



Bonjour...

USAGERS – CHEMINOTS EN FINIR AVEC LA CASSE DE LA SNCF !

Améliorer le service public et répondre aux besoins des usagers

Lu dans la presse de ces
derniers jours :

« **La SNCF fait panne à voir.**
*Devant la succession de
couacs, le groupe a dû
dégainer un plan pour douze
lignes à problèmes. Mais le
mal est plus profond... »*
Libération

« **La grève des abonnés du
TGV prend une ampleur
inégalée...** »
L'Humanité

« **Ras-le-bol d'être traités
comme du bétail !**
*Les efforts consentis pour
développer les lignes à
grandes vitesse (LGV) ne
doivent pas conduire la SNCF
à négliger les usagers du
réseau ferroviaire français, a
déclaré hier lundi François
Fillon en soudant
symboliquement un rail d'une
nouvelle LGV... »*
Paris Normandie

« **Ceux qui n'aiment plus
prendre le train. Rien ne va
plus entre la SNCF et les
usagers excédés par des
retards et des
annulations...** »
Le Monde

« **La SNCF tire le signal
d'alarme pour la sécurité
sur le réseau ferroviaire...** »
Les Echos

Depuis plusieurs mois, des dysfonctionnements font leur apparition sur le réseau ferré français. La CGT l'avait prédit...

Excédés par la dégradation continue de vos conditions de transport, vous êtes nombreux actuellement à agir. A l'instar du train Strasbourg - Port Bou qui a mis 26 heures pour réaliser en partie son parcours, du croisement des TGV en direction de Nantes et de Rennes, mais aussi et surtout des nombreux retards que vous subissez pour beaucoup au quotidien, votre exaspération trouve son expression dans ce type d'action. Ainsi, ce que nous redoutions, annoncions et dénoncions depuis des années, et tout particulièrement en avril dernier, est arrivé : la casse de la SNCF est désormais bien amorcée et se fait durement sentir pour ses usagers.

Peu, parmi les médias, responsables politiques et dirigeants de la SNCF, sont enclins à faire le lien entre votre mobilisation et celle des cheminots; et pour cause ! Il s'agit de tout faire pour taire le bien fondé de nos mobilisations, ses revendications et les convergences d'intérêts exprimées par la CGT à cette occasion avec vous.

Plutôt que d'infléchir sa politique, la direction de la SNCF préfère se confondre en excuses...

Une nouvelle fois sous le feu des critiques, le PDG de la SNCF préfère se confondre en excuses que d'infléchir sa politique. Annonçant dans la précipitation un plan de renforcement de la qualité de service, il limite toutefois ce dernier sur douze lignes uniquement. Exit par conséquent d'autres relations tout aussi concernées par des dysfonctionnements à répétition, comme par exemple les 1 700 Km de ralentissements faute d'entretien des installations. En outre, ce plan engagé à partir de mars prochain ne verra, au mieux, de possibles effets que d'ici 18 à 24 mois. A la veille d'une augmentation tarifaire de près de 3%, avec vous, nous ne pouvons qu'être indignés et sceptiques quant à la portée de cette annonce, aux contours, pour le moins, des plus flous.

L'intérêt général doit prévaloir sur la rentabilité financière à tout prix

Un plan d'amélioration de la qualité de service sous contrainte budgétaire...

Non contente d'avoir supprimé plus de 25 000 emplois de cheminots en huit ans, la direction de la SNCF pour son budget 2011, ratifié dans l'urgence et sous injonction du ministère des Transports en décembre dernier, prévoit d'en supprimer 1 850 de plus cette année. Dès lors, comment faire plus et mieux avec toujours moins ? Cette situation ne saurait non plus dissimuler les responsabilités des gouvernements, qui n'ont jamais réglé la dette que l'Etat a fait supporter au rail en France, il y a 30 ans, pour les investissements nécessaires aux lignes à grande vitesse. Par ailleurs, nous sommes à même de vérifier aujourd'hui la nocivité de la réforme engagée en 1997 créant Réseau Ferré de France (RFF) avec 20,5 milliards d'euros de dette à la clef liés à l'infrastructure ferroviaire.

Un chemin de fer à deux vitesses...

Contraint dès lors aux emprunts sur les marchés financiers et subissant de plein fouet leurs intérêts, RFF n'a cessé d'augmenter la tarification de ses péages pour chaque circulation de train. Un coût qui a triplé en dix ans et qui représente aujourd'hui 30 % en moyenne du prix d'un billet. Pour autant, les charges financières s'accroissent et l'absence de moyens perdure pour faire face à la maintenance du réseau classique. De fait, un projet de retranchement sur celui-ci de 4 000 Km de ses lignes est à l'étude. Ainsi, les financements réalisés par les régions pour améliorer et développer l'offre de transport ferroviaire régional, dont elles ont la responsabilité depuis 2002, se heurtent à ce désengagement financier de la part de l'Etat.

Une profonde mutation qui, désormais, n'est pas sans risque pour la sécurité...

L'ouverture à la concurrence entraîne dorénavant la multiplication d'acteurs. Ainsi, après RFF, l'établissement public de sécurité ferroviaire (EPSF) complète le dispositif mis en place par la libéralisation progressive du rail pour l'ensemble de ses trafics. En atteste la hausse de près de 30% d'incidents significatifs par million de train-kilomètre en 2008 et 2009, cette profusion, avec l'arrivée de nouveaux exploitants privés, n'est pas sans risque pour la sécurité des circulations.

En outre, la dilution des responsabilités qu'elle génère est manifeste. Pour preuve, la récente demande de clarification exprimée par le PDG de la SNCF, quant à désormais, dans ce contexte, sa responsabilité pénale.

La catastrophe ferroviaire déplorée en Allemagne (10 morts) en janvier, nous invite une nouvelle fois à alerter sur le sujet. N'attendons pas l'irréparable pour agir. Car il n'y a pas de fatalité à cette dégradation du service public ferroviaire SNCF, les moyens existent !

Les cheminots sont souvent stigmatisés face à la détérioration de la qualité de service. Ils ne sont pas responsables de cette situation, au contraire, les cheminots par leurs luttes expriment leur opposition à la casse du Service Public SNCF.

Exigeons du gouvernement et de la Direction SNCF des moyens pour :

- ➔ Le réseau ferroviaire, son entretien, sa rénovation, sa modernisation et son développement ;**
- ➔ L'amélioration des dessertes et la régularité des trains ;**
- ➔ L'embauche de cheminots assurant au mieux la sécurité des circulations, la sûreté dans les trains et les gares ;**
- ➔ Une réelle prise en compte des usagers et de leurs associations dans les instances de concertation (comités de lignes,...).**

**Ensemble,
imposons un véritable
service public SNCF de
qualité !**