

Édito

Il n'y a pas que les trains qui sont en panne... la concertation aussi !

Nous avons beaucoup tardé depuis la fin des vacances d'été à sortir ce journal. Pourtant avec tous les dysfonctionnements [le vécu donne l'impression qu'ils sont devenus quasi quotidiens] et des taux d'irrégularités qui vont battre des records, en particulier sur notre branche es-sonnienne, il y avait matière à tremper notre plume dans le vitriol pour dire une fois de plus notre ras-le-bol.

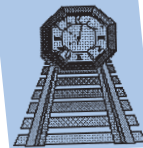
En fait, nous avons tardé parce que nous avons un tout petit espoir de pouvoir enfin vous annoncer du concret concernant notre ligne : le schéma directeur devait être présenté au CA du STIF fin 2008. Il doit prévoir les rénovations et les nouvelles dessertes qui permettront d'améliorer la régularité et le service pour les années à venir. **CIRCULE**, qui n'est pas associé à son élaboration avait demandé une rencontre avec le STIF pour savoir où en était son avancement. Hélas, on attend toujours une date de rendez-vous depuis presque deux mois (voir ci-contre).

Certes, l'annonce d'une série de mesures contenues dans le « **Plan IMPAQT** » décidé par la SNCF souligne la prise de conscience de la gravité de la situation. Mais cela ne fait pas le compte et l'État, au-delà du discours sur le Grenelle de l'environnement, doit lui aussi s'engager.

Et surtout il faut accélérer la mise en œuvre concrète de tous les projets.

Il faut raccourcir les délais ! Pas seulement ceux entre deux trains, mais aussi ceux entre le constat qu'il faut mettre en œuvre des moyens financiers et humains à la hauteur des besoins et le moment de leur réalisation. Car, pendant ce temps-là, la situation s'aggrave et l'exaspération aussi.

Le Bureau de **CIRCULE**



CIRCULE

Madame Sophie MOUGARD
Directrice Générale
Syndicat des Transports d'Ile-de-France
11, avenue de Villars
75007 PARIS

Saint-Michel-sur-Orge, le 17 octobre 2008

Objet : Ligne C du RER

Madame la Directrice générale,

Nous vous avons adressé fin avril un communiqué de notre association à propos de l'irrégularité de la ligne C du RER et nous vous demandions, en tant qu'autorité organisatrice de tout faire pour que des mesures d'urgence soient programmées et financées très rapidement pour fiabiliser notre ligne de RER.

Nous n'avons pas reçu de réponse directe de votre part à ce courrier mais avons eu quelques informations par la presse et par un courrier de Monsieur Jean-Paul Huchon adressé aux élus qui soutiennent notre démarche. Nous souhaiterions, bien évidemment, avoir plus d'informations de votre part. Il est à noter qu'à ce jour l'irrégularité de la ligne est toujours d'un niveau très élevé, et en particulier sur la branche sud.

Il nous a été dit que le schéma directeur de la ligne C serait présenté au CA du STIF en cette fin d'année qui approche... Monsieur Jean-Paul Huchon, Président du STIF annonce dans son courrier aux élus une concertation avec l'ensemble des acteurs locaux « dès lors que les derniers résultats des études en cours auront permis d'aboutir à des propositions stabilisées ». Nous espérons que les études vont effectivement aboutir d'ici la fin 2008 comme prévu et nous souhaitons donc faire un point dès maintenant avec vos services de l'avancement de ce dossier. Nous vous demandons de recevoir très prochainement une délégation de notre Conseil d'administration à cet effet.

Dans l'attente de cette rencontre avec vos services,

Nous vous prions de croire, Madame la Directrice, en l'expression de notre parfaite considération.

P/ **CIRCULE**, la secrétaire
G. Echinard-Le Bihan

Contact : ☎ 06.82.55.88.53

Retards, suppressions de RER : résultat d'un choix politique au profit de la route par rapport au rail depuis 30 ans...

Les défaillances techniques sont la cause d'importants dysfonctionnements du RER C : pannes dans les rames, rupture de caténaires ou de rails, incidents électriques, etc. Depuis que **CIRCULE** existe les syndicats de cheminots nous alertent régulièrement sur le manque de moyens attribués à l'entretien et au renouvellement des infrastructures.

En 2005, des experts de l'École Polytechnique ont réalisé un audit à la demande de la SNCF et de RFF. Il a mis en évidence l'état inquiétant de dégradation du réseau classique, faute d'un effort suffisant de maintenance depuis trente ans. Ceci est dû au niveau anormalement bas des ressources attribuées par l'État à l'entretien du réseau ferré. Les budgets d'entretien ont régressé de 20 % au cours des vingt dernières années alors que le réseau s'est agrandi de 3 400 km de Lignes à Grande Vitesse. En 1994, les Ponts et Chaussées recommandaient de consacrer 120 millions d'euros par an pour l'entretien, la moitié a été engagée chaque année entre 1997 et 2004.

C'est le résultat d'une politique de transport orientée vers le tout routier depuis trente ans. M. Raffarin avait créé l'Agence pour le Financement des Investissements de Transport de France (AFITF) qui devait être financée par les dividendes autoroutiers. Mais la vente précipitée des sociétés autoroutières a tari la source... En octobre 2005, le Comité interministériel à l'aménagement du territoire (CIADT) programmait 21 projets : 13 projets autoroutiers, 1 aéroport et seulement 3 projets pour le rail*.

Concernant la région Ile-de-France, les choix en matière de création d'infrastructures ou de rénovation et leur financement étaient décidés dans les Contrats de Plan État Région (CPER). Jusqu'en 2000, ces plans consacraient deux tiers des crédits aux routes contre un tiers aux transports collectifs. Ce n'est que pour le contrat 2000/2006 que la tendance a été inversée. Ce Contrat de Plan aurait pu engager un programme de construction ferroviaire structurant le transport collectif en Ile-de-France, en investissant par exemple dans une rocade ferroviaire parallèle à la Francilienne.

Mais compte tenu de restrictions budgétaires, la « Tangentielle Versailles–Corbeil » a été rejetée et les programmes retenus au titre du Contrat de Plan ont été une juxtaposition de projets départementaux correspondant plus à du saupoudrage qu'à une politique globale.

Quant à la remise à niveau et à la désaturation des lignes RER, ce contrat pas plus que les précédents ne comportait de dotation pour l'amélioration du réseau existant qui en avait pourtant bien besoin.

Pour illustrer ce choix politique en faveur des routes, soulignons qu'à l'issue du dernier Contrat de Plan fin 2006,

tout projet ferroviaire contractualisé non engagé perdait ses crédits. Tandis qu'un projet routier dans la même situation voyait son financement garanti par la loi. Ainsi, dans le Contrat de Projet État-Région 2007-2013 plusieurs projets ferroviaires inscrits dans le précédent contrat sont passés à la trappe.

Le CPER 2007-2013 marquerait-il un revirement de politique en faveur du rail ? Il prend en compte les principes essentiels de limitation de la pollution mais il suscite de nombreuses interrogations quant aux moyens qui lui sont affectés : il préconise le développement d'un réseau maillé attrayant et accessible de transport collectif, la recherche d'une alternative ferroviaire et fluviale au transport routier des marchandises. Mais la concrétisation en termes budgétaires n'a pas eu lieu, la somme allouée aux transports en commun est sensiblement la même que dans le contrat précédent en euros courants, c'est-à-dire bien moindre puisque l'indice des travaux publics a progressé de plus de 25 % dans l'intervalle.

Résultat, le Contrat de Projets manque de précision et de lisibilité sur les moyens attribués. Ainsi des projets tels que le Tram-train St-Cyr–St-Germain et Massy-Évry, le prolongement du T1 et le barreau reliant les RER D et B se voient affectés de 131 M € d'études et 269 M € de travaux, ce qui est totalement déconnecté des besoins. Il n'aborde même pas le sextuplement des voies entre BFM et Choisy ou Juvisy qui est pourtant indispensable.**

Il existe des solutions pour améliorer le transport collectif

Ce manque de financement pour le rail n'est pourtant pas une fatalité. Le RER d'aujourd'hui a besoin d'un effort financier équivalent à celui consenti pour la création des RER en 1960 et 1970. Des mesures législatives devront être trouvées pour rassembler ces sommes. Lors du Grenelle de l'Environnement la FNAUT a formulé, pour sa part, de nombreuses propositions. Il en existe d'autres formulées par les élus et les organisations syndicales.

Il faut affecter des ressources à RFF pour lui permettre de mieux répondre aux besoins d'entretien et de développement des infrastructures et permettre un transfert de la route vers le rail. Ce transfert, on l'observe dès aujourd'hui et il se généralisera si les transports collectifs répondent mieux aux besoins.

*Source : *journal de la FNAUT n°141*.

**Source : *AUT Info n° 81 et 82*.

- Brèves - Brèves - Brèves - Brèves - Brèves - Brèves -

Information voyageurs

Depuis quelques années, les horaires en temps réel des trains sont consultables à distance sur le site Transilien ou sur téléphone mobile. Mais ce n'était pas le cas pour les gares du RER C à Paris et en proche banlieue, équipées d'un système d'information trop ancien. La SNCF s'est engagée à ce que cette anomalie soit corrigée au plus tard à la fin de cette année.

Pétition de l'AUT

«Actuellement les abonnés carte orange (hebdomadaire, mensuelle ou annuelle) qui veulent aller ponctuellement en dehors des zones souscrites sont obligés de repayer la totalité du trajet.

La technologie du passe Navigo permettrait désormais de proposer un prolongement de parcours pour aller ponctuellement en dehors des zones souscrites en payant uniquement ce complément de parcours.

Cette mesure, d'un coût abordable, rendrait les déplacements occasionnels des abonnés plus simples, permettrait de réduire l'effet de frontière des zones tarifaires et contribuerait à diminuer la fraude.

Nous demandons au Syndicat des Transports d'Ile-de-France (STIF) de décider la mise en œuvre en 2009 du prolongement de parcours pour les abonnés.»

Vous pouvez signer en ligne la pétition proposée par l'AUT à l'adresse suivante :

<http://www.aut-idf.org/petition/index.php?petition=4>

Sur la ligne C, entre Noël et le Nouvel An

Le service du samedi sera appliqué les 26, 29, 30, 31 décembre 2008 et 2 janvier 2009.

CIRCULE regrette cette décision qui risque d'entraîner des surcharges de trains comme l'an dernier.

Rames simples/doubles

À la demande de **CIRCULE**, deux rames ont été renforcées récemment : le BALI de 16 h 43 à Invalides et le dernier ELAO de 18 h 45 à Invalides.

Mais, en raison du parc de matériel disponible, la SNCF ne peut pas aller plus loin pour équiper tous les trains avec 8 voitures.

Accès gare d'Ivry

CIRCULE a réitéré auprès de la SNCF une demande d'aménagement de la sortie pour le quai en provenance de Paris. Réponse : il existe tout un projet sur cette gare. Il était question de déplacer la ligne de CAB de manière à limiter les risques d'accident et mieux gérer les flux. Cela impliquait de mettre sous contrôle le souterrain qui est aussi utilisé pour traverser la gare. Mais la municipalité a remis en cause cette solution qui avait été validée par la précédente équipe municipale (le STIF, la SNCF et RFF étaient d'accord et le financement trouvé). La SNCF attend que la municipalité représente un projet.

Affichage en gare de Savigny

Les écrans dos à dos à Savigny donnent tous les deux l'information du 1^{er} train à l'approche sans aucune information sur les trains suivants : La SNCF nous indique

que le changement du paramétrage du logiciel peut se faire très rapidement. Néanmoins, la SNCF avait modifié l'affichage car elle avait cru comprendre que c'était le besoin des utilisateurs.

Utilisateurs de la gare de Savigny : merci de nous faire remonter vos remarques à ce sujet afin de déterminer la meilleure solution et d'éviter des changements trop fréquents du mode d'affichage.

Gare de St-Michel-sur-Orge

CIRCULE avait interpellé la SNCF dès l'achèvement des travaux de la gare à propos de la suppression des portes d'entrée bien trop lourdes pour être manipulées par tous les usagers. C'est chose faite : deux portes à ouverture automatique ont été installées.

Distributeur de titres de transport : un seul toujours dans la gare, les deux autres promis depuis fort longtemps seront peut être dans la hotte du Père Noël !

Malgré nos demandes réitérées depuis plus de cinq ans auprès de RFF directement ou par l'intermédiaire du Comité Intergares, les trous dans la marquise sont toujours là et par temps de pluie le passage pour accéder à l'entrée secondaire nécessite des bottes...

Accès secondaires des gares du sud

Comme nous en avons déjà rendu compte, **CIRCULE** avait interpellé la SNCF sur la fermeture de certains accès secondaires de gares du sud, en particulier Chamarande, Étrechy et Lardy.

Après une visite des gares concernées en compagnie de techniciennes de la SNCF, la direction de la ligne nous a proposé des aménagements destinés à répondre aux demandes des usagers tout en respectant les règles de sécurité auxquelles la SNCF ne souhaite pas déroger.

Un programme d'aménagement permettant un accès facilité, notamment aux usagers qui se déplacent avec difficultés (personnes avec bagages, poussette, etc.) va démarrer fin 2008/début 2009 par la gare d'Étrechy : l'accès de service au quai direction Paris sera réouvert et aménagé en «accès secondaire» Nous vous informons au fur et à mesure de leur programmation des travaux des autres gares.



Gare d'Étrechy : réouverture prochaine de l'accès secondaire.

Rencontre avec la SNCF – octobre 2008

Informations données par O. Devaux, Directeur de la ligne C

Régularité

Pour l'ensemble de la ligne, au 1^{er} semestre 2008, la régularité a été de 87,4 %. Une analyse a été réalisée en profondeur par la SNCF : la structure des causes a évolué. Sur mai et juin, les causes internes s'étaient améliorées mais les causes externes (malveillances, intrusions, colis suspects, manifestations...) se sont très fortement dégradées.

Pour septembre 2008, le taux de régularité est de 90,7 % avec la répartition suivante des causes d'irrégularité : causes internes : 2,9 % ; causes externes : 2,5 % ; causes infrastructure : 3,9 % (ce qui est mauvais et a surtout impacté les 2^e et 3^e semaines).

Diverses actions sont en cours vis-à-vis de la malveillance (vols de cuire, intrusions dans les emprises, colis suspects).

CIRCULE fait remarquer que les chiffres de l'irrégularité concernent l'ensemble de la ligne, mais qu'ils sont bien supérieurs pour toute la partie « essonnoise » de la ligne C.

Présentation du Plan d'action «Impact»

Le financement de ce plan est assuré par la SNCF (sur ses fonds propres), le STIF et la Ville de Paris. Ce plan concerne l'ensemble de Transilien sauf la ligne D qui a son plan spécifique.

L'échéance du plan est 2011. Il comporte 3 volets :

• Infrastructure :

La maintenance et la surveillance de l'infrastructure seront renforcées ainsi que le nettoyage périodique des joints isolants. 100 M € sont prévus en 2008 et 2009. Ensuite, RFF reprendra la main.

Les voies de garage vont être particulièrement suivies (début par Brétigny pour 750 000 €) et 1,5 M € vont concerner les voies de garage de Dourdan, Étampes, Massy et Juvisy.

• Information des voyageurs :

Les 2 sites générant actuellement l'information voyageurs vont être fusionnés.

En intra-muros, un seul système technique sera utilisé (Infogare nouvelle génération), ce qui facilitera le travail des opérateurs.

Sur la branche Sud, les 2 points d'information de Juvisy et Brétigny couvriront l'ensemble des branches Sud de la ligne C. Juvisy prendra en charge les lignes de Rungis et Versailles jusqu'à Saint-Michel-sur-Orge et Brétigny prendra en charge les branches de Dourdan et d'Étampes.

À terme, il y aura 3 postes d'information centralisés qui couvriront l'ensemble de la ligne C.

Les écrans de BFM dont la lisibilité est mauvaise seront remplacés en avril 2009.

Les rames autres que les 20 900 (celles avec la clim.) vont être réno-

vées et équipées d'un système d'information à bord et d'un système de vidéosurveillance.

L'amélioration du système d'éclairage des rames devrait se faire sentir début 2009.

• Confort en gare :

58 gares sur 84 vont être concernées par des travaux de rénovation. Le programme précis est en cours d'établissement. Par ailleurs, l'ensemble des gares sera équipé d'un système de vidéo protection.

Information dans les trains

Les contrôleurs commencent à faire des annonces sonores sur des événements entraînant des modifications du service des trains. C'est une extension des services «Escorte» existants sur les derniers trains des tronçons Brétigny-Étampes et Brétigny-Dourdan.

Pointe du soir vers le Sud

Suite aux diverses actions de **CIRCULE** envers la SNCF et le STIF, des études sont en cours pour rendre directs 5 trains pour Dourdan et 3 trains pour Étampes en fin de pointe de soirée. Concrètement, cela reviendrait à allonger d'environ une heure la pointe du soir mais cela nécessite de créer 5 missions BALI pour assurer la desserte omnibus de la 3^e zone (Juvisy à Brétigny). À ce stade de l'étude, aucun point bloquant n'a été détecté mais il faut tenir compte des autres utilisateurs des voies entre Paris et Brétigny (fret, grandes lignes et TER Centre).

La prochaine échéance de changement du service sera décembre 2010 et les études en cours pourraient déboucher pour une mise en œuvre à cet horizon.

Travaux sur la ligne C

La rénovation des voies de garage de Brétigny a eu lieu du 6 octobre au 7 novembre.

Gare de Brétigny : mise en accessibilité PMR

Les études ne sont pas encore terminées. La SNCF ne peut donc fournir un planning des travaux.

Gare de Juvisy : éclairage du souterrain défectueux

Il concerne RFF. Une rénovation intégrale a été demandée. Prévues pour 2010, la SNCF appuie pour que cela se fasse plus rapidement.

PMR : Personnes à mobilité réduite.

STIF : Syndicat des Transports d'Ile-de-France.

BFM : Bibliothèque François Mitterrand.

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.erc.free.fr> – E.mail : circulererc@gmail.com