à Morsang est d'environ 700M€ sur un coût global estimé à 1,2/1,5 M€) ;
- ou reprise de l'étude SEMALY concernant la variante tram/train, et étude de la compatibilité du fret sur cet axe.

Parcs relais : gratuits ou payants ?

Réponse à notre question concernant la gestion des parcs relais aux abords des gares : « aujourd'hui la politique du STIF en la matière n'est pas d'en généraliser le paiement par les usagers ».

* *Sillon* : un sillon correspond à la possibilité d'utiliser une voie sur un trajet et à un boraire précis.

Paroles d'usagers

Desserte d'Ivry : Vite des changements !

Le nombre d'usagers qui empruntent la ligne C pour aller travailler à Ivry en provenance de Paris ne cesse de croître. Une réalité qui échappe totalement à la direction de la ligne, qui maintient le rythme absurde de quatre trains par heure ! Si cette direction fréquentait la ligne qu'elle est censée gérer, elle constaterait les suppressions à répétition des trains « Mona » et « Romi » (sans qu'on puisse incriminer les grévistes), l'engorgement scandaleux des trains entre « Bibliothèque » et Ivry, source de tension entre voyageurs, et la saturation du quai d'Ivry, non seulement trop étroit mais dont la sortie sur deux rangées est malaisée, longue, parfois rendue dangereuse par les trains au départ qui frôlent les voyageurs en attente de sortir. Or, le secteur du port d'Ivry est engorgé de voitures et de camions, et le développement du tertiaire ne peut qu'aggraver la situation : le RER est la seule réponse de transport rationnelle au problème. La direction de la ligne en est-elle consciente ? Manifestement, non.

Mesdames, Messieurs les « gestionnaires » de la ligne C, vite, un train toutes les 10 minutes maximum vers Ivry et d'Ivry vers Paris, soit par l'accroissement du rythme des « Mona » et « Romi », soit par le prolongement de la mission des « Foot » vers Ivry !

Et si, de surcroît, vous nous épargnez l'écoute obligatoire de « RFM » sur les quais, on ira peut-être travailler dans la bonne humeur, qui sait ?

G. Kujawski, usager d'Ivry

Rejoignez nous...

NOUS AVONS BESOIN DE VOTRE PARTICIPATION

Nom : Prénom :

Adresse :

.....Tél : E.mail :

Trajet habituel sur la ligne C :

Cotisation annuelle : **8 €**.

Les chèques sont à libeller à l'ordre de "**CIRCULE**" et à retourner avec ce bulletin à notre adresse.

Prenez contact...

CIRCULE - Ancienne Maison des Associations, 1 rue du Chemin de Fer - 91240 St Michel sur Orge
Web : <http://circule.erc.free.fr> - E.mail : circule@nomade.fr