



Édito

Quand vont-ils finir par se mettre tous d'accord ?

C'est une des questions que l'on se pose à **CIRCULE** après avoir été reçus par le STIF et RFF, pour faire le point d'où nous en sommes pour la ligne C. Les comptes rendus de ces rencontres publiés dans ce journal illustrent cette interrogation.

Au delà des mesures prises ou qui vont finir par être réalisées un jour (on en vient à hésiter à vous donner des dates !) pour améliorer l'offre de dessertes et la qualité de service, voilà ce qui ressort, en l'état actuel, des réflexions de nos interlocuteurs : **on ne pourra pas vraiment répondre aux besoins actuels et, dans un futur proche à ceux de nouvelles dessertes, avec les infrastructures existantes (nombre de voies, postes d'aiguillages, partage entre RER, grandes lignes, fret, TGV, etc.) sans que cela pénalise telle ou telle partie des usagers de la ligne C.**

Aujourd'hui les gares de la proche couronne - Ivry, Vitry - dont les villes sont en expansion, de même que les gares les plus éloignées - Dourdan, Etampes - sont moins bien desservies que d'autres. Pour répondre à moyen terme à cette situation, l'idée, en gros, est de transformer certains trains en « métro ». Des temps de passage plus courts entre les trains seraient recherchés, mais avec des missions transformées en omnibus pour certains tronçons de la ligne, et donc au total, malgré tout, des temps de trajet plus longs qu'aujourd'hui pour certains. Quels seraient ces nouveaux horaires ? Combien d'usagers se retrouveraient avec des temps de parcours plus longs, et de combien ? **Il faudra être vigilants quant aux différents scénarios qui seront proposés.**

A **CIRCULE** nous pensons que, sans que cela résolve complètement tous les problèmes complexes posés, il y a une solution qui serait de nature à éviter de passer des mois et des mois à faire des études pour voir comment déshabiller un peu Paul pour mieux vêtir Jacques :

c'est le sextuplement des voies (2 x 3 voies contre 2 x 2 aujourd'hui) entre Juvisy et Austerlitz. Sextuplement qui résoudrait les problèmes posés sur la C en permettant de concilier la desserte fine et fréquente de la première couronne et de maintenir des temps de parcours (de et vers Paris) attractifs pour la moyenne et grande couronne. Cela permettrait également d'absorber sans trop de difficultés les reports de trafic générés par la mise en œuvre du schéma directeur de la ligne D.

Techniquement faisable, cette solution n'est envisagée que pour un avenir lointain, sans doute quand la situation sera devenue explosive dans les trains et que le trafic routier aura atteint son paroxysme !

Pourquoi attendre après-demain pour faire ce que l'on pourrait faire demain ? Pour une seule raison : le coût estimé de sa réalisation. Or parmi tous ceux qui pourraient financer (l'Etat, la Région, la SNCF, RFF, les conseils généraux) chacun attend que l'autre dise « *j'en ai besoin* » pour que les autres lui répondent « *OK, mais c'est toi qui le veux, donc c'est toi qui payes le plus, nous on veut bien t'aider un peu* ».

Ce petit jeu là, à **CIRCULE**, on n'en veut pas, on n'en veut plus au vu des déplorables expériences vécues durant les années passées pour la réalisation de mesures d'urgences que l'on attend encore. Nous demandons qu'une Table ronde - ce pourrait être la réunion d'un **comité de la ligne C** dont nous réclamons la mise en place - réunissant tous les « décideurs », soit préparée et organisée avant la fin de l'année, afin de mettre cette question du sextuplement à l'ordre du jour. Favorables à tout ce qui peut, à court et moyen terme, améliorer nos conditions de transports, nous refusons que cette solution soit reportée aux calendes grecques !

Le Bureau de **CIRCULE**

Rencontre avec le STIF

le 28 mars 2007

Cette rencontre nous a permis, en particulier, de faire le point sur deux dossiers importants : le PAR des Invalides et le Schéma directeur de la ligne C.

Le PAR des Invalides reviendrait, après de nombreuses tergiversations, aux Invalides... Il serait modernisé pour 2009 (RFF est moins optimiste, voir p. 4).

Le STIF n'a pas pour l'instant reçu de dossier de financement de la part de RFF, ses structures d'études étant insuffisantes pour traiter correctement tous les projets Transilien que le STIF voudrait lancer.

Pour le PAR, il n'y a pas de problème de financement, à condition de ne pas trop tarder.

Le STIF a dépensé beaucoup d'énergie pour la réalisation du schéma directeur du RER D qui était une priorité. Le schéma directeur de la ligne C a été lancé mais le travail n'est pas terminé, la situation étant complexe.

Le STIF nous a fait part de sa volonté de contractualiser ses rapports avec RFF, comme il le fait déjà avec la SNCF de manière à mieux responsabiliser ces entreprises. L'objectif étant d'aboutir à un contrat tripartites STIF/RFF/SNCF en fin d'année 2007.

Schéma Directeur ligne C : rapidement au cours de l'étude, il est apparu qu'il ne sera pas possible d'améliorer la situation actuelle sans d'importantes modifications d'infrastructures telles que le sextuplement entre Paris et Choisy.

Mais comme c'est du long terme, des pistes d'amélioration à plus court terme, c'est-à-dire d'ici 2012, doivent être trouvées.

Trois axes d'améliorations ont été identifiés : améliorer la régularité, améliorer les temps de parcours, améliorer la desserte des territoires en expansion.

Le STIF a demandé à la SNCF d'étudier des temps de parcours utilisant au maximum les capacités d'accélération/freinage des rames Z2N.

Le STIF a fait part à **CIRCULE** de l'avancement de ses réflexions sur le remodelage des dessertes de la ligne C : Pour l'heure de pointe, il a été envisagé de faire circuler les trains des branches Etampes et Dourdan uniquement

sur les voies centrales et les autres trains, notamment ceux origine/terminus Brétigny sur les voies latérales avec une desserte omnibus. Si ce schéma présente des avantages certains en terme de régularité, il est trop pénalisant pour les temps de parcours des usagers du Val d'Orge et n'a donc pas reçu l'aval des élus de l'Essonne.

Comme solution alternative, le STIF a demandé à la SNCF d'étudier comment rendre les marches des trains pour compenser la création d'arrêts supplémentaires en proche couronne (par exemple, Ivry pourrait être desservi par certains trains de l'Essonne).

Pour le tronçon Choisy-Pont de Rungis-Massy, le STIF souhaite passer à une desserte au quart d'heure entre Pont de Rungis et Massy, mais c'est difficile sans modification de l'infrastructure en particulier au terminus de Massy Palaiseau (montant estimé de 7 M d'euros). Une des hypothèses serait une exploitation en navette entre Choisy et Massy en resserrant les temps de parcours. Le STIF a commandé une étude en vue de la création d'un arrêt TGV sur

la ligne Choisy-Massy quelque part entre Pont de Rungis et Wissous avec correspondance sur le VAL d'Orly. Cet arrêt permettrait de mieux insérer les TGV dans une grille RER C au quart d'heure.

Pour le tronçon Versailles-Juvisy : là aussi, la ligne pourrait être exploitée en navette avec horaires retendus, mais c'est lié avec le projet de tram-train Massy-Evry dont les études sont en cours.

Dans le tronçon central le nombre de trains pourrait passer de 24 à 16 trains par heure mais, en contrepartie, le nombre réduit de trains permettrait d'augmenter la vitesse sur la ligne actuellement particulièrement basse dans certaines zones.

Calendrier : l'objectif est de présenter le schéma directeur du RER C au conseil du STIF en décembre 2007 pour ensuite entrer en phase de concertation comme cela a été le cas sur la ligne D. Après, il faut compter environ trois ans de procédures et d'études détaillées pour démarrer la mise en oeuvre sur le terrain, si toutefois les financements sont réunis.

Par ailleurs, **CIRCULE** a réitéré sa demande de création d'un véritable Comité de ligne associant tous les intervenants comme il en existe en province. Le STIF a répondu favorablement à cette demande et indiqué que deux comités de ligne avaient été récemment créés dans notre région.



Pour mieux responsabiliser les entreprises le STIF souhaite obtenir un contrat STIF/RFF/SNCF

- Brèves - Brèves - Brèves - Brèves - Brèves - Brèves -

Pôle gare de Brétigny : l'Etat tiendra finalement ses engagements !

C'est une bonne nouvelle que le maire de Brétigny a tenu à communiquer à **CIRCULE** : le Préfet de Région lui a annoncé qu'il avait finalement débloqué une ligne budgétaire : les 700.000 euros correspondant à la part de l'Etat dans le financement du pôle gare seront bien versés. La mobilisation des élus et des usagers, a donc eu raison de cette injustice dont nous nous étions fait l'écho dans notre précédent journal et nous nous en félicitons vivement.

Juvisy : la gare reste à quai

Zéro euro, c'est le montant inscrit au contrat Etat-Région 2007/2013 pour le réaménagement de la gare de Juvisy, l'une des plus importantes de la Région hors Paris. Pourtant le projet, évalué à 100 millions d'euros, est maintenant bien défini puisque l'enquête publique a eu lieu en début d'année. Seul espoir désormais, un financement éventuel dans le cadre d'un contrat Région/Département de l'Essonne.

Aménagements Gare de Savigny

Les travaux d'aménagement du parc de stationnement de la gare de Savigny sur Orge, prévus dans le cadre du contrat du pôle, s'achèvent. La desserte par un ascenseur des trois niveaux sera un réel progrès pour les personnes à mobilité réduite.

Lors de l'étude, **CIRCULE** avait demandé que soit prévu un stationnement gratuit, abrité et gardienné pour les vélos, à l'instar de ce qui existe en gare de Juvisy et qui rencontre un succès certain. En effet, les places actuelles sont payantes au tarif des deux-roues motorisés sur abonnement et au tarif des voitures particulières pour le stationnement horaire ce qui est évidemment dissuasif.

Nous attendons donc de la municipalité qui gère maintenant ce parc qu'elle prenne les dispositions nécessaires pour assurer la gratuité pour les vélos

Issy Val-de-Seine : ça bouge mais pas assez

Les travaux de prolongement du tramway T2 à Porte de Versailles ont démarré avec notamment un gros chantier pour faire passer celui-ci sous les voies du RER C. La mise en service du T2 prolongé est prévue à l'été 2009. Parallèlement un chantier plus modeste de pose d'escalators entre les viaducs du RER C et du T2 est en cours. En revanche, la création d'un accès Nord pour les quais du RER C, indispensable pour désengorger l'accès principal actuel, est au point mort.

Massy-Choisy : des TGV en plus et toujours pas de travaux

Dès le 10 juin, avec la mise en service du TGV Est, six allers-retours quotidiens seront créés entre Strasbourg et la façade atlantique. Ces TGV viendront s'insérer au milieu des RER C de la branche Massy-Choisy. Il est fort probable que cela pénalise la régularité du RER C car les travaux qui devaient limiter les conflits de circulation côté Massy et Antony d'une part, Villeneuve-le-Roi et Orly d'autre part, sont toujours gelés par la Région Ile-de-France à la demande des riverains. Pourtant la stratégie du pourrissement serait la pire solution dans ce dossier, que ce soit pour les usagers du RER C, ceux des TGV ou les riverains.

Tarifs : des nouveautés

Comme le veut la « tradition », les tarifs augmenteront au 1er juillet, au niveau de l'inflation environ. A cette occasion, le STIF devrait fusionner les zones 6 à 8 de la carte orange au tarif de la zone 6. Cela devrait toutefois être transparent pour les usagers de la ligne C qui ne dépassent pas la zone 6 (elle est déjà assez longue...). En revanche, les usagers occasionnels des bus apprécieront le futur ticket T+, valable 1h30, qui autorisera les correspondances bus – bus et bus – tram.

Desserte 2008 du RER C

Le conseil du STIF du 28 mars a approuvé plusieurs modifications de la desserte du RER C pour le service 2008 (qui débutera mi-décembre 2007). Cela concerne principalement les branches ouest et nord.

Pour la proche banlieue Ouest en heure de pointe, il a été retenu de renforcer, dans les deux sens, la desserte des gares d'Issy Val-de-Seine, Issy, Meudon-Val Fleury et Chaville-Vélizy en rendant omnibus les missions actuelles. Ces gares seront ainsi desservies par 12 trains par heure au lieu de 8. Cette desserte sera plus lisible que les « sauts de puce » actuels mais augmentera un peu le temps de parcours pour les gares de Viroflay, Versailles et Saint-Quentin. Cela aura en tout cas l'avantage de mieux desservir la gare d'Issy Val-de-Seine dont la fréquentation augmente sensiblement compte tenu des nombreuses constructions aux alentours.

Pour la proche banlieue nord en heure de pointe, il a été retenu de renforcer, dans les deux sens, la desserte des trois gares de Saint-Gratien, Epinay-sur-Seine et Gennevilliers en rendant omnibus les missions actuelles NATH / FOOT ou BALI. Ces gares seront ainsi desservies par 8 trains par heure au lieu de 4, comme cela avait été fait pour les gares de St Ouen et les Grésillons en septembre 2006. D'après le STIF, ces arrêts supplémentaires profiteront à 6000 personnes mais ajouteront 4

minutes de temps de parcours à autant d'usagers des gares plus au nord (d'Ermont à Pontoise). Vu l'intérêt discutable, **CIRCULE** déplore l'absence de concertation en amont sur cette modification de desserte.

Pour mettre en œuvre les deux modifications ci-dessus, compte tenu des contraintes horaires existantes à Viroflay avec le réseau Montparnasse et à Ermont avec le réseau Paris Nord, les missions d'heure de pointe seront modifiées. Ainsi, par exemple, le matin, les trains partant d'Etampes iront à Chaville-Vélizy et ceux partant de Dourdan iront à Pontoise.

Enfin, pour la desserte du tronçon Juvisy / Massy / Versailles, le STIF a demandé d'accélérer tous les trains entre Savigny et Massy d'une part, Versailles et Massy d'autre part. Cela sera réalisé en reportant la détente horaire en ligne (longs arrêts dans chaque gare) à Massy-Palaiseau où les trains marqueront un arrêt de 4 à 5 minutes. **CIRCULE** approuve cette modification gratuite puisque beaucoup de correspondances ont lieu à Massy. Cependant il faut souligner qu'il s'agit d'un « bricolage » qui confirme la nécessité d'aménager rapidement le terminus de Versailles Chantiers.

CIRCULE a demandé à la SNCF qu'une large information soit diffusée aux usagers avant le changement d'horaires ainsi qu'une réédition du guide horaires ligne C.

Rencontre CIRCULE avec la direction régionale de RFF

Nous avons notamment fait le point sur les opérations dont le principe a été validé en décembre 2003 par le STIF mais qui tardent à se concrétiser...

PAR des Invalides

La rénovation du poste d'aiguillage des Invalides n'est toujours pas lancée. L'idée de le déplacer à côté de la gare de Massy-Palaiseau est abandonnée faute de terrains suffisants disponibles à court terme. La salle de commande du poste serait donc maintenue aux Invalides mais pour que les installations de sécurité soient à l'abri d'éventuelles inondations, il faut encore libérer des locaux occupés par d'autres activités de la SNCF. RFF espère présenter la demande de subvention au STIF en juillet prochain pour une mise en service fin 2010, soit trois ans de retard sur le planning initial !

Terminus provisoires dans Paris

La création de ces terminus, utiles en situation très perturbée, est directement liée à la rénovation du PAR des Invalides. Pour Austerlitz, cela pourra se faire dans les six mois qui suivent le PAR, soit en 2011. Pour Javel aussi, sous réserve de travaux de pose d'aiguillages. Pour Henri Martin en revanche, la solution technique n'est pas tranchée.

Renforts électriques

Les travaux de la sous-station électrique de Dourdan ont enfin démarré et elle devrait être opérationnelle fin 2008. De même, après deux permis de construire refusés, les travaux de la sous-station de Jouy-en-Josas vont débiter pour s'achever fin 2008. Pour autant les questions de puissance électrique sur la ligne C ne seront pas closes puisque plusieurs sujets sont encore à l'étude :

- la création éventuelle d'une sous-station vers Arpajon pour « retendre les marches » c'est-à-dire accélérer les trains ;
- le renforcement des câbles d'alimentation électrique des garages car ils sont actuellement souvent insuffisants pour préchauffer les trains l'hiver, notamment à Dourdan ;
- le renforcement des installations électriques de la branche Pontoise, qui est partagée avec la ligne H (Paris-Nord-Pontoise) et qui va recevoir à partir de 2010 des trains neufs plus performants mais plus gourmands en électricité.

Télesurveillance des installations

Ce programme de télesurveillance de certains éléments sensibles de l'infrastructure est quasiment achevé. Il permet de détecter plus rapidement certains défauts et donc d'améliorer les délais de traitement. Une expérimentation de détection « préventive » de défauts sur les aiguillages et les passages à niveau est prévue en 2007.



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