



## **AVIS CIRCULE sur projet de desserte 2024**

***6 septembre 2021***

### **La vallée de l'Orge n'a jamais retrouvé la mission perdue chaque ¼ d'heure depuis juillet 2014 (incendie du poste des Ardoines)**

La concertation initiée fin 2016 par la présidente d'IDFM en vue de rechercher des améliorations de la desserte sur la ligne C du RER a donné jusqu'alors de bien maigres résultats opérationnels. Rappelons que son lancement a coïncidé avec la remise en service du poste des Ardoines incendié en juillet 2014, date à laquelle la SNCF a supprimé - sans retour à ce jour - 1 train par ¼ d'heure de pointe aux gares dites de la Vallée d'Orge entre Juvisy/Orge et Brétigny/Orge<sup>1</sup>.

### **La mise en service du T12 express entre Massy et Evry n'est pas qu'une bonne nouvelle**

Le T12 express était la promesse de l'ajout d'une mission par ¼ d'heure dans la vallée de l'Orge par retournement de la mission Versailles-Versailles de Versailles-Chantiers à Brétigny-sur-Orge (concertation et enquête publique (2011/2012)

Sa mise en service fin 2023 a été annoncée en 2019 (concertation desserte 2021) comme la seule ouverture permettant d'espérer une amélioration significative pour le RER C. CIRCULE ne peut se réjouir du résultat car la proposition faite le 13 juillet dernier va retirer encore une mission de plus en gare de Savigny/Orge et supprimer durablement toute liaison sans correspondance entre la vallée de Bièvre et Juvisy ; parce que les opérations du nœud de Brétigny et du prolongement du T12 express à Versailles-Chantiers sont dans l'impasse. Les usagers du RER C subissent donc les coupures et restrictions dues aux travaux du T12 depuis de longues années pour en arriver là ?

Quel gâchis ! Quel piètre bilan pour les transports ferroviaires en Essonne !

Pour autant, CIRCULE continue à jouer le jeu de la démarche de restructuration de la desserte et tient à faire connaître son avis sur les propositions du 13 juillet 2021 pour la desserte 2024, avant la tenue de la prochaine (et dernière ?) concertation le 14 septembre. CIRCULE se félicite que les travaux de régénération n'impliquent plus de limitations de vitesse nécessitant une prise en compte dans la desserte nominale.

---

<sup>1</sup> Ces quatre gares de Savigny-sur-Orge, Epinay-sur-Orge, Sainte-Geneviève-des-Bois et Saint-Michel-sur-Orge desservent un bassin de plus 100 000 habitants qui n'a pas de plan B (hors quelques lignes de bus) pour rallier la zone centrale dense de l'Île de France.

## Rappel de la position de CIRCULE

CIRCULE tient à rappeler son accord dès 2011 sur le principe émis au schéma directeur de 2009 de rendre terminus à Austerlitz surface (PAZ surface) aux heures de pointe une mission longue (Etampes ou Dourdan); ceci afin de soulager le tronçon central parisien censé de pas pouvoir absorber plus de 5 trains par ¼ heure sans dégrader fortement la régularité de l'ensemble de la ligne. Mais cet accord s'est assorti de conditions qui ont résulté du débat public et du questionnaire auprès des usagers menés par CIRCULE :

1. **Garantir la correspondance quai à quai à Bibliothèque François Mitterrand (BFM)** pour les 25% des usagers des missions longues terminus PAZ surface poursuivant ou issus du tronçon central
2. **Garantir la régularité de ces missions terminus Austerlitz surface** grâce à leur affectation sur les voies centrales rapides, Brétigny et Juvisy étant leurs seuls arrêts
3. **Agrandir l'espace disponible sur les quais de Bibliothèque François Mitterrand** en les libérant des mobiliers qui les encomrent et en réduisant l'emprise des trémies des escaliers et escalators, pour qu'ils puissent absorber le surplus de fréquentation :
  - 3.1. celui du à la correspondance obligatoire pour les usagers des missions rendues origine ou destination Austerlitz surface désirant poursuivre dans Paris intramuros
  - 3.2. celui qu'engendrera le prolongement de la ligne 14 à Orly, qui - en l'absence du T7 à Juvisy - captera de nouveaux usagers sur le RER C sud allant vers le pôle d'emplois d'Orly/Rungis.

CIRCULE revendique aussi depuis 2014 dans le réaménagement de la gare d'Austerlitz :

- **Un nouvel accès au sud des quais de banlieue** souterrains et de surface, débouchant sur le nouveau pont de la Salpêtrière en construction pour offrir une correspondance avec la ligne de métro 6 (quai de la gare) et un accès rapide vers l'urbanisation Paris-Rive Gauche, porteuse d'emplois.
- **Une amélioration de la crédibilité et de la lisibilité du choix entre banlieue souterraine et de surface**, tout particulièrement le soir.

## Le scénario appelé « le plus favorable » n'est pas acceptable pour la vallée de l'Orge

La présentation faite le 13 juillet dernier désigne comme « le plus favorable » un scénario que CIRCULE analyse comme suit :

- Les missions longues (Dourdan, Etampes) sont inchangées ; alors que c'était considéré comme incontournable depuis 2009, aucune n'est terminus Austerlitz Surface.
- Les missions origine Juvisy sont largement bénéficiaires car plus nombreuses (3 au lieu de 2 par ¼ d'heure) et mieux cadencées.

En revanche, ce scénario :

- fait payer très cher le retour tant attendu à deux trains par ¼ d'heure de pointe, aux usagers d'Epinay/O, Ste-Geneviève-des-Bois et Saint-Michel/O :
  - en rendant le direct Juvisy –Paris terminus à PAZ surface SANS correspondance quai à quai à BFM

- en rendant complètement omnibus, le seul à poursuivre dans l'intramuros sans correspondance quai à quai à BFM : bonjour les bousculades sur le quai et dans les escaliers !
- dégrade très significativement la qualité de la desserte de Savigny-sur-Orge sans lui ajouter de missions, son omnibus actuel - préféré de tous ceux privilégiant confort contre rapidité - devenant probablement surchargé comme le sont et le resteront ses « directs ».

## Pistes d'amélioration (options 1 et 2)

Deux options (à approfondir ?) ont été évoquées le 13 juillet 2021 pour pallier certains de ces défauts :

1. L'option 2 correspond à l'accord préalable de CIRCULE (missions longues Dourdan terminus PAZ Surface). Elle limite donc le nombre d'usagers impactés par l'arrêt à Austerlitz surface tout en restant simple et lisible. C'est l'option que privilégie CIRCULE.
2. A défaut, l'option 1 conserve à la vallée de l'Orge ses 4 trains actuels directs Juvisy - Paris, traversant Paris, offre de ce fait une meilleure lisibilité de la desserte et permet la correspondance quai à quai à BFM.

## Remarque :

Analyser « l'intermodalité » de la correspondance RER C / T12 à Epinay-sur-Orge comme présenté pages 28 et 29 uniquement en temps (calculé probablement avec le trajet de correspondance en plan le plus court) est pour le moins trompeur :

- il y a 9 mètres de dénivelé à franchir (= 3 étages), sans escalators. C'est pire que l'accès actuel E5 déjà bien pénible. Quant aux ascenseurs, ils sont de plus en plus pris d'assaut et toujours réglés avec des temporisations et des vitesses qui rendent l'attente dissuasive ;
- les places assises sur la Z6 actuelle entre Savigny-sur-Orge et Massy sont aujourd'hui garanties : ce ne sera pas le cas avec le T12 qui la remplace ;
- pour une bonne répartition des usagers dans les rames, il faut raisonner de milieu de rame à milieu de rame ;
- les usagers de la vallée de Bièvre et de Versailles-Chantiers de la Z6 maintenue en navette devront ajouter une 2<sup>ème</sup> correspondance à Massy pour aller à Savigny-sur-Orge, Juvisy-sur-Orge et au-delà.

## Conclusion

La fin des limitations temporaires de vitesse qui succédaient précédemment aux phases de travaux et la mise en service partielle du T12 débouchent hélas sur de bien maigres améliorations en 2024.

Une fois encore, cette concertation entreprise en 2017 s'avère un exercice de répartition de la pénurie qui :

- Complexifie la lisibilité de la desserte
- Laisse sur le carreau les usagers de la vallée de Bièvre
- Aggrave encore davantage la desserte de Savigny-sur-Orge (de 12 à 8 trains par heure de pointe)
- Va engendrer des désordres et dysfonctionnements supplémentaires dans les gares de Bibliothèque François Mitterrand et d'Austerlitz.

Il faut encore et encore le répéter : le problème de la ligne C ; c'est sa complexité, la vétusté de ses infrastructures, le manque de retournements rapidement opérationnels aux entrées de Paris et en banlieue, la croissance de la demande qui intensifie toujours plus sa fréquentation, laquelle est de plus en plus en concurrence avec d'autres missions (TER Région Centre Val de Loire, besoin nouveau d'un « open access » à Juvisy, trains de fret, etc.).

La mise en service du prolongement de la ligne 14 à Orly risque d'aggraver la correspondance avec le RER C à Bibliothèque François Mitterrand en l'attente du prolongement du T7 à Juvisy, celle de la ligne 15 aux Ardoines au mieux en 2026, va en attendant augmenter inutilement les temps de parcours.

**CIRCULE demande instamment la programmation des opérations inscrites au schéma directeur de 2009** que le Grand Paris Express n'a aucunement rendues caduques, bien au contraire. Il faut en urgence réaliser :

- Une installation moderne et rapide de **retournement en gare de Brétigny-sur-Orge** pour permettre l'accueil des missions Z6 (Versailles-Chantiers), promesse faite dès la concertation sur le T12 en 2011.
- **Le prolongement du T12 à Versailles-Chantiers**
- **L'achèvement de l'opération Massy-Valenton Ouest** pour rendre la construction de la desserte du RER C indépendante de la grille des TGV et mieux mailler le réseau ferroviaire sud francilien

CIRCULE demande également le **prolongement du T7 à Juvisy-sur-Orge** - repoussé d'élection locale en élection locale, au mépris de l'intérêt général - dont il est maintenant plus qu'urgent que le chantier démarre.

CIRCULE demande aussi à nouveau **des quais agrandis à Bibliothèque François Mitterrand et l'amélioration de l'intermodalité à la gare d'Austerlitz** entre les quais de banlieue souterraine et de surface vers la ligne M6 (quai de la Gare) et l'urbanisation Paris-Rive-Gauche.