

ÉDITORIAL

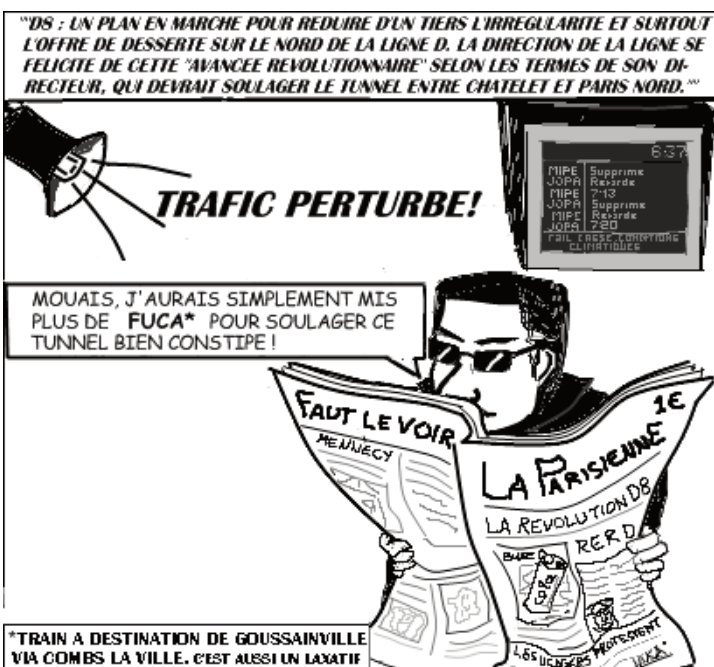
Tout d'abord, présentons-nous ! Nous sommes fiers de vous distribuer ce premier numéro de la Dépêche de SaDur, l'association de tous les usagers de la ligne D. Créée en 2004, notre association a pour mission de défendre les intérêts des utilisateurs de toutes les branches de la ligne D, au nord comme au sud. Au cours de ces dernières années, elle a noué des contacts tant avec les élus (maires, conseillers généraux, députés...) des communes desservies par la ligne, qu'avec les acteurs des transports en Ile-de-France (STIF, SNCF).

SaDur, ce n'est pas que cela, c'est aussi un site et un forum sur Internet (www.sadur.org) où chacun peut discuter de façon constructive sur son vécu de la ligne ou sur les améliorations envisageables. Vous y trouverez des informations sur l'actualité de la ligne, ainsi que les dernières actions entreprises par l'association, et pourrez utiliser D-Collector (<http://dcollector.sadur.org>) pour calculer vous-même votre irrégularité sur la ligne D. Essayez, ce n'est pas long et vous ne serez pas déçus du voyage !

Alors pourquoi la D-pêche de SaDur ? Parce que vous n'êtes pas les seuls à constater que la ligne D est chaotique : elle est, de l'aveu de la SNCF, la plus irrégulière d'Ile-de-France et ce depuis de nombreuses années. Et, malgré les annonces, nous ne voyons rien de concret se dessiner. En effet, à quoi sert-il de repeindre les rames à 2 niveaux, d'installer des diffuseurs de parfum "pomme synthétique" dans certaines gares, si nos trains restent toujours en retard, quand ils ne sont pas supprimés ? SaDur estime que cet argent serait mieux utilisé à rénover les infrastructures, comme par exemple un des postes d'aiguillage de la Gare de Lyon qui date de 1932. Nous sommes avec vous, et voulons vous le faire savoir !

Le Bureau de SaDur

LA **D** ILLUSTRÉE



**NE PAS JETER SUR LA VOIE PUBLIQUE
MERCY !**

SADUR PASSE À L'ACTION !

Pour exprimer son mécontentement par rapport à la dégradation continue du RER D, notamment les conséquences négatives sur l'ensemble de la ligne du nouveau plan de circulation, SaDur organise deux manifestations, au Nord et au Sud de la Ligne.

Si vous aussi vous vous estimez pénalisés par les nouveaux horaires, rejoignez-nous et mobilisez vos élus pour que la SNCF et le STIF reviennent sur ce plan de circulation qui pénalise tout le monde sans résoudre aucun problème majeur de la ligne.

Les modalités de ces manifestations sont précisées sur notre site web : www.sadur.org

SOMMAIRE

- Page 1 - Éditorial / SaDur passe à l'action / Dessin
- Page 2 - Vœux de SaDur / Questions sur la nouvelle desserte
- Page 3 - Régularité du RER D en 2008 / Nouvelle gare de Pompadour
- Page 4 - Billet d'humeur de D-Prime / Brèves du RER D

SADUR VOUS PRÉSENTE SES MEILLEURS VŒUX POUR 2009

Pour vous même, vos familles, amis et collègues. Pour une vie professionnelle enrichissante. Pour un environnement économique plus stable. Et surtout pour des conditions de voyage enfin acceptables.

Dans nos vœux, nous n'oublions pas les acteurs des transports. Il y a ceux qui essaient de nous transporter dans des conditions acceptables, ce sont les cheminots qui font ce qu'ils peuvent avec de bien piètres moyens. Il y a également leur hiérarchie, qui est renouvelée régulièrement, mais où chaque nouvelle génération ne réussit pas à trouver le remède miracle qui fera fonctionner le dinosaure. Nous ne voudrions surtout pas oublier le STIF et la RATP qui ne font qu'ajouter misère à notre misère.

BILAN 2008

En se retournant sur 2008, notre constat est que non seulement la dégradation du service s'est poursuivie, mais que les nouveaux horaires mis en place (voir plus bas) n'ont pour le moment rien changé.

En 2008, la direction de la ligne D a été renouvelée et les résultats sont à la hauteur des espérances, avec une irrégularité qui n'a fait que croître tout au long de l'année.

En 2008, SaDur a mis en place sur son site D-CollecTOR, un outil développé par l'un de ses membres, pour permettre aux usagers qui le désirent d'enregistrer les informations relatives à leurs trajets : mission, parcours, retards au départ et à l'arrivée et les incidents éventuels. La popularité de cet outil est grandissante et, grâce à la collecte des données, il nous est maintenant possible d'avoir une vue globale des performances de la ligne D, et surtout d'opposer ces résultats aux informations officielles publiées par le STIF. Les résultats parlent d'eux-mêmes (Cf article page suivante).

En janvier 2008, SaDur a organisé une manifestation à Brunoy, en présence de nombreux élus, pour exprimer le ras-le-bol des usagers, mais ce message a été complètement ignoré par la direction de la ligne.

La mise en place du plan D8 à la mi-décembre 2008 a prouvé une fois de plus la fragilité du système et les usagers du nord de la ligne ont maintenant des conditions de transport qui se sont nettement dégradées. Ce fut l'occasion pour nombre d'entre eux de commencer à s'intéresser à notre association et non seulement à nous lire, mais également à nous rejoindre.

PERSPECTIVES 2009

Naturellement, SaDur continuera à se battre pour essayer de faire bouger les choses dans le bon sens en :

- rencontrant les élus dont les communes sont desservies par la ligne D ;
- participant aux réunions locales et régionales relatives aux transports ;
- continuant d'essayer de dialoguer avec la direction de la ligne D et avec le STIF (cette année doit être publié le schéma de principe, où **il est question de rendre la ligne D omnibus entre Paris et Ville-neuve St Georges !**) ;
- effectuant des actions de tractage, d'informations sur son portail, des manifestations...

Le programme est ambitieux et ne pourra donc pas se réaliser sans vous, les usagers. SaDur a besoin de votre aide en :

- participant à notre forum, cela ne vous coûtera que votre temps ;
- renseignant le D-CollecTOR, ce qui ne vous demandera que quelques minutes par jour ;
- devenant membre de notre association, ce qui ne vous coûtera que cinq Euro.

Rejoignez-nous pour faire que vos conditions de transport en 2009 soient un peu moins pénibles qu'en 2008.

LA NOUVELLE DESSERTE D8 EN 5 QUESTIONS

Quand est-ce que tout ceci a été décidé ? Pourquoi est-ce que je n'en ai pas entendu parler plus tôt ?

Le STIF a présenté ce nouveau plan de circulation fin 2006, et lors de réunions de concertations qui ont eu lieu début 2007. Nous avons alors alerté les médias via notre site sur les conséquences de ce choix, mais l'information n'a malheureusement pas été relayée.

Pourquoi a-t-on modifié la circulation des trains ?

Selon nos décideurs, c'est dans le tunnel entre Châtelet et la Gare du Nord que notre ligne accumule le plus de retard. Pour résoudre ce problème, et améliorer la régularité de la ligne, il a été décidé d'y faire rouler moins de trains (sans commencer les études de doublement du tunnel bien entendu).

Seul le RER D a été impacté, le RER B gardant ses 20 trains à l'heure par sens. Donc, il n'y a plus que deux trains RER D au quart d'heure, et par sens, qui empruntent le tunnel. Cela fait qu'il y a **moins de trains qui desservent le nord** de la ligne, et que ceux-ci sont **omnibus !**

Pourquoi n'a-t-on pas rajouté des trains en contrepartie vers le nord au départ de la Gare du Nord ?

Nous avons demandé en 2007 à la SNCF et au STIF d'étudier la solution (sur le modèle des ZECO sur la branche Paris-Melun), nous n'avons pas eu de retour de leur part... C'est bien dommage car il y en a réellement besoin.

Et est-ce que ça roule mieux depuis que c'est en place ?

Pour le moment, pas vraiment : non seulement au nord les trains sont très remplis, mais au sud il y a beaucoup de suppressions et de retards. Et à chaque incident, c'est toujours autant le bazar ! Et pour les usagers du nord les plus éloignés, même quand le train est à l'heure, ils perdent du temps, vu que le temps de parcours a été rallongé...

Et qu'en pense SaDur ?

Nous avons alerté les maires concernés et la SNCF depuis début 2007 de nos craintes, qui se vérifient jour après jour. Nous demandons un retour en arrière sur ces horaires, qui sont une régression pour tous les usagers de la ligne. **C'est entre autres pour cela que nous allons également manifester très prochainement.**

L'IRRÉGULARITÉ DE LA LIGNE D EN 2008

LES DONNÉES DE SADUR (RELEVÉS ISSUS DE D-COLLECTOR)

Nous l'avions annoncé en juillet sur notre site Internet dans notre analyse de la régularité du premier semestre, nous n'augurions rien de bon pour la fin de l'année 2008. Les faits nous ont malheureusement donné raison. Les incidents ont été on ne peut plus nombreux, et ont démontré, mois après mois, à quel point cette ligne est fragile.

Bilan des courses : l'année 2008, en termes de régularité, a été une nouvelle fois catastrophique pour le RER D.

Sauf que cette année, grâce à D-Collector, que vous êtes toujours plus nombreux à utiliser, nous avons de quoi quantifier l'irrégularité que nous subissons.

D-Collector 2008	Matin	%	Soir	%	Total	%
Trains à l'heure (< 2 mins)	2716	28	1966	21	4682	49
Léger retard (de 3 à 4 mins)	801	8	794	8	1595	17
Gros retard (> 5 mins)	1100	12	1642	17	2742	29
- dont desserte modifiée	118	1	170	2	288	3
- dont terminus prématuré	65	1	29	0	94	1
Trains supprimés	269	3	254	3	523	5
Nombre de trains relevés	4886	51	4656	49	9542	100

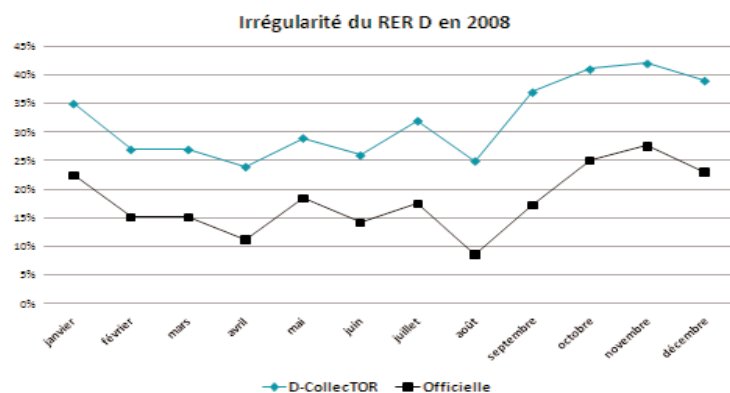
Et là, nos statistiques sont éloquentes : l'irrégularité n'est pas de 18% (ou 17 virgule quelque chose pour ne pas faire pire que 2007 ?), mais de **34% sur l'année**. Pire, le retard moyen par usager pour l'année se situerait à 24 heures environ. Soit, ramenées aux 550 000 usagers de la ligne, un siècle et demi approximativement. Comme l'âge des infrastructures !

LES DONNÉES OFFICIELLES (STIF / SNCF)

Les données officielles d'irrégularité que nous avons à notre disposition sont consultables sur le site du STIF. Si on y ajoute les données des semaines 51 et 52, nous obtenons une irrégularité SNCF de 18.12% pour 2008, soit une irrégularité encore supérieure à celle de 2007.

Ces données peuvent paraître avantageuses pour la SNCF, mais une comparaison de ces statistiques avec celles de D-Collector montre bien que l'écart est quasi constant au mois le mois.

La diversité de ces incidents (plus de détails sur notre site www.sadur.org) nous rappelle combien notre ligne est fragile et sensible à la moindre anicroche. Malheureusement, aucun investissement lourd ne semble prévu pour répondre à ce réel besoin.



UNE NOUVELLE GARE AU CARREFOUR POMPADOUR



Depuis de nombreuses années, un projet de nouvelle gare au carrefour Pompadour (Créteil) ressort de façon épisodique. En résumé, il s'agit de remplacer Villeneuve-Prairie, très peu fréquentée, par une gare nouvelle située en correspondance avec les bus en site propre « Tvm » (Trans Val-de-Marne) et Thiais – Sucy-Bonneuil RER (ouverture 2011).

Pour les usagers actuels de la ligne, cette gare devrait offrir une correspondance directe vers Choisy, Thiais, le marché de Rungis, Fresnes et Antony (La Croix de Berny) à l'ouest, Créteil (Université M8 et Eglise) et St Maur au nord-est, Créteil-Europarc, Bonneuil et Sucy RER au sud-est en évitant de devoir passer par Paris ou Juvisy. Cette gare devait initialement disposer de 3 voies avec extension possible à 4.

L'avis de SaDur : Malheureusement, le STIF, en décembre 2008 a proposé un projet à 2 voies à quai, soit moins que Villeneuve - Prairie (plus de détails sur notre site www.sadur.org). On peut même se demander si cette nouvelle gare réduite au minimum qui est proposée ne sera pas davantage un nouveau point noir de la ligne. L'ouverture de cette gare est aujourd'hui prévue pour 2013. D'ici là, nous agissons pour avoir de vraies infrastructures dans cette nouvelle gare !

LES BRÈVES

Bientôt la fin des « petits gris » ?

Nous aurions bien voulu vous annoncer la mise à la retraite de tous les vieux trains inox («petits gris» ou «couscoussières») sur les branches Sud de la ligne.

Malheureusement, le nombre de rames à 2 niveaux est loin d'être suffisant pour permettre à ces rames plus récentes de remplacer définitivement les «petits gris».

D'autant que les travaux de rénovation des rames à 2 niveaux font qu'une demi-douzaine de rames sont en permanence indisponibles pendant la durée des travaux.

À partir de fin 2009, la mise en service des Franciliens (Nouvelles Automotrices Transilien) sur la banlieue Nord permettra à la ligne D de recevoir quelques rames à 2 niveaux ainsi libérées.

Plus d'infos à Châtelet-les-Halles

Châtelet-les-Halles, peut-être avez-vous remarqué que cette gare est une gare RATP ? C'est indiqué sur les murs des quais. D'accord, mais pour vous, usager, qu'est-ce que cela change ? Eh bien c'est la RATP qui est responsable de l'aiguillage des trains entre les différentes voies, de l'affichage des prochains trains, de l'information aux voyageurs dans cette gare. Une ligne SNCF gérée par la RATP ? On comprend mieux pourquoi la ligne D représente un souci très secondaire pour la RATP.

La mise en place du nouveau service le 14 décembre dernier s'est accompagnée d'une nouveauté : du personnel SNCF est présent, tous les jours ouvrés, dans la gare de Châtelet-les-Halles. Ce personnel est chargé de l'information des voyageurs de la ligne D sur les quais de la gare.

Si vous êtes passés à Châtelet depuis la mi-décembre, vous aurez probablement remarqué que des annonces sonores précisent la destination des prochains trains, avec indication de leur éventuel retard.

Un premier pas avant que les écrans SIEL (affichage RATP des prochains trains) et les tableaux indiquant les missions des trains soient remis à niveau par la RATP.

Gare de Lyon : où est mon train ?

Depuis la mi-décembre, l'affectation des voies en heures de pointe a changé ! En fonction de leur destination (et sauf problème d'exploitation), le schéma suivant est respecté :

- trains vers Gare du Nord et au-delà : **voie 2**
- trains vers Châtelet (MIPE) : **voie 4**. (S'ils sont rendus terminus Gare de Lyon, ils repartent vers le Sud de cette même voie)
- trains directs Montgeron, puis omnibus Melun (ZECO, ex ZUCK) en heures de pointe le soir : **voie 3**
- autres trains vers le Sud : **voie 1**

LE BILLET D'HUMEUR DE D-PRIME

Interconnexion

Le « Robert » en donne la définition suivante : « Connexion simultanée et réciproque de plusieurs circuits » et parmi autres exemples donne « L'interconnexion du métro et du R.E.R. »

Le « Robert » fait sans aucun doute référence à des dispositifs en place à la RATP et à la SNCF pour assurer une continuité de service entre différentes sections des réseaux ferrés. Effectivement, il existe un certain nombre d'interconnexions sur les réseaux de transport en commun d'Ile-de-France, comme, par exemple :

- Ligne A du RER à Nanterre entre les réseaux RATP et SNCF,
- Ligne B du RER à Gare du Nord entre les réseaux RATP et SNCF,
- Ligne D du RER à Châtelet entre les réseaux Nord et Sud de la ligne D.

Ces interconnexions sont la source de nombreux dysfonctionnements :

- tout d'abord, en cas de grève, l'interconnexion est purement et simplement supprimée,
- sur les lignes A et B, en service normal, il faut que la relève des conducteurs se passe bien, sinon, il y a un temps d'attente indéfini au point d'interconnexion, avec un impact sur la régularité du service
- sur la ligne D, le problème est tout autre et mériterait un article entier à lui tout seul.

Je ne vais pas élaborer plus avant sur le principe d'interconnexion, et je me contenterai d'écrire que sans un minimum d'organisation, une interconnexion quelle qu'elle soit ne peut pas fonctionner. Alors pourquoi m'arrêter en si bon chemin alors que le lecteur commençait à saliver. Je vais simplement partir légèrement hors sujet et parler d'une interconnexion qui non seulement ne fonctionne pas, mais en outre n'a aucun lieu d'être. Eh oui, on va encore parler de la SNCF !

Vous avez tous constaté qu'à la SNCF, il y a deux mondes :

- les agents, qu'ils conduisent les trains, soient dans les gares ou encore soient affectés à des tâches relatives au service qui devrait être rendu aux clients et usagers,
- la direction qui, en toute rigueur, devrait s'assurer que l'entreprise, non seulement remplisse ses objectifs budgétaires, mais encore rende le service qui est attendu d'elle.

Dans une entreprise normale, il y a une continuité hiérarchique entre les salariés et le directeur général, et chaque échelon de la hiérarchie doit assurer la transmission de l'information entre ses subordonnés et son supérieur hiérarchique. À la SNCF, ceci existe peut-être sur le papier mais, en pratique, on peut constater que les interconnexions entre les différents niveaux hiérarchiques sont comme sur le réseau : elles ne fonctionnent pas.

Je vais illustrer ceci par un exemple concret : le lundi 5 janvier, il a neigé sur la région parisienne et les gares n'ont pas été épargnées par ce phénomène météorologique. Les quais des gares étaient donc recouverts d'une épaisse couche de neige et, pour la plupart, sont restés en l'état plusieurs jours, présentant un risque potentiel d'accident pour les usagers. L'interconnexion n'a pas fonctionné :

- les agents dans les gares n'ont pas informé leur hiérarchie et demandé comment il fallait procéder pour déneiger les quais,
- la direction, qui normalement aurait dû savoir qu'il neigeait, y compris sur les quais des gares, n'a donné aucun ordre pour que les quais soient déneigés.

Alors si en plus vous voulez que les interconnexions au niveau réseau fonctionnent, il faudra peut-être réparer un certain nombre de synapses dans l'organisation hiérarchique SNCF.

VOUS VOULEZ EN SAVOIR PLUS SUR NOTRE ASSOCIATION ? ALLEZ SUR WWW.SADUR.ORG