



### Édito

Pour ce numéro **CIRCULE** a décidé, pour son édit, de prendre celui du journal hebdomadaire "La Vie du Rail" du 13 février 2015. En effet celui-ci résume si bien notre situation qu'il n'y a pas d'autre façon de le dire !

Il y a très peu d'endroits en France où l'on pourrait se passer complètement du chemin de fer sans risquer l'implosion.

L'un de ces territoires est la région francilienne et ses 11 millions d'habitants dont un gros quart emprunte chaque jour les transports en commun (trains, tramways, RER).

Il est donc insupportable que ce réseau soit celui que l'on est le moins capable de faire fonctionner.

De nombreuses fois par an, des centaines de milliers d'usagers (ils ne se considèrent même plus comme des clients) font les frais de cet improbable dispositif. Retards, trains supprimés, insécurité,

pannes à répétition sont le lot commun de Franciliens excédés...

On a trop longtemps pensé que les transports urbains de proximité étaient la cinquième roue du carrosse. Notre république de sénateurs considérant que la grande vitesse et les territoires ruraux étaient la priorité de notre système ferroviaire.

La banlieue, les banlieues faisant, elles, comme elles pouvaient.

Il faudrait des dizaines de milliards pour rattraper ce retard, cette injustice, cette incongruité...

Ce serait pourtant le moment d'inventer une nouvelle catégorie de procédures administratives : celle de la déclaration d'urgence nationale.

Pour que le chemin de fer redevienne un vrai service public. Du XXI<sup>e</sup> siècle.

## Retour sur la pétition initiée par CIRCULE

La pétition « Sauver le RER C » que **CIRCULE** a fait signer sur le site de l'association ou sur papier entre le 1er septembre et le 30 novembre 2014 a récolté 4710 signatures.

La répartition par mode de signature est la suivante :

- 1774 en ligne sur internet, avec validation de l'adresse e-mail utilisée ;
- 2127 collectées directement par les militants principalement dans les gares de l'Essonne au sud de Juvisy, à bord des trains ou lors de quelques réunions publiques (Brétigny, Saint-Michel-sur-Orge, Epinay-sur-Orge) ;
- 809 envoyées par courrier.

Malgré tout 1208 signatures non pas été confirmées par le mode internet ! La procédure demandait aux signataires la confirmation de leur accord à la pétition par un autre "clic" de validation ... Nous aurions alors approché les 6000 signatures !

Toute l'équipe de **CIRCULE** tient à remercier les signataires.

Pour rappel les thèmes de la pétition étaient :

- demande d'explication sur les réels motifs des suppressions et ralentissements : négligences de maintenance comme dans l'accident de Brétigny ? manque de protection des installations sensibles comme le poste des Ardoines ? pénurie de matériel roulant ? hiver trop froid !? été trop chaud !?
- Pourquoi les délais pour mettre en chantier les grands projets de renouvellement des infrastructures vétustes (nœud de Brétigny) ou de nouvelles infrastructures (tram train Massy-Evry, Massy-Valenton Ouest, prolongement du T7 à Juvisy) s'allongent-ils, alors que leur mise en service rapide améliorerait le réseau ?

Forts de votre appui, nous avons écrit aux institutions suivantes pour les rencontrer :

- le Conseil Général de l'Essonne,
- la Région Ile de France, via son Président ainsi que son vice Prési-

- dent en charge des transports et la Directrice Générale du STIF,
- l'Etat, via le Préfet de la Région Ile de France,
- la SNCF, via son Président Directeur Général ainsi que son Directeur Général du Gestionnaire d'Infrastructures Ferroviaires Unifié en Ile de France.

Le Conseil Général de l'Essonne nous a reçus rapidement et nous avons pu constater de nombreux accords de points de vue. Le Vice-Président du CG a suggéré des rencontres à un rythme plus soutenu, notamment sur le suivi des travaux. Nous y sommes favorables et sommes aujourd'hui en attente de cette suite.

Au niveau de la SNCF, en dehors de la direction de la ligne C que nous rencontrons de façon régulière (semestrielle, voir page 3), nous n'avons eu aucun autre retour ...

Quant aux autres, **aucune nouvelle depuis deux mois !**

**Nous vous laissons juges d'en penser tout ce que vous voulez !**

### Il arrive ...

1 milliard va être investi sur la ligne C dans les 5 ans à venir. Il confirme des travaux déjà annoncés et se décompose en :

- 600 M€ de travaux de régénération, dont :
  - 200 M€ pour les caténaires,
  - 100 M€ pour les voies dans Paris intramuros.
- 400 M€ de développement dont :
  - 200 M€ pour l'accessibilité des gares,
  - 100 M€ pour la reconstruction du poste de Vitry,
  - 100 M€ sur le pôle d'échange de Juvisy.

Notons que ces crédits ne sont toujours pas votés par toutes les instances idoines !

Donc, il arrive le milliard promis .. sûrement,... voire peut être !

## *Prolongement du tramway T7 à Juvisy et réaménagement de la gare : une collaboration étroite est indispensable entre le STIF, la SNCF et Juvisy, pour que le premier puisse arriver sur le parvis de la seconde en 2020.*



Ces deux projets sont majeurs à l'échelle régionale et nous tiennent particulièrement à cœur depuis de trop nombreuses années. A notre demande, le nouveau Maire de Juvisy nous a reçus avec SADUR, notre homologue pour le RER D et l'Association des Usagers des Transports d'Ile de France, pour comprendre les vraies raisons de son animosité contre le prolongement du T7 évoquées dans la presse.

- Ce n'est pas le principe qu'il ait son terminus à la gare de Juvisy, en maillage avec les RER C et D, ainsi qu'avec les lignes de bus des trois gares routières.
- Ce n'est pas non plus en tant que président de l'agglomération des Portes de l'Essonne car il est une bonne opportunité de réhabiliter la RN 7 sur tout le plateau.
- C'est principalement parce que le Maire se doit de défendre les habitants de Juvisy qui l'ont soutenu aux dernières municipales et qui sont inquiets comme lui, du manque de dialogue avec le STIF, Maître d'Ouvrage pour la première fois d'un tel projet en milieu urbain aussi contraint.

On peut comprendre l'inquiétude de beaucoup de Juvisiens qui vont voir se dérouler simultanément ces deux énormes chantiers. Pour diverses raisons, certains sont persuadés que le tracé finalement retenu pour passer de la RN 7 à la gare de Juvisy n'est pas le bon et proposent un autre tracé.

Le tracé retenu aboutit sur le parvis de la gare de Juvisy côté mairie en passant par le marché ; il a été déclaré d'utilité publique en novembre 2014. Son Avant-Projet (AVP) a été approuvé le 11 février dernier à la suite de la consultation de toutes des collectivités et des associations, dont **CIRCULE**.

Le remettre en cause serait très lourd de conséquences. Il faudrait :

- arrêter le lancement imminent des travaux du pôle gare pour préserver la possibilité d'intégrer une arrivée du tramway ailleurs que côté mairie,
  - mener ou approfondir les études comparatives des tracés alternatifs,
- Et si un autre tracé était choisi, il faudrait :
- refaire les enquêtes publiques des deux projets (gare et tramway),
  - lancer les expropriations que les autres tracés supposent.

Soit au bas mot 3 ans de retard, si toutefois les financements péniblement acquis n'étaient pas définitivement perdus.

Que ce soit pour faciliter l'accès des Essonnais au bassin d'emploi d'Orly / Rungis, les liaisons au sein du Grand Orly ou pour proposer une alternative à la voiture individuelle, moins polluante et moins carbonée, tout le monde attend impatiemment des améliorations de notre réseau de transport dans le nord Essonne. C'est pourquoi nous appelons tous les acteurs à tout faire pour faciliter et accélérer la réalisation du prolongement du T7.

Comme son nom l'indique, l'AVP reste à un stade encore peu avancé des études. Les études détaillées de la phase suivante PRO qui précède les travaux sont pour partie déjà commencées en anticipation ; le STIF devrait donc être en mesure de calmer les inquiétudes.

Par son courrier au STIF du 4 février dont il nous a donné copie, M. le Maire de Juvisy et président de la CALPE demande qu'on lui communique dès maintenant les éléments suivants :

- Conclusion des études environnementales, suite aux sondages réalisés en 2014 sous le parc de la mairie ;
- Coûts en 2015 des différents ouvrages et garanties sur le financement des étapes ultérieures ;
- Précisions sur les mesures de soutien aux commerces pendant le chantier ;
- Modalités de coordination plus étroite entre les différents Maîtres d'Ouvrage.

Espérons que le STIF saura apporter les réponses et apaiser les inquiétudes des Juvisiens pour que le financement du prolongement du T7 soit bien assuré et que l'aménagement de la gare puisse suivre son cours sans remise en cause.

### **Oui aux bus de renfort !**

Pour compenser les trains supprimés en Val d'Orge depuis l'incendie du poste des Ardoines, un nouveau service de bus est apparu le matin : ils vont de Sainte-Geneviève-des-Bois à Savigny sans arrêt intermédiaire, d'autres vont d'Épinay à Savigny. Il s'agit de bus de renfort et non de substitution. En effet, des trains (en nombre réduit ; un train par 1/4h en heure de pointe au lieu de deux en situation normale) continuent à desservir ces gares. Ces bus sont simplement ajoutés pour compenser la faible fréquence. Ils empruntent des routes secondaires et sont donc vraiment très lents et très peu remplis !!!

Il faut cependant souligner le bon côté : mettre des bus en renfort c'est un bon principe. A diverses reprises, **CIRCULE** a demandé au STIF et à la SNCF des **bus directs avec voies réservées sur autoroute** depuis nos gares jusqu'à Paris, en particulier pendant les travaux. A partir de l'été 2015, de tels bus pourraient utiliser la voie réservée aux bus et taxis prévue sur une partie de l'autoroute A6. **Ils ne feraient pas de cabotage de gare en gare, mais iraient directement à Paris.** Leur destination ne serait pas nécessairement une gare RER C, mais l'endroit le plus pratique et le plus rapide. Pour les bus et leurs passagers.

# Rencontre avec l'exploitation de la Ligne C

**CIRCULE** a rencontré le directeur de la ligne C, M. Gosselin, le 17 Décembre 2014. Nous lui avons remis la liste des signataires et demandé des explications sur les réels motifs des suppressions et ralentissements de ces derniers mois.

Le directeur de la SNCF explique que, depuis l'incendie des Ardoines, qui ralentit considérablement les opérations de maintenance, il a encore moins de trains pour réorganiser le trafic en cas de perturbation. Aussi, le moindre petit problème retarde plus de voyageurs qu'avant. La SNCF va encore optimiser sa maintenance pour « réinjecter » des rames dans les mois à venir en attendant la reconstruction du poste de maintenance (toujours prévu pour mi 2017 !)

Depuis Septembre 2014 la ligne C a connu **7 incidents dus aux infrastructures** : rails vétustes ou erreurs durant les travaux (rails cassés, caténaires arrachés). Le programme de changement des rails qui a commencé depuis 2 ans et qui va se concentrer sur Paris intra-muros (qui occasionne le plus de soucis) devrait éliminer cette cause de perturbation.

S'ajoutent ce que la SNCF appelle des **faits extérieurs** : des jeunes chahutent le long des voies, une tentative de suicide, une personne marche le long des voies car c'est plus court, un vendeur à la sauvette se cache au bas d'un quai, du vol de cuivre, un bris de barrière, des colis suspects ... La SNCF poursuit la pose de grillages pour sécuriser les gares et abords.

Le directeur rappelle qu'il faut rattraper des dizaines d'années de retard dans le renouvellement des infrastructures de la ligne C et précise que le programme de modernisation a déjà commencé depuis deux ans.

Les services de la SNCF ont déjà mis au point **des scénarios d'acheminement des usagers en cas d'incident majeur**. Depuis novembre 2014, ils introduisent des plans d'actions pour les cas plus mineurs : la communication par radio doit permettre à chaque agent de comprendre l'incident, savoir quel scénario il doit appliquer et pouvoir informer utilement les usagers.

A **CIRCULE**, nous ne doutons pas de la bonne volonté des agents dans leur ensemble pour faire face à la situation présente. Toutefois, évoquer devant nous le fait qu'il faille rattraper des dizaines d'années de retard, nous laisse franchement dubitatifs !

Nous savons bien que notre interlocuteur, directeur de la Ligne C, n'est pas la seule personne à décider les budgets et travaux nécessaires dans le meilleur délai. C'est pourquoi nous avons relayé notre (votre) pétition vers d'autres rouages de la SNCF, de la Région et de l'Etat. Et c'est bien pourquoi nous ne pouvons nous satisfaire de leur silence qui est pour nous assourdissant !

On nous promet aujourd'hui 1 milliard d'investissements sur la Ligne C, en comptant les travaux et le développement (voir page 1). Quand on sait que la date de la plupart des travaux qui ont été promis et qui se rapportaient à notre ligne connaissent au mieux disons deux ans de retard, nous pensons que nous ne sommes pas au bout de nos peines !

**CIRCULE** a demandé quelles mesures prendrait la SNCF pour limiter les irrégularités liées « **aux feuilles mortes, aux hivers trop froids, aux été trop chauds** » !!! Voici les réponses :

- Les feuilles mortes provoquent une pellicule glissante sur les rails. En prévention la SNCF élague les abords des voies et fait passer des trains kärcher (3 tournées par semaine sur la ligne C). Des tournées humaines passent aux endroits et aux moments critiques ... Les Pays-Bas utilisent un système qui nettoie les rails avec des rayons, mais il y a un risque d'érosion des rails. La SNCF étudie néanmoins la possibilité d'utiliser ce système s'il fait ses preuves aux Pays-Bas.

Le givre provoque aussi des ralentissements et des suppressions de trains. D'une part les rails deviennent glissants, d'autre part le givre empêche l'électricité de passer des caténaires aux pantographes du train. Les trains de la ligne C sont équipés d'anti-enrayeurs pour éliminer, sinon limiter le glissement sur les rails. Par ailleurs, la SNCF a des trains dotés de "pantographes racleurs". Elle les fait passer en fonction des prévisions de Météo-France. Mais cet organisme ne peut prévoir toutes les variations en détails, et, les jours de grand froid, les "pantographes racleurs" ne suffisent pas !

- Les irrégularités de l'été sont dues aux variations de températures importantes entre la nuit et le jour. Les anciens rails comme les nouveaux ont des dispositifs qui permettent la dilatation. Mais les nouveaux ont tendance à se déformer durant les premiers mois de leur pose. Il leur faut une période de rodage. Aussi, après chaque changement de rail la SNCF doit faire ralentir les trains quand il fait très chaud. Les rails vétustes eux aussi supportent mal les fortes variations de température. Nous en avons donc encore pour deux ans de ralentissement estivaux, le temps que tous les rails vétustes soient changés et que les nouveaux aient fait leur rodage !!! C'est alors que commenceront les changements des supports de caténaires.... Pour rappel, ceux en place ont 100 ans !

- Les chaleurs estivales détendent les caténaires, et la SNCF les fait retendre avant l'été. Toutefois, elle ne peut le faire indéfiniment. Le programme de rénovation est prévu depuis longtemps, il est financé et a commencé par des travaux préparatoires qui ne demandent pas de couper l'électricité. La SNCF veut mettre au point une nouvelle méthode qui permettrait de changer les caténaires sans interrompre complètement la ligne. Le directeur de la ligne C certifie qu'il a déjà embauché, et continuera, des agents en nombre suffisant, mais qu'il ne peut faire tous les travaux en même temps ! Ceux qui concernent les caténaires et leurs supports débiteront en 2017.

Nous confirmons : **l'hiver il fait froid et l'été, il fait chaud**. Cet état de fait est connu depuis l'arrivée du chemin de fer et devrait perdurer un bon moment encore !! Encore une fois, il est question de moyens, d'où notre question, qui concerne également le chapitre suivant : 1 milliard, est ce que cela sera suffisant ?

Autre sujet, **le manque de rames sur la ligne** :

L'incendie du poste des Ardoines a rendu inopérants tous les automatismes qu'il commandait ce qui complique et ralentit les opérations de maintenance. Pour maintenir le service normal, il faudrait que la ligne C se voie dotée de 16 rames supplémentaires. Ce qui n'est pas du tout envisagé avant la reconstruction du poste en 2017. Des dispositions ont été prises qui permettent d'accueillir quelques rames supplémentaires mais pas de chance pour l'Essonne, ces rames supplémentaires sont affectées pour Orly dans le sud et Ermont dans le nord !!

Nous rappelons qu'auparavant, il n'y avait déjà pas suffisamment de rames pour positionner des trains de réserve, assurer le service en cas de perturbation, garantir des trains longs en fin de période de pointe, ni pour élargir les heures de pointe.

Nous sommes bien loin de notre exigence d'étendre la desserte de pointe après 18h (les semi directs Dourdan et Etampes) !! Pour compléter le tableau, il n'est pas programmé d'acheter des rames neuves pour le RER C d'ici 2026 ! Au mieux nous récupérerons quelques anciennes rames quand d'autres lignes en auront touché de nouvelles...

Fort de vos 4710 soutiens, **CIRCULE** va interpeller de nouveau le STIF, le Conseil Régional et l'Etat qui sont les décideurs en matière d'investissement.



# A quand de l'information fiable et rapide ?

Depuis l'incendie du poste des Ardoines, les grilles horaires du service « normal » qui avaient été mises en place en décembre 2011 ne sont plus qu'un lointain souvenir.

Nous devons nous contenter d'un nombre de trains réduit, aux horaires théoriques particulièrement fluctuants en raison des travaux. Le retard en travaux sur la ligne est tel que les incidents et accidents inopinés qui viennent contrarier les horaires théoriques vont perdurer, voire aller croissants jusqu'en 2017. Nous subissons donc pour longtemps un régime perturbé permanent où les perturbations prévues à l'avance s'ajoutent aux perturbations inopinées. Dans ces conditions, nous avons légitimement une exigence accrue d'une information fiable et cohérente. Quelle est cette information aujourd'hui ?

## 1. Perturbations prévues.

C'est le cas pour les travaux, prévus au moins 48h à l'avance. L'information correspondante délivrée en « *temps différé* » peut se contenter de *supports statiques* : fiches, tracts, livrets, affiches, signalisation. Elle est si souvent rendue caduque qu'on ne peut guère s'y fier. Elle est parfois illisible : textes trop petits, affichettes collées trop bas sur les portillons d'accès, fiches travaux toujours très compliquées à lire, etc.



## 2. Perturbations inopinées.

L'information correspondante délivrée « *en temps réel* » nécessite des supports dynamiques que sont :

### • Les informations sonores ou visuelles :

Les conducteurs ont fait de très gros progrès pour s'adresser à nous... y compris lorsqu'eux-mêmes n'ont pas d'information ! Des trains commencent à être équipés d'un système d'information embarqué automatisé. C'est prometteur. Les annonces dans les gares restent souvent inaudibles ; arrivent au moment du passage d'un train ou bien sont contradictoires avec les informations visuelles des écrans d'information ! Une fois dans la voiture, on n'entend plus les annonces sur le quai. Certains écrans ne permettent pas d'indiquer en même temps la longueur du train et la voie...

### • Les applications pour mobiles :



**SNCF TRANSILIEN** : on devrait y retrouver les informations temps réel diffusées sur les écrans des gares, les versions électroniques des fiches horaires et les fiches travaux. Les incohérences sont toutefois nombreuses.



**SNCF DIRECT** donne les prochains trains au départ pour des trajets favoris, à l'aller ou au retour. Mais il semble bien que les horaires ne sont que théoriques car il est fréquent d'arriver à l'heure et de constater que le train vient de partir. Un train en avance sur son horaire, c'est encore pire qu'un train en retard !



Nous n'avons pas encore assez de recul pour juger la pertinence de cette nouvelle application SNCF. Il semble qu'elle regroupe les deux précédentes, sans changement du contenu.

### • Les sites INTERNET :

Pour préparer son voyage avant de partir, on dispose de :

**<http://www.transilien.com>** : on y retrouve les mêmes informations que sur les sites précédents ainsi que les plans des lignes, les bulletins de retard et des informations diverses.

**<http://www.sncf.com>** : ce nouveau site est censé regrouper l'ensemble des informations données par les sites SNCF nationaux et franciliens. Les conseils pour préparer son voyage sont assez bizarres et l'accès à un plan ne fonctionne pas : il vaut mieux aller sur **<http://www.vianavigo.com>**, le site du STIF, nettement meilleur. Par contre, on peut consulter une carte qui donne la position des trains sur tout le réseau SNCF y compris les multiples branches du RER C : est-ce utile et fiable ?

## Alors à quand des infos fiables et rapides ?

Déjà en **Février 2012**, dans le "MAG'des Jeudis de la ligne C", on pouvait lire :

« *La qualité de l'information est, avec la ponctualité, votre attente prioritaire* ». « *En situation perturbée, l'information est un élément déterminant pour permettre de vous orienter et de vous transporter en sécurité en minimisant l'impact des perturbations rencontrées. Une trajectoire d'amélioration de la qualité de l'information est en cours.* ».

Malheureusement, nous sommes toujours sur la trajectoire.

Il reste beaucoup à faire.

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)