

La **D**-pêche de Sa**D**ur

La lettre d'information des usagers de la ligne D

N°3 – Juillet 2010

Edito

Nous sommes heureux de vous présenter la troisième D-pêche de SaDur.

Alors, quoi de neuf au programme ? Satisfait côté SNCF, qui communique sur les nouveaux écrans d'information sur les quais, les trains relookés, la Radio Ligne D.

Seulement voilà, il y a ce qu'on nous rabâche sans arrêt, et la réalité vécue par les usagers. Et là, la situation est un peu différente. Prenons un exemple concret, donc. Une question d'un voyageur, que Radio Ligne D a diffusée, la semaine du 27 avril. Le voyageur, qui visiblement habite loin, demande pourquoi il n'y a pas de train plus rapide entre Corbeil et Paris ? Il lui est répondu qu'il n'y a plus de place pour faire circuler plus de trains, et qu'en l'état actuel des choses, ce n'est pas du tout envisageable. Et que de toute façon c'est le STIF qui décide.

En lisant cette D-pêche ce voyageur apprendra que non seulement il n'est pas près d'avoir des trains plus rapides entre Corbeil et Paris, mais qu'en plus le train qu'il prend va, à partir de fin 2013, se voir gratifier de deux arrêts en plus ! Et pas de jaloux, certains trains de la branche Combs-la-Ville (les DECA/ZECO), vont en avoir trois. Et ça, c'est DÉJÀ décidé par le STIF !

Nous espérons qu'avec ceci vous comprendrez pourquoi nous agissons pour la ligne D, afin que la situation des voyageurs du nord de la ligne à fin 2008 ne se reproduise pas. 2014 c'est loin, mais comme le temps passe vite nous y serons très – trop ? – rapidement.

**Bonne lecture, et à bientôt !
Le bureau de Sadur**

■ Grève d'avril 2010 : SaDur demande le remboursement du passe Navigo

Suite au mouvement social qui a duré presque 2 semaines sur la ligne D en avril dernier, et aux perturbations qui ont paralysé le trafic de la ligne l'après-midi du vendredi 16 avril 2010, nous avons décidé de demander à la SNCF et au STIF un **remboursement partiel de nos abonnements Navigo**.

A cet effet, nous avons diffusé un communiqué de presse, et envoyé un courrier au Président de la SNCF, M. PEPY, et à la Directrice du STIF, Mme MOUGARD. Nous avons par ailleurs mis en ligne une pétition.

Le STIF nous a répondu que la SNCF avait fait circuler plus de 50% des trains, donc qu'elle n'était contractuellement pas tenue de rembourser les usagers du RER D. Cette réponse ne nous satisfait pas. **Nous demandons donc que soit inscrite, dans le prochain contrat STIF-SNCF, une durée à partir de laquelle tout conflit social donnant lieu à des circulations diminuées, même avec interconnexion, fassent l'objet de remboursements.**

Le président de la SNCF n'a quant à lui pas daigné nous répondre directement, laissant le directeur du Centre de relations clients Transilien nous faire une réponse négative... Merci monsieur Pepy pour cette considération !

■ Nord de la ligne D : liaison Creil Roissy

Un projet de barreau ferroviaire entre Creil et Roissy est actuellement en phase de débat public. Sadur a rédigé une contribution pour faire en sorte que les usagers du nord de la ligne D ne soient pas une nouvelle fois les grands perdants de cette affaire, notamment **en renforçant la desserte TER entre Survilliers et Roissy pour que l'offre soit attractive pour les usagers des gares plus au sud de la ligne**. Dossier à suivre...

Site du débat public :
<http://www.debatpublic-roissypicardie.org/>

Sommaire

Page 1

- *Edito*
- *Grève d'avril 2010 : SaDur demande le remboursement du passe Navigo*
- *Nord de la ligne D : liaison Creil Roissy*

Page 2

- *Les dernières actions de SaDur*
- *Va-t-il falloir ressortir les locomotives à vapeur ?*
- *Information à Châtelet : du mieux mais la RATP fait de la résistance*
- *D Maintenant, D Marche, D plans mais des D convenues pour les usagers*
- *Dernière minute : l'association SaDur entendue ?*

Page 3

- *Le schéma de principe de la ligne D*
- *Des investissements oui, au détriment de la grande couronne, non !*

Page 4

- *Régularité : pas d'amélioration en vue*
- *Suppression des guichets grandes lignes : où est le service public ?*
- *Transports en commun : qui fait quoi en Île-de-France ?*
- *Bulletin d'adhésion à SaDur*

Sa**D**ur

SaDur - Soutien Associatif Des Usagers Révoltés

Association loi 1901 n°0912013884 – Membre de l'AUT-IdF
Contactez-nous sur : www.sadur.org ou au 06 89 46 91 82

■ Les dernières actions de SaDur

Depuis notre dernière D-pêche, nous avons œuvré de différentes façons pour les usagers de la ligne D.

Vous en avez l'habitude, nous avons pris part à plusieurs réunions publiques, pour faire entendre notre voix :

- A **Brunoy**, fin mai 2009, en présence de M Krakovitch, où les premiers exemplaires de notre dernière D-pêche ont été distribués
- Au cours du premier **comité de la ligne D**, organisé par le STIF l'année dernière, nous avons remonté tous les problèmes qui avaient été engendrés par la mise en place de la D8
- Lors des comités intermédiaires D-Maintenant et les **comités d'axe** SNCF
- Mais aussi à la fête de l'Humanité, où nous avons été invités à débattre autour des transports en Essonne, avec notamment l'AUT Ile de France.

Nous avons également mis en ligne un document de **propositions techniques**, que vous pouvez télécharger sur notre portail, dont l'objectif était de montrer qu'avec quelques aménagements d'infrastructures bien situés, il serait possible pour

les voyageurs du RER D d'avoir de véritables solutions de rechange en cas de perturbations sur notre ligne. Eh oui nous sommes peut être des « professionnels de l'agitation » (selon la SNCF), mais nous sommes aussi force de proposition !

A **Yerres**, le 17 octobre 2009, nous avons organisé une **manifestation**, qui s'est poursuivie par le blocage symbolique d'un train. Cette manifestation faisait suite à deux perturbations majeures survenues quelques jours plus tôt.

Outre des élus de toutes tendances politiques, nous sommes également parvenus à rencontrer tous les décideurs de la ligne, pour leur faire part de nos propositions et remonter la situation « vue du quai » :

- Le **STIF**, le principal décisionnaire sur la ligne D (c'est lui qui décide des horaires, des dessertes et des tarifs, voir en dernière page), dont nous avons rencontré la directrice, Mme Mougard, au début du mois de février
- **RFF**, le propriétaire des voies, qui décide des travaux, que nous avons rencontré en avril dernier
- Et bien entendu la **direction de la ligne D**, à qui nous remontons régulièrement les dysfonctionnements que nous constatons (n'hésitez pas d'ailleurs à témoigner sur notre site)

Rendez-vous sur notre site www.sadur.org et sur notre forum pour retrouver tous les comptes-rendus.

■ Va-t-il falloir ressortir les locomotives à vapeur ?

Courant mai, les usagers de la ligne D ont eu la mauvaise surprise de découvrir que les rames inox étaient de retour aux heures de pointe à la Gare de Lyon. Certains trains étaient également anormalement courts, voire supprimés. **L'association SaDur s'est inquiétée de cette situation et a demandé des explications à la SNCF, tout en informant le STIF de la situation.** La SNCF a expliqué que cette tension sur le matériel était conjoncturelle, due en particulier à la nécessité d'effectuer des contrôles approfondis sur les rames à 2 niveaux (Z2N).

Ces tensions sur le matériel sont récurrentes sur notre ligne et les problèmes rencontrés au mois de mai ne sont pas rassurants. Les futurs transferts des Z2N du réseau nord vers notre ligne seront-ils suffisants ? Ne faudrait-il pas envisager dès aujourd'hui la construction de nouvelles rames pour la ligne D ?

■ Information à Châtelet : du mieux mais la RATP fait toujours de la résistance

La gare de Châtelet-les-Halles est particulière puisque c'est la seule de la ligne D à être gérée par la RATP et non par la SNCF. Conséquence : les informations dans cette gare sont particulièrement mauvaises, à l'image de l'entente entre

les deux transporteurs franciliens. La situation s'est toutefois bien améliorée il y a quelques mois grâce à la présence d'un agent SNCF effectuant des annonces à certaines heures (ces annonces pourraient d'ailleurs être étendues, notamment le week-end). Mais l'affichage des missions et l'information en temps réel laisse à désirer : branchés sur son système qui ne communique pas avec celui de la SNCF, la RATP refuse que cette dernière installe sur SON domaine de Châtelet ses propres écrans d'information.

Il serait grand temps que la RATP arrête cette guerre puérile dont pâtissent les usagers de la ligne D et autorise la SNCF à installer son système infogare à Châtelet.

■ D Maintenant, D Marche, D plans mais des D venues pour les usagers

Après le plan « D Maintenant ! » annoncé en fanfare par la SNCF en décembre 2008, la SNCF lance en 2010 sa « **D Marche** » (ou pas ?). Ce nouveau plan s'articule autour de 4 thèmes : la ponctualité, la tranquillité, l'information voyageurs et le confort. La SNCF va par exemple expérimenter un numéro d'appel d'urgence et la mise en place de bornes d'appel dans les rames, des annonces en situation perturbée à bord des trains, ou encore le nettoyage des rames pendant leur marche. Elle promet également « une meilleure prise en

charge de ses clients en situation perturbée ».

Les usagers de la ligne D ont désormais l'habitude des ses plans qui se succèdent mais qui, s'ils améliorent un peu leur quotidien, **ne permettent pas d'améliorer durablement leurs conditions de transports.** De l'aveu même de Guillaume Pepy dans les colonnes de 20 Minutes, « on n'a pas atteint l'objectif d'une réduction des retards d'un tiers sur le RER D ».

■ Dernière minute : l'association SaDur entendue ?

Le STIF écrit à l'association SaDur et annonce qu'il va travailler avec la SNCF concernant des **renforts d'offre à court terme sur la ligne D** sur la base des propositions que l'association lui a faites, suite à la réunion SaDur/STIF du 4 février 2010. Ces renforts concernent notamment des suppressions de trous de desserte et des prolongements de missions. A suivre !

Vous avez assisté à un incident sur la ligne D ou à un événement anormal, votre train a subi une panne ou un retard très important ; vous pouvez nous laisser votre témoignage en remplissant le formulaire **Témoignage RER D** sur notre site www.sadur.org

■ Le schéma de principe de la ligne D : comment la ligne D va-t-elle évoluer ?

Comme annoncé lors de la dernière D-pêche, le STIF a validé en juillet 2009 le schéma de principe. Voici les principales décisions qui vous concernent.

Au nord de la ligne, retour (enfin !) à trois trains au quart d'heure entre Paris et Villiers le Bel, et passage à deux trains au quart d'heure à Goussainville. En revanche, maintien de la desserte à un train au quart d'heure entre Orry la Ville et Goussainville. **Tous les trains restent omnibus.**

Dans Paris, retour de 3 trains au quart d'heure dans le tunnel entre Châtelet et la gare du Nord, alors que ce point était très problématique selon le STIF et la SNCF avant 2008... Et sans qu'il n'y ait de travaux d'aménagements réalisés !

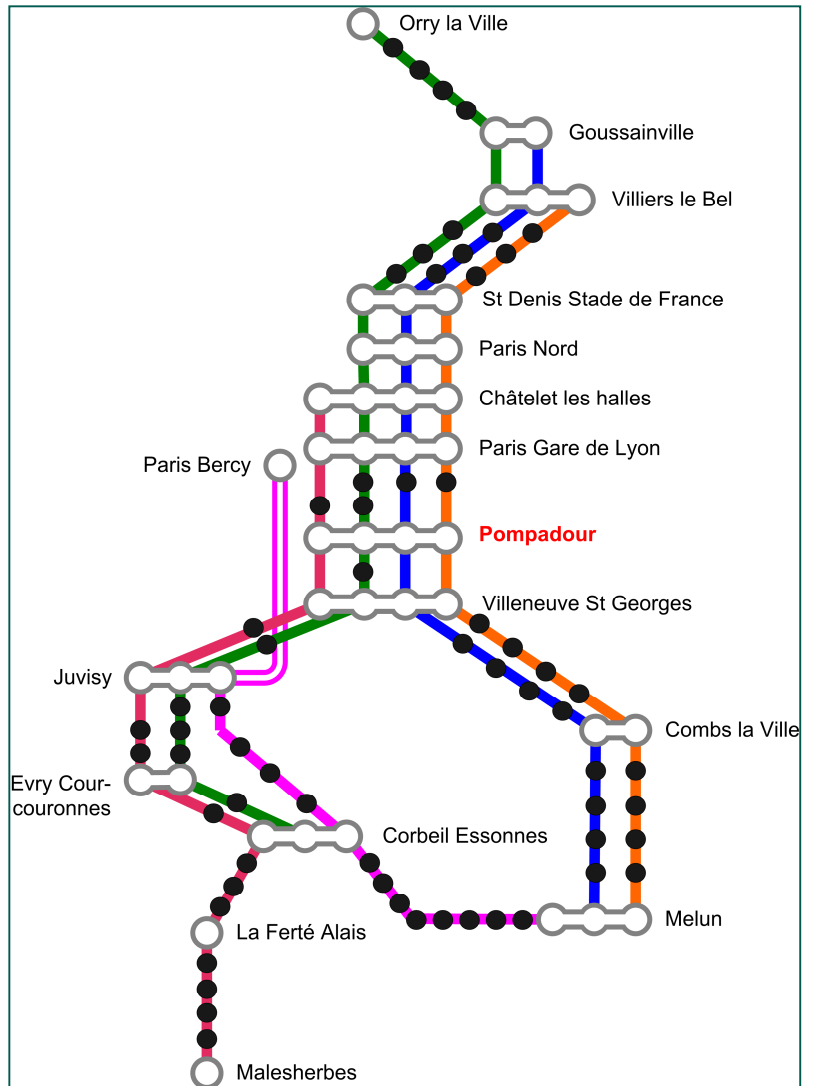
Au Sud de la ligne, **ajout d'arrêts pour tous les trains** directs ou semi directs :

- Arrêt systématique de tous les trains dans la nouvelle gare de Pompadour (dont nous rappelons encore une fois qu'elle sera trop petite – un seul quai central ne permettant l'utilisation que de 2 des 3 voies)
- Arrêt supplémentaire pour les trains de Malesherbes à Vert de Maisons
- Pour la branche Combs, fin des directs Montgeon, qui s'arrêtent comme les autres trains !

Plus au sud encore, les trains de la vallée seront soit terminus Juvisy, soit terminus... Paris Bercy !

Outre les modifications de dessertes présentées ci-dessus, des travaux vont être réalisés ces prochaines années. Il s'agit d'une refonte de la signalisation, pour mettre aux ré- plus rapi- d'ajouter une sous-station d'électricité à hauteur de Combs-la-Ville - Quincy, d'ajouter des voies et un quai en gare de Corbeil- Essonnes et d'aménager la voie centrale de la gare de Goussainville.

120 millions d'euros de travaux pour un besoin de 3 milliards.... le compte n'y est pas !



S'ils sont nécessaires, ces aménagements sont très insuffisants pour permettre à la ligne D d'avoir des infrastructures dignes d'un RER. D'ailleurs, la direction de la ligne D chiffre à 1 milliard d'euros les autres aménagements à apporter, et à 2 milliards d'euros le second tunnel entre Châtelet les Halles et Paris Nord dont on ne peut plus faire l'économie, notre quotidien le rappelle chaque jour. Ainsi pour remettre la ligne D dans le bon chemin, c'est aussi à nos politiques de faire preuve d'une réelle volonté.

■ Des investissements pour la ligne D oui, au détriment des usagers de la grande couronne, non !

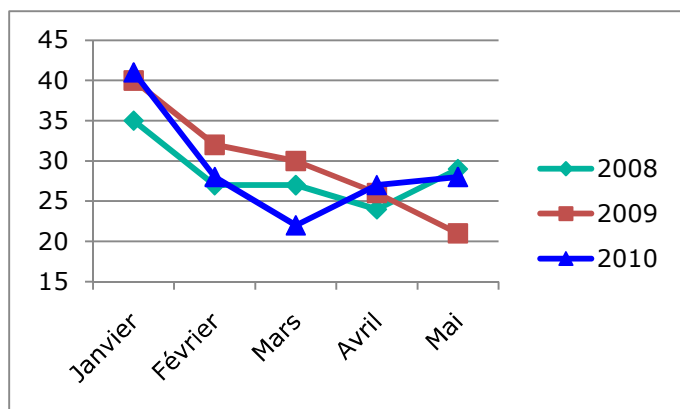
En juillet 2009, le STIF a voté un schéma de principe pour la ligne D, qui planifie les travaux et les aménagements de dessertes de la ligne D pour la décennie à venir. Pour l'association SaDur, ce plan est inacceptable : les investissements prévus sont insuffisants, avec à la clé des réductions de vitesses et des arrêts supplémentaires, allongeant significativement les temps de trajets des usagers de grande couronne. De plus la création de la gare de Pompadour (dont les travaux doivent commencer l'année prochaine) réduite à un quai central avec deux voies ajoute un nouveau point d'étranglement sur le tronçon central de la ligne.

Suite à la mobilisation de l'association SaDur et à son action de lobbying auprès des élus, nous avons obtenu un moratoire de la part du président du STIF, Jean-Paul Huchon, concernant les réaménagements des dessertes prévus par ce schéma de principe. Il n'y a eu cependant aucune résolution du conseil d'administration concernant ce moratoire. L'association attend désormais les nouvelles propositions du STIF et reste très attentive à la suite qui sera donnée à ce dossier.

■ Régularité : pas d'amélioration en vue

Après un mois de janvier catastrophique, la régularité s'est un peu améliorée au printemps. Toutefois la régularité des 5 premiers mois de l'année est **semblable** à celle de l'année dernière.

Ci-dessous le graphique de l'irrégularité sur les 5 premiers mois de l'année pour 2008, 2009 et 2010 mesurée par les usagers de la ligne D grâce à l'outil D-CollecTOR développé par SaDur. En janvier 2010, 4 trains sur 10 étaient en retard !



■ Suppressions des guichets grandes lignes : où est le service public ?

La SNCF a une notion toute particulière de sa mission de service public : elle a décidé de supprimer un grand nombre de guichets grandes lignes des gares de banlieue, dont celles de la ligne D. Il faut donc se contenter des distributeurs automatiques, d'un usage pas toujours aisé, quand ils ne sont pas en panne ! La réponse de la SNCF lors des réunions publiques est cinglante : si ça ne vous convient pas, tournez-vous vers l'agence de voyages la plus proche... Et tant pis si cela participe à la déshumanisation des gares.

Malgré les diverses pétitions, la SNCF campe sur ses positions. Où est le service public ?

■ Transports en commun : qui fait quoi en Île-de-France ?

... et sur la ligne D en particulier.

Le **STIF** : c'est le chef d'orchestre et le décideur. Son conseil d'administration est composé d'élus des collectivités locales d'Île-de-France. Il désigne les exploitants avec qui il contractualise la qualité de service attendu, élabore la politique tarifaire, définit l'offre de transport, finance son fonctionnement, pilote les études et définit les grands investissements à venir. Le STIF acquitte le coût intégral des péages facturés par RFF à la SNCF et correspondant à la réalisation du service de référence dont il confie l'exécution à la SNCF (dès le service annuel 2010, RFF facturera directement au STIF une partie des péages dus, soit la redevance d'accès).

La **SNCF** : elle assure deux missions distinctes. D'un côté elle est transporteur et exploitant du réseau qu'elle utilise, de l'autre gestionnaire de l'infrastructure. Ainsi comme transporteur, elle se doit de payer des péages à RFF (Ces péages sont ensuite facturés par la SNCF au STIF) mais en tant que gestionnaire, chargée également de l'entretien des infrastructures, elle est rémunérée par RFF. Sur la ligne D du RER, la SNCF se doit de faire part à RFF des travaux qui doivent être exécutés pour l'entretien, la rénovation mais aussi pour l'amélioration de la ligne. Elle gère l'information voyageur, entretient les gares et les trains. Elle a également un rôle de conseil auprès du STIF.

La **RATP** est un exploitant au même titre que la SNCF mais elle est propriétaire de son réseau ferré. Sur la ligne D, le tunnel commun avec le RER B Gare du Nord - Châtelet et la gare de Châtelet sont gérés par la RATP.

RFF (Réseau Ferré de France) : a la charge de financer le développement, l'entretien et la mise en valeur du réseau. C'est le propriétaire des voies ferrées mais également des quais et des souterrains.

La **Société du Grand Paris**, un acteur supplémentaire ? Établissement public récemment créé, il aura pour objet de "réaliser des projets d'infrastructures d'intérêt national constituant le réseau" de transports du Grand Paris et disposera d'une grande liberté de manœuvre sous la houlette de l'Etat.

Cette multiplication des acteurs et l'enchevêtrement de leurs missions ne va certainement pas dans le sens d'une plus grande efficacité dans le développement et l'amélioration des transports en commun de la région capitale...

SADUR est l'association des usagers de la ligne D du RER. Cette association existe **pour vous**, qui empruntez cette ligne tous les jours ou toutes les semaines, mais elle existe aussi **par vous**. Plus nous serons nombreux, plus l'association gagnera en efficacité et en représentativité. N'hésitez pas, rejoignez-nous en renvoyant le bulletin ci-dessous après l'avoir complété.



Soutien Associatif Des Usagers Révoltés, association loi 1901
n°0912013884

*** BULLETIN D'ADHESION ***

à retourner à SADUR - C/O R.PRADIER - 1 rue Janisset Soeber- 77240 CESSON

Nom
Prénom
Adresse
.....
Profession (facultatif).....
Téléphone
Courriel (adresse mail)

Votre trajet sur la ligne D :
Matin : de à
Soir : de à
Temps moyen domicile -> travail :
..... min

J'adhère pour une année : 5 euros
(chèque à l'ordre de SADUR)