



CIRCULE

juin 2019

le journal des usagers de la ligne C

édito

L'usager peut facilement se rendre compte de deux choses : il attend trop longtemps sur le quai et il attend trop longtemps que les projets ferroviaires soient réalisés. Ces deux temps sont sans aucune commune mesure : le temps long d'un projet ferroviaire est d'autant plus inacceptable qu'il serait la solution au premier.

Un projet ferroviaire nécessite des moyens lourds et complexes, tant au niveau financier qu'en ressources matérielles et humaines, surtout lorsqu'il doit être réalisé sous exploitation, comme pour le RER C.

Il devra être étudié sous toutes les coutures pour répondre au mieux aux besoins, au moindre coût et en engendrant un minimum de perturbations aux usagers et aux riverains. Il faudra d'abord s'assurer lors d'une concertation, suivie d'une enquête d'utilité publique que la solution proposée réponde bien aux besoins rencontrés sur le terrain en minimisant les atteintes aux droits et exigences des riverains. Enfin il faudra trouver son financement, au travers d'arbitrages complexes au sein des budgets publics des différents échelons. Chacune de ces étapes est très longue. D'autant que la vie d'un projet n'est pas un long fleuve tranquille : les conditions évoluent autour du projet. De nouvelles techniques peuvent permettre d'envisager des solutions plus intéressantes. Plus ennuyeux, de nouveaux élus peuvent remettre en cause l'intérêt d'un projet ou exiger des compensations pour leur ville. Lorsqu'il faut reprendre les études ou la procédure, les délais et les coûts augmentent, et l'usager qui subit les problèmes au quotidien, se demande s'il les verra résolus de son vivant.

Il en est ainsi depuis la création de notre comité en 1995. Pourtant, ces délais ne nous découragent pas. Notre présidente depuis 2001 Laurette Farges a transmis le flambeau cette année. Notre premier trésorier Marc Pélissier est devenu président de FNAUT Ile de France, tout en restant membre de notre CA, garantissant ainsi la cohérence de nos actions à l'échelle de l'Ile de France. Qu'ils soient tous deux remerciés de leur investissement précieux.

Cédric Chatelain, votre nouveau président

Et ça continue, encore et encore...

Vu sur un site SNCF : «la Ligne C : la seule ligne Transilien dont la ponctualité baisse en continu depuis 2013» ! Avec 87,9% de ponctualité en 2017, le RER C est désormais sous la moyenne régionale. Et les plus éloignés ont les pires résultats !! Le pompon revient à Brétigny/Dourdan pour la pointe du soir : 72,3% ; talonné par Brétigny/Etampes, toujours en pointe du soir : 75%. La montée en puissance des travaux sur notre ligne fait suite à un long désengagement dû à une politique ferroviaire dont SNCF n'est pas seule responsable. Il était plus que temps qu'ils se réalisent. C'est pourtant une source supplémentaire de tracis pour nous : maintien de la demi-desserte pour le Val d'Orge



depuis 2014, traversée de Paris coupée tous les week-end, circulation des trains interrompue précocement en soirée et reprise tardive le matin, coupure totale certains WE, etc.

Les travaux vont durer au moins jusqu'en 2025. Nous sommes donc loin d'en voir le bout, d'autant qu'ils peuvent subir des aléas de chantier ou se trouver repoussés pour faire passer d'autres priorités «essentielles» qui mobilisent le matériel ou les équipes et retardent nos chantiers.

Nous pensons aux Jeux

Olympiques de 2024, au Grand Paris Express, au Charles de Gaulle Express, sans oublier des surprises potentielles. Un nouveau directeur de la Ligne C a été nommé début 2019. Nous attendons de lui et de ses collaborateurs de comprendre ce qui est parfois plus qu'une exaspération des usagers et surtout d'œuvrer à améliorer ce qui peut l'être. CIRCULE fait des propositions pour l'information, les week-ends, les bus de substitution, les gares, le rallongement de la pointe du soir sur Dourdan et Etampes, par exemple. Nous ne nous satisfaisons pas des plans successifs pour « améliorer la robustesse de la ligne » sans effet sur le terrain.

Les paroles comme les écrits ne suffisent plus,

nous voulons des actes !

ne pas jeter sur la voie publique

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)

Refonte de la desserte 2020 : un vrai miroir aux alouettes !

A la rentrée 2016, contrairement à ses engagements, la SNCF annonçait qu'elle maintiendrait le service réduit de moitié aux heures de pointe en vallée de l'Orge malgré la remise en service du poste des Ardoines en avril 2017.

En réaction, la présidente d'IDFM (ex STIF) « demande à SNCF Mobilités d'imaginer en lien avec les territoires une recomposition de l'offre du RER C plus simple, plus stable dans le temps (donc moins soumise aux impacts des travaux qui seront réalisés), en proposant une meilleure qualité de service ».

L'élaboration de cette recomposition avait pour objectif d'aboutir à une mise en œuvre au plus tard au 1^{er} janvier 2020.

Après des enquêtes approfondies en pointe du matin qui ont confirmé et quantifié le ressenti des usagers, de multiples réunions se sont déroulées. **CIRCULE** y a pris une grande part et a mobilisé une bonne partie de son énergie. La SNCF nous a fait miroiter successivement de nombreux scénarios ... qui se sont tous avérés caducs après études approfondies et tests de robustesse.

Piètre bilan !

Les seules modifications obtenues :

- ✓ depuis septembre 2018 : l'allongement d'1/4h de la pointe du soir des 3 missions ELAO/BALI/DYVI, ce qui a nécessité la création d'un BALI pour garder la desserte omnibus de la vallée de l'Orge.
- ✓ en décembre 2019 : un aller/retour supplémentaire VICK/CIME pour prolonger l'heure de pointe du soir, suite aux pressions de la vallée de la Bièvre.
- ✓ en décembre 2019 également : l'inversion des missions Pontoise et Montigny-Beauchamp pour mieux équilibrer leurs charges respectives et faire face à l'attrait de la future correspondance à Saint-Ouen avec la M14 prolongée au nord en 2021.

Les études vont toutefois se poursuivre en vue d'obtenir :

- ✓ un renfort d'offre dans le Val d'Orge en pointe, mais au prix de missions terminus à Austerlitz,
- ✓ un allongement de la pointe du soir vers le Sud par coupure de rames longues en deux rames courtes (une vers Etampes et une vers Dourdan),
- ✓ et lorsque le T12 express sera mis en service entre Evry et Massy (fin 2022 ?), une refonte complète de la grille de desserte du RER C.

Ce processus de co-concertation aura néanmoins apporté une meilleure connaissance réciproque des difficultés et des contraintes de la ligne et également une pleine prise de conscience partagée qu'il n'y a pas de marge de manœuvre sur la ligne, sans investissement pour la développer, la moderniser et la simplifier. C'est ce que notre association affirme depuis sa création.

Les week-ends, aucun RER C ne traverse Paris !

SNCF et IDFM ont décidé, sans véritable concertation, qu'aucun RER C ne traverserait plus Paris pendant les week-ends : côté sud certains sont terminus à Austerlitz, d'autres à Musée d'Orsay. Ceci dans le but d'éviter de contaminer le nord et l'ouest par les perturbations dues aux chantiers majoritairement situés dans le sud. Non seulement c'est très mal compris, mais personne ne s'est soucié du supplément à payer par les voyageurs seulement munis de tickets pour effectuer les correspondances par le tramway T3 ou les bus parisiens, ni pour reprendre éventuellement le RER C à l'Ouest ou au Nord.

CIRCULE estime avoir été mis devant le fait accompli et s'est empressé de proposer des solutions qui auraient permis de prolonger toutes les missions à Musée d'Orsay. Elles n'ont pas été jugées faisables sans réaménagement des voies. Malgré les protestations des associations d'usagers, la mesure sera maintenue au moins jusqu'à l'été 2020 !

RER C en terminus « surface » Austerlitz : pas n'importe comment !

Depuis le début des travaux CASTOR, les usagers du RER C ont l'habitude d'être débarqués en surface sur les quais grandes lignes d'Austerlitz.

« Débarqués » car ces quais ne sont pas adaptés : la hauteur d'embarquement de 50 cm exige une bonne forme physique, les quais sont même encombrés d'échafaudages.

Lorsqu'il a été question en 2009 de mettre systématiquement en terminus certaines missions longues (Dourdan ou Etampes) aux heures de pointe, **CIRCULE** a mis plusieurs conditions, dont l'adaptation des quais. Elles ne sont toujours pas remplies, ni même planifiées.

Information toujours inefficace :

« Samedi dernier je devais rentrer de Paris le matin. Étant partie la veille, je n'étais pas au courant de l'arrêt total du RER C dans le métro. Je suis allée à St Michel Notre Dame, puis à Austerlitz et j'ai finalement pris le métro, puis le T7 à Villejuif Louis Aragon. Mon époux est venu me récupérer au parking du terminus d'Athis-Mons pour rentrer à Savigny. Trajet agréable et confortable sur le T7 bien que grosse affluence ce samedi. Aucune information de tout le Week-End ni vocale, ni par affiches. De plus, très mauvaise information à St Michel-ND et à Austerlitz. Les voyageurs étaient perdus, ne trouvaient pas les bus de substitution. J'ai du venir en aide à plusieurs familles de touristes qui ne parlaient pas français. Bref, côté communication, la SNCF et la RATP qui ne doivent pas se causer, sont nuls. Et au guichet à Austerlitz, nommé « information », la préposée RATP était absolument à côté de la plaque et n'était au courant de rien... »

témoignage d'Evelyne

Gares : Quoi de nouveau ?

Grâce au lobbying de CIRCULE, avec ELAN-Savigny Environnement auprès de la SNCF, d'IDFM et de la municipalité, l'aménagement de la gare de **Savigny-sur-Orge** va inclure le passage des personnes en fauteuil de « ville à ville » : un nouvel ascenseur côté plateau reliera en effet le souterrain public au parvis de la gare, de plain-pied avec le quai. Cette mutualisation permet l'économie de deux ascenseurs et assurera l'accessibilité complète entre le plateau et la vallée. Le chantier va débiter cet été. Il reste à obtenir l'ouverture vers la place Davout du souterrain SNCF pour absorber le pic d'arrivée des lycéens de Corot et Monge (4000 en tout) vers 8h15.

Une surface de vente sera aménagée au sein du bâtiment voyageurs. Un comptoir donnant sur le quai permettra de servir boissons, viennoiseries ou journaux aux voyageurs en attente d'un train.

La victoire obtenue par CIRCULE à Savigny-sur-Orge a fait école : à **Sainte-Geneviève-des-Bois**, la SNCF devrait réaliser l'an prochain une passerelle publique servant à la fois à enjamber les voies entre la place du marché et la vallée de l'Orge et à accéder aux deux quais.

Les travaux de la gare de Juvisy ne s'achèveront pas complètement fin 2019. Le nouveau bâtiment voyageurs au débouché du souterrain nord sera terminé. La circulation routière sera rétablie sur le pont rénové qui franchit les voies ferrées. La passerelle pour piétons et vélos permettant notamment d'aller d'une gare routière bus à l'autre sera mise en service. Le chantier de rénovation de la gare routière côté Seine qui accueille les lignes de bus qui franchissent le pont sur la Seine devrait alors démarrer. Il sera couplé avec le réaménagement de la voirie entre les deux ponts, en particulier pour prolonger et améliorer les cheminements des piétons et des vélos vers Draveil.

Contrôle automatique des billets : les automates de nouvelle génération se déploient, en entrée comme en sortie

Tous les aménagements en gares, schéma directeur du RER C et mise en accessibilité partielle notamment, sont l'occasion de « fermer » les gares qui étaient encore « ouvertes », ce qui nécessitait de composer les tickets sur les quais. Pour les autres, de nouveaux automates remplacent les anciens tourniquets et les lourdes portes de sortie. Ils seront donc beaucoup plus confortables pour les usagers à mobilité réduite quels qu'ils soient. Ils comptabilisent nos entrées et nos sorties de

façon à connaître finement nos déplacements. Ils coûtent cher : ils sont donc disposés de façon à « fluidifier » nos cheminements et sont réversibles pour en réduire le nombre. Difficiles à escalader, ils sont également supposés limiter la fraude. Ceux qui sont encore en expérimentation à Saint-Lazare, sont prêts à accepter les nouveaux titres de transport sans contact ou sur smartphone qui vont être proposés progressivement à tous les types d'usagers ces prochaines années.

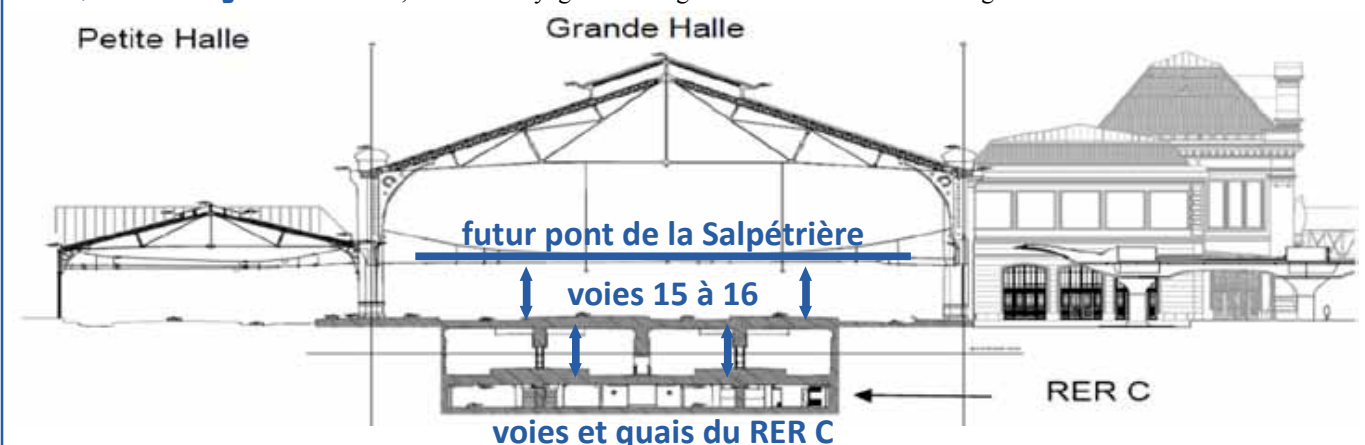


A suivre...

La rénovation de la gare d'Austerlitz va rendre plus directs et plus lisibles les cheminements vers les lignes de métro 10 en souterrain et 5 en aérien ; mais ils seront toujours aussi longs et la gare restera uniquement tournée vers le nord (Jardin des Plantes) alors que l'urbanisation Paris Rive Gauche avec ses milliers d'emplois se développe au sud.

Or, la mairie de Paris va réaliser prochainement un nouveau pont dit de la Salpêtrière enjambant les voies ferrées. Il se situera juste à l'aplomb de l'extrémité sud des RER. **Circule demande** qu'un nouvel accès direct aux quais du RER y soit créé, sans avoir à descendre dans la salle d'échange. Il serait proche de la station Quai de la Gare du métro 6.

Malgré un vœu d'IDFM, et malgré la concertation pour mieux relier entre elles les gares de Lyon, Bercy et Austerlitz, **la demande de CIRCULE reste ignorée**. Pourtant, 60% des voyageurs de la gare d'Austerlitz sont des usagers du RER C.



À la traîne...



Brèves

Guichets variables

Les agences SNCF qui vendent les billets Grandes Lignes ont complètement disparu des gares du RER C au sud de Paris. Les agents des guichets censés pouvoir éditer les billets réservés par INTERNET ne sont pas formés pour le faire. Les voyageurs qui n'ont pas d'imprimante ou de Smartphone, ou bien ceux qui veulent utiliser des chèques vacances n'ont plus d'autre solution que de se rendre dans une des grandes gares parisiennes : mais elles sont débordées et il faut prendre rendez-vous. Comment ?

CIRCULE a récemment participé à l'enquête publique pour le prolongement du tramway T3 de **Porte d'Asnières à Porte Dauphine**. Il offrira deux nouvelles correspondances avec le RER C :

- 1 A son terminus probablement définitif à Porte Dauphine/ Avenue Foch
- 2 A Porte Maillot : **CIRCULE** a insisté pour que le tracé choisi assure la meilleure correspondance avec la gare du RER C et celle du RER E, en cours de prolongement de Saint-Lazare à La Défense et Nanterre-La Folie, avant d'aller jusqu'à Mantes-la-Jolie.

Faire et défaire

Le chantier de mise en accessibilité de la gare d'**Epina-sur-Orge** a démarré il y a quatre ans, sans qu'on en voie encore la fin. D'autant qu'il faudra ensuite déplacer l'un des quais face à l'autre pour améliorer la correspondance avec la future station du T12. Pire, le bâtiment voyageurs qui servait de salle d'attente par mauvais temps est quasi condamné puisque son accès est fermé côté quai, de façon inexplicable.

Tramway T7 à Juvisy : Urgence

Il est urgent que les travaux de prolongement du tramway T7 à la gare de **Juvisy** démarrent : le crédit de 113 Millions d'Euros qui lui est affecté doit être engagé avant la fin du contrat de plan Etat / Région en 2020. **CIRCULE** soutient l'action des associations locales qui militent pour que les élus de Juvisy cessent de s'y opposer. Le T7 mettra à portée d'une grande partie des essoniens en transports en commun les 180 000 emplois du pôle industriel d'Orly/Rungis.

Délais à rallonge

Il aura fallu trois ans après le signalement de **CIRCULE** pour que la SNCF rénove enfin la sortie Rue du Bac de la gare de Musée d'Orsay et l'équipe des lecteurs de tickets qui manquaient.

Tram/train Évry-Versailles, ça patine !

Les travaux du T12 entre Evry et Massy prennent chaque année un an de retard. La mise en service n'est maintenant envisagée que fin 2022. Au-delà vers Versailles, la situation reste bloquée par la « découverte » récente par SNCF Réseau qu'il fallait supprimer trois passages à niveau dans la vallée de la Bièvre !!! Cela fait évidemment exploser le coût du projet et aucune solution technique n'est encore trouvée pour supprimer celui de Bièvres, sans défigurer le centre bourg.

Adhérer à CIRCULE, c'est soutenir ses actions, recevoir des informations privilégiées et vous permettre d'orienter son activité ou de participer aux actions qui vous intéressent plus particulièrement.

Montant : 8 Euros par an.

En cas de versement d'un montant supérieur la différence est versée au compte des dons.

Le paiement peut s'effectuer de deux façons :

1. sur le site www.circule.org par paiement sécurisé PAYPAL
2. via ce bulletin complété de façon bien lisible et accompagné de votre chèque libellé à l'ordre de **CIRCULE**.

Nom : Prénom :

Téléphone :

Adresse électronique *@.....

* indispensable pour recevoir les informations réservées aux adhérents.

Adresse :

Code postal : Commune de résidence :

Quelles sont les gares du RER C que vous utilisez le plus souvent ?

**A retourner à CIRCULE : 31 avenue Danielle Casanova, 91360 Villemoisson-sur-Orge,
INTERNET : www.circule.org - MAIL : circulererc@gmail.com - TEL : 01 69 04 05 71**