



COLLECTIF D'ASSOCIATIONS POUR LA DÉFENSE DE L'ENVIRONNEMENT
DANS LES BOUCLES DE SEINE / SAINT-GERMAIN-EN-LAYE



Plus de trains
Association d'usagers
des lignes L, A et U du Transilien

Lettre ouverte des associations d'usagers à Mme Elisabeth Borne, Présidente Directrice Générale de la RATP et à M. Guillaume Pépy, Président Directeur Général de SNCF Mobilités

Copie :

Valérie Péresse, Présidente de la région Ile-de-France
Stéphane Beudet, Vice-Président de la région Ile-de-France en charge des Transports
Jean-François Carencu, Préfet de la région Ile-de-France

Ile-de-France, le 15 février 2017

Objet : L'exploitation unifiée du RER A est essentielle pour réduire les retards et perturbations subis par les usagers.

Madame la Présidente Directrice Générale,
Monsieur le Président Directeur Général,

Les usagers du RER A souffrent de retards et de suppressions chroniques de trains, qui affectent très fortement leur vie quotidienne. Les investissements significatifs menés depuis 5 ans pour moderniser les matériels roulants ont permis de réduire la surcharge des trains en situation normale mais n'ont permis aucune amélioration sur le front des retards et des suppressions. Les retards évoluent à des niveaux records sur les branches de banlieue, notamment sur celles de Cergy et Poissy : 27% des trajets sont retardés de plus de 5 minutes d'après le STIF (moyenne heures de pointe et heures creuses), nombre de ces retards étant très significativement supérieurs à 5 minutes.

La refonte de l'offre du RER A et de la ligne L Nord devrait permettre d'améliorer la régularité des trajets quotidiens dans une ampleur qui reste à confirmer : on part de si bas... Ce compromis aboutit cependant à une réduction jamais vue de la capacité offerte en heure de pointe : il ne vous sera pas facile d'expliquer aux usagers qu'ils voyageront mieux avec moins de trains alors qu'ils subissent si souvent des trains bondés et subiront toujours demain quantité de retards et de suppressions non réglés par cette refonte.

Pour que la modernisation essentielle du RER A ne fasse porter tout l'effort sur l'utilisateur, il est indispensable de l'accompagner de réorganisations claires de la gestion de cette ligne, la plus chargée de toute l'Europe, mais qui repose encore sur des organisations héritées de son ouverture dans les années 70 et 80, et désormais plus du tout adaptée aux flux de voyageurs de 2017. Plus d'un million d'usagers quotidiens attendent ces mesures

Nous demandons que trois chantiers organisationnels (donc relativement peu coûteux) soient actés et mis en oeuvre dès que possible :

- la mise en place d'un commandement unique du RER A et de la ligne L Nord, à l'image de ce qui a été mené sur le RER B depuis 3 ans. On ne peut pas gérer un tel système avec deux pilotes délocalisés, qui se parlent trop peu. La double gestion actuelle a des conséquences lourdes sur le traitement des situations perturbées : de nombreux opérateurs dans vos entreprises nous expliquent qu'ils ne peuvent prendre les bonnes décisions de gestion de situation perturbée car ils sont aveugles sur les circulations et enjeux sur le réseau de l'autre opérateur. Le commandement unifié que nous appelons de nos vœux devra améliorer le RER A sans détériorer la ligne L Nord, déjà peu fiable.

- la suppression du changement de conducteur à Nanterre Préfecture. Véritable serpent de mer, sa suppression a été demandée par le Président de la République en décembre 2011 lors de l'inauguration des rames MI09. Six ans plus tard, rien n'a bougé, alors que l'interconnexion du RER B a été supprimée avec succès il y a désormais près de 9 ans et que tant d'usagers et d'élus locaux la réclament depuis si longtemps. La relève de conducteurs affecte les conditions de trajet de tous les usagers (car elle accélère la propagation des perturbations) et pénalise avant tout les usagers des branches Cergy et Poissy, qui subissent les plus gros retards et seront de moindres bénéficiaires de la refonte. Elle est devenue, pour tant d'usagers, un marqueur de votre incapacité à vous réorganiser et vous coordonner pour améliorer nos conditions de transports. Les conducteurs RATP et SNCF que nous avons rencontrés ne sont pas opposés à conduire sur le réseau de l'autre, ils demandent légitimement à être bien formés et y voient une opportunité. Nous savons que cette réforme nécessite un chantier de réorganisation interne et de formation, qui pourra s'appuyer sur le retour d'expérience du RER B. Nous comprenons que la mise en oeuvre ne puisse être immédiate : le principe doit être acté maintenant pour une mise en oeuvre d'ici 2 ans.
- la centralisation de l'information voyageurs sur l'ensemble RER A et ligne L Nord, qu'il s'agisse des informations données à quai, dans les trains ou via les applications smartphone et site internet. L'appli RER A doit être utilisable sur l'ensemble du réseau : depuis son lancement il y a 18 mois, elle ne fonctionne pas sur les branches Poissy et Cergy. Encore un symbole d'une gestion en silo entre vos deux entreprises. Les agents à quai et les conducteurs doivent bénéficier d'une information sur les conditions de circulation sur toute la ligne. S'il est possible de comprendre qu'on ne rénove pas les infrastructures en peu de temps, les usagers ne comprennent pas que l'information voyageurs soit à ce point défailante et ne puisse pas être améliorée dans un délai court.

Enfin, nous alertons M. Jean-François Carencu, préfet de la région Ile-de-France, sur les nombreuses situations d'insécurité que crée la gestion actuelle du RER A :

- l'absence de commandement unique augmente les retards et suppressions qui induisent des trains encore plus bondés, des quais débordant de monde, donc plus de malaises et de risques d'accident grave ;
- la relève de conducteur crée des mouvements de foule sur le quai de Nanterre Préfecture vers Paris : de nombreux usagers venant de Cergy et Poissy courent vers le train en provenance de Saint Germain sur l'autre voie et retiennent les portes. La refonte horaire va multiplier par plus de deux l'occurrence de ces situations dangereuses ;
- l'information voyageurs non coordonnée conduit les usagers à ne pas prendre les bons itinéraires de délestage et contribue à la saturation du réseau, augmentant les malaises et les risques d'accident.

Nous vous prions de croire, Madame la Présidente Directrice Générale, Monsieur le Président Directeur Général, à l'assurance de nos salutations distinguées.

Paulette MENGUY
Marc PELISSIER
Arnaud BERTRAND

Présidente de l'association CADEB
Président de l'AUT - Fnaut Ile de France
Président de l'association Plus de Trains

Association CADEB

www.cadeb.org
cadeb78@wanadoo.fr

AUT- Fnaut IDF

www.aut-idf.org
aut@aut-idf.org

Association Plus de Trains

www.plusdetrains.fr
contact@plusdetrains.fr