



Édito

Un RER C de qualité... parce que nous le valons bien !

Il est encore temps pour sacrifier, avec plaisir, à la tradition et vous présenter tous nos vœux de bonheur, de santé et...peut-on oser ajouter... de transports qui soient à la hauteur des possibilités d'un pays comme la France, pour répondre à nos besoins et aux exigences d'un autre mode de développement.

L'année 2009 ne nous laissera pas dans ce domaine des souvenirs très heureux. La fragilité de la ligne demeure, et la bonne nouvelle d'un calendrier de travaux importants sur plusieurs années dans le cadre du schéma directeur aura été contrariée par l'annonce de modifications de dessertes inacceptables pour les usagers essonniers. Il aura fallu la mobilisation, à notre alerte, des élus de gauche comme de droite pour que soient **gelés ces projets et sans que cela mette en cause l'engagement des travaux.**

Des esprits chagrins diront que l'approche des élections régionales n'y est sans doute pas pour rien. Peu importe,

c'est aux actes passés et présents qu'il convient de se reporter pour juger de la valeur des promesses et, demain, vous pouvez compter sur notre vigilance quant à leur respect.

Parmi celles-ci, il y a la demande que RFF étudie les possibilités du **sextuplement** des voies entre Juvisy et BFM (2 voies supplémentaires). Certes le projet est ambitieux, mais pas plus que le « métro grand huit » en Ile-de-France avancé par le gouvernement qui ne correspond pas forcément aux besoins des bassins d'emploi et des populations du Val-de-Marne ou de l'Essonne.

Ce **sextuplement** a l'immense avantage d'être la seule solution permettant d'améliorer demain l'offre de dessertes nouvelles sans pénaliser une partie des usagers par rapport à d'autres. Nous ne relâcherons pas notre pression pour son étude et sa réalisation.

Le bureau de **CIRCULE**



Le portique au sol après l'accident

Accident du 20 décembre : les difficiles conditions d'un retour à la normale

L'année 2009 s'est mal terminée sur la ligne C. Un accident grave s'est produit le 20 décembre et ses conséquences, lourdes en terme de dégâts matériels, se font encore sentir à l'heure où nous écrivons ces lignes. Heureusement il n'y a pas eu de blessés graves et le sang froid du conducteur a sans doute évité bien pire. Il n'en demeure pas moins que les dégâts ont été très importants et il faudra du temps avant que notre ligne retrouve un fonctionnement normal.

Dans une période de fêtes et de météo difficile, le personnel de la SNCF a su dans son ensemble se mobiliser nuit et jour, pour tenter de remettre en service, aussi vite que possible, la meilleure offre de transport réalisable. Certes, cela n'a pu se faire sans quelques dysfonctionnements et sans désagrément aucun, mais nous tenons à saluer ce qui a été accompli, dans de telles conditions, et qui illustre bien ce qu'est l'esprit de service public dans notre pays.

Nous tenons à saluer aussi l'effort d'information fait par la direction de la ligne qui depuis le 21 décembre diffuse de nombreux bulletins d'information et a mis en place des équipes spécifiques à la disposition des usagers sur les quais des gares principales.

La SNCF nous a fait savoir que les travaux se poursuivent de nuit car ils nécessitent l'interruption totale des circulations. Dans la journée la circulation des trains est assurée à l'aide d'installations provisoires ce qui impose une limitation de vitesse dans la zone de Choisy et conduit à des retards réguliers sur l'ensemble des trains de la ligne de 5 à 10 minutes. Des PAUL et des BALI ont été supprimés pour alléger le nombre de circulations en heure de pointe.

Les experts de la SNCF estiment que les travaux permettant de retrouver un trafic normal pourraient être terminés à la mi février. Pour plus d'infos voir les affiches en gare ou sur le web : www.transilien.com



Travaux : pose de la voie provisoire centrale

Comité de ligne C du 16 décembre 2009 :

une première étape vers des solutions concertées pour l'avenir du RER C ?

Depuis l'adoption du schéma directeur du RER C par le STIF, en juillet dernier, une certaine inquiétude régnait dans de nombreuses communes de l'Essonne sur l'évolution des dessertes de la ligne. Des tracts et des rumeurs avec des informations exagérément alarmistes ont même circulé. Une manifestation d'élus locaux au STIF le 9 décembre a fait monter la pression sur ce dossier.

Il était temps de clarifier la situation avec la tenue du comité de ligne, qui rassemble, rappelons-le, l'ensemble des acteurs du dossier : STIF, SNCF, RFF, mais aussi associations d'usagers et élus locaux. L'ambiance y était tendue, chaque élu défendant légitimement la desserte de sa commune... Dans ce contexte, la présentation de RFF expliquant l'impact sur la ligne C du cadencement national des TGV en 2012 a été accueillie fraîchement. Pour sa part, **CIRCULE** a fait l'intervention suivante, en souhaitant qu'une réelle concertation s'instaure dans les mois qui viennent :

« Nous nous félicitons de la tenue de cette réunion que nous avions instamment demandée pour que le Schéma directeur de la ligne C y soit présenté et qu'elle permette à tous de s'exprimer sur ses orientations.

Tout d'abord, nous nous réjouissons des très importants travaux d'investissement que contient le Schéma directeur : à condition, bien sûr, qu'ils soient réalisés dans les délais annoncés, ce dont nous avons quelques raisons de douter au vu de l'expérience de ces dernières années du temps que met RFF pour réaliser des opérations décidées... Nous avons également quelques points de désaccord, que nous renouvelons ici, à propos de l'augmentation des temps de transport, liée à une modification des dessertes à l'horizon 2015-2017 pour tous les RER au départ de Brétigny, qui deviendraient omnibus jusqu'à Paris.

Nous sommes ici porteurs des revendications des usagers qui ne souhaitent en aucun cas une augmentation de leur temps de trajet sur une ligne dont ils subissent depuis longtemps des dysfonctionnements répétés. L'amélioration de la régularité sur l'ensemble de la ligne est leur revendication principale. Elle passe par la réalisation le plus rapidement possible de ces importants investissements prévus par ce Schéma directeur.

Nous avons appris, et vous venez de le confirmer, que l'engagement était pris par le Président J-P. Huchon de geler les nouvelles dessertes de 2012. Il ne s'agit pour 2012 que d'un seul arrêt supplémentaire sur deux missions, qui induit 1 ou 3' de plus, mais dont on ne sait s'il ne risque pas de dégrader un peu plus la régularité. Pour 2017 rien n'est dit ? Y-a-t-il « gel » également ?

*Pour **CIRCULE**, avant d'envisager quelque nouvelle desserte que ce soit :*

- Il nous paraît indispensable d'engager le plus rapidement possible les travaux prévus pour un retour à un fort taux de régularité pour toutes les branches et une bonne robustesse de la ligne ;

- Il nous paraît également indispensable d'engager en priorité la réflexion sur le sextuplement des voies entre Juvisy et BFM qui serait de nature à permettre le renforcement des dessertes sur le Val de Marne sans léser les autres tronçons de la ligne ;

- Indispensable, encore, d'engager en parallèle et d'accélérer les études sur les Transports en Commun en Site Propre (TSCP) entre Les Ardoines et BFM prévues dans le rapport d'activité 2008 du STIF, mais seulement à l'horizon 2020.

Par ailleurs, une demande ancienne et récurrente d'élargissement de la pointe ne nous semble pas être vraiment prise en compte à court terme dans le Schéma directeur. Elle paraît très hypothétique : il est uniquement précisé qu'il « serait possible d'étendre la pointe à partir de 2015 moyennant des travaux de signalisation ». Nous insistons donc sur une meilleure prise en compte de cette demande, et y compris ce qu'elle induit en terme de matériel roulant.

Pour finir, nous tenons à préciser qu'alors que nous entendons beaucoup d'annonces sur des grands projets dont le coût semble faramineux et pas forcément en adéquation avec les besoins quotidiens des usagers franciliens, notre exigence c'est que soit mis en œuvre très rapidement le Plan de mobilisation de la Région et que soient débloqués, en particulier par l'État, les financements nécessaires. Les projets à très long terme ne doivent pas retarder la mise en œuvre des réalisations urgentes.

Tels sont les objectifs que nous souhaitons voir entérinés par ce comité de ligne. »

Nous devrions savoir, en ce début d'année ce qu'il en est précisément de la réflexion de la Région et du STIF à propos du « gel » des dessertes 2015-2017 promis. A suivre ...

Syndicats/associations d'usagers : des actions convergentes pour des intérêts communs

Au cours des années 2007 à 2009 **CIRCULE** a participé aux initiatives d'une coordination de syndicats et d'associations d'usagers qui demandait à l'État de mieux financer la rénovation et l'entretien des infrastructures du RER. En 2007, le ministre n'a voulu prendre aucun engagement.

Aussi, en 2008 et 2009, les associations et les syndicats ont distribué et collecté une **pétition demandant à l'État d'investir dans l'amélioration du transport ferroviaire en Ile-de-France.**

De son côté, le **Conseil Régional** a élaboré avec les conseils généraux « un **Plan de mobilisation** » pour la modernisation et l'amélioration du transport en Ile-de-France. Celui-ci comporte notamment la modernisation du RER A, les schémas directeurs des RER B, C et D (500 millions d'euros pour le C, mais sans le sextuplement entre Juvisy et Paris), le Tram-train Massy-Évry, le prolongement de la ligne 14 qui contribuerait à désaturer la ligne 13, du matériel roulant, et la rocade métro « Arc Express ». Il devait être financé par les collectivités territoriales et par l'État.

Le 29 Avril 2009, le président de la République a déclaré qu'il était d'accord pour apporter la contribution de l'État au financement de ce plan. **CIRCULE**, comme les autres associations d'usagers s'en réjouissait.

Parallèlement, Christian Blanc, secrétaire d'État, préparait son projet de Grand Paris comprenant une rocade de métro automatique surnommée « Grand huit » qui relierait les grands pôles de compétitivité d'Ile-de-France. **CIRCULE**, comme les autres protagonistes, a regretté le manque de concertation avec les collectivités, les associations et le STIF...

En septembre, à la demande du Premier ministre, le **rapport du député Carrez** a fait des propositions permettant le financement du plan de mobilisation de la Région et d'une partie du plan de Christian Blanc.

Le rapport Carrez prévoit de financer les nouvelles lignes (investissement et fonctionnement) par la contribution des collectivités, des entreprises et des usagers à hauteur d'un tiers chacun.

Or, pour ce faire, il faudrait des mesures législatives. Mais lorsque l'assemblée nationale a travaillé sur l'avenir des transports en Ile-de-France, les mesures préconisées par le rapport Carrez n'ont pas été prises en compte. Au contraire, **certain députés ont exprimé leur crainte de voir tous les financements « aspirés » par le projet du Grand Paris au risque de délaissier la rénovation des infrastructures existantes.**

La coordination des associations d'usagers et de syndicats a demandé une rencontre avec le ministre des transports,

M. Bussereau. **CIRCULE** y participera. Au côté de nos partenaires, **nous demanderons que le financement des nouvelles lignes n'implique pas d'augmentation des tarifs.** En effet, si l'on veut que les Franciliens utilisent les transports en commun plutôt que leur voiture il ne faut pas en augmenter le coût. Nous insisterons pour que le gouvernement propose des lois visant à faire payer les nouvelles lignes par les plus values foncières, par les entreprises qui bénéficient des dessertes de RER et par l'État qui n'a pas investi suffisamment dans le rail depuis vingt ans.

Au sein de cette coordination, **CIRCULE** demandera que le ministre précise les financements des différents projets du « Plan de mobilisation » notamment **ceux affectés par l'État pour le schéma directeur de la ligne C** et, y compris, pour le **sextuplement** nécessaire entre Juvisy et Paris.



- Brèves - Brèves - Brèves - Brèves - Brèves - Brèves -

Rénovation légère pour 4 gares du RER C

Le Conseil régional et le STIF ont attribué une subvention à la SNCF pour la rénovation légère de 20 gares, dont 4 sur la ligne C : Arpajon, Épinay-sur-Orge, Saint-Cyr et Porchefontaine. Le coût moyen par gare est d'environ 1 million d'euros. La rénovation porte notamment sur les souterrains et les espaces de la gare extérieurs au bâtiment voyageurs permettant d'accéder aux quais.

Les travaux devraient s'échelonner jusqu'en 2012.

Ivry RER : accès élargi retardé et meilleure desserte bus

Les travaux d'élargissement de l'escalier d'accès au souterrain coté Seine devaient être finis fin 2009 mais ils ont pris du retard. De toutes façons, ils ne suffiront pas à régler les problèmes de saturation de l'accès au quai en venant de Paris. Par ailleurs la ligne de bus RATP 323, importante ligne de rocade actuellement terminus à Ivry RER, sera prolongée courant février à la place Gambetta située dans le quartier en développement d'Ivry port.

Lors de la dernière rencontre avec la SNCF, **CIRCULE** a évoqué tout particulièrement le futur schéma directeur de la ligne C sur lequel nous souhaitions avoir des informations, **CIRCULE** a demandé où en étaient les études concernant les modifications de desserte prévues pour 2012 et rappelé la demande expresse des Essonnais de ne pas voir leur temps de transport rallongé.

Nouvelles dessertes prévues

- Pour 2012 :

La direction de la ligne C a répondu que les hypothèses étudiées ne modifieront pas les temps de parcours pour les branches Dourdan/Etampes. En 2012, RFF modifiera les horaires pour les cadencer avec ceux du TGV qui croise le RER C entre Massy et Orly. Pour cette échéance, le STIF a demandé à RFF de desservir par deux trains au quart d'heure les gares de Vitry et Ivry. Les études ne sont pas terminées car il faut vérifier que les modifications de desserte de 2012 ne nuiront pas à la régularité. Dans ces hypothèses, les RER de Dourdan (ou ceux de l'une des deux missions de Brétigny, ce n'est pas encore tranché) desserviraient Ivry et les RER de Versailles desserviraient Vitry. Grâce à des améliorations de la signalisation, ils rouleraient un peu plus vite, ce qui compenserait globalement le temps perdu par l'arrêt supplémentaire.

CIRCULE a renouvelé ses demandes sur l'élargissement de la pointe. La SNCF a indiqué que les études étaient en cours par RFF sans certitude sur leur faisabilité.

- Pour 2015 et 2017 :

La direction de la SNCF a répondu que c'est à l'horizon 2015 et 2017 que les dessertes nécessaires aux usagers du Val-de-Marne impliqueront un rallongement du temps de parcours de ceux du Val-d'Orge. En effet, le secteur de Choisy se construit dans le cadre d'une opération d'intérêt national, il est prévu que la population qui viendra y travailler ou y habiter augmente de 5% par an. Aussi en 2015 il faudrait absolument une desserte de type métro à Choisy, Vitry, Ivry.

Pour **CIRCULE** la seule solution satisfaisante est le sextuplement des voies entre Paris et Juvisy.

La SNCF souligne que certains investissements prévus dans le schéma directeur permettraient de faire passer plus de RER et donc de mieux desservir Choisy, Vitry, Ivry, et de gagner en régularité. Pour **CIRCULE**, il est indispensable d'effectuer les investissements prévus et d'en vérifier les résultats avant d'envisager un nouveau scénario de dessertes.

Parmi les investissements prévus, la SNCF a présenté à **CIRCULE** les travaux nécessaires sur les postes d'aiguillages et les voies de Brétigny. Ils permettraient d'éviter beaucoup de retards et suppressions de RER en direction de Dourdan et Étampes. Coût : 200 millions d'euros à financer dans le cadre du schéma directeur.

Régularité

La direction de la SNCF a rappelé qu'en 2009 dans le cadre du Pan IMPAQT, elle a financé sur ses fonds propres de l'entretien et de la rénovation d'infrastructure appartenant à RFF. Au cours de l'année 2009 les incidents liés à l'infrastructure ont baissé de 8%. A partir de 2010 RFF s'est engagé à mettre 90 millions d'euros supplémentaires chaque année pour entretenir son réseau et réduire l'irrégularité. **CIRCULE** doit interpellier RFF à ce propos.

Parmi les causes d'irrégularité figurent, en bonne place, les signaux d'alarme intempestifs. La SNCF a affecté une équipe de sécurité pour limiter ces actes de malveillance. La SNCF a aussi réparti des agents sur les quais de St-Michel ND et de BFM, aux heures de pointe, pour faciliter la montée et la descente des voyageurs et ainsi faire respecter les temps de stationnement en gare pour une meilleure régularité

Informations demandées par **CIRCULE**

- Les travaux de rénovation du PAR des Invalides ont commencé et les sous stations électriques seront livrées d'ici 2012 (notamment celle de Dourdan qui permettra de chauffer les rames).
- Des accompagnateurs circulent dans les rames en soirée. Même si la SNCF dit ne pouvoir en mettre dans tous les trains, c'est un facteur sécurisant pour les voyageurs et **CIRCULE** souhaite que leur nombre soit augmenté.

BFM : Bibliothèque François Mitterrand - **PAR** : Poste d'Aiguillage et de Régulation
RFF : Réseau Ferré de France - **STIF** : Syndicat des transports d'Ile-de-France.

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 : circulererc@gmail.com