

Réunion STIF – 26 FEVRIER 2011 – REUNION D'INFORMATION SUR LE RER C Commentaires et compte-rendu de Jean-Marie CORBIN :

Dans le cadre du schéma directeur de la ligne C, au mois de décembre 2009 au vu de propositions inacceptables de rallongement du temps de parcours des usagers du Val d'Orge en direction de Paris, le STIF avait fait un pas en arrière.

JP Huchon veut maintenant sortir de ce moratoire. Il veut donc passer en force cette mesure très fortement soutenue par les élus du CG94 (D Davisse en tête) notamment, Ivry, Vitry, Choisy.

Si en théorie tous les élus étaient conviés, dans la pratique, ce n'était pas le cas, et G. Malherbe a fait allusion à F. Durovray élus et administrateur du STIF sans toutefois le nommer.

JV Placé était également présent, il est intervenu au début sans toutefois se positionner clairement.

On nous a donc présenté un powerpoint avec différents scénarii de nouvelles grilles horaires et dessertes.

La stratégie est simple : présenter cinq scénarii sordides et un légèrement moins sordide. JP Huchon n'a même pas recherché une quelconque participation sur les choix, et a présenté le scénario B (le moins sordide) comme celui adopté.

Les scénarii sont établis sur des hypothèses soit fausses soit non vérifiables. Mais cela n'a pas empêché l'hostilité des élus du Val d'Orge sur le scénario retenu d'emblée. En effet, faute de pouvoir et/ou de vouloir investir quoi que ce soit le STIF propose tout simplement aux trains directs de marquer des arrêts supplémentaires. La gare d'Ivry sur Seine étant extrêmement favorisée en passant d'une situation d'un train au 1/4 d'heure à 5 trains au 1/4 d'heure à terme (autant que Juvisy qui elle peut se justifier actuellement de 55 000 voyageurs/jour soit autant que Strasbourg).

L'impact de seulement 4 minutes dans chaque sens est faux, il faut plus que 4 minutes pour marquer 2 arrêts supplémentaires. J'arrondis donc à 6 minutes ayant semble-t-il plus d'expérience que les techniciens du STIF/RFF/SNCF qui bien évidemment n'ont pas intégré les temps de stationnement allongés par des mouvements de foule dans des rames surchargées en gare de Vitry / Ivry.

6 minutes dans chaque sens font 12 minutes par jour soit 1 heure par semaine de 5 jours soit sur une année travaillée avec 5 semaines de congés payés et quelques RTT = 45 heures. **JP Huchon élu socialiste, président du Conseil Régional d'Ile de France, nous présente un projet qui nous vole notre 5ème semaine de congés payés et quelques RTT.** (Congés et RTT mis en place par qui ? Je vous laisse deviner.)

C'EST INACCEPTABLE ET SCANDALEUX !

O. Léonhardt maire socialiste de Ste Geneviève des Bois n'a pas eu la langue de bois pour dénoncer ce projet (au rabais contre 25 Mds pour Grand-Paris-Xpress) et il est soutenu par les autres élus du Val d'Orge (G. Malherbe, M. Duranton). C. Neuilly maire adjoint à Savigny sur Orge était aussi présent mais n'est pas intervenu.

Les travaux d'aménagements de Brétigny sont soumis à l'adoption du schéma directeur alors qu'ils ne sont pas corrélés aux dessertes (ou alors cela signifie qu'il n'est plus possible d'adapter quoi que soit par la suite et c'est très grave). Pas de schéma directeur adopté, pas de travaux. Ça s'appelle du chantage pour passer en force.

Jean Maeght de l'association Tangentielle8 est intervenu, pour signaler que que dans tous les scénarii proposés, la desserte Juvisy-Versailles disparaissait. (comment cela a-t-il pu échapper à M. Duranton ? CG91 à Longjumeau)

JP Huchon, a parlé de son programme de rénovation des rames. (C'est à dire les rames anciennes mais avec du Vénilia(tm) pastel brillant sur les parois, du lino de chez Mondial Moquette et des sièges en moins. Il y a déjà des éclairages en panne sur des rames sortant d'atelier : il n'y a donc pas de quoi se vanter.)

A Juvisy, on parle d'une gare asphyxiée, notamment avec le second souterrain qui ne débouche toujours pas sur les alentours et d'un pont en ruines. Est-ce donc bien raisonnable de vouloir y ajouter un terminus de tramway dans ces conditions ?

La ville de Villeneuve le Roi en plus des avions, est complètement mise de côté sur les nouvelles dessertes bien qu'administrativement en petite couronne.

Note : Le mot "pieuvre" n'a pas été utilisé pendant la réunion, et S Mougard, (Directrice du STIF) bien que présente n'est pas intervenue.

Cette réunion a fait l'impasse sur les éléments factuels évidents, comme :

- les questions d'infrastructure (NEXT en retard de 30 ans sur SACEM, sous-station à installer, aiguillages à ajouter, ou simplement nouveaux accès des voyageurs aux quais)
- les matériels roulants (acquisition de rames neuves, rame accidentée non réparée, freinage améliorable, KVB contre-productif par rapport au "block lumineux "des années 50).

Des mesures techniques aux effets immédiats moins coûteuses et certainement pas aussi invraisemblables que le sextuplement qui nécessiterait beaucoup d'expropriations et surtout des travaux de génie civil pharaoniques. JP Huchon (64 ans), sera bien loin lorsque cette promesse s'avèrera impossible à tenir.

Je rejoins, la pensée d'une collègue habitant Choisy le Roi, à qui j'en parlais. Des arrêts en plus dans le 94 certes, mais ont-ils prévu les bus qui vont avec ? Parce qu'actuellement, ils sont déjà plein à craquer.

Conclusion : La grande couronne d'IdF devient jour après jour isolée de la vie du centre francilien "Grand Paris".

Peines multiples infligées à ses habitants :

- trop pauvres car pas assez payés pour pouvoir s'installer en centre francilien
- cherté des transports pour aller travailler
- allongement des temps domicile-travail
- réseaux des transports urbains instables conduisant à l'exclusion par des employeurs qui persistent à refuser de prendre à leur charge la composante transport de leurs employés.

La situation des RER C et D (les 2 ont été cités à égalité au cours de la réunion), sont le résultat :

- d'une politique d'aménagement du territoire désastreuse. Aucune autorité de l'État et de la Région n'ont réussi à maîtriser jusqu'à maintenant, le déséquilibre entre les pôles d'emploi et d'habitat
- d'un refus (ou de l'incompétence) de l'opérateur de transport SNCF d'adapter sa façon de travailler dans le domaine des relations en banlieue parisienne (qui représente pourtant la majorité des ses activités).

Les moyens mis en oeuvre actuellement ne parviennent toujours pas à contrer l'augmentation des dégradations des conditions de transport. Les retards des réalisations non seulement ne se rattrapent pas mais continuent encore de s'accumuler. Un retour à la normale dans ces conditions, n'est même plus envisageable.

Un comité de ligne est prévu pour le 10 février 2010 avec évidemment les mêmes propositions.

Jean-Marie CORBIN
ELAN Savigny Environnement