

SNCF
SARDO-Bibliothèque
45, rue de Londres
75379 PARIS CEDEX 08
(PARIS SAINT-LAZARE)
Tél. : 01 53 42 90 11

REFERENCE

FER064699

CAHIER

223

1862

Vie du rail magazine

2009-01-28, n° 3191, p. 6-8, 10. Voir aussi 2009-02-04, n° 32, p. 24-27, ill. (La Vie du Rail International).
- (REVUE) - S/C : 0301

Ile-de-France. Pourquoi la régularité se dégrade ?

Ile-de-France. Pourquoi la régularité se dégrade

Les voyageurs se plaignent, les élus renchérissent, à juste titre : SNCF et RATP le reconnaissent, la régularité se dégrade. Reste que les plans à mettre en place seront des solutions d'attente sur un réseau vieillissant où les investissements sont restés à la traîne depuis trop longtemps.

Guillaume Pepy, le président de la SNCF, l'a reconnu face à Jean-Paul Huchon, patron des transports en Ile-de-France : « Je ne suis pas satisfait de la régularité en 2008 sur le réseau Transilien. 88,3 %, ce n'est pas assez. » Pas assez par rapport à 2007, qui affichait 90,5 %. Ou aux TER qui en sont, en 2008, à 90,7 %. Pas assez surtout par rapport à l'objectif fixé dans le contrat passé, il y a un an, avec le Stif, le syndicat des transports d'Ile-de-France, à 91 %, pour 2008 et 2009. Un pourcentage global approximatif, puisque les objectifs, avec les pénalités qui leur sont associées, sont déterminés ligne par ligne.

Alors, peut mieux faire ? Pas si sûr. Le président de la SNCF le reconnaît : la régularité, c'est une exigence « très forte » des usagers. Mais, juste après avoir réaffirmé l'objectif des 91 % pour l'année en cours, il ajoute : « Avec le réseau que l'on a, je pense que nous ne sommes pas en état d'atteindre les objectifs. »

Difficile en effet sur un réseau saturé de faire circuler des trains supplémentaires aux heures de pointe sur de nombreuses lignes ferroviaires. Certaines sont même aux limites de la saturation en dehors des pointes. Et puis, ce réseau ancien et vieillissant est victime avant tout d'un manque flagrant d'investissements pas seulement ambitieux, mais simplement « basiques », depuis des trente dernières années.

Ainsi trois régions SNCF d'Ile-de-France sur cinq (Paris Nord, Paris-Rive Gauche, Paris-Saint-Lazare) ont des appareils de voies qualifiés de très âgés.



Marc CARMANTRANT

La ligne D connaît le plus bas taux de régularité : inférieur à 83 % environ

Quant au matériel, avant les arrivées massives de matériel neuf et rénové annoncées, il a un âge moyen élevé, autour des 23 ans

en moyenne. Et même si l'on promet un parc à 100 % neuf ou rénové, ce n'est pas pour demain mais pour dans six ans.

Guillaume Pepy le réaffirme. La SNCF en Ile-de-France doit viser un taux de régularité de 92-93 %. Mais il précise aussitôt que ce ne

Signaux d'alarme, suicides... et autres causes « externes »

Depuis 1999, les causes dites « externes » de retard sur le réseau Transilien sont en augmentation de 150 %. Pour 2008, en voici les chiffres essentiels.

● Malveillance : 16 % des retards

Plus de 17 actes par jour ont entraîné le retard ou l'annulation de plus de 17 500 trains. En un an, plus de 7 600 signaux d'alarme ont été tirés de façon injustifiée. Cela représente une croissance de 5,7 % par rapport à l'année précédente. En octobre, mois record, on a recensé 25 signaux d'alarme tirés chaque jour. Sur les lignes C et D, la malveillance cause près d'un retard sur cinq.

● Accidents de personne : 6 %

On a recensé plus de 700 « événements voyageurs » : chutes, suicides, malaises, soit près de deux par jour. Ils ont entraîné l'annulation de plus de 7 000 trains. Parmi ceux-ci, près de 250 suicides, plus d'un tous les deux jours, ont entraîné le retard ou l'annulation de plus de 4 500 trains. Particularité : ces « accidents de personne » ont causé près d'un retard sur dix sur la ligne C du RER.

● Obstacles sur les voies : 5 %

Ce sont, en fait, essentiellement des intrusions, des objets déposés sur les voies... Près de 500 ont entraîné le retard ou l'annulation de quelque 4 000 trains. Les « obstacles » concernent notamment la ligne E (8 %) et la ligne C (7 %).

sera possible qu'une fois arrivé tout le nouveau matériel.

Alors que le trafic augmente régulièrement et fortement, avec des records comme sur la ligne D du RER : + 40 % en huit ans, difficile donc de se bercer de trop d'illusions en ce qui concerne une amélioration rapide du taux de régularité des trains. La D détiendrait d'ailleurs aussi le « record » avec un taux de régularité inférieur à 83 % environ. Certes, la méthode pour fixer ce taux, pour la SNCF, est exigeante, par principe. Il prend en compte les trains avec un retard inférieur à 5 minutes, en heure de pointe, dans le sens de la pointe. Toutefois, cela correspond assez bien aux situations ressenties par le client au quotidien. Même si l'on s'aperçoit, lorsqu'on examine les causes de ces incidents en 2008, que les causes internes à la SNCF représentent « seulement » 38 % des retards.

Pour le reste, quelques simples chiffres sont instructifs. Au quotidien, en moyenne, on constate sur le réseau Transilien 20 signaux d'alarme tirés. Conséquence directe : une trentaine de minutes pour les trains sur la ligne. Mais aussi 17 actes de malveillance, deux suicides, entraînant chaque fois de deux à trois heures de retard sur la ligne. Leur gestion, des plus délicates, se fait au quotidien. Dernier exemple de « grosses » perturbations en date, ce 15 janvier : en début de pointe, à 17h11, un « accident de personne » est signalé sur la ligne C du RER à Saint-Michel. Six minutes plus tard, idem sur la ligne D, à Viry-Châtillon. La circulation a repris normalement entre Invalides et Paris-Austerlitz à 18h50. Et sur la ligne D du RER, entre Juvisy et Corbeil, à 19h20. Bilan : 73 trains en retard et 10 annulés sur la ligne C, 32 retardés et 8 annulés sur la D. Une illustration du quotidien sur le réseau ferroviaire d'Ile-de-France.

Pascal GRASSART

Stif/SNCF/RATP. Des solutions en attendant mieux

Des lignes saturées, comme la ligne A du RER ou la ligne 13 du métro. Un taux d'irrégularité record pour la ligne D, supérieur à 17 % des rames. Certes, le mode de calcul de ce pourcentage est exigeant, puisqu'il ne prend en compte que les trains dès les cinq minutes de retard aux heures de pointe dans le sens de la pointe. Qu'importe. Ce qui est sûr, c'est que tout n'est pas dans les clous du contrat conclu voici un an entre le Syndicat des transports d'Ile-de-France (Stif) et la RATP, d'une part, et avec la SNCF de l'autre. Et lorsque survient une grève comme celle qui dernièrement, à Saint-Lazare, a conduit au blocage de la gare toute une journée, cela passe mal auprès des usagers au quotidien. Et des élus d'Ile-de-France.

C'est dans ce contexte que Jean-Paul Huchon a réuni, ce 19 jan-

vier, un conseil d'administration « extraordinaire » du Stif, qui orchestre les transports. « Malgré les efforts très importants du Stif et des opérateurs, il y a une dégradation des performances en régularité, en particulier ces derniers mois. Sur certains axes, les usagers n'en peuvent plus », déplore le double président du conseil régional et du Stif.

Pour l'occasion étaient réunis Pierre Mongin, le PDG de la RATP, et Guillaume Pepy, le président de la SNCF. Leur principale mission lors de ce délicat premier anniversaire de contrat : expliquer aux administrateurs du Stif l'ensemble des dysfonctionnements qui connaît le réseau francilien de transports en commun. Et présenter les mesures mises en place susceptibles d'y remédier. Inutile, cependant, de se bercer d'illusions. Comme l'a dit sans détour Guillaume Pepy :

« Avec le réseau que nous avons, nous n'avons pas les moyens d'atteindre les objectifs fixés par le Stif en termes de régularité. » En attendant les grands chantiers de demain restera donc à fixer le niveau des pénalités. Etat des lieux.

Un trafic toujours à la hausse

Patron de la RATP, Pierre Mongin parle de situation exceptionnelle, avec une augmentation de la fréquentation sans précédent en 2008, supérieure à 3 %. Soit 300 000 voyageurs de plus chaque jour. Une hausse qui atteint les 9 % sur le RER A. Même remarque chez Guillaume Pepy : « La bonne nouvelle, c'est que les Franciliens utilisent de plus en plus les transports collectifs : 4 % l'an passé, plus 25 % de fréquentation en six-sept ans. La mauvaise note, c'est qu'il y a une course de vitesse pour que les financements nécessaires soient mis en œuvre et que les nouvelles infrastructures, le matériel nouveau, arrivent. » Et lorsqu'on augmente le trafic de 4 % sur des voies saturées, avec du matériel en limite d'âge, pour répondre aux demandes des autorités régionales, il n'est pas aisé d'absorber les trains supplémentaires.

Tout cela donne une équation à résoudre, dont les termes sont trop bien connus : une importante hausse du trafic, une saturation de certaines lignes, peu d'investissements réalisés ces trente dernières années, une infrastructure vétuste... Résultat : ça coince fort sur le réseau.

D'autant plus que les causes externes d'incidents – des signaux d'alarme tirés ou des suicides – sont en nette hausse, autour des 35 %. Le tout accentué aussi par le fait que « la gestion sociale est

Un plan de 18 milliards d'euros

Pour solder les retards liés au passé, Jean-Paul Huchon a son plan. Le montant de ce plan d'investissements : près de 18 milliards d'euros. La Région, le Stif, les départements sont prêts à mettre sur la table les deux-tiers de la somme, soit 12 milliards. Ensuite, comme l'a redit à loisir le président de la région, en ce début d'année : « Nous demandons à l'Etat de respecter ses engagements ». En partenariat. Cela doit représenter 4 à 6 milliards d'euros.

Parmi les pistes préconisées pour affecter des ressources nouvelles : l'adaptation du Versement Transport, l'affectation d'une part des plus-values liées à l'impact de transports plus performants sur la promotion immobilière. Avec comme exemple typique la Défense et le prolongement d'Eole à l'ouest. Ou encore « restituer » les sommes prévues dans le Fonds d'aménagement de la région Ile-de-France, le Farif. Pour Jean-Paul Huchon, tout cela doit permettre de disposer de 300 à 400 millions d'euros par an pendant dix ans. Et de régler l'addition annoncée pour les projets ambitieux, à moyen et long terme, du prolongement de la ligne 14 à Arc Express en passant par les tangentielles. Des projets techniquement prêts pour lesquels manquent – juste – les moyens financiers adaptés.

P.G.

rendue difficile car on demande davantage aux entreprises de service public », résume Jean-Paul Huchon. Davantage d'offre, davantage de régularité, davantage d'information.

RATP, la 13 toujours...

Si Pierre Mongin souligne le fait que le contrat est « globalement » respecté avec la plupart des indicateurs plutôt en amélioration, il reste les maillons faibles. Et toujours, outre les lignes A et B exploitées avec la SNCF, la ligne 13 de métro. L'objectif de 95 secondes entre deux trains en heures de pointe n'est pas tenu. Et les temps de parcours ont tendance à s'allonger. Si aucun miracle n'est attendu, tout un ensemble de moyens nouveaux sont toutefois déployés : 43 conducteurs supplémentaires, un programme d'investissement de 250 millions dans les cinq ans, 20 rames MF 77 rénovées mises en service, l'ouverture d'un poste de commande centralisé spécialement pour la 13, susceptible d'offrir une meilleure réactivité en cas d'incident. Et puis, cofinancée à 50 % par le Stif, l'installation de portes palières vitrées pour « fiabiliser le départ des trains ». En 2010, ce sera Miromesnil.

TER, TGV... la régularité se maintient

En Ile-de-France, le taux de régularité est donc en nette baisse pour 2008. Pour les autres activités voyageurs, la tendance est à une certaine stagnation.

● Pour les TER

Avec le critère des 5 minutes de retard, le taux de régularité pour les TER est en légère baisse, 90,7 % contre 90,9 % de trains « à l'heure » en 2007.

● Pour les TGV et Corail de Voyageurs France Europe

Tendance inverse. Si l'on garde ce même critère de 5 minutes, le pourcentage monte de 82,3 % à 82,8 %. Toutefois, de façon habituelle pour les Grandes Lignes, c'est le seuil de 10 minutes de retard à l'arrivée qui est retenu. Dans ce cas, on passe de 89,3 % de trains à l'heure en 2007 à 89,51 % en 2008.

Bien utile pour grappiller de précieuses secondes, réduire le temps de stationnement et sécuriser le départ des rames. Pour cela aussi, du personnel supplémentaire, une centaine à terme, est affectée sur ces quais aux heures de pointe. Pour Pierre Mongin, c'est clair : « L'amélioration ne passera pas par des trains en plus. On est à la limite de ce que l'on peut faire sur ce point, avec en heure de pointe une rame à quai par station. Le problème de la 13, ce sont les quelques secondes perdues entre les entrées et les sorties. Avec, au bout du compte, une accumulation qui donne, sur une journée, une dizaine de trains en moins. »

Et puis, côté métro, 78 trains de

plus sont affectés à la ligne 5 alors que 58 trains de plus vont être mis en circulation progressivement, à partir de février 2009, sur la ligne 9. Cela doit permettre de sérieusement réduire, sur ces lignes, les temps d'attente.

La ligne A encore

Du secrétaire d'Etat aux Transports au Premier ministre, récemment, elle a fait l'objet de toutes les visites. Et de beaucoup de promesses, bien difficiles à tenir. Un chiffre clé, c'est le nombre de trains passant aux heures de pointe, dans le sens est-ouest, le plus chargé. Il était tombé à 21 trains. Il est remonté à 25 en 2008. Du mieux, mais inférieur

à l'objectif, fixé à 27. Les principales difficultés se situent dans le tronçon central, exploité par la RATP. Parmi les pistes récemment explorées, la mise en place d'une rame de réserve sur une voie de service à côté de Nation va être poursuivie. Il y en aura désormais deux, susceptibles d'être injectées dans le trafic si le temps d'attente est trop long.

Et puis, et surtout, l'investissement, cofinancé Stif-RATP, va être très important en matériel roulant. Avec l'arrivée très attendue des rames à deux niveaux et une capacité supplémentaire de 50 % par rapport aux MI 84. Le marché en cours – l'appel d'offres doit être rendu dans les prochains jours – porte sur une trentaine de rames. La première devrait être livrée en 2011. Ce qui est nouveau, annoncé lors de la visite du Premier ministre, c'est que le rythme des livraisons sera accéléré : au lieu d'un train il y en aura huit dès 2011. Cela participe au plan de relance, avec des investissements devant passer cette année à 1,5 milliard d'euros contre près de 1 milliard l'an passé.

La B enfin

La date est importante, plus que symbolique : le 26 janvier, 35 % des trains de la ligne B seront assurés par des conducteurs conduisant d'un bout à l'autre de la ligne. C'est-à-dire sans relèves en gare du Nord. Soit 80 trains au lieu de huit actuellement. Il s'agit ainsi d'améliorer la fluidité sur cette ligne. Et le centre unifié de commandement de la ligne B, sur un même site réunissant responsables SNCF et RATP, va se mettre rapidement en place.

Et après ?

Il faut accélérer le rythme des investissements transports en Ile-de-France, pour éviter l'asphyxie annoncée des modes de transport public. Sur le principe, tout le



Sur le RER A, la trentaine de rames à deux niveaux attendue permettra de doubler la capacité par rapport aux MI 84.

monde s'accordera. Un premier signe bien concret de cette volonté va se traduire par l'arrivée sur le réseau Transilien de 100 trains neufs Francilien (ex-NAT) dans les quatre ans. Soit 20 % de mieux que prévu, relève Guillaume Pepy. Reste à convaincre le Stif de suivre, pour ce matériel financé à 50-50. Et d'accélérer le rythme des livraisons. Réponse attendue par Bombardier au plus tard en juin. Et ensuite, outre le matériel, pour le président de la SNCF il s'agit de privilégier les infrastructures existantes et les projets qui pourraient être rapidement réalisés. Exemplaires à cet égard, et « d'une très grande urgence », les travaux de modernisation pour les lignes C et D. Leur coût : 500 millions d'euros. Et des schémas directeurs qui ne sortent pas encore des tiroirs. Il y a aussi la Tangentielle Nord et le prolongement d'Eole à l'ouest. Un projet prêt, et un signe positif donné par François Fillon évoquant une échéance dans les cinq ans. Un signe annonciateur d'une volonté nouvelle, espèces sonnantes et trébuchantes à la clé ? P. G.

RATP. La Régie teste un nouveau système d'info-voyageurs

Son nom, c'est Image. Il s'agit d'un nouveau système d'information multimodal testé par la RATP depuis le 16 janvier à la station de métro Pont-de-Sèvres. Il est destiné à équiper tout le réseau du métro et du RER à l'horizon 2012. Avec ses écrans plats LCD, Image présente l'heure des prochains bus, métros ou RER en correspondance ou les éventuelles perturbations de trafic. Prochaine étape : une dizaine d'écrans sera installée à l'été 2009 dans la salle d'échanges de la station Châtelet-Les Halles. L'expérimentation coûte 100 000 euros et la généralisation du système reviendra à plusieurs dizaines de millions d'euros.

Après Saint-Lazare. Questions sur le service minimum et le droit de retrait

Le conflit de la gare Saint-Lazare a fait surgir deux types de questions. L'une sur l'efficacité du service minimum, l'autre sur l'exercice du droit de retrait. Sur le premier, les politiques montent au créneau. Sur le second, la SNCF doit mettre au point, le mois prochain, un dispositif moins pénalisant pour les usagers.

59 minutes et 24 heures. Deux types de grève qui mettent à mal le service minimum

D'un côté la grève de 59 minutes, de l'autre, le droit d'entrer dans la grève et d'en sortir jour après jour. Les deux possibilités, utilisées avec malice, ont mis à mal tout le dispositif du service minimum.

Pour Jean-Pierre Farandou, directeur délégué Proximités, cela fonctionne, dans l'ensemble, et a fait la preuve de son efficacité puisque cela a permis dans la plupart des cas de parvenir à un service prévisible réellement effectué. Il résume son sentiment sur le dernier changement de service, période traditionnellement propice aux troubles : « Si l'on excepte Saint-Lazare et Nice, tout le monde a joué le jeu. L'esprit de la loi, c'est le service maximum. Lorsqu'il y a eu conflit, il y a eu plus de service qu'auparavant et l'on a informé de façon plus fiable les voyageurs. »

Reste que cette loi a montré ses limites. Et la difficulté, pour la SNCF, d'anticiper s'il y a malice... En ce qui concerne le conflit de Saint-Lazare, Jean-Pierre Farandou estime que tout le monde en est sorti perdant. Pour éviter cela, dans l'avenir proche, « il faut réfléchir à froid avec les organisations syndicales sur les pratiques du conflit social ». Même raisonnement de la part de Dominique Bussereau, qui a tenu un point-presse le 20 janvier, à l'issue d'une réunion avec

Guillaume Pepy. « On s'est aperçu que cette loi qui a donné d'excellents résultats peut être détournée à la marge. Il faut que l'on trouve les moyens d'éviter ces détournements », a-t-il ajouté.

« On va travailler sur le sujet avec le nouveau ministre du Travail, Brice Hortefeux, et avec tous ceux qui sont concernés », a-t-il continué. Il est selon lui trop tôt pour dire si cela pourrait passer par une nouvelle loi.

La Fnaut (Fédération nationale des usagers des transports), elle, demande sans tarder de « faire évoluer » la loi « afin de prévenir les usages abusifs et irresponsables du droit de grève et du droit de retrait [voir ci-dessous, NDLR], ce dernier ne devant être utilisé qu'en cas de danger immédiat ».

Quant au sénateur UMP Hugues Portelli, il vient de déposer une proposition de loi « visant à rendre inopérables les grèves de 59 minutes pratiquées par certains syndicats » après la suspension du trafic à la gare Saint-Lazare, a-t-il indiqué le 20 janvier dans un communiqué.

Droit de retrait. La solidarité sans la grève

Secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique Bussereau a indiqué le 20 janvier que, s'il juge les agressions d'agents de la SNCF « inacceptables et condamnables », et s'il « comprend tout à fait la réaction des agents », il faut empêcher que leur réaction de solidarité se fasse au détriment des clients du transport public, qui n'y sont pour rien. Et donc faire que le droit de retrait ne joue

que de façon tout à fait exceptionnelle. Le secrétaire d'Etat aux transports a fait « deux suggestions » à Guillaume Pepy.

D'une part, il pense qu'on pourrait donner un plus grand rôle aux comités d'hygiène et de sécurité, qui seraient très vite réunis en cas d'agression. Une bonne idée, souligne Jean-Pierre Farandou. « Etre factuel, très précis, objectif sur les faits, le plus vite possible, c'est essentiel pour déminer ces situations. »

D'autre part, Dominique Bussereau pense qu'on peut « associer les clients à la douleur des agents » par divers moyens : cahiers où faire part de sa solidarité, site Internet pour manifester son soutien, numéro vert ayant le même objet.

Jean-Pierre Farandou va dans le même sens, en indiquant, cette fois pour ce qui concerne l'entreprise, que des agents pourraient porter des brassards en solidarité avec un collègue agressé, que des sirènes pourraient retentir dans des gares ou que l'entreprise pourrait, par des encarts dans la presse, en commun avec les organisations syndicales, manifester son soutien. Bref, utiliser tous les moyens pour monter que l'agression est « inacceptable ».

Ceci suffira-t-il ? Guillaume Pepy doit réunir en février une table ronde sur le sujet avec les organisations syndicales. Table ronde qui doit « être conclusive », précise Dominique Bussereau. C'est-à-dire déboucher tout de suite sur des nouvelles pratiques qui ne pénalisent pas les usagers.

F. D. et P. G.

monde s'accordera. Un premier signe bien concret de cette volonté va se traduire par l'arrivée sur le réseau Transilien de 100 trains neufs Francilien (ex-NAT) dans les quatre ans. Soit 20 % de mieux que prévu, relève Guillaume Pepy. Reste à convaincre le Stif de suivre, pour ce matériel financé à 50-50. Et d'accélérer le rythme des livraisons. Réponse attendue par Bombardier au plus tard en juin.

Et ensuite, outre le matériel, pour le président de la SNCF il s'agit de privilégier les infrastructures existantes et les projets qui pourraient être rapidement réalisés. Exemplaires à cet égard, et « d'une très grande urgence », les travaux de modernisation pour les lignes C et D. Leur coût : 500 millions d'euros. Et des schémas directeurs qui ne sortent pas encore des tiroirs. Il y a aussi la Tangentielle Nord et le prolongement d'Eole à l'ouest. Un projet prêt, et un signe positif donné par François Fillon évoquant une échéance dans les cinq ans. Un signe annonciateur d'une volonté nouvelle, espèces sonnantes et trébuchantes à la clé ? P. G.

RATP. La Régie teste un nouveau système d'info-voyageurs

Son nom, c'est Image. Il s'agit d'un nouveau système d'information multimodal testé par la RATP depuis le 16 janvier à la station de métro Pont-de-Sèvres. Il est destiné à équiper tout le réseau du métro et du RER à l'horizon 2012. Avec ses écrans plats LCD, Image présente l'heure des prochains bus, métros ou RER en correspondance ou les éventuelles perturbations de trafic. Prochaine étape : une dizaine d'écrans sera installée à l'été 2009 dans la salle d'échanges de la station Châtelet-Les Halles. L'expérimentation coûte 100 000 euros et la généralisation du système reviendra à plusieurs dizaines de millions d'euros.

10 ♦ La Vie du Rail - 28 janvier 2009

Après Saint-Lazare. Questions sur le service minimum et le droit de retrait

Le conflit de la gare Saint-Lazare a fait surgir deux types de questions. L'une sur l'efficacité du service minimum, l'autre sur l'exercice du droit de retrait. Sur le premier, les politiques montent au créneau. Sur le second, la SNCF doit mettre au point, le mois prochain, un dispositif moins pénalisant pour les usagers.

59 minutes et 24 heures. Deux types de grève qui mettent à mal le service minimum

D'un côté la grève de 59 minutes, de l'autre, le droit d'entrer dans la grève et d'en sortir jour après jour. Les deux possibilités, utilisées avec malice, ont mis à mal tout le dispositif du service minimum.

Pour Jean-Pierre Farandou, directeur délégué Proximités, cela fonctionne, dans l'ensemble, et a fait la preuve de son efficacité puisque cela a permis dans la plupart des cas de parvenir à un service prévisible réellement effectué. Il résume son sentiment sur le dernier changement de service, période traditionnellement propice aux troubles : « Si l'on excepte Saint-Lazare et Nice, tout le monde a joué le jeu. L'esprit de la loi, c'est le service maximum. Lorsqu'il y a eu conflit, il y a eu plus de service qu'auparavant et l'on a informé de façon plus fiable les voyageurs. »

Resté que cette loi a montré ses limites. Et la difficulté, pour la SNCF, d'anticiper s'il y a malice... En ce qui concerne le conflit de Saint-Lazare, Jean-Pierre Farandou estime que tout le monde en est sorti perdant. Pour éviter cela, dans l'avenir proche, « il faut réfléchir à froid avec les organisations syndicales sur les pratiques du conflit social ». Même raisonnement de la part de Dominique Bussereau, qui a tenu un point-pressé le 20 janvier, à l'issue d'une réunion avec

Guillaume Pepy. « On s'est aperçu que cette loi qui a donné d'excellents résultats peut être détournée à la marge. Il faut que l'on trouve les moyens d'éviter ces détournements », a-t-il ajouté.

« On va travailler sur le sujet avec le nouveau ministre du Travail, Brice Hortefeux, et avec tous ceux qui sont concernés », a-t-il continué. Il est selon lui trop tôt pour dire si cela pourrait passer par une nouvelle loi.

La Fnaut (Fédération nationale des usagers des transports), elle, demande sans tarder de « faire évoluer » la loi « afin de prévenir les usages abusifs et irresponsables du droit de grève et du droit de retrait [voir ci-dessous, NDLR], ce dernier ne devant être utilisé qu'en cas de danger immédiat ».

Quant au sénateur UMP Hugues Portelli, il vient de déposer une proposition de loi « visant à rendre inopérables les grèves de 59 minutes pratiquées par certains syndicats » après la suspension du trafic à la gare Saint-Lazare, a-t-il indiqué le 20 janvier dans un communiqué.

Droit de retrait. La solidarité sans la grève

Secrétaire d'Etat aux Transports, Dominique Bussereau a indiqué le 20 janvier que, s'il juge les agressions d'agents de la SNCF « inacceptables et condamnables », et s'il « comprend tout à fait la réaction des agents », il faut empêcher que leur réaction de solidarité se fasse au détriment des clients du transport public, qui n'y sont pour rien. Et donc faire que le droit de retrait ne joue

que de façon tout à fait exceptionnelle. Le secrétaire d'Etat aux transports a fait « deux suggestions » à Guillaume Pepy.

D'une part, il pense qu'on pourrait donner un plus grand rôle aux comités d'hygiène et de sécurité, qui seraient très vite réunis en cas d'agression. Une bonne idée, souligne Jean-Pierre Farandou. « Etre factuel, très précis, objectif sur les faits, le plus vite possible, c'est essentiel pour déminer ces situations. »

D'autre part, Dominique Bussereau pense qu'on peut « associer les clients à la douleur des agents » par divers moyens : cahiers où faire part de sa solidarité, site Internet pour manifester son soutien, numéro vert ayant le même objet.

Jean-Pierre Farandou va dans le même sens, en indiquant, cette fois pour ce qui concerne l'entreprise, que des agents pourraient porter des brassards en solidarité avec un collègue agressé, que des sirènes pourraient retentir dans des gares ou que l'entreprise pourrait, par des encarts dans la presse, en commun avec les organisations syndicales, manifester son soutien. Bref, utiliser tous les moyens pour monter que l'agression est « inacceptable ».

Ceci suffira-t-il ? Guillaume Pepy doit réunir en février une table ronde sur le sujet avec les organisations syndicales. Table ronde qui doit « être conclusive », précise Dominique Bussereau. C'est-à-dire déboucher tout de suite sur des nouvelles pratiques qui ne pénalisent pas les usagers.

F. D. et P. G.