

Édito

Encourageons

les solutions alternatives pour les villes d'Ivry et Vitry.

Ne nous laissons pas flouer en dégradant encore nos conditions de transport vers Paris.

Les élus du Val-de-Marne demandent que les RER qui desservent le Val-d'Orge (*entre Juvisy et Brétigny*) s'arrêtent aux gares d'Ivry et Vitry en argumentant que leur Opération d'Intérêt National (OIN : *projet retenu par l'état pour le développement de cette zone*) se concrétise et demande à être mieux desservie qu'au quart d'heure comme c'est le cas actuellement.

Cette mesure était envisagée dans le Schéma Directeur du RER C de 2009. **CIRCULE** s'y était opposé en votre nom, ainsi que les élus de l'Essonne ; donnant lieu depuis bientôt 3 ans à un moratoire qui bloque certains travaux majeurs sur la ligne.

Face à ce blocage dommageable pour l'avenir du RER C dans son ensemble, **CIRCULE** vous a convié à l'automne dernier à donner votre avis. Il conforte pleinement notre position sur ce point comme sur celui qui suit.

Pourtant, si vous persistez à refuser ces arrêts supplémentaires infligés aux usagers du Val-d'Orge, vous ne refusez pas l'une des mesures phare de ce schéma directeur qui consiste à limiter à 20 au lieu de 24 le nombre de trains dans le tronçon central de Paris. Les trains en provenance de Dourdan et Etampes seraient rendus terminus à Paris Austerlitz Grandes Lignes, en contrepartie d'une plus grande rapidité et d'une meilleure garantie de régularité.

Toutefois, nous reconnaissons que les besoins d'Ivry et Vitry vont croissant. Nous soutenons la réalisation des nombreux projets qui devraient permettre de les satisfaire en leur offrant un maillage serré de nouveaux transports performants. La rocade sud de métro automatique du Grand Paris passant par la gare 'Les Ardoines' ; l'étude du prolongement au sud de la ligne de métro M10 ; divers projets de tramways et de bus en site propre type TZen ne sont pas les moindres.

Enfin, vous soutenez comme nous la mise en circulation d'une nouvelle mission à partir des Ardoines en direction de Paris intra muros lorsque les conditions seront réunies (*voir ci-dessous*).

A beaucoup plus long terme, la construction de la Ligne à Grande Vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL) est une chance à saisir pour augmenter la capacité du RER C à l'approche de Paris.

En effet :

- La circulation du futur TGV impose de construire deux nouvelles voies dans toute la traversée de l'Île-de-France,
- Ces TGV se substitueront à la plupart des liaisons ferroviaires Grandes Lignes qui empruntent aujourd'hui les mêmes voies que le RER C, libérant ainsi un bon nombre de sillons au profit du RER C.



Mais, ne rêvons pas trop ! Le tronçon central à deux voies dans Paris restant le secteur le plus saturé de la ligne, les trains supplémentaires créés seront tous terminus à Paris Austerlitz et nous ne serons jamais à l'abri des perturbations diverses ...

Conscient des besoins croissants à satisfaire, dus notamment à l'augmentation continue de 3% par an des usagers, **CIRCULE** demande depuis longtemps la réalisation de deux voies supplémentaires entre Choisy le Roi et Austerlitz. **CIRCULE**

a donc profité du débat public sur cette ligne LGV POCL l'hiver dernier, pour apporter son soutien au projet et demander que les deux voies supplémentaires soient réalisées en priorité.

(voir notre article page 3).

Autre point, bien plus d'actualité : les nouveaux horaires n'ont pas fait que des heureux ! La pointe du soir s'est raccourcie de 19h à 18h30 pour les RER vers Dourdan et Etampes qui redeviennent omnibus après Juvisy beaucoup trop tôt. Nos interventions auprès de la SNCF et du STIF et notre communiqué de décembre 2011 n'auront permis que d'obtenir le remplacement du train ELBA de 4 voitures archibondées du début de pointe par un 8 voitures.

C'est bien loin de nous satisfaire puisque vétusté des infrastructures et pénurie de matériel roulant vont continuer à marquer notre quotidien pour de nombreuses années. Et si nous ne pouvons que nous réjouir des tous prochains travaux de remise à niveau d'infrastructures et de modernisation, nous ne pouvons nous empêcher de penser à tout ce temps pendant lequel les chantiers vont se multiplier avec leur lot de trains supprimés et de bus de substitution aux heures creuses.

STIF : *syndicat des transports d'Île-de-France.*

Compte rendu de notre rencontre avec la SNCF :

En février, nous avons rencontré la direction de la ligne C. Plusieurs points ont été abordés dont la régularité et le choix des trains supprimés par la SNCF.

La SNCF nous informe que la régularité (pourcentage de train arrivant au terminus avec 5 mn ou moins de retard) aura été meilleure en 2011 qu'en 2010. Cet indicateur ne tient pas compte des trains subissant un retard intermédiaire supérieur à 5mn en cours de parcours, mais rattrapé avant l'arrivée au terminus. Malgré ces chiffres satisfaisants pour la SNCF, **CIRCULE** a insisté sur le fait que le ressenti des usagers ne va pas dans ce sens, bien au contraire. Le nouveau contrat signé pour 4 ans entre le STIF et la SNCF prend en compte une nouvelle façon de calculer les trains en retard. Dans ce calcul seront pris en compte les retards tout au long du trajet mais également le nombre de voyageurs et la possibilité de prendre un autre train. Espérons que ce nouveau calcul pourra enfin mettre en avant la réalité des usagers !!!

En heure de pointe, ce sont les trains dits de "super-pointe" ; qui ne re-circulent plus après leur mission qui sont supprimés en priorité. Il s'agit des 'PAUL' (*le matin*) et des 'BALI' (*le soir*) dont les usagers peuvent emprunter les trains suivants ...

Ces trains supprimés permettent en cas de problème de désengorger le flux des RER C dans Paris Intra-muros. Auparavant, ces trains pouvaient aller jusqu'à Austerlitz et étaient mis en terminus en surface (*grande ligne*). En ce moment, cela n'est plus possible en raison des travaux de rénovation en cours à Austerlitz Grande Ligne (fin prévu 2013/2014). A la fin des travaux, il est donc primordial que ces trains spécifiques puissent être envoyés jusqu'à Austerlitz afin que les usagers du Val-d'Orge puissent voyager dans des conditions plus acceptables. Nous avons souligné que ces suppressions régulières rendent les trajets des usagers concernés très pénibles au quotidien.

CIRCULE à l'Assemblée Nationale

Le 11 janvier dernier, nous avons été convoqué à l'Assemblée Nationale par la commission d'enquête parlementaire sur les RER.

Pas facile de s'organiser ce jour-là, puisque **CIRCULE** devait également être présent à une réunion RFF-SNCF au sujet de travaux sur les voies entre Choisy et Juvisy, ainsi qu'à une réunion de concertation du projet de LGV POCL !

Une dizaine d'autres associations d'usagers des RER d'Île-de-France étaient présentes, dont SADUR (*RER D*) et la FNAUT Ile-de-France.

Pendant notre temps de parole, nous avons insisté sur trois aspects : vétusté, saturation, exploitation.

Vétusté, car le plafond du tunnel qui menace de s'effondrer (*travaux CASTOR*), des rails qui cassent régulièrement, des aiguillages de 1930, ça ne va pas.

Saturation, car le trafic augmente d'environ 50% tous les 10 ans, mais aucun achat de train n'est prévu. Et on voudrait nous imposer des arrêts supplémentaires allongeant les temps de parcours et nécessitant d'avantage de trains !

Difficultés d'exploitation, notamment dues aux outils d'aide à la décision du Centre Opérationnel Transilien, trop artisanaux (*voir notre article sur le COT dans le journal de Juin 2011*).

La commission a rendu son rapport le 7 mars 2012. Il est disponible sur le site internet de l'Assemblée Nationale.

Horaires 2012 suite :

CIRCULE a diffusé les nouveaux horaires très peu de temps après leur lancement en décembre 2012 un communiqué soulignant les problèmes rencontrés par les usagers avec les nouveaux horaires depuis décembre 2011. Ce communiqué a été envoyé à de nombreux élus locaux essonniers, mais nous n'avons eu aucun retour... Nous invitons tous les usagers qui ont des problèmes avec ces nouveaux horaires à informer également leurs élus locaux. Nous ne sommes pas sûrs en effet que tous prennent bien la mesure des conséquences de ces nouveaux horaires.

Pour le prolongement à Versailles du Tram-train Evry-Massy sans phase intermédiaire :

Le 07 mars 2012, **CIRCULE** a écrit à la direction du STIF pour lui demander que la mise en service du tronçon Massy-Versailles intervienne concomitamment au tronçon Evry-Massy pour éviter aux usagers actuels et futurs de cette branche du RER C la double peine d'une correspondance à Epinay-sur-Orge, puis d'une autre à Massy. A ce jour, nous attendons toujours sa réponse.

Nous continuerons de défendre cette position, notamment lors de l'enquête publique sur le Tram-train, prévue au plus tard début 2013. Votre soutien à cette occasion sera le bienvenu.

Le Conseil Général de l'Essonne soutient le refus de CIRCULE d'arrêts supplémentaires à Ivry et Vitry.

Ce 11 avril, nous avons rencontré M. Chouat, vice-président du Conseil Général de l'Essonne en charge des transports. Cela a permis de confronter les points de vue sur différents dossiers, dont celui des nouveaux arrêts envisagés dans le Val-de-Marne.

Il nous a indiqué que les élus du conseil général de l'Essonne partagent notre opposition à ce projet d'arrêts supplémentaires infligés aux trains en provenance ou à destination de l'Essonne. Ils pensent, comme **CIRCULE** le soutient depuis de nombreuses années, que la véritable solution, c'est de mieux mailler le territoire dense de la petite couronne de Paris de transports vraiment urbains, à l'image de ceux prévus dans le projet du 'Grand Paris' et, pour le RER C, de créer une troisième paire de voies entre Juvisy et Paris.

En effet, si l'on ajoutait dès maintenant des arrêts à Ivry et/ou Vitry, ces nouveaux usagers prendraient indifféremment le premier train en partance, augmentant la surcharge de ceux à destination de l'Essonne et aggravant les conditions de transport des Essonniers. Ce qui ajouterait aux suppressions régulières de trains les concernant, ainsi que de nouvelles pertes de temps pour la totalité des trains du RER.

Le RER C n'est pas adapté pour fonctionner efficacement en type métro et doit rester (*redevenir ?*) un transport régional efficace pour les moyennes et longues distances.

Le projet de la LGV POCL : Ligne à grande vitesse Paris-Orléans-Clermont-Lyon nous concerne.

il pourrait à long terme augmenter la capacité du RER C

Parmi les lignes à grande vitesse projetées dans la Loi Grenelle, celle dite POCL a des chances de se réaliser à long terme (2030 ?). Prévue pour arriver en gare d'Austerlitz, elle nécessiterait de construire deux voies supplémentaires à l'arrivée sur Paris. Cela libérerait les quatre voies du RER C d'une grande partie du trafic de grandes lignes et lui apporterait une capacité suffisante pour absorber environ 50% de trains RER supplémentaires, en terminus à Austerlitz.

Ce n'est pas le fameux « sextuplement » que **CIRCULE** demande depuis longtemps. Mais l'étude de faisabilité de celui-ci en cours laisse entrevoir un coût trop important pour le seul RER C : nos trains ne sont pas suffisamment bondés ! Le partage des coûts avec la LGV POCL ouvre l'espoir d'une réalisation anticipée.

CIRCULE a donc profité du débat public sur cette ligne LGV POCL l'hiver dernier, pour apporter son soutien à ce projet, mais en émettant les quelques conditions ou réserves suivantes :

- l'amélioration des performances de la ligne C dans la partie centrale afin qu'elle offre un niveau de service de type métro avec une fréquence limitant le nombre de trains terminus à Austerlitz ;
- la possibilité pour qu'en cas de perturbation grave, les RER C puissent emprunter les voies LGV pour éviter la paralysie totale à laquelle on arrive de plus en plus souvent : cela implique la réalisation en surface des deux voies supplémentaires, moyennant des protections phoniques efficaces des riverains contre l'ensemble des voies, RER comprises,
- que la réalisation des deux voies supplémentaires soit entreprise en priorité au moins entre Choisy-le-Roi et Paris, sans attendre l'échéance probablement trop lointaine de la LGV POCL dans son ensemble. **CIRCULE** soutient l'idée que RFF et la Région Ile-de-France réunissent leurs efforts financiers pour réaliser cette paire de voies supplémentaires le plus rapidement possible en anticipation de la LGV POCL.
- l'amélioration des correspondances à Austerlitz avec les lignes de métro M5 et M10 (prévue dans le réaménagement de la gare d'Austerlitz), la réalisation d'une correspondance avec la station Quai de la Gare de la ligne M6 et l'amélioration du cheminement piétonnier vers la gare de Lyon : le trottoir mécanique envisagé lors de la construction du Pont Charles de Gaulle se justifie plus que jamais.

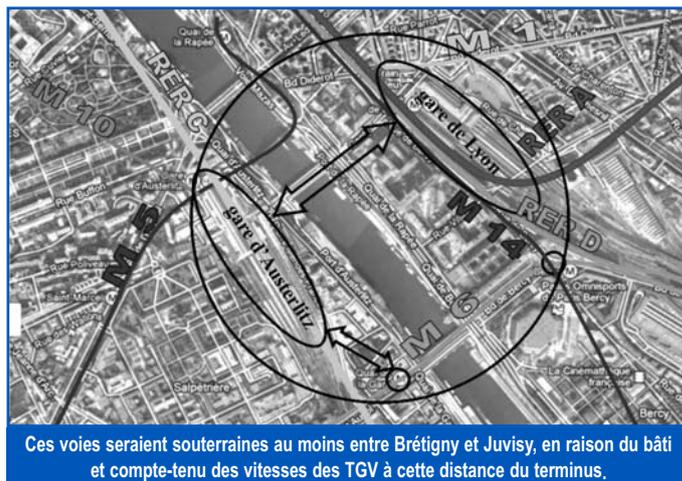
CIRCULE a pu exprimer ce point de vue par la rédaction d'un cahier d'acteur consultable sur son site INTERNET : <http://circule.erc.free.fr/actu.htm> et par une intervention en tribune lors de la réunion du débat

public d'Orly du 11 janvier 2012 consacrée à l'insertion en Ile-de-France de la LGV POCL.

Lors de la réunion de débat public organisée en janvier dernier à Orly, les élus du Val-de-Marne ont présenté des positions maximalistes qui ne servent pas l'intérêt des usagers du RER C.

Ils ont tous exigé la solution en tunnel, la plus chère :

- parce que les emprises des voies supplémentaires au sol contrarieraient les projets urbains d'Ivry : bien sûr, c'est plus compliqué de construire au-dessus des voies ferrées comme le fait actuellement la Mairie de Paris dans le secteur Tolbiac/Masséna ; mais le jeu en vaut la chandelle si c'est le moyen de satisfaire les besoins de transports locaux engendrés par ces projets immobiliers ;
- parce qu'ils craignent les nuisances sonores, alors que RFF (*Réseaux Ferrés de France*) prend l'engagement de protections acoustiques qui protégeraient également les riverains des nuisances des RER.



Ces voies seraient souterraines au moins entre Brétigny et Juvisy, en raison du bâti et compte-tenu des vitesses des TGV à cette distance du terminus.

Beaucoup d'entre eux ont de plus exigé une halte de la LGV POCL à Orly, sous la nouvelle gare TGV envisagée sur le contournement sud de Paris : compte-tenu de la complexité d'un tel mille-feuilles vertical de deux lignes LGV souterraines se croisant l'une sous l'autre sous les aéroports, son coût serait probablement rédhibitoire.

Pour corser le tout, certains ont même soutenu l'idée que cette gare d'Orly soit le terminus de cette ligne nouvelle POCL, ce qui remettrait aux calendes grecques le renforcement de capacité du RER C, le financement du sextuplement se trouvant alors entièrement à la charge de la région Ile-de-France.

Ces exigences font prendre le risque de repousser la réalisation des deux voies supplémentaires, réalisation qui redonnerait de la respiration au RER C et garantirait sa régularité.

Les positions des élus du Val-de-Marne ne servent pas les intérêts du RER C, sur lequel ils comptent pourtant pour améliorer la desserte des gares d'Ivry et Vitry.

Incidents caténaire

Les caténaires, ce sont ces gros fils que l'on voit au dessus des rails et qui alimentent en électricité les moteurs des machines de conduite, par l'intermédiaire d'un élément appelé 'pantographe'. Ces caténaires sont alimentées par des 'sous stations électriques', bâtiments qui joutent les voies et que l'on aperçoit notamment vers Savigny-sur-Orge ou Saint-Chéron.

On appelle 'incident de caténaire' une mauvaise captation électrique du pantographe due à un trop grand fléchissement de la caténaire entre les poteaux qui la soutiennent ou encore une rupture de la caténaire. Parmi les incidents électriques, figurent également une faiblesse ou un manque total de tension en provenance d'une sous station, une rupture,

Ces incidents sont assez rares et heureusement car les conséquences négatives sur les circulations des trains peuvent être importantes et pénalisantes pour les usagers, jusqu'à l'interruption des circulations sur une voire plusieurs voies

pour la rupture de caténaire. Pourtant ces incidents existent et risquent de devenir de moins en moins rares

Risquent ou risquaient ? On espère bien sûr la seconde hypothèse. Mais pourquoi évoquer ce point ? Parce que nous avons eu connaissance d'un document en provenance du STIF qui reprend ce sujet. La question était posée de l'état des sous stations et caténaires et les réponses montrent que sur notre Ligne C, dont le tronçon au départ d'Austerlitz est très ancien, des travaux

d'entretien et de remplacement avaient été reportés ou négligés et qu'il était utile, sinon urgent, de les reprendre et les accélérer.

CIRCULE a obtenu la liste des travaux programmés par RFF pour les sous stations :

- Dourdan et Jouy en Josas ; travaux en cours pour une mise en service entre le troisième et quatrième trimestre 2012. Cela faisait de très longues années que nous demandions une amélioration de l'alimentation électrique en ces deux points. Les gens de Dourdan devraient enfin avoir des rames chauffées en hiver.

- **Invalides** : fiabilisation et renforcement ; début en 2013, achèvement en 2016,

- **Bellevue (Etrechy)** : renforcement ; début en 2013, achèvement fin 2014,

- **Saint Martin (Savigny-sur-Orge)** : renforcement ; début en 2014, achèvement début 2016,

- **Egly/Arpajon** : création ; début en 2014, achèvement mi 2016.



Caténaire et pantographe

Quant aux travaux sur les caténaires proprement dites, il semble que certains travaux soient urgents. Nous vous ferons part dans le prochain numéro du journal des réponses obtenues.

En attendant 2016 et les améliorations annoncées ... croisons les doigts pour que tout cela tienne et que nous ne connaissions pas de telles situations qui bloquent les usagers en été, enfermés dans des trains « cocotte minute » !!

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