

Avril 2002

CIRCULE le Journal

La SNCF doit concrétiser sa volonté affichée d'améliorer la ligne C

Le début du mois de janvier 2002 sera-t-il le seul important et mauvais souvenir, pour les usagers que nous sommes, de l'année 2002 ? C'est en tout cas cette exigence que notre association a portée avec énergie -forte du soutien de vos 1800 signatures- au cours des multiples rencontres que nous avons eues ces dernières semaines. Vous en trouverez le compte rendu en pages intérieures.

Qu'en ressort-il ? Qu'il s'agisse de la SNCF, du STIF ⁽¹⁾, des élus des villes concernées, chacun s'accorde à reconnaître la gravité des problèmes que nous rencontrons trop souvent sur la ligne. Ils deviennent lourds de conséquences pour certains d'entre nous dans leur vie professionnelle et familiale, comme en témoigne encore la récente affaire du Capes.

La confrontation entre nos chiffres d'irrégularité, à partir des relevés que vous nous envoyez et ceux de la SNCF -qui se recoupent pour une bonne part- en témoigne. Ces réunions nous ont permis d'avoir une connaissance plus précise des causes de ces dysfonctionnements.

A ce sujet, **CIRCULE** demande depuis longtemps une information de qualité en situation perturbée, la SNCF reconnaît aujourd'hui son déficit dans l'information aux usagers. Si nous avons pu constater une amélioration de l'information dans la dernière période, c'est toutefois de façon inégale suivant les lieux et les moments.

Au delà des 31% de retards dus à des causes "extérieures" à la SNCF (actes de malveillances, incidents de personnes), les solutions que la SNCF a mises ou entend mettre en œuvre dans la période à venir (voir le compte rendu) sont-elles et seront-elles de nature à régler les problèmes d'une ligne aujourd'hui à saturation en heures de pointe ?

Ce peut être le cas, pour une part à court terme, avec un nombre suffisant de conducteurs aujourd'hui, d'après la SNCF, avec aussi le remplacement des rames inox ; pour une autre part à moyen terme, avec le remplacement du Poste d'Aiguillage et de Régulation des Invalides, l'installation de sous-stations électriques, investissements programmés et financés, mais qui ne se matérialiseront pendant pas avant trois ans !

Cela fera-t-il le compte alors que les orientations d'aménagements pour l'Ile de France incitent à une utilisation accrue et souhaitable des transports en commun, à une augmentation de la population en Essonne, et par ailleurs que l'accroissement du fret ferroviaire est aussi prévu ? Aucune véritable refonte de la ligne C n'est à ce jour programmée ni financée. Si la réalisation -lointaine- de la Tangentielle-sud doit sans doute apporter un désengorgement de la ligne, rien n'indique que celle-ci résolve l'ensemble des problèmes.

C'est dire l'urgence d'un débat en particulier avec les collectivités, les élus concernés, à tous les niveaux, pour obtenir une étude sérieuse concernant l'avenir proche de la ligne C et des solutions à décider maintenant pour qu'il ne soit pas trop tard demain. Ce débat, **CIRCULE** entend bien le mener, avec vous et votre indispensable soutien, tout en poursuivant ses interventions à chaque fois que des problèmes se posent.

Le bureau de **CIRCULE**

⁽¹⁾ voir page 4

Au cours des mois de février et mars, **CIRCULE** a participé, à sa demande, à plusieurs réunions au cours desquelles nous avons notamment rencontré :

pour la **SNCF**, D. Dartigues, Directeur SNCF IDF*, C. Portal, Responsable régularité IDF, P. Jacob, Directeur ligne C ; pour le **STIF** : A. Bolliet, Directrice générale, P. Peyronnet, Directeur de l'exploitation, B. Briend, Responsable qualité de service,

pour **RFF** (voir encadré page 3) : F. Teinturier, Direction du développement IDF ;

des élus du département de l'Essonne et des villes concernées par la ligne C : E. Chaufour, Maire de Juvisy, chargé des transports au conseil général 91, F. Cholley, Maire de Villemoisson, chargé des transports à l'agglomération du Val d'Orge.

Nous avons aussi visité le Poste de Commandement de la ligne C du RER, gare Montparnasse .

Au cours de ces multiples réunions notre association a posé de nombreuses questions, fait part de ses critiques et de ses propositions. Les informations résumées que nous publions dans ces pages résultent de ce qui nous a été donné, annoncé, à l'occasion de toutes ces démarches.

Les diverses statistiques et schémas concernant la ligne C fournis par la SNCF font ressortir pour l'année 2001 un taux de retard moyen de 11,2% *contre 5,6% en 1998* avec un début de retour à une meilleure régularité, au mois de février 2002.

* IDF = Ile de France

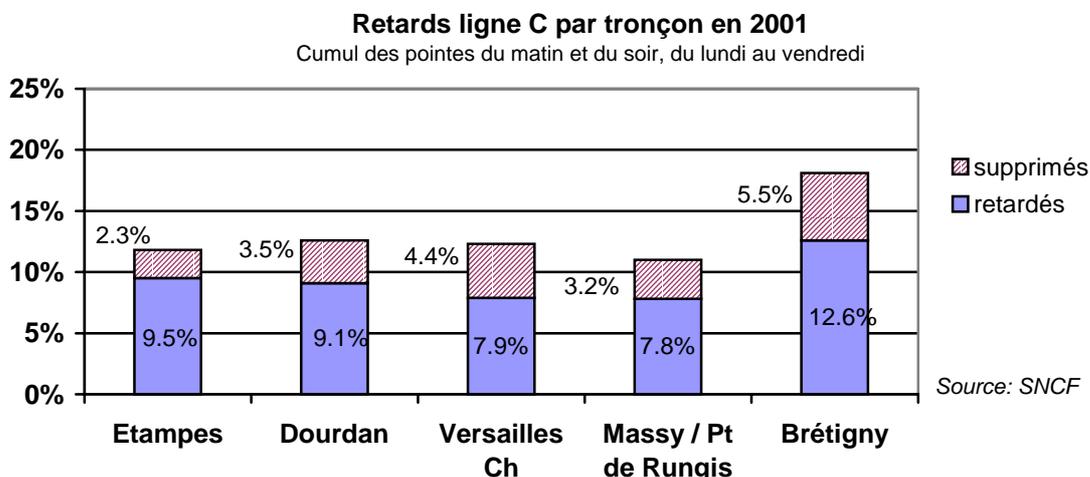
Détail des **mesures prises** qui doivent améliorer la situation :

- Remise à niveau des effectifs d'agents de conduite (y compris les réserves : 5 conducteurs le matin et le soir) : il n'y a plus de train supprimé par manque de personnel. Cependant vigilance pour l'avenir, vu les difficultés de leur recrutement.
- Retrait des rames inox : elles sont à l'origine de 5% des retards. Leur retrait est permis par l'arrivée de rames neuves à 2 niveaux, mais la livraison de celles-ci prend du retard du fait de la défaillance de deux sous-traitants d'Alstom (fenêtres et mécanismes de portes). L'opération devrait être terminée début 2003.
- Les travaux d'infrastructures " Castor " entre Austerlitz et Invalides l'été : ils dureront encore plusieurs années (coût de chaque opération : 10 millions d'Euros). Ils ont notamment déjà permis le remplacement de la caténaire par un profilé aérien de contact rigide, supprimant ainsi une cause significative de retards.

L'ouverture de BFM et la montée en puissance de la ligne 14 -qui s'accroîtra fin 2003 par le prolongement à Saint-Lazare- permet d'avoir moins de monde à Saint-Michel N-D et de mieux respecter les temps d'arrêts prévus (40s théoriquement).

En ce qui concerne les causes d'origine extérieure à la SNCF, elles représentent 31% des retards, un peu moins que sur les autres lignes.

Incidents de signalisation : ils représentent 15 à 20% des retards. La SNCF a un programme d'amélioration.



La SNCF souligne la fragilité de la ligne C dont les infrastructures ne sont pas adaptées à la desserte RER actuelle : impossibilité de " rompre l'interconnexion de la ligne C " comme cela se fait sur les lignes A, B ou D ; d'où une longueur des missions importantes (Pontoise/Massy, Etampes/St Quentin). La création de terminus intermédiaires, en particulier à Bd Victor serait une amélioration possible pour couper ces missions longues et exploiter en navette quand il y a un incident important.

Poste d'Aiguillage des Invalides : Les installations informatiques de ce poste, qui datent de 1979, " arrivent en fin de vie " et ont déjà été la cause de nombreux retards. RFF annonce que les études d'avant projet ont démarré pour son remplacement mais la question se pose de le laisser ou non au même endroit (zone inondable) et il serait peut-être judicieux d'élargir son rayon d'action.

La SNCF souligne l'urgence de son remplacement qui ne doit pas être ralentie par des études trop vastes et RFF insiste sur le besoin d'une vision à long terme. La mise en service du nouveau PAR devrait avoir lieu fin **2005** pour un coût de **10M€ environ assumé par RFF**. Un échange de courrier STIF⇔RFF viendra confirmer cet engagement. En attendant, la SNCF a mis en place une astreinte avec deux personnes pour réparer rapidement en cas de problème...

Par ailleurs, les postes d'aiguillage de Brétigny et Juvisy auront besoin d'être changés d'ici 10 ans.

Alimentation électrique : comme tout le réseau IDF, la ligne C a des zones qui sont sous-alimentés en puissance électrique, d'où par exemple l'impossibilité de rattraper un retard en accélérant davantage. Le projet de la sous-station (abandonné à Vauboyen à cause des riverains) a refait surface à Jouy-en-Josas. Les études d'avant projet sont en cours, la réalisation sera financée par l'Etat et la Région ; la mise en service est prévue au **2eme semestre 2005**.

Une autre sous-station serait nécessaire dans le secteur de Dourdan : le dossier est en cours d'instruction à RFF mais le financement n'est pas prévu (besoins : 3 M€). Certains s'interrogent sur le rapport coût / efficacité de cet investissement.

Projets connexes :

Le projet Ermont ⇔ Saint-Lazare qui se traduira par la suppression de la branche Argenteuil de la ligne C devrait aider à la régularité de la branche Nord de la ligne C car il supprimera des croisements à niveau entre 3 lignes distinctes au niveau du nœud d'Ermont. (**1^{ere} phase mise en service en 2006**)

Le projet Massy⇔Valenton pour les TGV concourra à l'amélioration de la ligne C (**automne 2006**)

Qu'est-ce que RFF ? (Réseau Ferré de France)

RFF est un établissement public créé par la loi du 13 février 1997. Il a pour objet "l'aménagement, le développement, la cohérence et la mise en valeur de l'infrastructure du réseau ferré national" dont il est désormais propriétaire. Il est donc maître d'ouvrage des investissements sur le réseau ferré. Propriétaire du réseau ferré, RFF en confie la gestion et l'entretien à la SNCF et la rémunère à cet effet. Inversement, la SNCF paie à RFF des péages pour la circulation des trains, y compris en Ile-de-France. C'est donc pour nous un interlocuteur nouveau et important.

Une expertise du Conseil Général des Ponts et Chaussées doit s'achever en juin 2002 et identifier les autres investissements nécessaires.

Perspectives à long terme : La SNCF a retrouvé en 2001 le niveau de trafic record de 1991. La ligne C est à saturation avec ses 24 trains par heure et par sens en pointe dans le tronçon central. Inquiétude des élus à l'idée d'une augmentation de la population en Essonne à laquelle la ligne C ne pourrait pas répondre. Il est rappelé que le SDRIF (Schéma Directeur de la région) prévoyait le passage à six voies de la ligne C. Mais le coût est très élevé et c'est dès maintenant qu'il faudrait l'étudier si on voulait le faire au prochain contrat de plan.

Tangentielle Ouest-Sud (90 km de Achères à Melun via Versailles et Epinay-sur-Orge): La procédure suit son cours, sortie du schéma de principe en juin 2002, approbation par SNCF et RFF en septembre et en décembre 2002 par le STIF.

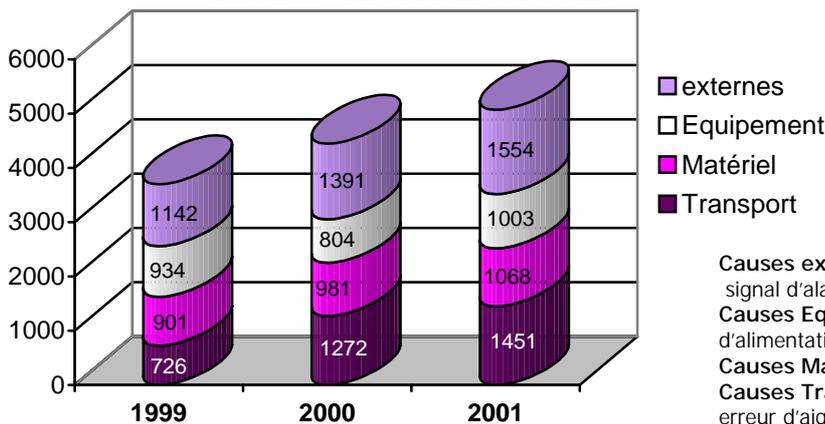
Information : Suite à la remise de notre " état des lieux " concernant l'information (consultable sur notre site Internet), la **SNCF** reconnaît une insuffisance dans ce domaine.

Cette situation est en voie d'amélioration : panneaux dans les gares, formation et motivation du personnel...

Il reste cependant beaucoup à faire pour mieux informer les usagers lors des arrêts, retards, etc.

CIRCULE demande le maintien des trains direct durant tout l'été entre Juvisy et Brétigny en heure de pointe. Nous avons écrit à la SNCF et au STIF en ce sens. Nous avons sollicité le soutien des maires des communes concernées. Pour l'instant, seul le Maire de Dourdan a soutenu notre demande auprès de la SNCF qui n'a pas encore répondu.

RER C : causes de retards en nombre de trains touchés - Evolution sur 3 ans



Dourdan : un progrès...
 A compter du 17 juin 2002 le train de 8h21 au départ de Dourdan, actuellement omnibus entre Juvisy et Brétigny, sera direct entre ces deux gares.
 Création d'un train supplémentaire à 8h49 au départ de Brétigny: toutes gares jusqu'à Juvisy, puis direct BFM et terminus St Quentin en Yvelines.

Causes externes : malaise voyageur, suicide, signal d'alarme abusif, etc.
Causes Equipement : Problème de signalisation, d'alimentation électrique, d'aiguillage, etc.
Causes Matériel : Rame en panne
Causes Transport : Absence ou retard de conducteurs, erreur d'aiguillage, etc.

Qu'est-ce que le STIF ?

Le Syndicat des transports d'Ile-de-France (STIF) anciennement Syndicat des transports parisiens (STP) créé en 1959, réunit l'Etat, la Région Ile-de-France et les huit départements sous la présidence du préfet de région, préfet de Paris. Le STIF est l'autorité organisatrice des transports en Ile-de-France (12 millions de voyages par jour)

Le STIF coordonne l'activité de la RATP, de la SNCF Ile-de-France et des 90 opérateurs privés affiliés à OPTILE. Il définit les conditions générales d'exploitation, détermine les itinéraires, la durée et la fréquence des services. Il assure l'équilibre financier du fonctionnement des transports publics (35 milliards de francs/an) en versant chaque année, grâce au versement transport et aux contributions des collectivités publiques, 22 milliards de francs aux transporteurs. Il crée les titres de transport et fixe les tarifs. Il approuve les contrats triennaux qui définissent les obligations réciproques du STIF (financement), de la RATP et de la SNCF (offre et qualité de service).

Le STIF approuve les grands projets d'infrastructure du contrat de plan Etat-Région. Il cofinance avec la Région Ile-de-France des équipements améliorant la qualité de service grâce à la moitié (500 MF / an) du produit des amendes automobiles collectées en Ile-de-France.

Bulletin d'adhésion 2002

Nom :
Adresse :

Prénom :

Téléphone :
Trajet habituel sur la ligne C :
Cotisation annuelle : 8 €

E.mail :

Les chèques sont à adresser à l'ordre de " **CIRCULE** " et à retourner avec ce bulletin à :

CIRCULE – Ancienne Maison des Associations, 1 rue du Chemin de Fer - 91240 St Michel s/ Orge

PROCHAINE ASSEMBLEE GENERALE LE 15 AVRIL 2002, à 20h 30 au Siège de CIRCULE