



Du Rififi à Saint-Lazare...

Comment traiter les situations de crise dans les gares parisiennes ? Depuis quelques semaines, un plan d'intervention dénommé Plan contre l'engorgement des gares en situation exceptionnelle (PEGASE) a été mis sur les rails. Ce plan, qui inclut des dispositions concernant les taxis, n'a pas envisagé le scénario de la gare Saint-Lazare du 13 janvier dernier...

Il arrive parfois que la politique de communication de la SNCF déraile... Guillaume Pepy, tente de nous convaincre, il y parvient parfois, de la modernité de l'entreprise ferroviaire dont il est le président. Beaucoup a été fait, dit et écrit par les têtes pensantes de la société nationale autour du TGV, de l'Eurostar ou du Thalys et d'ailleurs la SNCF ne lésina pas sur la dépense pour relooker son image et celle de ses trains-stars qui vous mettent notamment la Bonne-Mère à trois heures pétantes de Paris.

Guillaume Pepy ne se contente pas de présider, il lui arrive aussi d'avoir des idées dont il inonde les journaux. Récemment encore, il livra une très pertinente opinion (*Le Monde*, 8/11/2008) sur " l'écomobilité " en défendant un modèle de transport public " *respectueux des critères du développement durable* ". Personne ne lui fera reproche d'émettre des idées, mais ce que l'on attend d'abord du président de la SNCF c'est que les trains, et pas seulement les TGV, arrivent à l'heure et que la société nationale investisse dans des infrastructures dignes de ce nom. De ce point de vue, le pataquès survenu à la gare Saint-Lazare le 13 janvier dernier révèle une face moins brillante de la politique conduite par la SNCF.

Chaque jour ce sont 1 500 trains et 450 000 voyageurs qui transitent par Saint-Lazare, deuxième gare d'Europe après la gare du Nord, mais c'est la gare des travailleurs, la gare du pauvre en matière d'investissements ! Ici point de TGV ou autres Thalys et peu de trafic grandes lignes, plus de 90% des voyageurs sont des banlieusards souvent brinquebalés dans du matériel hors d'âge et par des motrices qui ont plus de 40 ans. La gare elle-même paraît sortie d'un livre d'histoire. On ne contredira donc pas Roland



SAINT-LAZARE EN CHIFFRES

450 000 passagers par jour
830 km de réseau
1 500 trains en circulation chaque jour
1 train au départ toutes les 28 secondes (aux heures de pointe)
1 400 passagers par train
6 000 employés dont 720 conducteurs
(source : SNCF)

Bonnepart, directeur des régions et des lignes normandes lorsqu'il déclare dans un article du *Monde* (8-9/02/2009, p. 15) : " *Nous sommes la zone parisienne qui a le plus de retard en matière d'investissement.* "

On allait le dire. Il faudra de nombreuses années avant de ressusciter Lazare !

Construite en 1867, les travaux de modernisation de cette gare, qui n'avait pas été rénovée depuis les années 30, seront achevés dans deux ou trois ans. A Saint-Lazare, c'est un voyage hors du temps auxquels les voyageurs doivent se préparer. On ne compte plus les retards, les trains annulés pour cause d'avarie de matériels, les défaillances dues aux installations de sécurité défectueuses qui nourrissent les blogs de passagers furibards... pour les usagers un mécontentement peut toujours en cacher un autre. Pour peu qu'un incident se produise ou qu'une grève éclate, c'est tout le système qui entre en turbulence. De ce point de vue, la grève tournante des conducteurs, entamée le 14 décembre, a amplifié pendant un mois les désordres sur le réseau et échauffé les esprits. Il y eut du ramponneau dans l'air au cours de ce mois de décembre... et surtout le 13 janvier lorsque, à la suite de l'agression d'un conducteur, le syndicat Sud-rail décida d'un arrêt de travail surprise, ce qui incita la direction de la SNCF à fermer la gare illico. Les passagers, qui n'avaient pas d'autre hâte que de retrouver leurs pénates et leurs charentaises *made in China*, se sentirent piégés. S'ensuivit un hourvari assourdissant au cours duquel l'abonné au Navigo se découvrit des gènes d'émeutier.



Face à cette situation inédite et insaisissable, fallait-il ou non activer le plan PEGASE (Plan contre l'engorgement des gares en situation exceptionnelle, voir encadré) ? Telle fut la question qui agita les méninges paniquées des responsables de la SNCF et de la Préfecture de police qui se montrèrent hésitants car ce plan n'avait pas été prévu pour être activé dans de telles situations. A l'origine, le très récent plan PEGASE fut conçu pour gérer le désengorgement des gares suite à des retards de trains grandes lignes ou TGV lorsque les arrivées de ceux-ci se produisent après la fermeture des réseaux de transports en commun. Fruit d'un travail

associant la Préfecture de police, la SNCF, la RATP et les centraux radios taxis⁽¹⁾, ce plan prévoit la mobilisation graduée de moyens complémentaires en bus et taxis afin d'acheminer les voyageurs franciliens vers leur domicile. Courant décembre, Jean-Marc Lemoine, administrateur de Gescop et chauffeur de taxi d'Alpha, fut détaché par le Groupement pour travailler au sein de la commission PEGASE afin notamment de participer à l'organisation du rapatriement des passagers en "détresse" et d'établir des plans de circulation autour des gares en cas de crise. Toutes les gares parisiennes furent dotées de ces plans... à l'exception de Saint-Lazare qui n'accueille pas de trains grandes lignes. Néanmoins, le 13 janvier dernier, la Préfecture de police alerta les centraux

radios taxis sur les événements en cours à Saint-Lazare, message immédiatement relayé auprès des chauffeurs.

Expérimenter des "tarifs collectifs" ?

Pour sa part, Jean-Marc Lemoine, arrivé tardivement sur place, put prendre toute la mesure du désordre. Demandant à dialoguer avec l'officier de police chargé de gérer la crise, il essuya plusieurs refus des forces de police massivement présentes sur le site. On le pria même de circuler, sans aucun ménagement. Colère de l'intéressé qui refusa d'obtempérer et qui prit l'initiative de se rendre directement au car de commandement où l'officier lui confirma que le plan PEGASE n'avait pas été activé. Les

autobus mis à disposition des usagers et la réouverture de la gare permirent de faire face aux besoins, mais le représentant de Gescop constata cependant que " nos troupes étaient désordonnées, que la file réservée aux taxis était envahie par des voitures de police et que plusieurs motos-taxis pratiquaient du racolage en toute illégalité. " L'état de crise profite toujours à certains... Dans ces situations de tension, ne faudrait-il pas que les sociétés de taxis expérimentent auprès des usagers errants de la SNCF des "tarifs collectifs"⁽²⁾ ? Il y a là un vaste sujet de réflexion afin d'adapter l'offre taxi et satisfaire la demande dans des situations extraordinaires.

A l'évidence, des enseignements seront tirés de cette séquence critique afin de réajuster voire de redimensionner le plan PEGASE qui comporte également un volet financier concernant directement les taxis. En effet, en cas d'activation du plan, il est prévu que les agents de la SNCF remettent aux voyageurs des chèques taxis d'une valeur de 20 € ou 30 € selon les gares, disposition, comme le précise Jean-Marc Lemoine, " qui a été clairement expliquée aux chauffeurs d'Alpha taxis ". (voir page 12). Si l'application de PEGASE pour les gares risque de connaître quelques ratés, car les situations qui se présentent ne ressemblent jamais à celles que l'on avait imaginé, il est un autre plan de désengorgement qui met déjà en ébullition les acteurs des transports en Ile-de-France, celui relatif à Paris avec le délestage des lignes de métro et de RER parisiennes grâce à une nouvelle rocade de métro en petite couronne. Jean-Paul Huchon président (PS) de la région n'est pas sur la même longueur d'ondes que Christian Blanc secrétaire d'Etat (Nouveau Centre) chargé de la région-capitale. Le projet " Arc Express " du premier propose de situer ce métro à une dizaine de kilomètres tandis que le second réfléchit à un métro circulaire souterrain, mais en grande couronne, qui relierait les grands pôles de développement de la région tels que Saclay, la Défense, le nord du Bourget, Marne-la-Vallée, Rungis. Quel que soit le projet retenu, les professionnels du taxi devront se montrer attentifs à son impact puisque ce projet de métro circulaire aura des conséquences sur l'activité du taxi.

Plus que jamais, face aux enjeux de l'avenir des transports en Ile-de-France, la concertation et la négociation entre professionnels du taxi et élus devraient constituer des règles cardinales. C'est plutôt mal parti puisque, lors du salon du taxi, ni la ville de Paris ni le conseil régional ne déléguèrent de représentants officiels.

Laurent Lasne

PEGASE en bref

Plan contre l'engorgement des gares en situation exceptionnelle

Le plan s'applique aux trains qui, suite à un incident d'ampleur, arrivent dans une gare parisienne à partir de 23 heures. Deux niveaux d'alerte sont prévus en fonction de l'heure d'arrivée des trains en gare et du volume des voyageurs concernés.

Le niveau 1 correspond à une situation contrôlée avec une prise en charge qui peut être assurée par un renfort en taxis.

Le niveau 2 correspond à une situation de crise. Arrivée de milliers de voyageurs après la fermeture du réseau des transports en commun. Dans ce cas, le plan prévoit à la mobilisation maximale des moyens en taxis et bus. Les voyageurs se verront remettre des chèques taxis par les agents de la SNCF.

Communication du plan auprès des taxis

La mobilisation des taxis en cas d'activation du plan se fait par les centraux radios afin d'orienter les chauffeurs vers la ou les gares concernées. Pour toucher également les taxis non affiliés à un central, des messages seront diffusés sur les panneaux situés dans Paris, sur la périphérie et sur les autoroutes franciliennes.

Tout au long d'une situation de crise, les centraux radio taxis seront tenus informés de l'évolution de la situation afin qu'ils puissent dimensionner la mobilisation des chauffeurs en fonction des besoins.

⁽¹⁾ Par le biais du Syndicat des centraux radios, dont Gilles Boulin est le vice-président.

⁽²⁾ Sur l'exemple des taxis milanais qui appliquent un "tarif collectif" sur demande des passagers à partir de trois personnes. Une course de 60 euros en tarif normal devient une course de 80 euros si l'on applique le "tarif collectif" (soit + 20 euros pour le chauffeur et une course plus économique pour chacun des passagers qui ne réglera que 20 euros dans le cas où ils sont 4). Selon Gilles Boulin cette tarification pourrait s'appliquer lorsqu'une ligne régulière de transports public n'est plus opérationnelle.