



## AVIS CIRCULE sur desserte 2020 et desserte de WE

### *Version finale du 10 novembre 2018*

Cet avis repose sur les documents et présentations des réunions officielles de la concertation démarrée depuis 18 mois et qui devrait s'achever pour ce qui concerne les associations d'usagers lors du prochain GT 4 fixé au 12 novembre prochain.

### **Mise en terminus de trains à Austerlitz en service nominal**

Parmi les conditions émises par CIRCULE depuis le schéma directeur de 2009, seule la correspondance quai à quai à BFM semble garantie.

**Pour BFM** : le contenu du nettoyage cosmétique des quais de BFM présenté par la SNCF est largement insuffisant. De plus il ne sera pas opérationnel en décembre 2019 puisque son chiffrage n'est pas encore connu et encore moins financé.

La concertation sur le **tripôle** des gares de Bercy, Lyon et Austerlitz qui promettait d'apporter des réponses à la demande de **mieux relier la gare RER C d'Austerlitz avec la M6**, a complètement ignoré cet objectif.

La **gare d'Austerlitz** est encore en travaux pour très longtemps. Son projet n'apportera au RER C (bien après 2020) qu'une meilleure visibilité des correspondances avec les lignes 5 et 10 sans réduire les distances. Rien n'est prévu ni même étudié pour ouvrir la gare sur l'urbanisation au Sud de Paris Rive Gauche et raccourcir l'accès à la M6. Le pont SEMAPA qui sera réalisé l'an prochain en franchissement des voies ferrées à l'aplomb du sud des quais du RER C ignore complètement cet objectif. Il n'y a aucune perspective d'amener le terminus du TZen 9 à Austerlitz. La correspondance avec le TCSP de la future rocade des gares restera celle actuelle – bien médiocre et lointaine - avec la ligne de bus 91. Les critères de choix du quai de réception des RER C en surface ne prennent nullement en compte les demandes de CIRCULE. Ces quais sont encore pour longtemps complètement encombrés par les étais de réfection de la verrière. Ils ne peuvent subir aucune amélioration significative pour fin 2019. Ils conduisent à un emmarchement excessif des rames du RER C déjà très pénible à supporter tous les étés depuis 20 ans. C'est inacceptable pour les dessertes nominales de WE ou les Dourdan en heure de pointe.

Le partage de ces quais avec d'autres trains TER ou Intercités poserait le problème définitif de leur adaptation au RER C en termes d'accessibilité. Ce problème posé par CIRCULE est toujours sans réponse.

*Questions : le fonctionnement du quai de surface des voies 16 et 17 reste mystérieux. Pourquoi les quais ne peuvent-ils pas être entièrement dédiés au RER C au moins en pointe ? Quel est l'enjeu du coût des sillons en surface pour IDFM ?*

## Desserte 2020

En préambule, CIRCULE constate qu'il n'y a toujours pas d'engagement pour la programmation des réalisations du prolongement du T12 à Versailles et du nœud de Brétigny. Ce sont les seules opérations susceptibles de réellement améliorer et simplifier l'exploitation du RER C ; en l'absence, contrairement probablement aux autres lignes qui ont fait l'objet d'une telle concertation avec Plus de Trains, si l'on peut saluer l'effort inédit depuis 2000 pour tenter de réadapter la desserte du RER C aux besoins, il ne peut pas déboucher sur une solution gagnant / gagnant mais uniquement sur un rééquilibrage de l'offre.

1. CIRCULE a apprécié le petit allongement du service de pointe du soir sur la branche Sud mis en service en septembre 2018 ; en offrant un train direct supplémentaire il apporte une première réponse à sa demande d'un service nominal de pointe du soir mieux adapté à l'étalement grandissant de celle-ci vers la soirée.
2. L'inversion des missions de la branche Nord pour faire face à l'attractivité de la M14 à Saint-Ouen nous paraît tout à fait justifiée, mais ne concerne guère les usagers de l'Essonne.
3. CIRCULE regrette qu'on ne puisse pas revenir au niveau de desserte du « Val d'Orge » de 2014 avant l'incendie des Ardoines (8 trains par Heure de Pointe) mais prend déjà comme une avancée d'en récupérer la moitié pour parvenir à 6 trains par heure. CIRCULE constate que ce serait au prix d'une perte de simplification et de lisibilité de la desserte ce qui va à l'encontre des objectifs initiaux partagés.
4. Les temps de parcours de la branche sud en Essonne sont allongés ce que CIRCULE regrette. Mais les horaires actuels n'ont pas grand sens car ils ne sont plus respectés depuis longtemps. Si les nouveaux sont respectés, tant mieux. Faut-il croire cependant aux promesses de la SNCF ?
5. terminus Austerlitz des Dourdan : (voir ci-dessus).
6. CIRCULE est scandalisé que le prolongement promis à Versailles du T12 se heurte à la découverte récente inopinée de la nécessité de supprimer 3 passages à niveau. Cette opération doit impérativement aboutir au plus vite pour que les usagers franchissant Massy à bord du RER C n'aient pas à subir une correspondance et que la vallée de la Bièvre puisse profiter des apports de fréquence, d'amplitude et de confort du T12. CIRCULE garde l'espoir que quelques rames puissent également être récupérées par la ligne C pour renforcer son parc de matériel roulant.
7. L'une des missions desservant les gares du Val de Marne apparaît excessivement chargée ; mais les autres le seront beaucoup moins, toutes traverseront Paris et la surcharge ne portera que sur les dernières gares avant BFM ; nous pensons que leurs usagers pourront s'ils le souhaitent emprunter facilement les trains les moins chargés.
8. La réduction de fréquence sur la branche ouest (Chaville) semble une régression. Elle est liée à la mise en terminus des Dourdan à Austerlitz. Voir plus haut les objections de CIRCULE à cette mise en terminus sans que les conditions soient remplies. Si on peut s'en passer, tant mieux. Sinon, il faut bien partager la pénurie, d'autant que les charges estimées sur la branche ouest (même avec 2 trains par quart d'heure) sont très en-dessous de celles de la branche sud.

## Conclusion pour la desserte 2020 :

Le processus de co-concertation devait ramener la confiance ; on est assez loin du compte :

1. Toujours aucune visibilité sur la programmation des opérations de développement seules en mesure de simplifier la ligne et d'en faciliter l'exploitation ; au contraire, nœud de Brétigny toujours bloqué, prolongement du T12 à Versailles encauminé.
2. Pas de respect des conditions mises par CIRCULE depuis longtemps à la mise en terminus de trains à Austerlitz.
3. L'horizon du T12 semble le seul qui permette d'entrevoir une embellie à relativement court terme : il faut l'étudier dès maintenant.
4. S'il est encore temps d'étudier un scénario 2020 sans terminus Austerlitz pour la branche sud et avec 6 trains par heure de pointe dans le Val d'Orge, c'est la piste à privilégier. Elle n'a pas été étudiée. La méthode qui a consisté à voir grand et réduire petit à petit les ambitions est louable car elle met en évidence l'importance de réaliser les opérations de développement inscrites au schéma directeur de 2009. Mais elle a négligé les petits pas qui permettraient des améliorations sensibles en rééquilibrant la desserte nominale actuelle sur la base des enquêtes réalisées en 2017.

## Desserte WE :

L'idée de simplifier la desserte et la tâche des exploitants les WE en rendant systématique la coupure du tronçon central a été évoquée au compte goutte depuis un an. CIRCULE ne considère pas que ces évocations de Castorisation puissent être assimilées à une véritable concertation qui aurait abouti à l'« accord des associations ». CIRCULE estime que la discussion va vraiment démarrer le 26 novembre sous l'égide d'IDFM. Est-ce toutefois bien raisonnable si la mesure doit être appliquée dès le 1<sup>er</sup> janvier 2019 ?

CIRCULE pose en préalable de cette réunion du 26 novembre la question du choix des missions qui seraient terminus Austerlitz et de celles qui poursuivraient dans le tronçon central jusqu'à Musée d'Orsay.

La justification de cette « castorisation » systématique les WE repose sur l'affirmation de la SNCF qu'elle permettra une communication plus simple et plus fiable auprès des usagers du WE - qui sont avant tout des usagers occasionnels. Nous avons les plus grands doutes à cet égard. Les bases de données d'information de la SNCF ne sont ni unifiées ni fiabilisées. La SNCF ne parvient pas à harmoniser les informations qu'elle envoie aux divers canaux de diffusion, ni les siens, ni ceux des opérateurs externes (VIANAVIGO, CITYMAPPER, etc.). Nous savons par expérience que même ses supports statiques ne sont pas toujours cohérents entre eux et comportent souvent des erreurs ou des lacunes. Nous savons aussi qu'au sein même des entreprises du groupe SNCF, il n'existe aucune coopération en termes d'information des voyageurs du ferroviaire et des bus, de même que la communication des informations entre les RER C et D reste aujourd'hui encore une utopie.

CIRCULE retient par contre que cette castorisation serait un moyen de simplification de la tâche des personnels de la SNCF qui organisent et mettent en œuvre les missions, en termes de personnel et de matériel roulant.

Quelle garantie avons-nous que cette simplification aboutisse à de meilleurs résultats ?

Quoi qu'il en soit, CIRCULE émet les mêmes objections que pour la desserte 2020 (voir plus-haut).

**Conclusion pour la desserte de WE :** cette mesure lourde de conséquences ne peut être envisagée sans que soient remplies les conditions préalables émises par CIRCULE, ni sans véritable concertation. Elle ne peut donc pas être mise en œuvre au 1<sup>er</sup> janvier 2019.

## **OBSERVATIONS GENERALES:**

L'objectif principal du processus de concertation était d'avoir une grille pour la période de gros travaux et non pas d'améliorer la desserte ni de la rendre définitive. Les enquêtes et le travail réalisés ont permis de faire quelques propositions intéressantes pour 2020 et surtout de mettre en évidence le caractère indispensable de gros investissements de développement si l'on veut réellement simplifier la ligne et la rendre plus facile à exploiter et donc réellement plus robuste.

S'opposer à toute modification à court terme nous paraît faire courir le risque d'un étalement des travaux de régénération ce que CIRCULE ne souhaite pas. Mais est-il encore temps de revenir à un scénario plus modeste sans mise en terminus à Austerlitz et avec six trains par heure dans le Val d'Orge ?

Au-delà, à l'horizon du T12 Massy – Evry les missions Versailles-Chantiers via Massy ne viendront plus encombrer les quais de Savigny ou Juvisy qui ont rendu non valide le scénario avec navette. Cet horizon est si proche qu'il nous paraît nécessaire d'étudier dès maintenant la desserte correspondante. CIRCULE ne croit pas que le remplacement du matériel roulant des TER Centre modifiera en quoi que ce soit la façon dont ils s'inséreront dans les missions du RER C. Mais c'est une bonne opportunité pour en modifier les horaires. Il faut donc au plus vite repartir des premiers scénarios type navette pour imaginer une desserte horizon T12 pertinente.

Enfin, le site de la concertation aura été particulièrement inopérant. Il serait bon d'en connaître la raison afin de ne pas buter sur la même difficulté lors des prochaines concertations pour le RER C.