

Réunion SNCF -UDUPC-ADPCR-UGB

jeudi 18 décembre 2014

Pour la SNCF :

Tristan Rouzes : Directeur des Lignes Normandie (et provisoirement Région Nord)

Sylvain About (Responsable Production Normandie)

Myriam Garrot (Chargée de Clientèle)

Pour les Associations d'Usagers :

Frédérique Lacour (UDUPC)

Etienne Thuet (UGB)

Jean-Yves Colas (ADPCR)

Mourad Tiraoui (UGB)

INTERCITES :

Sous ce terme, la SNCF désigne une de ces Activités, qui se définit (paradoxalement) en fonction de ce qu'elle n'est pas !

- INTERCITES ne gère pas les TER, ni les TGV, ni les TRANSILIENS
- Donc ... tout le reste

L'activité représente 1 Milliard d'Euros de Chiffre d'Affaires, pour 100 000 Voyageurs transportés par jour ;

La Population de Voyageurs est faite à 75% de "Clientèle Privée/Loisir", les 25% restants étant les Abonnés et les Professionnels.

(à noter que sur Bernay , d'après les sondages faits, ce sont les abonnés et les pros qui sont majoritaires 88 % en semaine : les chiffres annoncés par la SNCF sont minorés , dicit les conseillers commerciaux en gare. : on peut craindre ainsi d'utiliser cet argument 'tourisme' pour tenter de convaincre de l'utilité de la réservation obligatoire)

Le Financement de l'Activité est assuré à hauteur de 700 Millions d'Euros par les Voyageurs Les 300 Millions restant proviennent d'une Subvention de l'Etat (Activité Intercités Subventionnée). Cette Subvention est en réalité "prélevée" à hauteur de 93% sur les Impôts Propres que paye la SNCF...

L'Activité Intercités est supervisée par une Autorité de Tutelle, la Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer (DGITM) relevant du Ministère de l'Ecologie (par le biais de son Secrétariat d'Etat aux Transports)

La DGITM s'appuie sur les 21 Directions Régionales de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement (DREAL), dont les DREAL de Haute & Basse Normandie, pour étudier, planifier, modifier les dessertes, les fréquences des trains. *(En fait quand on pose la question de gestion des trains à la DREAL, cette dernière dit que c'est la SNCF qui fait la planification des trains ...)*

La SNCF se limitant alors au seul rôle "d'Opérateur"

Evolution des Besoins:

L'Etat élabore avec la SNCF une Convention pluriannuelle qui décrit les Axes de Développement et de Fonctionnement de l'Activité Intercités.

La Convention en vigueur aujourd'hui couvrait initialement la période 2011-2013.

Elle insistait sur une ré-articulation des offres TER et TET (Trains d'Equilibre du Territoire) et une ébauche d'ouverture à la Concurrence.

Depuis le changement de Gouvernement en 2012, la notion d'ouverture à la Concurrence a disparu de la Convention.

Cela dit, l'ouverture à la concurrence en France existe avec Véolia dans le Sud Est et c'est une exigence européenne.

A la fin de 2013, à défaut d'en produire une nouvelle, la précédente Convention a été prorogée en l'état pour une année.

Voyant arriver la fin de l'année 2014 sans obtention d'un axe consensuel pour une nouvelle Convention avec la SNCF, l'ETAT a proposé une nouvelle Mission à M. Philippe DURON (auteur d'un Schéma National de Mobilité Durable), qui associé à des Parlementaires, des Elus Régionaux et des Personnes Qualifiées (sic) le soin d'effectuer une Analyse et d'apporter des Propositions. La Commission s'appelle "TET d'Avenir" ...

Le pré-rapport est attendu pour le 1er Trimestre 2015 (puisque la Gestion et la Commande des Sillons Ferroviaires s'effectue en Mars).

Le Rapport Définitif est, quant à lui, attendu pour la fin du 1er Semestre 2015

(En attendant ... on fait avec ce que l'on a donc toujours dans le cadre de la Convention 2011-2013 ... et comme tout mauvais politique : on crée une commission pour reporter la question)

Exploitation :

Contrairement aux "bruits", la Ligne Paris-Caen-Cherbourg est déficitaire (la hauteur du déficit n'a pas été communiqué par Intercités).

(Info qui demande à être vérifiée car le Conseil régional de Basse Normandie et Mr Philippe Duron ont dit à l'UDUPC que c'était faux)

Inquiétude pour Intercités quant à l'ouverture à la Concurrence des Bus Interurbains.

(on voit bien là l'incohérence de l'état qui d'un côté prétend être attentif aux usagers du train et à la rentabilité de la SNCF et d'un autre veut casser le monopole de la SNCF avec le lancement des bus inter urbains)

Constat de perte de part de marchés du fait d'initiatives comme le Co-Voiturage (Bla-Bla-Car)

Le Taux de Fraude est estimé entre 10 & 15%.

(Pas de projet annoncé de tentative de résorption de cette fraude)

Régularités:

Les calculs et les graphiques fournis par Intercités portent la régularité "à 10mn" et en "Bout de Ligne"

Objectif déclaré est d'atteindre 90% de régularité selon les critères décrits plus haut.

L'évolution de cette régularité a été chaotique au long de l'année, cumulant les retards en ligne et les mises à quai tardives de matériels, augmentée de la présence importante de rames non conformes (10 voitures, dont 2 voitures de 1ère Classe)

Pour Intercités, un des soucis majeurs tient aux cycles de maintenance nécessaires sur ces matériels.

La ligne Paris-Caen-Cherbourg disposent de 15 rames (plus une rame de "secours").

la Grève de Juin 2014 aurait "cassé le rythme des maintenance".

Pendant la période estivale, de juin à septembre, la réduction du nombre de techniciens présents, et l'accumulation du retard de maintenance du fait de la grève de juin a provoqué des non-conformités importantes de même que des mises à quai tardives.

L'ensemble aurait du revenir à la normale en Octobre, mais la réalité de terrain a été tout autre.

Intercités a alors souhaité "profiter" de la période de vacances de Toussaint pour accentuer ses efforts sur la maintenance, quitte à proposer des rames non conformes...

Ce qui a été fait...

Mi-décembre (Fin novembre), retour à la normale pour les conformités, et pour les délais de mise à quai.

Mais le début du mois de décembre présente à nouveau des chiffres catastrophiques quant à la régularité.

Les associations ont manifesté leur désaccord quant au mode de calcul et surtout ont insisté sur les répercussions de ces retards répétitifs sur la vie professionnelle et personnelle.

(90 % , étonnant car du temps de monsieur Knipper , il ne voulait pas fixer d'objectif mais laisser sous entendre quie 95 % devait être un minimum.

Au fait qui fixe cet objectif ? il serait judicieux de faire fixer cet objectif par l'autorité organisatrice : DREAL & DGITM en concertation avec les associations d'usagers. Ce pose aussi la question de l'organisme chargé de vérifier cette régularité : l'autocontrôle a quand même ses limites.)

(Cela confirme bien le manque de maintenance du matériel roulant : pourquoi la SNCF ne met elle pas les moyens tout de suite ?

Maintenant , il n'y a pas que la maintenance des trains , il y a aussi bon nombre de retard du aux installations : que fait la SNCF ?)

Situation Structurale de la Gare Saint-Lazare:

- Problème généralisé d'Etat de la Voie
 - Problème généralisé de capacité : 1 train sort de la Gare toutes les 27 secondes (... quand tout va bien !)
 - Problème de l'Etranglement au niveau de la Section Vernouillet / Poissy
 - Retard pris sur les Travaux de Rénovation. Le Poste d'Aiguillage de PSL n'a pas été modifié depuis 1967
- ==> Plan Choc en 2014 : 200 Millions d'Euros de Travaux de rénovation de

voies (en cours)

==> Probable reconduction du Plan en 2015

d'où un fort impact sur la circulation

Situation Structurale sur le Réseau Basse-Normandie

- Problème généralisé d'Etat de la Voie
 - 180 Millions d'Euros de travaux programmés entre 2013 & 2018 sur Paris-Granville
 - 10 Semaines de Fermeture des Voies (Septembre / Novembre 2015)
 - Remplacement par des Bus : Paris / Granville 5h de trajet

Facteurs Conjoncturels:

- Projet Urbain des Batignolles
 - Construction de la Cité de la Justice, d'un Parc
 - Forte pression immobilière sur le Centre de Maintenance des Batignolles
 - Impossibilité d'extension des Voies spécifiques d'accès au Centre de Maintenance
- Travaux de Rénovation des Voies du Centre de Maintenance
 - En cours jusqu'en 2018
 - Complique la manœuvre et gestion des voitures en maintenance
- Défaut d'Alerte sur la situation réelle de la Maintenance
- Découverte d'un Problème de Compétences (electroniques?) sur les rames "Paris-Rouen-Le Havre"
 - Renfort de Dépanneurs détachés d'autres Centre de Maintenance
 - Mise en Dépannage des rames sur d'autres Technicentres
 - Allègement des Rotation (*suppression de trains*)

Accès Géographique au Centre de Maintenance:

- Le Centre de Maintenance des Batignolles ne dispose que d'une Voie (dite Voie Unique) pour acheminer les Rames vers les Quais Intercités (22-27)
- Les Quais Intercités sont partagés avec la desserte Paris - Ermont
- Les trains à destination d'Ermont "coupent" la Voie Unique
 - Cette dernière n'est donc disponible que lorsqu'aucun train de banlieue ne circule sur ces tronçons (les Trains de Banlieue sont prioritaires)
 - Typiquement, aux heures de pointe, le Centre de Maintenance dispose de créneau larges de 2 minutes pour sortir et acheminer une rame, sous peine d'attendre le prochain créneau 15 à 20 minutes plus tard

(Une explication "élégante" pour les mises à quai très tardive)

En conclusion :

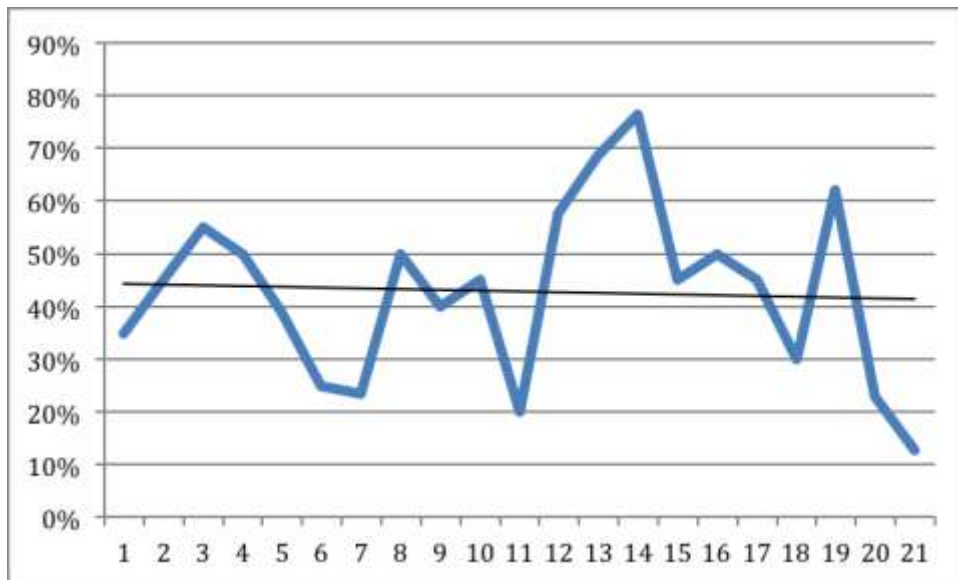
Beaucoup d'aspects techniques ont été donné pour mieux comprendre les mauvaises performances de la SNCF Intercités , Beaucoup d'excuses aussi.

Nous retenons de cette réunion une réelle volonté de la part du Directeur de la ligne de vouloir parler « en toute franchise ».

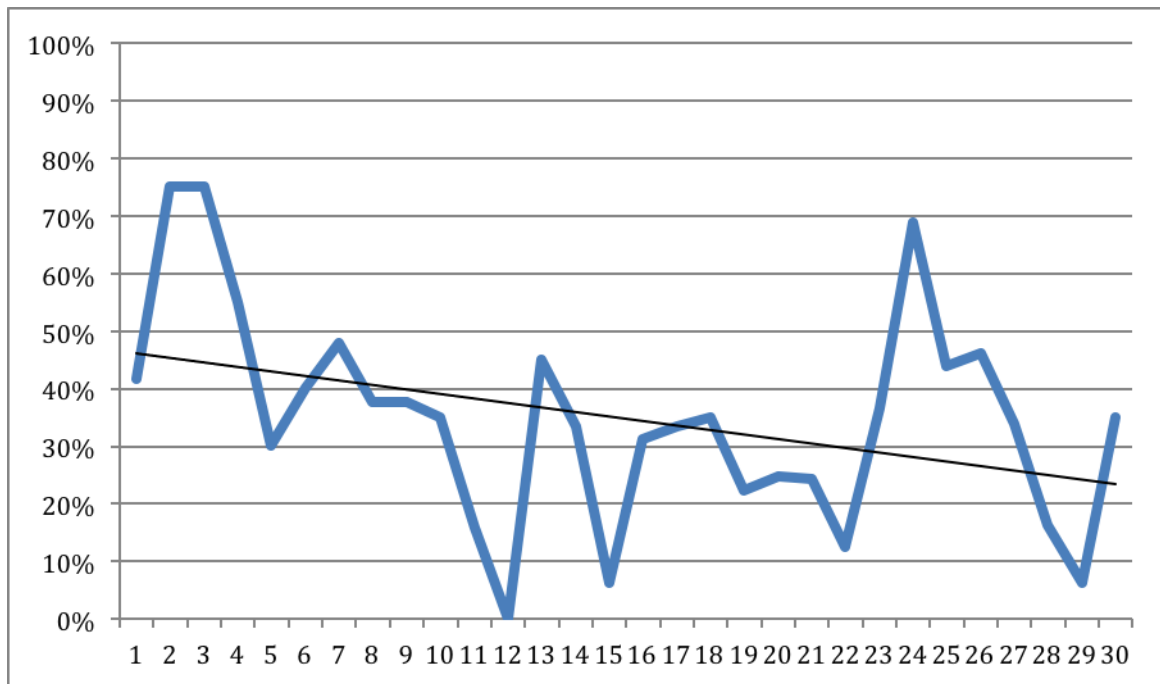
Concernant Batignolles, la notion d'audit interne et externe annoncé lors de la réunion du 15 décembre à Caen est confirmée. Tout comme l'engagement de la SNCF de prendre les mesures qui s'imposeront lors de la connaissance de ces audits environ février 2015.

Néanmoins, rien n'est gagné !!! Car les affaires de Batignolles, de travaux immobiliers, ne datent pas d'aujourd'hui, comme des audits . Depuis trois ans, les résultats ne sont toujours pas là.

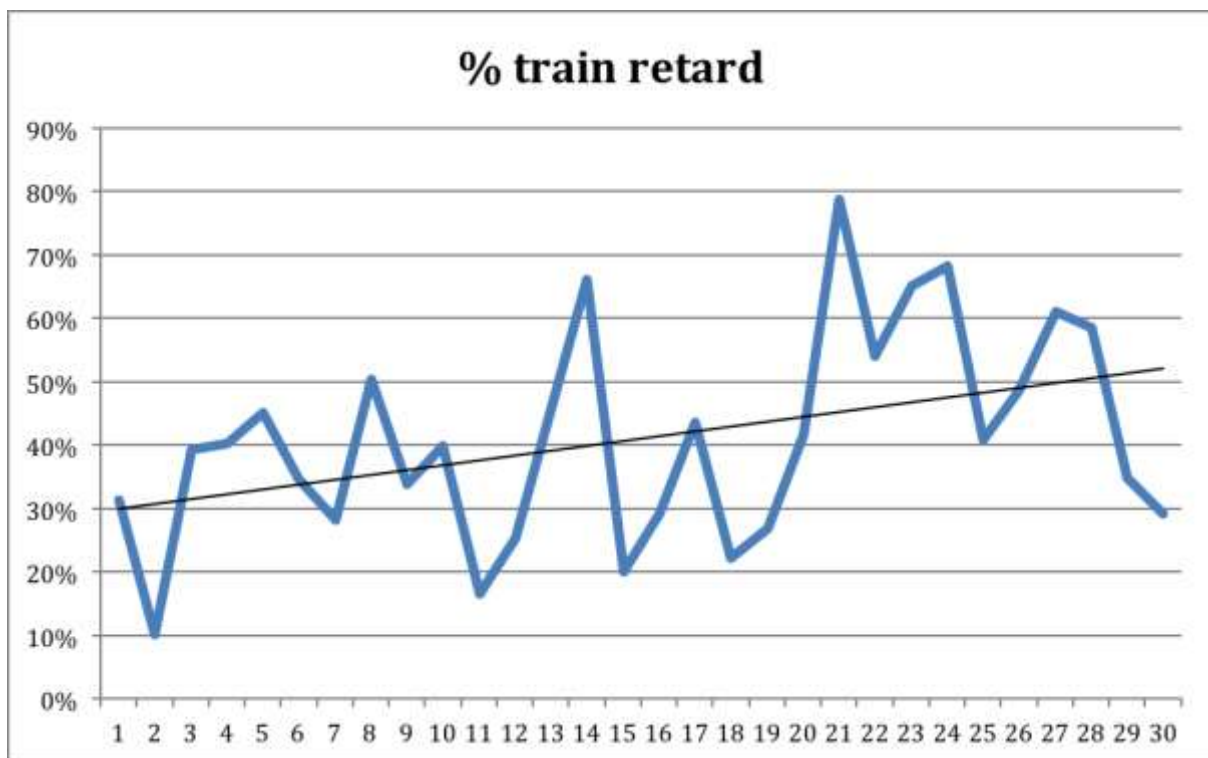
Ci joint les retards depuis quelques mois sur Paris Bernay , retard à 5 min et plus



pourcentage de train en retard sur Paris Bernay AR, en décembre.



pourcentage de train en retard sur Paris Bernay AR, en novembre 2014.



pourcentage de train en retard sur Paris Bernay AR, en octobre 2014.



ponctualité des trains mensuel depuis janvier 2013 sur Paris Bernay AR