



# CADENCEMENT

## *Mécontentement partagé !*

# TGV NORMAND

## *Miroir aux alouettes ?*

Madame, Monsieur,

Pour la troisième fois, nous nous adressons à vous pour donner notre point de vue sur la mise en place du cadencement des lignes normandes au 14/12/2008.

- ❖ Que disions-nous le 1<sup>er</sup> décembre 2008 : *« Entre espoirs et inquiétudes... Nous connaissons vos déboires bien trop fréquents, les incidents à répétition que vous endurez sans réel progrès. Vos attentes sont légitimes en terme de qualité de service. Nous ne croyons pas au miracle ! La Direction SNCF met un minimum de moyens à disposition et en profite pour revoir les organisations du travail au détriment des conditions d'utilisation et de travail de ses personnels... ».*
- ❖ Malheureusement, les faits nous donnent raison et vous êtes les premières victimes. Les taux de régularité sont catastrophiques et les trains supprimés sans que l'on sache pourquoi se comptent par dizaine.
- ❖ Les travaux sur la ligne Paris/Le Havre n'expliquent pas tout. Le service pourtant adapté mis en place à cette occasion a été fortement perturbé. Même avec une circulation adaptée (moins de trains en circulation), la SNCF n'est pas capable d'assurer un service public de qualité.
- ❖ Les Comités d'Entreprises SNCF de Paris Saint-Lazare et Normandie avaient diligenté un Cabinet d'expertise pour une étude sur les choix et enjeux du cadencement. Les conclusions se passent de commentaires : *« La conduite du projet a été menée dans l'urgence. Un groupe de projet interne SNCF s'est ainsi constitué moins de 10 mois avant le lancement du projet, délai très court pour valider techniquement la faisabilité des nouveaux horaires et modifier les structures de production en conséquence ! La SNCF s'est focalisée en priorité sur le traitement des questions techniques structurantes. L'organisation et les moyens humains ont été positionnés comme variables d'ajustement ».*
- ❖ Le cabinet d'expertise considère que le cadencement intervient sur un réseau peu adapté à la densité des flux constatés, notamment sur l'axe Paris-Rouen et la section Mantes-Paris. Aucun investissement majeur de développement des capacités ferroviaires n'a été réalisé ces dernières années ou n'est programmé d'ici 2013-2015 :

- ❖ Bien entendu, des investissements ont été réalisés ou vont l'être, mais ceux-ci ne permettent pas d'envisager un accroissement significatif de la capacité des lignes.
- ❖ Ces investissements se bornent à moderniser ou à optimiser l'existant.
- ❖ Le projet de cadencement a donc été décidé sur la base d'une trame fonctionnant avec des « infrastructures constantes ».

LES CONSÉQUENCES VOUS LES CONNAISSEZ !

LES CHEMINOTS TRAVAILLENT  
AVEC LES MOYENS QU'ON LEUR DONNE

Alors que le cadencement génère un très fort mécontentement légitime, voici qu'un projet TGV normand pourrait voir le jour à l'horizon 2020/2025.

Faut-il un TGV normand ?

La pertinence n'est pas démontrée, ni en gain de temps, ni économiquement au regard du prix de la construction d'une ligne grande vitesse en milieu urbain et du prix d'une rame TGV (25 millions d'Euros).

**D'autres choix sont possibles**

**Nous proposons :**

- La remise en état de l'infrastructure existante permettant un relèvement de la vitesse de la ligne à 200 km/h.
- La mise en place de nouvelles infrastructures permettant d'augmenter et de fluidifier les circulations sur ces lignes.
- L'investissement dans de nouveaux matériels aptes à circuler à 200 km/h (*beaucoup moins onéreux que le TGV*).
- La création de la Gare Rouen Rive Gauche qui permettrait une plus grande fluidité en complémentarité avec l'actuelle Gare Rouen Rive Droite.

Pour la CGT, moderniser, développer les infrastructures existantes pour unifier les projets, afin d'assurer la cohérence des besoins de tous les usagers, voyageurs, est essentiel.

Nous porterons en détail nos propositions lors d'une conférence de presse le 14 septembre 2009, mais aussi lors de rencontres avec les pouvoirs publics, les décideurs économiques.

Bonne journée.

*Lundi 07 septembre 2009*