

Service Annuel 2019 Ligne D

Le nouveau Service Annuel 2019 sacrifie une part des usagers de la ligne D, au lieu de faire des investissements sur les infrastructures, la SNCF préfère couper la ligne en 2 et laisser une partie des voyageurs sur le carreau.

Les technocrates qui ne comprennent rien au ferroviaire prennent des décisions sans consulter les usagers et les cheminots.

Scinder la ligne ne changera rien aux problèmes de la ligne D ou seulement à la marge.

De plus, la SNCF en profite pour détériorer les conditions de travail des cheminots qui étaient comme les usagers contre ce projet de casse du service public qui instaure une non équité du territoire.

Sur « l'étoile de Corbeil », il n'y aura que des trains courts, nous doutons que cela suffise pour absorber l'affluence et cela risque de poser des problèmes de correspondances.

Le seul point positif de ce projet est l'ajout de 3 trains Melun/Lieusaint puis direct Paris qui auraient pu être mis en place sans le découpage de la ligne.

LIGNE R

L'arrivée des Régio 2N est une bonne nouvelle pour les usagers de la ligne R malgré le manque de considération des élus et des dirigeants de la SNCF qui n'ont pas voulu mettre des toilettes dans des rames neuves.

D'autres problèmes risquent de se poser suite au manque de moyens financiers et humains et à la non anticipation des travaux. En effet, les infrastructures ne sont pas encore prêtes pour recevoir les nouvelles rames. Notamment les quais trop courts ou le manque d'alimentation électrique qui peuvent poser certains désagréments et jouer sur la régularité de la ligne.

Cheminots comme usagers vont pâtir de ce manque d'anticipation pendant encore quelques années car certains travaux ne sont prévus que pour 2020.



La ligne D va-t-elle changer de rames ?

Actuellement circulent sur la ligne D du RER : 116 rames Z20500 construites entre 1988 et 1998. Elles devaient être remplacées par des rames de nouvelle génération à partir de 2021. En effet 255 rames ont été commandées pour une valeur de 3.75 milliards d'euros afin de circuler sur les lignes E et D. Il est donc difficilement compréhensible que les Z2N soient restaurées entre 2019 et 2021 pour un montant total de 133 millions d'euros. (Remplacement du revêtement des sièges, remplacement du pelliculage des parois, peinture de toutes les surfaces accessibles, remplacements des lumières voyageurs par des LED, mise en place de prises USB pour les voyageurs, implantation de plans de lignes dynamiques avec écrans plats panoramiques, installation de films de protection solaire sur les vitres voyageurs, remplacement de certaines fenêtres fixes par des modèles pouvant améliorer les flux d'air dans la rame, rénovation des toilettes, aménagements pour les Personnes à Mobilité Réduite.)

Toutes ces annonces vont dans le bon sens pour les voyageurs, mais ne remplaceront jamais une rame neuve. C'est sans aucun doute le sens de la colère des usagers de la ligne D.

Ces investissements seraient là afin de nous faire passer la pilule du non remplacement des rames de la ligne D ? Pourquoi restaurer des rames si c'est pour leur donner une seconde vie ? Surtout qu'un récent courrier d'IDF mobilité annonce qu'il n'y a plus d'argent pour financer les nouvelles rames.

Après la colère des usagers de la partie Corbeil/Malesherbes, qui voient déjà d'un très mauvais œil la correspondance pour se rendre à Paris, ne va-t-on pas se retrouver avec la colère de l'ensemble des usagers de toute la ligne D ?

De même, les rames RER NG ressemblent à des bétailières de 1ère classe. Alors qu'actuellement nous sommes à 760 places assises sur le RER D, nous passerons à 324 places assises « plus confortables » pour mettre beaucoup plus de monde dans les rames, mais debout!

USAGERS, CHEMINOTS MÊME COMBAT

Depuis maintenant plusieurs années les gouvernements et les patrons de la SNCF ont trouvés une cible facile pour se couvrir de leurs décisions plus scandaleuses les unes que les autres.

De nombreuses réformes ont eu lieu, la plupart ont ciblés les cheminots qui étaient responsables de tous les maux de la SNCF.

Pourtant les usagers ont-ils vu une amélioration du service public, de la régularité ou du coût du billet? Bien évidemment que non.

Comme pour tous les services publics, une dégradation des services et une augmentation des tarifs se sont accompagnés de ces reformes. La logique libérale ne fait pas dans l'intérêt de tous, elle est fait juste pour engranger toujours plus d'argent pour les plus riches au détriment des travailleurs et usagers.

Qui peut croire que les cheminots sont contents de subir comme les usagers les incidents et retards à répétition?

Qui peut croire qu'un conducteur ou un contrôleur aime être en retard et finir sa journée en retard?

Usagers et cheminots sont dans la même galère, il est plus facile de nous opposer plutôt que d'avoir à nous affronter ensemble.

SUPPRESSIONS D'EMPLOIS ET DE GUICHETS

Le 1er septembre 2018, fermeture de 16 guichets grandes lignes à Gare de Lyon

Mai 2018, fermeture des agences Transilien de Gare de Lyon et Evry.

Octobre 2017, fermeture du guichet à Villabé et fin de l'humanisation à Orangis.

1er janvier 2019: fermeture espace accueil en gare de Lyon.

Ces décisions sont des atteintes au service public et une dégradations du service rendu aux voyageurs. Au passage, des dizaines de cheminots se retrouvent sur le carreau au moment où le chômage est au plus haut.

Ces décisions sont prises par la SNCF avec la complicité des politiques qui valident par leur silence.

La suppression de milliers d'emplois à la SNCF a obligatoirement des conséquences sur la sécurité et sur le service rendu aux usagers.

La dernière réforme voulue par le gouvernement et la direction de la SNCF va accentuer ce phénomène et désertifier de plus en plus les gares de présence humaine.

PORTIQUES

Encore une belle idée pour faire des économies, supprimer des cheminots mais surtout pas pour améliorer la qualité de service due aux usagers. Ces portiques qui sont annoncer pour limiter les fraudes sur les trains grandes lignes ne sont en réalité faits que pour réduire les effectifs des agents d'accueil et des contrôleurs à bord des trains.

Pour les voyageurs, cela créé une longue file d'attente pour accéder au quai/train et une forte augmentation du nombre de personne qui rate le train. En effet, les portiques sont fermés 2 min avant le départ et souvent avec des trains bondés, cela coince.

TGV

La baisse des coûts est une obsession pour la direction SNCF et pour le gouvernement, les voyageurs pourraient y trouver un intérêt si le prix du billet était en baisse mais ce n'est pas le cas. De plus, la régularité et le service rendu ne se sont pas améliorer bien au contraire.

La nouveauté est la réduction du nombre de rame TGV pour qu'elle roule plus longtemps dans la journée (8 heures actuellement, 12 heures dans les années à venir). La direction SNCF supprime au passage des centaines d'emplois sur la maintenance des TGV et va faire travailler quasi exclusivement de nuit les cheminots qui resteront.

La SNCF va vous expliquer que cela n'aura aucunes conséquences pour les voyageurs. C'est un mensonge, moins de rames pour quasiment le même trafic et comment entretenir des TGV qui sont moins longtemps au centre de maintenance?

Sur le TGV toujours, au mois de décembre, c'est environ 5 aller/retour TGV qui vont être supprimés faute de « rentabilité ».

Pour finir, comment ne pas parler de la nouvelle gare de Montpellier Sud de France et de la future gare de Nîmes Manduel qui sont en dehors des villes et dont personne ne veut. Le premier effet visible de cette aberration est que les OUIGO (TGV Low-cost) ne s'arrêtent plus en gare de Nîmes le temps que la nouvelle gare soit mise en service si cela arrive un jour. C'est un gâchis financier et qui va fortement dégrader la qualité de service.