



ARGUMENTAIRE CIRCULE POUR LE PROJET DE MOTION

1 - Travaux de rénovation du nœud ferroviaire de Brétigny.

Le financement de la rénovation du nœud ferroviaire de Brétigny était acquis. Or suite aux études préalables et aux réunions publiques de 2013, il s'avère que les coûts seront supérieurs aux estimations initiales et cela fragilise son financement. Les délais de réalisation sont significativement allongés. Or cinq appareils de voies (appelés TJD) arrivaient en fin de vie : un a été rénové en urgence en mai 2013, un second a donné lieu au dramatique accident de Brétigny. Le remplacement des 3 dernières était prévu à l'occasion de cette rénovation. Plus les travaux sont retardés, plus les risques et les causes d'incidents sont élevés pour les voyageurs. De surcroît, il est indispensable d'adapter les installations pour une gestion correcte des trains origine / terminus Brétigny.

2 - Utilisation maximale de la gare d'Austerlitz Grandes Lignes pour le RER C avec une correspondance quai à quai en Gare de Bibliothèque François Mitterrand.

L'année 2013 a été marquée par de fortes perturbations et de nombreuses suppressions de trains. Une des raisons invoquée le plus fréquemment est la saturation dans en intra-muros, à Paris de Paris Austerlitz banlieue. CIRCULE demande que ces suppressions soient au maximum évitées en envoyant les trains en gare d'Austerlitz Grandes Lignes. Cela concernerait en premier lieu les trains PAUL (Brétigny – Paris). Le schéma directeur prévoyait également que les trains d'Etampes et de Dourdan soient envoyés sur Austerlitz Grandes Lignes. De cette manière, des sillons seront libérés sur les voies lentes. De nouvelles missions seront possibles pour desservir le Val de Marne. CIRCULE a approuvé cette proposition et s'inquiète que la mise en œuvre ne soit pas même actée.

3 - Augmentation rapide du nombre de rames pour le RER C.

Sur l'ensemble de la région Ile de France, le manque de matériel roulant est criant. En ce qui concerne le RER C, les impacts sont :

- des trains 4 voitures en heure de pointe,
- une pointe du soir pour le retour dans nos foyers qui est déjà trop courte par manque de trains,
- une pointe qui ne peut pas être allongée alors que le nombre de voyageurs augmente de 3% par an,
- il n'y a plus de rame pour palier aux défaillances fortuites (par comparaison à la RATP, la réserve en rame est de 15%).

Les achats de trains Francilien pour d'autres lignes n'ont pas permis de libérer suffisamment de rames à 2 niveaux. La récente décision du STIF de remplacer les Z2N de la ligne R permettra de mieux répondre aux besoins légitimes du RER D mais ce ne sera ni significatif ni suffisant pour le RER C.