

Édito

Quand le discours de la SNCF évolue, c'est bon signe mais pas encore gagné !

Depuis la clôture des débats publics sur le Grand Paris et Arc Express de l'hiver dernier, les responsables de la SNCF libèrent leur parole d'une façon assez inhabituelle : constat d'échec par son PDG, M. Guillaume Pépy de la séparation entre RFF et la SNCF et critique de la politique du tout TGV, mise en garde du Directeur de la ligne D sur les implantations d'activités sur les lignes de RER aujourd'hui saturées, franc-parler du directeur de la ligne C lors de ses très nombreuses rencontres avec les élus et les associations d'usagers : « *la situation va continuer à se dégrader* », exposition au siège de la SNCF d'une vision de l'avenir du train en Ile-de-France qui tranche avec l'accord Etat / Région du 26 janvier dernier, etc. On se laisserait prendre à rêver !

Depuis 15 ans **CIRCULE** demande à la SNCF de renouveler son parc de RER et à RFF (Réseau Ferré de France, entreprise d'Etat propriétaire et gestionnaire des infrastructures) de rénover ses infrastructures à un rythme plus soutenu. En effet, nous constatons que les irrégularités étaient principalement dues à des pannes de matériels, des rails et caténaires cassés, etc. L'hypothèse du manque d'entretien nous était confirmée par les syndicats de la SNCF et RFF. Mais à cette époque RFF et la SNCF niaient le problème et nous répondaient que l'Etat ne voulait pas investir dans le rail mais plutôt dans les routes. Mais aussi que la SNCF devait être rentable, et cela grâce à la séparation SNCF – RFF. Nous avons exprimé nos doutes ... Les usagers ont constaté une dégradation de leurs conditions de transport : les infrastructures sont devenues vétustes, les retards qui en découlent se sont multipliés et **CIRCULE** a continué de tirer la sonnette d'alarme, ramant à contre courant.

Les déclarations actuelles signent un avancement dans la prise de conscience de nos politiques mais nous sommes encore loin des rénovations nécessaires sur le réseau existant. L'Etat et la Région IdF se sont mis d'accord le 26 janvier dernier sur un programme de nouvelles infrastructures de type métro automatique qui laisse largement l'Essonne de côté, ainsi que sur la mise en œuvre de mesures d'amélioration des infrastructures existantes, dont le Schéma Directeur de la Ligne C à hauteur de 500 Millions d'Euros que nous appelions de nos vœux depuis si longtemps.

Grâce à la mobilisation des associations et des élus locaux qui ont demandé une amélioration rapide des infrastructures de transport existantes lors des débats publics, la Région et l'Etat se sont engagés



à verser conjointement 11,9 Milliards d'euros d'ici 2025 pour la modernisation du réseau existant, qui comprend également le tram-train Versailles-Massy-Evry. L'engagement des différents financeurs sera précisé en juin dans une convention Etat-Région sur le financement du plan de mobilisation sur la période 2010 – 2013.

Mais pour le quotidien des usagers que nous sommes rien n'a changé : en janvier et en mars des rails cassés ont perturbé le trafic. RFF commence seulement les travaux de rénovation qu'il aurait dû faire bien avant, mais dans l'immédiat ces travaux provoquent des retards...

CIRCULE uni à d'autres associations d'usagers ainsi qu'à des syndicats de la SNCF demande depuis trois ans au Ministère des Transports combien il attribuera précisément à l'entretien des rails et autres infrastructures, combien pour l'achat de nouvelles rames, et enfin combien pour augmenter l'effectif des équipes qui entretiennent et réparent tant les infrastructures que les rames. Mais depuis trois ans le Ministère refuse de répondre, et, le 23 mars dernier, les services du ministère de Madame Kosciusko-Morizet ont annulé le rendez vous fixé d'un commun accord. Aujourd'hui il refuse de rencontrer conjointement les associations d'usagers et les syndicats. Ceci n'est pas bon signe ... Tout récemment, Madame Kosciusko-Morizet (Ministre et-ou Maire de Longjumeau) a elle-même jeté de l'huile sur le feu dans la recherche d'un consensus à propos des dessertes d'Ivry et Vitry par les RER du Val d'Orge, retardant ainsi la mise en œuvre du schéma directeur de la ligne C. Nous reviendrons sur cette desserte dans notre prochain journal.

Des améliorations se profilent mais elles ne sont pas pour tout de suite ! Continuons dans notre rôle de poil à gratter !!!

Le bureau de **CIRCULE**

DESSERTE D'ORLY DEPUIS L'ESSONNE

Aller y travailler, prendre un avion ou un futur TGV : c'est conciliable en valorisant les transports existants

Un nouveau barreau ferroviaire LGV contournant le sud de Paris, entièrement en souterrain depuis Massy : voilà ce que Réseau Ferré de France a mis en débat.

Notons tout de suite que nous sommes en attente depuis longtemps de « débarrasser » des TGV la branche Choisy - Pont de Rungis - Massy du RER C. En effet, cette cohabitation fait partie des nombreuses fragilités du RER C qui fonctionne à plein aux heures de pointe, sans aucun sillon de respiration. Pour qu'un RER coincé par un TGV rattrape son retard, la SNCF supprime un train de la branche sud. Comme les omnibus entre Juvisy et Brétigny sont les plus nombreux (8 trains par heure en pointe), voilà (entre autres) pourquoi on les voit rarement passer tous.

Ce sont 450 000 voyageurs par jour qui subissent ces aléas du RER C, sans remboursement, avec à la clé correspondances loupées avec les bus et possible discrimination à l'embauche.

Sans attendre ce barreau d'interconnexion, RFF doit réaliser au plus vite les travaux prévus entre Massy et Valenton ; ils sont bloqués à l'ouest par l'opposition des riverains d'Antony qui craignent l'augmentation des nuisances sonores : l'urgence c'est donc que RFF leur propose des solutions, comme l'élimination du bruit à la source.

Autre avantage immédiat de ces travaux : l'ensemble de la branche Choisy - Massy pourrait bénéficier de la fréquence au quart d'heure en pointe ce qui doublerait le nombre de trains entre Pont de Rungis et Massy.

Sur ce barreau, RFF propose une nouvelle gare TGV en correspondance avec les aéroports d'Orly : c'est séduisant, ... mais comment nous y rendre par les transports en commun ?

La logique voudrait que nous changions à Juvisy, puis Choisy-le-Roi pour nous rendre à Pont-de-Rungis (1 train au quart d'heure en pointe !) et prendre ensuite la navette bus qui dessert les aéroports. On comprend pourquoi tous ceux qui le peuvent y vont en voiture (95%).

Pourtant l'aéroport d'Orly a été le principal levier du développement urbain de notre secteur dans les années 60 et 70 : 20% des actifs de nos villes travaillent dans le pôle Orly / Rungis.

Le tramway T 7 en construction sur la RN 7 jusqu'à Athis-Mons était censé se prolonger jusqu'à Juvisy ; on attend toujours son financement ainsi que celui de la rénovation de la gare de Juvisy prévu avec. Il mettrait Juvisy à une vingtaine de minutes de la station située à l'extrémité nord du tunnel de la RN 7, sous la zone des départs de l'aéroport sud. Achever T 7 est pour nous une urgence.

Les nouvelles solutions envisagées pour mieux desservir Orly en transport en commun :

A l'issue de la concertation sur les transports franciliens de cet hiver, il est prévu de prolonger la ligne de métro M 14 à partir d'Olympiades jusqu'à Orly en passant par Rungis.

Par contre, la Région et l'Etat ne se sont pas mis d'accord pour une solution de transport performante depuis Massy : on peut toujours attendre !

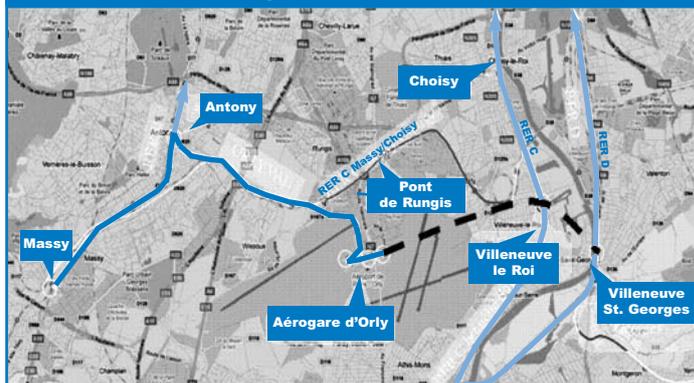
Les usagers du RER B disposent d'ORLYVAL à Antony toutes les 4 minutes pour rallier Orly en 7 minutes ; mais à 8 euros le trajet, c'est inabordable pour des trajets quotidiens. Or sa concession s'achève dans dix ans ; c'est le moment de le rénover et de l'intégrer enfin dans la tarification générale d'Ile-de-France pour que tous puissent en profiter. Il va être fortement concurrencé par la M 14 depuis Paris : profitez-en pour lui élargir sa clientèle.

Ce que nous proposons : prolonger ORLYVAL jusqu'aux RER C et D au tarif général Ile-de-France.

En l'absence de toute proposition performante pour l'Est et le Sud, tant pour les passagers au long cours avec bagages que pour les déplacements quotidiens, nous demandons la prolongation d'ORLYVAL

jusqu'à la branche sud du RER C, et même jusqu'à Villeneuve-Saint-Georges car nous savons bien que les usagers du RER D ne sont pas mieux lotis que nous. Les habitants des deux rives de la Seine soumis aux nuisances aériennes pourraient au moins profiter ainsi des emplois de l'aéroport avec un Passe Navigo, sans recourir à la voiture.

Comment se rendre à Orly en transport en commun aujourd'hui. Ce que nous demandons



Contribution de CIRCULE au débat public sur l'interconnexion Sud des Lignes à Grande Vitesse

La croisée des deux aéroports Ouest et Sud est le lieu convoité par tous les projets de desserte de l'aéroport et de correspondance avec l'aérien : gare TGV, terminus de la ligne M 14, terminus de la liaison Saclay-Orly via Massy, terminus de bus en sites propres venant du Val-d'Yerres, de la gare de Choisy, ... et pourquoi pas encore une halte des TGV de la ligne LGV projetée Paris - Orléans (POCL) ! Même en sous-sol, la coupe est pleine pour ce site exigu et fortement contraint ! Ces projets étant bien sûr décalés dans le temps, leur planification serait un casse-tête, leur réalisation sans cesse repoussée et le site un chantier permanent, sans pour autant accompagner correctement l'urbanisation projetée de Cœur d'Orly.

ORLYVAL sera fortement concurrencé depuis Paris par la M 14 ; il faut lui trouver un usage complémentaire. Ses caractéristiques autorisant des stations rapprochées, (cf. les 3 stations existantes au sein des aéroports), sa prolongation nous paraît la solution idéale pour relier au mieux les multiples pôles de cette plate-forme multimodale entre eux, ainsi qu'aux RER B, C et D. ORLYVAL satisfait les attentes de la clientèle d'affaires du transport aérien et de la grande vitesse : **nous le valons bien aussi au quotidien !**

Y aurait-il alors besoin d'une deuxième gare TGV à Villeneuve-Saint-Georges, déjà connecté directement à toutes les gares TGV parisiennes (sauf Montparnasse), pour les désaturer ? C'est l'un des questionnements de RFF qui a proposé la prolongation d'ORLYVAL dans certaines variantes de positionnement de la future gare TGV d'Orly. Si RFF veut capter la clientèle du RER C sud vers la grande vitesse et éviter que certains prennent le TGV à Villeneuve-Saint-Georges pour aller travailler à Orly, il vaut mieux creuser cette bonne idée et mutualiser ORLYVAL pour tous.

C'est dès maintenant qu'il faut lancer cette prolongation, pour qu'elle soit intégrée dans les schémas directeurs des RER C et D, pour apporter une réponse au mutisme du Grand Paris Express sur l'Essonne et la Seine-et-Marne et pour accompagner la montée en puissance de la mutation urbaine du domaine d'Aéroport De Paris. En l'anticipant, cette prolongation ne peut que desserrer le champ des contraintes techniques de la réalisation de l'interconnexion sud des LGV, en assouplir les contraintes de phasage et faciliter l'évolution de la branche Choisy - Massy du RER C vers un tram - train Massy - Sucy esquissé dans l'accord Grand-Paris / Région.

- Brèves - Brèves - Brèves - Brèves - Brèves - Brèves -

Poste d'Aiguillage et de Régulation des Invalides.

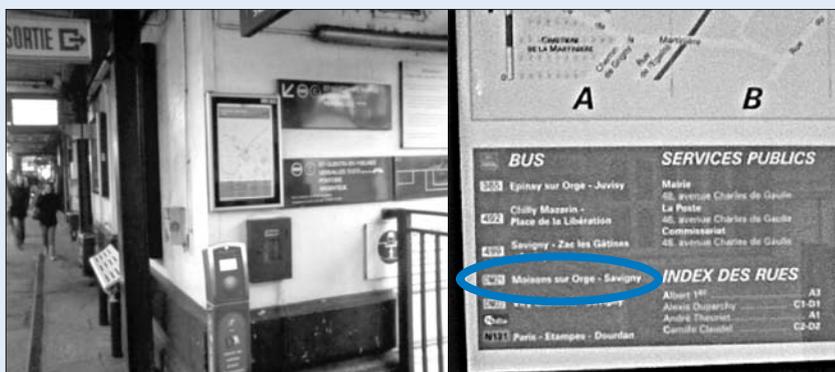
Nommé PAR, ce poste d'aiguillage remplace le précédent créé en 1979. Il commande les installations d'aiguillage et de signalisation sur le tronçon central de la ligne C (De Saint-Ouen au nord à Chaville à l'ouest et jusque Paris Austerlitz).

La ligne C se voit donc, enfin dotée d'un système plus performant que l'on attendait (et avait été promis) depuis longtemps. Il limiterait ainsi les problèmes d'infrastructure. Nous pourrions en être satisfaits, mais ... question : pourquoi ces derniers temps de nombreux «Bali» ont été supprimés ou retardés pour cause de régulation ?

Nous espérons que cette nouvelle installation supprimera ces désagréments au plus vite.

Morsang-sur-Orge :

Sur le discret plan du quartier de la gare de Savigny, on découvre une nouvelle commune : Moisons-sur-Orge ; mais pas l'emplacement des bus qui y mènent ! Les habitants de Morsang-sur-Orge font-ils demi-tour ?



Les fuites d'eau récurrentes depuis 10 ans sur les quais de la gare Bibliothèque François Mitterrand continuent.

Avec l'appui de notre adhérente sérieusement blessée par une glissade, nous avons de nouveau interpellé la SNCF responsable de notre sécurité, pour qu'elle intervienne auprès de la SEMAPA, émanation de la Mairie de Paris, responsable de la dalle supérieure.

Espérons que les accidents climatiques ne nous amènent pas la mousson !



« Les quais du RER de Bombay » - Source VEOLIA transports Inde.

CIRCULE a pu rencontrer la nouvelle Directrice Générale Transilien, madame Tilloy, qui a en charge toutes les lignes Transilien d'IdF, quelques mois après sa nomination. Elle connaît bien la Ligne C du RER par ses anciennes fonctions de directrice de la Région de Paris Rive Gauche. Elle nous a donné quelques messages dont les plus importants sont ceux-ci :

- La SNCF a le souci de faire fonctionner au mieux les lignes Transilien et met cette activité à un rang élevé de ses priorités nationales,

- L'accroissement constant d'usagers sur cette ligne, de l'ordre de 3% par an, rend le moratoire actuel sur le schéma directeur de la Ligne C problématique.

Nous avons bien enregistré le premier message, sans manquer de lui dire que des améliorations précises, telles les installations aux gares de Javel, Henri Martin et Austerlitz pour pouvoir retourner les trains en cas de problème sur une partie de la ligne, nous étaients promises depuis des années, sans que rien n'aboutisse.

Sur le second, **CIRCULE** partage l'avis de la SNCF. Le STIF a conditionné l'ouverture des crédits alloués aux travaux importants, tel le retournement des trains terminus à Brétigny, à un accord général sur l'ensemble du schéma directeur, dont les arrêts supplémentaires pour les trains au départ de Brétigny – omnibus Juvisy – direct BFM. Le dernier Comité de Ligne que nous appelions de nos vœux, a juste été l'occasion pour chacun des intervenants de marquer sa position et n'a abouti à rien. Depuis un moratoire a été prononcé et, de notre côté, nous ne voyons aucun signe de reprise de dialogue ou de négociation. Plus l'attente durera, plus cette position d'immobilisme deviendra préjudiciable à nos conditions de transport, avec le risque que les crédits soient alloués à d'autres lignes.

Ce n'est pas en restant chacun dans son coin, à camper sur ses positions, que nous verrons une solution arriver, ni même une ébauche !

Enfin, madame Tilloy nous a dit qu'elle était favorable à faire une étude sur le passage de 4 à 6 voies au départ d'Austerlitz, sans attendre de savoir si le projet de Ligne à Grande Vitesse POCL – (Paris – Orléans – Clermont – Lyon) pouvait faire avancer ce projet. Il faut dire que la LGV POCL n'est pas envisagée avant 2025 ...

Le COT entre expertise et artisanat

Deux membres de notre bureau ont visité le COT : **Centre Opérationnel Transilien**, situé en gare de Paris Montparnasse. Ce centre a une vision du déroulement de toutes les circulations de Paris à Etampes et de Paris à Versailles, de quelque nature qu'elles soient : RERC, fret ou voyageurs grandes lignes. Il reçoit en direct sur écran, ou plus finement en communiquant avec différents postes situés à des points stratégiques, tel le PAR d'Invalides (voir article page 3), mais aussi Versailles, Austerlitz, Juvisy, Brétigny, Etampes et Dourdan, toutes les informations sur les problèmes de circulation de son champ d'action, d'où qu'ils proviennent. Ses agents surveillent le bon avancement des trains du RER C et quand il y a besoin, ils modifient le plan de transport : allègement, arrêts supplémentaires, modification de mission, suppression de trains.

Par exemple, s'il commence à y avoir des bouchons dans Paris, il peut supprimer des trains pour éviter l'effet boule-de-neige dans Paris ; dans ce cas il envoie le train à vide vers Saint-Quentin-en-Yvelines (par ex.), en passant par Massy et sans passer par Paris, pour que ce train puisse ensuite faire le retour St-Quentin ⇌ Paris ⇌ Etampes avec des voyageurs.

En cas de gros problème, il déclenche les transports de substitution en autobus et il appelle l'encadrement pour créer une cellule de crise.

Malheureusement, aucun outil de simulation court terme (quelques minutes), ni aucun outil d'aide à la décision pour la modification ou la simulation du plan de transport sur les prochaines heures n'est disponible ni en projet. La SNCF doit compter sur la compétence des ses équipes pour réagir à temps.



Depuis un peu moins de deux ans, pour faire face aux situations très perturbées (perturbation de plus de deux heures), des scénarios de repli ont été mis au point. Ils sont préparés d'avance, et permettent par exemple, en cas de gros problème le matin, de pouvoir ramener les gens chez eux le soir. Ce projet a été initié il y a trois ans suite à de nombreuses plaintes des usagers. Du point de vue de **CIRCULE**, ces scénarios auraient pu exister bien plus tôt, par exemple dès 1979 à la création du RER C, mais personne n'y avait pensé !!

Pour conclure, nous reprenons les mots du directeur de la ligne C, Pierre Cunéo, qui nous a accueillis au COT : le travail des opérateurs du COT de la ligne C est particulièrement complexe et ils le font avec beaucoup de compétence ; ils disposent de peu d'outils logiciels pour trouver des solutions aux problèmes qui se posent en temps réel ; ils font tout en puisant dans leur savoir-faire et leur expérience, d'où le terme d'artisanat.

CIRCULE se réjouit de la compétence et de la conscience professionnelle des opérateurs, qui font honneur au service public ; on se réjouit également que leur hiérarchie en soit consciente. Cependant la situation nous paraît risquée, car si au gré de réorganisations, de changement de l'équipe dirigeante du COT ou de gestion imprévoyante des ressources humaines, le niveau d'excellence des opérateurs du COT baissait, la situation du RER C passerait de difficile et déjà non satisfaisante à catastrophique.

Enfin, notons que le peu d'outils informatiques d'aide à la décision actuellement mis à la disposition des opérateurs du COT montre que de gros progrès sont possibles : si la SNCF investissait dans ce sens, le RER C pourrait fonctionner de façon plus robuste face aux aléas.

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.

Prenez contact...

CIRCULE, 1, rue du Chemin de Fer – 91240 St-Michel-sur-Orge

Web : <http://circulererc.free.fr> – E.mail : circulererc@gmail.com