

Édito

Cet été notre association s'est occupée de 2 questions : les nombreux incidents qui vous ont bloqués dans les rames ou sur les quais en Juin et Juillet, et les projets prévus au schéma directeur. Nous avons rencontré le directeur de la ligne C et élaboré la position provisoire de **CIRCULE** sur les dessertes à moyen terme du RER C.

Incidents liés à la chaleur durant l'été

Lorsqu'il fait très chaud, les caténaires (*c'est-à-dire les fils électriques qui sont au dessus des voies*) se dilatent ; elles s'allongent au lieu d'être bien tendues et presque horizontales, ce qui entraîne des problèmes de captage et de balancement. Lorsque les trains passent, les pantographes peuvent alors les arracher et il y en a ensuite pour deux heures au moins d'interruption.

Lors de la journée noire du 27 juin, il y a eu ainsi 5 incidents sur la ligne C !

Comment éviter ces situations ?

Deux remèdes existent et sont bien connus :

- Lorsque l'on sait qu'il va faire chaud le lendemain, retendre les caténaires durant la nuit. La SNCF le faisait jusqu'à il y a 15 ans, mais RFF* a arrêté par économie.
- Dans le sud de la France, il fait plus chaud. Dans ces régions les caténaires ne sont pas les mêmes : elles résistent mieux à la chaleur et se dilatent moins. Solution : mettre les mêmes caténaires sur le RER C.

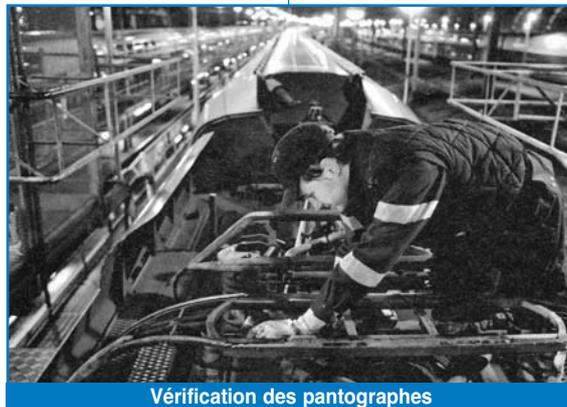
Que tous ceux qui ont été bloqués dans la fournaise le 27 juin se rassurent donc : les solutions existent et elles sont appliquées : ailleurs !

Par contre, il y a un bémol : il n'y a aucun projet d'appliquer l'une au l'autre de ces solutions sur le RER C sur les 10 prochaines années. Les décideurs financiers de toutes sortes ont bien d'autres priorités : Grand Paris, Ligne Lgv POCL*, interconnexion sud des lignes Lgv, ...

Devant cette situation **CIRCULE** a demandé au STIF* que les usagers soient dédommagés de toutes les perturbations qu'ils ont subies. En effet, le STIF est l'instance politique qui peut influencer sur ce levier de financement.

Projets d'avenir

La Région IdF* et l'Etat ont signé un accord de 370 millions pour engager la rénovation du RER C d'ici 2013. L'affectation des crédits est arrêtée sur les projets essentiels du schéma directeur.



Vérification des pantographes

CIRCULE s'en réjouit, même si les études préalables aux réalisations vont prendre du temps et que les améliorations ne se ressentiront au mieux qu'à moyen terme, vers 2017/2019.

Par ailleurs, la question des dessertes 2017 provoque des désaccords entre les élus de l'Essonne et ceux du Val-de-Marne, ce qui entraîne un blocage pour l'avancement de certains travaux.

Aussi, **CIRCULE** a élaboré la position provisoire ci-après et vous invite à venir en discuter à notre réunion publique le 9 Novembre à Brétigny, ou à nous renvoyer vos avis et commentaires sur les 5 points du tableau page 4 : par courrier ou e-mail.

**CIRCULE vous invite
à une réunion publique :
Nouveaux horaires et
prochaines évolutions du RER C
mercredi 9 novembre 2011,
salle « Robert Barran »,
48, rue du Bois de Châtres
Brétigny-sur-Orge, de 20h30 à 22h30
(Voir plan page 2)**

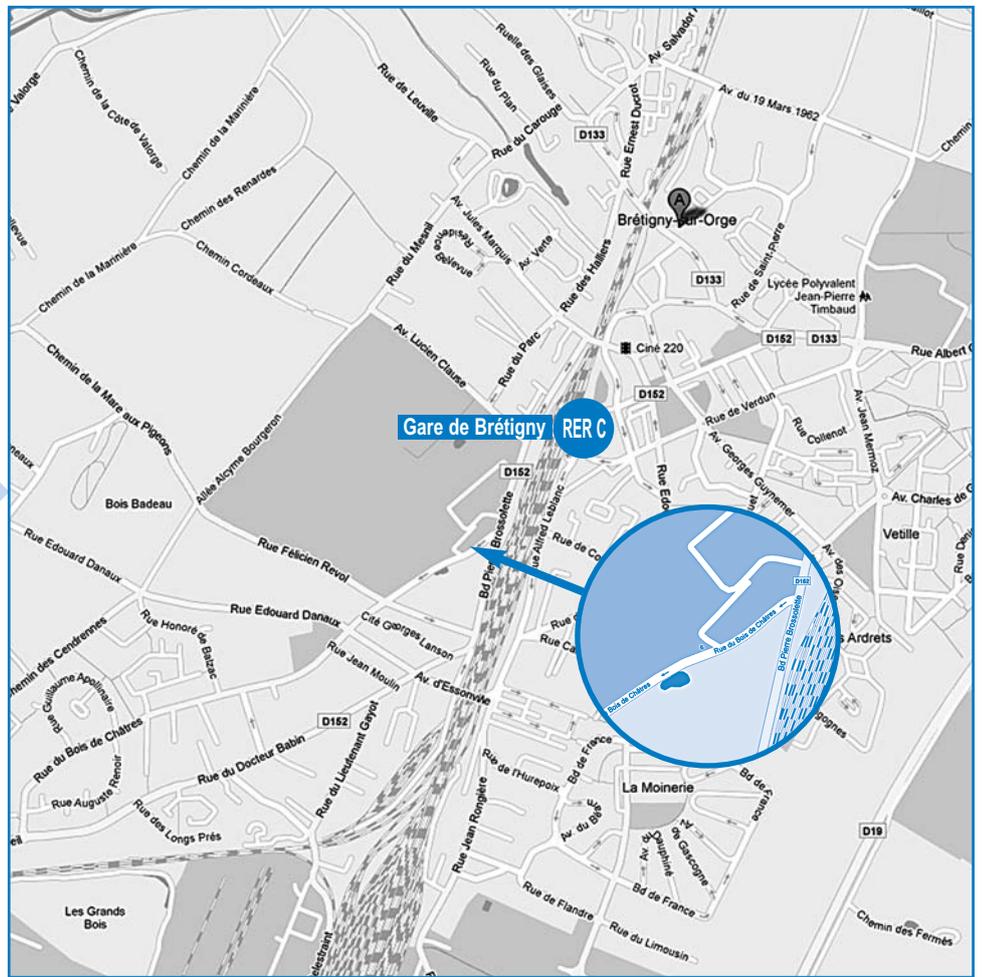
* Lgv POCL : ligne grande vitesse Paris – Orléans – Clermont Ferrand – Lyon.

* STIF : syndicat des transports franciliens.

* Région IdF : région Ile-de-France.

* RFF : Réseau Ferré de France.

**Plan
d'accès
à la salle
Robert Barran
depuis la gare de
Brétigny/Orge
(sortie côté
terrain
Clause)**



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

Participez au débat public sur le projet de Ligne à Grande Vitesse Paris – Orléans – Clermont – Lyon.

Après le débat sur l'interconnexion sud des Lignes à Grande Vitesse avec gare à Orly, Réseau Ferré de France lance un nouveau débat sur une Ligne à Grande Vitesse Paris – Orléans – Clermont – Lyon, inscrite dans la liste supplémentaire de la Loi Grenelle 1.

Ce débat nous concerne car cette ligne partirait vers le sud à partir de la gare d'Austerlitz, dans le but de soulager la gare de Lyon et la LGV Paris/Lyon, à saturation. Sur les 5 variantes présentées, 4 passent en tunnel entre Brétigny et Juvisy dont deux se poursuivent également en tunnel jusqu'à Austerlitz, 3 empruntent les deux voies supplémentaires en surface entre Austerlitz et Choisy, voire Juvisy qui pourraient être partagées avec certains autres trains. Des arrêts de quelques TGV à Brétigny ou à Juvisy sont possibles dans certaines variantes.

CIRCULE compte s'impliquer activement dans ce débat, notamment pour que les deux voies supplémentaires entre Juvisy et Choisy permettent de faire face pour le long terme à l'accroissement continu de la fréquentation du RER C et à l'amélioration de ses performances.

Ce débat – qui se déroulera du 3 octobre 2011 au 31 janvier 2012 – est ouvert à tous selon les modalités décrites sur le site www.debatpublic-lgv-pocl.org qui donne également accès au dossier.

Trois réunions publiques sont organisées en Ile-de-France :

- Deux réunions de proximité : le 19 octobre à 19h à Mennecy à l'espace culturel Jean-Jacques Robert, 7, avenue de Villerooy et le 18 janvier à Lieusaint, avenue Pierre Point.

Elles seront surtout consacrées aux conditions de traversée du sud francilien.

- Une réunion thématique sur l'insertion de la ligne dans le réseau ferré d'Ile-de-France le 11 janvier à Orly, centre culturel communal, 1, place Fer à Cheval.

CIRCULE vous invite à saisir cette opportunité de vous informer et de donner votre avis. N'hésitez pas à nous contacter à ce sujet.

Des consignes à vélos expérimentées.

La SNCF va expérimenter début 2012 des consignes à vélo sécurisées à proximité de 16 gares d'Ile-de-France. Ce service appelé Véligo, permettra de garer son vélo dans un endroit clos accessible par passe Navigo moyennant un abonnement annuel de 20 euros. Sur la Ligne C, les gares concernées sont : Brétigny, Choisy-le-Roi, Ivry (40 places chacune) et Ermont Eaubonne (56 places). Si l'expérimentation d'un an est concluante, ce système pourrait être étendu à d'autres gares.

Nouveaux horaires, pas si anodins qu'annoncé

Les nouveaux horaires applicables dès le 11 décembre prochain sont disponibles sur le site Transilien. Officiellement la SNCF indique que la desserte sera la même, juste avec un décalage de quelques minutes. En fait des conséquences négatives existent. Faites-nous part de votre perception de ces horaires pour vos trajets. L'analyse des principaux changements sera faite lors de la réunion publique du 9 novembre et disponible sur notre site.

Modification des dessertes du RER C à moyen terme.

La modification des dessertes (fréquence des gares desservies et donc temps de parcours) à moyen terme (2017 ?) sur le RER C au sud de Paris sera rendue possible grâce au schéma directeur du RER C : elle changera des habitudes et ne fera pas que des heureux. Faisons le point et donnez votre avis.

Quel est l'objectif du schéma directeur ?

Le schéma directeur du RER C que nous attendions depuis des années est un ensemble cohérent de mesures qui visent à enrayer sa lente dégradation appelée à se poursuivre inexorablement, notamment du fait du vieillissement de son infrastructure et de ses équipements, mais aussi de l'augmentation continue de sa fréquentation : 3% par an, ce qui nous approche de 500 000 voyageurs par jour.

Enfin pris en compte (partiellement) dans le contrat spécial transport Etat/Région pour un montant de 370 millions d'euros il faut au moins engager les opérations avant 2013. Certaines dépendent pour partie des dessertes ; il y a donc urgence à trouver un consensus, sans lequel un figeage de la situation est de nouveau à craindre.

Que comporte-t-il ?

Il s'appuie sur de nombreuses opérations objet d'autres programmes financés par ailleurs, comme par exemple le tram train Massy-Evry (qui devrait être soumis à enquête publique en 2012), la rénovation de la gare de Juvisy (dont le financement reste toujours aussi incertain), la rénovation du Poste d'Aiguillage et de Régulation (PAR) des Invalides (pas encore achevé), les grands travaux en cours du secteur d'Austerlitz à Masséna.

Il comporte certaines mesures à court terme ou qui pourraient être mises en œuvre dès maintenant :

- le renforcement de postes d'alimentation électrique, comme celui de Jouy-en-Josas : il doit permettre de supprimer les rames bâtarde à 6 voitures qui perturbent autant les voyageurs que la tâche d'exploitation de la SNCF ;
- l'aménagement de dispositifs de retournement des trains en terminus provisoire à Javel, Austerlitz et Henri Martin. En cas de lourde perturbation dans le tronçon central parisien à deux voies, ces dispositifs permettraient de maintenir un service réduit de chaque côté de Paris ;
- la suppression des cisaillements à niveau des voies du RER à Brétigny d'avec les voies vers Dourdan (RER+ TER), ainsi que la modernisation des aiguillages. Elles permettront de gagner du temps pour retourner les trains terminus à Brétigny tout en améliorant dès maintenant la réactivité de la SNCF en cas de perturbation. Ces travaux de Brétigny sont un préalable pour pouvoir modifier les dessertes à moyen terme. Alors pourquoi tergiverser pour entreprendre ce chantier de 200 Millions d'euros ?

Il comporte enfin à moyen terme une refonte en profondeur des dessertes, un peu comme celle que nous avons connue en 2000 à la mise en service de la M14 et de la gare Bibliothèque François Mitterrand :

Cette modification des dessertes (horaires, fréquences, gares desservies, temps de trajet) est rendue possible et/ou correspond à la concomitance de plusieurs projets d'envergure :

- Densification urbaine accélérée du secteur « Seine Amont » sur Ivry et Vitry qui voit s'installer de très nombreuses entreprises avec des besoins fortement croissants de transports que le seul RER C n'arrive plus à satisfaire avec 1 seul train par quart d'heure en pointe.
- Tram train Massy-Evry qui en remplaçant l'une des branches sud du RER C, supprimera une source de contamination en chaîne des perturbations jusqu'à Versailles Chantiers.
- Décroisement des voies TGV et RER C à Antony qui permettrait une fréquence correcte du RER C entre Pont de Rungis et Massy ; opération urgente mais toujours retardée par l'hostilité des riverains.

- Rocade de métro automatique de petite couronne dense avec correspondance à Vitry-Les Ardoines.

- On peut aussi ajouter le prolongement de la M14 jusqu'à Orly, le prolongement jusqu'à Juvisy du Tramway T7 – actuellement en chantier entre Villejuif et Athis-Mons.

L'horizon visé – 2017 initialement – recule petit à petit du fait des tergiversations et de la succession des débats sur de grands projets plus ou moins corrélés comme l'interconnexion sud des LGV ou la ligne LGV POCL.

Les objectifs visés par cette modification des dessertes nous intéressent au premier chef dans la mesure où elle est censée améliorer la régularité du RER. Mais ce n'est pas tout : il faut aussi à plus long terme envisager la réalisation d'une troisième paire de voies au Sud d'Austerlitz pour gagner de la capacité de transport et de la fluidification aux heures de pointe.

En quoi consiste cette modification des dessertes à moyen terme ?

Tous les scénarios envisagés ont en commun :

- La fréquence dans le tronçon central dans Paris est limitée à 20 trains/heure contre 24 actuellement pour disposer de marge de manœuvre dans le rattrapage des retards et éviter le recours systématique à des suppressions de trains.
- A cet effet, tous les RER dits de Grande Couronne provenant de Dourdan ou Etampes sont terminus à Austerlitz avec seulement un arrêt à Juvisy et un à Bibliothèque François Mitterrand. Isolés avec quelques trains de fret et de grandes lignes des autres RER, ils sont censés gagner en régularité. Rapides, mais pas plus fréquents qu'actuellement, ils imposeront une correspondance – sur le même quai à Bibliothèque François Mitterrand – aux 25% de leurs usagers actuels qui poursuivent leur voyage dans Paris. Le gain de temps de parcours sera très sensible pour la branche Dourdan et globalement nul pour la branche Etampes. Permettant l'insertion de trains de fret pendant la pointe, des trains supplémentaires pourront être injectés au-delà de 18h30 à partir de Paris.
- La fréquence des trains entre Pont de Rungis et Massy passe de 4 à 8 par heure, tous les « ROMI » passant « MONA ».
- Les missions omnibus entre Juvisy et Brétigny ne sont plus directes Paris. Elles marquent plus ou moins d'arrêts supplémentaires à Choisy, Vitry et Ivry. En contrepartie, la desserte des gares au sud de Savigny est renforcée par 4 trains par heure omnibus entre Juvisy et Choisy.
- Une nouvelle mission dessert toutes les gares à partir de Vitry à raison de 4 trains par heure.

Les scénarios diffèrent principalement par les arrêts supplémentaires entre Juvisy et Paris pour les trains dits du Val-d'Orge, au départ de Brétigny qui subissent des allongements de temps de parcours.

Notons tout d'abord que les usagers de Savigny paraissent perdants sur toute la ligne : grâce à sa situation au confluent des branches venant de Versailles-Chantiers et de Brétigny, Savigny dispose déjà de 12 trains par heure vers Paris, dont 4 omnibus entre Juvisy et Choisy-le-Roi. De plus, il perd sa desserte directe vers Versailles repoussée à Epinay-sur-Orge en correspondance avec le tram train Massy-Evry. Les usagers des gares entre Massy et Savigny perdent également leur desserte directe vers Paris.

Les usagers des gares d'Epinay à Saint-Michel-sur-Orge ont à peser les avantages/inconvénients d'un allongement des temps de parcours contre 50% de trains supplémentaires.

Aucune étude n'a quantifié le nombre d'usagers intéressés par les arrêts supplémentaires à Choisy-le-Roi, Vitry ou Ivry dont le développement urbain en cours n'a pas fini d'attirer emplois et activités diverses. De même, il faudra attendre l'enquête publique sur le tram train Massy – Evry en 2012 pour connaître l'impact de cette nouvelle liaison et de sa correspondance d'Epinay-sur-Orge avec le RER C.

Quelle est la position de CIRCULE ?

CIRCULE a réuni ses adhérents le 9 juin dernier pour élaborer une position commune qui peut se résumer de la façon suivante :

- CIRCULE** approuve la limitation à 20 trains par heure de pointe et par sens (au lieu de 24 actuellement) dans le tronçon central de Paris afin d'éliminer une des grosses sources de perturbations en chaîne sur l'ensemble du RER C.
- CIRCULE** accepte la mise en terminus des missions Grande Couronne à Austerlitz grandes lignes, sous réserve de garantir la correspondance sur le même quai à Bibliothèque François Mitterrand, malgré le fait que les usagers de la branche Etampes n'y gagneront globalement qu'en régularité et en allongement du service de pointe au-delà de 18h30, compte-tenu de la correspondance infligée à 25% d'entre-eux ;
- Les avis sont très partagés concernant les usagers du Val-d'Orge. Globalement, l'amélioration de la fréquence ne leur paraît pas compenser l'allongement des temps de parcours ; les besoins immédiats d'arrêts

supplémentaires du secteur Seine-Amont leur paraissent satisfaits par la nouvelle mission omnibus entre Vitry et Paris.

4. La réalisation de la rocade de métro express avec correspondance à la nouvelle gare de Vitry-les Ardoines va changer fondamentalement la donne. **CIRCULE** demande d'attendre cette échéance pour peser l'intérêt d'un arrêt systématique aux Ardoines, plutôt qu'à Ivry ou Vitry.

5. En tout état de cause, **CIRCULE** prend acte pour l'amélioration de la desserte de la petite couronne, du doublement de la fréquence entre Massy et Pont de Rungis et d'une nouvelle mission omnibus par quart d'heure entre Vitry et Paris.

CIRCULE demande que soit préservée l'affectation au RER C de la troisième paire de voies à l'étude au sud de Paris pour faire face à la densification de la petite couronne mais aussi de la moyenne couronne.

CIRCULE demande le prolongement du tram-train Evry-Massy jusqu'à Versailles Chantiers.

Adhérent de CIRCULE ou pas, donnez aussi votre avis ...

En remplissant la grille ci-dessous et en nous la renvoyant par La Poste, ou par INTERNET.

		D'accord	Pas d'accord	Vos remarques ou commentaires
1	Réduction de la fréquence dans Paris intra-muros			
2	Mise en terminus Atz des trains grande couronne, avec allongement de la pointe du soir			
3	Arrêts supplémentaires pour les trains du Val-d'Orge avec 50% de fréquence en plus entre Epinay et St-Michel/Orge			
4	Moratoire sur les arrêts supplémentaires à Vitry et Ivry dans l'attente de la rocade sud de métro automatique aux Ardoines			
5	Doublement de la fréquence entre Massy et Pont de Rungis et entre Vitry et Paris			

Quel est votre trajet habituel en transports en commun ?.....

Quelles sont vos gares préférentielles origine et destination sur le RER C ?.....

Si vous nous laissez vos coordonnées, (électroniques de préférence), nous vous enverrons la synthèse suite au dépouillement.

 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