



Tract aux usagers de la ligne A et aux cheminots
de la région de Paris St Lazare

Ligne A du RER, ça suffit !

Début novembre, la CGT des cheminots de Paris St Lazare s'est adressée aux usagers de la ligne A au sujet d'une évolution de la branche Cergy au 3 février 2008. 14000 tracts ont été distribués pour vous informer de l'évolution de l'offre de transport en heures creuses (9h00 à 17h00) sur la branche Cergy, la fréquence des trains RER A passant aux 10' au lieu de 20' actuellement.

Cette évolution significative du plan de transport est effective depuis le lundi 4 février 2008, la CGT considérerait qu'il s'agit d'un progrès pour tous les usagers :

- si cette évolution ne cachait pas des conséquences fâcheuses pour plusieurs milliers d'usagers
- si la situation très dégradée de l'irrégularité des trains sur cette ligne trouvait quelques décisions efficaces susceptibles d'y mettre un terme dans des délais acceptables.

La CGT regrette de dire que la situation désagréable de transports (retards, suppressions, incidents répétés tant matériels qu'au niveau des infrastructures) que vivent les usagers de cette ligne, chaque jour et cela depuis plusieurs années, n'est pas prête d'être résolue !!!

Les cheminots ne sont aucunement responsables de cette situation !

Ils travaillent au quotidien avec les moyens que donnent l'état, la SNCF, RFF et les autorités organisatrices des transports à savoir la Région Ile de France. Produire 365 jours /an, est notre mission de service public. Pour qu'elle soit assurée dans les meilleures conditions possibles, il n'y a pas de miracles, seuls des investissements massifs sont indispensables (moyens humains et matériels, dans les infrastructures).

C'est pourquoi il est nécessaire de rétablir la vérité ! Tous les jours, les agents de la SNCF, en contact direct avec les voyageurs sont montrés du doigt, stigmatisés quand ils ne sont pas agressés verbalement voire physiquement. Ce qu'ils vivent est insupportable !

Qui supporterait au quotidien dans son travail d'être violenté, accusé de tous les maux alors que les griefs faits ne sont pas de notre responsabilité ? Cela conduit à des dépressions, des actes irréversibles (à l'image des dramatiques suicides dans l'industrie automobile).

Faut-il rappeler que la ligne A est sérieusement malade ?

Améliorer la fréquence des trains (+ 43 trains / jour) au départ de pôles d'emplois et de logements importants tels que ceux de l'agglomération de Cergy en direction de Paris nous apparaît pertinent, utile, indispensable pour améliorer les déplacements des franciliens. **Le faire dans un contexte sain serait la moindre des précautions à prendre.**

Les beaux discours et les belles intentions ne sont que poudre aux yeux, seuls les chiffres révèlent les dégâts !

Sur les 3 derniers mois de 2007, voici vraiment la situation que vivent les usagers et les cheminots.

14,4% des trains en heures de pointe sur la ligne A avait un retard supérieur à 5 mm en octobre

19,4% en novembre 2007 (19,6% sur Cergy et 9,7% sur Poissy) et ces chiffres n'intègrent pas les 9 jours de conflictualités sociales dans les transports du 14 au 22/11.

et 17,3% en décembre.

En cumul annuel 2007, ce sont **plus de 1200 trains qui ont été supprimés** en heures de pointe, pour combien sur l'ensemble du service ? Les retards initialement identifiés en heures de pointe ont ces 2 dernières années gagnés la période dite creuse.

Qui est responsable de cette situation dégradée ?

L'absence d'investissements lourds de l'état dans les transports collectifs en IDF depuis des décennies explique cette situation fortement dégradée qui occasionne de mauvaises conditions de transport par train et irrite au quotidien les usagers (insuffisances de matériels ferroviaires, de voies, de possibilités de dépassements, etc...).

Le transfert des compétences de décisions en matière de transports à la région IDF n'a que peu modifié la donne même s'il est à reconnaître le développement des investissements réalisés pour rénover le matériel à 2 étages, dans l'attente de la livraison du nouveau train Transilien à partir de 2009.

Ces co-investissements (SNCF / région IDF) indispensables faits récemment sur du matériel neuf ou modernisé ne peuvent en aucun cas masquer une infrastructure saturée, défailante car manquants d'investissements conséquents pour l'entretenir et la développer.

Si rien de durable n'est entrepris aujourd'hui, demain sera assurément pire pour les usagers du rail.

Les préoccupations environnementales ne nécessitent-elles pas de diminuer de façon drastique l'utilisation individuelle des automobiles ! Pour autant cela ne peut se concevoir qu'à travers une politique offensive de développement de tous les transports collectifs les moins polluants. Le rail est le plus pertinent dans les zones urbaines denses et cela est particulièrement vrai en IDF. Mais où sont les réels moyens donnés à cette politique ambitieuse de développement qu'affichent les institutionnels ? La CGT déplore des méthodes qui se cantonnent bien souvent à du simple affichage politique où les actes ne suivent pas les annonces.

Dans ce mauvais scénario, la SNCF a aussi sa part de responsabilité !

En supprimant, années après années des emplois dans tous les métiers, elle ne met pas les cheminots en situation de pouvoir réaliser correctement leurs missions alors que le nombre de train a augmenté considérablement. Les évolutions technologiques ne sauraient justifier de telles coupes sombres dans les effectifs de notre région. Le matériel vieillissant (nos engins moteurs et nos rames avec 30 ans de moyenne d'âge pour un grand nombre d'entre eux !) est fragilisé par des sollicitations infernales et les organisations de travail mises en œuvre par la direction du matériel pour la maintenance amènent à rallonger les visites d'entretien, faute d'un parc de matériel suffisant, ce qui induit inévitablement des pannes à répétition.

Les guichets fermés, l'insuffisance d'agents à l'équipement, au matériel, à la conduite fragilisent toute la chaîne de transport mais cela est aussi vrai pour la SUGE (police ferroviaire SNCF) et chez les agents de train dont les missions ne sont que trop répressives. Les politiques, les 2 directions d'entreprise SNCF et RATP ont-ils l'intention d'ignorer encore longtemps cette situation fortement dégradée ?

Comment prendre en compte les besoins des populations ?

La question du développement des transports collectifs au service des populations nécessite :

- de la lucidité de la part des politiques et des organisateurs de transports
- d'être à l'écoute des populations mais aussi des entreprises qui conçoivent et assurent la production (SNCF /RATP)
- des moyens décuplés (en IDF, seuls 10% du budget de la région est consacré aux transports collectifs pour 25% en moyenne dans les autres régions).

La demande de la communauté d'agglomération de Cergy de passer d'une desserte (de 20' à 10') exclusivement assurée avec du RER A a été validée par le STIF le 28 mars 2007. Pourtant sollicitée sur cette évolution, la SNCF n'a pas manqué de proposer que cette nouvelle offre de transport serait plus judicieuse si elle était réalisée alternativement par du RER A et des rames bleues Z6400 terminus et origine Paris St Lazare.

C'est en professionnel de transport que la SNCF a fait cette proposition, permettant au vu de la situation générale dégradée de la ligne de :

- conserver « quasiment en toutes circonstances » un potentiel de transport vers Paris
- permettre de rejoindre Paris de façon différenciée, tout le monde n'étant pas intéressé par l'intra-muros.
- maintenir les missions Paris-Maisons-Lafitte qui vont être limitées à Nanterre Université (Insuffisances de sillons sur le tronçon commun RER A / réseau de Paris St Lazare) occasionnant par conséquent une rupture inadmissible de transport pour plus de 5000 utilisateurs dont principalement les étudiants à l'Université de Nanterre mais aussi tous les salariés travaillant en horaires décalés.

C'est dans ce contexte qu'en novembre la CGT s'est adressée par courrier en priorité au STIF, mais aussi à l'ensemble des élus de la ligne, aux différents députés concernés. Aux 30 courriers expédiés, seule la mairie de Maisons-Laffitte nous a apporté une réponse. La demande d'audience adressée au Président du Stif est restée lettre morte, la moindre des courtoisies eut été au minimum de prendre le temps de nous répondre. Il en est de même pour tous les autres élus sollicités.

Leurs silences sont-ils à considérer comme du mépris ?

L'absence de véritable concertation sur cette évolution de transport majeure pour notre région n'est pas acceptable et ce n'est la « pseudo » réunion STIF/élus du 13 novembre 2007 qui est de nature à nous rassurer pour l'avenir de nos transports. La CGT n'a pas l'intention de désarmer sur ce dossier, c'est pourquoi nous en appelons à votre nouvelle intervention par l'utilisation en fax de ce coupon / pétition. Nous vous invitons aussi à soutenir la pétition lancée en novembre 2007 par la CADEB, c'est par la multiplication de ces initiatives que nous nous ferons entendre.

La CGT est dans son rôle en interpellant les décideurs. Pour autant, à l'approche des municipales nous ne nous prêterons à aucune manœuvre servant des intérêts politiques partisans.

L'action de la CADEB* a permis de rassembler déjà 5000 signatures sur sa pétition. Ce collectif d'association **REFUSE UNE REGRESSION DES TRANSPORTS SUR CETTE LIGNE** en demandant le maintien de la desserte vers Paris St Lazare avec « les rames bleues » en heures creuses

* Collectifs d'Associations pour la Défense de l'Environnement dans la plaine de Montesson

Ensembles, les usagers, les associations et les cheminots doivent interpellier les décideurs.

La CGT remercie les usagers et cheminots qui nous ont retournés leurs coupons / pétition au cours des mois de novembre et décembre 2007.

Paris le 7 février 2008

Le secteur Fédéral CGT des cheminots de Paris St Lazare

Les usagers ont aussi leur mot à dire !

Ensemble agissons pour un véritable développement de l'offre de transport public pour tous.

En nous retournant ce coupon pétition par courrier ou en le faxant au n° 01 53 25 39 33 à la CGT des cheminots de PSL ainsi qu'à Monsieur Chauffour Etienne / Président de la commission technique offre de transport du STIF, au Fax n° 01 47 53 28 11, nous interviendrons ensemble pour une prise en compte des exigences des usagers.

NOM :Prénom :.....Ville :.....

Usager de la lignej'exige du STIF

- que la desserte cadencée de la ligne A « branche Cergy » se fasse alternativement avec des Rames RER A et des rames bleues à destination de Paris St Lazare
- des moyens humains et matériels, des investissements dans les infrastructures pour améliorer toute la ligne A

Date : Signature