

COMMUNIQUÉ AAUPSL

LES USAGERS DE PARIS SAINT-LAZARE NE VEULENT PLUS ETRE TRAITÉS COMME DU BÉTAIL !

PREAMBULE

L'Assemblée des Associations d'Usagers de Paris Saint Lazare (AAU-PSL) organise le jeudi 11 mars 2010 en gare de Paris Saint-Lazare une opération pacifique et symbolique permettant aux usagers de montrer leur mécontentement face à la dégradation de leurs conditions de transport pour se rendre à leur travail.

L'AAU-PSL est actuellement constituée du Comité des Usagers des Gares de Rosny, Bonnières, Mantes la Jolie, Bréval (78), et des associations Vernon Train de Vie (27) et Bueil à Toute Vap'Eure (27).

Malgré les interventions régulières des associations auprès de la SNCF et des élus nous ne pouvons que constater l'augmentation du stress chez l'utilisateur causée par des conditions de transport qui se dégradent de plus en plus.

Entre les retards, les suppressions de trains, les trajets debout, les trains non chauffés en plein hiver, les 50 000 usagers quotidiens de la ligne Rouen/Vernon/Mantes-la-Jolie/Paris Saint-Lazare n'en peuvent plus. Ils ont l'impression d'être traités comme du bétail et, pour certains d'eux, craignent de perdre leur travail, ne pouvant travailler correctement après un transport fatigant, stressant et les mettant trop souvent en retard.

L'État et la SNCF souhaitent mettre les marchandises sur le TGV, et nous, usagers quotidiens des transports en communs, sommes-nous condamnés à voyager comme du bétail pour nous rendre à notre travail ?

La SNCF n'est pas la seule responsable. La situation résulte également d'un manque d'investissements sur nos lignes depuis des décennies pour faire face à la croissance du nombre de voyageurs quotidiens qui dépasse aujourd'hui le nombre de 450 000.

Vous trouverez, dans les pages suivantes, une liste d'exemples décrivant le quotidien des usagers de la ligne Paris-Mantes-Vernon-Rouen et ce que ces usagers attendent de la SNCF et de l'Etat.

Assemblée des Association d'Usagers de Paris Saint-Lazare

<http://www.aaupsl.com>

usagersgares@aol.com - vernontraindevie@orange.fr

COMMUNIQUÉ AAUPLS

1. LISTE NON EXHAUSTIVE DES PROBLEMES RENCONTRES

1.1. Fermeture de PSL le 13 janvier 2009 :

Il y a un an, suite à un conflit interne à la SNCF, la gare de Paris Saint Lazare a été fermée mettant sur le carreau 450 000 usagers. La plupart ont pu rentrer chez eux au bout de 4 à 5 heures de trajet difficile, d'autres ont terminés aux urgences ne supportant plus le stress en décollant et la cohue.

1.2. Retards et suppressions de trains quotidiens :

Cette année, le comité de Mantes a dénombré 72 trains supprimés et 346 en retard pour un cumul de 116h et 28mn de pertes (soit plus de 16 jours ouvrés)!

Ainsi à Vernon, les retards cumulés pour chaque usager peuvent atteindre pour le mois de décembre 9h28 (en 12 allers/retours domicile-travail), et pour janvier plus de 5h (en 20 allers/retours).

La SNCF attribue ces retards aux intempéries mais cela n'explique pas tout. L'obligation pour le personnel de la SNCF de solder leurs congés avant le 31 décembre a eu comme conséquence un sous effectif parmi les conducteurs, les contrôleurs et les agents de maintenance à partir de novembre. Résultat, dès cette période, nous avons constaté une augmentation des suppressions de trains et des mises à quai tardives à PSL (et donc des retards).

Autre exemple : le vendredi 18 décembre 2009, jour de départs pour les vacances de Noël, il y avait certes un peu de neige, mais surtout une grève des agents d'escale à PSL. Résultat, 1h30 de retard le soir pour tous les trains vers Mantes et la Normandie. Pourtant, ce même jour, le président de la SNCF, Guillaume Pépy, déclarait sur les ondes de RTL, que les départs pour les congés de Noël se feraient sans soucis, que tout le personnel SNCF était sur le pied de guerre pour assurer les trains en ce jour de grands départs.

« Notre préoccupation, c'est le service public » s'exclamait fièrement Guillaume Pépy. Les usagers de Saint Lazare ont pensé qu'il parlait d'une autre SNCF...

Contrairement à ce que la SNCF veut faire croire, tous les retards ne sont pas dus à des causes externes, elle est bien responsable d'une partie non négligeable de ces retards et des suppressions de trains.

1.3. Une infrastructure inadaptée (nombre de voies insuffisantes) qui complique la gestion :

Paris Saint-Lazare est la seule gare parisienne où le trafic Grande Ligne n'est pas séparé du trafic banlieue : les 2 uniques voies entre Poissy et Les Mureaux ne permettent de faire passer que 14 trains/heure en pointe. En conséquence, les trains Grandes Lignes de Normandie doivent s'intercaler entre les trains semi directs et les omnibus de banlieue.

Assemblée des Association d'Usagers de Paris Saint-Lazare

<http://www.aaupsl.com>

usagersgares@aol.com - vernontraindevie@orange.fr

COMMUNIQUÉ AAUPSL

Les Corails Intercités et les TER Basse et Haute Normandie doivent doubler 1 à 2 trains Transiliens entre Mantes et PSL. Pour que ça passe, il ne faut aucun train en retard.

La ligne étant saturée, le moindre retard (ou panne) d'un train se répercute immédiatement sur les autres trains qui le suivent et le retour à la normale est de ce fait très long. C'est un véritable casse tête pour gérer un train en retard qui a raté son créneau.

Résultat : des retards très fréquents (5mn quotidiennes, 20mn ou plus assez régulièrement). Les taux de régularité de la ligne à 10 minutes sont rarement supérieurs à 90% (même sans tenir compte des intempéries).

De plus, depuis la fin 2009, nous observons une véritable banalisation des « petits » retards (inférieurs à 10 minutes) puisqu'ils n'entrent même plus dans les superbes et glorifiantes statistiques de la SNCF.

1.4. Les conséquences négatives du cadencement :

Une nouvelle grille horaire cadencée a été mise en place décembre 2008 par la SNCF à la demande des régions IDF, Basse et Haute Normandie.

Le cadencement a eu pour effet de rendre omnibus les trains normands qui desservent les gares de l'Eure. Ces trains s'arrêtant désormais dans 3 gares en Ile de France (Bonnières, Rosny et Mantes).

Pour les usagers, les conséquences sont les suivantes :

1.4.1 Des trains surchargés

La ligne étant saturée, il n'était pas possible d'ajouter des trains le matin en pointe.

Les arrêts supplémentaires en Ile de France des trains venant de Normandie font que seules les rames les plus capacitaires (1300 places) peuvent accueillir tous les passagers. Malheureusement, la gestion de la SNCF fait que, régulièrement, ces rames sont remplacées par des trains moins capacitaires (550 à 1100 places).

Conséquence immédiate, les usagers d'Ile-de-France voyagent debout (pendant un temps de trajet de 30 à 50mn). La journée commence bien pour ces travailleurs !

Et cette situation n'est pas exceptionnelle, dès qu'un train est supprimé, le suivant est forcément surchargé.

1.4.2 Un allongement de la durée des trajets

Pour les Normands, la mise en place du cadencement se traduit également par un allongement des temps de trajet (+10 à +15mn) le matin en pointe (durée minimale Vernon-PSL de 41mn en 2007, 50mn en 2009).

Mais en plus, à Vernon, les horaires des trains ne permettent plus de concilier les impératifs familiaux (garderie, ouverture des écoles...) avec les impératifs de travail.

Assemblée des Association d'Usagers de Paris Saint-Lazare

<http://www.aaupsl.com>

usagersgares@aol.com - vernontraindevie@orange.fr

COMMUNIQUÉ AAUPLS

Pour les Vernonnais, le cadencement signifie donc un allongement de la durée d'absence du domicile de 30mn à 1h par jour ! (voir l'enquête réalisée par Vernon Train de Vie en mars 2009 auprès des 3000 usagers, disponible sur le blog).

Cela est très difficile à vivre au quotidien.

1.5. Le manque de matériel roulant :

La région Haute Normandie a acheté 16 rames Bombardier TER 2N NG qui ont été mis en service progressivement depuis début 2009.

Malgré la mise en service de ces nouveaux trains, il n'y a toujours pas (ou pas assez) de rames de réserves, la moindre panne d'une rame impliquant une suppression ou un retard pour les usagers.

De plus, suite à un problème de chauffage dans les nouvelles rames (voir paragraphe suivant), la SNCF a dû en renvoyer une partie chez le constructeur pour qu'il trouve une solution. Résultat : des rames simples de 5 voitures (au lieu de 10) circulent sur la ligne et sont donc très largement sous capacitaires en pointe.

Une nouvelle raison de voyager debout...

D'après les cheminots, les rames ne reviendront pas tout de suite car il faudra qu'après modification elles repassent par une homologation...

Les usagers se demandent où est passé l'ancien matériel que nous utilisons avant l'arrivée des nouvelles rames ? D'après la Région, la SNCF les a réparties dans d'autres régions, elles ne servent pas de réserve. Dommage...

1.6. Des nouveaux trains frigorifiques :

Avec la mise en place des nouveaux trains, les usagers pouvaient s'attendre à une amélioration importante du confort.

Malheureusement, durant l'été 2009, nous avons eu froid dans ces trains car la climatisation était mal réglée et un retour en usine était nécessaire pour modifier le réglage de la température (ce qui n'était pas prévu). En août, ce problème, signalé dès le début par les usagers n'était toujours pas réglé.

Avec l'hiver, nous pensions avoir enfin chaud avec la mise en route du chauffage. Mais non... Nous avons eu la désagréable surprise d'avoir des trains non chauffés !

Après avoir signalé à la SNCF le nouveau problème, c'est en décembre, lors des périodes les plus froides que nous avons eu l'explication : pour une raison d'incompatibilité entre la puissance des rames TER 2NNG et l'alimentation électrique des caténaires de notre vieille ligne, la SNCF a dû isoler 2 blocs moteurs sur chaque rame, avec pour conséquence (inattendue) de couper le chauffage dans certaines voitures!

Résultat : en décembre, il faisait parfois à peine 10°C pour un voyage de 50mn ou plus. Même avec les manteaux et les gants ce n'était pas une partie de plaisir...

Assemblée des Association d'Usagers de Paris Saint-Lazare

<http://www.aaupsl.com>

usagersgares@aol.com - vernontraindevie@orange.fr

COMMUNIQUÉ AAUPSL

2. LES SOLUTIONS ACTUELLEMENT ENVISAGÉES PAR L'ÉTAT ET LA SNCF

2.1. Arrivée du RER-E à Mantes-la-Jolie

A moyen terme, après des années sans investissement sur notre ligne, on nous parle de l'arrivée du RER-E à Mantes la Jolie donnant un accès à La Défense. Si ce projet est nécessaire pour l'Île de France et La Défense, il n'améliore pas forcément le sort des usagers de Mantes et de Normandie :

Le nombre de trains passera de 14 à 16 par heure entre Poissy et Mantes, avec pour conséquence une tension encore plus forte sur le trafic et certainement une régularité encore plus mauvaise.

De plus, le RER-E crée surtout des omnibus supplémentaires, et donc des trajets qui s'allongent encore...

2.2. Construction d'une nouvelle ligne TGV reliant Paris à Rouen et Le Havre

L'Etat a relancé en 2009 le projet d'une ligne entièrement nouvelle destinée aux TGV. Si ce projet voit le jour, en quoi cela apportera-t-il une amélioration aux Mantais et aux Eurois ? Nous craignons que cet investissement ne profite au final qu'à une partie des usagers (à partir de Rouen et de Caen).

3. CE QUE LES USAGERS ATTENDENT

3.1. De la part de la SNCF

Nous demandons à la SNCF un plan d'action pour :

- mieux gérer les incidents (pannes, retards) et prévoir des trains et du personnel de réserve pour limiter les conséquences en cas d'imprévu.
- mieux gérer la maintenance et le remisage des trains. Il n'est pas normal d'avoir des mises à quai tardive à PSL tous les soirs.
- Mieux informer les usagers sur le quai lorsque le trafic est perturbé (cela éviterait d'attendre longtemps un train qui au final ne passera pas...)
- Autoriser les usagers à monter en 1^{ère} classe lorsque le train est surchargé (suite à une suppression ou à l'utilisation d'un train de capacité insuffisante).

3.2. De la part de l'Etat et des Régions

Nous demandons à RFF (et donc à l'État) en partenariat avec toutes les collectivités locales concernées de séparer le trafic banlieue du trafic grande ligne entre Paris Saint-Lazare et Mantes la Jolie.

Pour cela, une nouvelle voie doit être construite entre Poissy et Epones (près de Mantes) qui serait empruntée par les trains directs de PSL à Mantes la Jolie et au-delà. Si une nouvelle gare est construite à La Défense, les trains pourraient également utiliser cette voie.

Assemblée des Association d'Usagers de Paris Saint-Lazare

<http://www.aaupsl.com>

usagersgares@aol.com - vernontraindevie@orange.fr

COMMUNIQUÉ AAUPSL

Ce projet (LRNVS : liaison rapide Normandie Val de Seine), déjà étudié par RFF dans les années 90 est dans les cartons... il faut le ressortir ou s'en inspirer car il permettrait :

- de séparer les trafics Grande Ligne et Banlieue, d'ajouter des trains pour Les Mureaux, Mantes la Jolie, la Basse et la Haute Normandie. Cela profiterait à toute la population de l'ouest de Paris, jusqu'à la mer !
- de retrouver des temps de trajet « normaux » (ceux des années 80) voire meilleurs.
- de transporter dignement tous les usagers qui empruntent le train pour aller travailler.

Enfin, cela ne remet pas en cause la construction d'une ligne TGV au-delà de Mantes vers Rouen, Le Havre, Caen et Cherbourg.

La construction de cette voie nouvelle doit être lancée rapidement et de manière prioritaire. Elle apporte en effet une solution à moyen terme pour tous les usagers alors que la construction d'une ligne nouvelle TGV est un projet à long terme nécessitant davantage de réflexions en termes d'impact sur le trafic ferroviaire et le développement des régions traversées ou pas par cette nouvelle ligne en Normandie.

4. En attendant, la situation actuelle pour les usagers signifie :

- Le matin, un stress important car à chaque fois l'utilisateur doit justifier son retard à l'employeur ou doit courir pour prendre le bus ou une correspondance métro ou RER pour limiter le retard.
- Le soir, c'est l'inquiétude pour récupérer les enfants à la crèche, la garderie ou chez la nourrice (qui sera payée en heure supplémentaire). Mais c'est aussi une vie sociale et familiale rendue difficile.

Combien de temps cela va-t-il encore durer ?

Les usagers souhaitent être acteurs de leur transport !

L'avenir, c'est le train, nous en sommes tous convaincus, nous l'utilisons tous les jours !

Pour plus d'informations sur la vie quotidienne des usagers et les perspectives d'avenir, nous vous conseillons d'aller sur les blogs des associations qui les défendent :

L'AAU-PSL : <http://aaupsl.com>

Le Comité de Mantes : <http://usagersgares.blogspot.com>

Vernon Train de Vie : <http://vernontraindevie.com>

Bueil à toute Vap'Eure : <http://bueiltoutevapeure.blogspot.com>

Assemblée des Association d'Usagers de Paris Saint-Lazare

<http://www.aaupsl.com>

usagersgares@aol.com - vernonttraindevie@orange.fr