



### Édito

Les élections régionales de mars dernier ont eu le mérite et l'avantage de mettre la question des transports au premier rang des programmes électoraux de tous les partis et des promesses qui vont avec. Elles ont cet inconvénient que, durant toute cette période, si rien ne s'arrête vraiment, beaucoup de choses restent en suspens dans l'attente de savoir qui sera élu et quelles seront les orientations qui seront prises. Il faut donc pour notre association d'usagers reprendre notre bâton de pèlerin pour faire le tour de nos interlocuteurs habituels STIF, RFF, SNCF, faire connaissance des nouveaux élus en charge des questions des transports.

Car il faut s'assurer que les engagements pris par d'autres avant les élections ne sont pas remis en cause, que la volonté exprimée par tous que les problèmes se règlent plus vite est respectée, et que les moyens annoncés seront bien attribués.

Tout cela, qu'on le veuille ou pas, entraîne déjà des retards quant aux calendriers d'études, de travaux. Mais, même sans cela, force est de constater, au vu de la rencontre que nous venons d'avoir avec RFF (*dont nous rendons compte dans ce journal*), qu'il est plus difficile de faire avancer normalement un dossier que de stopper un train lancé à pleine vitesse. Voilà qu'à nouveau on nous annonce plusieurs mois de retard dans la réalisation de mesures déjà plusieurs fois retardées.

A **CIRCULE** nous nous sommes souvent dit que tels ou tels travaux, jugés urgents, nous n'en verrions pas la fin avant, pour certains, de partir en retraite. Mais apparemment l'État a trouvé la solution en repoussant aussi l'âge de la retraite ! Trêve de plaisanterie, les contribuables que nous sommes savent ce qu'il nous en coûte si nous ne payons pas nos impôts à temps. Dommage que ce soit toujours aux mêmes que s'appliquent les pénalités.

Le bureau de **CIRCULE**

DEPARTEMENT DE L'ESSONNE

M-2010-04-08

CONSEIL GENERAL  
ASSEMBLEE DEPARTEMENTALE

SEANCE DU 31 MAI 2010

MOTION ADOPTEE

POUR UN REEQUILIBRAGE AU PROFIT DE L'ESSONNE DES INVESTISSEMENTS EN MATIERE DE TRANSPORTS

LE CONSEIL GENERAL,

CONSIDERANT la motion adoptée à l'unanimité par le Conseil général de l'Essonne le 6 juillet 2009 relative au plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France,

CONSIDERANT la loi sur le Grand Paris adoptée par le Parlement le 27 mai 2010 qui acte la réalisation d'un nouveau réseau de transports rapide et automatique, destiné à relier les grands pôles de développement de Ile-de-France,

CONSIDERANT la décision regrettable du Parlement de privilégier, dans le cadre de l'application de la loi, « Paris et le cœur de l'agglomération parisienne »,

CONSIDERANT l'apport essentiel des départements de grande couronne, et en particulier de l'Essonne, à l'attractivité de la métropole francilienne et à la création de richesses dans la région capitale,

CONSIDERANT les difficultés de déplacement auxquelles sont exposés les habitants de l'Essonne en raison de l'inadaptation des réseaux RER et du déficit en infrastructures de transport, notamment pour ce qui concerne les liaisons infra départementales et infra régionales,

CONSIDERANT la carte des tarifications des transports en Ile-de-France qui pénalise les usagers essonniers, au regard du rapport coût du trajet/qualité du service,

APRES EN AVOIR DELIBERE,

CONFIRME sa demande d'une tarification plus juste pour les usagers des transports les plus éloignés du cœur de l'agglomération, qui sont confrontés à des temps de parcours importants sur des réseaux dont la rénovation reste à engager.

RAPPELLE que l'urgence est de procéder prioritairement à l'amélioration des lignes de RER B, C et D, et à la réalisation des infrastructures de transport de proximité - tram train, tramway, BHNS, ... - indispensables pour réduire les inégalités sociales et territoriales que subissent les Essonniers.

EXIGE de l'Etat et du STIF la mobilisation immédiate de 5,5 milliards d'euros pour accélérer la modernisation des lignes RER B, C et D :

- 1,5 milliard d'euros pour la remise à niveau des infrastructures,
- 2,5 milliards d'euros pour le réaménagement des tunnels au niveau de la gare RER du Châtelet,

- 1,5 milliard d'euros pour le sextuplement des voies entre Juvisy-sur-Orge et la Bibliothèque François Mitterrand dans le cadre du projet LGV Paris-Orléans-Clermont-Ferrand-Lyon.

DEMANDE au gouvernement le déblocage des financements complémentaires nécessaires à la programmation des infrastructures de transports essonnieses inscrites dans le Plan de mobilisation pour les transports en Ile-de-France d'un montant de 18,6 milliards d'euros, auquel la Région et les Départements franciliens ont dûes et déjà prévu de contribuer à hauteur de 12,5 milliards d'euros.

Le président du Conseil général,

Michel Berson

Motion adoptée à l'unanimité

**E**n matière d'irrégularité une très légère amélioration, par rapport aux chiffres de 2008, a été constatée pour l'année 2009 (1 point de moins). Cependant pour **CIRCULE** comme pour la SNCF le taux de l'irrégularité reste trop important, notamment sur la partie sud de l'Essonne. Le début de l'année 2010 a été assez difficile, avec en particulier de nombreux incidents touchant l'infrastructure et **cette question a donc été au centre de nos préoccupations respectives.**

Le Directeur de la ligne nous a fait part des dispositifs mis en place pour remédier à cette situation insupportable pour les usagers et pour les équipes de la SNCF. Parmi les principales causes d'irrégularités, près de 40% sont dues à des causes « externes » (malaises de voyageurs, suicides, mais aussi malveillance : signal d'alarme, jet de pierres, blocage de porte et autres) ; 37% sont liées aux pannes de matériel et flux de voyageurs, et 19% aux incidents en lien avec l'infrastructure. Depuis quelques mois et afin d'améliorer la situation, la SNCF a mis en place différents dispositifs : des dépanneurs volants dans Paris intra muros (partie la plus fragile de la ligne, RER toutes les 2 minutes 30), des régulateurs de flux sur les quais aux heures de pointe, et enfin, une augmentation du travail de nuit des équipes SNCF.

**CIRCULE** est également revenue sur l'utilisation des 17,8 millions d'euros du plan IMPAQT 2008/2009. Pour la SNCF, le plan IMPAQT a permis un investissement

financier conséquent concernant l'entretien des infrastructures allant du remplacement des installations (aiguillages, rails, signaux et matériel électrique) aux actions préventives (sécurisation d'accès aux voies). Un premier constat montre que cet investissement provoque une baisse de 10% des incidents liés aux infrastructures. A présent, c'est le rôle de RFF de continuer les actions de maintenance rapidement, sans attendre l'aboutissement du schéma directeur à l'horizon 2017. Pour **CIRCULE**, la question des investissements financiers est l'une des plus importantes pour améliorer considérablement nos transports publics.

**CIRCULE** a apprécié et encouragé la poursuite des « Jeudis de la Ligne C » qui permettent d'aller au contact direct des usagers. Le petit magazine « Jeudi C » est mis à disposition dans les gares et dans les trains la semaine précédente. **CIRCULE** note également une amélioration concernant la communication et l'information notamment dans la gestion de l'accident de Choisy-le-Roi et souhaite que celle-ci se poursuive et continue à s'améliorer.

Au cours de cette réunion, une longue présentation a été faite à **CIRCULE** des projets du schéma directeur. Nous y reviendrons dans notre prochain journal, après la rencontre prévue avec le STIF, pour pouvoir faire un tour d'horizon complet et actualisé de ce dossier important.

Pour ce qui concerne les opérations relevant de RFF voir le compte-rendu en page intérieure.

## - Brèves - Brèves - Brèves - Brèves - Brèves - Brèves -

### Allongement de la pointe du soir ?

A l'occasion de la rencontre **CIRCULE/SNCF** notre demande d'allongement de la pointe du soir a été évoquée. Elle figure comme hypothèse à l'horizon 2012 dans le document du schéma directeur. Alors que depuis des années on nous répondait que ce n'était pas possible du fait des sillons nécessaires pour le fret entre Juvisy et Brétigny, la SNCF et RFF ont trouvé des solutions. Mais cela nécessiterait 2 à 6 rames supplémentaires : la SNCF dit que c'est impossible, aucune rame supplémentaire n'étant disponible à court ou moyen terme.

### Parkings payants ?

La politique du STIF en matière de Parcs relais consiste à financer leurs aménagements à condition qu'ils soient rendus payants aux usagers.

Exemple à St-Michel-sur-Orge :

Alors qu'aujourd'hui plus de 500 places de stationnement gratuites existent aux abords de la gare, un projet immobilier de la municipalité sur la zone Gambetta risque d'avoir pour conséquence le transfert des deux tiers du parking ailleurs et l'instauration d'un péage pour l'ensemble des parkings si c'est le STIF qui les finance.

Les usagers de St-Michel-sur-Orge ne sont pas d'accord. Une pétition circule...

Ce qui se passe à St-Michel-sur-Orge, demain se déclinera dans les villes avoisinantes dont les parkings sont aujourd'hui gratuits. Le Président de l'agglomération du Val-d'Orge a interpellé le STIF. **CIRCULE** va également s'adresser au STIF à ce sujet.

### Tarif des transports : une augmentation injuste !

Le 2 juin, le STIF a décidé d'augmenter les tarifs des transports de 3,9% en moyenne. Cette année, cette hausse dépasse largement l'inflation. Or, si nous constatons quelques améliorations, nous déplorons que celles-ci soient nettement insuffisantes au regard des dysfonctionnements vécus

par les usagers. Et sur la ligne C, les investissements à engager se font toujours attendre. Même si cette hausse ne touche pas les zones les plus éloignées, elle est injuste pour les autres alors même qu'il faudrait inciter à l'utilisation des transports en commun.

Vu les besoins durables de financement, **CIRCULE** demande avec l'AUT que l'État, la Région et les départements trouvent rapidement des recettes de fonctionnement supplémentaires pour éviter les mêmes augmentations de tarifs pour les prochaines années.

### Gare de Juvisy et tramway T7 : le chemin est encore long...

Le réaménagement de la gare de Juvisy sera-t-il encore renvoyé aux calendes grecques ? Ce projet est indispensable pour désaturer cette gare qui voit passer 55 000 voyageurs par jour, ce qui en fait la 2<sup>ème</sup> gare d'Ile-de-France hors Paris.

Dès l'an 2000, le projet a commencé à être étudié, la concertation a eu lieu en 2003, l'enquête publique en 2007 et les études d'avant-projet sont terminées depuis 6 mois. Mais il manque une bonne partie des 100 M d'euros nécessaires à la première phase du projet. L'État ne souhaite plus participer, la Région et le département ne se sont engagés que sur 30 M d'euros pour le moment, tandis que la SNCF et RFF ne veulent pas contribuer, alors que la SNCF n'hésite pas à investir dans les gares parisiennes et en province. En attendant, malgré les discours promettant des milliards pour les transports, le blocage de cet investissement est difficilement compréhensible.

De surcroît, ce projet est un préalable indispensable au prolongement du tramway T7 qui ira de Villejuif à Athis-Mons en 2013 et qui doit être prolongé jusqu'à la gare de Juvisy. **CIRCULE** déplore l'initiative récente de certains élus qui voulaient remettre en cause ce prolongement sous prétexte d'un besoin de desserte plus urgent entre Évry et Orly sur la N7. La connexion du T7 à Juvisy est pourtant la plus à même de permettre la desserte d'Orly pour le plus grand nombre d'Essonnais.

# Rencontre RFF/CIRCULE

## 10 juin 2010

### Point sur les opérations du Plan d'Urgence 2003

#### Sous-stations de renforcement de l'alimentation électrique :

- Jouy-en-Josas : après différentes difficultés qui sont maintenant réglées, la mise en service est prévue pour **fin 2011** ;
- Dourdan : retardée à **mi 2012** suite à des problèmes avec l'architecte des Bâtiments de France ;
- Arpajon : à plus long terme car sa création est liée aux évolutions de dessertes du Schéma Directeur ;
- Invalides : sa création a été récemment déclarée prioritaire ! Mise en service prévue pour **2013**.

**PAR des Invalides** : Mise en service pour **mi-2011**. En réponse à une question de **CIRCULE**, RFF ne peut pas garantir que ce sera fait pour CASTOR 2011...

Les travaux annexes liés au PAR ne peuvent se faire qu'une fois le nouveau PAR en service. C'est le cas du terminus de Javel. RFF précise que le PAR, c'est 25 M d'euros de fonds propres RFF. Ce n'est pas un financement du STIF.

#### Terminus de Javel : fin 2013.

**Terminus Austerlitz** (tranchée St Bernard) : Étude préliminaire en cours pour mise en service vers **fin 2015** mais les travaux ne sont pas encore financés, seules les études le sont.

A une question de **CIRCULE** qui ne comprend pas pourquoi c'est si long alors qu'Austerlitz fonctionne en terminus à 4 trains/quart d'heure pour CASTOR depuis deux saisons, RFF indique que des bricolages ont eu lieu pour CASTOR pour permettre de tourner 4 trains/quart d'heure le matin en gare souterraine mais cela se fait localement sans l'intervention du PAR actuel.

Pour intégrer le terminus dans le nouveau PAR, il faut adapter la signalisation ce qui coûte cher.

Ce qui explique les durées souvent excessives de mise en œuvre des investissements, ce sont les procédures d'études et de travaux de signalisation, car, en raison des risques pour la sécurité de l'exploitation, les modifications doivent impérativement se faire l'une après l'autre, d'où des délais jugés souvent très longs.

#### Terminus Henri Martin :

Une 1<sup>ère</sup> étude avait montré une impossibilité technique. Une nouvelle étude a été lancée en 2009. Elle a montré que, pour retourner 2 trains/quart d'heure venant du nord, les installations actuelles étaient suffisantes. Pour RFF, les contraintes proviennent des roulements des conducteurs qui ne permettraient pas de s'adapter à un terminus intermédiaire.

RFF a transmis les résultats de l'étude au STIF qui doit en tirer les conséquences.

A la question de **CIRCULE** qui demande pourquoi ce qui était impossible avant devient possible maintenant, RFF répond que, à l'époque de la 1<sup>ère</sup> étude, la grille du RER C était différente.

#### État des installations de RFF :

RFF a passé un contrat de gestion avec le STIF en juillet 2009. Il en découle une augmentation significative des moyens affectés par RFF à la maintenance pour l'ensemble de l'Ile-de-France (de 600 M d'euros pour le programme quadriennal 2005/2008 à 980 M d'euros pour le programme 2009/2012).

L'approche du choix des interventions va changer. Au lieu de continuer la maintenance comme avant, une étude a mis en évidence une cinquantaine de secteurs fragiles en Ile-de-France représentant à eux seuls 80% des incidents. Le tri de ces

secteurs pour le RER C n'a pas encore été effectué. RFF communiquera à **CIRCULE** par courrier son programme de maintenance régional.

Programme renforcé de maintenance financé à 100% par RFF. Le supplément d'investissement sera orienté vers les secteurs les plus critiques et sur le règlement des incidents les plus courants (par exemple les joints isolants dans le tunnel intra-muros feront l'objet d'un nettoyage plus fréquent ; des débris métalliques (cannettes de bière ou soda) peuvent également être la cause de problèmes électriques...).

Dans le cadre de la « revoyure » du CPER 2007-2013 à mi-contrat, donc en 2010, des réorientations d'investissement peuvent avoir lieu.

#### Prolongement de la pointe du soir :

La pointe du RER C est plus courte que sur les autres lignes à cause des trains de fret à faire passer entre Juvisy et Brétigny. Le choix proposé par RFF au STIF est de placer quelques trains de fret en heure de pointe ce qui permet d'étendre la pointe alors que le STIF avait demandé qu'il n'y ait pas de fret en pointe.

Suite à une question de **CIRCULE**, RFF précise que les trains de fret qu'on peut voir actuellement par-ci par-là en heure de pointe ne sont pas prévus dans les sillons : ce sont souvent des trains en retard qui auraient dû passer avant la pointe.

**CIRCULE** rappelle aussi à RFF qu'avant l'ouverture de la gare de BFM, il y avait des RER directs entre Juvisy et Brétigny jusqu'à 19h55 au départ d'Austerlitz (soit une heure plus tard qu'actuellement)...

#### Schéma Directeur :

En juillet 2009, il y a eu un projet validé pour la ligne C par le STIF. Depuis, J.-P. Huchon a décidé un moratoire. Mais, pour l'instant, il n'y a pas encore de substitut au Schéma directeur de juillet 2009. **Les études continuent donc mais il faut s'attendre à un retard probable de 18 mois.**

RFF pense que des travaux liés au Schéma directeur pourraient débuter en 2013 mais ne peut pas, à l'heure actuelle, définir le montant des investissements qui seront engagés d'ici là.

Dans le planning d'origine, le schéma de principe était prévu pour fin 2010, puis les études détaillées 18 mois après (mi 2012) pour des travaux à partir de 2013.

**CIRCULE** évoque un document du STIF daté de janvier 2010 et faisant état d'un investissement global de 110 M d'euros au titre du schéma directeur de la ligne C entre 2011 et 2013. Il y a un an, RFF aurait pu citer un chiffre de travaux supérieur à 110 M d'euros mais maintenant rien ne peut être dit de précis.

Pour renforcer les dessertes d'Ivry et Vitry en 2012, des travaux de signalisation pour 1 M d'euros sont prévus entre BFM et Vitry (mise en service fin 2011).

En 2012, dans le cadre du cadencement généralisé du réseau ferroviaire, en même temps que les deux arrêts supplémentaires à Ivry et Vitry, les horaires de tous les RER vont glisser de quelques minutes. Pour plus d'informations voir le dossier sur le cadencement sur le site Internet de RFF.

RFF indique qu'il existe une quinzaine de solutions alternatives au schéma directeur de juillet 2009. Ce qui était annoncé pour 2017 (réorganisation en lien avec le Tram-Train Massy-Évry) aura vraisemblablement au moins 18 mois de retard.

Un schéma alternatif moins ambitieux pour le Val-de-Marne permettrait de ne pas trop dégrader les temps de parcours de la Vallée de l'Orge. Néanmoins, on ne touchera pas aux grosses opérations prévues le long de la ligne par exemple le réaménagement de la gare de Brétigny qui se ferait intégralement. Sur



l'ensemble de la ligne, les modifications de la signalisation (+ le KVBP) permettraient de passer de 2 à 3 trains/ quart d'heure sur les gares de la Vallée de l'Orge.

RFF évoque l'argument défendu par le STIF selon lequel le renforcement de la desserte, en entraînant une réduction des temps moyens d'attente, compenserait les temps de trajet supplémentaires entre Juvisy et Paris. Pour **CIRCULE** ce genre d'argument ne vaut que si le STIF a prévu de renforcer significativement les lignes de bus de rabattement vers les gares avec des fréquences égales à celles des RER ce qui ne semble pas à l'ordre du jour...

#### Sextuplement (passage de 4 à 6 voies) :

RFF étudie toutes les pistes pour renforcer le nombre de trains entre Juvisy, Choisy et BFM.

La solution peut être une ou deux voies en plus mais ce peut être aussi un nouveau système de signalisation plus performant (appelé NEXT) mais qui reste à étudier. Et les possibilités

d'optimisation dans le futur ne sont pas connues et leurs coûts non plus !!

L'option consiste à ne sextupler que le tronçon au nord de Choisy mais elle n'aurait d'impact que sur le RER.

Le projet de ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon (dit aussi POCL) est étudié en parallèle. Un débat public est prévu à l'automne 2011 (le report des trains grandes lignes sur la ligne TGV POCL permettrait de récupérer les deux voies centrales pour la ligne C).

**Gare d'Ivry : CIRCULE** rappelle la configuration actuelle de l'accès au quai et ses dangers potentiels. RFF indique ne pas avoir d'information récente sur le projet de création d'un nouvel accès côté sud et nous informera ultérieurement.

**Gare de Brétigny** : des informations nous seront également communiquées par courrier.

Nous reviendrons sur ces questions dans notre prochain journal.

## Où en est le tram – train Massy/Évry ?

Pour le savoir **CIRCULE** et l'Association des Usagers des Transports d'Ile de France (AUT) ont rencontré le 31 mai dernier le nouveau chargé du projet au Syndicat des Transports d'Ile-de-France et le représentant de la SNCF. Le groupement d'études qui portera le projet jusqu'à son terme sera choisi à l'automne et mènera l'étude d'impact et l'élaboration du schéma de principe soumis à l'enquête publique (fin 2011 ?). La poursuite du projet doit inclure notamment les études suivantes demandées lors de la concertation de l'an dernier :

- le prolongement du tram-train jusqu'à Versailles,
- l'intérêt de réaliser les deux stations supplémentaires de Champlan et Savigny-sur-Orge,
- le maintien des liaisons douces existantes tout le long du tracé,
- la réalisation d'une liaison piétonne franchissant la voie ferrée entre la gare d'Épinay et le domaine de Grand-Vaux à Savigny.

Le projet du tram – train intégrera, dans son périmètre de réalisation, la restitution, au moins à l'identique, des itinéraires des autres modes de déplacement motorisés ou pas et des protections phoniques d'A6 existantes. Il appartiendra aux autres maîtres d'ouvrage (État pour A6, communes, agglomérations, Conseil Général de l'Essonne) d'accompagner le projet, chacun pour sa partie.

Le départ du « chargé de projet » précédent du STIF aura globalement fait perdre six mois au planning annoncé lors de la concertation publique, en juin dernier. Retard bien regrettable quand on sait que la finalisation du schéma directeur de la ligne C - prévue en 2017 – dépend de la réalisation du Tram-train Massy-Évry à la même échéance.

BFM : Bibliothèque François Mitterrand - PAR : Poste d'Aiguillage et de Régulation - RFF : Réseau Ferré de France - STIF : Syndicat des transports d'Ile-de-France.

 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.rerc.free.fr> – E.mail : [circulererc@gmail.com](mailto:circulererc@gmail.com)