

### Édito

## Un plan choc pour la ligne C ?

Guillaume Pepy, nouveau PDG de la SNCF, a annoncé en mars dernier qu'il allait mettre en œuvre un « plan choc » pour la ligne D. Il s'est également engagé à améliorer le service du Réseau express régional (RER) en Ile-de-France : "Nous allons financer un plan de transformation en profondeur du RER SNCF pour moderniser les trains, aider à remettre à niveau le réseau", a-t-il déclaré.

Sur la ligne D l'association d'usagers SADUR a exprimé son scepticisme quant à la réalité des moyens financiers qui seront mis en œuvre. Pour ce qui concerne la ligne C, pas d'annonce, ni d'effets d'annonces, pourtant M. Pepy, lors d'une rencontre avec notre association en février, en présence du directeur de la ligne C, s'était ému de la dégradation de la situation de ces derniers mois.

**Or au train où sont allées les choses nous avons maintenant le triste privilège, pour la branche Sud, de rejoindre les usagers de la ligne D dans ce qu'ils endurent depuis des années** (voir communiqué de *CIRCULE* en page 4).

C'est parce que nous ne voulions pas nous retrouver dans cette situation que nous menons depuis 2003 des actions pour obtenir un véritable schéma directeur pour notre ligne. On nous a répondu qu'il fallait d'abord s'occuper de la D. Comment expliquer que la

SNCF, RFF, n'aient pas eu les moyens de mener ensemble les études pour deux schémas directeurs, certes sans doute complexes à réaliser ? Cela a eu comme conséquence que l'Etat n'a rien budgété pour notre ligne C dans le contrat de projet en cours (sauf des crédits d'études). Cela repousse une probable réalisation des opérations du futur schéma directeur à l'horizon 2017 au mieux ! L'Etat aurait mieux fait de laisser à la SNCF les 130 millions d'euros qu'elle vient de lui verser, au titre d'actionnaire, pour qu'elle ait les moyens de répondre aux défis qui lui sont posés.

lisation des opérations du futur schéma directeur à l'horizon 2017 au mieux ! L'Etat aurait mieux fait de laisser à la SNCF les 130 millions d'euros qu'elle vient de lui verser, au titre d'actionnaire, pour qu'elle ait les moyens de répondre aux défis qui lui sont posés.

**Il n'est pas pensable que rien ne bouge d'ici dix ans !**

La Région et le STIF ont décidé, ce dont nous nous félicitons, de mettre en place progressivement sur le réseau Transilien des comités de ligne rassemblant tous les acteurs : élus, SNCF, RFF, usagers, syndicats.

Compte tenu de la gravité de la situation actuelle, au delà de la rencontre prévue avec la direction de la ligne C, **nous demandons la mise en place de notre comité de ligne dans les plus brefs délais** afin qu'il puisse se réunir le plus tôt possible pour examiner quel « plan choc » et quelles mesures d'urgence RFF et la SNCF comptent prendre pour pallier aux causes multiples des dysfonctionnements que nous ne voulons plus subir.

Le Bureau de *CIRCULE*



## Rencontre CIRCULE / Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) du 25 février 2008

Le STIF a répondu à une série de questions posées par **CIRCULE** lors de cette rencontre. Nous en publions des extraits.

### Passé Navigo

**CIRCULE a demandé pourquoi l'usager qui ne souhaite pas être « fiché » et qui utilise un Passe Navigo Découverte (anonyme) doit-il payer ?**

Le Passe Navigo Découverte est payant pour couvrir son prix coûtant de confection et il a une durée de vie de 10 ans. Economiquement, cela permet l'équilibre. Pour le Passe Navigo la CNIL exige de ne pas conserver les informations plus de 48h. La SNCF ne les conserve pas plus de 24h. Début 2008, il y avait un million de passes Navigo hors carte Intégrale (800.000 utilisateurs) et hors ImagineR (800.000 utilisateurs également) pour environ 30.000 Navigo Découverte.

**CIRCULE a réitéré la demande de certains usagers d'un Passe anonyme et gratuit.**

### Dessertes 2008

**CIRCULE a fait part de certaines remontées négatives d'usagers concernant les modifications apportées par la nouvelle grille horaire et a posé la question de savoir s'il n'y a pas un lien avec la dégradation de la régularité que l'on constate sur la ligne.**

Des remontées négatives sur la branche Nord sont aussi parvenues au STIF. Les roulements des conducteurs ont été modifiés ce qui a entraîné nombre de grèves perlées. La communication a été insuffisamment anticipée côté Sud.

Pour le STIF, la grève de novembre a eu des conséquences longues, bien après la fin officielle de la grève. La grille serait plus « robuste » qu'avant sur les branches Ouest et Nord (des simulations ont été effectuées), ce n'est donc pas elle qui est en cause.

Dans le cadre du nouveau contrat STIF/SNCF, le suivi de la régularité se fera sur 8 branches individualisées de la ligne C (a priori les mêmes qu'en 2007 en distinguant les branches Versailles-Château et St Quentin en Yvelines).

Le STIF envisage de revoir tous les horaires et dessertes de la ligne C pour les horaires de 2011 applicables à partir de décembre 2010. Dès 2009, le comité de ligne (à créer) sera associé pour donner son avis sur le projet de nouvelle grille. Cette grille sera figée en avril 2010.

Sur la branche Sud, la volonté du STIF est d'améliorer la desserte de la petite couronne. C'est une volonté de fond, liée à l'Opération d'intérêt national d'aménagement du territoire intitulée « Seine amont ».

L'échéance de 2011 est liée au cadencement sur la région Centre. Le Sud Essonne est un premier enjeu. Le 2<sup>ème</sup> enjeu est lié aux TGV inter-secteurs et à la réorganisation complète des horaires du TGV Atlantique.

Le STIF a en projet de prolonger la desserte au quart d'heure entre Rungis et Massy actuellement desservi à la demi-heure mais ce n'est pas possible en l'état actuel des infrastructures.

### Schéma Directeur de la ligne C

**CIRCULE a demandé, une nouvelle fois, où en était la réflexion sur ce schéma directeur.**

Le STIF a fait part de sa décision du 14 février 2008 concernant le PAR des Invalides et a remis à **CIRCULE** le compte rendu d'une réunion du 12 décembre 2007 sur le Schéma Directeur RER C. Le schéma directeur en cours d'élaboration risque de ne pas être du « gagnant-gagnant » pour tous les voyageurs. En effet, la desserte en proche couronne serait certes améliorée mais au détriment de la grande banlieue qui verrait ses temps de parcours allongés.

**Le calendrier des prochaines étapes est le suivant :**

- présentation du Schéma directeur au CA du STIF fin 2008 ;
- concertation en 2009 ;
- schéma de principe en 2010 ;
- travaux possibles à partir de 2012 / 2013.

Les dossiers liés au Schéma directeur de la ligne C sont :

- à moyen terme, le tram-train Massy – Evry (voir ci-dessous) ;
- à long terme, l'interconnexion Sud (interface Massy-Valenton avec nouvelle gare TGV à proximité d'Orly) qui fera l'objet d'un débat public en 2010 ;
- l'éventuel « sextuplement » (passage de 4 à 6 voies entre Paris et Choisy, voire Juvisy) qui permettrait de séparer les flux et de redonner des gains de temps aux trains de la vallée de l'Orge tout en amenant des TGV à Austerlitz pour décharger la gare de Lyon. Les conclusions de l'étude fonctionnelle seront incorporées dans le Schéma directeur ligne C.

**Pour CIRCULE, il ne saurait être question d'avaliser des solutions qui rallongeraient encore les temps de parcours pour un grand nombre d'usagers. Lors de la présentation de ce schéma directeur, nous y serons particulièrement attentifs.**

### Tram-Train Évry-Massy

**CIRCULE a demandé où en était le projet remplaçant la Tangentielle Sud.**

Le projet a été revu pour diminuer les coûts de la partie urbaine Petit Vaux / Evry Courcouronnes. Il est désormais évalué aux alentours de 300 millions d'euros (auxquels il faut ajouter 90 millions d'euros pour le matériel roulant). Seule une partie du financement est acquise pour le moment (voir brèves).

Le trajet Massy-Evry se ferait en 32 minutes avec une desserte toutes les 10 minutes en pointe.

Si la Commission Nationale du Débat Public n'organise pas de débat public, le STIF organisera une concertation d'ici fin 2008.

## - Brèves - Brèves - Brèves - Brèves - Brèves - Brèves -

### Le Conseil général de l'Essonne complète un peu le contrat Etat / Région pour 2007-2013

Le département a notamment voté le principe d'une participation financière de 5 M. d'euros pour l'amélioration du RER C, en complément des 13 M. d'euros Etat / Région.

De plus, à parité avec la Région, il est prévu de financer :

- 30 M. d'euros pour le pôle de Juvisy, extensible à 50 M. d'euros en 2010, mais le projet total nécessite 100 M. d'euros.

- 30 M. d'euros pour la partie Athis-Mons centre commercial / Juvisy RER du tramway venant de Villejuif, extensible à 50 M. d'euros en 2010, mais le projet total nécessite environ 125 M. d'euros. Une concertation préalable sur ce projet aura lieu en juin à Juvisy et Athis-Mons.

- 60 M. d'euros à ajouter en 2010 aux 40 M. d'euros du CPER pour le tram-train Massy - Evry.

### Ivry

Les travaux du comité d'axe (ligne de bus 323) entre la gare RER C et le métro Mairie d'Ivry sont achevés tandis que l'aménagement de la place devant la gare a pris le relais. Mais toujours pas de solution pour l'élargissement de l'accès au quai en provenance de Paris...

### Pôle Gare de Brétigny

Les travaux du Pôle-Gare de Brétigny se sont achevés du côté de la sortie principale fin 2007. Ils apportent un plus indéniable même si quelques défauts de conception sont à signaler. Les travaux vont se poursuivre de l'autre côté de la gare cette année. Les travaux de mise en accessibilité de la gare aux personnes à mobilité réduite sont également programmés.

### Soutien

Suite au communiqué que **CIRCULE** a fait le 12 avril (voir page 4) et que nous avons adressé également aux élus de l'Essonne, Mme Claire Lise CAMPION, Sénatrice, a interpellé M. Jean-Paul Huchon, président du STIF, pour appuyer notre démarche.

### Gare de St Michel sur Orge : billets grandes lignes pas rentables !

Réponse de Mme Idrac du 22 janvier 2008 à propos de la fermeture du guichet VFE : « Concernant la gare de St-Michel sur Orge, l'activité du guichet Grandes lignes est l'une des plus faibles en Ile-de-France et se situe nettement en dessous du seuil critique de rentabilité... Par ailleurs, le personnel des guichets Transilien est en mesure d'assurer toutes les prestations de vente simple (billets, cartes et abonnements pour le trafic intérieur)... ».

**CIRCULE** est ré-intervenu auprès du directeur de la ligne C car nous ne satisfaisons pas de cette réponse. Jusqu'à présent les agents « Transilien » n'étaient pas tous formés pour la vente des billets « grandes lignes ». La direction de la ligne nous répond que maintenant ils le sont. **CIRCULE** demande donc qu'une information claire soit donnée dans la gare pour indiquer quel est le type exact de billets qui peuvent être délivrés au guichet et durant quelles tranches horaires.

Par courrier du 3 mars 2008, **CIRCULE** a également insisté sur la nécessité d'un deuxième distributeur pour les achats Transilien dans le hall de la gare (cet appareil aurait du être ré-installé dès la fin des travaux de la gare).



Gare de Saint-Michel sur Orge : lorsque l'unique distributeur ne fonctionne pas ...

## Branche Dourdan/Etampes

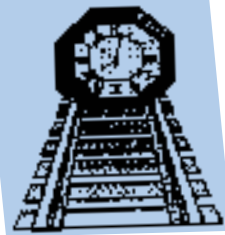
### Suites de notre pétition pour des RER directs entre Juvisy et Brétigny jusqu'à 20h toute l'année

Nous avons rassemblé plus de 500 signatures que nous avons remises au nouveau directeur de la ligne C, Mr Devaux, lors de notre réunion de fin novembre. Il nous a confirmé ce que disait son prédécesseur : à partir de 18 heures RFF doit laisser disponibles, pour le fret, les sillons centraux sur lesquels passent les RER semi-directs. C'est la conséquence de l'ouverture à la concurrence en Europe du marché du fret ferroviaire. C'est pourquoi **CIRCULE** avait proposé de réintroduire des YETI\* le soir jusqu'à 20 heures. Mais, à la SNCF, la tendance générale consiste à supprimer les accrochages et décrochages de rames en cours de parcours car cette opération est considérée comme un facteur de retard. Notre proposition va donc plutôt à contre-courant. Toutefois Mr Devaux a accepté de l'étudier avec ses services. Nous attendons la rencontre prévue avec **CIRCULE** à ce sujet.

Nous avons également porté cette demande lors de notre rencontre avec le Syndicat des Transports d'Ile de France, fin février. Le STIF est partant pour remettre les coupes/accroches en service (YETI) en bénéficiant de l'amélioration de la fiabilité du matériel roulant. Il cite le cas du TER Rhône-Alpes avec des automoteurs à 3 tranches (Genève, Evian et St Gervais).

Pour le STIF, la pointe doit avoir lieu jusqu'à 19h30 au départ de Paris. RFF veut généraliser la présence de sillons pour le fret en heures de pointe. En contrepartie, les trains de fret n'étant plus interdits en pointe, ils ne seront plus prioritaires en fin de pointe et celle-ci pourra alors être étendue. Le STIF donne l'exemple de Paris-Melun où des trains de fret vont circuler en pointe. Les semi-directs pour Dourdan et Etampes ne seraient donc pas impossibles, mais à quelle échéance ? **CIRCULE** continuera d'interpeller la SNCF, RFF et le STIF afin que la demande que vous avez soutenue soit entendue.

\* YETI : RER qui se sépare en deux à Brétigny en direction de Dourdan et d'Etampes.



**CIRCULE**

## COMMUNIQUÉ

Adressé à : **S. Mougard** - Direction STIF  
**G. Pepy** - Présidence SNCF  
**B. Chaineaux** - Direction RFF  
**O. Devaux** - Direction ligne C

Premier trimestre 2008 : **16,7 %** d'irrégularité en moyenne sur la branche Sud du RER C [Juvisy-Brétigny : 21,5% - branche Dourdan : 15% - branche Etampes : 13,6%]. Cela ne peut continuer comme cela !

Et pourtant, cela continue... comme en témoigne le début du mois d'avril : incidents à répétition, trains supprimés, allongement des temps de parcours, avec à la clef des rames surchargées et des conditions de transport de plus en plus insupportables.

Il faut clairement que la SNCF et RFF\* cernent les causes de ces dysfonctionnements et mettent en œuvre un plan de mesures pour y remédier rapidement. Les usagers ne peuvent se satisfaire de projets à l'horizon 2017 ou 2020 !

Nous demandons au STIF\*, autorité organisatrice des transports en Ile de France, d'intervenir en ce sens.

le 12 avril 2008

- \* RFF = Réseau Ferré de France
- \* STIF = Syndicat des Transports d'Ile de France

Le 12 mai **CIRCULE** a interpellé le STIF et les directions de la SNCF et de RFF pour que soit déterminées les causes de l'augmentation de l'irrégularité subie depuis plusieurs mois et que des mesures urgentes soient prises pour y remédier. La direction de la ligne C nous a proposé une rencontre le 20 mai. Un compte rendu en sera fait dans notre prochain journal.

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**, 1, rue du Chemin de Fer - 91240 St Michel sur Orge  
Web : <http://circule.nerc.free.fr> - E.mail : [circule@nomade.fr](mailto:circule@nomade.fr)