



Edito

De quelle Ligne C avons-nous besoin ?

Acette question vient tout de suite une réponse simple : nous voulons des trains qui partent et arrivent à l'heure, avec des tranches horaires et des dessertes correspondant à nos besoins et si possible en voyageant dans de bonnes conditions.

Une fois cela dit, les choses ne sont pas si simples, car cette question se pose non seulement pour aujourd'hui, où déjà tout ne fonctionne pas sans accrocs et insuffisances, mais aussi pour demain. En effet si l'offre ferroviaire devient plus attractive que la voiture, ce que nous pouvons souhaiter pour des raisons, entre autres, environnementales, le nombre de voyageurs peut augmenter. De même si les orientations d'aménagement du territoire en Île de France confirment dans l'Essonne et le Val d'Oise la venue d'un plus grand nombre d'habitants.

Il y a donc besoin de repenser la ligne C en prenant en compte toutes ces données. Cela suppose de mieux cerner la réalité des besoins actuels, mais aussi ceux du futur proche pour engager véritablement les moyens correspondants.

Le lancement le 8 juin dernier d'un calendrier d'études, de réunions et de consultations pour la réalisation d'un **Schéma directeur pour la ligne C** s'inscrit dans cette démarche (voir le compte rendu en page 3). **CIRCULE** qui depuis plus de 2 ans agit pour obtenir sa concrétisation ne peut que se féliciter de cette impulsion nouvelle venant de la Région et des élus qui siègent au STIF (Syndicat des Transports d'Île-de-France).

Cependant les propos que nous avons entendus de la part des représentants de la Région, du STIF mais aussi de la SNCF et de RFF nous laissent craindre pour le moins un retournement d'ambition dans les objectifs.

Certes l'affichage de la priorité au développement des transports en commun demeure et sans doute des moyens y seront consacrés. Mais l'ampleur des investissements nécessaires pour l'ensemble des transports en commun en Île de France, et le fait que c'est la Région qui désormais devra y faire face, posent visiblement un problème aux élus régionaux. Ceux-ci veulent obtenir de l'État qu'il assume les conséquences financières des transferts de compétence à la Région, mais on sait tous ce qu'il en est en la matière...

Partie prenante du processus de consultation, CIRCULE va donc, avec vous, s'inscrire pleinement dans l'élaboration de ce **schéma directeur** afin qu'il soit à la hauteur des besoins. C'est l'objet du questionnaire que nous vous proposons de remplir et faire remplir par le plus grand nombre d'utilisateur(s) de la ligne.

Il nous reste en attendant à suivre très attentivement l'avancement de tout ce qui est déjà programmé et qui, pour l'essentiel, ne verra pas le jour avant 2008.

A vos crayons !

le bureau de **CIRCULE**

Désagréments d'été !

Cette année encore, du 12 juillet au 27 août, nous avons subi les aménagements estivaux de la SNCF avec une desserte toujours aussi insatisfaisante. Sans compter les travaux qui ont perturbé la circulation en direction de Versailles entre mai et août et les habituels « Travaux Castor » qui ont interrompu la ligne. Ces « Travaux Castor » sont indispensables au renforcement des infrastructures parisiennes de la ligne C et si notre Comité en comprend bien la nécessité, il n'est pas impossible de tenter de réduire les désagréments cumulés de l'été !

Devant l'incapacité de l'établissement à assurer un service correct en été, **CIRCULE** a demandé au STIF que les coupons de carte orange de juillet et août présentent une réduction. A suivre ... Pour l'instant l'Etat majoritaire au STIF nous a imposé une hausse de 3,7% dès le 1er juillet.

En ce qui concerne des semi-directs depuis Dourdan et Étampes, ne perdons pas espoir : en 2006 un aménagement des installations de la gare d'Austerlitz devrait permettre le retournement d'une cinquième mission pendant les « Travaux Castor » et donc les semi-directs seront techniquement possibles. Reste encore à obtenir le déblocage des financements nécessaires auprès du STIF et que des sillons* soient créés par RFF. **CIRCULE** y veillera.

* un sillon correspond à la possibilité d'utiliser une voie sur un trajet et à un horaire précis.



CIRCULE au Forum
des Associations de Brétigny

Ce journal de **CIRCULE**
est subventionné
par le Conseil général
de l'Essonne
et les villes
qui nous soutiennent :
Brétigny, Chamarande,
Chilly-Mazarin, Etampes,
Janville, Lardy,
Le Plessis Paté,
Morsang s/O,
St Chéron, St Michel s/O,
Villemoisson

Rencontre avec la SNCF

En avril, *CIRCULE* a rencontré la direction de la ligne C pour faire le point sur la régularité et les différents problèmes de la ligne. Quelques éléments de cette rencontre et des réponses de la SNCF à propos de la desserte d'été vous ont été donnés dans notre journal de juin. Voici la suite des demandes de *CIRCULE* et des indications fournies par la SNCF sur les sujets évoqués.

Régularité : en amélioration pour le début de l'année 2004. [Une nouvelle détérioration cependant en mai et juin, et dernièrement en septembre]. Le tronçon Brétigny/Juvisy demeure le plus mauvais avec toujours environ 10% d'irrégularité.

CIRCULE s'est étonné que les causes de retard liées à l'infrastructure soient classées désormais dans les causes externes. La SNCF considère l'infrastructure en « externes » car c'est RFF qui en est responsable et la SNCF ne maîtrise pas les différentes problématiques liées à l'infrastructure. *CIRCULE* demande néanmoins que les vraies causes externes soient distinguées des causes infrastructure dans les statistiques pour une meilleure lisibilité (un tableau détaillé nous a été fourni depuis).

Dessertes : Aucune amélioration possible avant la révision complète de la grille en 2007...

Alertes radio : ce terme est interprété de diverses manières par les usagers. Il est employé lorsque les conducteurs sont « alertés » d'un risque potentiel (exemple : personnes sur les voies). Cette « alerte radio » les oblige à stopper leur train. Le dispositif mal adapté au réseau Transilien doit être réétudié fin 2004. En attendant, la procédure de redémarrage suite à une « alerte radio » a été simplifiée depuis le 1^{er} juillet.

Gare BFM : Les sièges que *CIRCULE* a demandés seront installés au bout du quai F (en tête des trains) d'ici la fin 2004. *CIRCULE* demande que des sièges soient également installés en queue, les flux des clients étant répartis à la fois en tête et en queue des trains. Concernant les infiltrations liées à des travaux extérieurs, la SNCF est en procès avec les entreprises concernées. Il semblerait qu'en raison d'accidents de voyageurs des aménagements soient en cours afin de colmater les fuites.

Humanisation des trains : à la demande de *CIRCULE*, la direction s'engage à faire des rappels aux agents d'humanisation, dans les trains de soirée, pour qu'ils aillent à la rencontre des usagers et soient plus facilement identifiables.

Infogare : *CIRCULE* a demandé que les dysfonctionnements d'Infogare soient compensés par des annonces sonores dans les gares et dans les trains.

Une *Lettre d'information de la ligne C*, est désormais disponible par voie électronique [consulter sur notre site Internet le lien vers cette *Lettre*].



Gare d'Orsay : problèmes d'éclairages...

L'information, qui est une des demandes les plus importantes de notre comité, semble être un axe fort des réflexions menées par la SNCF, consciente de ses insuffisances en la matière.

Equipes commerciales : Avec la généralisation de la télébilletique et le remplacement des distributeurs automatiques de billets à partir de mi-2004, la SNCF réorganise progressivement l'utilisation du personnel en gare. Elle estime que celui-ci est plus utile pour informer et aider les usagers plutôt que pour vendre des billets. La question de la vente de billets Grandes Lignes dans certaines gares est posée, sachant qu'il y a déjà une séparation comptable Île-de-France/Grandes Lignes et qu'une spécialisation des personnels est à l'étude. La SNCF rappelle l'existence du site Internet et du centre d'appel téléphonique pour réserver des billets Grandes Lignes. S'agissant des emplois-jeunes, ils sont embauchés au cadre permanent par la SNCF s'ils répondent aux critères médico-psychologiques et sont progressivement intégrés dans ces équipes commerciales dont les effectifs resteront identiques.

**Prochaine rencontre avec la SNCF :
15 novembre 2004**



**Infogare :
pas toujours
opérationnel !**

A propos de la gare de Musée d'Orsay

Elle a fait l'objet entre 2002 et 2003 d'une réfection dont le budget prévisionnel dépassait le million d'euros. A la suite de ces travaux *CIRCULE* a relevé plusieurs désordres persistants. La SNCF niant le constat fait par *CIRCULE* et notamment l'insuffisance de l'éclairage des quais, sous prétexte d'une « charte lumière » et d'un « travail d'architecte spécialisé dans ce domaine », nous avons demandé que soit organisée une visite de cette gare pour un état des lieux. Elle a eu lieu en juin et les responsables de la SNCF ont pu constater que des éclairages étaient grillés en plus de ceux déjà désactivés à la demande de "l'architecte spécialiste" qui trouvait la gare trop lumineuse. La SNCF a bien été obligée d'admettre l'inadéquation de la mesure. Cependant, elle n'envisage aucune transformation ou réparation pour le moment, les crédits ayant déjà été utilisés pour des projecteurs directionnels ne répondant absolument pas au problème. *CIRCULE* réitère sa demande de remise en service immédiate et le remplacement des quelques 300 tubes fluorescents défectueux, conséquence d'un abandon de maintenance pendant de nombreuses années.

D'autres questions ont également été soulevées (escalators en panne, écrans d'information voyageurs non réparés, faux plafonds effondrés, graffitis sur les fresques, trous dans le sol, présence d'eau sur les quais) pour lesquels nous n'avons aucun élément de réponse à ce jour.

Cette visite a mis en lumière (à défaut de la gare !) de grandes insuffisances concernant la maintenance. Sachant que cette gare a été profondément remaniée en 1979 lors de la mise en service de la ligne C, que cette remise en état était la première depuis 1979, *CIRCULE* en déduit que la prochaine remise en état de la gare d'Orsay n'interviendra pas avant 2025 !

Rencontre avec Réseau Ferré de France (RFF)

En février CIRCULE a rencontré la direction du développement Île-de-France de RFF pour faire le point sur l'avancement des investissements inclus dans le **Projet d'amélioration de la ligne C** adopté par le STIF en décembre dernier. C'est en effet RFF qui est propriétaire des infrastructures ferroviaires et qui a également la responsabilité de l'attribution des sillons depuis mars 2003.

● Concernant les **installations électriques** le manque de puissance sur la ligne aujourd'hui a pour conséquence que, par exemple, les rames ne sont pas toujours chauffées au départ de Dourdan et que tous les trains ne peuvent fonctionner sur la ligne Juvisy / Versailles qu'avec seulement six voitures au lieu de huit.

– Le renforcement de la sous station électrique des Invalides devrait être mise en service en 2006 (le financement n'est pas totalement assuré).

– La création d'une sous station à Jouy en Josas, après bien des difficultés, devrait aussi intervenir en 2006.

– De même que la création d'une sous station sur la branche de Dourdan.



● **La modernisation du Poste d'aiguillage et de régulation (P.A.R.)** des Invalides [et sa réimplantation à Massy] est décidée et le P.A.R. devrait être enfin opérationnel fin 2007.

● **Les possibilités de retournement de trains** dans Paris qui permettraient de pouvoir régler en partie les problèmes en situation perturbée ou de revoir les missions des trains sur la ligne, sont à l'étude, mais il faudra attendre la fin de la rénovation du PAR pour qu'elles puissent se concrétiser, donc pas avant 2008.

– A **Austerlitz**, un 1^{er} aménagement permettra d'accueillir 4 trains par quart d'heure en gare souterraine dans la configuration « Castor » en 2006. Pour pouvoir l'utiliser en situation perturbée, il faudra attendre la rénovation du PAR des Invalides.

– Pour **Javel**, l'avant-projet est en cours. Financement STIF à obtenir sachant que RFF ne peut pas y contribuer (4 M€).

– Pour **Henri Martin**, la volonté est d'en faire un terminus provisoire utilisable dans les deux sens. Financement STIF total à confirmer (12 M€).

● **Centre opérationnel Transilien** : situé au PC de Montparnasse et indépendant du PAR des Invalides. Il doit permettre d'améliorer la réactivité en cas d'incident, notamment pour l'information voyageurs.

● **Télesurveillance des installations fixes** : Ce projet, qui permettra de réduire les délais d'intervention en cas d'incidents sur l'infrastructure, est en cours de déploiement et sera opérationnel en 2006.

Un Schéma directeur pour la ligne C

Aussi étonnant que cela puisse paraître, il n'existait pas jusqu'à présent de document de planification exprimant les besoins du RER C à court, moyen et long terme. Les évolutions étaient réalisées au coup par coup, quand les crédits étaient disponibles. Au-delà des indispensables travaux d'amélioration décrits ci-dessus, les élus au STIF ont donc souhaité qu'un Schéma directeur de la ligne C soit défini d'ici début 2005 pour avoir une vision d'ensemble et pour que les différents protagonistes programment les financements nécessaires.

Une réunion de lancement de ce processus a eu lieu le 8 juin dernier. Il est d'abord apparu un manque de données d'entrées pour ce travail : comptage récent des voyageurs, enquête origine-destination [c'est aujourd'hui en cours]. Il faut aussi connaître les évolutions prévues en terme d'urbanisation en grande couronne et de report modal attendu vers les transports en commun pour savoir comment la ligne C pourrait absorber les trafics supplémentaires alors que les voies sont saturées en heure de pointe. Pas simple...

Ensuite le duo SNCF/RFF a rappelé les actions engagées. Outre celles listées dans le « Projet d'amélioration », citons en vrac : Opération Ermont/St Lazare qui supprimera la branche Argenteuil en 2006, nouvel atelier de maintenance du matériel à Trappes fin 2004, suite de l'installation de caténaires rigides dans Paris, vidéo-surveillance dans 24 gares, etc.

Puis ont été esquissées quelques pistes de réflexion : les sujets ne manquent pas. Certains sont assez techniques : répartition des sites de garage des rames, modernisation et regroupement de postes d'aiguillage... La question de la gestion des circulations et de la modernisation des postes d'aiguillage devra bien sûr être traitée, avec la volonté de réduire leur nombre. RFF a lancé une réflexion globale sur le site de Brétigny qui constitue un des points critiques de la ligne C.



Les travaux Castor

D'autres sont plus parlants pour l'utilisateur : rénovation des gares, information voyageurs, suppression de passages à niveau, évolutions des dessertes (tronçon central, proche couronne), suite des travaux Castor, risques d'inondation, accessibilité des gares et des trains aux (Personnes à mobilité réduite) (PMR).

L'un des points importants est la volonté de refondre la desserte pour s'adapter aux nouveaux besoins (voir questionnaire page suivante). Les financements pour concrétiser les projets du Schéma directeur seront à rechercher par le nouvel exécutif régional car il est évident que le produit des amendes du STIF ne suffira pas pour l'ensemble des besoins en Île-de-France.

CIRCULE doit donner son avis sur les propositions à l'étude. C'est l'objet du questionnaire que vous trouverez au verso. N'hésitez pas à contribuer à la réflexion engagée !

Questionnaire sur vos souhaits pour l'évolution du RER C

Avant de prendre position, **CIRCULE** vous invite à donner votre avis sur les premières propositions ou réflexions avancées par la SNCF, RFF et le STIF.

1 On pourrait envisager de **rendre certains trains origine/terminus Austerlitz** en heure de pointe, pour éviter d'avoir six trains par quart d'heure dans le tronçon central alors que beaucoup de gens sont descendus à BFM ou Austerlitz. Cela devrait permettre de limiter les retards en cascade et de réinjecter ces moyens ailleurs (Ce pourrait être la mission PAUL /BALI) :

OUI NON SANS OPINION

2 Les travaux « Castor » étant prévus pour durer environ seize ans, chaque été, on pourrait envisager de les concentrer sur une période de 18 mois d'affilée. Ceci suppose d'interrompre la ligne entre Austerlitz et Invalides pendant 18 mois et de mettre en place des transports de substitution. **Y êtes-vous favorable** :

OUI NON SANS OPINION

3 On pourrait envisager de scinder en deux la mission Versailles Chantiers/Versailles Rive-Gauche (trains CIME/VICK) qui est bien longue et source de confusion pour s'orienter. **Êtes vous favorable à une coupure de cette mission ?**

à JUVISY dans PARIS C'est bien comme cela SANS OPINION

4 Pour les gares de proche banlieue en heures de pointe, On pourrait envisager de :

- **doubler** la fréquence des trains au nord entre St Ouen et St Gratien

OUI NON SANS OPINION

- **renforcer** les dessertes dans les gares entre bd Victor et Viroflay RG en y arrêtant tous les trains

OUI NON SANS OPINION

- **renforcer** la desserte entre Choisy-le-Roi et BFM

OUI NON SANS OPINION

5 Les sujets **prioritaires** pour vous sur la ligne C : [notes de 1 à 4 : 1 = très important, 4 = sans importance]

→ La régularité

→ Les tarifs

→ L'aménagement des gares

→ Le confort (les surcharges)

→ La sécurité

→ l'information des usagers

6 Des propositions ou remarques qui vous tiennent à cœur pour la ligne C :

.....
.....
.....

Ce questionnaire est à nous retourner rempli à l'adresse de CIRCULE avant le 30 octobre ou à remplir en ligne sur notre site Internet (<http://circule.erc.free.fr>)

CIRCULE vous remercie pour votre participation et vous tiendra informé des résultats de cette enquête et de l'avancée de ce Schéma directeur, vital pour l'amélioration de nos déplacements quotidiens.

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 - Ancienne Maison des Associations, 1 rue du Chemin de Fer - 91240 St Michel sur Orge

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