Décembre 2010

# CIRCULE

*le journal des usagers de la ligne C*

**Édito**

# Mêlons nous de ce qui nous regarde !

Les projets du métro automatique « double boucle » du Grand Paris annoncé par Mr Sarkozy en 2009 et « Arc Express » de la Région sont actuellement soumis au débat public. ***CIRCULE*** a participé à la réunion publique du 22 octobre à Evry pour faire valoir l'intérêt des usagers de la ligne C.

## En quoi ce projet nous concerne ?

Le réseau de transports du Grand Paris est prévu pour relier rapidement les aéroports d'Orly et de Roissy aux pôles technologiques de la Défense et Saclay en passant par la petite couronne et la ligne 14. La double boucle du Grand Paris est conçue pour attirer les industriels du monde entier et développer l'activité économique de la France. Nécessitant la création d'environ 150 km de voies ferrées nouvelles, ce projet coûterait 23 milliards d'euros.

De son côté la Région Ile de France propose « Arc Express » qui consiste en une rocade de métro automatique située en proche couronne, d'environ 60 km, principalement souterraine. Ce projet doit permettre aux franciliens de voyager de banlieue à banlieue sans passer par Paris intra-muros. Les usagers de la ligne C pourraient la rejoindre aux Ardoines, à Issy-les-Moulineaux et à Gennevilliers. Il coûterait 8 milliards d'euros.

Ces deux projets coûtent très cher et, même si un rapprochement des deux est probable, la rocade qui en sortira risque d'aspirer tous les financements, ne laissant plus suffisamment pour la rénovation des RER.

Or, les usagers des RER A B C et D sont malmenés dans leurs trajets quotidiens par un manque conséquent d'investissements depuis plusieurs décennies. Les postes d'aiguillages de Brétigny datent d'avant guerre, des tronçons ont besoin d'être dédoublés pour éviter aux usagers d'être entassés comme des sardines ou de voir leur temps de parcours rallongés. Si nous, usagers, ne nous manifestons pas, ces projets de rénovations, pourtant indispensables, risquent de passer au second plan, et nous resterons à attendre nos RER supprimés...

Scène d'affluence bien connue

Il faut souligner que le Conseil Général de l'Essonne a voté récemment une motion allant en ce sens. Celle-ci demande que l'Etat et la Région garantissent aux Essonniens le financement :

- de la modernisation des RER A, B, C et D (inclus dans le plan de mobilisation pour les transports : 18 milliards d'euros)
- du tram-train Evry Massy, du sextuplement entre Juvisy et Paris et du dédoublement des RER intra-muros
- d'un plan de liaisons rapides permettant aux usagers des RER de rejoindre les futures infrastructures de l'Arc Express et du Grand Paris à condition que ceux ci ne freinent pas le rattrapage des infrastructures qui permettront d'enrayer les disfonctionnements dont souffrent actuellement les usagers.

***La région et les départements ont affirmé leur volonté d'investir 500 millions d'euros pour le RER C. Cela serait encourageant si nous ne savions pas par ailleurs que la plupart des études pour améliorer le RER C sont stoppées. Nous avions bien raison dans notre dernier numéro de dire qu'il faut que nos conseillers généraux de l'Essonne et du Val-de-Marne se mettent d'accord sur les dessertes. Il est grand temps, qu'au delà des grands discours, on passe au concret pour le RER C !***

Le bureau de ***CIRCULE***

**C**omité d'**I**nitiative pour le **R**assemblement et la **C**oncertation des **U**sagers de la **L**igne C en **E**ssonne

MEMBRE DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS (FNAUT)

Notre association *CIRCULE* participe à un collectif d'usagers et de syndicats pour exiger que l'Etat participe à la rénovation des infrastructures des RER et du métro afin de rattraper les retards en matière d'investissements qui, il y a quelques années, étaient encore de sa responsabilité. Lors de notre rencontre du 31 mai dernier avec le conseiller du ministre des Transports, nous avons demandé que l'Etat finance l'achat de nouveaux matériels roulant, la rénovation et le remplacement des infrastructures défaillantes, ainsi que le renforcement des services de maintenance et réparation des voitures. Le conseiller s'était engagé à nous donner une réponse avant le 30 juin 2010 mais à ce jour, aucune réponse n'est venue. C'est pourquoi, lors d'une prochaine réunion du collectif nous envisagerons une nouvelle initiative publique pour dénoncer l'absence de volonté de l'Etat d'entretenir l'existant alors que des milliards vont être investis dans le « Grand Paris ». A ce titre nous continuerons d'exiger la contribution de l'Etat concernant les RER. Nous ne manquerons pas de vous tenir informés.

## Communiqué de Presse

## D'urgence des moyens pour les transports franciliens

Le rapport de la Cour des comptes, publié récemment, confirme les réalités déplorables des conditions de transports franciliennes et donne pleinement raison aux organisations qui, depuis des années, dénoncent cette situation et demandent des moyens financiers pour y remédier.

Depuis octobre 2008, les organisations syndicales CGT – CFDT – FSU – UNSA – Solidaires, les associations d'usagers et consommateurs FUTSP – Ligne 13 – ***CIRCULE***, Indécosa et le collectif des privés d'emploi CGT d'Ile-de-France n'ont cessé d'alerter les pouvoirs publics et notamment le ministère des transports sur la gravité de la situation.

Cette triste réalité est le résultat d'un désengagement de l'Etat depuis 25 ans de ses responsabilités en la matière.

L'ensemble des signataires du « plan de financement d'urgence des transports par l'Etat » dénonce l'attitude irresponsable de l'Etat et son refus de prendre en compte les besoins en matière d'investissements et financements indispensables pour, dès maintenant, rénover, entretenir et développer les transports en Ile-de-France.

Les projets soumis au « débat public » conçus par la Région (Arc Express) et à travers la société du Grand Paris par l'Etat (Grand Huit), s'ils posent la question d'une infrastructure ferrée nouvelle de transports collectifs franciliens, ne répondent pas aux besoins de financement indispensable pour rénover à court et moyen terme, entretenir et redévelopper le réseau existant. En particulier la question du maillage inter banlieue en grande couronne (77, 78, 91, 95), actuellement bloquée doit être relancée.

C'est pourquoi, les signataires du « plan d'urgence transports » vont engager des initiatives auprès des usagers, des salariés et s'adresser à nouveau au ministère des transports ainsi qu'au Conseil Régional. Ils seront également présents lors des réunions organisées dans le cadre du « débat public » notamment le 22 décembre et le 31 janvier.

Le 2 décembre 2010

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

### Chantier travaux entre Massy et Versailles de début novembre.

La SNCF admet « *qu'ils n'ont pas été bons* ». Plusieurs fois les travaux se sont terminés en retard et les bus de remplacement ont dû être prolongés jusqu'à presque 18h. Mais il n'y en avait pas assez et les bus, pleins, ne pouvaient prendre qu'un tiers des usagers qui attendaient !!

La SNCF explique cette situation, inhabituelle et exceptionnelle (de son point de vue) par le retard pris par les mouvements de grève, qu'il fallait rattraper.

***CIRCULE*** constate et regrette qu'une fois de plus les usagers de cette portion de ligne aient subi des désagréments importants.

### Relèvement de vitesse dans Paris

Le STIF a approuvé en octobre l'avant-projet des travaux permettant la suppression des limitations à 40 km/h (au lieu de 60) entre Invalides et Issy Val-de-Seine Le coût est de 5,8 M€ (valeur 2006) pris en charge par l'Etat et la Région. Les travaux ne seront achevés que fin 2013 selon le calendrier fourni par RFF et SNCF. Le gain de temps attendu est faible (entre 30 et 60 secondes) mais cela contribuera à donner un peu de marge dans la grille horaires.

### A quand le suivant et où ?

***CIRCULE*** a interpellé la SNCF à propos de la fermeture programmée du guichet "grandes lignes" de la gare de Savigny sur Orge.

Hélas cette fermeture est bien confirmée pour raisons "économiques" et nous continuons à déplorer ce recul du service rendu aux usagers. Nous avons obtenu néanmoins l'assurance qu'elle ne se fera pas avant juin 2011 et comme cela s'est fait à la gare de St Michel sur Orge, les agents Transilien seront formés d'ici là à la vente de ces billets pour pouvoir continuer à en assurer la délivrance en dehors des périodes de pointe.

## Déclaration de *CIRCULE* à l'occasion de la réunion publique qui s'est tenue à Evry, le 21 octobre 2010, dans le cadre du débat public sur le Grand Paris.

« Notre comité d'usagers de la ligne C en Essonne se bat pour une remise à niveau de cette ligne de RER, lourdement affectée dans son fonctionnement quotidien par le manque d'investissements lourds depuis plusieurs décennies. Elle soutient toutes les propositions de nature à redresser une situation qui empire chaque année et constate que leur réalisation est sans cesse remise à plus tard pour de multiples raisons qui toutes tournent autour du manque de financement : il ne s'agit pourtant que de centaines de millions dont l'utilité et l'urgence sont reconnues par tous.

La ligne verte (boucle sud ouest) du réseau de transport du Grand Paris dispose de trop peu de gares pour relier efficacement les essonniens à leurs principaux pôles d'emplois. Un précédent projet de tangentielle ferrée sud avec la même vitesse commerciale et pourtant davantage de gares avait déjà conclu à un manque de rentabilité (la recherche de vitesse commerciale conduit à limiter les stations et donc la fréquentation de la ligne). A l'instar d'Orly Val qui s'est avéré un échec commercial, cette ligne verte du Grand Paris concerne des déplacements de longue distance sans impact sur les trajets quotidiens de la majorité des essonniens et incitatifs à une mobilité non durable.

Pourquoi relèverait-elle des mêmes sources de financement des transports publics et de la même tarification ? Quelles garanties le contribuable francilien aura-t-il qu'elle n'asséchera pas définitivement les sources de financement indispensables pour boucler les opérations déjà engagées ? Quelles garanties qu'elle n'asséchera pas non plus les ressources d'ingénierie ferroviaire qui manquent pour :

**1 -** Le schéma directeur de la ligne C dont la gare de Brétigny

**2 -** Le tram train Evry - Versailles

**3 -** Le tramway Juvisy - Orly avec son corollaire gare de Juvisy

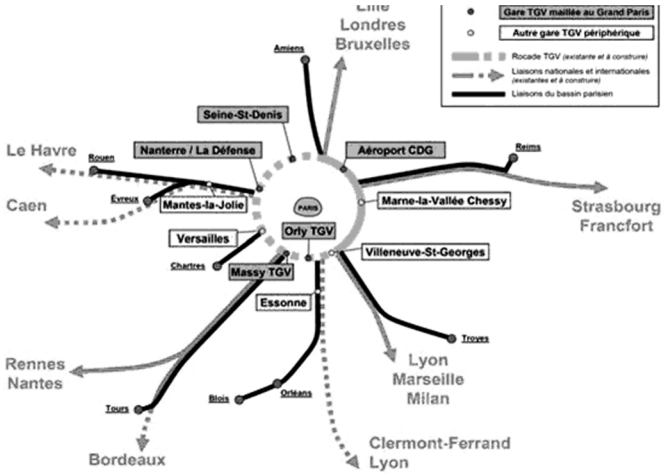
L'arc Sud, plus ou moins commun aux deux projets soumis à ce débat, nous parait offrir une nouvelle alternative de maillage intéressante dans un secteur dense difficile à atteindre en transports en commun depuis l'Essonne malgré sa proximité. S'il ne retarde pas les réalisations précédentes, il nous parait intéressant de poursuivre son étude.

Nous avons pris connaissance de la motion du Conseil Général du 18 octobre 2010 et en approuvons les termes. »

***N'hésitez pas à donner vous aussi votre avis jusqu'à fin janvier sur ce projet et sur Arc Express en participant aux réunions publiques ou sur les sites internet des débats : www.debatpublic-reseau-grandparis.org et www.debatpublic-arcexpress.org***

# Débat sur l'interconnexion sud des TGV

Le débat public sur le projet de ligne dédiée aux TGV dans le sud de l'Ile-de-France avec une gare TGV à Orly démarre courant décembre jusqu'au printemps 2011. Cela concerne également le RER C puisque ce grand projet serait aussi l'occasion d'améliorer la branche Massy – Choisy-le-Roi par Pont de Rungis. Présentation détaillée du projet sur le site du débat : **www.debatpublic-interconnexionsudlgv.org**
Nous y reviendrons dans notre prochain journal. Nous vous joignons la vision première de la SNCF, extrait tiré du Cahier d'Acteur de cette entreprise dans le débat du Grand Paris.




« Le développement durable de l'Ile de France est une ambition partagée, dont les transports publics constituent l'une des clés. Face à un réseau et des gares déjà saturés, et pour relever le défi de l'augmentation du trafic voyageurs, un projet de grande ampleur doit être mis en œuvre. C'est l'ambition du plan de mobilisation.
Pour la SNCF, la priorité porte sur les schémas directeurs des RER. Il faut également mieux mailler les réseaux et assurer les liaisons de banlieue à banlieue. Arc Express peut ainsi être utilement complété par la rocade des tangentielles. »

**Guillaume PEPY,** *Président de la SNCF*

# Rencontre SNCF/*CIRCULE* 10 novembre 2010

En matière de **régularité**, les neuf premiers mois de cette année montrent une dégradation du taux de retard de la ligne C sur l'ensemble de la journée qui passe de 8 à 9 % en moyenne, mais avec toujours une situation bien plus mauvaise sur les trains des branches Brétigny (20 %) et Saint-Quentin (16 %).

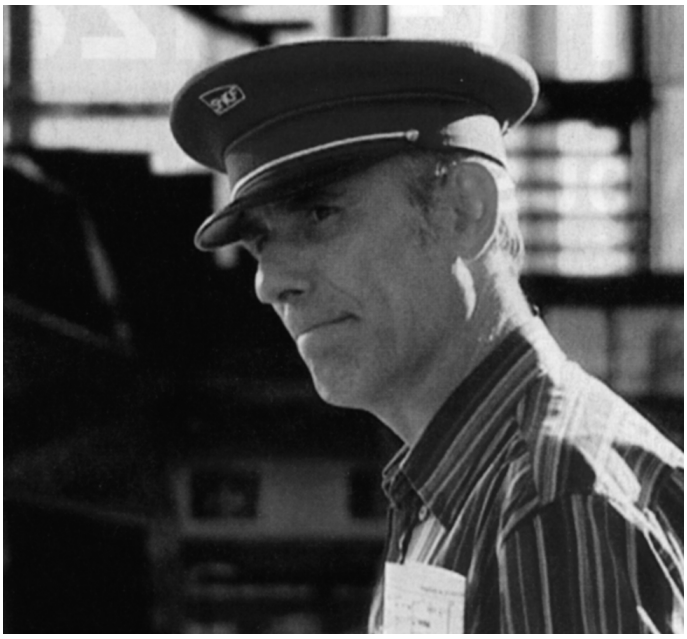
Cette dégradation est imputable essentiellement aux incidents liés à l'infrastructure (signalisation, alimentation électrique, travaux mal gérés, etc.) qui ont augmenté d'un tiers sur l'ensemble du réseau Transilien.

La SNCF constate que le renforcement de la maintenance, acté par la convention STIF[1] / RFF[2] l'an dernier, n'a été mis en œuvre que très partiellement.

D'une manière générale, compte tenu de la hausse du trafic, la SNCF prévient qu'il ne faut pas attendre de progrès significatifs en matière de régularité tant que des investissements importants n'auront pas été réalisés. La SNCF s'inquiète, constatant que les investissements prévus au schéma directeur du RER C ne font toujours pas l'objet d'un accord politique. ***CIRCULE*** indique partager cette inquiétude.

Concernant la **rénovation des rames**, 14 rames ligne C ont été rénovées à fin octobre en livrée bleue et blanche. Deux prototypes avec information sonore et visuelle automatique et vidéosurveillance sont également en circulation pour test avant généralisation à partir de mi-2011. En revanche, les rénovations avec aménagements intérieurs et livrée spécifique ligne C, qui avaient été soumises au choix des usagers en 2009, n'ont pas démarré pour cause de désaccord financier entre la SNCF et le STIF.

Au sujet de l'**information voyageurs**, la SNCF a lancé, avec l'aide du STIF, une opération de remise à niveau des systèmes de sonorisation des gares.



D'ici fin 2011, les gares du sud de la ligne C, y compris les plus « petites », pourront être télé-sonorisées depuis les PIVIF[3] de Brétigny et Juvisy, ce qui devrait améliorer les annonces, actuellement rares voire inexistantes, en situation perturbée.

En réponse à l'étonnement de ***CIRCULE*** sur le non-maintien des missions directes Brétigny – Juvisy après le début des travaux Castor en juillet dernier, la SNCF a indiqué que cela n'était pas techniquement possible car l'arrière-gare d'Austerlitz était inaccessible du fait des travaux. Cependant, la SNCF a souligné que les travaux Castor n'ont duré que cinq semaines au lieu de six habituellement. ***CIRCULE*** a rappelé son attachement à ces trains directs obtenus depuis l'été 2006 et a demandé a être informé à l'avance de la desserte en période Castor les prochains étés.

[1] *STIF : Syndicat des Transports d'Ile-de-France*
[2] *RFF : Réseau Ferré de France*
[3] *PIVIF : Poste d'information Voyageurs Ile-de-France, situé dans les postes d'aiguillage.*

**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.rerc.free.fr – E.mail : circulererc@gmail.com

Imprimerie SIPÉ - Z.I. des Radars, 10 ter rue Jean-Jacques Rousseau, 91350 Grigny