

Édito

A l'horizon... on ne voit pas le bout du tunnel !

Notre modeste « feuille de chou » aimerait tant être porteuse de bonnes nouvelles ! Hélas, pour les sujets qui nous tiennent le plus à cœur, ce ne sera pas encore dans ce numéro. A **CIRCULE**, si nous ne voyons pas la vie « en rose » pour notre quotidien d'usagers, nous n'avons pas l'habitude de la voir « toute noire ou toute blanche ». Quand des choses bougent nous l'écrivons, et ce numéro s'en fait l'écho. Elles ne sont pas sans effet sur la régularité, encore qu'une amélioration annuelle sur l'ensemble de la ligne ne doive pas masquer le fait que des tronçons de celle-ci sont plus mal lotis que d'autres, ce qui est le cas sur la branche Sud. Mais sur tous les dossiers dont nous espérons l'annonce du démarrage (pour certains depuis plus de trois ans) on reste au point mort.

Que cela soit RFF, la SNCF ou le STIF (dont la mise en place tardive du Conseil d'administration est certes une raison des retards pris) chacun de nos interlocuteurs, avec de son point de vue les meilleures raisons du monde, repasse à l'autre la « patate chaude » de la responsabilité de cet immobilisme. Prenons l'exemple du Poste d'Aiguillage et de Régulation (PAR) des Invalides dont nous vous avons, à maintes reprises, souligné l'importance pour assurer une meilleure fiabilité de la ligne. Sa régénération, votée en 2003 par le STIF, fait l'objet d'incessantes remises en question, modifications d'études, réévaluation des coûts et des objectifs, au point qu'aujourd'hui on finit par se demander si ce qu'il était jugé urgent d'entreprendre il y a trois ans finira par être mis en œuvre un jour !

Même chose concernant le Schéma directeur de la ligne C, annoncé initialement pour 2005, puis début 2006, et aujourd'hui pour la fin 2006. Conséquence du désengagement de l'Etat ces

dernières années en matière de transports, l'ampleur des investissements, la complexité réelle des solutions pour offrir de nouvelles dessertes, repoussent sa concrétisation à des horizons dont nous n'osons même pas vous dire les dates, de peur de vous saper le moral dans un contexte général déjà peu euphorique !

Quant aux contenus de ces projets et des différentes hypothèses envisagées, ne nous en demandez pas plus : depuis quand a-t-on vu que l'on demande leur avis aux associations et usagers ? Nous ne sommes certes pas des experts, et n'avons sans doute pas les compétences techniques requises, mais nous savons ce que nous voulons et notre vécu est irremplaçable. S'en priver c'est à coup sûr s'exposer à l'échec. Comme cela vient de se produire sur la ligne D où le « plan d'urgence » de modification des dessertes censé améliorer la régularité, enfin bien peaufiné, vient d'être rejeté par les élus et les usagers mécontents des solutions avancées. Résultat : retour à la case départ !

Un STIF décentralisé et démocratisé est indispensable. La Région Ile-de-France en manifeste la volonté, notamment en créant en son sein une commission « démocratisation ». C'est ensemble, le 24 septembre dernier, qu'élus, usagers et syndicats ont agi pour que l'Etat donne au STIF les moyens financiers pour des transports de qualité. Aujourd'hui, c'est donc ensemble qu'il nous faut le réaliser. Alors, Messieurs de RFF, de la SNCF, du STIF de grâce pour voir le bout du tunnel ensemble, éclairez un peu notre lanterne, un peu de transparence, on y verra peut-être plus clair !

Le bureau de **CIRCULE**



A propos des parcs relais de Bouray/Lardy et Marolles

Des adhérents qui utilisent les parkings des gares de Bouray et Marolles ont interpellé **CIRCULE**, ces parcs relais étant surchargés et les usagers qui stationnent aux abords se faisant verbaliser.



Nous avons écrit aux élus concernés, rencontré Mme Campion (Sénatrice-Maire de Bouray et Conseillère générale) ainsi que M. Peyron responsable des Parcs relais au STIF. Il s'avère que ces parkings « débordent » pour plusieurs raisons :

- les usagers des villes d'alentour ne disposent pas de suffisamment de bus de rabattement ;
- le rythme de rotation des bus ne correspond pas réellement aux horaires des usagers ;
- les voyageurs géographiquement plus proches du RER D qu'ils devraient logiquement rejoindre, préfèrent se déplacer jusqu'au RER C qui fonctionne mieux...
- ni les maires, ni le STIF ne souhaitent étendre les surfaces de parking en centre ville ;
- le parking assez proche de Brétigny est payant (et cher...) et « sous occupé » alors que ceux de Marolles et Bouray sont gratuits (comme la plupart des parcs relais) et donc plus attractifs pour les usagers.

Mme Campion et M. Peyron, tout comme **CIRCULE**, souhaitent améliorer les rabattements en bus vers les gares au moins aux heures de pointe et réfléchir à une meilleure desserte également en heures creuses. **CIRCULE** a proposé au STIF d'organiser une réunion des communes et communautés de communes concernées pour réfléchir aux améliorations à apporter et engager, si elles en sont d'accord, une démarche de PLD. Si toutes les communes s'associent à cette initiative, le STIF pourrait diligenter une enquête pour savoir d'où viennent les usagers des parkings et leurs habitudes de déplacement (horaires, destination, etc.). Une demande par courrier a été adressée au STIF dans ce sens.

A suivre...

Parcs-relais

Au cours de notre rencontre avec M. Peyron, de manière plus générale a été abordée la politique du STIF à propos de ses parcs relais. Un rapport sur cette question devrait être présenté dans le courant de l'année au Conseil d'administration du STIF. Si le STIF semble plutôt favorable à rendre « payants » ses parcs, **CIRCULE** a fait remarquer que nous n'étions pas favorables à l'idée d'ajouter des frais de stationnement au coût déjà élevé des cartes Orange et que, pour inciter les automobilistes du Sud-Essonne à utiliser la ligne C du RER pour leurs déplacements, il était nécessaire à la fois d'améliorer les rabattements par bus vers les gares mais aussi les possibilités de stationnement aux abords sans coût supplémentaire.

Laurette FARGES, Présidente de **CIRCULE**, a été interviewée par Téléssonne.



Journal télévisé du 19 avril 2006 : Laurette Farges a exposé les attentes de CIRCULE pour la mise en œuvre complète du « Projet d'amélioration » de la ligne C, ainsi que pour l'élaboration de son schéma directeur.

LEXIQUE

CACR : Groupe communiste, Alternative citoyenne et républicain
PMR : personnes à mobilité réduite
PDU : Plan de déplacements urbains

PLD : Plan local de déplacements
RFF : Réseau ferré de France
STIF : Syndicat des Transports de la Région Ile-de-France

Brèves - Brèves - Brèves - Brèves - Brèves - Brèves

Tarifification sociale dans les transports publics

Jean-Paul Huchon, Président du Conseil régional et du STIF, s'est engagé dans un courrier adressé le 28 mars à Gabriel Massou, Président du groupe CACR, à ce que, dès 2006, la Région mette en oeuvre des mesures de tarification sociale spécifiques, grâce aux 85 millions d'euros inscrits pour ce faire à son budget : « *Parce que la tarification sociale ne peut plus attendre pour nombre de nos concitoyens les plus en difficulté, le Conseil Régional d'Ile-de-France, à ma demande, s'engagera dès cette année dans la mise en place d'une première mesure de gratuité* »... « *Aussi, je demande au Vice-Président Serge Méry en charge des transports, appuyé par les services de la Région, de préparer un rapport proposant à la Commission Permanente de la région du 08 juin 2006 la mise en oeuvre d'une première mesure relative à la tarification sociale.* ».

Mais aucune décision n'est prise pour le moment. On se souvient des effets d'annonce sur le même sujet, début 2005. Il reste encore un certain flou sur plusieurs aspects : quels seront les ayants-droits ? Quel niveau de réduction ? Dans le dernier journal de la Région, Jean-Paul Huchon parle de 75% et non de la gratuité totale...

Un rapport sera donc voté, à cet effet, au Conseil régional le 8 juin 2006 qui devrait préciser les publics concernés par cette mesure de gratuité pour 1 million de personnes, dont le coût en année pleine est estimé entre 80 et 100 millions d'euros par le CESR (Conseil économique et social régional).

Infos gares ou gare à l'info !

La SNCF est la première à le reconnaître : en matière d'informations en situation perturbée elle a beaucoup de progrès à faire. Certes, dans la dernière période nous avons pu constater de manière inégale selon les gares ou dans les trains, que des efforts de réactivité sont engagés pour qu'aux désagréments engendrés par les retards et incidents, ne s'ajoute pas l'exaspération d'être tenu dans l'ignorance de ce qui se passe. A chaque rencontre avec la direction de la ligne C, **CIRCULE** ne manque hélas pas d'exemples et de demandes pour qu'enfin nous ayons une information de qualité en cas de dysfonctionnements. Afin de mieux cerner l'ensemble de nos attentes et demandes, le STIF a chargé un cabinet d'études d'une mission d'audit auprès des usagers et de leurs associations. Dans ce cadre **CIRCULE** a été auditionné en mars dernier. Nous avons pu, à cette occasion, en nous appuyant sur tout ce que nos adhérents et les usagers questionnés nous ont transmis, exposer toutes nos revendications sur le sujet. Nous attendons avec impatience les résultats de cette étude et surtout leur concrétisation. Cela dit, il est évident que plus la régularité sera améliorée sur la ligne et moins il sera nécessaire de consacrer tant d'efforts pour nous informer en situation perturbée... et cela c'est le plus important pour nous tous !

Navigo s'étend en banlieue

Engagée depuis 2001, la mise en place de la télébilletique va connaître une nouvelle étape dans les prochaines semaines. En effet, la décision du STIF du 10 mai entérine l'extension du Passe Navigo aux cartes Orange mensuelles et hebdomadaires toutes zones. Après les abonnés à l'année (Imagine'R et Intégrale) qui sont déjà 1,4 million, ce sont près de 2 millions de personnes qui sont concernées. Avantage pour les usagers : une fiabilité meilleure que les coupons magnétiques, un passage un peu plus rapide des lignes de contrôle et une possibilité de remplacement en cas de perte ou de vol (moyennant le paiement de 8 Euros). A noter aussi la possibilité qui sera offerte, si le STIF le décide, d'acheter un prolongement de parcours ponctuel au delà des zones habituelles, vieille revendication de nombreux usagers. Restera ensuite à traiter la délicate question du passage sur Navigo des billets pour les usagers occasionnels.

RER D : Le plan d'urgence reporté d'un an...

Le «Plan d'urgence» censé améliorer de 5 points la régularité du RER D (13,7 % de retards en 2005) ne sera pas mis en place en décembre 2006 comme prévu initialement (voir notre journal de décembre 2005). Celui-ci prévoyait de modifier les dessertes à infrastructure constante et matériel inchangé. Mais une partie des usagers et des élus locaux ont protesté contre ce plan qui dégradait leurs conditions de transport (correspondance obligatoire à Juvisy ou à Gare de Lyon pour certains trains). Soucieux de ne pas passer en force, le nouveau STIF décentralisé se donne jusqu'en mars prochain pour élaborer un projet plus consensuel à mettre en oeuvre en décembre 2007. Une tâche ardue tant les marges de manœuvre sont faibles.

Tarifs : hausse limitée à l'inflation

Le nouveau STIF a décidé de limiter la hausse annuelle des tarifs à 1,8% en moyenne au 1er juillet 2006. Cette augmentation est la même qu'en 2005 mais nettement inférieure aux années précédentes. Bien sûr, une hausse de tarifs ne fait jamais plaisir mais son pourcentage est à rapprocher de celui du budget 2006 du Transilien qui progresse de 6%, notamment du fait de certains renforcements d'offre, de la mise en service de nouvelles infrastructures et de la mise en oeuvre du plan d'action régularité.

Une idée, une gare

La SNCF lance cette année une opération nationale intitulée « Une idée, une gare ». Il s'agit de réaliser avec les communes des actions locales qui améliorent le service rendu aux usagers (que la SNCF appelle « clients ») et resserrent les liens existant entre les communes et la SNCF.

La nature des projets concernés est très diverse. Il peut s'agir de fleurir la gare, d'installer un garage à vélos, d'améliorer l'accessibilité, etc... On peut certes interpréter cette opération comme un moyen pour la SNCF de faire prendre en charge par les communes des investissements qui lui incombent normalement. Mais il faut reconnaître qu'il existe bien trop souvent une certaine étanchéité entre le domaine SNCF et la voie publique pour rejeter a priori cette idée. En fait, les financements seraient partagés entre les communes et la SNCF.

A l'occasion de la dernière réunion du Comité Intergares concernant les gares de Savigny à St-Michel sur Orge, les représentants de **CIRCULE** ont suggéré d'utiliser ce dispositif pour améliorer l'information « transversale ». Il s'agirait de mettre à la disposition des usagers des gares toutes les informations concernant les bus disponibles (emplacements des arrêts, plans des lignes, horaires théoriques et en temps réel, etc.). Ces informations pourraient être disponibles par tous les moyens envisageables, y compris par l'interrogation des agents des guichets. Réciproquement, l'information concernant la SNCF pourrait être disponible aux arrêts des bus des réseaux locaux, et des écrans infogare être disposés dans les gares routières pour favoriser les correspondances entre bus et trains. On peut ajouter également des plans de ville ou de quartier, une signalétique orientant vers les équipements publics, etc.

Cette suggestion a semblé recueillir d'emblée l'approbation des représentants des municipalités présents lors de cette réunion (Ste Geneviève des Bois et St Michel sur Orge). Dans le cas spécifique de ce secteur, et en liaison avec la mairie de Savigny, la Communauté d'agglomération du Val d'Orge serait l'interlocutrice de la SNCF, ce qui inclurait donc également la gare de Brétigny.

CIRCULE suivra l'évolution de ce dossier et reste naturellement à votre écoute pour toute suggestion complémentaire dans ce domaine.

Plan de déplacements urbains d'Ile-de-France : en gare de Brétigny, le contrat de pôle entre en application.

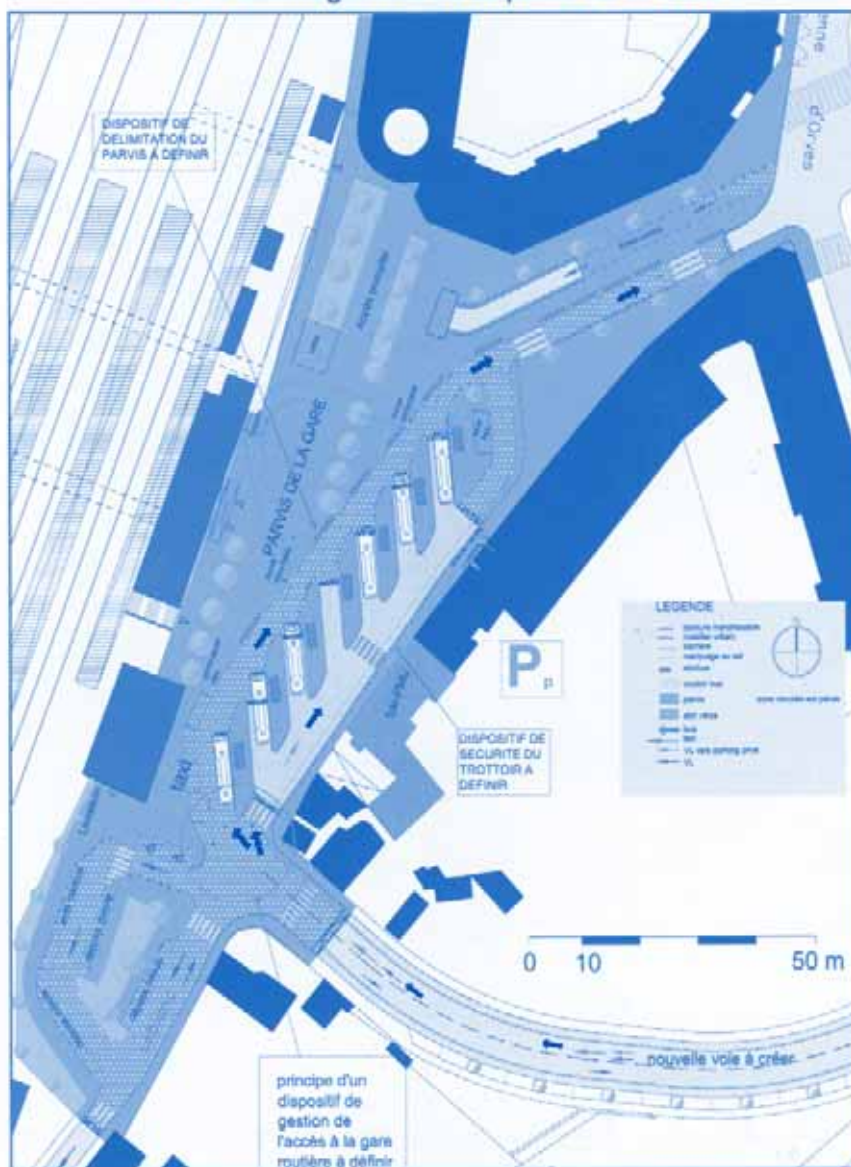
En principe d'ici la fin 2007 la gare de Brétigny et ses abords auront un nouveau visage grâce au contrat de pôle entre en application. Celui-ci devrait permettre d'améliorer au sein de la gare la qualité de service : réaménagement du bâtiment voyageur, éclairage, information, et également (à échéance 2008-2009) l'accessibilité PMR aux quais.

Quant à l'extérieur, le réaménagement de la place de la gare, permis par la création d'une nouvelle voie d'accès, devrait se concrétiser par la création d'une véritable gare routière, une mise en sécurité des arrêts de bus et une sécurisation des cheminements piétons (y compris PMR) aux abords. Tout cela favorisera le renforcement de l'intermodalité des moyens de transports dans la ville ainsi qu'une meilleure accessibilité des modes alternatifs : bus, taxis, piétons, vélos.

Les travaux qui se montent à plus 10 millions d'euros, sont financés par l'Etat dans le cadre du PDU, par RFF, la SNCF, le STIF, la Région, le Conseil général de l'Essonne, la Communauté d'agglomération du Val d'Orge et la ville de Brétigny.

Ce contrat de pôle est le résultat de plusieurs mois d'études et de concertation auxquels **CIRCULE** a participé. Il s'agira, bien évidemment, lorsque ce projet sera opérationnel d'évaluer la réalité des impacts aujourd'hui attendus.

Plan d'aménagement de la place de la Gare



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.

Prenez contact...

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

Web : <http://circule.erc.free.fr> - E.mail : circule@nomade.fr