

COMITE DE LIGNE RER C

Compte-rendu de la réunion du 16 décembre 2009

Présidé par MM. Thierry MANDON (Président de la Commission Qualité de service du STIF) et Daniel DAVISSE (Administrateur du STIF)

Etaient présents :

STIF

SNCF Transilien

OPTILE

Réseau Ferré de France

Assistante parlementaire de

Mme CAMPION-Sénatrice de l'Essonne

Conseil Général des Yvelines

Conseil Général de l'Essonne

Conseil Général du Val de Marne

Communauté d'agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines

Communauté d'agglomération du Plateau de Saclay

Communauté d'agglomération Les portes de l'Essonne

Communauté d'agglomération Evry Centre Essonne

Communauté d'Agglomération du Val d'Orge

Communauté de communes Versailles-Grand Parc

Mairie d'ABLON-SUR-SEINE

Mairie d'ANGERVILLE

Mairie d'ANTONY

Mairie de BIEVRES

Mairie de BRETIGNY SUR ORGE

Mairie de BREUILLET

Mairie de CHOISY-LE-ROI

Mairie d'EPINAY SUR ORGE

Mairie d'ETAMPES

Mairie IVRY-SUR-SEINE

Mairie de JANVILLE SUR JUINE

Mairie de JUVISY-SUR-ORGE

Mairie de LA NORVILLE

Mairie de MORSANG-SUR-ORGE

Mairie d'ORLY

Mairie de RUNGIS

Mairie de SAINT CHERON

Mairie de SAINT MICHEL SUR ORGE

Mairie de SAINTE GENEVIEVE DES BOIS

Mairie de SAVIGNY SUR ORGE

Mairie de SAINT-YON

Mmes MOUGARD, BLYT

MM. MONNET, GUIMBAUD, HELAS,
MICHELON, SAINT-BLANCARD, DESORMIERE

MM. DEVAUX, JACOB, GUILLET,
BRUGEAUD, ROBERT

Mme APPIA

MM. LECONTE, HEROUIN, LE FLOCH

Mme PERIE

M. VAGNER

Mme DURANTON

M. PAPINEAU

MM. NEURY, BAUDRIER

Mme SABATHIE

M. HAUDECOEUR

Mme KEOPHILA

M. LISOWSKI

Mme SI ALI

M. LEONHARDT

Mme PAULIN

Mme PICHOT

MM. MITTELHAUSSER, CHIHANE

M. MARTIN

M. MIE

M. DECAUX

Mme ROBERT

M. METZ

M. DAVISSE

M. MALHERBE

M. LAPLACE

Mmes DUCHENE, DE GRAEVE

M. PLUSQUELLEC

MM. CHAUFOUR, DE RORTHAIS

Mme COLAS

M. DONJON

Mme PATRY

M. NIVET,

M. MARCILLAUD

M. HUDAULT

M. DELPIC

Mme SI ALI

M. NEUILLY

M. TOUZET

Mairie de SERMAISE
Mairie de VILLEMORISSON SUR ORGE
Mairie de VILLENEUVE-LE-ROI
Mairie de VITRY-SUR-SEINE
Directrice du Groupement des autorités
responsable de transport (GAT)
Association Comité d'Initiative pour le Rassemblement
et la Concertation des Usagers de la Ligne C en Essonne (CIRCULE)
Association Tangentielle 8

M. RINGUEDE
M. CHOLLEY
M. KAIDI
M. LEPRETRE
Mme DUCHENE

M. ECHINARD-LE BIHAN

MM. JACQUEMARD, MAEGHT

Etaient excusés :

Mairie de CHAMPLAN
Mairie d'EGLY
Mairie de WISSOUS
Association Familles de France

M. LECLERC
M. MARLONNET
M. ROY-CHEVALIER
Mme HINDERMANN

* * * * *
* * *

M. Mandon ouvre la séance en rappelant les engagements qui ont été pris pour instaurer un dialogue sur les conditions du service et les perspectives de développement du RER C. Le présent comité a pour objectif d'évoquer la continuité des actions développées le 12 mai dernier et de faire le point sur le Schéma Directeur et ses déclinaisons possibles à court, moyen et long terme.

La SNCF présente le document ci-joint en annexe relatif aux actions engagées pour améliorer la qualité du service de la ligne C. La régularité, c'est-à-dire la production du service, tend à s'améliorer progressivement, notamment depuis mars 2009.

Les mesures engagées et présentées au printemps commencent à porter leurs fruits : le dépannage en ligne instauré depuis plusieurs mois va être étendu en janvier prochain à la pointe de soirée. Par ailleurs, les régulateurs de flux instaurés sur la ligne D vont être mis en place à Saint-Michel Notre-Dame en pointe de matinée et de soirée. Les mesures mises en place pour dissuader l'usage du signal d'alarme ont également été efficaces avec une diminution sensible de ces actes pénalisant pour la régularité. Le train laveur de rails a porté ses fruits en diminuant les effets de patinage sur les voies au moment de l'automne.

Par ailleurs, les 18 M€ du plan IMPAQT engagés sur la ligne C ont été intégralement consommés pour effectuer des opérations de renouvellements anticipés de certains appareils de voie.

RFF détaille les actions engagées sur les infrastructures avec la participation financière du STIF, essentiellement sur l'alimentation électrique (sous-stations de Jouy-en-Josas mise en service mi 2011, Dourdan mi 2012), le renouvellement du Poste Automatique de Régulation des Invalides prévu mi 2011. De plus, le STIF finance l'aménagement des voies de la gare de Javel pour pouvoir gérer le terminus de trains venant de Versailles RG et Saint-Quentin-en-Yvelines en cas d'interruption du trafic dans le tronçon central : cette installation sera opérationnelle en 2013. Enfin, la suppression des ralentissements à 40 km/h entre Pont du Garigliano et Invalides est à l'étude.

RFF expose ensuite le projet de cadencement généralisé 2012 en soulignant l'articulation entre les besoins exprimés par le STIF et la logique nationale de coordination des différents besoins de Transilien, des TER, des activités Grandes Lignes et du fret.

Le STIF présente ensuite les propositions étudiées dans ce schéma pour 2012, afin d'améliorer la desserte en petite couronne compte tenu des importants développements urbains liés au projet Seine Amont. Il ressort que la création d'un deuxième arrêt au quart d'heure en gare d'Ivry et de Vitry se traduit pour la mission en provenance de Versailles Chantiers via Juvisy par une augmentation du temps de trajet de 3 minutes, et d'une minute pour l'une des deux missions en provenance de Brétigny.

Les élus du Val d'Orge rappellent que la petite couronne dispose d'une offre métro et bus ce qui n'est pas le cas des territoires plus éloignés. Ils contestent les chiffres de variation des temps de trajet.

La Communauté d'Agglomération du Val d'Orge déplore que la réflexion menée au plan national minimise l'impact des conséquences sur les déplacements quotidiens des franciliens. Par ailleurs, l'étude présentée par le STIF n'évoque pas les projets de développement urbain autour de Brétigny.

La ville de Juvisy rappelle que les projets d'amélioration des infrastructures sont promis depuis de très nombreuses années et déplore que les délais s'éloignent. Il semble de ce fait nécessaire que RFF rende des comptes sur cette situation qui dure depuis plus de dix ans. Il est de la responsabilité du STIF de rappeler à RFF ses devoirs sur la base des engagements pris lors du financement de ces opérations. Par ailleurs, il rappelle que le passage de trains de fret en heures de pointe est difficilement acceptable à partir du moment où les besoins des franciliens ne sont pas satisfaits correctement. Il note d'ailleurs que l'utilisation effective de ces sillons est très partielle. Il est également souligné qu'il faut absolument éviter d'opposer les besoins de Seine Amont et ceux du sud du territoire à partir du moment où il faut répondre autant que possible à l'ensemble des besoins, sans contester la légitimité de certaines demandes. Par conséquent, il est considéré urgent de passer à une phase d'études détaillées pour engager le sextuplement des voies. Ce point de vue est relayé par la très grande majorité de l'assistance, tout en rappelant les engagements du Président Huchon le 9 décembre dernier à propos du « moratoire » sur le projet d'offre.

La ville de Vitry apprécie l'important travail mené par le STIF pour faire avancer l'amélioration du RER C. Vitry est à 7 minutes de Paris mais n'est desservie que tous les quarts d'heure. Il n'est pas possible de nier les besoins en petite couronne d'autant plus que de nombreux habitants de l'Essonne viennent travailler dans le secteur et que l'offre du RER C n'est pas adaptée à de tels déplacements. Par conséquent, les salariés prennent leur voiture : 80% des salariés de l'entreprise Sanofi venant de l'Essonne utilisent leur voiture.

La ville de Villemoisson constate le maintien d'une forte irrégularité dans le val d'Orge et rappelle le besoin de développer l'offre, alors que les projets d'investissements à court terme maintiennent le statu quo.

La ville de Brétigny évoque les développements urbains en cours sur son territoire et rappelle que des habitants riverains du RER D se reportent sur le RER C du fait des conditions de transports sur le RER D.

La ville d'Ivry rappelle que le sextuplement est un projet de très grande ampleur qui ne pourrait voir le jour qu'à long terme et qu'il est donc indispensable de penser au court terme. Les orientations du SDRIF, toujours bloqué par l'Etat, sur la densification urbaine sont incompatibles avec le maintien d'une desserte au quart d'heure. Il est rappelé que le Schéma Directeur du RER C a été adopté par le STIF le 8 juillet dernier.

La Communauté d'Agglomération du Val d'Orge rappelle que cette adoption s'est faite sans concertation préalable et considère que les usagers pourraient décider d'occuper les voies pour manifester leur mécontentement. L'évolution de la capacité des infrastructures est donc indispensable. Il est également évoqué le projet de reconversion de la base aérienne de Brétigny.

Les collectivités de petite couronne rétorquent que les usagers des gares concernées pourraient également décider d'occuper les voies, ce qui ne réglerait pas le problème.

M. Mandon déplore la priorité accordée aux trafics nationaux et internationaux de voyageurs et de fret au détriment des besoins de l'Ile-de-France. Il rappelle l'importance de respecter la parole du Président Huchon quant au gel du projet 2012 pour permettre de trouver des solutions.

La ville de Rungis souligne que la troisième zone d'emplois d'Ile-de-France n'est desservie que par la gare de La Fraternelle avec un train toutes les 30 minutes, d'où l'usage dominant de la voiture pour accéder à cette zone d'emplois. En ce sens, l'arrivée du T7 est une avancée en espérant que les délais seront tenus.

La ville de Bièvres demande ce qu'il adviendra de la desserte entre Massy et Versailles Chantiers et de la desserte du plateau de Saclay.

M. Mandon confirme qu'il est dans l'intérêt de tous de trouver des solutions acceptables tant pour le Val de Marne que l'Essonne dont les demandes sont légitimes. Les travaux engagés par le STIF avec la SNCF sont constructifs. Il est essentiel que RFF respecte les engagements pris sur les délais de réalisation des travaux d'amélioration des installations.

M. Davisse ajoute que la décentralisation du STIF a été un puissant levier d'accélération des projets d'amélioration du réseau d'Ile-de-France, mais qu'il n'est pas possible de le transformer aussi rapidement et aussi profondément compte tenu des chantiers à mener. Il convient aussi d'apporter des réponses globales pour les territoires desservis par le RER C en ayant conscience d'une situation difficile sur le réseau ferroviaire mais aussi sur le réseau routier (voir le cas du carrefour Rouget de l'Isle à Choisy-le-Roi). Concernant la prise en compte des projets nationaux, elle doit se faire en cohérence avec les besoins locaux, mais on ne peut négliger l'intérêt économique et environnemental des projets de TGV en France. Enfin, il regrette l'exagération de certains propos dans la presse sur l'impact des temps de trajet liés au renforcement de l'offre en petite couronne et de ne pas avoir été prévenu de la manifestation du 9 décembre.

Le STIF présente ensuite l'état d'avancement du Schéma Directeur afin d'expliquer les sources de dysfonctionnement des circulations sur le RER C et l'étroite imbrication des besoins RER, TER, Grandes Lignes et fret. A ce jour, les études permettent de stabiliser les niveaux d'offre sur chaque gare et les temps de trajet. Il reste encore à travailler la robustesse du service ainsi établi. D'autre part, le projet propose de négocier en contrepartie du passage de trains de fret en pointe une extension de la période de pointe qui se termine actuellement beaucoup trop tôt.

L'association Tangentielle 8 déplore que le projet Massy-Evry entraîne une double correspondance pour les usagers du Val de Marne qui souhaitent rejoindre Versailles sans passer par Paris. Sur ce point, le STIF rappelle que la mission Massy-Palaiseau via Pont de Rungis reprendra la section Massy-Palaiseau – Versailles-Chantiers et que les conclusions de la concertation sur le projet du tram-train a bien mis en évidence l'intérêt de prolonger ce tram-train à terme de Massy à Versailles. Ces éléments viennent d'être portés à la connaissance du STIF, il est ainsi prématuré de se prononcer sur des délais.

L'association CIRCULE apprécie les projets proposés à court, moyen et long terme qui montrent la volonté des acteurs d'améliorer le RER C. Il est essentiel de veiller au respect des délais et à minorer l'impact sur les temps de trajet alors que la régularité reste aujourd'hui médiocre. L'association s'interroge sur la portée du moratoire annoncé par le Président Huchon : impacte-t-il 2017 ? Enfin, il semble nécessaire de travailler sur le développement de TCSP pour desservir Seine Amont en complément du RER C.

La Communauté d'Agglomération de Saint-Quentin-en-Yvelines s'interroge sur les conséquences sur la partie ouest de la ligne des modifications apportées sur la partie Austerlitz de la ligne, et sur le prolongement à Coignières.

Le STIF précise que ce dernier point n'a pas encore fait l'objet d'études. Quant à la partie ouest de la ligne, les réflexions actuellement en cours dans le Schéma Directeur portent principalement (cf. document joint) sur la desserte de la branche de Pontoise.

MM. Davisse et Mandon concluent la réunion en évoquant l'horizon de mi 2010 pour arbitrer sur le projet 2012, afin que le STIF puisse indiquer à la SNCF quel service commander. La présente réunion a permis d'exposer les différents points de vue et d'engager un travail collectif pour sortir d'un moratoire avec des solutions acceptables. La question du financement de la mise à 6 voies semble centrale : le Président du Conseil Régional et du STIF sera sollicité afin que les collectivités la portent auprès de l'Etat.