

Édito

Que d'embûches encore pour parvenir à un réseau ferré maillé du sud francilien !

Si tout se passait comme planifié, le réseau ferré sud-francilien se présenterait vers 2020 / 2024 comme un maillage cohérent tel qu'illustré ci-contre, grâce à la réalisation des lignes figurées en pointillé. C'est sur cette base qu'est étudiée une nouvelle desserte dite « horizon 2020 + » pour le RER C : voir page 3.

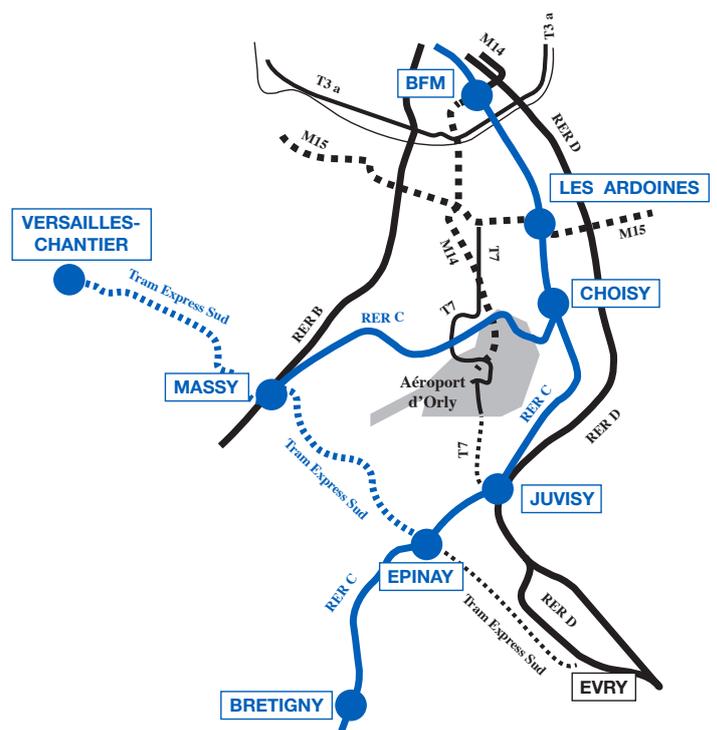
- **La ligne de métro automatique M 15 en tunnel en rocade sud du Grand Paris Express est déjà en travaux** et sa gare de correspondance avec le RER C aux Ardoines semble bien intégrée pour être mise en service en même temps (avec sur la Ligne C deux voies supplémentaires en gare pour permettre l'arrêt de certaines missions sans ralentir les autres).
- **Le prolongement de la ligne M14 jusqu'à Orly devrait être déclaré d'utilité publique tout prochainement et les travaux démarrer ensuite** ; elle sera connectée au Sud au RER C à Pont de Rungis.

Si les projets du Grand Paris Express en tunnel avancent à grand pas, il n'en va pas de même pour les autres opérations ferroviaires de surface qui concernent de plus près l'Essonne.

- Le projet **Massy Valenton Ouest** (barreau Choisy – Massy) était en enquête publique en juin dernier. Il permettrait le prolongement à Massy de tous les trains aujourd'hui terminus ou origine Pont de Rungis. Nous avons du batailler face aux riverains opposants d'Antony pour faire valoir l'intérêt de la fréquence au ¼ d'heure jusqu'à Massy à la fois pour simplifier la grille des missions du RER C et pour offrir un maillage par Massy entre les RER B et C en passant par le tramway T7 à Rungis La Fraternelle. Nous attendons avec anxiété le rapport de la commission d'enquête publique.
- Depuis le vote à l'unanimité par le conseil du STIF de la convention de financement de la partie Evry Massy (TTME) du Tram Express Sud le 7 octobre dernier, nous pensions que les travaux allaient enfin pouvoir démarrer en 2016. Patatras ! Par un communiqué du 16 octobre, le Conseil Départemental de l'Essonne estime sa participation financière encore trop forte, alors qu'elle a été divisée par deux à l'issue d'une âpre négociation (de 30 à 15%). Il met en balance une opération routière aux Ulis à laquelle il semble donner sa priorité !? **Quant au prolongement de Massy à Versailles, nos espoirs s'amenuisent d'une mise en service simultanée avec le premier tronçon** : ses études se prolongent, l'enquête publique n'est prévue que mi ou fin 2016, aucun financement n'est en vue. Pourtant son intérêt est évident, son coût faible et sa rentabilité élevée. Il y a de quoi s'inquiéter.
- **L'achèvement du tramway T7 entre son terminus provisoire d'Athis-Mons et la gare de Juvisy semble maintenant acquis** : la mobilisation d'un collectif associatif «Pour le T7 à Juvisy» que **CIRCULE** a soutenu et relayé sur son site aura été déterminant

contre le maire de Juvisy qui entrave sa réalisation. Tout n'est pas gagné pour autant. La tête de liste LR aux élections régionales parle encore d'étudier de nouveaux tracés !! Le maire de Juvisy doit apporter son concours pour trouver les meilleures solutions satisfaisant l'intérêt des riverains pendant et après le chantier. La mobilisation continue donc. **Signez la pétition en ligne : www.petitions24.net/le-t7-pour-juvisy.**

- **Reste le nœud de Brétigny sur lequel planent encore de nombreuses incertitudes.** Le projet a considérablement évolué et doit repasser par une nouvelle concertation préalable début 2016, suivie d'une enquête d'utilité publique. Ce que nous en savons est positif : le projet est meilleur et moins cher que le projet initial. Il est scindé en deux phases dont la première comporte la réalisation du terminus qui doit permettre d'accueillir les trains VICK et CIME à la mise en service du tronçon Massy Evry (TTME) du Tram Express Sud. Mais les délais s'allongent. Nous sommes donc très inquiets à l'idée qu'un décalage entre la mise en service du TTME et la phase 1 du nœud de Brétigny conduise à la mise en terminus des trains VICK et CIME à Juvisy : voir page 3. Notons que c'est seulement la phase 2 du nœud de Brétigny qui simplifiera le plan de voies et supprimera la plupart des aiguillages qui, en attendant, ont seulement fait l'objet de rénovations ou de réparations suite à l'accident de juillet 2013.



Ligne C : que de travaux en perspective !

Tous en sont maintenant convaincus : usagers, SNCF, décideurs et financeurs ; la première cause d'irrégularité de la Ligne C est sa vétusté !

Il faut rénover toute la caténaire de Paris à Brétigny qui a 100ans. Dans le journal de juin 2014, *CIRCULE* vous consultait sur les deux seuls moyens envisageables : soit une coupure totale de la ligne C pendant plusieurs semaines pour la changer rapidement (avec un service de substitution par bus en voie dédiée) soit des coupures de nuit ou de week-end avec une régénération qui durerait bien plus longtemps ? Vous étiez très majoritairement contre la coupure totale. Nous avons alors relayé votre demande. Lors de notre réunion de juillet 2015 avec «SNCF Réseau» qui regroupe maintenant les services de SNCF Infra et de RFF nous avons demandé où en est le projet. Nous avons été entendus puisqu'un appel d'offres a été lancé en direction des entreprises spécialisées en les mettant en compétition sur les moyens de minimiser les coupures de circulation des trains.

Dans les communiqués d'incidents, celui ci revient souvent : «Un problème de signalisation perturbe la circulation ...». Bien sûr, il ne s'agit pas d'une ampoule défectueuse sur un des signaux qui régulent la circulation des trains. Là encore il s'agit de vétusté, de travaux reportés et de manque d'anticipation (pour raison financière bien souvent) sur toute cette chaîne ; des postes de signalisation aux câbles défectueux et autres matériels. Des travaux sont en cours en fonction des priorités.

La vétusté de la ligne s'applique également pour les rails, traverses, ballast et les aiguillages. Le programme de remplacement va s'accélérer à partir de 2018. Jusqu'à cette date la seule machine capable de

travailler en maintenant la circulation des trains sur les voies contiguës doit être louée en Suisse dans ses rares créneaux de disponibilité. En 2018 la SNCF devrait (le conditionnel est toujours de rigueur !) s'en doter et la dédier d'abord à l'Île de France.

Quand on sait que Brétigny est environ à 30km de Paris Austerlitz (rajouter 20km de plus pour Etampes ou Dourdan) et qu'il existe 4 voies entre ces deux gares, vous avez une idée de l'ampleur des travaux et la gêne qu'ils vont occasionner. C'est le prix à payer pour toutes ces années de sous-investissement chronique de l'Etat.



Histoire de CASTOR 2015 pendant et après.

Pour rappel, avec CASTOR 2015 le trafic a été interrompu entre d'une part Austerlitz et Javel et d'autre part Austerlitz et Avenue Henri Martin, du 15 juillet au 22 août inclus. Soit cinq semaines au lieu des quatre habituelles. Pour la première fois, l'interruption a été entièrement consacrée aux travaux de régénération des voies et de la signalisation et pas du tout au confortement du tunnel.

Malgré le satisfecit apparent de la SNCF, il semble que les travaux prévus n'ont pas pu être entièrement exécutés, notamment le remplacement des rails et du ballast. La mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite de cinq gares a été démarrée mais elle va s'étaler sur deux étés. Des escalators ont été supprimés pour être remplacés l'été prochain par des ascenseurs. Dans l'attente, c'est le bazar sur certains quais. Malgré nos demandes réitérées, nous avons bien du mal à savoir exactement comment seront restitués

les accès aux quais et quelles seront les conditions d'embarquement à bord des trains.

Durant CASTOR le trafic a été plutôt bon (en dehors des journées de canicule). Les usagers du Val d'Orge avaient même un train toutes les 7 min le matin et le soir aux heures de pointe, les trains en provenance d'Étampes et Dourdan étant tous omnibus Brétigny – Juvisy.

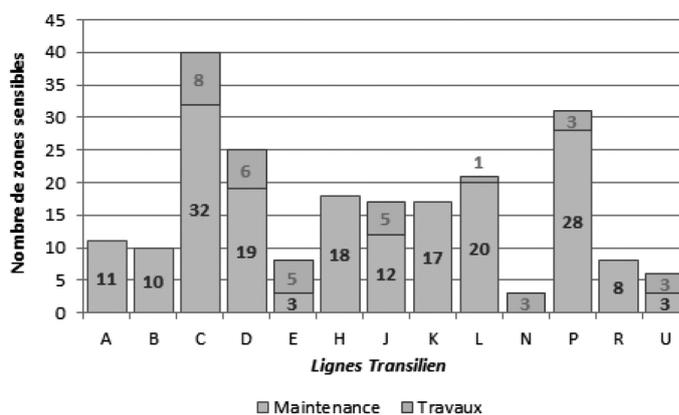
Par contre, la reprise a été plutôt chaotique. Dès le 24 août : deux SLOM supprimés à cause d'une panne sur une rame et pas de rame de secours disponible. Le 28 août : un SARA supprimé à cause «de la réutilisation du matériel», des travaux inopinés entre BFM et Choisy en pleine journée, un problème de passage à niveau et encore des problèmes de signalisation... Et les usagers du Val d'Orge ont retrouvé leur service au 1/4 d'heure en heure de pointe !!

TRISTE RECORD POUR LA LIGNE C !

Parmi les records de la ligne C, en voilà encore un dont nous nous passerions bien : celui du plus grand nombre de zones sensibles qui obligent à ralentir les trains lors des fortes chaleurs !

Donc à en supprimer

Nbre de zones sensibles par ligne Transilien
Recensement au 21 août 2015



Dessertes du RER C Sud à l'horizon 2020 et au-delà

Avec la mise en service du Tram Express Sud entre Massy et Evry (TTME), vers 2020 et de la ligne de métro automatique M15 du Grand Paris Express avec correspondance RER C à la nouvelle gare des Ardoines vers 2022, la desserte des gares du RER C va changer.

Tout n'est pas encore décidé : des études sur la robustesse du RER C doivent confirmer ou pas les hypothèses suivantes, avant la décision du STIF qui pourrait intervenir début 2016.

- A la mise en service du TTME, les trains Cime et Vick ne circuleront plus entre Savigny et Versailles-Chantiers : il est prévu de les rediriger en terminus à Brétigny. Cela ferait au total 3 trains par quart d'heure au lieu de 2 en pointe entre St Michel/O et Savigny (dont un omnibus entre Juvisy et Choisy). L'hypothèse la plus probable aujourd'hui est que ces trains s'arrêteront tous à la nouvelle gare des Ardoines pour y assurer la correspondance avec la ligne de métro M15 du Grand Paris Express.
- Les trains d'Etampes seraient inchangés, sans arrêt aux Ardoines.
- Les trains de Dourdan seraient rendus terminus Paris Austerlitz surface, mais ils n'au-

raient plus aucun arrêt entre Juvisy et BFM, pas même aux Ardoines. De plus, ils circuleraient sur les voies rapides avec les seuls trains de grandes lignes et d'Etampes, donc pourraient doubler tous les trains omnibus ou semi-directs, sans que ces derniers puissent les perturber. Il ne resterait que 5 trains par quart d'heure dans le tronçon central, au lieu de 6 aujourd'hui ; cela devrait contribuer grandement à la régularité de toute la ligne.

Ces hypothèses sont assez conformes à ce que nous avons compris jusqu'ici. Il reste cependant une incertitude : pour que les trains CIME et VICK puissent se rediriger jusqu'à Brétigny à la mise en service du TTME, il faut que l'aménagement du terminus en gare de Brétigny soit achevé : c'est l'objet de la phase 1 de réalisation du «nœud de Brétigny». Or l'aménagement de Brétigny prend du retard et le financement n'est pas encore bouclé. Si le TTME était mis en service avant que le terminus de Brétigny ne soit opérationnel, les trains CIME et VICK pourraient en attendant être terminus à Juvisy. Cette situation serait très difficile, car le RER C au Sud de Juvisy aurait alors des passagers en plus (amenés par le TTME) mais des trains en moins...

CIRCULE a déjà alerté les élus plusieurs fois sur l'urgence à réaliser le nœud de Brétigny.

L'affaire est à suivre de très près. Nous l'évoquons en page 1.

Pour la suite, nos espoirs se portent sur la décision de SNCF Réseau de poursuivre les études sur l'arrivée de la LGV Paris-Orléans-Clermont-Lyon (POCL) à Austerlitz. Si une paire de voies nouvelles pour les trains de grandes lignes était réalisée, le RER C pourrait récupérer de la capacité et desservir mieux le Val-de-Marne sans forcer l'Essonne à partager la pénurie.



L'information en «temps réel» toujours fantaisiste.

Dans le numéro précédent de *CIRCULE* nous avons énuméré les multiples supports d'information aux voyageurs. Arrêtons-nous cette fois sur celle délivrée en temps réel sur les heures d'arrivée des trains et leur longueur, les gares desservies, les quais.

Elle est diffusée sur les écrans INFO GARE et sur les applications pour Smartphones. Les annonces sonores peuvent aussi venir en complément, sans oublier une nouveauté : la radio de la ligne C.

On constate hélas, au quotidien, bien des incohérences et des dysfonctionnements de ces systèmes d'information. Des suppressions non affichées et/ou non annoncées. Des heures qui ne sont pas actualisées en temps réel, et qui font rater un train qui est reparti plus tôt que l'heure annoncée !!! (oui cela peut arriver ...).

Avec tous ces supports on arrive même à des contradictions !!!

Exemples :

- **jeudi 8 octobre 2015, jour de grève : la radio de la ligne C annonce «trafic normal, rien à signaler sur Transilien». En même temps la gare de Ste-Geneviève-des-Bois est fermée et aucun train vers Paris ne circule entre 7h30 et 8h00 !!! Un GATA (affiché SUP) est annoncé Court au micro et finalement ... ne passe pas.**
- **Des trains affichés Longs et qui s'avèrent Courts. Ceci est très fréquent à AUSTERLITZ le soir pour les Essonnais ; mais aussi le matin pour de nombreux trains VITY.**

Et il y a tous les jours des exemples de GROS dysfonctionnements des systèmes d'information. *CIRCULE* a déjà alerté la Direction de la ligne C et pour l'instant aucune amélioration n'est en vue. Nous ne lâcherons pas sur ce sujet primordial pour le confort des usagers !!!

Attention ; restructuration en vue !

Dans le cadre de la réforme du ferroviaire et de la réorganisation de la SNCF, il est prévu de supprimer 8 postes de vente/accueil en 2016 dans les gares du Val d'Orge. Cela aura des incidences sur les horaires d'ouverture et de fermeture des gares et provoquera une présence réduite des agents le soir jusqu'au dernier train.

CIRCULE s'inquiète d'une telle situation qui risque d'induire une dégradation du service aux usagers : sécurité dans les gares, assistance aux personnes à mobilité réduite, renseignements et ventes (automates très souvent en panne). Les usagers du Val d'Orge sont déjà fortement touchés par les réductions de trafics des heures de pointe. Il n'est pas admissible qu'ils subissent encore une réduction de la qualité de service.

CIRCULE va interroger la SNCF sur les raisons et conséquences prévues de cette réorganisation et exiger un maintien total du service aux usagers.

Pass unique, le dilemme.

Le Pass unique à 70€ est entré en vigueur depuis le mois de septembre. Certes pour les usagers des zones hors Paris (comme tous les Essonnais) c'est une bonne chose car le montant de leur carte mensuelle baisse. Néanmoins plusieurs questions se posent :

- Comment va être financé le manque à gagner pour le STIF (450 Millions d'Euros par an)?
- Quelles vont être les conséquences sur le rythme des travaux à venir ?
- Peut-on craindre une augmentation des billets à l'unité ou en carnets – déjà hors de prix?

Le Pass unique ne doit pas dégrader nos conditions de transports ni empêcher une partie des usagers de prendre le train pour des questions financières.

Interrogations ?

Les 6 et 13 décembre prochains, les électeurs sont appelés aux urnes pour élire les Conseillers Régionaux. Les transports en commun constituent le tiers du budget de la région Ile de France. Du résultat des élections dépendront les nouvelles orientations données au STIF (Syndicat des Transports d'Ile de France), donc l'avenir de la Ligne C ainsi que des projets détaillés dans ce journal.

CIRCULE n'a aucune consigne de vote à donner, ce n'est pas son rôle, mais a choisi d'être acteur en écrivant aux principales têtes de listes soumises à vos suffrages. Vous pourrez consulter nos courriers ainsi que les réponses des têtes de listes sur notre site : <http://portail.circule.org/>

Création du groupe public ferroviaire.

Le 1er janvier 2015, une loi a mis fin à la séparation entre RFF et SNCF. Le nouveau groupe public ferroviaire répond aux exigences de la commission européenne et est constitué de SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilité.

Pour nous, qui sommes usagers, cela change peu de choses..

A noter toutefois une réelle amélioration: une direction Ile de France a été créée avec une réelle autonomie vis à vis de SNCF Réseau national. Et une coordonnatrice pour la Ligne C lui a été directement rattachée en raison de la complexité propre à notre ligne.

CIRCULE A BESOIN DE NOUVEAUX MEMBRES ACTIFS.

Ecrire le journal, le distribuer, relever les plaintes et les demandes des usagers dans les gares ou sur le site INTERNET, les relayer auprès des institutions telles que la direction de la ligne C, SNCF Réseau, le STIF, le Conseil Départemental, suivre les projets pour que les améliorations soient mises en œuvre sans tarder. Voilà ce que font les sept membres actifs de *CIRCULE*. Ils sont reconnus par tous leurs interlocuteurs, mais ils s'essouffent ...

La tâche serait plus légère si nous étions plus nombreux !

N'importe quel usager peut devenir membre actif de *CIRCULE*. Vous apprendrez « en marchant » avec les plus anciens, comme nous avons tous fait au début. Vous avez peu de disponibilité ? Vous ne connaissez pas les aspects techniques ? Il suffit d'en parler en réunion (6 à 7 dans l'année) et vous trouverez le petit rôle qui vous conviendra et qui nous aidera. **Nous avons besoin de vous.** Adhérents ou non, vous êtes tous invités à notre assemblée générale, jeudi 17 Mars 2016, à 20h45 au 1, rue du Chemin de Fer à St Michel sur Orge. L'entrée du bâtiment, situé au pied de la gare, se fait par l'arrière. Merci de confirmer votre présence au 07-78-37-08-01.

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 – E.mail : circulererc@gmail.com