



Édito

Quand le progrès finit par vous faire perdre du temps, cela pose question...

Combien d'éditoriaux notre association a-t-elle consacrés ces dernières années à revendiquer la mise en place d'un schéma directeur pour la ligne C, afin d'en améliorer la régularité et les dessertes ? Et voilà, qu'au lieu de nous réjouir qu'il ait été enfin voté par le STIF, nous en sommes presque à le regretter !

Ce document de plus de 200 pages comporte un calendrier de travaux et de financements très importants (voir en page 2) dont nous nous réjouissons et nous espérons leur réalisation dans les délais annoncés.

Alors, pourquoi ces regrets ? Parce que ce schéma prévoit pour l'Essonne, et en particulier pour les usagers du Val d'Orge, dès 2012, l'allongement des temps de parcours de certains trains (voir les tableaux page 2) pour finir en 2015 et 2017 par des trains quasi omnibus entre Juvisy et BFM (pour ceux déjà omnibus dans les gares du Val d'Orge) et qu'il ne garantit rien concernant le prolongement de la pointe du soir !

Il n'y a aucune raison, a priori, pour que certains usagers aient deux trains au 1/4 d'heure, en heures de pointe, et pas d'autres comme à Ivry ou Vitry. Mais la comparaison ne peut s'arrêter là : dans le Val-de-Marne la ligne C du RER n'est pas le seul moyen pour se rendre à Paris. Quant à la durée du trajet, elle est de 4 minutes pour Ivry et de 26 minutes pour Ste-Geneviève des-Bois (voire plus...) !

Il faut donc trouver un équilibre entre fréquence en proche couronne et temps de parcours pour la grande couronne. A qui fera-t-on croire que mettre 6 minutes de plus au minimum pour le même trajet cela représente un progrès ?

Ce schéma a été adopté le 8 juillet malgré une demande conjointe faite au STIF, par notre association et des élus essonnais de toutes tendances politiques, que soit discutée, avant son adoption, cette question des dessertes dans le cadre du nouveau comité de ligne sensé permettre la concertation entre usagers, élus, STIF, SNCF, RFF.

A **CIRCULE**, nous le disons clairement, nous nous sommes trop battus pour obtenir ce schéma directeur pour le refuser en bloc aujourd'hui avec tout ce qu'il comporte de positif qui nous semble réellement de nature à renforcer la régularité de la ligne. Au vu des délais mis pour réaliser des mesures d'urgence décidées en 2003 et qui ne le sont toujours pas, il faudra sans aucun doute continuer d'agir pour que le calendrier prévu soit respecté et les financements garantis.

Mais tout aussi clairement, nous n'accepterons pas la mise en œuvre de nouvelles dessertes tant que ces travaux n'auront pas été réalisés, et qu'ils auront fait la démonstration de leur capacité à garantir un haut niveau de régularité sur l'ensemble des tronçons de la ligne. Commençons par faire en sorte que les mots "supprimé", "retardé" n'existent plus sur nos panneaux d'affichage, c'est cela la priorité. **Avant de promettre aux uns des trains en plus, faisons déjà en sorte que tout le monde n'en ait pas en moins.**

Enfin, il n'y a pas de raison que d'un côté on puisse dépenser des milliards pour raccourcir demain les temps de parcours entre Paris et Nice, ou que la SNCF veuille faire du fret à la vitesse du TGV, et que de l'autre nous soyons, nous banlieusards, condamnés à mettre demain plus de temps qu'aujourd'hui pour nous rendre à Paris. **Le STIF doit là-dessus, avec nous et tous les intéressés, revoir sa copie.**

Le Bureau de **CIRCULE**

Motion pour l'attribution des moyens financiers nécessaires à l'amélioration du réseau RER en Essonne

Motion pour refuser les dessertes prévues au schéma directeur de la ligne C du RER et exiger la tenue du Comité de ligne afin de les revoir

Motion pour refuser le projet de Schéma Directeur du RER C, tel qu'il est défini par le STIF le 8 juillet 2009, et exiger la tenue d'un Comité de ligne afin de le revoir

Jugeant inacceptable en l'état les nouvelles dessertes envisagées dans le schéma directeur, **CIRCULE**, comme les élus de l'Essonne, demande une réunion rapide du Comité de la ligne C.

Extraits du schéma directeur de la ligne C concernant les investissements et les dessertes *

Montants prévus des investissements

Le montant des investissements en infrastructures nécessaires prévus dans le schéma directeur s'élève à 370 millions d'euros auxquels s'ajouteraient 70 millions d'euros pour l'amélioration des gares. Sans compter ceux concernant la rénovation du matériel roulant d'ici 2016.

Les principaux investissements concernent :

- Des travaux de signalisation entre BFM et Brétigny permettant d'améliorer le débit des trains, pour une mise en service 2015 : 60 millions d'euros.
- Le réaménagement très important des voies et des postes d'aiguillages de Brétigny, afin de diminuer les nombreux conflits de circulation actuels : 200 millions d'euros.
- Création d'une sous-station électrique à Arpajon, fiabilisation de sous-stations à St-Martin (Savigny) et Bellevue (Etréchy) : 20 millions d'euros.
- Aménagement d'une voie supplémentaire d'accès à Paris-Austerlitz surface et ajout d'aiguillages au niveau de la gare BFM : 90 millions d'euros.

Les principales modifications de dessertes et temps de parcours prévus

1) Le renforcement de l'offre du RER C en 2012

Aux heures de pointe, l'objectif est de doubler la fréquence de desserte des gares d'Ivry-sur-Seine et de Vitry-sur-Seine, de 1 à 2 arrêts par quart d'heure pour chacune de ces gares à l'horizon du Service annuel 2012. Les deux missions concernées par ces arrêts (choix en cours d'étude) verraient leur temps d'accès à Paris allongé respectivement d'1 et de 3 minutes.

2) 2015 : Première étape envisagée de l'amélioration de l'offre pour Seine-Amont et de l'amélioration de la régularité (*voir le tableau 1*)

3) L'horizon 2017 est l'horizon cible du schéma directeur du RER C. Il verra la mise en service du tram-train Massy-Évry entraînant une réorganisation importante du RER C. A cette date, il est prévu une amélioration de la fréquence des trains pour l'ensemble des gares situées entre Bibliothèque François Mitterrand et Brétigny et entre Pont-de-Rungis et Massy-Palaiseau. De plus, les trains des branches Dourdan et Étampes seraient rendus origine/terminus à Austerlitz surface.

**Tableau 1 :
Nombre d'arrêts prévus au 1/4 d'heure par gare**

Arrêts	Actuel	En 2015	En 2017
Bibliothèque FM	6	6	7
Ivry	1	3	5
Vitry	1	3	4
Les Ardoines	1	2	2
Choisy	3	4	4
Villeneuve Le Roi	1	2	2
Ablon	1	2	2
Athis Mons	1	2	2
Juvisy	5	5	5
Savigny	3	3	3
Epinay	2	2	3
Ste Geneviève	2	2	3
St Michel sur Orge	2	2	3
Brétigny	4	4	5
Etampes/Dourdan	1	1	1

Tableau 2 : Évolution des temps de parcours entre Bibliothèque François Mitterrand et les gares du sud francilien en heure de pointe du soir, à l'horizon-cible 2017

Gare desservie	Fréquence actuelle au 1/4 d'heure	Fréquence 2017 au 1/4 d'heure	Temps de parcours 2017	Variation par rapport au temps actuel
Vitry sur Seine	1	4	4'23"	- 0'27"
Ste-Geneviève lent (actuelles missions SARA)	1	2	29'40"	+ 6'20"
Brétigny lent (actuelles missions SARA)	1	2	36'14"	+ 5'24"
Ste-Geneviève rapide (actuelles missions PAUL)	1	1	25'00"	+ 4'40"
Brétigny rapide (actuelles missions PAUL)	1	1	31'35"	+ 3'35"
Brétigny direct (actuelles missions GUTA)	1	2	17'24"	- 6'46"
Dourdan	1	1	43'49"	- 10'00"
Etampes	1	1	40'49"	- 1'11"

L'extension de la pointe du soir

La question de l'extension des périodes de pointe du RER C est, selon RFF, indissociable de celle de la possibilité de circulation des trains de fret en heure de pointe entre Juvisy et Brétigny.

Cette extension sera évaluée plus en détail au cours des études

ultérieures qui devront en particulier examiner la question du parc du matériel roulant nécessaire et du renforcement supplémentaire de l'alimentation électrique. Par ailleurs, la possibilité d'anticiper cette extension de la pointe dès 2012 moyennant le passage de fret à cet horizon est en cours d'étude.

* Pour consulter l'intégralité du document sur le schéma directeur : voir le lien sur notre site.

Réaménagement décidé pour 4 gares du RER C

Dans le cadre du plan « Impact » de juillet 2008, le STIF et la SNCF devaient sélectionner les gares nécessitant des aménagements relativement importants (de 4 à 15 M d'euros par gare), notamment pour faire face aux problèmes de saturation de leurs accès. En juillet 2009, 20 gares de banlieue ont été retenues dont 4 sur le RER C :

- Choisy-le-Roi : nouvel accès vers le nouveau quartier du Port.
- Ivry-sur-Seine : nouvel accès vers la ZAC Ivry Port.
- Issy Val-de-Seine : nouvel accès côté Nord (suivant l'effet du T2 prolongé).
- Saint-Quentin-en-Yvelines : réfection des couvertures de quais et des éclairages.

CIRCULE se félicite de ces décisions mais a demandé à la SNCF d'être associé à la définition précise de ces projets.

Accessibilité : des décisions et un casse-tête

Le STIF a approuvé en juillet dernier le schéma directeur de l'accessibilité (SDA) comme prévu par la loi de 2005. Concernant le RER C, seules 2 gares étaient considérées comme accessibles aux personnes à mobilité réduite l'an dernier, l'objectif du SDA est d'en avoir 44 accessibles d'ici 2018 (sur 84 au total) moyennant un investissement estimé à 374 M d'euros. Mais le problème de l'accessibilité quai-train n'est pas encore tranché : la ligne C possède une grande majorité de gares à quai bas et n'a que des trains à plancher haut. De plus, certaines gares sont communes avec la ligne H (d'Ermont à Pontoise) où le choix d'un matériel à plancher haut a été fait (les nouvelles rames NAT/Francilien). Tandis que d'autres gares sont communes avec la ligne N (réseau Montparnasse) où un matériel à plancher bas a été retenu. Bref, entre rehausser tous les quais ou racheter à terme des trains à plancher bas, aucune solution simple ne se dégage...

Qualité de service, parlons-en...

Accueil en Gare

La SNCF dit faire des efforts pour améliorer l'accueil et l'information des usagers. Ceci évidemment nécessite du personnel en nombre suffisant, en particulier pour ouvrir les guichets aux horaires prévus...et lorsque les effectifs ne sont pas suffisants pour pallier les absences – quelle qu'en soit la cause – l'utilisateur qui arrive dans la gare en cours de journée trouve le guichet fermé et une affiche pour seul interlocuteur !

C'est ce qui s'est produit durant plusieurs jours, fin août/début septembre à la gare de St-Michel-sur-Orge. Le conseiller général du canton de St-Michel a alerté notre association et est intervenu auprès de la direction de la ligne pour lui demander d'assurer la continuité du service dû aux usagers.

Fermeture des toilettes de BFM

Ce « petit coin » déjà caché dans un coin de la gare est fermé depuis plusieurs mois, la SNCF mettant en cause des dégradations. Evidemment, à cet endroit et sans personnel de surveillance, comment espérer conserver un lieu en l'état ?

CIRCULE a réclamé à de nombreuses reprises la mise en place de sanitaires dans les gares, ce qui semblait acquis...

Billets grandes lignes en gare de Brétigny

Pour faire des économies, la SNCF a filialisé la vente de ses billets grandes lignes en créant l'agence VFE, et réduit le nombre de gares les délivrant. Conséquences : il faut attendre parfois plus de 3/4 d'heure à Brétigny, et de plus dehors sans abri, le local étant trop petit. Bonjour la qualité !

Vous connaissez une personne qui distribue le journal dans une gare, un journal parfois un peu trop technique... Certains croient que nous sommes des professionnels de la SNCF. Pas du tout ! Nous sommes des usagers, comme vous, qui en ont marre que les RER soient retardés ou supprimés. Alors nous essayons de comprendre les causes de ces dysfonctionnements et nous interpellons ceux qui peuvent intervenir sur les causes. Les plus anciens d'entre nous ont fini par connaître les mécanismes et le vocabulaire, mais les uns après les autres, ils quittent l'association parce que leur situation professionnelle change ou parce qu'ils déménagent. Quelques nouveaux usagers nous ont rejoint ces dernières années, mais pour tous, il est difficile de dégager du temps entre la journée de travail et la vie de famille...

CIRCULE, une association pour défendre l'intérêt des usagers du RER C

Les usagers veulent des RER à l'heure.

Pour cela il faut que l'État et la Région investissent dans la rénovation des infrastructures et s'engagent dans un schéma directeur ambitieux. Mais, jusqu'à une période récente, on nous disait que les financeurs n'avaient pas de sous et d'autres priorités... Aussi les travaux nécessaires ne seront faits que si les élus et les usagers font valoir leurs besoins. C'est pourquoi, en 2008 nous avons interpellé les élus de la ligne, rencontré ensemble les décideurs et obtenu un des premiers comités de ligne. Pourtant, les projets qui permettront des améliorations durables de la régularité ne seront réalisés qu'entre 2012 et 2017.

Les usagers veulent des temps de trajets les plus courts possible.

Pour cela **CIRCULE** demande à la SNCF une extension des horaires de pointe le soir permettant d'avoir des RER semi directs Dourdan-Étampes plus tardivement. Une étude est en cours pour en envisager la faisabilité pour 2015, 2012 éventuellement.

CIRCULE défend aussi les usagers entre Brétigny et Juvisy en s'opposant avec les maires, au projet du STIF qui consiste à rendre les RER en partie omnibus entre Juvisy et BFM. Nous demandons le sextuplement des voies sur ce tronçon, pour que les usagers du Val-de-Marne soient desservis à la hauteur de leurs besoins sans que ceux de l'Essonne ne voient rallongé leur temps de parcours.

L'assemblée générale annuelle de **CIRCULE** s'est tenue le 10 Juin 2009. Nous y mentionnons nos autres activités :

- distribution de 12 000 journaux, trois fois par an pour recueillir les demandes des usagers et les informer de nos démarches ;
- rencontres semestrielles avec la SNCF ayant abouti à quelques améliorations, par exemple, la SNCF a commencé des travaux pour faciliter l'accès de certaines gares du sud qui étaient devenues des forteresses ;
- collectes d'avis des usagers lors d'incidents et coopération avec la SNCF pour améliorer l'information en situation perturbée.

Lors de notre Assemblée générale, nous avons alerté les adhérents : les bénévoles du conseil d'administration de **CIRCULE** ne pourront pas continuer de défendre les usagers si de nouveaux membres ne viennent pas les aider.

Combien de temps les bénévoles de CIRCULE y consacrent-ils ?

Chacun fait ce qu'il peut et personne ne fait toutes les activités. Nous avons une réunion de CA mensuelle, une réunion avec des partenaires tous les deux mois et une distribution de journal trois fois par an. Entre temps, il faut rédiger des courriers, quelques comptes-rendus de réunion, des articles, répondre aux mails. Chacun s'engage sur ce qu'il peut. Au plaisir de vous compter parmi nous...

STIF : Syndicat des Transports d'Ile de France - BFM : Bibliothèque François Mitterrand - RFF : Réseau Ferré de France - VFE : intitulé de l'agence « Voyages France Europe ».

Avis de CIRCULE sur le Tram-train Massy-Évry

CIRCULE a participé à la concertation publique qui a eu lieu en juin dernier concernant le projet de tram-train reliant Massy à Évry. Rappelons que ce projet, qui fait suite au projet initial de Tangentielle sud Versailles-Corbeil, remplacera l'actuelle branche Juvisy/Massy/Versailles du RER C.

Nous étions notamment présents lors de la réunion de concertation du 15 Juin 2009 à Épinay-sur-Orge. Nous avons rappelé que notre engagement premier portait sur l'amélioration des conditions de transports sur la ligne C et notamment sa régularité et ainsi nous avons réaffirmé que le projet de tram-train ne peut pas être en contradiction avec d'indispensables améliorations de la ligne C.

CIRCULE a fait part d'interrogations concernant l'utilité d'une correspondance ligne C/tram-train à Épinay-sur-Orge. Va-t-elle répondre aux besoins des usagers venants du sud d'Épinay (Saint-Michel, Brétigny, etc.) pour se rendre à Massy ou à Évry, sera-t-elle suffisamment dissuasive pour faire renoncer à l'emprunt d'un véhicule ? Ne serait-il pas judicieux d'envisager également une **ligne de bus en site propre le long de la Francilienne** reliant Montlhéry, St-Michel, Ste-Geneviève à Évry ?

Nous avons donc réaffirmé que, pour les usagers, cette correspondance à Epinay doit répondre à différents critères (la proximité de la ligne C, la rapidité et l'attractivité) afin que cela remplace réellement les déplacements en voiture.

Nous avons également attiré l'attention concernant les infrastructures de la nouvelle station d'Épinay qui, inévitablement, va empiéter sur l'emplacement du parking existant avec pour conséquence une diminution importante du nombre de places de stationnement. Nous proposons qu'une étude soit réalisée au sujet du futur aménagement du parking, d'autant qu'ici où là court le bruit que le futur parking envisagé serait en Silo et donc payant. **Notre association s'oppose pour sa part au développement des parkings payants.**

L'implantation de parking payant se traduit par une augmentation des coûts des transports pour les usagers. Cela ne règle en rien les problèmes environnementaux et écologiques car, là où il y a parking payant, il y a stationnement anarchique sur les voiries alentours. Mieux vaudrait favoriser et financer des aménagements permettant un accès aux gares facile et non onéreux. Il appartient aux

pouvoirs publics, aux collectivités territoriales et aux différents acteurs des transports de mettre en œuvre les moyens nécessaires au respect de l'environnement, afin que cet engagement ne repose pas sur les seuls usagers.

CIRCULE tient donc au maintien d'un parking gratuit et nous proposons également **l'aménagement d'une gare routière** avec des horaires correspondant à la flexibilité des salarié(e)s et pouvant relier Savigny, Morsang, le plateau d'Épinay, etc. en permettant ainsi de diminuer considérablement les déplacements en véhicule particulier.

Actuellement, nous déplorons que **les lignes de bus** existantes ne correspondent pas toujours aux amplitudes horaires des usagers de la ligne C, particulièrement en soirée où, contrairement à toutes idées reçues, les trains sont bien remplis.

Nous proposons également qu'un **garage sécurisé** soit mis en place pour accueillir les **deux roues** et notamment les **vélos**.

Et enfin, à propos du **terminus** du tram train à Massy, **nous pensons qu'il faut envisager dès maintenant de le prolonger jusqu'à Versailles.**

Nous souhaitons que la création de cette nouvelle ligne soit une réussite en correspondant vraiment aux besoins des usagers, au respect de l'environnement et des riverains. **Nous serons donc extrêmement vigilants tout au long du processus de réalisation.**

CIRCULE a eu connaissance d'un contre-projet visant à dénaturer le projet de tram-train : création d'une gare de correspondance à Grand Vaux complètement inadaptée pour les usagers venant du sud de la ligne C et limitant le tram-train à un parcours Évry-Savigny avec correspondance pour la ligne C à Savigny/Grand Vaux.

Nous sommes attentifs aux demandes des usagers de la branche Savigny-Versailles et pensons que la correspondance à Épinay doit être soignée, la plus rapide possible, et que le terminus doit être dès maintenant prévu à Versailles pour éviter un changement supplémentaire. Nous pensons que le projet proposé par le STIF correspond mieux aux besoins de liaisons transversales dont l'Essonne manque cruellement.

 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 : circulererc@gmail.com