



Édito

Le rôle d'une association d'usagers : faire entendre aux institutions des idées pertinentes même si elles ne sont pas dans l'air du temps

Il y a 15 ans, **CIRCULE**, alerté par les syndicats de la SNCF demandait à celle-ci de lancer des programmes de rénovation d'infrastructures. Ceci afin d'éviter qu'elles ne deviennent vétustes ; ce qui aurait évité bon nombre des perturbations et incidents actuels. A cette époque nous n'étions pas entendus car la politique gouvernementale consistait à investir dans le réseau routier et le TGV. Suite aux nombreuses défaillances qui perturbent le trafic, la SNCF, RFF, le STIF et l'Etat ont pris la mesure du retard pris et commencent à attribuer des fonds à la modernisation des infrastructures : caténaires, rails, aiguillages. Ils auraient mieux fait d'écouter à temps notre comité d'usagers, car maintenant se pose le problème de devoir tout changer sans interrompre le trafic.

Il y a 10 ans, **CIRCULE** proposait à la SNCF - pour éviter les embouteillages dans le tronçon central - d'adopter le système de régulation des trains que la RATP utilise depuis près de 25 ans. Celui-ci n'est pas transposable à nos lignes, mais il pouvait être une bonne base de travail pour la recherche d'un système propre. Pourtant, la SNCF stagne sur son projet d'amélioration de régulation dénommé NEXT. Pis encore, pour fluidifier le trafic en situation perturbée, la SNCF s'apprête à réduire le nombre de trains passant dans le tronçon qui passe sous Paris.

Aujourd'hui **CIRCULE** alerte la SNCF et le STIF sur le manque de matériel roulant. Notre demande n'est pas prise en considération, alors qu'entre le moment de la signature d'un contrat avec les fabricants de matériel et l'arrivée effective de celui-ci, il faut compter

plusieurs années. Pire encore, la SNCF refuse même d'utiliser pour le RER C des rames qu'elle pourrait récupérer sur d'autres lignes.

Aujourd'hui encore, la SNCF se targue de taux de ponctualité supérieurs à 90% alors que les usagers se plaignent d'un taux de retard et suppression bien supérieur à 10%. Lorsque **CIRCULE** relève un mode de comptage inadapté, il lui est répondu que ce dernier est conforme Qui, à part une association d'usagers osera dire qu'un mode de comptage n'est pas bon dès lors qu'il ne traduit pas la réalité vécue par les usagers, même s'il est légal ou contractuel ?

Pour l'avenir **CIRCULE** anticipe les conséquences que pourraient avoir les lourdeurs institutionnelles sur notre ligne :

- La programmation des travaux à Brétigny permettra-t-elle de recevoir à temps les trois trains au quart d'heure en période de pointe dès la mise en service du TTME (TTVE ?).
- Combien de missions du RER C devront s'arrêter aux Ardoines pour permettre la correspondance avec la ligne du Grand Paris ? La tendance actuelle est à la « métroisation » de la petite couronne, mais les usagers de l'Essonne veulent garder des RER directs Paris.

CIRCULE réclame des voies dédiées pour desservir Ivry - Vitry - les Ardoines et Choisy, mais comme le projet du TGV Paris - Orléans - Clermont - Lyon est repoussé après 2030, le STIF et RFF ont oublié la nécessité d'une troisième paire de voies entre Paris et Juvisy (et même Choisy) qui reste la véritable solution pour le RER C !

Mise en service du T7 Villejuif - Athis-Mons le 16 novembre 2013



Le T7 dessert la petite gare RER C de Rungis La Fraternelle. Nous attendons surtout la deuxième phase qui lui permettra d'arriver jusqu'à la gare de Juvisy.

Vous avez réagi sur notre forum

Vos témoignages sont une aide précieuse pour **CIRCULE**. Ils nous permettent d'avoir une vision plus globale de la ligne lorsque nous rencontrons la SNCF. Vous avez écrit, entre autres, sur les sujets suivants :

- Les statistiques de ponctualité. Votre vécu voyageur est bien pire que ce que reflètent les statistiques de la SNCF,
- Les problèmes de fermeture prématurée des portes du train dans des gares comme Saint-Michel-Notre-Dame,
- Des trains qui sont passés de 6 à 8 voitures sont annoncés longs et ne s'arrêtent pas au bon endroit sur le quai. Le résultat est que certaines voitures de queue peuvent être hors quai,
- La répartition des voyageurs dans les rames. Suivant les accès en gare de départ et d'arrivée il est malaisé d'obtenir une bonne répartition des voyageurs. Certaines voitures sont donc bondées et d'autres vides, occasionnant ainsi un allongement des arrêts,
- La régularité du mois d'octobre qui a été plus basse que d'habitude.

N'hésitez pas à intervenir sur notre forum : <http://forum.circule.org/>
Il contribue au dialogue avec la SNCF.

Pourquoi tant de délai pour moderniser notre ligne ?

A peine le débat public sur le réseau du Grand Paris achevé début 2011, sa première opération – la ligne rouge sud N°15 – vient d’être soumise à enquête publique et nul doute que sa réalisation va être menée bon train en vue d’une mise en service annoncée en 2020. Il s’agit d’une ligne de métro automatique (analogue à la M 14, qui passe à BFM) en souterrain profond du Pont de Sèvres à Noisy-Champs ; elle sera en correspondance avec 11 lignes existantes de métro et de RER (dont le RER C aux Ardoines et à Issy-les-Moulineaux). Son coût est estimé à 5,7 Milliards d’euros, sans compter l’adaptation des gares et stations en correspondance, ni les travaux d’insertion urbaine aux abords des stations. Nous sommes convaincus de l’utilité d’une rocade de métro en petite couronne sud : elle pourra être un raccourci intéressant nous évitant de transiter inutilement par Paris et un maillage bien utile en cas de perturbation. Encore faut-il déterminer la nécessité ou pas que certains de nos trains deviennent omnibus pour s’y arrêter.

Mais comparons ce projet à la première opération - nœud de Brétigny et redécoupage de la signalisation entre Juvisy et Brétigny - du schéma directeur du RER C adopté en 2009 qui avance si difficilement : elle devrait coûter entre 300 et 350 Millions d’euros avec une réalisation espérée en 2023 ou 2024 : il aura fallu une dizaine d’années pour permettre son lancement et une vingtaine si tout se passe bien pour la mener à bien !

Complexité institutionnelle :

La loi a confié à Réseau Ferré de France la maintenance des lignes ferroviaires existantes en France et cette tâche est déléguée à SNCF INFRA. RFF est en charge à ce titre de l’entretien et du renouvellement « à l’identique » des installations de voies (rails, ballast, caténaires, alimentations électriques, signalisation), ainsi que des gares. Pour la financer, il prélève des péages aux opérateurs des trains qui les empruntent. Mais chaque fois qu’une opération est destinée ou contribue à améliorer la ligne, il ne s’agit plus *stricto sensu* de maintenance, mais de « développement » : RFF appelle alors d’autres acteurs au tour de table pour la financer : l’Etat et la Région Ile-de-France notamment, souvent avec la participation des départements au travers des contrats de projets établis tous les 7 ans. Le dernier date de 2007 ; le suivant est en préparation pour l’an prochain. Ces financements à partenaires multiples sont particulièrement longs à négocier et il suffit que l’un d’eux renâcle pour bloquer une opération. Bien longtemps, ce sont les désaccords entre l’Etat et la Région dont nous avons souffert. Aujourd’hui que tous les partenaires admettent qu’il faut donner priorité à la modernisation des lignes existantes, c’est la crise économique et financière !

Complexité technique :

Ces projets de rénovation / modernisation de lignes existantes sont complexes et très techniques. Il faut souvent tout un mandat à nos représentants dans les collectivités pour qu’ils prennent la mesure des enjeux de ces opérations. Nous-mêmes avons du mal à les comprendre et encore plus de mal

à vous en rendre compte au travers de nos faibles moyens de communication. De plus, ces opérations doivent se dérouler en limitant les interruptions de trafic aux nuits et aux WE. C’est la raison que met en avant RFF pour justifier l’allongement d’environ 3 ans du délai de réalisation du nœud de Brétigny et une partie de l’augmentation de son coût. Comme toutes les opérations s’emboîtent, il en résulte des études de phasage supplémentaires pour permettre l’arrivée en terminus à Brétigny des rames CIME (aujourd’hui terminus Versailles Chantiers) lorsque le Tram-Train Massy-Evry sera mis en service, théoriquement en 2018. Du coup, on se demande si cela ne servirait pas de prétexte à retarder la mise en service du TTME et de son prolongement à Versailles qui paraît maintenant acté pour 2020. On espère, comme nous l’a affirmé RFF, que cela n’aura pas d’incidence sur la modernisation des aiguillages de Brétigny.

Opérations peu médiatiques :

Inaugurer un projet neuf est plus porteur pour un décideur que remplacer un élément technique d’un système hors d’âge par un élément moderne plus efficace. Ce constat est vrai aussi pour les Lignes à Grande Vitesse : malgré tous les audits qui concluent à la priorité à moderniser les lignes ferroviaires existantes en France, ce sont les projets de nouvelles LGV que la plupart des élus réclament, au risque de creuser un peu plus la fracture sociale entre populations et entre territoires.

Ainsi, la concertation de l’an dernier sur le projet de LGV Paris/Orléans/Clermont/Lyon poussé par les régions, se conclut par le report de ce projet à un horizon au-delà de 2030 lorsque la saturation de l’axe Paris/Lyon sera réellement avérée (rapport de la commission Mobilité 21 présidée par Philippe Duron approuvé par le premier ministre en juin dernier). On envoie pourtant déjà les trains de Clermont-Ferrand à la gare de Bercy faute de place à la gare de Lyon. Cette concertation aura cependant remis en avant l’intérêt pour l’Ile-de-France d’une augmentation de capacité du faisceau Paris/Orléans à l’approche de Paris : cette fameuse paire de voies supplémentaires (mal nommée sextuplement) pour laquelle nous militons depuis si longtemps. Son coût entre 800 Millions et 1,5 Milliards d’euros n’est plus jugé « pharaonique » ; des études pour imaginer des solutions moins coûteuses sont cependant en cours. Nous n’en avons pas le retour. Nous avons bien noté dans le dossier d’enquête publique de la ligne M15 que la société du Grand Paris les a intégrées au franchissement du RER C aux Ardoines. Nous espérons que les élus du Val-de-Marne prendront aussi en compte les emprises nécessaires dans leurs projets de densification urbaine de part et d’autre des voies ferrées.

Enfin, pour poursuivre le schéma directeur du RER C, il reste à lever le « moratoire » qui le suspend depuis trois ans. Le STIF doit décider sur quelle base de desserte à moyen terme les études doivent être menées : où l’on retrouve l’épineux problème des arrêts supplémentaires dans le Val-de-Marne qui déplaisent tant aux Essonnais.

Une pénurie de trains qui risque de s'éterniser

La ligne C a eu la chance de se séparer des « petits gris » (Z5300) en 2003. Son parc est donc assez homogène avec 166 rames de la famille Z2N.

Mais le principal problème est que leur nombre est trop limité. D’où :

- des trains courts en début et fin de la période de pointe,
- des réserves d’exploitation insuffisantes (permettant de remplacer un train qui tombe en panne au lieu de le supprimer),
- des trains de 6 voitures sur les missions circulaires VICK/CIME,
- enfin et surtout une période de pointe du soir vers l’Essonne qui se termine beaucoup trop tôt, vers 18h30, au départ de Paris.

Depuis plus de 10 ans, **CIRCULE** dénonce cette situation. Si des trains étaient disponibles, on pourrait déjà allonger la pointe de 15 ou 30 minutes. Ce serait à la fois un gain de places et un gain de temps (du fait du maintien plus tardif des directs Juvisy/Brétigny).

Face à cette situation, la SNCF ne propose pas grand chose. Les rames Z2N ne sont plus fabriquées et les autres lignes qui en ont sont dans une situation de pénurie également, notamment le RER D. Il y a 6 rames Z2N en région Nord-Pas-de-Calais que le STIF a demandé à la SNCF de

récupérer mais l’opération semble bloquée. Les nouveaux trains "Francilien" ne sont pas adaptés aux lignes RER. Ils n’ont qu’un seul niveau et manquent de capacité et de portes pour la régulation du flux des usagers. Resterait les rames MI84 libérées par la livraison de trains neufs sur le RER A qui pourraient être utiles pour des missions en navette peu chargées sur les lignes D et R (libérant ainsi des Z2N) mais la SNCF refuse cette solution proposée par le STIF. L’impasse actuelle pourrait perdurer encore de très nombreuses années.

Pour améliorer la période de pointe du soir en Essonne, nous renouvelons notre proposition de revenir à des trains de fin de pointe "YETI", qui peuvent s’effectuer avec le matériel Z2N. Les trains "YETI" consistent à dédoubler en gare de Brétigny les rames de huit voitures en une rame de quatre voitures en direction d’Etampes et la seconde en direction de Dourdan.

Il est temps que la SNCF et le STIF prennent vraiment en compte les besoins en matériel du RER C.

Fin octobre, notre rencontre avec les responsables de la ligne C nous a permis d'échanger sur les sujets suivants : la ponctualité, l'information voyageurs en cas de situation perturbée et aussi pendant les travaux, l'état du réseau.

Nous avons interrogé la SNCF sur la méthode de calcul de la ponctualité. Pour exemple, en juin ce chiffre est de 90,30%. Nous sommes bien loin de la réalité vécue par les usagers !

Il s'avère que, selon les termes du contrat avec le STIF :

- les jours de grève sont retirés du calcul, en respect avec la loi sur le service minimum,
- le service mis en place lors de travaux est considéré comme "service normal" dès lors que les usagers ont été prévenus au moins 24 heures à l'avance.

CIRCULE a fait part de son mécontentement, se faisant votre interprète. Vous êtes effectivement très nombreux à réagir à ce sujet sur notre forum.

Pour les mois d'août et septembre, les taux de ponctualité sont respectivement de 93,40% et 93,10%. A priori de bons chiffres que la SNCF a rarement obtenus. Pourront-ils faire oublier celui du mois d'octobre qui a été très mauvais ? Il n'y a pas eu une journée sans perturbations, avec des journées "noires". Leur origine est liée à des problèmes d'infrastructure et de fiabilité du réseau. Nous avons fait part de notre inquiétude sur le sujet pour les mois à venir, notamment si la SNCF n'améliore pas la fiabilité de son service annoncé en cas de travaux. Pour rappel, il existe toute une batterie de travaux programmés, sur chacune des branches de la Ligne C, avec modification des circulations, essentiellement en soirée et week-ends, jusqu'au 31 mars.

CIRCULE a exprimé son mécontentement quand à l'information voyageurs donnée en situation perturbée, et pas que dans les trains.... Exemple : lundi 21 octobre, alors que les panneaux annonçaient un dernier train en direction de Savigny et au delà à 23h27 en gare d'Austerlitz celui-ci n'est jamais passé ... Les voyageurs ont appris plus tard - trop tard ! - qu'ils auraient pu prendre le RER sur Juvisy de 23h10, qui les aurait au moins rapprochés Le comble était que les rares agents en gare n'avaient aucune

information ! Ce témoignage, et d'autres, ont été transmis au directeur de la ligne C.

De nombreux travaux ont lieu actuellement et pour de longs mois. Par conséquent des bus de substitution sont mis en place mais ils sont mal indiqués et non coordonnés avec les réseaux de bus permanents... Là encore, vous nous avez envoyé de nombreux messages de mécontentement, surtout pour le week-end du 15 septembre (journées du patrimoine). La SNCF reconnaît que ces journées avaient été organisées dans l'urgence et que tout ne s'est pas passé correctement. Un travail en commun SNCF - **CIRCULE** va être mis en place afin de déterminer les points d'amélioration sur l'information voyageurs. Nous vous invitons à continuer de nous faire part de vos témoignages sur ces défaillances en information et organisation.

La SNCF nous a indiqué poursuivre ses actions de « retente » des caténaires afin de limiter les dysfonctionnements. En parallèle, une étude a été menée pour analyser différentes solutions de rénovation des caténaires. Leurs coûts varient entre 310 et 390 millions d'euros. Elles impliquent de gros travaux sur les voies avec deux scénarios possibles :

- Des travaux de nuit étalés sur de longues périodes,
- Des coupures de circulation (?) pendant plusieurs week-end.

La SNCF a également constaté de nombreux problèmes sur les rails malgré les différents travaux. On en revient donc aux problèmes d'infrastructure et de fiabilité du réseau cités plus haut. Nous voici donc confrontés à ce paradoxe de subir pendant encore longtemps des perturbations sur la Ligne C pour cause de travaux de rénovation ; perturbations qui seraient pires au fil du temps si rien n'était fait ! Il était vraiment grand temps que le réseau Transilien soit pris en considération. On voit bien que tout était prêt à craquer !

Service Annuel 2014. En période de pointe, les trains CIME-VICK qui marqueront un nouvel arrêt à Vitry seront renommés CITY et VITY, Les KUMA-DUFY qui auront un arrêt supplémentaire à Ivry gardent leur nom ; il existera également des DUFO. La SNCF nous a certifié que les temps de parcours ne changeront pas pour les premiers et qu'ils n'augmenteront "que" d'une minute pour les seconds. Espérons qu'ils disent vrai !!



Les Ardoines : faut-il s'y arrêter ?

La première ligne du métro automatique du Grand Paris serait la ligne M15 passant au Sud de Paris, dans la petite couronne. Elle sera en correspondance avec le RER C à la gare des Ardoines. Faudrait-il que tous les RER C venant de l'Essonne s'y arrêtent ? Au vu des informations dont nous disposons, **CIRCULE** dit non. Explications. Aujourd'hui il y a deux paires de voies entre l'Essonne et Paris, une paire "lente" et une paire "rapide". Globalement, la paire "lente" est pour les omnibus ou semi-omnibus, la paire "rapide" pour les directs.

Selon le schéma directeur du RER C, les trains partant de Dourdan et d'Etampes seraient directs vers BFM et Paris Austerlitz surface, donc sur voies rapides et pas concernés par les arrêts aux Ardoines. Les trains partant de Brétigny seraient de deux types, avec 3 trains par quart d'heure : 2 trains omnibus jusqu'à Juvisy puis direct BFM, et un omnibus jusqu'à Choisy (ou même omnibus BFM), avec arrêt aux Ardoines, sur voies lentes. Ce dernier serait mis en place en récupérant les trains Vick et Cime de la ligne Juvisy-Versailles-Chantiers lors de la mise en place du Tram-Train Evry-Massy-Versailles. Ce train omnibus permettra de desservir Les Ardoines une fois par quart d'heure depuis les gares de Brétigny à Savigny. Pour nous, cela sera suffisant.

CIRCULE ne veut pas que les deux autres trains, qui sont actuellement directs entre Juvisy et BFM, s'arrêtent aux Ardoines. En effet, roulant sur les voies lentes, ils mettraient bien plus longtemps pour se rendre sur Paris, restant derrière les omnibus, et seraient perturbés au moindre problème dans une des gares traversées.

Nous rejetons l'idée que les trains de l'Essonne soient de plus en plus lents pour se rendre sur Paris, et un train omnibus au 1/4h suffira pour se rendre aux Ardoines.

N'hésitez pas à communiquer votre avis, (même si vous êtes d'accord), via notre forum, ou encore par courrier électronique.

Reste l'hypothèse que les trains sur voie rapide puissent s'arrêter aux Ardoines. Alors, il faudrait en discuter

L'innovation manque le train sur la ligne C. Nous voulons un 35^{ème} wagon !

Le gouvernement a annoncé récemment 34 "plans de reconquête industrielle" pour la France qui "est une nation d'inventeurs". Un seul concerne les trains, et c'est encore le TGV. Pourquoi n'y a-t-il pas un plan "rattrapage du retard en matière d'innovation dans les RER de la SNCF" ? Rappelons que sur le tronçon central du RER A, la RATP fait passer 30 trains par heure. Ceci grâce à un système de régulation innovant dénommé SACEM. Il était innovant lors de sa mise en place en 1989, il y a presque 25 ans. Sur le RER C, la SNCF fait passer difficilement 24 trains par heure ; et encore, le schéma directeur du RER C prévoit de baisser à 20 trains par heure. Que fait la SNCF ? En 2009, au comité de ligne RER C, on parlait du système NEXT qui allait permettre d'améliorer la régulation des trains. Mais aujourd'hui ce n'est plus un système, ce n'est qu'un projet. Et encore, un projet qui n'a pas de date et qui ne commencera même pas par une ligne traversant Paris comme les RER C ou D. Faisons les paris : à sa mise en service, le système NEXT aura-t-il 30 ans ou bien 40 ans de retard sur le système SACEM de la RATP ? Nous voudrions un 35^{ème} projet, qui s'appellerait "développer un système de trains urbains intelligents", qui mettrait à niveau les systèmes de régulation des RER de la SNCF et lui permettrait enfin d'entrer dans l'ère du numérique autrement que par les sites internet et les systèmes d'annonces de retard.

Humeur

Informations du mardi 5 novembre 2013 :

1 - Communiqué Info Trafic de la Ligne C du RER. « Ce matin, un incident affectant la voie aux abords de la gare de Bibliothèque François Mitterrand a perturbé le trafic des RER C.

L'arrivée des équipes de SNCF Infra sur le terrain a permis de détecter un rail cassé sur l'une des voies reliant Bibliothèque François Mitterrand à Paris Austerlitz Banlieue ... ».

2 - Journal de 20h de France 2. « La SNCF se dote de drones pour surveiller ses lignes, notamment les viaducs ... ».

Commentaire : Il est intéressant de suivre les progrès que peut apporter la technologie et de s'en servir, notamment dans des endroits difficiles d'accès.

Question : La SNCF attend-elle que ces drones soient pleinement opérationnels pour surveiller une ligne : plane, en zone découverte et sans obstacles, avec un trafic ferroviaire important, pour y déceler des risques de rail cassé et faire de la prévention ? Vous avez compris que l'on évoque ici notre Ligne C.

On peut le craindre !

Des imprévus sont toujours possibles mais des rails cassés, il y en a de plus en plus sur notre ligne. Les dirigeants de la Ligne C connaissent-ils

le taux de ras le bol des usagers de cette ligne ? Avec beaucoup de compréhension, ils ont subi un tas de contrariétés en cette année 2013. Connaître une nouvelle matinée noire pour ce motif a vraiment du mal à passer. Faut-il aller chercher une explication dans une raison qui nous est évoquée de temps en temps, lors de l'une de nos réunions avec des dirigeants de la Ligne C : la difficulté à embaucher ! Ça aussi, c'est une explication que nous n'avons jamais comprise. La SNCF est une des sociétés qui doivent recevoir le plus de demandes d'embauche spontanées. On entend, dans les médias, que la SNCF est un repenseur potentiel de personnel dans certains cas de plans de licenciement (exemple PSA d'Aulnay). Tous les ans de nombreux contacts se nouent entre demandeurs d'emplois et la SNCF lors des forums pour l'emploi (ex : Sainte-Geneviève-des-Bois). Nous avons en mémoire une opération recrutement effectuée par la SNCF en gare de BFM, où les candidats pouvaient laisser leur CV ; opération qui avait connu un grand succès. Pour la récolte de candidatures. Pour les résultats et le nombre de personnes embauchées ???

Si vraiment, et malgré toutes ces pistes, il s'avère que la SNCF a vraiment du mal à embaucher, il est urgent, mais vraiment urgent qu'elle revoie ses procédures ... et que le personnel recruté assume des tâches essentielles telle la surveillance des voies.

Stop à la suppression des "PAUL"

Les trains "PAUL" sont, le matin, des trains qui assurent : Brétigny - omnibus Juvisy - directs Paris, et enfin terminus à Pont du Garigliano. En heure de pointe, ils circulent tous les 1/4 h. En comptant également un train "GATA/LARA" tous les 1/4 h, cela fait que les gares de Saint-Michel-sur-Orge à Epinay-sur-Orge sont desservies à la fréquence de deux trains par 1/4 h le matin. Bémol : dès qu'il y a un problème dans le tronçon central du RER C dans Paris, les trains PAUL sont supprimés. Ceci n'a pas toujours été le cas. Il y a quelques années, au lieu d'être supprimés ils étaient modifiés pour aller s'arrêter à Paris Austerlitz en surface.

Mais des travaux dans la gare de Paris Austerlitz font qu'aujourd'hui on ne peut y envoyer qu'un train toutes les 30 minutes, et encore cette possibilité n'est pas utilisée par la SNCF. Ces travaux seront terminés d'ici 2 ans.

CIRCULE demande avec insistance qu'au lieu de supprimer les trains "PAUL", ceux-ci soient envoyés à Paris Austerlitz Grandes Lignes.

CIRCULE juge inacceptable qu'une mauvaise organisation financière (c'est-à-dire des coûts sous forme de "péages" élevés pour les trains en gare de Paris Austerlitz surface) puisse conduire à entasser les usagers comme du bétail alors que les solutions sont immédiatement accessibles.

Ces péages existent depuis une des restructurations de la SNCF. Paris Austerlitz surface dépend de l'entité Grandes Lignes et n'a plus "vocation" à recevoir de trains de banlieue de l'entité Transilien. Elle le fait donc (ou pas) moyennant rétribution de ses services. Au détriment de qui ? Des usagers !

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

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