



Édito

CIRCULE n'entrera pas dans le débat politique

Depuis le début de l'année, les trajets sur la Ligne C sont particulièrement agités : travaux qui s'intensifient et retards collatéraux, crue de janvier, fermeture de la station Saint-Michel Notre-Dame et incidents variés. A cela s'ajoute un conflit social qui a pour cause principale les projets du gouvernement. Le statut des agents et de la SNCF, la dette, l'ouverture à la concurrence et l'avenir des petites lignes sont au cœur des débats et des perturbations dues à la grève.

Face à cela la position de CIRCULE est claire : nous n'entrerons ni dans ces débats politiques ni dans ces discussions sociales. Certes, tout ceci nous concerne, mais en tant que citoyens. Notre association reste mobilisée sur les missions qui ont prévalu à sa création : le service fourni aux voyageurs et l'information. C'est là que nous pensons pouvoir jouer un rôle, si modeste soit-il. Il y a encore beaucoup à faire pour améliorer l'information qui est le préalable pour adapter son trajet ; quand c'est possible... Mais pour cela il faut qu'elle soit rapide, complète et fiable. En ce qui concerne le service, CIRCULE suivra particulièrement les plans de transports mis en place à l'occasion des travaux à venir et leur fiabilité.

Nos discussions avec les élus et l'administration ferroviaire ou de la Région se concentrent sur le thème des financements de rénovations d'infrastructures programmées de la Ligne C (jusqu'en 2025 !) ainsi que sur les travaux nécessaires, toujours en projet ou en attente, comme le nœud ferroviaire de Brétigny, le prolongement du T12 jusqu'à Versailles ou encore la liaison Massy - Valenton. ■

Une très vieille revendication de CIRCULE enfin satisfaite.

Un direct Juvisy-Brétigny-omnibus Etampes (ELAO) va être ajouté à 18h50 au départ d'Invalides, dès la prochaine rentrée, pour allonger quelque peu le service de pointe.

Aujourd'hui, le dernier direct ELAO part d'Invalides pour Etampes à 18h35. Ensuite, c'est l'allongement du temps de parcours, déjà bien long, qui s'ajoute à l'entassement avec les usagers de la vallée de l'Orge. Un direct de plus, c'est toujours bon à prendre, mais CIRCULE demande davantage. Profitant du processus de modification de la desserte en cours, nous avons émis des propositions complémentaires pour prendre mieux en compte les pratiques de mobilité qui allongent la pointe du soir. Nous veillerons à ce qu'elles soient examinées. ■

souvenir de début d'année avec la crue de la Seine...



Mais que s'est-il passé à Saint-Michel Notre-Dame ?

Le tronçon central de la Ligne C, le long de la Seine, a été coupé plus d'une semaine pour cause de crue. Dont acte. A sa réouverture, le 10 février, la station Saint Michel Notre-Dame est cependant restée fermée jusqu'au 30 avril... Pourquoi ?

Les infiltrations d'eau ont provoqué la chute d'enduit depuis la voûte du tunnel dans la station. Ce qui a posé ces problèmes à la SNCF :

- Le risque qu'un voyageur ne soit blessé par d'autres chutes,
- La complexité des travaux à mettre en place. Les morceaux d'enduit contenaient de l'amiante et la zone à réparer était très proche des caténaires.

La fermeture de la station a donc été effective pour éviter le premier souci et sa durée rallongée car l'inspection et les travaux ne pouvaient se faire qu'en mettant les caténaires hors tension, soit durant la nuit.

On peut s'étonner de cette durée pour les raisons suivantes :

- Les chutes semblent s'être relativement vite arrêtées,
- Aucune mesure n'a relevé la moindre trace d'amiante dans l'air de la station.

Cette période de fermeture fut bien longue, d'autant que cette station est la plus fréquentée de la ligne et la première utilisée pour des changements. Les informations données par les services de la Ligne C ne nous ont pas pleinement convaincus ! Comme celles données aux usagers. Certaines annonces sonores dans les rames mentionnaient encore l'arrêt et les correspondances jusque fin avril et les calculs d'itinéraires sur les applications SNCF l'ont souvent incluse dans des trajets alors qu'elle n'était pas desservie. ■

Une desserte plus équitable aux heures de pointe avant 2020:

Quel casse-tête au sud de Paris !

Malgré sa promesse de retour à la normale dès la remise en route du poste des Ardoines en avril 2017, la SNCF annonçait en novembre 2016 qu'elle allait maintenir le service réduit de moitié aux heures de pointe entre Brétigny et Juvisy. Cette annonce unilatérale et inattendue a soulevé aussitôt l'indignation de CIRCULE et celle de nombreux élus. Notre dernier journal de mai 2017 titrait : « *la SNCF nous prend pour les dindons de la farce !* ».

Trop facile de supprimer en priorité les trains de la vallée de l'Orge au prétexte qu'il en reste encore un par quart d'heure... lorsqu'ils ne sont pas eux-mêmes supprimés.

Dès novembre 2016, IDF Mobilités sommais la SNCF de trouver les moyens d'y remédier avant 2020 tout en améliorant la robustesse du service face aux travaux multiples prévus sur la ligne. Un processus de co construction avec les élus et les associations d'usagers s'est mis en place au printemps 2017.

Ce processus est toujours en cours. Vous pouvez lire nos contributions sur notre site. Des enquêtes approfondies sur les trajets origine / destination des usagers entre les différentes gares ont été menées fin 2017 pour préciser la charge des trains et mieux connaître les trajets des usagers. La surcharge de la vallée de l'Orge est confirmée et chiffrée de façon précise, ainsi que la sous-charge du tronçon central dans Paris et de quelques branches comme Savigny-Versailles Chantiers ou Orly – Rungis – Massy au sud de Paris.

Sur ces bases, la SNCF a commencé à présenter plusieurs scénarios de modification de la desserte, mais **la marge de manœuvre au sud s'avère bien faible**. Tantôt il manque des trains, tantôt il faut supprimer des trains sur une branche pour pouvoir en ajouter en vallée de l'Orge, tantôt il faut rendre cer-

taines missions terminus à Austerlitz surface (sur le réseau Grandes Lignes) sans que les conditions minimales que CIRCULE réclame soient remplies, tantôt il faut décaler les horaires de tous les autres trains INTERCITES ou de la Région Centre et en cascade toutes les correspondances des trains et cars régionaux, tantôt il faut réaliser des travaux non étudiés et encore moins financés, ce qui semble impossible dans un délai si court.

Il apparaît clairement ce qui est sans cesse dit et répété : le RER C est trop complexe et trop imbriqué avec les autres circulations ferroviaires. **Il faut simplifier.**



Toutefois, nous ne désespérons pas qu'une petite amélioration puisse intervenir fin 2019 pour la vallée de l'Orge avec un minimum de désagréments nouveaux pour des usagers d'une autre branche.

Et après 2020 ?

En raison du retard pris par SNCF Réseau pour lancer les travaux lourds du secteur d'Epainay/ Savigny, **ce n'est qu'en 2022 que sera mis en service le premier tronçon du Tram Train T12 express entre Evry et Massy**. Que changera-t-il pour le RER C ? A vrai dire, pas grand-chose tant qu'il n'est pas prolongé à Versailles-Chantiers :

- Points positifs : ce sera une source de contaminations entre branches en moins et 1 ou 2 trains récupérés pour les autres branches. Pourquoi si peu ? Parce que le prolongement à Versailles n'étant toujours pas programmé, une navette devra continuer à desservir les gares de Massy à Versailles. Pour maintenir la même fréquence qu'aujourd'hui, elle consommera plusieurs trains qui seraient bien utiles pour certains scénarios.
- Points négatifs : il imposera une double correspondance à Epainay et à Massy pour bon nombre d'usagers. De plus, SNCF envisage de rendre terminus à Juvisy, au lieu de les prolonger jusqu'à Brétigny, les mis-

sions actuellement omnibus entre Juvisy et Choisy ! En effet, le terminus du RER C qui aurait dû être construit à Brétigny pour accueillir ces trains ne sera pas réalisé.

Ce qui va changer vers 2025 :

Plusieurs opérations de développement ont leur financement assuré et pour la plupart, les travaux ont démarré.

1 Au nord, le **prolongement du RER E (EOLE) de Saint-Lazare à Nanterre-La-Folie** avec correspondance RER C à Porte Maillot n'apportera pas grand-chose au RER C au sud de Paris.

2 Le prolongement au sud **du métro M14 à Orly aéroport** non plus. On peut même craindre un afflux supplémentaire sur le RER C à Bibliothèque F. Mitterrand

3 Le prolongement **du Tramway 7 d'Athis-Mons à la gare de Juvisy** offrira une alternative sérieuse en transports en commun pour nombre d'habitants de l'Essonne contraints aujourd'hui d'aller travailler dans le secteur d'Orly – Rungis en voiture particulière. L'impact prévisionnel sur la fréquentation des RER C et D au sud de Juvisy n'a pas été portée à la connaissance des associations d'usagers.

4 C'est la **nouvelle ligne de métro M 15 avec correspondance RER C à la gare des Ardoines qui aura le plus d'impact sur le RER C au sud de Paris**. Avec ses 33 km et ses 16 gares la plupart en correspondance avec des lignes de RER ou de métro, cette rocade sud rapide entre Boulogne (Pont de Sèvres) et Noisy-Champs permettra de contourner Paris pour rallier de nombreux pôles de proche couronne comme l'Institut Gustave Roussy ou l'hôpital Henri Mondor. La gare du RER C des Ardoines va être complètement reconstruite en laissant la possibilité d'ajouter ultérieurement une voie de chaque côté des quais. Le souterrain de correspondance entre le métro 15 et les deux quais du RER C est en cours de construction ce qui assurera en anticipation l'accessibilité aux quais. Quelles que soient les prévisions de correspondance entre M15 et RER C, des arrêts supplémentaires de trains du sud de Juvisy sont à prévoir. Combien ? Lesquels ?

Ces quatre opérations, soit ne vont pas changer grand-chose, soit risquent d'amener vers le RER C sud des usagers supplémentaires qui renforceront la croissance de 3% par an déjà observée depuis plusieurs années, bien avant l'amorce de reprise économique.

Qu'en est-il au nord et à l'ouest de Paris ?

En 2020 le prolongement de la ligne M 14 au nord jusqu'à Mairie de Saint-Ouen va désaturer la ligne 13 mais attirer de nombreux usagers du nord du RER C vers la correspondance à Saint-Ouen, d'où une prévision d'augmentation de la fréquentation de 35% dans ce secteur. Dès lors, l'inversion des dessertes Montigny et Pontoise semble aller de soi pour mieux équilibrer les charges. Elle n'a guère d'incidence au sud de Paris. ■

À propos du nœud de Brétigny

Le Conseil d'Orientation des Infrastructures a élaboré un rapport pour éclairer les choix à faire dans la Loi d'Orientation des Mobilités en préparation. EXTRAIT de la synthèse de janvier 2018 :

« L'urgence du traitement des nœuds ferroviaires conduit à privilégier ceux-ci dans la programmation en leur donnant la première des priorités et en leur associant chaque fois que c'est pertinent, des objectifs d'amélioration des services, notamment sur les lignes les plus denses, en vue de l'organisation de véritables « RER métropolitains ». Et en NOTA : « Dans de nombreux cas, une mauvaise localisation des centres de maintenance et de remisage, des plans de voies trop complexes, un nombre excessif d'appareils de voies, l'absence ou la vétusté des centres de commande centralisée sont le résultat d'une accumulation au fil des temps de modifications superposées qui ont fait perdre de la cohérence et de l'efficacité. Cela conduit à des perturbations qui sont à l'origine d'une grande part des retards récurrents. »

Notons que ce rapport a été approuvé à l'unanimité des membres dont notre Président du Conseil Départemental de l'Essonne François Durovray. Ne croirait-on pas qu'il s'agit du nœud de Brétigny ? ■

Ce qui doit être programmé d'urgence :

Pour faire face à la prévision de croissance du trafic, il faut impérativement programmer les opérations qui permettront de désolidariser davantage les branches entre elles, de rendre la ligne C moins sujette aux aléas, son exploitation plus réactive en cas de perturbation, sa desserte plus lisible en diminuant le nombre de missions, etc. Leur principe est adopté depuis 2009, elles sont étudiées à des stades avancés et ne demandent qu'à être soutenues efficacement par nos élus pour les voir planifiées et financées au plus vite. Il y en a trois :

1 Massy-Valenton Ouest : listée parmi les priorités nationales (par le rapport Duron de février 2018 qui oriente les décisions en cours du gouvernement), elle doit permettre de supprimer le conflit nez à nez des TGV de contournement sud de Paris avec les RER C de Rungis à Massy. Déclarée d'utilité publique en juillet 2016, c'est une petite opération de grand intérêt commun TGV / RER C :

- Les retards des uns ne perturberaient plus les autres,
- Les horaires des RER C ne seraient plus sous la contrainte de ceux des TGV,
- Tous les trains Choisy - Pont de Rungis via Orly poursuivraient jusqu'à Massy, ce qui supprimerait les deux missions origine ou terminus Pont de Rungis et porterait de la demi-heure au quart d'heure la fréquence en pointe entre Pont de Rungis et Massy.

2 Prolongement à Versailles-Chantiers du tram train T 12 express : encore une opération simple et peu coûteuse. La voie ferrée existe, il suffit de rendre les quais des gares accessibles et d'adapter la signalisation et les installations terminales à Massy et Versailles-Chantiers. Elle augmenterait la fréquence tant aux heures de pointe qu'aux heures creuses sur Versailles et libérerait les trains mis en navette provisoire pour la Ligne C à partir de 2022. Toujours pas soumise à l'enquête publique malgré nos relances incessantes depuis 2012, cette opération re-

vient à l'ordre du jour : les maires des six communes concernées ont pris conscience de son intérêt grâce à leur représentante, la Maire de Bièvres qui s'est rapprochée de CIRCULE à cet effet.

3 Nœud ferroviaire de Brétigny : c'est certes une opération lourde et coûteuse (de l'ordre de 500 Millions d'Euros au total pour les deux phases, soit le coût de deux ou trois gares du Grand Paris Express). Fruit de la longue histoire du Paris-Orléans, ce Y entre les destinations Etampes Orléans d'un côté et Dourdan de l'autre est antique, compliqué, fragile et complètement inadapté à la densité du trafic qu'il supporte. C'est surtout sa pre-

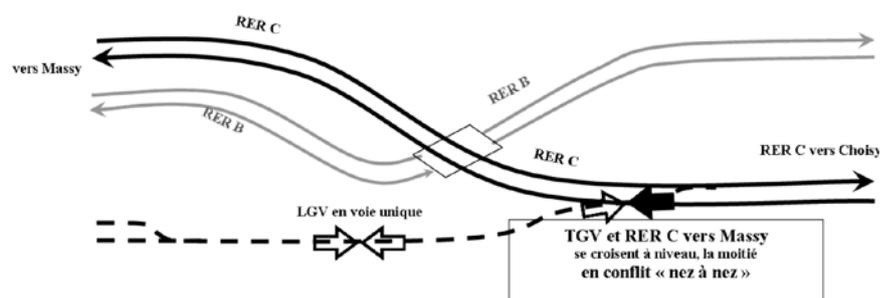
mière phase qui intéresse le RER C. Elle lui prévoit un terminus dédié efficace, avec du stockage de rames en attente ou en réserve, remplace la dizaine de TJD (Traversées Jonctions Doubles : c'est la défaillance de l'une qui a provoqué l'accident de 2013) et regroupe en les automatisant les cinq postes d'aiguillage manuels. Le temps gagné à chaque retournement de train à Brétigny pour repartir sur Paris redonnera de la capacité utile pour faire face aux besoins de la branche sud. Et surtout, ces travaux nous garantiront la possibilité de prolonger à Brétigny au lieu de les arrêter à Juvisy les missions qui vont aujourd'hui à Versailles-Chantiers.

Le processus de refonte de la desserte du RER C doit se poursuivre avec l'examen de sa « trajectoire » à plus long terme, 2025 et au delà. CIRCULE continuera à y plaider pour que l'Etat et la Région s'engagent sur une programmation de ces trois opérations qui sont imbriquées les unes avec les autres. Cette programmation doit donner une vision claire de l'avenir de leur territoire aux élus des collectivités de l'Essonne. Les années passées depuis l'adoption du schéma directeur de 2009 prouvent que la durée de cinq ans des Contrats de Plan Etat / Région (CPER) est trop courte pour englober le temps long des opérations ferroviaires. ■

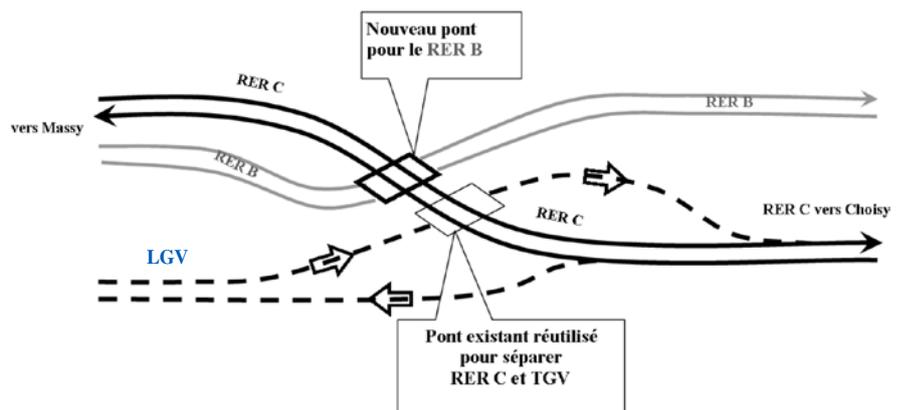
L'opération Massy-Valenton Ouest

SITUATION ACTUELLE :

Les TGV vers l'Est croisent à niveau les RER C vers Massy



PROJET : un nouveau pont supprimera tout croisement des TGV et des RER C



Perturbations, que faire, qu'attendre, que demander ?

Vu du quai on a juste envie de demander des trains à l'heure.

Avec l'expérience et tous les déboires vécus le fatalisme s'installe parfois et on a juste envie de demander des trains. Dans ces moments là nous avons besoin d'une **information fiable et efficace** pour connaître les perturbations, leurs conséquences et les moyens alternatifs de faire nos trajets.

Nous en sommes malheureusement encore bien loin !

Quelle que soit la perturbation, **une chose revient, bien souvent !** : l'information est trop tardive, trop imprécise, voire erronée et ne permet pas d'anticiper, d'adapter son trajet ni même juste de se préparer psychologiquement.

Ce sujet, nous l'évoquons régulièrement lors de nos rencontres avec la direction de la Ligne C. Les réponses qui nous sont données n'arrivent toujours pas à nous convaincre. Il faudra pourtant que cette demande, forte pour nous tous, trouve une solution. L'utilisation du smartphone s'est tellement répandue que la consultation de celui-ci, en amont, permettrait d'éviter bien des désagréments, à l'exemple de celui qui suit. C'est du vécu et vous avez toutes et tous connu un ou plusieurs cas de même nature. Fin d'année 2017 : un accident de voyageurs survenu à 6h30 en gare de Savigny a bloqué la circulation à Brétigny et, à 7h15, les voyageurs qui se sont entassés dans un train, en attente de son départ, ont été informés qu'il leur fallait se reporter sur la ligne de bus 91-04 pour aller à Évry et prendre la Ligne D. Cerise sur le gâteau : la ligne de bus en question ne peut pas supporter cette surcharge de voyageurs ! Dans ce cas et sur cette gare, il existe des moyens de transport de substitution. Ce n'est pas le cas partout ! ■

brève :

La rénovation de la dernière sous-série des Z2N, à savoir les Z20900, a démarré en 2018. Cette opération, avec rénovation complète des aménagements intérieurs va concerner 54 rames jusqu'en 2022. La première de ces rames rénovées vient juste d'arriver sur la Ligne C. ■

Petites perles des informations SNCF...

Ce n'était pas le 1er avril, juste un vendredi 13, mais voici un exemple où grâce à l'application SNCF, il était possible, ce jour-là, de faire le trajet « Choisy le Roi/ Brétigny sur Orge » à la vitesse qui vous correspondait le mieux ... 5h12...ou 6 minutes (au lieu des 38 min) !!!

Les voyageurs de cette gare ont dû être étonnés de savoir, à 9h59, qu'ils attendaient les trains de 4h23 !



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, 31 avenue D Casanova - 91360 Villemoisson sur Orge

Web : www.circule.org – E.mail : circulererc@gmail.com