



Édito

Contrat de Projets Etat – Région 2007-2013 : une coquille vide pour le RER C ?

Les accords de Kyoto, et tous les discours sur le besoin de préserver l'environnement n'ont visiblement pas encore atteint le département de l'Essonne. Qu'on en juge :

Au contrat de plan 2000-2006, l'Etat et la Région s'étaient engagés à commencer les travaux nécessaires à la Tangentielle Sud à hauteur de 300 millions d'euros. Cette ligne ferroviaire qui devait permettre de se rendre rapidement de Melun à Versailles en passant par Corbeil, Grigny, Massy, représentait une réelle alternative à la voiture et à l'engorgement polluant de la Francilienne. Les habitants des communes concernées par le nouveau tracé avaient été consultés, des études engagées. Le Conseil général pour marquer son soutien avait décidé d'y contribuer financièrement.

En avril 2003, M. Landrieu, Préfet de Région, qui était aussi de par ses fonctions Président du Conseil d'Administration du STIF (1) (aujourd'hui ce sont les élus régionaux qui en ont la responsabilité), avait reçu une délégation de CIRCULE, accompagnée d'élus essonnais pour parler de la situation de la ligne C. A l'époque, il n'avait pas contesté le besoin d'investissements de rattrapage sur une ligne vétuste, tout en faisant remarquer que ceux-ci n'étaient pas prévus au contrat de plan en cours qui allait s'achever en 2006.

Selon lui, des arbitrages budgétaires et donc politiques étaient à faire entre le projet de Tangentielle Sud, dont il craignait que la réalisation ne puisse être engagée dans les délais prévus, et par ailleurs les besoins de financements pour la remise à niveau du réseau existant. Son vœu était qu'il y ait au moins quelque chose de fait en Essonne avant la fin du contrat en 2006.

En 2006, nous y sommes, et rien n'a été fait, ni tangentielle [voir page 3], ni schéma directeur de la ligne C !

M. Landrieu nous consolait en 2003 en nous promettant la réalisation d'un Projet d'amélioration de l'exploitation et de la régularité du RER C. En effet, depuis des années la SNCF, RFF et le STIF nous expliquent que la réduction des irrégularités passe notamment par la rénovation du poste d'aiguillage et de régulation (P.A.R.) des Invalides. Pendant trois ans, des études ont été réalisées pour déterminer quel type de commande des aiguillages et quel emplacement seraient les plus adéquats.

Pendant ce temps toutes les améliorations d'infrastructures qui dépendent de sa réalisation étaient aussi bloquées. En 2005, ces mêmes interlocuteurs nous annonçaient que les études avaient abouti et que le PAR serait déplacé à proximité de la gare de Massy-Palaiseau. Enfin, les travaux allaient pouvoir commencer. Hélas ! RFF voudrait maintenant que ce poste puisse commander à terme toute la ligne C mais cela suppose un bâtiment plus grand qui ne serait pas compatible avec le plan d'urbanisme de Palaiseau. **Encore des années d'irrégularité en perspective pour les usagers...**

Pour ce qui concerne le schéma directeur de la ligne C, c'est en vain que nous avons demandé à la SNCF et au

STIF d'être associés à son élaboration, de pouvoir disposer des résultats des comptages et des évaluations prospectives. Une fois de plus on court ainsi le risque de ne pas répondre aux vraies attentes des usagers. Néanmoins un projet de schéma directeur existe maintenant, il devrait être enfin présenté au conseil du STIF fin novembre et faire ensuite l'objet d'une concertation publique. Faut-il encore qu'il soit financé et justement, pendant ce temps-là, le nouveau Contrat de projets Etat-Région 2007-2013 est en cours d'élaboration. Une fois de plus on risque de constater qu'il n'y aura pas de financement prévu par l'Etat pour la ligne C. C'est la raison pour laquelle **CIRCULE** demande à nouveau à être reçu par le Préfet de Région. Puisque c'est toujours M. Landrieu, espérons que celui-ci aura à cœur de corriger ce qui n'a pas été fait dans le contrat précédent.

Le bureau de **CIRCULE**

(1) STIF : Syndicat des Transports d'Ile de France - RFF : Réseau Ferré de France

Desserte d'été : des progrès, mais peut mieux faire...

Sujet de grogne des usagers depuis des années, la desserte estivale trop allégée du RER C occasionne des trains surchargés, allonge certains temps de parcours et s'ajoute aux éternels travaux Castor. Pourtant, cette année, il y a eu un petit progrès qui a concerné essentiellement les gares de l'Essonne, les branches ouest et nord conservant une desserte identique aux années précédentes.

Sur le site Internet de [CIRCULE](#) (que nous ne saurions trop vous recommander de consulter régulièrement, il fourmille d'informations intéressantes), vous avez pu trouver le détail de ces modifications dont vous avez aussi directement ressenti les bienfaits... et les inconvénients.

En résumé, les années précédentes, pendant toute la période de plein été, en pointe du matin, les trains en provenance d'Étampes étaient rendus omnibus de Brétigny à Juvisy, de même que ceux en provenance de Dourdan qui, de plus, ne desservaient alors plus Choisy-le-Roi.

Cette année, pendant deux semaines fin juillet et une semaine fin août, des trains directs Brétigny - Juvisy ont été maintenus, ainsi que la desserte de Choisy-le-Roi par les trains de Dourdan. Mais pendant ces mêmes périodes, les gares entre Juvisy et Brétigny n'étaient plus desservies qu'au quart d'heure, contrairement au reste de l'année... et aux trois premières semaines d'août ! En sens inverse, par contre, en plein été, on a retrouvé le schéma des années précédentes, les trains pour Étampes et Dourdan (un au quart d'heure pour chaque destination) étant directs Juvisy, omnibus Brétigny.

Ces modifications ont valu à [CIRCULE](#) un certain nombre de messages de remerciements et nous sommes persuadés, en effet, que nos demandes répétées dans ce domaine ne sont pas pour rien dans les améliorations obtenues. Mais nous ne sommes pas au bout de nos peines.

● D'abord il serait tout de même logique de reproduire à l'inverse le soir les améliorations du matin (maintien de trains BALI, ELSA, et DUFY). Mais il paraît qu'il y aurait des incompatibilités avec les autres activités de la SNCF...

● Ensuite il serait bon, devant les multiples variantes des horaires selon les périodes, que des annonces spécifiques soient faites les jours précédant les changements successifs. Combien d'usagers des gares de Saint Michel sur Orge à Savigny n'ont pas été surpris par la desserte passant successivement de 2 trains au quart d'heure à 1, puis de nouveau à 2 en plein été, puis à 1, pour revenir enfin à 2 à la « rentrée » ?

● Toujours dans le domaine de l'information, pendant les travaux «Castor», la SNCF édite des horaires au départ d'Invalides et d'Austerlitz. Pourquoi seulement au départ de ces gares ? Aucun document de ce genre ne donne les horaires vers Paris, ce qui serait pourtant bien utile le matin en particulier !

● Autre sujet d'étonnement, toujours pendant les travaux «Castor» : les trains au départ de la banlieue sont tous terminus à Paris. D'obscures raisons internes à la SNCF font qu'ils conservent malgré tout leurs codes-missions comme s'ils poursuivaient normalement leur parcours. Si les habitués finissent par s'y retrouver, comment les nombreux touristes présents à Paris à ce moment-là peuvent-ils s'y retrouver ? Comment leur expliquer que le train «VICK» dont le code indique qu'il va les mener au château de Versailles n'ira pas plus loin qu'Austerlitz ?

Plus généralement, enfin, quand la SNCF s'apercevra-t-elle que les usagers ont tendance à étaler leurs vacances en dehors du mois d'août, et que la fréquentation de la ligne ne diminue pas de moitié, comme le nombre de trains, à ce moment-là ? L'affluence s'en ressent, et par ailleurs sur la branche Juvisy/Massy/Versailles la desserte à la demie heure est tout à fait insuffisante.

[CIRCULE](#) demandera à la SNCF que soit établi un bilan de la charge des trains à l'issue de l'été 2006 pour qu'elle puisse procéder aux ajustements nécessaires l'an prochain.

Rendez-vous en 2007 !



Brèves - Brèves - Brèves - Brèves - Brèves - Brèves

Un désengagement inquiétant de l'Etat

A l'occasion de la présentation du Projet «Essonne 2020» le 25 septembre, au Conseil général de l'Essonne, Jean-Paul Huchon, Président du Conseil Régional Ile-de-France, a dit craindre de ne pouvoir obtenir l'inscription de financements pour la ligne C du RER au prochain «Contrat de Projets» 2007 – 2013. D'où notre vive inquiétude pour le financement du schéma directeur et notre décision d'interpeller le représentant de l'Etat.

Une revendication de **CIRCULE** : un comité de ligne pour la ligne C

Nous avons rencontré le 6 septembre les collaborateurs de Serge Méry, Vice-Président au Conseil régional d'Ile-de-France en charge des transports, pour faire un point de l'état de la ligne C et de nos différentes demandes. A cette occasion, à l'instar de ce qui se pratique en province et pour éviter que nos différents interlocuteurs se «renvoient la balle» sans cesse, nous avons fait part de notre demande de création d'un Comité de ligne du RER C. Il rassemblerait les différents interlocuteurs (y compris les usagers) autour d'une table une ou deux fois par an, pour faire notamment le point de la régularité et du suivi des investissements programmés. A suivre...

Ermont-Saint Lazare en service

Comme prévu, après trois ans de travaux, la liaison Ermont-Saint Lazare a été mise en service le 27 août, ce qui supprime la branche Argenteuil du RER C. Les trains qui desservait auparavant cette branche sont désormais origine/terminus à Montigny-Beauchamp. La réalisation d'un croisement dénivelé permettant de supprimer des conflits de circulation entre les trains de sens contraire devrait améliorer la régularité du RER C dans ce secteur.

Le point sur l'aménagement programmé des grandes gares de la ligne C

Ermont-Eaubonne

Alors que les travaux purement ferroviaires sont terminés, la construction du nouveau bâtiment voyageurs d'Ermont-Eaubonne a commencé cette année et durera jusqu'à la fin 2008.

Choisy le Roi

L'approbation de l'avant-projet par le STIF le 11 octobre permet l'engagement des travaux début 2007 pour une mise en service prévue mi 2009. Pour 14,4 M€, le projet prévoit, entre autres, le réaménagement des arrêts de bus, du parvis de la gare et des espaces publics afin d'améliorer et de sécuriser les correspondances entre les différents modes de transports, notamment RER C, TVM et Bus 183.

Massy-Palaiseau

Attendu depuis des décennies, le réaménagement de cette gare devait commencer cet été d'après le plan de financement des 68 M€ nécessaires. Celui-ci a été voté en mai 2005 après moult discussions et études d'optimisation. Mais la découverte d'un ovoïde (grosse canalisation) à l'emplacement d'une des piles de la future passerelle a contrarié ce calendrier... Les travaux principaux devraient néanmoins commencer en 2007 et l'ensemble, incluant une nouvelle gare routière côté RER B et une autre côté RER C, devrait être fini à l'été 2010.

Versailles Chantiers

Le bouclage du plan de financement a été laborieux mais c'est désormais chose faite. L'une des plus grosses gares d'Ile-de-France (75 000 voyageurs par jour) va enfin faire peau neuve avec notamment la création d'une nouvelle passerelle au-dessus des voies et d'une nouvelle gare routière. Les travaux sont évalués à 69 M€ et devraient commencer en 2007 pour s'achever en 2011. Il restera cependant à financer une deuxième phase de 11 M€.

Juvisy

Cette grande gare (19 000 entrants et 30 000 correspondances par jour) devait être transformée en «grand pôle intermodal» avec notamment un nouveau bâtiment voyageurs et un pont réservé aux bus au-dessus des voies ferrées permettant de réorganiser les gares routières. L'enquête publique devrait enfin avoir lieu début 2007 mais tant que le financement nécessaire (autour de 100 M€) n'est pas réuni, le calendrier de réalisation demeure très flou. Tout le monde s'accorde pourtant pour dire que ce grand réaménagement est nécessaire, d'autant plus que le projet de Tangentielle Sud est reporté aux calendes grecques.

TANGENTIELLE SUD :

le projet initial abandonné !

Nous avons appris que le projet initial de Tangentielle ferrée sud - inscrit au contrat de plan 2000-2006 - que nous avons soutenu, a été abandonné par la Région, l'Etat et le département de l'Essonne officiellement en juin dernier, considérant son coût (estimé à 1 milliard d'euros) disproportionné par rapport au trafic attendu. On s'oriente aujourd'hui vers un projet de «tram-train» ou de «train léger» reliant Massy à Evry mais dont on ne sait pas pour l'instant s'il pourra proposer une vitesse attractive et s'il correspondra donc réellement aux besoins de transports rapides de banlieue à banlieue. Quant à son financement il est pour le moins incertain.

Le projet initial a été abandonné principalement pour des raisons d'argent et cela nous semble profondément regrettable. De nouvelles études vont démarrer pour un nouveau projet de liaison ferrée. Ce nouveau projet ne pourra faire consensus qu'après une nouvelle longue phase de concertation et d'études et les travaux ne commencent qu'en 2013... à condition que les sommes nécessaires à sa réalisation soient trouvées. Que de temps perdu alors que le besoin en Essonne est si important !

Et en même temps nous apprenons que les projets de triplement et quadruplement de la Francilienne sont en bonne voie. **On trouverait donc plus facilement des financements pour la route que pour des transports en commun de qualité ?**

Régularité : prendre en compte les disparités entre branches

En cumul, de janvier à mai, la régularité s'est légèrement améliorée en 2006 par rapport à 2005 pour l'ensemble de la ligne C, l'irrégularité passant de 8 à 7,1% pour un objectif de 7,2% maxi.

Néanmoins, des disparités profondes subsistent entre les différentes branches de la ligne puisque l'irrégularité de l'axe Brétigny - Juvisy stagne à 11,2% soit 55% de plus que l'objectif !!

Le mois de juin 2006 a été encore pire avec, pour l'Essonne, un taux d'irrégularité plutôt calamiteux sauf pour le tronçon Savigny – Versailles qui est seulement passable avec près de 10% d'irrégularité. L'axe Brétigny - Juvisy reste encore profondément dans le rouge à 18,1% soit 2 fois et demi l'objectif. Les branches d'Etampes et de Dourdan ne sont guère mieux loties avec 13,4 et 13,1% respectivement. La plus mauvaise journée a été celle du jeudi 8 juin où, à cause de la présence de personnes dans les voies en gare des Ardoines, 34 trains ont été retardés et 9 autres supprimés.

Juillet 2006 a été meilleur sans être excellent alors que l'allègement du service à partir du 10 juillet aurait dû logiquement conduire à une bien meilleure régularité, l'effet «boule de neige» en cas de perturbation étant alors fortement réduit. Malgré cela, la branche Etampes a quand même été plus mauvaise que l'objectif (8,8% d'irrégularité). La journée la plus perturbée du mois a été celle du jeudi 13 avec un incident en fin de nuit et une autre en début de pointe du soir avec 26 trains retardés et 13 trains supprimés.

Août a été un bon mois, ce qui n'est quand même pas un exploit vu le service réduit qui y est pratiqué. Même l'axe Brétigny - Juvisy, malgré sa sempiternelle place de dernier, a fait mieux que l'objectif avec 6,9% d'irrégularité.

Septembre 2006 nous a, en revanche, ramenés à des scores plus humbles. La branche de Dourdan est juste à l'objectif.

Celle d'Etampes et l'axe Brétigny - Juvisy sont en dessous, mais leur irrégularité a été contenue à moins de 10%. On se console comme on peut ! Le 29 a été la plus mauvaise journée du mois en raison d'une panne des installations électriques à Musée d'Orsay en début de pointe du soir, ce qui a entraîné 47 trains retardés et 4 suppressions.

Tout cela n'est pas encore de nature à convaincre un plus grand nombre d'Essonnais de laisser leur voiture bâchée devant leur porte.



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 - 1 rue du Chemin de Fer - 91240 St Michel sur Orge

Web : <http://circule.erc.free.fr> - E.mail : circule@nomade.fr