

# CIRCULE

Mai 2016

le journal des usagers de la ligne C

## Édito

Le 13 décembre 2015, c'est la liste de Valérie Pécresse (Les Républicains) qui a remporté les élections régionales en Île-de-France. La nouvelle présidente de la région devient également présidente du conseil du STIF - syndicat des transports d'Île-de-France - qui « imagine, organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens » (voir site du STIF).

Le conseil du STIF comprend 31 membres de différents collèges répartis comme suit : le conseil régional d'Île-de-France (15), le conseil de Paris (5), les conseils départementaux (7), la Chambre de Commerce et d'industrie Paris - Île-de-France (1), les Présidents des établissements publics de coopération intercommunale d'Île-de-France (1) et enfin le Comité des Partenaires du Transport Public (2).

### Les Essonnais y sont au nombre de 4 :

- Stéphane Beaudet, également maire de Courcouronnes (LR) est vice-président représentant le conseil régional d'Île-de-France,
- François Durovray, également président du conseil départemental de l'Essonne (LR) est président de la commission des investissements et du suivi du contrat de plan (CISCP),
- Marianne Duranton, également conseillère municipale (UDI) à Morsang-sur-Orge, est membre de la commission économique et tarifaire,
- Audrey Guibert, également conseillère municipale (FN) à Savigny-sur-Orge, est membre de la commission de la qualité de service, de l'accessibilité et des relations avec les usagers.

Comme nous l'avons annoncé dans notre dernière édition, **CIRCULE** avait envoyé un courrier aux têtes de listes de candidats pour les questionner sur leurs programmes (il est consultable sur le site de **CIRCULE**). Il énumérait les problèmes de la Ligne C, ceux du financement et de la réalisation des projets en cours sur la ligne et pour un meilleur maillage de nos transports, le nécessaire effort pour la régénération de la ligne, du matériel roulant... Valérie Pécresse et ses services nous ont répondu en nous envoyant leur programme complet sur l'ensemble des transports d'Île-de-France. Vous pouvez le consulter sur notre site : [www.circule.org](http://www.circule.org). Leur engagement est fort puisque, au bas de la première page, il est souligné, en gras « Pour que l'Île-de-France renoue avec des transports performants, modernes et sûrs et que les Franciliens retrouvent de la sérénité, du confort et surtout, du temps. » A noter également dans ce document la proposition pour toutes les lignes de RER et de Transilien d'avoir des rames neuves ou totalement renouvelées pour 2021. Voir à ce sujet l'article en page 2.

Nous savons (voir article page 3) que des opérations soutenues par l'ancienne majorité ont progressé, mais à un rythme bien lent comparé à celui des lignes du Grand Paris Express. D'autres ont été mises en priorité comme la sûreté et la chasse à la fraude dans les transports. Nous espérons que la diversité des actions menées ne nuise ou nuira pas à celles qui restent prioritaires pour nous : la rénovation de la Ligne C et un nombre de rames suffisant pour remplir les missions de transport ■

## Brève

Nous avons fait remonter certaines de vos demandes à la direction de la Ligne C. Voici les nouvelles depuis le dernier numéro de **CIRCULE** avec des résultats contrastés :

- la 3G est enfin opérationnelle à Austerlitz,
- l'affichage trains longs / courts s'améliore, même si ce n'est pas encore parfait.

### Par contre :

- le chauffage dans les trains : les années se suivent et se ressemblent ! Aucune amélioration notable. Est-ce dû au matériel qui devient trop vieux ?
- l'information aux voyageurs dans les trains : les conducteurs font des efforts et parfois même de l'humour. Mais ils ne peuvent pas fournir d'information quand ils n'en ont pas eux-mêmes et leurs annonces sont parfois incohérentes par rapport à celles données sur les quais.



## C'est nouveau :

La SNCF nous sollicite pour la mise au point des informations aux usagers pendant les phases importantes de travaux. L'exercice est moins simple qu'il n'y paraît, mais nous ne pouvons que nous féliciter de cette ouverture. Si vous avez des propositions à nous soumettre, n'hésitez pas !

**En réaction aux grèves des cheminots, nous vous invitons à prendre connaissance du communiqué de la FNAUT sur le site de CIRCULE**

Comité d'Initiative pour le Rassemblement et la Concertation des Usagers de la Ligne C en Essonne  
MEMBRE DE LA FÉDÉRATION NATIONALE DES ASSOCIATIONS D'USAGERS DES TRANSPORTS (FNAUT)

# Comment sortir de la pénurie de trains sur la Ligne C !

Fin 2015, une réunion a été organisée avec l'AUT (association des usagers des transports en commun en Île-de-France), SADUR (usagers du RER D), CIRCULE et la SNCF au sujet des matériels roulants. Il n'y avait pas que des bonnes nouvelles dans cette réunion, mais c'est très bien qu'elle ait eu lieu : nous avons compris pas mal de choses, et nos interlocuteurs cherchaient à expliquer la situation et à connaître nos avis.

Après un échec en 2011, la SNCF relance fin 2015 une nouvelle consultation pour remplacer les trains de la ligne E (EOLE) à l'horizon de son prolongement. Prévue d'emblée pour circuler en zone dense où les trains s'arrêtent souvent, la ligne E a été conçue pour des voitures à deux niveaux et trois portes : grâce à des quais hauts (900mm) les portes aux extrémités passent au-dessus des bogies. Moyennant la reprise des quais de quelques gares, la ligne D peut également recevoir ce type de matériel. Il n'y a aucun autre marché en France pour des trains de ce type. Il faut compter une dizaine d'années environ pour recevoir les premières rames sur la Ligne C, les suivantes arrivant à raison de 2 voire 3 par mois en régime de croisière.

Les trains Z 2N actuels de la ligne C sont rénovés progressivement à vie ; mais les premiers déjà rénovés arriveront en fin de vie entre 2025 et 2035. Il est donc urgent de planifier leur remplacement. Comme les lignes D et E, la ligne C a besoin de voitures à deux niveaux et de dispositions rapides de montée / descente des voyageurs pour limiter l'impact des arrêts en gare sur les temps de parcours. L'analogie s'arrête là cependant car à part Pont du Garigliano et Bibliothèque François Mitterrand la quasi totalité des quais de la ligne C sont bas (550mm). Dès lors, deux options sont possibles :

1. Adopter le même matériel que celui des lignes E et D, ce qui permettrait de bénéficier de meilleures conditions financières et de meilleurs délais de livraison, de mutualiser les rames, les installations de maintenance, la formation des conducteurs, d'assurer les réapprovisionnements sur le très long terme, etc. Mais, cela implique de rehausser de 400mm les quais de la plupart des gares, ce qui n'est pas une mince affaire et peut prendre des années.
2. Lancer la procédure en vue de commander un matériel spécifique à la ligne C, probablement plus coûteux car en quantité limitée, et plus long à mettre au point et à produire... à moins qu'en ouvrant la consultation à des fabricants qui n'ont pas encore pignon sur rue en France voire en Europe, d'heureuses surprises nous attendent. **Aucune décision n'est malheureusement encore prise et nous demandons que techniciens et politiques se mettent d'accord d'urgence pour prendre la décision définitive la meilleure. En tout état de cause, il faut prévoir les quantités pour la première option dès maintenant dans la commande qui sera passée prochainement pour les lignes E et D.**

Dans le meilleur des cas, les premières livraisons de rames neuves n'arriveraient pour la ligne C que vers 2030.

En attendant, comment parvenir à augmenter le parc de matériel roulant de la ligne C, en particulier pour pouvoir allonger la pointe du soir au-delà de 18h30 et avoir un minimum de rames de réserve ?

- Les six rames de 4 voitures Z2N récupérées de la région Nord-Pas-de-Calais sont en cours de remise en état et aux normes des lignes transiliennes ; mais une seule serait affectée à la ligne C qui ne peut de toutes façons pas en faire circuler davantage tant que le nouveau poste des Ardoines n'est pas livré (printemps 2017).
- La ligne R du Transilien va recevoir progressivement des rames toutes neuves dites Transiliennes à partir de 2018. Tout d'abord ses plus vieilles rames seront mises à la réforme, puis quelques Z2N se libéreront; elles seront dans un premier temps affectées au RER D mais à terme, certaines pourront être récupérées pour la ligne C.

- Dès que le tram train Massy-Evry sera prolongé à Versailles et que la phase 1 du nœud de Brétigny sera opérationnelle, les missions VICK et CIME seront envoyées en terminus à Brétigny. La diminution de leurs temps de parcours permettra de récupérer à nouveau quelques rames.

Bref, du bricolage de vieilles rames, avec beaucoup de « si », un jeu complexe de chaises musicales et pas avant longtemps.

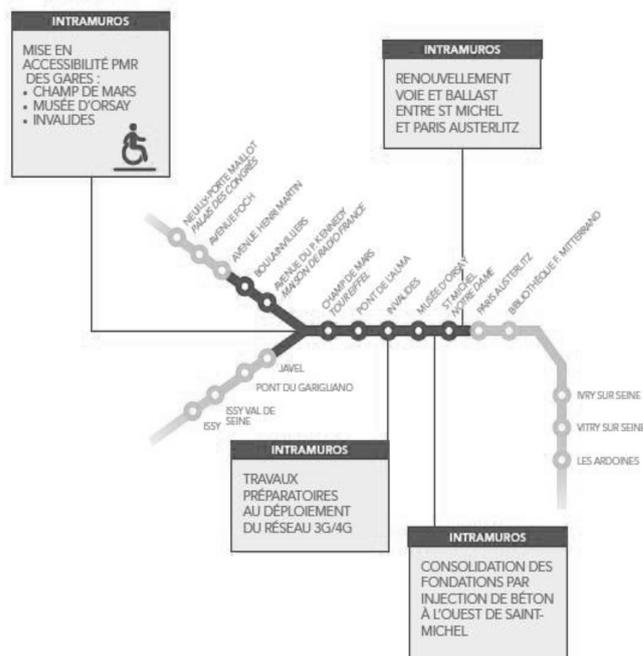
Mais c'est mieux que rien et nous continuerons à plaider pour que dès la remise en route opérationnelle du poste des Ardoines, la ligne C soit dotée d'un parc de matériel suffisant pour retrouver toutes nos missions nominales en vallée de l'Orge, allonger le service de pointe du soir, éliminer les rames à 4 voitures en heure de pointe, faire face aux besoins nouveaux (passage au quart d'heure en pointe entre Rungis et Massy par exemple) ainsi que pour parer aux aléas d'exploitation divers et variés (remise à niveau de rames, grosses perturbations, travaux, etc.) afin qu'ils ne conduisent plus systématiquement à des suppressions de trains. ■

## Fin des travaux Castor = horizon très glissant

En 2012, la SNCF nous annonçait la fin des interruptions estivales CASTOR pour 2017. Aujourd'hui, SNCF Réseau les prévoit jusqu'en 2020 !!!

Nous faudra-t-il supporter qu'elles durent *ad vitam aeternam* ? En tout état de cause, il est maintenant urgent que les dispositions pour accueillir les trains à Austerlitz surface soient adaptées : hauteur des quais, sortie sud vers la ligne M6, amélioration des quais à BFM,...

Cet été, les travaux Castor auront lieu encore durant six semaines, du 16 juillet au 27 août.



# Les travaux du RER C patinent, tandis que le Grand Paris galope.

Pour les travaux de régénération, la ligne C essuie les plâtres des techniques de « massification » et tout ne se passe pas comme prévu. La SNCF communique beaucoup sur ce qu'elle va faire dans les prochains mois, mais pas sur ce qu'elle a réellement fait les mois passés par rapport aux prévisions, ni sur ce qu'il reste à faire au-delà.

Parmi les grandes opérations de développement adoptées en 2009, seuls démarrent timidement les travaux préparatoires pour la section urbaine Epinay – Evry du Tram Train, en maîtrise d'ouvrage STIF.

- La concertation publique sur le **nœud de Brétigny** préalable à l'enquête publique, n'est toujours pas lancée,
- La SNCF serait encore en train de lever les réserves du commissaire enquêteur sur l'opération **Massy-Valenton ouest**. Dans l'attente, le Préfet ne peut déclarer l'Utilité Publique de l'opération et aucun financement ne peut être mis en place pour les travaux,
- Quant au **prolongement de Massy à Versailles du Tram Train**, c'est un mystère : les études préalables à l'enquête publique (schéma de principe) s'éternisent autour de la suppression de passages à niveau à Jouy-en-Josas

et de la création d'une éventuelle gare supplémentaire à Igny.

L'espoir s'amenuise que le tronçon Massy-Versailles du Tram Train et le nouveau dispositif performant de terminus à Brétigny soient livrés en même temps que le tronçon Evry-Massy (décembre 2019). C'est le scénario catastrophe que nous redoutons depuis longtemps pour les usagers qui transitent entre le nord de l'Essonne et Versailles-Chantiers : ils auront 3 correspondances à Juvisy, Epinay et Massy, là où aujourd'hui les trains VICK et CIME les amènent sans changement !

Certes, il est difficile de conduire des travaux sur une ligne en exploitation dense comme celle du RER C qui supporte aussi des trains Intercités et du fret. **Mais SNCF Réseau ne nous semble pas à la hauteur de la tâche qui lui est confiée.**

La SNCF n'arrive-t-elle pas à mobiliser suffisamment de moyens humains ou à les garder ? La précieuse coordonnatrice affectée au RER C auprès de la direction générale Ile-de-France ne sera pas restée plus d'un an à son poste et n'est pas remplacée. Les gros bataillons d'ingénieurs de SNCF Réseau restent affectés à l'achèvement des quatre chantiers de Lignes à Grande Vitesse en cours. Heureusement, notre fédération, la FNAUT,

appuyée par la Cour des Comptes, a obtenu l'annulation de la déclaration d'utilité publique d'une nouvelle LGV entre Poitiers et Limoges, afin que soit privilégiée la rénovation de la ligne classique Paris Orléans Limoges, qui emprunte les mêmes voies que le RER C en traversée de l'Île-de-France.

Et pendant ce temps-là, **le réseau Express du Grand Paris continue sa course effrénée**. Les travaux de la M 15 sud commencent, le prolongement de la M14 jusqu'à l'aéroport d'Orly est déclaré d'utilité publique et l'enquête publique sur la M18 (Orly aéroport – Versailles via Massy et le plateau de Saclay) vient de s'achever. Après avoir soutenu la M15 sud et le prolongement de la M14, **CIRCULE** a émis un avis défavorable à la M18 : vous pouvez consulter ces avis sur notre site.

Ces nouvelles lignes du Grand Paris captent une très grande partie des ressources financières de l'Île-de-France et de l'ingénierie ferroviaire française. Plus tard elles renchériront les frais de fonctionnement des transports publics en Île-de-France sans qu'aucune solution de financement n'ait encore été trouvée et consommeront l'équivalent de 4 réacteurs nucléaires pour les alimenter en énergie. ■

## Quels farceurs !



Vous ne saviez pas qu'une nouvelle station avait été créée le 8 mars 2016 sur la ligne C ?

il s'agit de la station **1 Jules B** : elle se trouve entre Bibliothèque François Mitterrand et St Michel-sur-orge !



Une nouvelle gare, et aussi un nouveau jour **2** dans le calendrier ? ... **le 31 novembre !**

Et comme disait Guillaume Pépy sur une radio «**Il peut y avoir des retards aujourd'hui pour être à l'heure demain.**» Au moins nous sommes prévenus !!! et avec ce raisonnement et les retards cumulés sur notre ligne, dans 10 ans nous arriverons avant même d'être partis !!!

## Faites vos jeux. Rien ne va plus...

**Le Bingo du** 

Panne de signalisation	Personnes sur les voies	Incidents divers
Mouvement social	Rail cassé	Train supprimé
Signal d'alarme	Incident technique	Accident de voyageur
Malaise voyageur	Erreur d'affichage	Acte de malveillance
Panne de caténaire	Trafic interrompu	Conditions climatiques

## Quand l'information ne circule pas ...

Quand les trains ne circulent pas, l'information en fait souvent de même.

Un rail cassé et voilà la galère pour des milliers d'usagers, sans oublier les agents de la SNCF, qui eux aussi subissent la situation.

Expérience vécue le 18 février dès le matin, suite à un rail cassé entre Paris Austerlitz et Saint-Michel Notre Dame : la ligne étant interrompue, des retards et suppressions de trains ont perduré jusqu'en fin de soirée ; ce que l'on peut comprendre ! Des circulations sont organisées au niveau Grandes Lignes de Paris-Austerlitz. Difficile, lorsque l'on veut faire un déplacement Paris-Choisy et au-delà d'entendre une information fiable quant au lieu de départ des trains et, si l'on arrive à trouver un agent, le problème demeure : il n'a pas plus d'information que nous !

- Oui, cette situation de rail cassé n'est pas une «situation normale». Qu'elle se situe entre Paris-Austerlitz et Saint Michel Notre Dame nous questionne cependant : les travaux Castor que nous subissons depuis tant d'années n'ont-ils pas pour but de fiabiliser le tronçon souterrain ?
- Oui, les services de la SNCF essaient de rendre cette situation la moins pénible possible en maintenant des circulations pour que les usagers arrivent à destination.
- Non, cette situation n'est pas rare au point qu'elle doive se dérouler dans les conditions que nous connaissons ! N'est-il pas possible qu'une procédure soit enfin prévue pour que nous ayons une information audible, fiable, qui laisse le temps nécessaire aux voyageurs que nous sommes de changer de quai ou de monter en gare Grandes Lignes ?

## Pas de sortie rue du Bac sans forfait à Musée d'Orsay !

Vous allez d'Epainay, Savigny ou Juvisy à Paris en RER C moins de 3 fois par semaine ? Le forfait Navigo toutes zones n'est pas fait pour vous ! Vous ne l'amortirez pas.

Mais vous perdrez aussi l'accès sans ticket T supplémentaire aux bus et aux tramways, le bénéfice des consignes sécurisées pour les vélos (Véligo) et, c'est un comble, vous vous casserez fréquemment le nez sur des lignes de CAB – ces automates de contrôle des billets – qui n'acceptent que les forfaits Navigo. C'est le cas à la sortie Rue du Bac de la gare Musée d'Orsay où vous pourrez venir en aide aux touristes encore plus médusés que vous : il vous faudra compter environ 10 minutes de marche à pied inutile pour rebrousser chemin jusqu'à l'autre bout du quai et revenir par le quai Anatole France !

## Accident de Brétigny : quelles conséquences ?

Plus le temps avance, plus les résultats des enquêtes et expertises montrent la responsabilité de la SNCF dans le tragique accident de Brétigny-sur-Orge. SNCF, RFF ou SNCF Réseau, peu importe : du point de vue des usagers que nous sommes, ils portent collectivement cette responsabilité. Manque de maintenance, manque d'investissement dans le renouvellement des infrastructures, tout cela était déjà criant ; CIRCULE et les syndicats de cheminots le soulignaient depuis longtemps. Depuis deux ans il y a sensiblement plus de travaux sur les infrastructures et c'est très bien. Mais le retard est tel qu'il faudra plusieurs années encore pour revenir à un niveau simplement normal. Nous profitons de cette brève pour exprimer encore une fois notre tristesse pour les victimes de cet accident, notre sympathie et nos encouragements pour leurs familles. Nous adressons aussi tous nos encouragements aux personnels ferroviaires et aux élus pour redresser la barre.

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)