



**Nos vœux  
pour 2006 :  
que la SNCF  
nous fasse  
vraiment  
aimer le train !**



### Édito

*Manifestation élus, usagers, syndicats du 24 septembre 2005*

L'année 2005 n'aura pas connu de grandes avancées pour la ligne C du RER. Certes, la régularité s'est très légèrement améliorée pour l'ensemble de la ligne mais, sur la partie sud en Essonne, les résultats restent toujours assez mauvais.

Nous n'en sommes pas spécialement surpris puisque toutes les opérations prévues pour l'amélioration de la régularité n'ont pas encore été réalisées, voire engagées.

La crise du STIF (cf. article page 2) se termine. La mobilisation des élus, des usagers et des organisations syndicales, le 24 septembre, a permis d'obtenir une partie de ce que le gouvernement ne voulait pas « lâcher ». Même si le compte n'y est pas complètement, cela permet un redémarrage du STIF. Mais son Conseil d'administration ne sera mis en place que courant janvier et les dossiers qui sont prêts se sont accumulés, comme celui du Poste d'aiguillage et de régulation des Invalides : ils auront encore pris six mois de retard supplémentaires. **C'est pourquoi CIRCULE demande que ceux de la ligne C soient présentés en priorité à l'ordre du jour du premier CA du STIF quand il recommencera à fonctionner.**

Concernant le travail sur le schéma directeur de la ligne C, il s'est heureusement poursuivi entre la SNCF, RFF et les services du STIF, malgré l'absence du CA. Sa présentation ne pourra cependant intervenir, au mieux, avant la fin du printemps.

Le Conseil général de l'Essonne - dont les élus avaient agi, fin

2004, avec les usagers des lignes C et D - s'est impliqué financièrement en 2005 pour la ligne D compte tenu de la gravité de sa situation. A ce titre il a obtenu la mise en place d'un comité de suivi concernant l'avancement des mesures d'urgence décidées pour la ligne D et aussi les schémas directeurs étudiés pour les deux lignes C et D, **CIRCULE** participera à ce comité de suivi.

Au moment où la réflexion s'engage sur le prochain Schéma directeur de la région Ile-de-France (SDRIF) il va s'agir d'être très vigilants sur les priorités d'aménagement. Le bilan du Contrat de Plan 2000-2006, pour l'Essonne, est hélas vite fait : aucun des engagements pris en matière de transports ferroviaires n'a été tenu.

Va-t-on encore privilégier la route plutôt que les transports en commun ? Va-t-on privilégier le développement du TGV au détriment des investissements urgents que réclame l'état du réseau d'infrastructures ferroviaires en Ile-de-France ? Autant de sujets qui nous concernent tous et qui vont nécessiter en 2006 de ne pas relâcher l'expression de nos revendications d'usagers d'être encore plus nombreux à agir pour les faire aboutir. C'est le vœu que nous formulons à **CIRCULE**, car c'est de cela, en définitive, que dépendront les transports de qualité auxquels nous avons droit.

Le bureau de **CIRCULE**

## Transfert du STIF à la Région : sortie de crise en demi-teinte

Quelques jours après la manifestation pour le financement des transports publics à laquelle **CIRCULE** s'était joint, la commission consultative d'évaluation des charges (CCEC) présidée par Jean-Pierre Fourcade et chargée d'examiner les conditions financières de la décentralisation du Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) a estimé recevables plusieurs demandes des collectivités franciliennes.

Ainsi, en plus des 529 M€ de compensations initiales du transfert du STIF, la CCEC invite l'Etat à s'engager sur la compensation financière des conséquences de décisions prises antérieurement à la date du transfert, notamment le demi-tarif des bénéficiaires de la CMU et l'extension de l'offre de nuit. La CCEC demande également à l'Etat d'organiser l'étanchéité totale du régime de retraite des agents de la RATP afin qu'aucune charge ne pèse sur les collectivités.

Pour ce qui est du matériel roulant, la CCEC incite l'Etat, actionnaire unique de l'entreprise SNCF, à exiger du transporteur l'affectation sur 10 ans de la totalité de la dotation aux amortissements (140 M€/an) au renouvellement du matériel. Jean-Pierre Fourcade demande aussi au Gouvernement de signer avec la Région un avenant au Contrat de Plan de 400 M€ sur 10 ans dont 200 M€ d'ici 2007 pour l'achat de nouveaux trains. Ce qui correspond à un taux de 20 % sur une enveloppe de 2 milliards d'euros.

Par contre, rien de neuf pour le financement du matériel roulant RATP, et la CCEC a refusé de reconnaître le bien fondé de la demande d'un fonds de roulement pour le STIF de 300 M€. L'Inspection générale des finances mène une mission d'expertise afin d'évaluer, pour le Gouvernement, le montant d'une compensation complémentaire couvrant ces demandes.

Certes la paralysie du STIF ne pouvait plus durer et les arbitrages obtenus permettront au moins le remplacement des trains les plus vétustes (mais pas avant 2012). Néanmoins **CIRCULE** considère que les questions relatives au financement restent d'actualité. Dans l'état actuel de la législation, les marges de manœuvre du Conseil régional semblent faibles face à l'ampleur des besoins, notamment les schémas directeurs des RER B, C et D.

Toujours est-il qu'un grand pas semble avoir été fait vers la sortie de la crise. Tout porte à croire que le nouveau STIF peut enfin fonctionner dès janvier 2006.

S'agissant des infrastructures inscrites au Contrat de Plan en Ile-de-France, le Premier Ministre a certes annoncé que la part de l'Etat pour 2006 serait de 180 M€ au lieu de 60 M€ en 2005 mais compte tenu des nombreux projets (enfin) prêts à entrer en phase travaux, ce sera nettement insuffisant et on peut craindre de nouveaux retards, par exemple pour le pôle de Choisy-le-Roi ou le tramway sur pneus Châtillon-Vélizy-Viroflay. Quant aux crédits pour 2007, aucun engagement n'a été pris, élections obligent...

## Brèves - Brèves - Brèves

### Concertation RER D :

modifier la desserte pour gagner en régularité ?

Le STIF et la Région ont présenté en novembre aux élus locaux et aux associations le « plan d'urgence 2006 » pour le RER D. Vue la situation catastrophique de cette ligne, en attendant les investissements en infrastructure et matériel roulant qui s'étalent de 2007 à 2010, ce plan vise à modifier les dessertes pour réduire l'effet « boule de neige ». Au programme notamment, pour les heures de pointe, les trains de la branche Malesherbes deviendront origine-terminus Gare de Lyon pour décharger le fameux tunnel Chatelet-Gare du Nord. Plus critiquée est la volonté de rendre terminus Juvisy tous les trains de la branche de la vallée (par Ris-Orangis), ce qui aura sûrement pour conséquence d'accroître les correspondances RER D vers C à Juvisy. Les missions omnibus de Juvisy à Gare de Lyon seront assurées par des trains au départ de Corbeil via Evry-Courcouronnes. La SNCF promet un gain de 5 points de régularité. Verdict à partir de la mi-décembre 2006...

### Desserte renforcée en soirée et les dimanches

A la demande du conseil régional, la SNCF met en place mi-décembre des trains supplémentaires sur le réseau Transilien et notamment le RER C.

Au programme:

- le renfort de desserte entre 22h et 23h30 environ pour les gares de BFM à Pont-de-Rungis par le prolongement de 3 trains FOOT, 7 jours sur 7.
- le dimanche, application de la desserte du samedi à partir de 11h environ, cela concernera principalement les dessertes de Versailles-Chantiers ou Juvisy vers Versailles Rive-Gauche et retour.

### Massy-Valenton : un blocage inquiétant

Le projet d'augmentation de la capacité de la ligne Massy-Valenton, partagée entre le RER C (qui bifurque vers Choisy), des trains de fret et des TGV, est au point mort en raison des oppositions locales qu'il suscite. Si l'on peut déplorer l'absence de concertation en amont et comprendre la nécessité de protections phoniques à certains endroits, l'attitude de blocage total de certains élus locaux est incompréhensible pour un projet sans expropriation et sans augmentation des vitesses sur une ligne datant du 19<sup>e</sup> siècle. En 2007 avec l'ouverture du TGV Est, il y aura de toutes façons des TGV province-province supplémentaires. Si rien n'est fait, il y aura des conflits TGV/RER générateurs de retards pour le RER C alors que les riverains n'auront aucune protection. Un déblocage de ce dossier est donc urgent dans l'intérêt de tous.

### Gare d'Épinay :

Lors du comité Intergares du 17 novembre, **CIRCULE** a demandé que la ville d'Épinay s'occupe de son souterrain. Bientôt nous pourrons l'emprunter, éclairé, nettoyé et sentant le propre...

Nous avons aussi demandé à la SNCF l'installation de composteurs sur le quai « direction Brétigny ».

### Infogare dans la poche

Il est désormais possible de consulter sur son téléphone portable l'horaire actualisé en temps réel des six prochains trains en partance de certaines gares. Composez l'adresse :

<http://infogare.transilien.com>

(service également disponible sur internet)



Fédération Nationale des Associations  
d'Usagers des Transports  
Association agréée de consommateurs

Paris, le 21 novembre 2005

## La FNAUT s'inquiète des conséquences de la nouvelle grève à la SNCF et demande au gouvernement de revoir sa politique ferroviaire

La FNAUT regrette que l'application de l'accord social intervenu en septembre 2004 entre syndicats et direction n'ait pas permis d'éviter une sixième grève nationale à la SNCF depuis le début 2005, qui plus est reconductible : on pouvait au contraire espérer de cet accord un dialogue plus efficace et une diminution sensible du nombre des conflits. Cette grève inadaptée voire contre-productive va, une fois de plus, décourager les clients du rail – voyageurs et chargeurs – et pénaliser la SNCF, en lui faisant perdre 20 millions d'euros par jour alors qu'elle manque de ressources pour investir et développer ses services, et la collectivité.

Cependant la multiplicité des revendications avancées par les syndicats est révélatrice des inquiétudes des cheminots, dont certaines concernent directement les voyageurs et l'ensemble de la population.

- Niant son rôle dans l'organisation du service public et l'aménagement du territoire, l'Etat refuse de prendre en charge le déficit d'exploitation des liaisons Corail et pousse ainsi la SNCF à les supprimer peu à peu.
- Le plan fret, appliqué depuis deux ans par la SNCF, lui permet de réduire ses pertes financières mais provoque une forte évasion du trafic au bénéfice de la route car l'Etat ne fait rien pour corriger le caractère déloyal de la concurrence entre le rail et la route.
- Faute d'un effort suffisant de maintenance, l'état du réseau classique s'est dégradé entraînant des ralentissements de trains dans des pertes de clientèle. Des risques graves pèsent sur 10 000 km de lignes. Pour éviter leur disparition dans les 15-20 ans qui viennent, plus de 600 millions d'euros d'investissements supplémentaires par an sont nécessaires, selon un audit récent : l'Etat n'en a dégagé que 70 au budget 2006.
- La dette du système ferroviaire, qui devait être assumée par l'Etat (à l'exemple de l'Allemagne) suite à la réforme de 1997, pèse lourdement sur les possibilités d'investissement et freine la modernisation du réseau classique et l'extension des lignes à grande vitesse.

Le succès commercial du TGV ne doit pas masquer les incertitudes et les dangers qui pèsent sur le rail. Or celui-ci a un rôle fondamental à jouer à l'avenir, aussi bien pour répondre aux besoins de déplacement de la population que pour réduire les nuisances de la route et de l'avion, la consommation de pétrole et la dérive climatique.

La FNAUT demande donc avec insistance au gouvernement, qui a fait du développement durable une priorité, de revoir sa politique ferroviaire, c'est-à-dire de donner rapidement à RTE et à la SNCF les moyens massifs indispensables pour faire face aux besoins économiques, sociaux et écologiques de la collectivité.

Contact presse : Jean Stuardière (01 76 75 23 31)

32 rue Raymond Lossonand 75014 Paris  
téléphone : 01 43 35 02 83  
télécopie : 01 43 35 14 06

courriel : [contact@fnaut.org](mailto:contact@fnaut.org)  
internet : <http://www.fnaut.usso.fr>

à propos  
de la grève  
du 22 novembre



## Gare d'Ivry : une sortie rikiki

**CIRCULE** s'est adressé aux conseillers régionaux auxquels on a proposé, lors de la commission permanente du 1er décembre, de subventionner la rénovation du bâtiment voyageurs de la gare RER C d'Ivry-sur-Seine, pour attirer leur attention sur le problème que constitue l'accès au quai en provenance de Paris. En effet, l'unique escalier, étroit et divisé en deux (voir photo), est engorgé matin et soir en sortie, à tel point que le quai est fréquemment saturé d'usagers, empêchant même parfois de descendre du train les dernières personnes.

Cette situation pénible au quotidien, voire dangereuse pour la sécurité, ne peut aller qu'en s'aggravant compte-tenu du développement des logements et des emplois dans le secteur d'Ivry. C'est pourquoi, sans contester l'intérêt de la rénovation du bâtiment voyageurs, **CIRCULE** estime prioritaire qu'une solution rapide soit trouvée pour désengorger cet accès et souhaite que la Région y contribue activement, **une solution provisoire à cet endroit résiderait dans la suppression des portillons d'entrée et portes anti-retour**, ce qui permettrait de doubler la capacité. Le contrôle automatique des billets serait maintenu sur le quai en direction de Paris, qui regroupe la grande majorité des entrants dans cette gare.

Cette question est étudiée dans le cadre du pôle PDU d'Ivry sur Seine. Mais le comité de pôle propose seulement une solution hypothétique à moyen terme : déplacer les CAB actuellement sur les quais et créer des lignes de CAB à chaque extrémité du souterrain permettant ainsi une meilleure répartition des flux dans le souterrain. Une étude de faisabilité est en cours. Mais comme ce souterrain est utilisé comme passage public, la Ville d'Ivry sur Seine, soucieuse du devenir des flux piétons, a demandé que des comptages soit réalisés après l'achèvement des travaux du Pont Gosnat afin de savoir si ces flux se reportent facilement sur le Pont.

## Rencontre avec la SNCF

novembre 2005

Nous publions des extraits des réponses apportées par la SNCF aux questions posées par **CIRCULE**.

### Régularité

La Direction de la Ligne C semble assez satisfaite des résultats des derniers mois : le résultat global fin septembre 2005 est de 7,7 % en cumul annuel. 3% pour les causes internes (mieux que l'objectif de 3,3% pour 2007), 4,7% pour les causes externes (moins bon que l'objectif de 3,7%). En particulier, la période d'été n'a pas été marquée par des incidents notables, ce n'est qu'avec l'arrivée de l'automne et aussi de l'hiver que les choses se gâtent et vont encore se gâter. Mais le « bruit de fond » est bon.

Octobre est assez mauvais, mais pas autant qu'en 2004 (1 point de mieux). L'optimisme règne...

Les incidents dus au matériel sont en régression, les problèmes liés à l'infrastructure sont erratiques mais se raréfient. Les événements externes (pénétration dans les emprises, descente sur les voies) sont en régression, mais le plan Vigipirate provoque trop d'interruptions pour colis suspects.

Une révision des règlements est en cours pour limiter les effets collatéraux néfastes des consignes de sécurité. Par exemple, en cas d'arrêt inopiné les mécaniciens sont autorisés à repartir « en marche prudente » jusqu'à la prochaine gare pour éviter les descentes sur les voies.

De même, en cas d'accident de personne, la procédure évolue, le délai de remise en route de la ligne a été nettement raccourci et il sera encore réduit dans l'avenir.

D'une manière générale, un suivi quotidien des incidents est opéré, et les conséquences en sont systématiquement tirées.

En ce qui concerne l'information, un nouvel effort sera fait en particulier avec l'équipement de tous les agents présents sur les quais de « boîtiers mobiles Transilien » leur permettant en temps réel d'indiquer aux usagers les prochains trains circulant pour la desserte souhaitée.

La certification Afnor est espérée pour 2008. Comme les critères de cette procédure intègrent la notion de satisfaction des usagers, des agents jusqu'ici employés à la vente vont être chargés de l'information dans le cadre du projet « Proximité ».

### Point sur le schéma directeur de la ligne C

Les difficultés de mise en place des nouvelles autorités du STIF ont empêché tout progrès. La SNCF est prête à soumettre ses suggestions. Le STIF décidera de la politique à suivre en tenant compte des contraintes techniques de l'infrastructure et des améliorations qu'on pourrait apporter à celles-ci.

### Dessertes

Desserte en pointe de soirée sur la branche sud.

La desserte actuelle, en soirée comme tout au long de la journée, est le fruit d'un équilibre extrêmement fragile, dont toute modification entraînerait l'effondrement. On ne peut donc rien changer avec les moyens actuels.

### Gares

Point d'avancement sur remise à niveau Infogare, CAB, ascenseurs et escaliers mécaniques.

La campagne de remise à niveau lancée en début d'année pour les écrans INFOGARE, s'inscrit dans une démarche plus large initiée par Transilien visant l'amélioration de la qualité des installations et équipements à disposition de la clientèle. L'objectif est de rendre la gestion de la maintenance des installations et équipements plus efficace grâce à des moyens humains, matériels et organisationnels adéquats. Plusieurs plans d'actions ont été d'ores et déjà lancés.

● **Infogare** : La maintenance INFOGARE s'appuie sur une organisation simplifiée et un engagement est pris par services internes sur intervention du mainteneur dans la journée pour tout incident signalé avant 9H le jour J.

● **CAB (contrôle automatique des billets)** : l'intervention auprès du mainteneur s'est faite ressentir sur l'ensemble de l'Île-de-France. le taux de disponibilité des CAB se maintient aux alentours des 95% en moyenne depuis le mois d'avril.

● **Ascenseurs et escaliers mécaniques** : Fin septembre, le taux de disponibilité sur la ligne était de 92%. Mais la SNCF rencontre toujours des difficultés avec certains ascenseurs situés dans Paris intra-muros.

### Gare d'Ivry-sur-Seine (voir encart page 3)

#### Gare d'Issy Val de Seine

Suite aux demandes des usagers et de la Ville d'Issy-Les-Moulineaux, un dossier d'initialisation a été lancé en vue de la réalisation d'un accès nord au site. Début 2006, les premiers éléments seront présentés à la Ville d'Issy-les-Moulineaux. Concernant le positionnement des trains en gare d'Issy Val de Seine, celui-ci sera modifié selon la composition des trains ( 4, 6 ou 8 voitures). Une étude est en cours pour la gare des Invalides.

#### Gare de Bibliothèque François Mitterand

Aucune nouvelle des travaux d'étanchéité censés remédier aux infiltrations d'eau...

### Propreté

Le budget alloué à la propreté des trains passe de 4,5 à 5,5 millions d'euros (près de 20% d'augmentation).



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](mailto:circule@nomade.fr)