



CIRCULE

le journal des usagers de la ligne C

Édito

'association CIRCULE manque de bras pour distribuer son journal. Avec une douzaine de bénévoles pour 12 gares de distribution et 11000 exemplaires, nous ne pouvons plus vous le proposer dans sa version papier aussi souvent que les années précédentes.

Ce n'est donc plus qu'une fois par an que vous nous trouverez devant votre gare. Nous avons pris cette décision à contre cœur ; mais également celle de donner une information plus régulière sur l'actualité de notre ligne, sur nos comptes-rendus de réunions,... sous forme d'envois électroniques. Nous espérons vous donner ainsi un meilleur suivi de nos actions. Vous recevrez cette information si vous êtes adhérents ou si vous nous en faites la demande, ou encore en consultant régulièrement notre site : www.circule.org

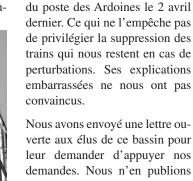
Nous vous invitons également à nous faire part des dysfonctionnements que vous souhaitez que nous signalions à la direction de la ligne C, ainsi que vos suggestions en nous écrivant à notre adresse mail :

circulererc@gmail.com

Nous désirons également élargir notre cercle au sein du CA. Ainsi, si vous souhaitez participer à l'une de nos réunions juste «pour voir», si un sujet vous intéresse plus particulièrement, si vous avez envie de participer à nos côtés aux réunions avec nos partenaires, ne serait-ce que pour mieux comprendre le fonctionnement de ces institutions, n'hésitez pas à nous transmettre vos coordonnées.

La SNCF nous prend pour les dindons de la farce!

La SNCF ne tient pas ses promesses : au risque de perdre le peu de confiance que nous continuions à lui accorder, elle n'a pas remis en service les PAUL et BALI, supprimés depuis l'in-



Nous avons envoyé une lettre ouverte aux élus de ce bassin pour leur demander d'appuyer nos demandes. Nous n'en publions ici qu'un extrait. Le texte est disponible in extenso sur le site de CIRCULE ainsi que les motions ou délibérations adoptées à ce sujet par plusieurs conseils municipaux ou d'agglomération.

cendie de juillet 2014 aux heures

de pointe, à la remise en service



Extrait de notre lettre ouverte :

Le comité de ligne du RER C s'est réuni le 10 janvier dernier. Il a entériné le maintien du plan de transport réduit de moitié aux heures de pointe dans le Val d'Orge...

Contrairement aux engagements qu'elle avait pris, la SNCF n'entend pas revenir au plan de transport de

Dans le processus de coconstruction (1) d'une amélioration à court terme de ce plan de transport commandé par la présidente de la Région, notre analyse et notre connaissance du sujet nous conduisent à défendre les demandes prioritaires tout à fait réalistes suivantes :

- Retour à une desserte du Val d'Orge aux trois quarts de la desserte nominale,
- Elargissement des pointes et surtout celle du soir, pour revenir au même nombre de missions au total,
- Augmentation de la fréquence des missions vers Dourdan et Etampes le soir par la coupure de rames longues en deux rames courtes à Brétigny, à l'instar des missions YETI qui donnaient toute satisfaction aux usagers il y a encore une dizaine d'années,
- Positionnement de rames de réserve à Dourdan, Etampes et Brétigny en sus du poste des Ardoines, de façon à retrouver une réactivité maximale face aux perturbations,
- Mise en oeuvre au plus vite des travaux de voies et de quais prévus pour faciliter l'envoi de trains à Austerlitz surface, que ce soit de façon nominale pour les missions longues rapides, ou lorsque le tronçon central est perturbé.

(1) processus de coconstruction : il s'agit d'une technique pour aboutir à un compromis supposé satisfaisant car résultant d'une meilleure compréhension des contraintes et attentes des différents partenaires.





Gares en chantier

es gares du RER C et leurs abords font l'objet d'études et de travaux à divers titres, sous le pilotage de différents services et avec des financements multiples : difficile de faire entendre les attentes des usagers et de suivre les actions des uns et des autres.

Gare de Juvisy: énorme chantier jusqu'en 2020, pour une énorme gare; chantier censé tout englober. Pas vraiment à notre avis; exemples:

- Les trois gares de bus resteront dissociées. Pour aller des cars de Draveil Garrel et Navarre aux bus RATP et au Tramway T7, les usagers ne pourront pas emprunter le nouveau souterrain nord s'ils ne disposent pas d'un abonnement.
- Pour profiter des toilettes, il faudra disposer également d'un abonnement.
- Pas de nouvel escalator en plus de celui qui existe sortie centrale, heureusement conservé grâce à sa rénovation récente.
- Les ascenseurs seront trop petits pour embarquer un vélo.

Gare d'Austerlitz: encore un énorme chantier qui nous laisse un peu trop sur notre faim. Un quai a été aménagé pour recevoir des RER en surface (voies 14 et 15). Mais il n'est pas prévu de sortie directe au sud qui permettrait d'aller en quelques minutes à la station Quai de la Gare de la ligne M6 (Nation / CDG Etoile) par le nouveau pont qui va enjamber les voies. Le but de ce grand chantier ne serait-il que de nous attirer vers les boutiques qui vont se multiplier?

Epinay-sur-Orge: après bien du retard et bien de la gêne aux usagers sans explication, le deuxième chantier sur cette gare se termine enfin, cette fois pour la mise en accessibilité aux personnes à mobilité réduite. Accessibilité « partielle » en attendant qu'un jour les rames rénovées soient remplacées par des neuves (quand nos édiles auront enfin décidé à quelle hauteur de quai): le quai est seulement légèrement surélevé face à la première porte de la deuxième voiture pour faciliter la mise en place à la demande par un employé d'une rampe de transfert des fauteuils.

Le troisième chantier de cette gare ne saurait tarder : ripage du quai sud en face du quai nord et réalisation des accès (escaliers et ascenseurs) à la future station du tram train T12 (Massy-Evry) en contrebas. CIRCULE n'a pas été associé à ce projet mais ne désespère pas de l'être pour le nouveau pôle qui devrait se développer autour de la station du T12.

Le Schéma Directeur d'Accessibilité du RER C: alors que le comité de ligne de 2013 annonçait la mise en accessibilité de 53 gares, il n'est maintenant question que de rendre accessibles « partiellement » 36 gares du RER C. Celles de Paris, de Dourdan, d'Arpajon, sont terminées ou devraient l'être l'été prochain pendant les travaux CASTOR - qui se font pudiquement appeler travaux d'été maintenant. Exception pour Pont de l'Alma qui va devoir fermer à cet effet complètement pendant deux ans à cause de l'étroitesse des quais.

La nouvelle agglomération de Cœur d'Essonne souhaite accompagner ces projets de mise en accessibilité par une amélioration des accès aux gares de Saint-Michel-sur-Orge, Sainte-Geneviève-des-Bois et Brétigny-sur-Orge. Nous nous félicitons qu'elle organise une concertation en amont des études qu'elle entreprend. CIRCULE y participe. Nous aimerions que ce soit également le cas pour la gare de Savigny-sur-Orge pour laquelle nous avons fourni des propositions sans avoir de retour.

Ardoines: cette gare du RER C va être mise en correspondance avec la ligne du métro automatique du Grand Paris M15 et le Bus à Haut Niveau de Service TZen 5 (Bibliothèque F. Mitterrand à Choisy-le-Roi en longeant plus ou moins la Seine). Pour faciliter l'arrêt de missions du RER C sans affecter les autres, deux voies supplémentaires vont être réalisées localement (comme à Choisy-le-Roi). Impossible pour CIRCULE d'obtenir de l'information sur le projet.

Schéma Directeur du RER C: 70 Millions d'Euros ont été attribués aux gares à ce titre. En 2012, la liste des 10 gares retenues était dévoilée. Au sud de Juvisy, on y trouvait les gares de Savigny-sur-Orge, Epinay-sur-Orge, Sainte-Geneviève-des-Bois et Brétigny-sur-Orge. Les études d'avant-projet devaient être terminées en 2014 pour un montant de 3,6 Millions d'Euros. A part Epinay-sur-Orge; nous n'avons rien vu venir. Mais peut-être cette somme a-t-elle été réaffectée dans d'autres programmes. Ce qui permet des effets d'annonce multiples, dont nous sommes parfois dupes, malgré notre vigilance.











Quand le STIF passe à la vitesse supérieure, la SNCF traine les pieds...

e RER C a trop de branches, il est trop complexe à exploiter. La SNCF ne cesse de le clamer. Pour le simplifier, le schéma directeur du RER C adopté en 2009 prévoyait plusieurs opérations de développement, certaines pilotées directement par le STIF, les autres par la SNCF.

Où en est-on aujourd'hui?

Le tram train Evry Massy (T12 express) a son financement assuré et le gros des travaux démarre. La solution pour le prolongement du Tramway 7 d'Athis-Mons à la gare de Juvisy semble en bonne voie. Ces deux opérations sont pilotées par le STIF.

Par contre la totalité des opérations pilotées par la SNCF sont en sommeil ou en souffrance; il s'agit:

- 1. du nœud de Brétigny dont les études trainent depuis 2013,
- du prolongement du T12 express à Versailles, mis aux oubliettes,

- du chantier du barreau Massy-Valenton Est (pourtant déjà achevé à 60 %) et de son complément à l'Ouest,
- des aménagements de voies et de quais nécessaires pour faciliter l'envoi de missions longues Dourdan et/ou Etampes à Austerlitz surface
- 5. des modifications de signalisation qui permettraient de diminuer l'intervalle minimal de sécurité entre trains successifs pour augmenter le nombre de trains en circulation et allonger les pointes.

La SNCF ne peut invoquer l'absence de financement car si les dossiers étaient prêts, elle le trouverait tant la priorité à l'amélioration des lignes ferroviaires existantes fait l'objet d'un consensus. Elle laisse entendre en revanche qu'hors des travaux de régénération de la ligne, elle ne trouve pas en interne les ressources humaines suffisantes. Nous espérions que les mises en service de Lignes à Grande Vitesse le 2 juillet prochain (Tours Bordeaux et Le-Mans Rennes) permettraient de réaffecter à l'Île de

France les ressources d'ingénierie qu'elles mobilisaient depuis de nombreuses années. Mais la révision du contrat de plan Etat/Région est maintenant signée et ne prévoit rien pour ces 5 opérations jusqu'en 2020.

Or ces opérations sont vitales en particulier pour :

- permettre des retournements rapides de trains terminus à Brétigny et y stationner des rames en réserve prêtes à être injectées en cas de perturbations dans le sud;
- supprimer les principaux conflits entre TGV et RER C entre Pont-de-Rungis et Massy;
- soulager le tronçon central dans Paris aux heures de pointe en facilitant l'envoi de missions longues à Austerlitz surface;
- raccourcir l'espace entre trains pour en faire circuler davantage en « flancs de pointe » ;
- éviter les navettes temporaires entre Massy et Versailles et la correspondance supplémentaire avec le T12 lorsqu'il sera mis en service en 2020/21 jusqu'à Massy seulement.

Retour vers l'Enfer'rovigire

Le 1^{er} trimestre que nous venons de vivre a été particulièrement pénible pour les voyageurs du RER C. Ce fut une succession de pannes, de trains fantômes, de travaux, entrainant de facto retards et suppressions. A cela se sont rajoutées des grèves sans préavis et l'inondation des voies entre Musée d'Orsay et Invalides. Sans oublier l'absence de chauffage et des conditions de transports lamentables... pour le plus grand bonheur des usagers !!!

Comme nous disait un usager dernièrement « en plus du burn-out, il va falloir reconnaître la dépression post transports en commun ».

Est-il trop demander à la SNCF que de se mettre à la place des usagers et d'honorer son objectif de ponctualité qui constitue une obligation de résultat ?

Les travaux de régénération!

e rythme des travaux de régénération va encore s'intensifier en 2017 : en plus des travaux d'été, les deux périodes de travaux de printemps et d'automne seront beaucoup plus longues que l'an dernier. Bien que la SNCF s'attaque en priorité aux ouvrages les plus fragiles, les pannes dues à la vétusté des infrastructures de la ligne vont encore s'amplifier jusque vers 2020 où les premières rénovations commenceront enfin à compenser le déclin.

Le régime de croisière des travaux de régénération ne devrait être atteint qu'en 2018 (et se maintenir au moins jusqu'en 2025) avec le démarrage du remplacement des caténaires et de leurs supports. Sur notre ligne, les caténaires sont suspendues sous des por-

tiques qui enjambent les 4 ou 6 voies ferrées. Le remplacement d'un portique oblige à couper l'alimentation électrique sur l'ensemble des voies ce qui interdit toute circulation de train sur le faisceau pendant toute l'opération. C'est en partie ce qui explique que la SNCF ait tant tardé à lancer ce chantier et que certaines portions de caténaires aient pu atteindre 90 ans ! Après une étude approfondie, le procédé enfin adopté par la SNCF permet de limiter la durée des coupures et les concentre sur les fins de soirées et les nuits ainsi que pendant les WE. Nous en comprenons bien la nécessité.

La communication sur la planification des chantiers mise en place par la SNCF est plutôt bien faite, mais il est toujours difficile de toucher toutes les personnes concernées. Le programme de la branche sud extrait du livret des travaux 2017 est susceptible de changements. Pour vos déplacements ou ceux de vos proches, soyez prévoyants : consultez au préalable les informations travaux du jour de la SNCF. Vous n'aurez plus qu'à espérer que d'autres perturbations non prévues ne viennent pas compliquer les choses.

Enfin, un rappel : les travaux Castor, désormais appelés «Travaux d'été» se dérouleront du 15 juillet au 26 août (6 semaines) avec une coupure complète entre Paris Austerlitz Javel, et Avenue Henri Martin.









Comité de Ligne

Le 10 janvier de cette année, un Comité de Ligne du RER C a été convoqué à l'initiative du STIF¹ (le précédent datait de 2013 !). Autour de l'organisateur et des services de la SNCF étaient invités tous les élus des villes et territoires concernés par la Ligne C: maires, conseillers départementaux, députés,..., ainsi que des associations d'usagers. CIRCULE et l'AUT étaient présents. Le but de cette réunion est «d'instaurer les moyens d'un dialogue de proximité avec les représentants des usagers et les élus locaux afin d'éclairer les décisions en matière de développement du service de transport». Il nous a été présenté un document (disponible sur notre site www.circule.org ou sur le site du STIF) qui évoquait :

- le dernier bilan connu de la ligne,
- les perspectives d'amélioration de la qualité de service à court terme,
- la gestion des travaux de régénération et de modernisation des infrastructures,
- les perspectives à plus long terme.

Au moment des questions, vos représentants n'ont pas manqué d'interroger les organisateurs sur plusieurs points. Le journal en reprend quelques uns en différents articles. Nos interventions ont été soutenues et complétées par les élus, dont la grande majorité provenaient de l'Essonne ; ce qui dénote bien une inquiétude et une attente forte sur cette ligne.

Le STIF organise et finance les transports publics pour tous les Franciliens. Il porte la vision de l'ensemble des transports d'Île-de-France (train-RER, métro, tram et bus). Au cœur du réseau de transports d'Île-de-France, le STIF fédère tous les acteurs (voyageurs, élus, constructeurs, transporteurs, gestionnaires d'infrastructures...). Son objectif est de renforcer l'offre de transport et la qualité de service pour le voyageur.

Humour à la mode SNCF



faillance du matériel. Et si le train s'arrête, il descend pour pousser!



| - | < |
|---|---------------|
| ì | nous |
| 4 | sigignez-nous |
| | |

| 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



