

CONVERGENCE NATIONALE DES COLLECTIFS POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

convergence.rail@hotmail.fr

Mairie de Villeneuve St Georges – 20 place Pierre Semard – 94 190 Villeneuve St Georges

06.14.71.57.93

Paris, le 18 novembre 2011

Monsieur Guillaume PEPY

Président de la SNCF

34, rue du Commandant Mouchotte

75699 PARIS Cedex 14

Monsieur le Président,

Vous l'aurez remarqué, l'utilisateur du train, qu'il soit voyageur ou chargeur que vous appelez au gré des circonstances usager ou client, est de plus en plus exigeant quant à la qualité de service fourni au quotidien par l'entreprise publique de Service Public que demeure encore la SNCF.

Louis Armand disait : « Le chemin de fer sera le moyen de transport du XXI^e siècle, s'il parvient à survivre au XX^e siècle ». Aujourd'hui, sous le coup des politiques nationales de casse des services publics et des directives européennes de libéralisation, le réseau se dégrade plus vite qu'on ne peut l'entretenir (2700 kms de ralentissements...), la qualité de service se détériore au quotidien (30% des usagers sont mécontents...), les tarifs augmentent, la casse de Fret SNCF continue, la grande vitesse ne serait plus rentable, les TER seraient trop coûteux, les cheminots trop chers...

Face à cette situation, produit des politiques libérales, et au regard de l'attachement que portent les Français à leur entreprise publique de chemin de fer, nombre d'usagers/citoyens/contribuables et d'élus s'organisent en associations, comités et autres collectifs de défense du Service Public ferroviaire.

A la demande de plusieurs d'entre eux, une structure, un outil de coordination et d'impulsion au plan national se met en place sous l'appellation : **CONVERGENCE NATIONALE DES COLLECTIFS POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ**. C'est au nom de celle-ci que nous nous adressons à vous aujourd'hui.

Il est peu de dire que la période que nous vivons suscite beaucoup d'interrogations, d'inquiétudes, de mécontentement de la part des utilisateurs du rail (voyageurs/chargeurs...) quant aux conditions de transport qui leur sont proposées, au moment même où une très large majorité d'entre eux souhaite « le maintien de la dimension de Service Public du rail » (sondage IFOP).

Nous voulons transformer ce climat d'incertitudes et d'inquiétudes légitimes en une démarche offensive afin d'exiger et d'imposer une autre politique de transport, plus axée sur le développement du Service Public.

Parmi les sujets d'inquiétude se trouvent être les changements d'horaires des trains devant intervenir le 11 décembre prochain et la mise en service de façon concomitante du « cadencement » des circulations.

Les nouvelles grilles horaires se traduisent bien souvent par un allongement de la durée des parcours, des suppressions de trains, la disparition de correspondances et des horaires qui ne répondent pas forcément aux besoins des populations.

Le cadencement va se mettre en place alors que les investissements sur le réseau n'ont pas été réalisés. On voudrait faire en cinq ans (2011-2016) ce que la Suisse a réalisé en 20 ans (1984-2004) sur un réseau plus petit, porté par des investissements massifs (cinq milliards de Francs suisses) dans les infrastructures et le matériel roulant ! ?

Il faudra donc plus que les millions d'euros engloutis dans la campagne de Com pour faire passer la « pilule » et la nomination d'une médiatrice pour répondre concrètement aux besoins exprimés par les usagers du rail !

Des informations en provenance des syndicats de la SNCF ne sont pas faites non plus pour rassurer les usagers et leurs associations.

Il en est ainsi de l'annonce qui a été faite aux représentants des salariés par la direction que la vente « Grandes Lignes » en Ile de France ne serait assurée que dans 80 à 100 gares transiliennes sur les 380 et uniquement pour la France. Cette disposition viendrait s'ajouter aux 600 emplois qui sont menacés d'être supprimés en I.D.F. par la mise en œuvre principalement pour 2012 d'une mesure de la convention entre le STIF et la SNCF (Annexe B8) pour adapter le niveau de service des gares à leur fréquentation, simplement par mesure d'économie.

De même, il y a lieu de s'alarmer quand des indiscretions savamment distillées font état que sur les 4600 vendeurs/guichetiers grandes lignes actuels, il n'en resterait que 2000 début 2015. C'est ce que la direction de SNCF Voyages appelle pudiquement la « transformation de la relation clients ». Nous y voyons plutôt une nouvelle attaque contre le Service Public au nom certainement de la sacro-sainte réduction des coûts ! ?

Si ce sont les mêmes recettes en vigueur dans l'activité Fret qui sont appliquées aux services voyageurs, les usagers de la SNCF avec leurs associations ont tout intérêt à joindre leurs efforts et à porter leurs exigences de concert avec les actions des cheminots et de leurs syndicats.

D'après ce que nous percevons, le chantier de démolition de l'activité de transport de marchandises semble se poursuivre. L'épisode estival relatif au transport de la paille par train pour aider les agriculteurs frappés par la sécheresse est révélateur de l'état de délabrement dans lequel se trouve Fret SNCF, lié à des choix stratégiques mortifères mais assumés.

En effet, en raison des conséquences désastreuses des plans successifs de casse, Fret SNCF n'a pu transporter que 10% des volumes de paille concernés (22 trains sur 150 prévus). 90% l'ont été par la route, 2000 camions se sont croisés chaque jour sur les routes de France ! Que dire des entreprises qui sont embranchées au ferroviaire à qui on interdit de faire transporter leur Fret par le rail et les centaines de locomotives Fret en bon état de marche qui pourrissent dans les triages ! ?

Ce qui est inacceptable, ce sont bien les orientations imprimées au transport ferroviaire de marchandises qui tournent le dos aux engagements du Grenelle de l'Environnement. Comme le déclarent les syndicats de cheminots, cette stratégie d'abandon est délibérée, organisée comme l'est le transfert de trafics à la concurrence privée.

Contrairement à vos propos tenus au séminaire industriel de Tanger du 20 septembre 2011, nous vous citons : « Nous avons obtenu de vraies victoires : les trains d'équilibre du territoire, le schéma directeur Fret ... » !? Nous considérons que c'est là à notre sens un gâchis social, économique, écologique et industriel sans précédent au moment où les transports routier et fluvial se développent. Eurotunnel ne vient-il pas d'annoncer une hausse de son chiffre d'affaires de 16% sur les 9 premiers mois de l'année et déclare que le trafic de navettes de camions a évolué de 10% pour les trois derniers mois !?

Dans la mesure où plus de 80% des utilisateurs du train empruntent des circulations ferroviaires autres que les TGV, la situation des Trains d'Equilibre du Territoire (TET), trains Corail, Intercités, Teoz et Lunéa retient l'attention des associations et autres collectifs d'usagers et nourrit par la même occasion nombre d'inquiétudes qui nous paraissent justifiées au regard de l'existant. En attestent les marches de protestation organisées actuellement dans l'Avesnois pour maintenir les circulations Corail.

Le sentiment qui se dégage majoritairement, c'est que ces trains ne semblent pas être le souci prioritaire de la SNCF. Composition non conforme, voitures non numérotées, pannes fréquentes de chauffage, prises électriques défectueuses, WC hors-service ou insalubres... conduisent à penser que l'on attend tranquillement la fin de la convention Etat/SNCF fin 2013 pour se débarrasser de ces 40 relations ferroviaires, fortes de 340 trains/jour, reliant 360 gares et transportant plus de 100 000 voyageurs.

La situation de ces trains « TET » semble tellement précaire et dégradée qu'elle a même poussé Dominique Bussereau, ancien secrétaire d'Etat aux transports, à bloquer des trains avec d'autres manifestants en gare de Pons (17) samedi 12 novembre 2011, dans le but de réclamer une meilleure desserte des trains inter-régions à partir du 11 décembre 2011 !!?

Pour conclure, nous ne souhaitons pas que ces « TET » représentent la gamme « low cost » du ferroviaire, à l'instar de ce que nous avons constaté dans les trains Artesia (Paris-Italie A/R) dont l'exploitation va d'ailleurs être arrêtée le mois prochain pour laisser la place à la concurrence privée.

Manifestement les « Assises du Ferroviaire » que le Gouvernement a lancées depuis le 15 novembre confirment que cette opération vise plus à faire avaliser des décisions stratégiques déjà prises, notamment l'ouverture à la concurrence, que de répondre aux enjeux fondamentaux qui se posent au système ferroviaire.

Ce n'est donc pas, et pour cause, le débat public attendu, a fortiori que dans le cadre des travaux proposés, les plus concernés, à savoir les usagers et les salariés, sont très faiblement représentés.

Comme l'indique votre numéro 2, M. David Azema, dans *La Vie du Rail et des Transports* du 21 septembre 2011 : « Il est temps de s'interroger sur les vertus de l'ouverture à la concurrence... En quoi la concurrence serait profitable aux voyageurs, aux chargeurs, aux contribuables ? »

Au regard de ce qui a été réalisé de ce point de vue (concurrence/filialisation/privatisation) dans d'autres secteurs, nous avons déjà quelques réponses.

GDF, privatisé en 2005 au nom et dans l'intérêt suprême des usagers, n'a-t-il pas vu depuis ses tarifs augmenter de plus de 60% ?

Alors que rien ne l'impose, les velléités affichées pour ouvrir à la concurrence les TER relèvent du dogme et visent à positionner les opérateurs privés sur les relations les plus « rentables » entraînant l'augmentation des tarifs, le dumping social et la casse du statut des salariés de la SNCF !

Nul doute que les usagers/citoyens devront se mobiliser avec les populations, les élus, les cheminots et leurs syndicats contre les préconisations attendues des « Assises du Ferroviaire » consacrant encore plus de place à la libéralisation du secteur, en clair au démantèlement progressif de l'entreprise publique de Service Public.

A fortiori au moment où un rapport en provenance de l'Angleterre de Sir McNulty propose un retour en arrière de ce qui a été fait en termes d'éclatement/privatisation de British-Rail.

Vous l'avez compris, Monsieur le Président, notre association se situe clairement dans le camp du Service Public pour lequel nous avançons des exigences et propositions fortes, porteuses d'avenir, avec entre autres :

- La mise en œuvre d'une tarification de Service Public, accessible à tous, préservant l'égalité de traitement et favorisant le droit au transport pour tous !
- Le maintien, l'entretien, la modernisation des lignes ferroviaires dites « classiques » ainsi que des trains Corail (intercités, Teoz, Lunéa...) au-delà de la convention « TET (Trains d'Equilibre du Territoire) signée jusqu'en 2013 entre l'Etat et la SNCF.
- L'arrêt de la fermeture des guichets et la possibilité d'obtenir auprès de ceux-ci l'ensemble des services offerts par la SNCF.
- La relance des embauches de cheminots au statut pour une meilleure qualité de service et un renforcement de la sûreté dans les trains et dans les gares.
- L'arrêt du schéma directeur Fret de la SNCF qui s'avère être un outil de casse de l'activité transport de marchandises.
- La reprise du tri à « la gravité » dans les triages passés au tri « à plat », car seul le tri à la gravité peut permettre de répondre à l'ensemble des besoins et d'augmenter les volumes de wagons traités en développant « le wagon isolé » comme cela se pratique dans nombre de pays en Europe.
- L'évaluation sérieuse et contradictoire des libéralisations intervenues notamment dans le Fret SNCF du point de vue économique, social, environnemental, de la qualité de service, du niveau de la sécurité, de la tarification, de la réponse aux besoins de transport...
- La non-mise en concurrence des TER que rien n'impose.
- Le retour à l'unicité du système ferroviaire avec l'abrogation des dispositions législatives ayant créé RFF et la DCF (Direction des Circulations Ferroviaires...)
- Une maîtrise publique nationale des infrastructures, que ce soit dans sa réalisation, son exploitation ou sa maintenance par le Service Public SNCF et dont le financement soit assuré par un Pôle Public Financier en lieu et place des P.P.P. (Partenariats Public Privé). Cette maîtrise doit promouvoir une politique

multimodale qui prenne en compte les besoins de transport, les enjeux sociaux de sécurité, d'aménagement du territoire, environnementaux et énergétiques.

Voilà exposé, Monsieur le Président, un certain nombre d'appréciations et d'exigences en résonance avec ce qu'expriment quotidiennement les usagers de la SNCF, sur lesquelles nous attendons de connaître vos analyses et réponses.

En vous remerciant de l'intérêt que vous porterez à notre démarche et dans l'attente de vos nouvelles, nous vous prions d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de nos sentiments respectueux.

Philippe RICHERT

Membre des Associations Urgence POLT, Collectif de défense et de développement des Services Publics de la Creuse et du OUI POLT non LGV

Bernard DEFAIX

Président de la Convergence des Collectifs de défense et de développement des Services Publics

Pierre MENARD

Luc DELESTRE
Porte parole et Membres du Collectif de défense du triage de Sotteville les Rouen

Gérard MAZET

Cheminot
Responsable Transports du PCF

Eric DAVILLERD

Vincent JOUILLE
Membres du collectif de Gevrey (Bourgogne)

Didier LE RESTE

Secrétaire Général de la Fédération CGT des Cheminots de 2000 à 2010

Marc THIBERVILLE

Vice président du Conseil Général du Val de Marne
Président du Collectif Triage de Villeneuve St Georges (94)

André PEREZ

Collectif / Section de Millau

Patrick DELFOSSE

Porte-parole Comité Nord / Pas de Calais de développement du Fret Ferroviaire du Wagon Isolé et du Triage de Somain (59)

Jacky TELLO

Comité de Réhabilitation, de Défense et de Promotion de la ligne SNCF
Béziers / Neussargues / Clermont / Paris – Axe ferroviaire Europe du Sud – Europe du Nord