

CIRCULE



Le 24 novembre 2015

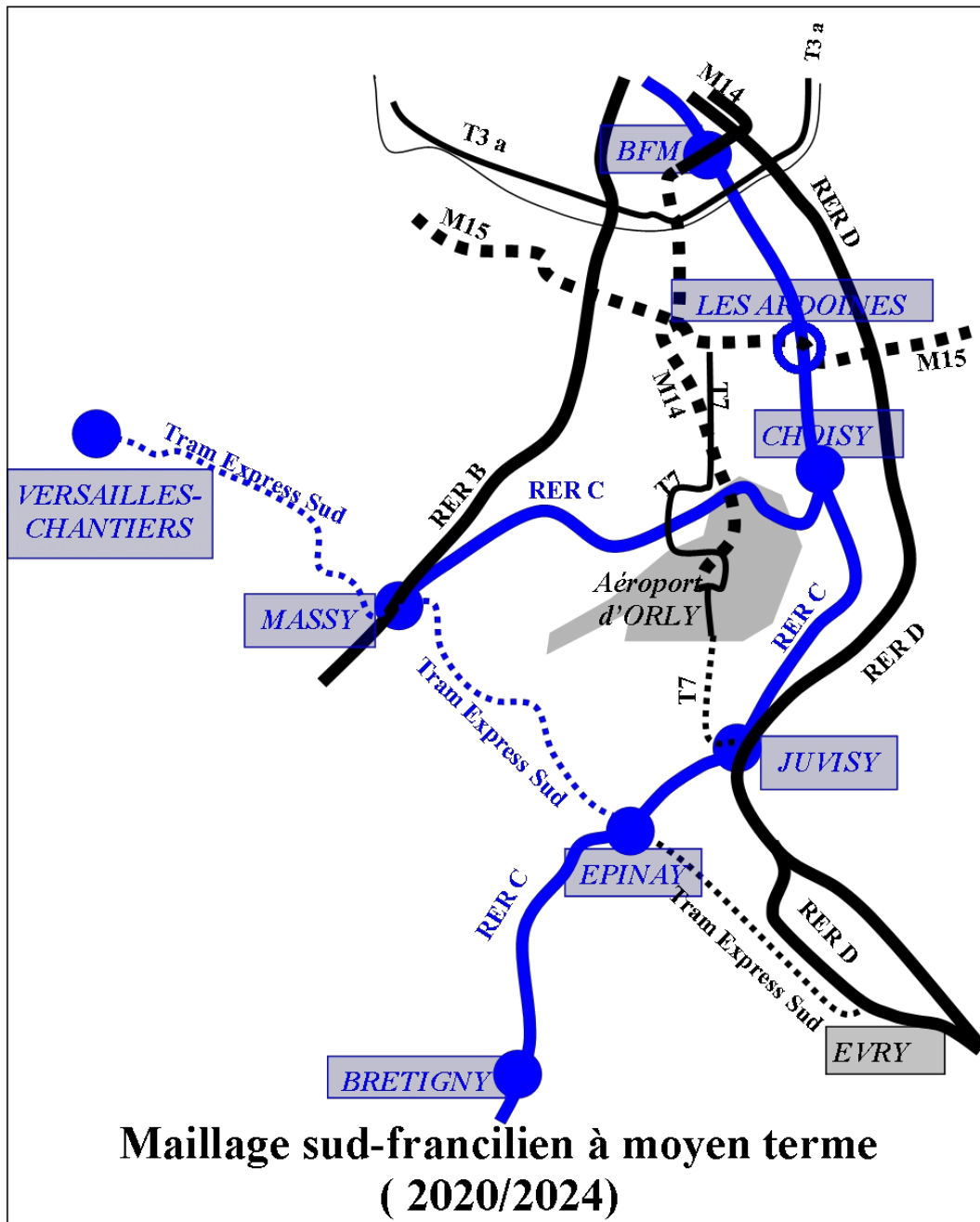
Madame, Monsieur,

Vous conduisez une liste de candidats aux prochaines élections régionales des 6 et 13 décembre. Dans la perspective de votre élection, notre association des usagers du RER C en Essonne souhaite connaître les positions que vous défendrez pour les usagers Essonnien(ne)s de la ligne C du RER. Voici à cet effet, les principaux sujets de préoccupation de notre association.

Notre association est très préoccupée par la régénération de la ligne POLT (Paris Orléans Limoges Toulouse) qu'emprunte le RER C dans sa traversée de l'Essonne et jusqu'à la gare d'Austerlitz. Les travaux trop tardivement entrepris par la SNCF doivent être conduits à un rythme croissant pour espérer stopper dans quelques années seulement la poursuite de la dégradation des infrastructures : les financements - dont la participation de la Région - doivent permettre la montée en puissance promise et son maintien bien au-delà de votre futur mandat. *Maintenant qu'est retombée l'émotion suscitée par le tragique accident de Brétigny en juillet 2013, quelles mesures allez-vous prendre pour que l'effort financier indispensable soit garanti sur le long terme?*

Le matériel roulant aujourd'hui affecté à la ligne C arrive en fin de vie entre 2025 et 2035. Or malgré la récupération prochaine de deux rames courtes récupérées du réseau Nord Pas de Calais, la ligne fonctionnera toujours sans aucune rame en réserve pour parer aux accidents et aléas et le service de pointe du soir sera toujours interrompu dès 18h30. Aux suppressions permanentes d'un train sur deux en pointe dans le Val d'Orge suite à l'incendie du poste des Ardoines en 2014 et à la mise en circulation de rames courtes en pointe, s'ajoutent les suppressions supplémentaires dès qu'un incident survient sur la ligne. Compte-tenu des délais de conception et de mise en fabrication de ce type de matériels, c'est maintenant qu'il faut décider de lancer un nouveau marché de fourniture. ***Passer commande de nouveaux matériels adaptés à la ligne C sera-t-elle une des priorités de vos élus dans la prochaine assemblée régionale ?***

Le tram train entre Evry et Massy (TTME), son prolongement à Versailles et le renvoi en conséquence à Brétigny des missions actuelles entre Juvisy et Versailles-Chantiers sont indissociables et ont été promises aux usagers du RER C lors de l'enquête publique sur le TTME. Cela implique la mise en service simultanée des deux tronçons du tram train et du terminus prévu en première phase du nœud de Brétigny. Or si les travaux du TTME démarrent en 2016, il n'en est pas de même pour son prolongement à Versailles ni pour le nœud de Brétigny dont les enquêtes publiques ne sont pas encore lancées. **Tout décalage entre les mises en service correspondrait à une dégradation supplémentaire du service déjà si mal assuré sur le RER C. Comment pouvez-vous garantir aux usagers de la ligne C qu'on n'en arrivera pas là ?**



L'opération Massy-Valenton Ouest fait partie du schéma directeur du RER C car elle doit enfin porter la fréquence en pointe d'un train toutes les demi-heures à un train tous les quarts d'heure entre Pont de Rungis et Massy, supprimer les conflits nez à nez des TGV avec les RER C, tout en simplifiant l'exploitation et en renforçant le maillage du RER C avec le RER B et le T7. Ce projet subit l'hostilité de riverains d'Antony soutenus par leur Maire et le Président du Conseil Départemental des Hauts de Seine. **Comment pouvez-vous agir pour passer outre et que cette opération puisse enfin être menée à son terme ?**

Le prolongement du T7 à Juvisy fait l'objet de manœuvres dilatoires inquiétantes de la part du Maire de Juvisy. Laisser entendre que de nouveaux tracés pourraient être étudiés, c'est jeter le doute sur le respect des procédures démocratiques légales qui ont abouti à celui retenu et faire courir le risque insensé que son financement soit affecté à d'autres opérations. **Quel engagement prenez-vous pour que le percement du tunnel sous le parc de la mairie de Juvisy démarre en 2016 ?**

L'Essonne, parent pauvre des transports d'Île de France ? Nous constatons qu'aucune opération de développement du réseau ferroviaire n'a vu le jour en Essonne pendant le dernier contrat de plan Etat / Région. Nous constatons aussi que la ligne M15 sud du Grand Paris Express est déjà en travaux cinq ans seulement après la concertation préalable, qu'elle absorbe des moyens financiers colossaux, sans que le financement de ses coûts d'exploitation soit assuré. A contrario, parmi les opérations de bien moindre envergure adoptées en 2009 au titre du schéma directeur du RER C, aucune n'est en service et leurs délais de réalisation s'allongent toujours plus ; tandis que l'irrégularité de la ligne atteint des sommets que nous n'aurions jamais imaginés au début du siècle, tout particulièrement dans sa partie Essonnienne entre Juvisy et Brétigny. Notre bassin de vie – pourtant sommé de participer à l'effort régional de densification urbaine - en souffre et s'éloigne progressivement mais sûrement de la capitale, dont les services deviennent inaccessibles à beaucoup, de plus en plus condamnés à disposer de véhicules motorisés individuels. **Comment comptez-vous combler les inégalités au sein de la Région en matière d'accès aux transports en commun ?**

Tarification : La nouvelle tarification des Passe Navigo est un réel progrès pour les usagers réguliers quotidiens des transports en commun de l'Essonne. Elle n'avantage cependant qu'une faible partie des Essonniens, la plupart ne pouvant en disposer. Elle laisse en effet à l'écart les usagers irréguliers ou occasionnels qui – en raison de dessertes insuffisantes ou d'interruptions à répétition de services d'été, de soirée ou de WE pour travaux - ne peuvent pas utiliser les transports en commun autant qu'ils le souhaiteraient. Pour eux, les tarifs sont prohibitifs et ne cessent d'augmenter. **Comment envisagez-vous de faire évoluer la tarification pour corriger ces écarts entre usagers bénéficiant des forfaits Navigo et usagers ne pouvant y prétendre par insuffisance de l'offre ?**

Régulation du tronçon central entre Austerlitz et Champ de Mars

Le tronçon central entre Invalides et Austerlitz du RER C doit théoriquement supporter 24 trains par sens en heure de pointe. Avec son exploitation traditionnelle, la SNCF s'avoue incapable d'assurer la régularité de l'ensemble de la ligne C avec une telle fréquence. La mise en place d'un système de régulation en régime saturé a été promise à de nombreuses reprises et préconisée par la récente commission d'enquête parlementaire ; mais elle s'avère un serpent de mer. **Comment pourrez-vous agir pour que des méthodes de régulation en circulation dense soient enfin mises en œuvre sur le tronçon central du RER C ?**

Amélioration des correspondances à Austerlitz et Bibliothèque François Mitterrand

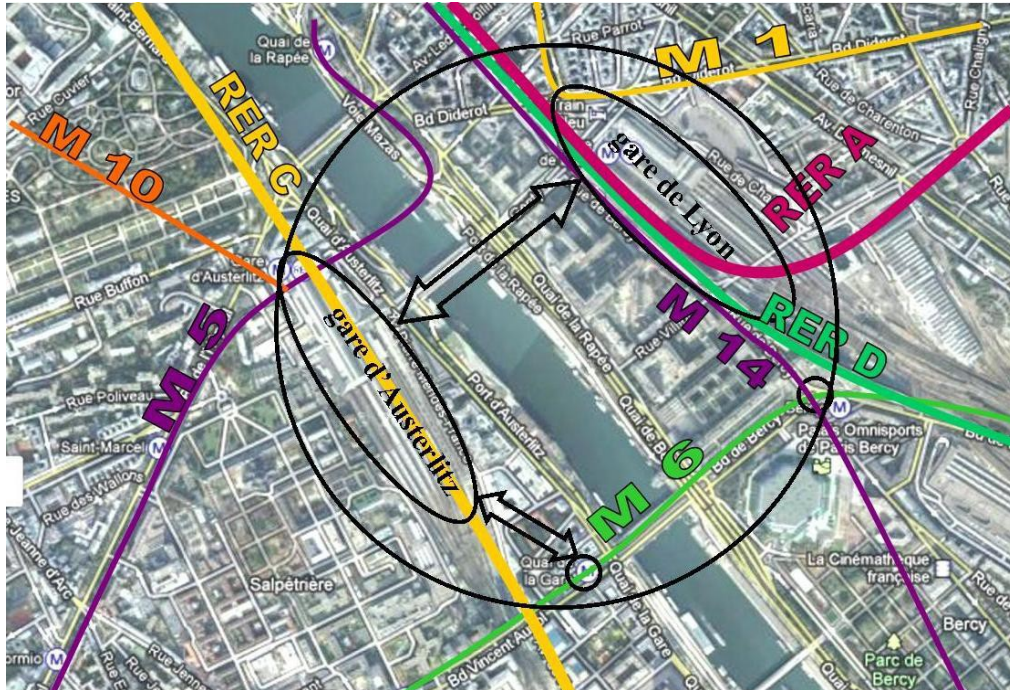
En attendant, pour espérer améliorer la régularité de la ligne, CIRCULE a accepté que 4 trains par heure de pointe (origine ou destination Dourdan) soient sans arrêt entre Juvisy et Paris et interrompus à Austerlitz surface (grandes lignes), mais à la condition d'améliorer les correspondances :

- En gare Bibliothèque François Mitterrand : Les quais sont déjà beaucoup trop étroits pour les flux d'usagers actuels et inutilement pincés au droit des majestueuses trémies d'escaliers; pour que la correspondance promise quai à quai soit correcte entre les trains interrompus et ceux qui traverseraient le tronçon central (75 % des usagers des trains origine/destination Dourdan sont concernés) ; pour y pallier, il faut à la fois :
 - récupérer le maximum d'espace pour les quais,
 - prolonger le souterrain de la salle d'échange vers un troisième accès aux quais à créer en partie sud.

Si tout le monde convient qu'il y a un vrai problème, aucune solution n'est étudiée. Le temps presse.

- En gare d'Austerlitz : l'immense chantier de rénovation de la gare d'Austerlitz a démarré sans qu'il ait été envisagé d'améliorer sa correspondance avec le réseau métropolitain. Les deux seules lignes en correspondance sont peu attractives : la

ligne aérienne M5 est à 3 stations de son terminus sud et la ligne M10 y est en terminus. Nous demandons que l'accès à la ligne M6 (station Quai de la Gare) à quelques minutes à pied soit rendu attractif par une sortie à aménager directement au sud des quais vers la nouvelle avenue Pierre Mendès-France. Le temps presse aussi pour que cette possibilité soit prise en compte dans les travaux en cours.



Ces améliorations de correspondances nous paraissent indispensables. **Pensez-vous être en mesure de faire mener rapidement ces études d'amélioration des correspondances à Austerlitz et Bibliothèque François Mitterrand ?**

Travaux dans les gares

De nombreux travaux sont prévus et financés dans les gares du RER C : contrats de pôles pas encore achevés, mises en accessibilité, améliorations financées au titre du schéma directeur, grands pôles intermodaux (Juvisy, Austerlitz), mise en place d'abris sécurisés VELIGO ou d'arceaux pour vélos, etc. Ces projets concernent la vie quotidienne des usagers. Pourtant, CIRCULE en est tenu à l'écart; la SNCF qui en est chargée estime que ses seuls interlocuteurs extérieurs sont les collectivités locales. Or son approche se confine souvent au seul domaine ferroviaire et intègre peu ou mal l'insertion dans la ville. En prenant du recul et en sortant des limites du domaine ferroviaire il est pourtant souvent possible de trouver des solutions moins coûteuses et plus satisfaisantes globalement, évitant par exemple le recours trop systématique à de coûteux ascenseurs dont les statistiques montrent qu'un sur cinq en moyenne est en panne. **Quelle est votre position sur le niveau de participation à offrir aux associations comme la nôtre aux projets sur les gares ?**

Mise à six voies de la ligne Paris-Orléans à l'approche de Paris

Sans attendre l'hypothétique ligne LGV Paris Orléans Clermont Lyon (POCL) reportée après 2030, il y a un intérêt immédiat à affecter davantage de sillons au RER C sur la ligne Paris-Orléans à l'approche de Paris Austerlitz. A défaut, il ne dispose d'aucune « respiration » pourtant indispensable sur tout réseau ferroviaire pour assurer sa régularité. Deux voies supplémentaires semblent intégrées localement dans la réalisation de la future gare des Ardoines. Si cette hypothèse est confirmée, nous nous en félicitons. Compte tenu de la saturation de la gare de Lyon TGV et de la cohabitation difficile entre les trains de grandes

Comité d'Initiative pour le Rassemblement et la Concertation des Usagers de la Ligne C en Essonne

Membre de la Fédération Nationale des Associations d'usagers des Transports (FNAUT)

lignes et les RER C, il nous paraît utile que soit menée à son terme l'étude de faisabilité de deux voies supplémentaires à l'approche de Paris, déjà financée. ***Vous engagez-vous à ce que les résultats en soient communiqués à CIRCULE ?***

Nous ne manquerons pas de faire connaître vos réponses à nos adhérents, ainsi qu'à nos lecteurs.

Dans l'attente de vous lire, veuillez agréer Madame, Monsieur, l'expression de nos meilleures salutations.

Pour CIRCULE,
La vice-présidente, Maryvonne NOËL