



Rencontre STIF/CIRCULE

31 août 2010

Pour la première fois depuis les élections régionales et la mise en place du nouveau conseil d'administration du STIF, **CIRCULE** a pu rencontrer sa direction.

Chacun se souvient que, dès juillet 2009, le schéma directeur de la ligne C avait suscité des réactions des usagers et des élus de tous bords car il prévoyait à terme des allongements de trajet inacceptables pour le secteur du Val d'Orge, notamment. Cela devait aboutir en fin d'année à la prise de décision d'un moratoire par J.-P. Huchon, Président du STIF.

Nous avons donc saisi l'occasion de cette rencontre pour transmettre à la direction du STIF, et au travers d'elle aux élus, nos préoccupations. La principale étant que nous sortions de la meilleure façon possible, et le plus tôt possible, de ce moratoire afin que s'engagent les différentes opérations du schéma directeur indispensables à l'amélioration de la ligne C. Mais aussi nous avons redit notre souhait que soient lancées rapidement, dans le cadre de ce schéma directeur, les études en vue du « sextuplement » de la ligne de nature à permettre dans le futur de meilleures dessertes.

Il nous paraît donc indispensable qu'une réunion du **Comité de ligne*** puisse se tenir au cours du dernier trimestre pour faire le point et sortir de cette situation. Nous avons la conviction que si la régularité qu'attendent les usagers est garantie par les différentes opérations envisagées, il doit être possible d'aboutir à un schéma de dessertes acceptable par tous.

A propos du Tram-Train Massy-Évry, la direction du STIF nous a assuré que ce dossier suivait son cours normal. Nous avons renouvelé notre demande d'un prolongement à



Il manquerait de deux à six rames...

Versailles dès sa mise en service : il nous a été confirmé qu'une étude était bien engagée sur ce point.

CIRCULE a fait part, à nouveau, à la direction du STIF de son point de vue sur sa politique à propos des parcs relais. Si le STIF de son côté considère que pour répondre à une demande de « sécurisation » de ses parcs il n'est pas possible de répondre à cette demande sans en faire payer le coût, **CIRCULE** pour sa part propose de conserver les parcs existants gratuits, d'autant que l'offre en bus pour les rabattements vers les gares n'est toujours pas satisfaisante.

Des affaires à suivre avec vigilance...

* **Comité de ligne** : **CIRCULE** revendiquait depuis longtemps la création de cette instance de concertation. Elle a été mise en place en 2009 par le Conseil régional, au travers du STIF, sur la ligne C. Ce comité rassemble le STIF, la SNCF, RFF, les élus, les organisations syndicales et les usagers afin de faire le point sur le fonctionnement de la ligne.

Il faut des rames en plus pour la pointe du soir !

Maintenant que RFF a trouvé une solution pour concilier les RER et le fret entre 19h et 20h entre Juvisy et Brétigny, voilà qu'on nous apprend qu'il faudrait des rames en plus pour étendre la pointe du soir jusqu'à 20h au départ de Paris.

Selon les décomptes du STIF et de la SNCF, il manquerait de deux à six rames selon les scénarii. Avec six rames supplémentaires, cela permettrait également d'allonger les trains courts qui roulent actuellement en fin de pointe du soir.

Mais la SNCF a beau racler les fonds de tiroir, pas une seule rame disponible à l'horizon...

Bien sûr, les nouveaux trains Francilien commencent à arriver sur les lignes de la gare du Nord. Mais, malgré l'effort de cadence de livraison demandé au constructeur, le temps que ces nouveaux trains aient remplacé tous les « petits gris », pas mal d'eau aura coulé sous les ponts...

Ce n'est que dans quelques années que, par décalage, la ligne C pourra espérer récupérer des trains à deux étages.

En attendant, pour nous faire patienter « agréablement », il a été décidé de regrouper sur la ligne C toutes les rames récentes (celles avec les sièges rouges et la réfrigération). Bien sûr, ces rames de « 1^{ère} classe » sont très agréables quelques soirs d'été et pendant les heures creuses mais elles ne sont pas vraiment adaptées aux heures de pointe. En effet, ce sont, parmi les différentes rames du RER C, celles qui offrent le moins de places assises. Près de 200 places en moins pour un train de 8 voitures par rapport aux trains de la 2^{ème} génération (ceux avec les sièges gris foncé qui sont en cours de rénovation).

Chacun ses goûts, mais nous préférons avoir chaud 5 ou 6 jours chaque été plutôt que subir de multiples trajets debout, un jour sur deux, à longueur d'année...

« Petits » investissements sur le RER C : Halte au concours de lenteur SNCF/RFF !

Au fil de nos journaux depuis des années, nous évoquons plusieurs investissements attendus sur la ligne C qui doivent contribuer à l'amélioration de la situation. Malheureusement, ils accumulent les retards. Deux exemples édifiants, parmi d'autres.

La modernisation du poste d'aiguillage et de régulation (PAR) des Invalides

Cet équipement a un rôle central puisqu'il gère l'ensemble des circulations dans Paris sur la ligne C du RER, ainsi que la télécommande des postes situés en proche banlieue. Mais sa commande informatique, datant de l'ouverture de la ligne (1979), est totalement obsolète, et tombe parfois en panne, générant alors une pagaille sur toute la ligne.

Ce problème est connu depuis longtemps puisqu'un rapport d'experts de 2002 indique que « la SNCF, après plusieurs mois d'études, a présenté un projet de renouvellement en mai 2000, qui a été modifié au niveau central pour être présenté à RFF en mars 2001, RFF le retournant pour une nouvelle étude en avril 2002, etc... »

Ce n'était hélas que le début d'un mauvais feuilleton, d'autres études ensuite recommandant de déplacer ce poste à Montparnasse, puis ensuite à Massy-Palaiseau (mais le terrain s'est avéré trop petit), pour enfin revenir à Invalides. Nouveau problème, l'emplacement actuel est en zone inondable, il a donc fallu rehausser le PAR mais pas trop haut car sinon il se heurterait au périmètre classé des Bâtiments de France... Résultat : en juin 2004, la réalisation était annoncée pour 2007. En octobre 2006, c'était prévu pour 2009. Mais lorsque le STIF apporte une subvention de 6,4 M d'euros au projet en février 2008, la mise en service est recalée à l'automne 2010. Aujourd'hui, alors que les travaux sont en cours, RFF annonce fin 2011. Qui vivra verra...

Le renforcement de l'alimentation électrique entre Massy et Versailles

Plusieurs sections de la ligne C souffrent d'un manque de puissance électrique, ce qui pose plusieurs problèmes. Ainsi, sur la branche Massy - Versailles, cela se traduit par l'impossibilité de faire rouler des trains longs (8 voitures). La SNCF a donc spécialement « bricolé » des rames de six voitures. Ce n'est pas gênant dans ce secteur, mais ces trains circulent aussi dans des gares plus chargées. Depuis plus de 10 ans, un projet de sous-station électrique (transformant l'électricité EDF haute tension en 1500 Volts) est à l'étude. D'abord à proximité de la gare de

Vauboyen, mais il s'est heurté à l'opposition de riverains (c'est pourtant la gare la plus champêtre du RER C !). Ensuite le projet a été réétudié dans l'ex-cour marchandises de la gare de Jouy-en-Josas. Mais RFF, après avoir obtenu un premier permis de construire, a trop tardé à démarrer les travaux et la mairie n'a pas voulu le renouveler, ayant changé d'avis entre-temps ! Un autre emplacement a été trouvé un peu plus loin mais on a découvert ensuite que les terres sont polluées... Bilan : Le projet de sous-station électrique de Jouy-en-Josas, subventionné par le STIF à



hauteur de 3,1 M d'euros en décembre 2002 pour une mise en service prévue en 2005, a été reporté maintes fois : en octobre 2006, on annonçait mi-2009. Mais en mai 2009, c'était devenu fin 2010. Et en juillet 2010, on parle désormais de fin 2011.

Ces deux illustrations ne sont hélas pas des exceptions. Alors que RFF claironne que les investissements augmentent sur le réseau francilien, tandis que le patron de la SNCF déclare qu'il faut injecter des milliards d'euros pour les RER, leur crédibilité est sérieusement entamée au vu des attermoissements des 10 dernières années. Même quand l'argent est sur la table !

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.erc.free.fr> – E.mail : circulererc@gmail.com