

Édito

Un avenir encore en demi-teinte pour le RER C ?

De grandes opérations se préparent enfin :

- La modernisation du nœud ferroviaire de Brétigny-sur-Orge : voir le point de vue de **CIRCULE**, pages 2 et 3, sur le dossier de la concertation publique qui se termine,
- Le Tram Train Evry-Massy-Versailles : l'utilité publique du tronçon Evry-Massy devrait être prononcée cet été (objectif 2018) et la concertation sur le prolongement à Versailles débute (objectif 2020),
- Le prolongement du tramway T7 à Juvisy : l'enquête publique se termine le 22 juin,
- Le réaménagement complet du pôle de la gare de Juvisy dont le financement est maintenant acquis.

Espérons que RFF et la SNCF sauront nous maintenir des conditions de transport correctes pendant les travaux, améliorer l'information et les bus de substitution auxquels nous risquons de devoir nous habituer !

Pour que l'horizon s'éclaircisse vraiment vers 2018/2020, il faut que les plannings s'ajustent sans prendre de retard ; à cet égard, le report de 2 ans du tronçon Massy-Versailles du Tram Train est très inquiétant.

Pour pouvoir allonger la période de pointe, il faut aussi que des rames supplémentaires soient livrées. Certes un plan d'urgence sur le matériel roulant a été proposé par la SNCF, mais le RER C n'étant pas jugé prioritaire, **aucun renfort significatif n'est prévu avant 2020**. Cela ne nous semble pas acceptable.



Les arrêts supplémentaires (sur les trains CIME-VICK et les missions Dourdan, en pointe) à Ivry et Vitry vont être effectifs en 2014. Soyons clairs : **nous nous sommes faits arnaquer !** En deux temps :

- RFF a profité des changements d'horaires de 2012 pour rallonger d'une ou deux minutes les temps de transport de certaines missions du RER C,
- Le STIF et la SNCF ont convaincu les maires et les conseillers généraux du 91, leur expliquant que leurs concitoyens ne perdraient qu'une minute par rapport aux horaires 2012.

CIRCULE a bien conscience de la nécessité de désengorger les quais de ces deux gares. **Mais, à un vrai problème, il fallait une vraie solution !** Il ne devrait pas y avoir de nouvelle dégradation significative, mais probablement des trains bon-

dés en sortie de Paris. Nous devons continuer à rester très vigilants : la perspective d'encre plus d'arrêts est toujours d'actualité. C'est pourquoi, nous continuerons de réclamer des voies supplémentaires à l'approche de Paris pour pouvoir renforcer la desserte du cœur d'agglomération sans nuire à la nôtre.

Nous savons que les études vont bon train à propos de la nouvelle gare des Ardoines, en correspondance avec la rocade sud du Grand Paris. Or, ce projet devrait modifier bien des habitudes de déplacements. Nous vous tiendrons au courant dès que le STIF nous donnera des indications.

Perturbations à Brétigny :

Depuis le 27 mai, un aiguillage défectueux au nord de la gare de Brétigny complique sérieusement les circulations. Et ce sont les trains de banlieue qui en payent le prix fort ! Sont concernés, les voyageurs venant d'Etampes et qui souhaitent descendre à Brétigny ainsi que les habitants du Val-d'Orge qui se retrouvent avec une desserte allégée : 1 train sur 2 est supprimé durant l'heure de pointe du matin. Vu la vétusté de l'aiguillage (voire article pages 2 et 3), **ce plan de circulation dit «allégé» par la SNCF devrait durer jusqu'à mi-juillet**. Cet hiver déjà, ce même plan «allégé» sur près de deux mois avait touché ces mêmes habitants du Val-d'Orge. La cause, cette fois là, était : travaux de renouvellement de voies. Entre les trains supprimés les jours dits «normaux» et les «circonstances exceptionnelles», cela fait beaucoup !

D'autant qu'une fois de plus, l'information était loin d'être efficace de la part des services de la SNCF.

Nous vous demandons de réagir sur notre site : www.circule.org afin d'étayer nos revendications ; qui sont aussi les vôtres.

MODERNISATION DU NOEUD DE BRÉTIGNY :

Le point de vue de **CIRCULE**

Les travaux prévus sur le nœud ferroviaire de Brétigny-sur-Orge sont des éléments clés du schéma directeur du RER C. Devant être achevés en même temps que la mise en service du Tram-Train auquel ils sont liés, ils ont fait l'objet d'une concertation publique, terminée ce 2 juin.

Ce projet est présenté sur le site internet :

<http://www.modernisation-rer-bretigny.fr/>. Si la nature des travaux et l'insertion dans le quartier gare de Brétigny y sont assez bien décrites, en revanche leur justification pour le RER C est pour le moins succincte.

En quoi consiste ce projet ?

Pour résumer, il s'agit de la création de voies et de la modernisation du poste d'aiguillages de Brétigny. Ceci doit permettre de supprimer des conflits de circulation et de renforcer la capacité et la fiabilité de ce nœud.

Le schéma présenté par RFF (voir site internet) résume la nature des travaux mais pas leur objectif.

Le doublement du viaduc vers Dourdan va permettre d'éviter le cisaillement entre les trains terminus Brétigny et ceux de Dourdan. Il doit en résulter un gain de temps et plus de robustesse pour le RER C : **les trains vers Dourdan feront moins souvent les frais des perturbations.**

La création d'une voie supplémentaire nécessite les élargissements des deux ponts et du passage à niveau. Elle est indispensable pour accueillir les 4 trains supplémentaires par heure de pointe terminus Brétigny, trains qui vont aujourd'hui à Versailles Chantiers. Elle permettra aussi d'accélérer le retournement vers Paris des trains terminus à Brétigny, qui prend aujourd'hui 45 minutes ! C'est grâce à cette voie supplémentaire que la desserte du Val-d'Orge de 8 à 12 trains par heure terminus sera réalisable.



Quant à la rénovation des aiguillages, ce ne sera pas du luxe ! La ligne C a été électrifiée dans les années 30 et beaucoup d'équipements datant de cette période ne répondent plus aux besoins actuels. Le poste d'aiguillage de Brétigny en est le parfait exemple, car il date de 1936. Brétigny est le 4^{ème} point en Ile-de-France pour les incidents d'infrastructure. Si on ajoute le fait que l'axe Brétigny-Juvisy est le plus emprunté au niveau national (RER, fret, TER et Intercités), alors le besoin de modernisation et de fluidification devient évident.



Doublement
du viaduc
vers Dourdan



Elargissement
du passage à niveau
de l'avenue d'Essonville
par une voie ferrée
supplémentaire

Les problèmes de la ligne C, comme beaucoup d'autres lignes ferrées, sont dus à un manque d'investissement depuis 30 ans voire plus et Brétigny en est un des exemples des plus marquants.

Les délais impartis à RFF pour mener à bien cette opération sont très tendus. En cas de dérapage, il y a risque de voir affecter à d'autres opérations les crédits alloués et de devoir garder encore 50 ans nos antiques équipements !!!

Quels sont les bénéfices attendus pour les usagers ?

Les annonces sont assez claires autour de ce projet : **la régularité doit être améliorée, l'offre doit être enrichie, les périodes de pointe doivent être renforcées et leur plage horaire étendue.** Le site internet :

<http://www.modernisation-rer-bretigny.fr/pages/le-projet-en-bref> annonce :

- le passage de 7h20 à 9h50* au lieu de 9h20 actuellement de la pointe du matin,
- le passage de 16h45 à 20h* au lieu de 18h45 actuellement de la pointe du soir.

* *Horaires en gare de Bibliothèque François Mitterrand.*

Ces allongements, nous les réclamons sans cesse depuis de nombreuses années mais de façon encore plus pressante depuis les nouveaux horaires de 2012 qui ont encore aggravé la situation. Pourtant, **CIRCULE** s'interroge sur ces annonces alors que les décisions de desserte n'entrent pas dans le cadre de ce projet. De plus, si on se réfère au schéma directeur de 2009, il avait déjà été évoqué un allongement de la pointe du soir en particulier. Cet allongement était possible mais nécessitait plusieurs conditions :

- L'augmentation du parc de rames,
- Un ajustement du trafic fret (certaines voies servent au RER C et au fret) avec des trains de fret y compris en heures de pointe.

Nous nous doutons donc que la modernisation du nœud ferroviaire de Brétigny n'est pas le seul pré-requis à l'allongement et au renforcement de la pointe annoncée ici.

Bref, bien des incertitudes encore pour les usagers du RER C.

Quel est le calendrier et quels seront les impacts des travaux sur les circulations ?

En ce qui concerne les financements, RFF et la SNCF se disent confiants. Même si les fonds ne sont pas encore débloqués, le dossier est en bonne voie et inscrit sur le plan Etat-Région de 2007/2013.

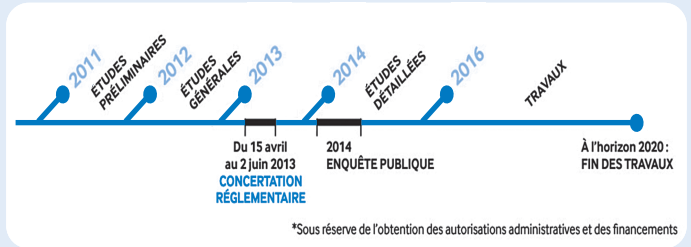


**Élargissement
du pont-rail
rue Anatole France**



**Élargissement
du pont-rail
rue de la Mairie**

Pour ce qui est de la période de travaux il n'y a pas à ce jour d'informations détaillées, le projet étant encore en phase de détermination d'opportunité. Aucune étude détaillée n'est donc disponible. RFF nous indique vouloir effectuer une très grande partie des travaux de nuit pour avoir un impact le plus minime possible sur la circulation des trains.



Mais on peut s'attendre à :

- Des ralentissements sur les zones de travaux,
- Le remplacement des derniers trains par des bus,
- Des travaux libérés en retard, avec de fortes implications sur les pointes du matin,
- ...

CIRCULE sera donc attentif aux informations à venir. Dans l'état actuel nous ne pouvons qu'espérer que les voies ne seront pas libérées trop souvent en retard pour la reprise normale des circulations du matin .

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

Intermodalité à Bibliothèque :

T3 n'est toujours pas signalé et Voguéo l'est toujours

Le T3a - à deux pas de Bibliothèque François Mitterrand - reste inconnu de la SNCF.

Six mois après la mise en service du prolongement du tramway T3a jusqu'à Porte de Vincennes, celui-ci n'est toujours pas signalé à la gare de Bibliothèque François Mitterrand, alors que la sortie sud Grands Moulins n'est distante que de quelques minutes de la station Avenue de France. Les plans du quartier mentionnent toujours les lignes de bus PC 1 et 2 que le T3a a remplacées ! Humour : les navettes fluviales VOGUEO sont toujours signalées alors qu'elles sont définitivement supprimées. Le T3a rencontre malgré tout un franc succès de fréquentation : de Pont du Garigliano (RER C) à la Porte de Vincennes il est en correspondance avec le RER B, la M8 (Balard et Porte de Charenton), le tramway T2 et la M12 (Porte de Versailles), la M13 (Porte de Vanves), la M4 (Porte d'Orléans), Cité Universitaire, la M7 (Portes d'Italie, de Choisy et d'Ivry) et la M1 (Porte de Vincennes). Qu'attend donc la SNCF pour renseigner correctement ses usagers sur les plans du quartier, sur les quais et aux sorties ?

Rénovation des rames :

Environ 80 rames de la ligne C sont concernées par une remise à neuf. Cette rénovation spécifique comporte, outre les nouveaux habillages intérieur et extérieur, le remplacement de tous les sièges, la modernisation de l'éclairage, l'installation de caméras embarquées et la mise en place d'un système automatisé d'annonce des gares desservies. Toutes les autres rames recevront l'habillage Transilien à dominante bleue.



Ponctualité voyageurs :

pas d'aggravation notoire

La ponctualité voyageurs sur 2012 est de 90,8% sur la ligne C, meilleure que la moyenne des lignes Transiliens, qui est de 90,1%. Cette ponctualité est stable depuis 2 ans malgré un trafic qui a progressé de 14,5% en 4 ans sur notre ligne. Mais la branche Brétigny fait sérieusement chuter la moyenne. Les intrusions de personnes ont spectaculairement augmenté +149% ainsi que les accidents de personnes +19%.

Pourcentage voyageurs ponctuels	Mars 2013	CUMUL fin mars 2013
Bretigny	77,7 %	84,1 %
Dourdan	86,3 %	90,1 %
Massy	89,1 %	90,6 %
Saint Martin d'Etampes	84,1 %	89,1 %
Saint-Quentin	88,0 %	89,9 %
Versailles Chantiers	88,0 %	91,9 %
Versailles Rive Gauche	89,0 %	91,7 %
Pontoise	89,1 %	91,3 %
Total	87,7 %	90,5 %

Moins d'agents dans les gares le week-end ; plus d'agents mobiles en semaine.

D'ici la rentrée de septembre, la SNCF va mettre en place un nouveau dispositif . Plus d'agents mobiles seront à bord des trains afin de mieux assister et renseigner les voyageurs ; en cas de situation perturbée par exemple. La conséquence est que dans certaines gares, il n'y aura plus d'agent d'accueil le week-end et donc les voyageurs ne pourront prendre leur titre de transport qu'au distributeur. Les trains, eux, continueront leurs dessertes habituelles.

Rencontre SNCF

Fin avril nous avons rencontré la direction de la ligne C.

Plusieurs points ont été abordés dont :

a) Les retournements en cas de blocage dans le tronçon central du RER-C

Celui de Javel sera fonctionnel à partir du 26 mai 2013. Il permettra donc en situation très perturbée de pouvoir faire repartir les trains dans l'autre sens et ainsi assurer un service minimum sur la branche Ouest.

Celui d'Avenue Henri Martin, rappelons-le, n'était pas utilisé suite à un désaccord entre RFF et la SNCF sur le nombre de retournements possibles au quart d'heure ! Heureusement, la SNCF a mené de nouvelles études où il ressort qu'il est effectivement possible de les réaliser ... La pression de **CIRCULE** auprès de RFF et de la SNCF a donc été bénéfique puisque la situation semble se débloquer.

b) Le matériel roulant sur la ligne C

La SNCF nous a confirmé ce que nous savions déjà : La ligne C n'est pas la ligne de RER qui connaît le plus de pénurie en termes de matériel roulant. Par conséquent, aucune acquisition de rame n'est prévue avant 2020. Eventuellement, par un jeu de

domino, quelques rames venant d'autres lignes pourront être récupérées. La SNCF nous indique qu'avec le Grand Paris, les besoins en déplacements des usagers peuvent être complètement modifiés, engendrant de nouveaux besoins en matériel roulant. **CIRCULE** doit donc être très vigilant sur ce point et le suivre de près.

Nous avons évoqué la possibilité de récupérer les trains de la ligne A mis au garage depuis leur remplacement par des rames neuves. La SNCF nous a répondu qu'une étude de faisabilité était actuellement menée pour leur réemploi sur la ligne D. Pour nous, **cette étude doit également être faite sur la ligne C.**

c) L'amélioration de l'information en gare

La SNCF est en train de mener des études pour améliorer l'information des usagers dans les gares. Lors de la réunion, nous avons insisté sur l'intérêt des marquages au sol sur les quais indiquant le positionnement des trains courts. Ce marquage est particulièrement intéressant pour les usagers occasionnels. Si vous avez des idées pour améliorer cette information en gare, n'hésitez pas à nous en faire part sur notre forum : <http://forum.circule.org> ou par email circulererc@gmail.com

Tram-Train : Versailles-Evry sans changement ?

Après l'enquête publique qui a eu lieu en début d'année sur la partie Massy-Evry du projet de tram-train, l'idée défendue de longue date par **CIRCULE** d'y ajouter la portion Massy-Versailles progresse enfin : le STIF et les financeurs ont lancé des études et une concertation publique a lieu du 1^{er} juin au 7 juillet. Le projet est estimé à 55 M d'euros (hors matériel roulant) pour adapter les infrastructures existantes, notamment abaisser les quais au niveau des planchers des futurs trams-trains. Malgré l'absence de difficultés techniques, la mise en service n'est annoncée que pour 2020, soit 2 ans après la portion Massy-Evry. **CIRCULE** défend une réalisation simultanée des 2 tronçons pour éviter aux usagers d'avoir un changement à Massy et qui permettra aussi d'éviter des surcoûts inutiles en gare de Massy. Plus de détails à venir sur le site officiel : www.prolongement-ttme-versailles.fr et sur le site de **CIRCULE** : www.circule.org

Le tramway T7 croisera le RER C

Destiné à desservir principalement le pôle d'emplois d'Orly-Rungis, le tramway T7 se concrétise peu à peu. D'ici la fin 2013, il sera en service entre Villejuif et le nord d'Athis-Mons, desservant au passage la gare RER C de Rungis-La Fraternelle. Mais c'est son prolongement à la gare de Juvisy qui lui donnera un réel intérêt pour une bonne partie des habitants de l'Essonne par correspondance avec les RER C et D. Ce prolongement avait fait l'objet d'une concertation en 2008 puis avait été mis en sommeil. Il est désormais clairement relancé avec l'enquête publique en cours jusqu'au 22 juin. Le tracé d'environ 4 km suivra la RN7 puis passera en souterrain sous le parc de la mairie de Juvisy pour finir en voirie banalisée à l'approche de la gare. Le coût est d'environ 200 M d'euros et la mise en service est espérée pour 2018. Vous trouverez plus d'information sur le site dédié : www.tramway-t7.fr et pouvez participer à l'enquête publique.

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.
Vous pouvez adhérer directement sur notre site via PayPal.

Prenez contact...

CIRCULE, 1, rue du Chemin de Fer – 91240 St-Michel-sur-Orge

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