



### Édito

## CIRCULE : une voie de communication

**CIRCULE** n'a cessé de porter vos demandes auprès des institutions. Quelques exemples :

- Nous avons invité nombre d'élus locaux essonniers à une réunion de notre CA en février 2014 pour leur présenter des demandes urgentes pour le RER C. Une proposition de motion, à voter lors d'un conseil municipal à venir, leur a été proposée. Plusieurs villes et Agglomérations l'ont reprise à leur compte. Toutes ces motions ont été envoyées au STIF.
- Lors de notre dernière rencontre avec la SNCF, le directeur de la ligne C annonçait un taux de régularité de 91%. Nous avons signalé que ce taux était très en-deçà du ressenti des voyageurs. Nous avons demandé un autre indicateur (voir page 2) et surtout que l'on intervienne efficacement sur les causes de ces perturbations. Nous avons insisté sur la qualité de l'information aux usagers lors des modifications dues aux travaux (surtout de fin de soirée).
- **CIRCULE** s'obstine au sujet des allongements de temps de transport pour les usagers essonniers. Nous nous interrogeons sur la pertinence des arrêts à Ivry et Vitry (voir page 4). Nous réitérons notre demande que les essonniers bénéficient de semi-directs Brétigny jusqu'à 20h ; ce qui implique des rames supplémentaires.
- Le Conseil Régional et RFF envisagent une coupure totale prolongée de la ligne C en journée sur tout ou partie de la ligne C pour accélérer les travaux de rénovation indispensables. Nos interlocuteurs nous consultent pour savoir comment serait accueilli un tel projet. **CIRCULE** a répondu par le communiqué (page 2) précisant les conditions qui permettraient qu'une telle interruption soit acceptable. Nous avons demandé que cette éventualité soit présentée en Comité de Ligne et nous vous consultons à l'occasion de ce journal.
- "Le Grand Paris" prévoit une correspondance entre la future ligne 15 de métro et le RER C aux Ardoines. Le responsable de la ligne C à RFF a consulté notre comité quant aux missions que nous sou-

haiterions voir s'y arrêter : seulement les « omnibus Juvisy-Paris » ? Les terminus Brétigny ? Les semi-directs Dourdan Etampes-BFM ? Pour préciser notre position, nous vous consultons également sur ce point.

Aidez nous à être représentatifs. Exprimez votre (vos) avis :

- Communiquez nous votre position sur la question « Pour ou contre une coupure de la ligne C pour accélérer les travaux ? »,
- Dites nous si vous accepteriez que votre RER s'arrête aux Ardoines pour permettre une correspondance avec le métro qui fera le tour de la petite couronne. Précisez le type de train que vous empruntez,
- Signalez nous les irrégularités horaires ou les mauvaises communications de la SNCF,
- Exprimez vous sur les règles à appliquer pour obtenir des indicateurs de régularité représentatifs de votre ressenti : quels sont les éléments à prendre en compte ou à exclure dans le calcul de la régularité ?

Vous pouvez nous écrire sur le forum <http://forum.circule.org> ou à **CIRCULE** - 1, rue du Chemin de fer - 91240 St-Michel-sur-Orge.



## CASTOR 2014

Les travaux CASTOR auront lieu entre Paris Austerlitz et Invalides du mardi 15 juillet au samedi 23 août 2014 inclus (une semaine de plus que pour les années passées). D'autres lignes adopteront aussi une fermeture similaire lors de la période d'été, dont la ligne A qui connaîtra des coupures estivales de 2015 à 2021 sur son tronçon central.

## Modernisation de l'infrastructure : à quel prix ?

RFF et la SNCF (aujourd'hui réunis au sein d'un groupement Ile-de-France préfigurant la réforme ferroviaire) nous ont présenté le 30 avril dernier le planning des travaux de « régénération » de la ligne pour 2014. C'est un effort sans précédent pour rattraper la situation de vétusté des installations qui chaque jour s'aggrave et multiplie les accidents lourds de conséquences. Il s'agit de renouveler les installations les plus anciennes : rails, voies, ballast, aiguillages, signalisation vont y passer. Le remplacement des caténaires va également commencer, mais lors de coupures de la ligne, les WE seulement. Le rythme sera-t-il suffisant ? Remplacer du vieux par du neuf et mettre en place une maintenance préventive continue sera-t-il une garantie que nous n'aurons plus à subir ces pannes majeures qui obèrent lourdement les performances de notre ligne ? C'est en tous cas l'engagement pris par RFF/SNCF.

Au-delà de 2014, le planning des opérations de « développement » de la ligne C devrait se préciser : les études détaillées du nœud de Brétigny, du Tram-Train Evry-Versailles, du pôle multimodal de Juvisy, de la correspondance de la future M15 aux Ardoines sont en cours et espérons-le ne remettront pas en cause ces opérations à tiroirs qui doivent s'emboîter les unes les autres pour parvenir à une toute autre configuration de notre ligne en 2018/2020. Pour notre ligne et notre territoire, c'est du jamais vu et nous devons nous en féliciter.

Ce n'est donc pas pour cet été, ni pour 2015 ; mais **l'éventualité d'une coupure totale de la ligne C reste d'actualité** entre 2016 et 2018 pour regrouper efficacement la réalisation de ces gros chantiers. Nous avons donc pris les devants en faisant **connaître nos exigences de maintien de niveau de service** par voie du communiqué ci-joint.

Réserver des voies aux bus de substitution sur les autoroutes effraie manifestement de nombreux élus qui soutiennent les transports en commun, ... mais à condition de ne pas toucher aux voitures ! Pourtant, plusieurs agglomérations de régions l'ont déjà mis en place avec les services de l'Etat comme sur l'entrée nord de Grenoble. Il va nous falloir collectivement ce type d'audace en vue d'une transition énergétique devenue incontournable et pour améliorer la qualité de l'air que nous respirons.

Avant d'en arriver à une coupure complète, la SNCF va déjà renforcer sa coopération avec les collectivités locales et avec les réseaux de bus de banlieue pour améliorer progressivement l'information et les moyens de transport complémentaires, qui en ont grand besoin ! La SNCF annonce également s'engager dans l'organisation du covoiturage.

### Le calcul des statistiques SNCF :

Leur calcul est complexe. Les résultats publiés sont généralement plus optimistes que le ressenti des usagers sur le terrain.

Afin de mieux comprendre ce phénomène il faut se pencher sur leur mode de calcul.

- L'irrégularité est une moyenne calculée gare par gare, pondérée par le nombre de voyageurs estimé par train (à partir de comptages effectués occasionnellement) sur l'ensemble de la journée et pour tous les jours du mois.

- Un train est considéré comme en retard s'il est supprimé ou s'il a plus de 5 minutes de retard par rapport aux horaires officiels (fiches disponibles sur le site transilien.com à cette adresse :

<http://www.transilien.com/itineraire/ligne/init?codeLigne=C>)

- L'ensemble des causes de retard (y compris les causes externes, type suicide) sont normalement prises en compte dans l'indicateur, excepté les cas exceptionnels tels :

1. Les soucis d'aiguillage de fin mai et début juin 2013 en gare de Brétigny (<http://portail.circule.org/2013/06/09/problemes-daiguillage-a-bretigny-les-explications/>) qui ont eu une très faible influence sur le taux de ponctualité. De plus il n'y avait qu'un seul train au quart d'heure en Brétigny et Juvisy.

Comuniqué **CIRCULE** du 20 avril 2014

## S'il faut en passer par une coupure totale de la ligne C pour accélérer les travaux, Il faut y mettre des moyens performants de substitution !

Un tel retard a été pris pour moderniser et rénover la ligne C, que **certaines voix évoquent la possibilité d'en accélérer les travaux par une coupure complète de tout ou partie de la ligne pendant plusieurs semaines.**

**Ce n'est pas à l'honneur des autorités responsables que d'en arriver là !**

Pendant, le fractionnement actuel des travaux en de multiples chantiers ainsi que les coupures pour pannes de plus en plus nombreuses ne permettent plus au gestionnaire de la ligne ni aux usagers d'organiser leur quotidien en toute quiétude.

Ce n'est évidemment pas avec joie que **CIRCULE** se résoudrait à une coupure complète prolongée pour espérer voir enfin le bout du tunnel ; ce serait intolérable si les moyens de substitution se limitaient aux habituels et consternants bus de substitution cabotant de gare en gare.

**Pour qu'une coupure complète prolongée de la ligne C soit acceptable, il faut :**

- **des lignes de bus express par autoroute allant directement à Paris à partir des gares de l'Essonne,**
- **leur réserver des voies coupe-files sur les routes et autoroutes radiales, pour garantir une régularité et des temps de parcours à l'identique,**
- **organiser et faciliter le covoiturage, notamment en lui ouvrant les voies réservées aux bus sur les autoroutes,**
- **harmoniser les coupures des RER entre elles et les planifier en dehors des chantiers autoroutiers,**
- **mettre en place des moyens puissants d'information donnant à chacun une information personnalisée compréhensible par tous.**

2. Le déraillement du 12 juillet en gare de Brétigny qui n'a pas eu non plus d'influence notable. (<http://portail.circule.org/2013/07/12/deraillement-en-gare-de-bretigny/>)

En cas de plan de circulation « aménagé », ça se complique. Si ce plan a été annoncé au moins 48 heures à l'avance, ce ne sont plus les horaires officiels qui servent de base, mais le nouveau plan de circulation. Pour en être informé il est nécessaire de suivre l'actualité de la ligne. Plusieurs moyens permettent de le faire, dont : <http://portail.circule.org/informations-pratiques/sinformer-des-perturbations/>. C'est le cas pour les travaux programmés et les grèves ! Ce mode de calcul est contractuel entre la SNCF et le STIF. Il permet de suivre les performances de la SNCF et de définir si elle doit ou non subir des pénalités. Son but n'est donc clairement pas de refléter ce que les usagers vivent sur le terrain mais de mesurer les résultats de la SNCF vis-à-vis des engagements qu'elle a pris envers le STIF. La différence est sensible.

En 2012, la ponctualité moyenne du RER C évaluée à 90,8% pour un objectif contractuel de 93% aboutit à une pénalité financière de 1,5 M€ pour la SNCF de la ligne C.

## Mardi 11 mars 2014 : rencontre **CIRCULE** / SNCF.

En préambule, nous avons fait le point sur ce que l'une de nos représentantes a noté pour quelques jours de février, sur ses trains :

- **6 février** : Un des trains du matin a été supprimé, mais aucune information sur l'application "Transilien" de nos téléphones mobiles !
- **WE du 8 février** : travaux non relayés sur l'application "Transilien" alors que des trains étaient supprimés. Réponse : il s'agit d'un gros loupé ce week-end là. Les travaux n'ont pas été saisis sur l'application !
- **11 février** : Des trains du soir ELBA / ELAO ont été supprimés (toujours sans alerte sur l'application). Point positif, ils étaient mis au départ à Juvisy et des annonces sonores étaient faites sur les quais (notamment à BFM). La SNCF nous a expliqué qu'en cas de saturation du trafic dans Paris intra-muros, elle supprime ces trains pour permettre un meilleur service à tous les autres. Les trains ELBA/ELAO supprimés circulent à vide via une autre branche du RER C jusqu'à Juvisy, pour être remis au départ, en service "voyageurs" de cette gare. Grâce aux annonces sonores, leur remplissage était bien meilleur à Juvisy. Cela prouve l'importance de la communication. Depuis le temps que l'on insiste sur ce point ....

**Point sur la ponctualité** : La SNCF se targuait d'avoir une meilleure ponctualité en début d'année, après des mois d'octobre et novembre calamiteux, à 85%. À partir de décembre les chiffres se sont améliorés avec : Décembre : 90% ; Janvier : 91,4% ; Février : 91%.

Une bonne part des incidents sont liés aux défaillances de l'infra-

structure ce qui démontre une fois de plus l'urgence des travaux de rénovation sur notre ligne.

**Point travaux** : Suite à différents problèmes, des travaux sont organisés plus tôt que prévu en 2014 avec RFF. Signalons en particulier un rail qui a cassé quatre fois entre BFM et Austerlitz. Il sera remplacé pendant l'opération "Castor".

Sur la période juin à novembre il y aura beaucoup de travaux et de plans de transports adaptés. **Toutes nos gares seront concernées, peu ou prou, avec des coupures de ligne.** La SNCF annonce un gros travail de communication, avec une information aux mairies (qui doit être faite). Nous vous invitons à être attentifs sur toute cette période et à consulter régulièrement des sites : de la Ligne C, de **CIRCULE**, ....

**Rénovation de la gare de Brétigny** : L'ascenseur et les abris de quai seront terminés pour fin juin. Un ravalement du bâtiment est prévu dans l'année en cours.

**Modernisation du nœud ferroviaire de Brétigny** : Pour le moment c'est toujours le statu quo. Des études sont à venir avant l'été. Les études se sont affinées cette dernière année pour tenir le coût dans l'enveloppe allouée, avec la conséquence évidente d'un allongement de calendrier. Y aura-t-il des conséquences sur la mise en service du Tram-Train Massy-Evry ? Sans doute, puisqu'il est lié à ces travaux sur Brétigny. Cela permettra-t-il que le prolongement de Massy à Versailles se mette en service simultanément ? On peut l'espérer.

**Les TJD (Traverses Jonction Doubles) de Brétigny** : Au Nord ; deux ont été changées en juin et juillet 2013. Les dernières doivent l'être en juin 2014. Au Sud, 2 sur 4 ont été changées et les dernières le seront d'ici 2016 avant les travaux du nœud ferroviaire.

## S'informer des travaux sur l'application Transilien.

Pas si facile de savoir quels trains roulent en période de travaux en consultant l'application. Quand on arrive sur l'écran d'annonce de suppression de trains on est un peu dérouté.

[Cliquez ici pour voir le détail des dates](#)

Des travaux de maintenance des voies modifient la circulation des trains sur la ligne C du RER, les nuits jusqu'au vendredi 9 mai 2014, à partir de 22h10, sur les axes :  
- Invalides - Pont de Rungis Aéroport d'Orly  
- Versailles Château Rive gauche - Juvisy  
- St-Quentin en Yvelines - St-Martin d'Etampes  
- Invalides - Dourdan

Un service de bus de remplacement est mis en place .

[Pour plus d'informations, cliquez ici](#)

Les perturbations démarrent "à partir de 22h10" sur quatre liaisons. Si l'on est concerné par une de ces liaisons : on ne sait pas exactement quels trains seront touchés ; si 22h10 correspond à l'heure théorique de départ de ces trains ; s'il s'agit de l'heure de passage dans une gare ; et si oui, laquelle ?

Nous cliquons donc sur le lien « pour plus d'information » en espérant en savoir un peu plus.

### GUIDE HORAIRES

Les soirées du dimanche 27 avril au vendredi 9 mai 2014

En raison de travaux de maintenance sur les voies, la circulation de certains trains est modifiée entre :

INVALIDES <-> PONT DE RUNGIS AÉROPORT D'ORLY

VERSAILLES CHÂTEAU RIVE GAUCHE <-> JUVISY

SAINT-QUENTIN EN YVELINES <-> SAINT-MARTIN D'ÉTAMPES

INVALIDES <-> DOURDAN

Il faut penser à défiler vers le bas pour trouver la liste des trains effectivement concernés. Pour la consulter sur smartphone, il faut

soit se tordre le cou, soit désactiver la rotation automatique de l'écran ; et zoomer fortement au risque de ne plus lire les têtes de lignes et de colonnes. Sur un quai de gare mal éclairé, l'exercice relève du défi !

| PONT DE RUNGIS AÉROPORT D'ORLY ► INVALIDES |          |       |       |   |       |       |       |       |      |       |
|--|----------|-------|-------|---|-------|-------|-------|-------|------|-------|
|  | dimanche |       |       | lundi, mardi, mercredi, jeudi, vendredi |       |       |       |       |      |       |
|  | GOTA     | GOTA  | GOTA  | GOTA                                    | GOTA  |       | GOTA  |       | GOTA |       |
| Pont de Rungis Aéroport d'Orly             | 22:38    | 23:08 | 23:38 | 22:08                                   |       | 22:40 |       | 23:10 |      | 23:40 |
| Orly Mite                                  | 22:42    | 23:12 | 23:42 | 22:12                                   |       | 22:47 |       | 23:17 |      | 23:47 |
| Les Saules                                 | 22:44    | 23:15 | 23:45 | 22:14                                   |       | 22:52 |       | 23:22 |      | 23:52 |
| Choisy la Roi                              | 22:48    | 23:19 | 23:49 | 22:18                                   |       | 22:59 |       | 23:29 |      | 23:59 |
| Les Andoines                               | 22:51    | 23:22 | 23:52 | 22:21                                   |       | 23:04 |       | 23:34 |      | 0:04  |
| Vitry sur Seine                            | 22:54    | 23:25 | 23:55 | 22:24                                   |       | 23:09 |       | 23:39 |      | 0:09  |
| Ivry sur Seine                             | 22:57    | 23:27 | 23:57 | 22:27                                   |       | 23:14 |       | 23:44 |      | 0:14  |
| Bibliothèque F. Mitterand                  | 23:00    | 23:31 | 0:01  | 22:30                                   |       | 23:22 |       | 23:52 |      | 0:22  |
| Paris Austerlitz                           | 23:03    | 23:35 | 0:05  | 22:33                                   |       | 23:27 |       | 23:57 |      | 0:27  |
| Saint-Michel Notre Dame                    | 23:07    |       |       | 22:37                                   |       |       |       |       |      |       |
| Musée d'Orsay                              | 23:11    |       |       | 22:41                                   |       |       |       |       |      |       |
| Invalides                                  | 23:14    | 23:45 | 0:15  | 22:44                                   | 23:14 |       | 23:45 |       |      | 0:15  |



## TRAVAUX : de la petite cuillère à la massification

**CIRCULE** était largement représenté le 30 avril dernier à la présentation par RFF/SNCF de son programme de travaux pour mettre fin à la vétusté du faisceau du RER C et de l'ensemble de ses lignes d'Ile-de-France.

Illustrons par un exemple la méthode qui se met en place face à l'ampleur de la tâche.

### 1. Exemple : Les traverses en bois ; de l'artisanat ...

Rappelez-vous, il y a quelques années les traverses de rails en bois - encore très nombreuses sur le faisceau sud - commençaient à pourrir et à s'affaisser. Pour remplacer en urgence les plus atteintes par des traverses en béton sans interrompre la circulation des trains sur les voies adjacentes, RFF a dû louer « la » machine suisse pendant quelques semaines de disponibilité, deux hivers de suite. L'opération - dite RVB - a permis de remplacer simultanément rails et ballast (ces gros cailloux qui assurent l'assise des rails). Pas de chance, les créneaux de disponibilité ont été écourtés par la rudesse des hivers 2012 et 2013 longuement enneigés ; le travail n'a pas pu être terminé. L'usure des rails s'est encore accélérée.

### ... à l'industrialisation :

Pour en finir avec les traverses détériorées et les rails qui cassent, RFF/SNCF s'est décidé à **acheter une machine** pour en disposer à plein temps en Ile-de-France et **planifier son utilisation** au mieux sur l'ensemble des lignes. Mais cet achat implique de **recruter du personnel et lui apprendre à s'en servir, de mettre au point la procédure de « production »** pour minimiser la durée des coupures de circulation et de **planifier les chantiers** pour procéder au maximum d'autres travaux simultanément pendant les coupures. L'exploitant de la ligne C va **adapter les dessertes** (= supprimer des trains), **organiser l'information des usagers et mettre en place des moyens de « remplacement »** (= bus de substitution). Et pour en finir avec les pannes majeures, le gestionnaire va **mettre en place une procédure de maintenance préventive** avec des contrôles systématiques. Tout cela se fait évidemment avec les entreprises privées à qui seront confiées une bonne partie des prestations.

**On va ainsi passer de l'artisanat** exercé avec talent par les agents de nos entreprises nationales sur les lignes ferroviaires peu chargées du territoire à « **l'industrialisation des processus** » pour « **massifier la production** ».

L'Ile-de-France, déclarée priorité nationale par les dirigeants de RFF/SNCF après qu'ils aient misé sur le tout TGV, devrait déclencher une petite révolution culturelle pour nos entreprises.

### 2. Qu'en est-il pour le RER C ?

Chance ou malchance, malgré sa complexité, notre RER C est une belle horlogerie et aurait des performances tout à fait honorables s'il ne subissait pas ces pannes et accidents majeurs à répétition sur son infrastructure. C'est pourquoi, avec le faisceau Saint-Lazare dont le chantier vient de commencer, **le RER C a été choisi en 2014 pour roder cette industrialisation de la production** sur une dizaine de

chantiers de régénération. Les financements se répartissant cependant sur l'ensemble des lignes, les travaux vont s'étaler sur plusieurs années, permettant à RFF de rajeunir l'infrastructure afin de viser le zéro défaut à l'avenir.

### 3. Quelques éléments sur la montée en puissance des moyens :

**Moyens financiers** : avant 2008 : 300 Millions par an sur le RER C. À partir de 2014 : 1,3 Milliard d'euros. Au rythme précédent, la vétusté continuait de gagner du terrain du fait de l'intensité du trafic, en particulier sur la branche sud.

**Moyens techniques** : acquisition par RFF ou ses entreprises et pour l'Ile-de-France, de machines automatisant le travail qui ont fait leurs preuves ailleurs qu'en France. Recours aux procédés éprouvés de gestion de grands projets.

**Moyens humains** : recrutement et formation de 900 personnes, auquel s'ajoute le détachement en Ile-de-France de 300 agents spécialisés de régions.

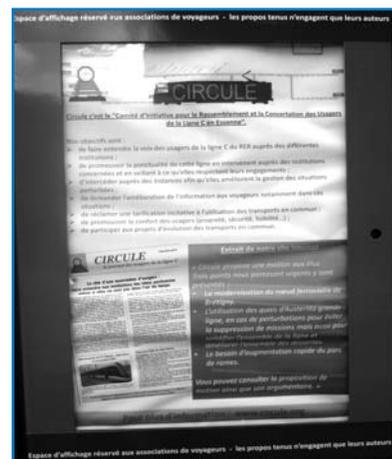
**Allongement des coupures** : les coupures planifiées de nuit et de WE seront plus nombreuses et plus longues : couper de 23h à 6h au lieu de minuit à 5h double le temps effectif de production disponible entre l'installation et la désinstallation du chantier.

**Coordination des compétences** : Le GIU (Gestionnaire d'Infrastructure Unifié) en Ile-de-France qui s'est constitué pour réunir RFF, SNCF Infra et la Direction des Circulations Ferroviaires est mis au défi de démontrer son efficacité s'il veut s'étendre à l'ensemble de la France comme le prévoit le projet de réforme ferroviaire en cours de discussion.

Pour plus de détails sur les chantiers de 2014 sur le RER C, voir le programme de fiabilité Ile-de-France 2014 – 2020 sur le site de **CIRCULE**.

### NOUVEAU :

Un panneau d'information de **CIRCULE** est à votre disposition en gare de Brétigny



**Brève** : À quoi servent donc les arrêts supplémentaires à Ivry et Vitry que certains ont mis tant d'ardeur à imposer, au détriment des Essonnais ? Depuis la fin d'année 2013 les arrêts supplémentaires à Ivry et Vitry sont mis en place. **CIRCULE** se pose la question de leur bien fondé car peu d'usagers les utilisent. De plus, en cas de perturbation, ces arrêts sont les premiers à être supprimés !

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. Vous pouvez adhérer directement sur notre site via PayPal.

### Prenez contact...

**CIRCULE**, 1, rue du Chemin de Fer – 91240 St-Michel-sur-Orge

Web : [www.circule.org](http://www.circule.org) – E.mail : [circulererc@gmail.com](mailto:circulererc@gmail.com)