

Le Conseil d'Administration de **CIRCULE** a le plaisir de vous annoncer la rénovation de son site internet : <http://www.circule.org>. Vous y trouverez les positions de l'association, tous les numéros de son journal, les archives ainsi que les actualités que nous envoie la SNCF. Vous pouvez vous inscrire sur notre forum et nous envoyer vos questions, vos remarques.

Depuis le dernier journal, les membres du comité **CIRCULE** ont participé à plusieurs réunions pour suivre les projets d'avenir du RER C, ou qui l'impactent directement. Il en est un qui, après de longues années de tergiversations, arrive à la phase d'enquête publique, préalable à sa réalisation : le TTME (*Tram-Train-Massy-Evry*).

La création d'un Tram-Train, qui offrira un nouveau moyen de transport pour de nombreuses personnes, qui reliera deux lignes de RER bien chargées sinon proches de la saturation, qui enlève une branche à la Ligne C et donc la simplifie, ne peut être que bien accueillie par une association d'usagers comme la nôtre. Le TTME répond-il pour autant à toutes nos attentes ?

Nous avons demandé les comptages des usagers par gare concernée, ainsi que les projections pour veiller à ce que les bénéficiaires soient notablement plus nombreux que les perdants.

Nous sommes intervenus auprès du STIF et de RFF pour que les usagers de la ligne Massy-Paris via Juvisy qui auront une correspondance à Epinay soient le moins possible désavantagés. Auprès de toutes les instances concernées **nous insistons sur le fait que ce Tram-Train n'a d'intérêt que s'il est prolongé jusqu'à Versailles dès sa mise en service.**

L'article page 2 vous fait part de nos questions et interrogations.

Par ailleurs, **CIRCULE** s'est mobilisé pour améliorer les conditions actuelles de transport, notamment pour limiter les causes d'irrégularité. Nous avons rencontré RFF qui est le propriétaire des infrastructures ferroviaires en France, infrastructures partagées par leurs différents utilisateurs (*fret, grandes lignes, RER, etc.*). Il doit à ce titre maintenir en bon état les voies (rails, ballast et aiguillages), les caténaires, les postes d'alimentation électrique, les systèmes de sécurité et de signalisation, et même les quais. En retour, il fait payer un péage à chaque train qui passe. Ces péages devraient nous garantir des infrastructures en bon état. Et pourtant !! L'actualité vient bien trop régulièrement

nous rappeler les retards importants qui ont été pris, sur tout le réseau Francilien, et les conséquences induites sur nos déplacements.

Le 30 octobre le gouvernement, par la voix du ministre délégué chargé des transports, a annoncé la réunification de la SNCF et de RFF. Cette annonce ne sera pas effective avant mi 2013 et les détails de cette réunification ne seront connus que progressivement. Nous n'avons pas à nous prononcer sur ce projet, mais nous pouvons en espérer la fin d'approches différentes de ces deux entités, comme le montre notre article en page 4.

Dans le cadre de la réalisation du schéma directeur de la ligne C du RER, 10 gares (hors Paris) vont faire l'objet de travaux de rénovation pour un montant total de 70 millions d'euros. Quatre d'entre elles se situent dans l'Essonne. Il s'agit des gares de Savigny-sur-Orge, Epinay-sur-Orge, Sainte-Geneviève-des-Bois et Brétigny-sur-Orge. Nous n'avons pas été invités à donner notre avis avant que les études ne démarrent, prochainement. Nous pensons que vous avez votre mot à dire et des suggestions à faire. Parfois, tout se joue dans des détails. Si vous fréquentez ces gares, nous vous demandons de nous faire remonter vos revendications telles que : abris efficaces, installation de toilettes, suppression de tourniquets, ... Pour cela, vous pouvez nous écrire ou vous rendre sur notre forum : <http://forum.circule.org> à la

rubrique "**vos idées pour améliorer la situation**". Nous nous engageons à faire suivre vos messages.

Pour peser auprès des décideurs, nous avons besoin de nombreux adhérents et de membres actifs. En effet, lorsque nous nous présentons à nos partenaires institutionnels, ils savent ce que nous représentons : en terme d'adhérents et de journaux que nous distribuons. Aussi nous vous invitons à nous rejoindre en renvoyant le bulletin page 4 et à nous signaler si vous pouvez distribuer nos journaux dans vos gares. Si vous avez un peu de temps pour participer aux rencontres avec nos partenaires, vous serez les bienvenus. Tous les membres actifs de **CIRCULE** ont commencé novices en ne comprenant qu'un mot sur deux !! Nous avons tous appris sur le tas, et pourtant aujourd'hui nos interlocuteurs nous prennent au sérieux. Il est nécessaire que les usagers veillent sur leurs transports comme les citoyens sur leur démocratie.

STIF : Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

RFF : Réseau Ferré de France.



Le Tram-Train Massy-Evry

Présentation du projet

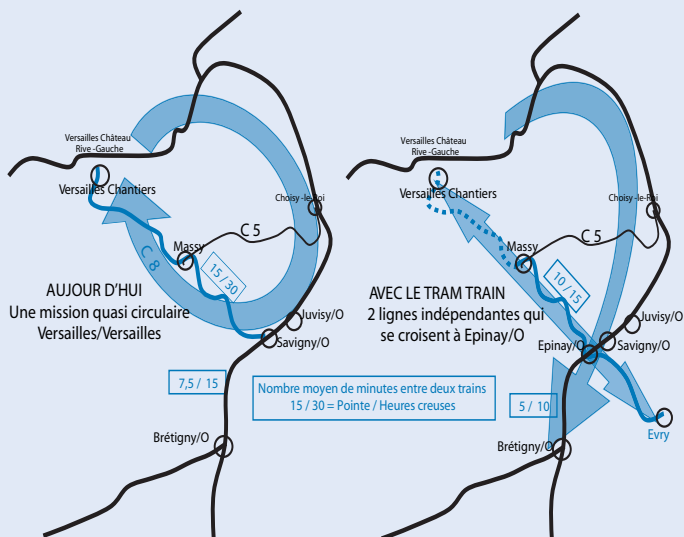
Le projet de TTME a été présenté au public lors d'une concertation en 2009. L'enquête d'utilité publique est prévue pour début 2013. A l'issue de cette enquête, si l'utilité publique est déclarée, le projet se poursuivra pour une mise en service en 2018.

Le TTME circulera sur les voies SNCF (train) de Massy à Epinay puis empruntera une voie nouvelle (tramway) jusqu'à Evry-Courcouronnes. La totalité de cette ligne sera indépendante, mieux desservie et rénovée sur sa partie ex SNCF, avec du matériel neuf. On en attend donc une bonne régularité et du confort pour les voyageurs. Les nouvelles rames seront climatisées et accessibles aux Personnes à Mobilité Réduite (plancher au niveau du quai). Car ce seront des rames à un seul niveau. On ne sait pas encore si l'embarquement des vélos sera autorisé, ce qui est le cas actuellement sur la Ligne C.

Côté usagers le tram train aura sur sa partie nouvelle, des gares dans des zones urbaines mal desservies aujourd'hui (plateaux de Viry, Grigny, Ris-Orangis) et reliera en direct les deux plus grandes villes de l'Essonne, également pôles d'emplois.

Quelles conséquences pour les usagers de la Ligne C ?

- La branche C8 qui relie Juvisy à Versailles-Chantiers sera déconnectée du RER C, ce qui va simplifier ... (voir schémas) de la Ligne C au sud de Paris : on passe de 4 branches à 3. L'impact espéré est plus de robustesse et moins de retards en cascade sur notre ligne.
- Avec le TTME, les trains "Cime" et "Vick" actuels seront modifiés. Leurs gares d'extrémité seront Versailles-Château-Rive Gauche (comme aujourd'hui) et Brétigny. Les usagers des gares de Brétigny, Sainte-Geneviève, Saint-Michel et Epinay auront ainsi 4 trains supplémentaires par heure en pointe (inchangé pour Juvisy et Savigny) ; ces semi-omnibus leur permettront d'aller sur Choisy sans changer à Juvisy.



- La déconnexion du Tram-Train à la Ligne C fait perdre la correspondance directe des gares de Juvisy et Savigny à Massy et Versailles-Chantiers.
- La liaison directe existante de la branche C8 sur Versailles n'existera plus. La liaison Massy-Versailles continuera d'être assurée en RER, ce qui obligera un transfert entre le Tram-Train et le RER. Pour les voyageurs au départ de Juvisy et Savigny, on passe donc d'une liaison directe à deux transferts : un à Epinay pour récupérer le Tram-Train et un à Massy pour rejoindre Versailles.

Nos réflexions

1 - Dans ce projet :

il y a des gagnants...

* Les usagers des nouvelles gares qui, même s'ils vont sur Paris, éviteront les longs rabattements en bus vers les gares, ainsi que ceux qui auront ces nouvelles gares comme destination.

* Les ouest et sud-essonnais qui se rendent sur Evry-Courcouronnes. La correspondance sera plus simple qu'à Juvisy et le cadencement des tram-trains plus élevé.

...mais aussi des perdants

* La perte de correspondance directe entre Juvisy-Savigny et Massy-Versailles est préjudiciable pour les usagers des deux gares précitées ainsi qu'à ceux qui transitent par Juvisy qui est le principal nœud ferroviaire de l'Essonne. D'après les chiffres du STIF, cela concernerait 6 000 voyageurs/jour avec Massy comme destination et 3 500 au delà.

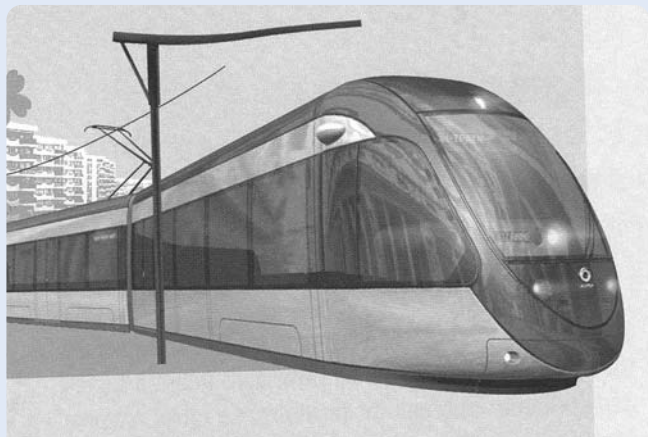
* Les usagers de Longjumeau à Petit-Vaux (2 200 voyageurs/jour) qui se rendent sur Paris. Notons que la perte de temps due à la correspondance est atténuée par le meilleur cadencement du TTME.

Ces chiffres sont à mettre en perspective avec les 40 000 voyageurs attendus par jour à la mise en service du TTME. Ils sont toutefois à prendre en considération !

2 - Le STIF n'envisage pas de garder le lien Petit-Vaux - Savigny existant. Mais cela aurait-il du sens de garder ce lien si l'un des arguments évoqué est justement de couper ce lien qui interagit sur la circulation des trains des autres branches du RER C ?

3 - Que va-t-il se passer entre Massy et Versailles ?

Cette liaison continuerait d'être assurée en RER. Mais dans quelles conditions ? Avec le cadencement du TTME, soit toutes les 10 mn en heure de pointe, ou celui d'aujourd'hui avec un train tous les 1/4h ? Comment s'effectuera la correspondance ? De quai à quai ou après quelques minutes de marche ?



Future rame du TTME

Nos attentes

- Pour **CIRCULE**, il est possible et **indispensable** de diminuer le nombre de "perdants" et de faire en sorte que la perte de temps de ceux qui restent soit la plus faible possible. **Cela suppose que la correspondance RER C-TTME à Epinay soit la plus performante possible. Cela suppose une refonte et amélioration des bus de rabattement sur cette gare, notamment en provenance de Savigny.** Les études sont largement avancées, mais à notre connaissance tout n'est pas complètement arrêté. Nous nous méfions des arbitrages de dernière minute ...
- **CIRCULE** a demandé également d'étudier des **fréquences plus élevées** pour réduire l'impact du temps perdu par la correspondance. Le STIF indique que, techniquement, on peut passer à 7 mn 30 entre deux trains.

- Pour nous, c'est un TTVE (Tram-Train-Versailles-Evry) qu'il faut mettre en place. Aujourd'hui tous les décideurs, sinon la quasi totalité, semblent d'accord pour effectuer ce prolongement sur Versailles. Mais il fait l'objet d'un dossier différent. Pourquoi cela n'a-t-il pas été intégré dès le départ ? La question reste posée. Comme l'infrastructure - gares, voies - est en place, le coût supplémentaire engendré est faible et la rentabilité du tram-train serait même améliorée. Nous espérons que ce dossier du prolongement ne se perde pas dans des méandres car nous refusons l'idée d'un phasage entre le TTME et le prolongement. On tomberait dans une situation intermédiaire rocambolesque !!

Votre avis

CIRCULE étant à l'écoute de ses adhérents et des usagers, nous vous invitons à nous faire part de vos avis et remarques. Vous pouvez le faire par courrier électronique à : circulererc@gmail.com et/ou sur notre forum : <http://forum.circule.org>. Merci de préciser vos trajets habituels ou futurs, et si vous êtes adhérent de **CIRCULE**. Nous en tiendrons compte.

Comme tout un chacun, vous pourrez participer à l'enquête d'utilité publique, prévue début 2013, en inscrivant vos remarques sur les registres qui seront accessibles dans les mairies des communes concernées. Vous serez informés des dates exactes en vous rendant sur le site www.tramtrain-massyevry.fr ou sur celui de la Préfecture.

Modifications tarifaires

● Dézouage tarifaire du week-end.

En quoi consiste-t-il ? Depuis le 1^{er} septembre, les détenteurs d'un forfait Navigo mois, annuel et Solidarité Transport mois peuvent désormais l'utiliser dans toute l'Ile-de-France les week-ends et jours fériés, quelles que soient les zones qu'il couvre en semaine. C'est une bonne mesure pour inciter davantage d'usagers à emprunter les transports en commun, plutôt que l'automobile, pour d'autres usages que leurs déplacements vers le travail. En profitent surtout ceux dont les forfaits ne couvrent qu'une ou deux zones, le gain des autres étant plus marginal.

Elle coûte cependant par manque à gagner de ceux qui auparavant achetaient des tickets. Elle est donc financée par une augmentation des tarifs et surtout des forfaits journée MOBILIS zones 1-5 et Ticket jeune 1-5 (+7%) et des forfaits Paris Visite. Ce sont donc les usagers occasionnels de grande couronne qui sont le plus mis à contribution.

Or les résidents de grande couronne sont peu porteurs de forfaits NAVIGO et ont peu de forfaits 1 ou 2 zones. Les enfants, ceux qui sont condamnés à la voiture particulière ou sont inactifs n'en profiteront pas. En bénéficieront donc surtout les actifs de petite couronne qui

déjà viennent beaucoup plus nombreux sur nos chemins de randonnée.

Que cela ne nous empêche pas de préférer le train pour aller profiter de l'activité culturelle parisienne ou des zones de détente des autres départements ! Espérons que cela contribuera à justifier une bonne fréquence en heures creuses et à mieux remplir les trains des WE.

● Mise en place du Complément de Parcours.

Au plus tard le 31 décembre 2012, la SNCF va mettre en service la possibilité de n'acheter qu'un complément pour poursuivre occasionnellement un voyage hors des zones habituelles d'un forfait. C'est un progrès mais il ne profitera pas à ceux qui achètent leurs tickets en carnets d'une gare à une autre et qui font exceptionnellement un trajet différent : ils restent contraints de racheter à l'unité un ticket complet, même pour un trajet moins cher, car un ticket ne vaut que d'une gare à une autre (Paris Urbain couvrant heureusement toutes les gares intramuros).

● Augmentation générale des tarifs ?

On parle de 3% au 1^{er} janvier : cela concernerait tous les titres. Nous attendons confirmation et des explications sur les raisons de cette mesure qui va s'ajouter aux difficultés de beaucoup.

RENCONTRE AVEC RFF

C'est en mars que nous avons échangé avec RFF sur de très nombreux sujets qui nous questionnent. Revenons sur certains d'entre eux.

RACCOURCISSEMENT DE LA POINTE DU SOIR : Alors que **CIRCULE** réclame depuis longtemps un allongement de la pointe du soir, les nouveaux horaires appliqués depuis décembre 2011 ont eu pour conséquence de la réduire : les derniers trains directs vers Etampes (ELAO) partent jusqu'à 25 minutes plus tôt qu'auparavant. Faute d'explication convaincante du STIF, nous en avons demandé la raison à RFF qui nous a indiqué avoir fait ce choix pour insérer des trains de fret pendant la pointe. Pour votre information, sachez que la SNCF évoque de son côté un manque de matériel.

Ces arguments nous sont irrecevables. Nous continuerons à réclamer ces trains, qui sont vraiment indispensables !

FIN DU CADENCEMENT : Mais il y a pire : ce choix a eu pour conséquence de disloquer le cadencement précédent : au lieu d'un ELBA ou DEBA toutes les 7 ou 8 minutes en pointe, un ELBA est talonné à 3 minutes par un DEBA, suivi d'un trou de 12 minutes avant l'ELBA suivant. Les usagers qui descendent avant Brétigny montent donc beaucoup plus nombreux dans les ELBA que dans les DEBA : les usagers effectuant les trajets les plus longs vers Etampes au-delà de Brétigny ne retrouvent un peu d'aise qu'après Brétigny. RFF tente de se justifier en affirmant avoir ainsi pu insérer des trains supplémentaires, trains que **CIRCULE** cherche encore ...

USURE DES CATÉNAIRES ET DE LEURS SUPPORTS : Ces équipements vitaux pour l'alimentation électrique des trains sont au bout du rouleau : un rien peut les briser. Plus question donc de les retendre à l'approche d'une forte chaleur : ils pendouillent donc misérablement obligeant les trains à ralentir sous peine de rupture. Le remplacement de tous ces équipements est devenu une urgence, mais qui va prendre du temps !

RENFORCEMENT DES POSTES D'ALIMENTATION : Après des années d'attente de ces travaux jugés urgents il y a bien longtemps (10 ans pour le poste de Jouy-en-Josas !) voici enfin en service deux nouvelles sous-stations électriques. Nous pensions donc légitimement que nos trains pourraient enfin partir déjà préchauffés l'hiver et que les systèmes de réfrigération pourraient enfin être opérationnels lors des canicules. Las ! Un différent sur qui doit renforcer les câbles d'alimentation électrique des voies de garages de Dourdan oppose SNCF et RFF, ce dernier considérant cela comme un équipement de « confort » (!). Un groupe de travail va plancher pour trouver la meilleure solution : espérons qu'il la trouvera avant les grands frimas prochains !
A suivre ...

DISPOSITIFS DE RETOURNEMENT EN LIGNE : pour éviter l'empilage des trains en entrée de Paris chaque fois que le tronçon central se paralyse – et c'est de plus en plus fréquent ! – des dispositifs de retournement des trains vers la banlieue sont mis en place ou projetés. Pour la branche Ouest, des travaux doivent se terminer fin 2013 à Javel. Pour le nord, la SNCF demandait des travaux à Henri Martin mais RFF nous a rétorqué que c'est inutile car la SNCF n'utilise pas les possibilités déjà offertes par le quai central. Inadéquation technique ou difficulté à réorganiser à chaud les missions des conducteurs ? Encore un différent entre RFF et SNCF qu'il nous faut tenter d'éclaircir ...

Enfin pour tout le sud de la ligne C, un aménagement à Austerlitz a été retenu dans l'accord Etat/Région de l'été 2011. L'objectif est de pouvoir retourner 4 trains au quart d'heure dans la gare souterraine. D'un montant d'environ 5 M. d'euros, cet aménagement doit être prêt en 2016. Cependant il nous semble qu'il y a d'ores et déjà plusieurs gares à 4 voies permettant d'amener une partie des trains à Paris. Nous ne pouvons pas en effet nous contenter de trains terminés à Juvisy lorsque les voies sont bloquées au-delà d'Invalides, comme ce fut le cas un matin de juin dernier. Nos trains doivent pouvoir nous déposer au moins jusqu'à BFM. C'est bien là le minimum !

BRÈVE 1

Le tramway T3 prolongé le 15 décembre jusqu'à la Porte de Vincennes.

Jusqu'alors, le tramway T3 – dit des Maréchaux – n'était en correspondance avec le RER C qu'à la gare de Pont de Garigliano/Hôpital Pompidou : il concernait peu d'entre nous. Au 15 décembre, il sera prolongé sous l'appellation T3a jusqu'à la Porte de Vincennes avec 8 nouvelles stations dont celle nommée « avenue de France ». Certes il faudra compter une marche à pied d'environ 8 minutes à partir de la sortie Sud de Bibliothèque François Mitterrand, mais le trajet se fera paraît-il par un large trottoir agréable le long de l'Avenue de France.

Au-delà de la porte de Vincennes, c'est la ligne T3b qui va également être mise en service le 15 décembre jusqu'à la Porte de la Chapelle.

BRÈVE 2

La desserte du RER C une nouvelle fois trop réduite pour les fêtes.

Nous l'avions déjà signalé à la SNCF et au STIF, mais ils ont décidé de reconduire une desserte allégée « type samedi » pendant toute la dernière semaine de l'année. Cela va certainement se traduire par des trajets allongés et des trains surchargés, notamment au sud de Juvisy où la capacité offerte en heure de pointe est divisée par 4 par rapport à une semaine normale. N'hésitez pas à témoigner sur notre forum.

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://www.circule.org> – E.mail : circulererc@gmail.com