

Monsieur Alain LE VERN
Parti Socialiste
Fédération de Seine-Maritime
32, rue d'Elbeuf
76100 ROUEN

Vernon, le 27 novembre 2009

OBJET : Situation des transports ferroviaires à Vernon
Les propositions et les engagements de votre mouvement politique

Monsieur,

Les 14 et 21 mars 2010 auront lieu les prochaines élections régionales.

La région détient des responsabilités particulières dans le domaine du transport ferroviaire. Elle peut aussi, au-delà de ses compétences prévues par la loi, intervenir dans certaines conditions pour défendre les intérêts légitimes des Hauts-Normands dans tous les domaines.

Les élections régionales permettant à tous les candidats aux élections de faire connaître leurs programmes, notre association a décidé de faire parvenir à tous les mouvements politiques présentant des listes de candidats le courrier suivant comportant des faits, des projets et des propositions de diverses origines sur lesquels une réponse de votre part à chacun des points évoqués est susceptible d'intéresser tous les citoyens en général et les usagers du train à Vernon en particulier.

Cette demande ayant un caractère public, notre association diffusera le plus largement possible les réponses des différents candidats.

C'est à ce titre que nous souhaitons que vous vous exprimiez clairement sur les points détaillés dans les pages suivantes.

1. Mise en place d'horaires de trains adaptés aux besoins des usagers

1.1 Les faits

L'entrée en vigueur du cadencement le 14 décembre 2008 a constitué une régression horaire pour de nombreux usagers Vernonnais suite à la suppression de plusieurs trains directs ou semi-directs le matin et le soir, faisant apparaître des plages de 30 min sans train, encadrées par des trains omnibus.

Notre association a transmis des demandes à la SNCF et à la Région concernant 3 trains directs le matin vers 6h20, 7h00 et 8h00 que la SNCF a refusé de satisfaire lors de la révision de la grille horaire du cadencement qui interviendra le 12 décembre 2009 (la SNCF ayant accepté seulement un arrêt à Vernon pour le train Paris-Rouen-Le-Havre partant à 18 h 50)

Bien qu'appréciant certaines améliorations particulières liées au cadencement, les usagers de Vernon ne demandent pas un régime de faveur, mais ne veulent pas être les sacrifiés du cadencement. Ils veulent simplement pouvoir à nouveau se déplacer à des horaires en cohérence avec leurs besoins, comme c'était le cas avant le 14 décembre 2008.

Par ailleurs, les temps de trajet se sont allongés, les retards sont encore nombreux et la desserte de Rouen à partir de Vernon (sujet purement régionale cette fois) s'est fortement dégradée, notamment pour les jeunes qui poursuivent des études en dehors de Vernon (à Val-de-Reuil et Rouen en particulier).

1.2 Les demandes des usagers

- Envisagez-vous d'intervenir officiellement auprès de la SNCF et de RFF pour obtenir des améliorations concernant les demandes faites par notre association ?
- Exigerez-vous de la SNCF des justifications écrites et argumentées suite au refus de celle-ci de satisfaire nos demandes de modification horaire ?
- Vous engagez-vous à demander à la SNCF et à RFF d'accepter un audit indépendant de celle-ci, financé par la Région, permettant de s'assurer du bien-fondé des refus opposés par la SNCF et d'examiner les possibilités de donner une suite favorable à ces demandes horaires les plus rapidement possible ?
- En cas de refus de ces entreprises, envisagez-vous de déposer ou faire déposer un projet de loi permettant la mise en place de tels audits lorsque des associations d'usagers le demanderont (selon des modalités restant à définir) ?
- Envisagez-vous de mettre en place de tels audits dans les futurs contrats (ou avenants pouvant intervenir entre la signature de 2 contrats) signés entre la Région et la SNCF ?
- Considérerez-vous que l'amélioration des transports ferroviaires intra-régionaux sur l'axe Vernon-Rouen pour les jeunes en particulier mais aussi pour ceux qui travaillent est une nécessité ou la situation actuelle vous satisfait-elle ?

2. Communication des informations sur les retards

2.1 Les faits

Notre association souhaite avoir la communication de tous les retards supérieurs à 10 minutes, de tous les trains circulant sur l'axe Paris-Vernon, avec mention de l'origine du retard.

Actuellement, la SNCF ne délivre que des informations partielles avec des calculs de taux de régularité sur la destination finale toujours supérieurs à 90 % ne prenant en compte que les trains grande ligne Intercités et ne fait pas de distinction entre heures creuses et heures de pointe. De plus, les retards sur Vernon mais compensés sur Rouen ou Paris sont ignorés.

Cette information est impossible à vérifier, car elle n'est accompagnée ni de la liste des trains en retard, ni du nombre de trains en circulation, ce qui fait que les deux éléments (numérateur et dénominateur) de ce ratio sont invérifiables.

Nous avons pu obtenir de la SNCF la prise en compte des trains supprimés (et pas seulement des trains en retard) dans le rapport mensuel de régularité dont la Région est destinataire après une réunion avec la Direction Intercités le 30 septembre 2009. Mais cela ne concerne encore une fois que les trains Intercités.

La SNCF en effet ne parle pas avec les usagers de l'ensemble des trains qui circulent : elle organise des réunions séparées et distinctes selon qu'il s'agisse de trains TER, Intercités et Transiliens, alors que, les problèmes sont communs, les trains circulent sur les mêmes voies, les voyageurs empruntant tous les types de trains en fonction de leurs besoins horaires et subissant tous les mêmes désagréments quelles que soient leurs origines (Haute-Normandie, Basse-Normandie et région du Mantois).

Cette demande a été formulée à plusieurs reprises par notre association (notamment lors des réunions SNCF - Associations d'usagers du 16 février 2009 à Paris et 30 septembre 2009 à Rouen).

Dans le compte rendu de la réunion du 30/09/2009 à Rouen, la SNCF écrit : « *Une communication de tous les trains rendrait illisible les résultats pour la clientèle. En outre, elle représente un temps de traitement important* ». Sur ce sujet, la SNCF répond systématiquement à côté de nos demandes en mettant en avant des arguments irrecevables :

- le fait que ces informations seraient illisibles pour les usagers : il suffit de bien les présenter et l'objectif de notre association n'est pas de communiquer in extenso le détail de toutes ces informations à l'ensemble des usagers, mais d'en avoir une synthèse vérifiable, accompagnée de tous les détails permettant de la contrôler et de la valider, notamment par le biais de recoupements avec les informations que nous font remonter les usagers;
- le fait que la charge découlant du traitement de ces données soit trop importante est un leurre, car la SNCF dispose de toutes ces informations, puisqu'elle calcule elle-même des coefficients de régularité et aussi parce qu'elle doit communiquer les informations sur les retards des TER à la région Haute-Normandie dans le cadre du contrat qui les lie.

En terme d'engagement et contrairement à ce qui est écrit dans son compte-rendu du 30 septembre 2009, la SNCF n'affiche pas tous les mois le tableau des principaux retards dans les 15 jours suivant la fin du mois concerné.

2.2 Les demandes des usagers

Êtes-vous prêts à :

- communiquer aux associations d'usagers les informations sur les retards que la SNCF fait parvenir contractuellement à la Région notamment (dans le cadre du calcul des pénalités de retard) ?
- intervenir auprès de la SNCF pour qu'une synthèse détaillée mensuelle distinguant heures creuses et heures de pointe et reprenant les retards de tous les trains (et accompagnée de la liste structurée des trains en retard avec la cause de ceux-ci) soit communiquée aux associations et éventuellement aux Collectivités locales qui pourraient en avoir besoin ?

3. Relations régulières avec les associations de voyageurs

3.1 Les faits

Notre association a demandé à plusieurs reprises la tenue de réunions tripartites associant les associations d'usagers, la Région autorité organisatrice des Transports régionaux et la SNCF.

Notre association avait été reçue par le Président de la région Haute-Normandie le 19 mars 2009 et avait pu exprimer ses positions et ses demandes lors de la réunion-conférence tenue dans un nouveau train TER 2N NG financé par la région, le mardi 7 avril 2009, en présence notamment du Président de la région Haute-Normandie M. Alain LE VERN et du Président de la SNCF M. Guillaume PEPY.

Si notre association est satisfaite d'avoir été invitée à cette réunion, elle regrette que cette réunion soit restée sans lendemain, ce qui ne peut que donner l'impression que cette réunion servait plus la politique de communication de la Région et de la SNCF que les usagers.

Notre association regrette aussi que, ni la Région, ni la SNCF, n'aient accepté de participer à la réunion de présentation de notre enquête de mars 2009 qui s'est tenue à la Mairie de Vernon le 12 mai 2009.

Seule la Direction des Lignes Normandes de la SNCF a invité notre association quelques semaines après à Paris Saint-Lazare pour une présentation synthétique de notre enquête.

Nous regrettons fortement que depuis la dernière réunion sur l'analyse technique de nos demandes de modification horaire qui s'est tenue le 5 mai 2009 à l'Hôtel de Région, nous n'ayons plus eu à ce jour de contacts avec la Région Haute-Normandie.

3.2 Les demandes des usagers

Vous engagez-vous à transmettre à Vernon Train de Vie les informations ferroviaires qui seraient portées à votre connaissance et à celles des services du Conseil Régional (ou émanant du fonctionnement ou des décisions prises par le Conseil Régional à quel que niveau que ce soit) ?

Nos demandes d'information concernent bien-sûr les informations pouvant impacter le transport ferroviaire sur notre ligne et ayant des influences directes ou indirectes sur les usagers de la gare de Vernon.

4. Publicité des informations concernant le trafic ferroviaire

4.1 Les faits

Lors des discussions que notre association a menées avec la Région et la SNCF pour obtenir des améliorations du cadencement, la Région et la SNCF tiennent régulièrement le même discours à savoir que l'intérêt particulier (des Vernonnais) doit s'incliner devant l'intérêt général (des Rouennais) et s'appuient sur des chiffres de fréquentation des différentes gares qui ne correspondent pas à la réalité.

Notre association, depuis sa création le 20 septembre 2008, ne cesse de parler d'un nombre d'usagers Vernon-Paris proche de 3000 (chiffre pourtant confirmé en mars dernier par le nombre de questionnaires que notre association a distribués en mars dernier).

Lors d'un contrôle de titres de transport effectué le 12 octobre 2009 par la SNCF en gare de Vernon sous forme d'un barrage filtrant, il est apparu que le nombre de compostages était passé de 300 à 1500, soit 1200 usagers s'ajoutant aux 1400 abonnés à jour de leur forfait mensuel reconnus officiellement par la SNCF, ce qui fait un chiffre proche des 3000 usagers quotidiens mis en avant par Vernon Train de Vie.

La connaissance des données chiffrées du transport ferroviaire (nombre d'usagers, répartition horaire et trajet effectué) revêt donc une importance fondamentale aussi bien pour les questions touchant au transport ferroviaire que pour les autres questions liées au transport (concernant l'accès aux différentes gares), l'aménagement du quartier de la gare et plus généralement de tout l'aménagement du territoire concerné par la présence d'une gare en son sein.

Savez-vous que les 3000 usagers de la gare de Vernon proviennent d'un bassin de vie d'une cinquantaine de communes dans un rayon de 15 kilomètres ?

4.2 Les demandes des usagers

Vu l'intérêt public que représente la connaissance précise des flux de voyageurs en train, êtes-vous prêt à intervenir sur les points suivants :

- auprès de la SNCF pour avoir une connaissance précise des flux de voyageurs et diffuser les informations recueillies auprès des associations et des collectivités locales qui le demanderaient
- auprès de l'État pour qu'un projet de loi soit déposé prévoyant que toutes les informations concernant les flux de voyageurs dont disposent les transporteurs publics et privés de voyageurs soient du domaine public.

5. Politique tarifaire

5.1 Les faits

Les usagers paient actuellement pour travailler à Paris deux titres de transport :

- un pass Navigo dont la moitié est prise en charge systématiquement et légalement par l'employeur car correspondant à la partie du déplacement faite dans la région parisienne;
- un complément tarifaire entre Vernon et Port-Villez que l'employeur n'a pas l'obligation de prendre en charge et dont le montant est largement supérieur à la fraction du pass Navigo restant à la charge de l'utilisateur (près de 90€ mensuel pour réaliser seulement les 5 km qui séparent Vernon de la zone Navigo 6) !

D'après notre grande enquête de mars 2009, près des trois-quarts des usagers de la gare de Vernon souhaitent pourtant conserver un complément tarifaire permettant d'accéder aux services des trains Grandes Lignes, pour peu que ceux-ci soient effectivement accessibles et conformes à leurs attentes légitimes en matière de confort, de rapidité, de convivialité et de tranquillité.

Il n'est pas envisageable pour la grande majorité des usagers de la gare de Vernon de demander une extension à Vernon de la zone 6 du Pass Navigo (ex carte Orange).

Vernon veut rester la première étape normande de la ligne Paris- Rouen- Le Havre et ne pas devenir la dernière ville francilienne.

Cette situation constitue ce que l'on appelle de plus en plus souvent le mur tarifaire et deux pistes se présentent pour pouvoir le franchir :

- soit rendre applicable systématiquement la prise en charge de 50 % de ce titre de transport par l'employeur et sans que l'utilisateur soit contraint d'en faire la demande (ce qui est parfois délicat à demander dans bon nombre d'entreprises en raison de la conjoncture actuelle) et ceci en s'assurant auprès du Parlement que les décrets d'application faisant suite à la loi de financement de la Sécurité Sociale de 2008 prévoyant cette prise en charge entrent effectivement en application et soient dépourvus d'ambiguïté avec effet au 1^{er} janvier 2009 pour tous les employeurs publics et privés.
- soit mettre en place au niveau de la Région une prise en charge partielle de cet abonnement (à l'exemple de la Picardie).

La question de la prise en charge par l'employeur ou la Région se pose d'autant plus que la construction d'une ligne à grande vitesse en Normandie, loin de servir une politique de décentralisation, n'aura pour effet que d'inciter de plus en plus de travailleurs à avoir un domicile encore plus éloigné de leur lieu de travail.

5.2 Les demandes des usagers

Vous engagez-vous sur les deux points suivants :

- prise en charge partielle par la Région des frais de transport pour la partie du trajet effectué en dehors de la Région Parisienne;

- interventions répétées jusqu'à obtenir satisfaction auprès du législateur afin que la prise en charge des frais de transport soit effective en dehors de la région parisienne pour tous les usagers (dont ceux de Vernon) résidant hors de l'Ile-de-France et travaillant à Paris.

6. Travaux dans la gare actuelle de Vernon

6.1 Les faits

L'état des infrastructures de la gare actuelle de Vernon se dégrade progressivement.

Lors de la réunion SNCF - Associations d'usagers du 30 septembre 2008, la SNCF a annoncé de futurs travaux de rafraîchissement de cette gare.

Notre association attend de connaître le détail de ces travaux.

Notre association a demandé notamment la mise en place d'écrans de télé-affichage sur le quai n°1 qui accueille les usagers partant de Vernon en direction de Rouen.

La SNCF s'est contentée de mettre deux panneaux dits d'affichage conjoncturel destinés à recevoir des informations sur support papier.

La SNCF déclare avoir fait remonter notre demande au pôle Gares du TER qui l'étudie mais nous ignorons quand elle redescendra.

Il semble que les problèmes techniques ne seront résolus que si la SNCF accepte d'y consacrer les fonds nécessaires.

De même, le nettoyage des voies de service n'est pas fait régulièrement (les mauvaises herbes et les détritiques s'amoncellent), donnant ainsi une très mauvaise image aux dizaines de milliers de touristes Français et étrangers passant par la gare de Vernon pour se rendre à Giverny.

Sur ce sujet comme d'autres, les usagers voyageant en direction de Rouen ne sont pas pris suffisamment en considération.

6.2 Les demandes des usagers

Vous engagez-vous à défendre concrètement nos demandes de réhabilitation et d'entretien régulier de la gare de Vernon, même si la gare relève de la gestion de la SNCF ?

7. Construction de voies nouvelles et déplacement de la gare de Vernon

7.1 Les faits

Les régions Basse-Normandie et Haute-Normandie ainsi que l'État Français ont projeté de mettre en place une liaison à grande vitesse desservant principalement les grandes villes de ces régions que sont Caen, Le Havre et Rouen.

Notre association craint fortement que la mise en place d'une telle liaison ne s'accompagne de la poursuite et même de l'accélération de la dégradation des conditions de transport des usagers de Vernon.

Cette inquiétude s'appuie d'abord sur la réalité du cadencement mis en place le 14 décembre 2008 qui s'est traduit par les modifications d'horaires sensibles surtout le matin et la disparition de plusieurs trains directs ou semi-directs remplacés par des trains omnibus s'arrêtant à Bonnières et Rosny-sur-Seine dans des conditions de transport nous éloignant de la qualité Grandes Lignes à laquelle les usagers de Vernon sont attachés (comme l'enquête approfondie auprès de 3000 usagers de la gare de Vernon l'a montré en mars 2009).

Alors que la SNCF et la Région montrent que pour des raisons différentes l'amélioration de la desserte des voyageurs de Rouen fait l'objet du plus grand soin au nom d'un prétendu intérêt général qui doit être ramené à ses justes proportions, le seul projet mis en avant est le déplacement de la gare de Vernon moins, semble-t-il, pour améliorer les conditions de transport des usagers de la gare de Vernon que pour permettre l'aménagement d'une troisième voie en tiroir qui ferait de Vernon une gare terminus pour le Transilien.

Ce projet de RFF, qui repose sur l'idée d'une desserte cadencée toutes les 30 minutes, figure dans une lettre que le Président de notre région a adressé début octobre 2009 au Président de la Communauté d'Agglomération des Portes de l'Eure dont Vernon fait partie.

Un tel projet est susceptible de transformer Vernon en gare terminus avec des temps de transport rallongés et une qualité de desserte nous éloignant définitivement des grandes lignes normandes et nous rapprochant de la situation peu enviable de Gisors dans le nord-est de l'Eure.

On peut s'interroger sur les différences de traitement qui seront faites entre gares, la rentabilité d'une ligne à grande vitesse desservant notamment Le Havre devant concerner beaucoup moins de voyageurs que la gare de Vernon actuelle avec 3000 usagers se rendant tous les jours à Paris.

Le Secrétaire d'État aux Transports M. Dominique BUSSEREAU a mis en place le 15 octobre dernier un comité de pilotage de la ligne nouvelle, présidé par M. Jean-Pierre DUPORT ancien Président de RFF et réunissant notamment les Présidents des régions et des départements traversés.

Selon Jean-Pierre DUPORT, le débat public interviendra en 2011 sur la base de projets qui auront été élaborés avant cette date.

Il est donc nécessaire que notre association soit associée à ce débat à brève échéance, car elle a acquis une connaissance des transports ferroviaires locaux au plus près du terrain que n'ont pas les collectivités locales qui font partie du comité de pilotage.

7.2 Les demandes des usagers

Vous engagez-vous à intervenir auprès du Secrétariat d'État aux Transports et du Comité de pilotage de la ligne nouvelle en Normandie pour que les associations d'usagers et en particulier Vernon Train de Vie, seule véritable association normande de la ligne Paris-Rouen-Le-Havre, soient membres de droit de cette structure et à ce titre régulièrement informées de l'évolution des travaux et consultée sur toutes les questions qui les concernent dans un esprit de transparence démocratique ?

Êtes-vous déterminé à agir pour que les investissements futurs profitent à Vernon et que la qualité de la desserte de Vernon se maintienne à long terme au niveau qu'elle avait jusqu'à présent ?

Êtes-vous prêt à demander à ce que les mêmes moyens financiers soient accordés (en matière d'investissement et de fonctionnement) à Vernon qu'aux autres gares de la ligne en proportion du nombre d'usagers réels.

Nous vous remercions, Monsieur le Président, de bien vouloir répondre aux attentes et aux inquiétudes des usagers de Vernon représentés par Vernon Train de Vie dans le cadre du débat démocratique et la publication des projets qui doivent être la préoccupation de tous les mouvements politiques respectueux de l'ensemble des citoyens de notre région.

Dans cette attente, nous vous prions d'agréer, Monsieur, l'expression de nos salutations distinguées.

Le Président de Vernon Train de Vie
Didier JAUMET