



Modernisation du nœud ferroviaire de Brétigny-sur-Orge LE POINT DE VUE DE CIRCULE *mai 2013*

Selon RFF, Brétigny est le 4ème point en Ile de France pour les incidents d'infrastructure. Si on ajoute le fait que l'axe Brétigny / Juvisy est l'un des plus empruntés au niveau national (RER, fret, TER et Intercités), alors le besoin de modernisation et de fluidification devient évident. Les problèmes de la ligne C, comme beaucoup d'autres lignes ferrées sont dus à un manque d'investissement depuis 30 ans et Brétigny en est un des exemples des plus marquants avec certains postes d'aiguillage datant des années 1930. CIRCULE approuve donc le projet de modernisation du nœud ferroviaire de Brétigny avec les observations suivantes :

CIRCULE déplore que ce projet, qui avait été identifié dans le schéma directeur RER C de 2009, ait mis 4 ans pour arriver en concertation. Il était pourtant facile de voir que ce projet n'a pas de lien avec la problématique des dessertes dans le Val-de-Marne.

Concernant la **nature et l'intérêt des travaux ferroviaires**, CIRCULE regrette que celles-ci soient présentées de façon pour le moins succincte. Nous avons bien noté l'intérêt de moderniser et regrouper les postes d'aiguillages en termes de fiabilité et de réactivité. De même, nous partageons l'objectif de séparer les circulations des trains terminus Brétigny des trains de la branche Dourdan. Les études ultérieures et l'enquête publique devront préciser quels conflits de circulation sont supprimés et lesquels subsistent, de même pour les limitations de vitesse à 30 km/h. Il faudra aussi expliciter si le projet améliore la gestion des retournements en provenance d'Étampes ou de Dourdan en cas de blocage au nord de Brétigny. Enfin, les gains de temps pour les opérations de garages / dé-garages devront être explicités.

Concernant les **impacts des travaux sur les circulations ferroviaires**, CIRCULE souhaite que ceux-ci soient organisés pour avoir un impact le plus minime possible sur la circulation des trains. Certains travaux auront lieu de nuit et nécessiteront de remplacer les derniers trains par des bus. Il faudra veiller à la bonne restitution des voies au trafic pour la reprise des circulations le matin. CIRCULE souhaite que les études ultérieures permettent de trouver des solutions techniques pour éviter des restrictions de vitesse durables qui dégraderaient la régularité déjà mauvaise du RER C.

Concernant les **évolutions de desserte** permises par le projet, le dossier RFF annonce un **allongement des services de pointe** du soir. Nous le réclamons sans cesse depuis de nombreuses années mais de façon encore plus pressante depuis les nouveaux horaires de 2012 qui ont encore aggravé la situation. La ligne C dont la pointe du soir se termine vers 18h30 au départ de Paris a la pointe la plus courte de toutes les lignes de RER. Il faut souligner que l'allongement de la période de pointe a un intérêt pour la plus grande capacité offerte mais aussi pour le temps de parcours réduit (maintien des trains directs Juvisy-Brétigny plus tardivement). Cependant il nous semble utile de préciser qu'il y a 2 pré-requis pour allonger la pointe, pré-requis qui ne sont pas explicités dans le dossier RFF :

- la nécessité de disposer de rames supplémentaires. C'est un grave problème puisqu'il y a une pénurie généralisée sur le réseau Transilien SNCF et il n'y a aucune commande de matériel roulant en cours pour répondre à ce besoin.
- la nécessité de moderniser la signalisation entre Juvisy/ Brétigny et de réorganiser les sillons fret. Les études sont en cours pour cela mais il faut que la décision de financement et de réalisation fin 2013 soit concomitante avec celle du nœud de Brétigny.

Par ailleurs l'aménagement du nœud de Brétigny doit permettre de gérer 12 trains à l'heure origine / terminus à Brétigny au lieu de 8. Cela doit permettre de **renforcer la desserte du Val d'Orge**. Il s'agit d'accueillir les 4 trains supplémentaires par heure de pointe terminus Brétigny qui vont aujourd'hui à Versailles Chantiers et seront remplacés par le tram-train Evry – Massy - Versailles. CIRCULE s'interroge sur la synchronisation des calendriers car la première phase du tram-train est annoncée pour 2018 alors que le nœud de Brétigny ne serait modernisé qu'en 2020. CIRCULE demande que soient étudiées les conditions permettant de raccourcir ce dernier délai.

En matière d'**insertion locale**, le projet ne générant pas d'expropriation à Brétigny, ne devrait pas poser de problème particulier. Toutefois en phase travaux, il faudra veiller à minimiser les effets sur la circulation des bus et des voitures au niveau des 2 ponts-rails et du passage à niveau à élargir.

En matière de **financement**, CIRCULE demande que RFF respecte l'objectif de fournir les études d'avant-projet à la fin de cette année. Il faudra alors que l'Etat et la Région formalisent leurs participations financières comme ils s'y étaient engagés dans la convention spécifique transport de 2011.

* * *