

**Les Associations d'usagers CSF, FNAUT-PACA, Fare, MNLE-PACA, Les Amis du Rail Azureen, Indecosa-CGT, Asseco-CFDT, AVMV, un Train entre Gardanne et le Var, TGV Développement, Rail 84**

**Les Organisations syndicales PACA CGT- CFDT – CFTC – SUD Rail – FGAAC**

Monsieur Michel VAUZELLE  
Président du Conseil Régional PACA  
27, Place Jules Guesde  
13002 MARSEILLE

Déclaration lors de la table ronde du 28 avril 2008

Monsieur le Président,

Depuis la genèse de la régionalisation, nous avons travaillé avec diverses associations d'usagers et organisations syndicales dans une attitude qui s'est voulue exigeante, constructive et revendicative afin de satisfaire aux besoins des populations et répondre aux intérêts des cheminots.

Notre région, particulièrement sinistrée, a été volontaire pour mettre en oeuvre la régionalisation des transports ferroviaires. Même si le travail est loin d'être achevé, il nous faut souligner l'augmentation du nombre de circulations et d'usagers transportés par le Service Public Ferroviaire.

Ce renforcement de l'offre s'est traduit au début, par une crise de croissance même si au fil du temps, des points noirs sont devenus récurrents et de plus en plus inacceptables pour les usagers.

Le dernier renouvellement de la convention avait comme objectif de s'attaquer à ces problèmes de qualité et de régularité. Il faut dire qu'avec le constat fin 2006 avec 2500 trains supprimés en moyenne annuelle sur les cinq dernières années, pour des causes internes à la SNCF, et une régularité les plus basses de France, cette situation ne pouvait perdurer.

Si cet objectif était louable, le résultat est lui médiocre, voire pire...

L'absence de structure de concertation regroupant associations d'usagers et organisations syndicales, Direction SNCF et Conseil Régional qui permette d'aborder ces dysfonctionnements est devenue préjudiciable.

Il ne s'agit pas de remplacer les Comités de lignes qui ont une pertinence de démocratie en territoire, mais plutôt d'un comité des partenaires comme prévu dans le cadre de la loi SRU, capable de définir un plan d'urgence qui soit de nature à apporter un mieux au transport des usagers au quotidien.

18 mois après la signature du renouvellement de la convention, on peut commencer à tirer les premiers bilans.

Le nombre de trains supprimés a dépassé les 15000 soit près de 10% des circulations TER (chiffres CER toutes causes confondues) Certes la dégradation de la conflictualité est responsable d'un tiers des suppressions, situation qui pose le problème du dialogue social.

Pour autant cette détérioration ne peut s'expliquer par ce seul phénomène !

Avec plus de 3000 TER supprimés en moyenne sur 3 ans et un pic à 3400 en 2007 sur des origines de production interne à la SNCF l'aggravation est visible.

Ce chiffre est inquiétant puisqu'il est le plus important des 15 dernières années dans une année de baisse du nombre de trains avec la ligne Marseille AIX fermée fin 2006, ligne à voie unique qui affichait une qualité de service préoccupante puisqu'elle générait à elle seule près de 600 suppressions en moyenne !

Cette situation aurait du alerter la Direction de la SNCF, mais rien n'y fait l'orientation ne change pas elle s'aggrave !

Certes, la direction a bien annoncé le plan proximité TER avec des moyens qui sont déjà absorbés par les gains de productivité comme on peut le voir au budget 2008 avec quelques exemples :

- Les causes "matériel" représentent 55% des suppressions de TER sur l'ensemble de celles imputables à la production de la SNCF. Le budget 2008 prévoit 19 suppressions d'emploi dont une majorité à la production malgré l'affichage de 14 emplois du plan proximité TER.
- L'entretien des voies n'est pas en reste avec 33 agents supprimés. Cette politique n'est pas sans conséquence puisque cet été n'ayant pas les effectifs pour effectuer certaines tournées (dites "chaleur") on baissera la vitesse des trains notamment sur la ligne des Alpes, engendrant des retards pouvant aller jusqu'à 30 minutes.
- Les contrôleurs indispensables à la sécurité voient leurs effectifs eux aussi réduits
- Les agents de conduite quant à eux affichent la perte de 31 agents en sachant que la mise place du cadencement en fin d'année nécessiterait une cinquantaine d'agents de conduite et autant pour les contrôleurs.

Qu'à cela ne tienne, la solution est toute trouvée :

- N'a-t-il pas été proposé de supprimer les contrôleurs de la ligne d'AIX en prenant le risque d'en faire une zone de non droit.
- Dénoncer chez les Agents de conduite les accords locaux sans respecter la législation ce qui vaut des recours en justice afin de gagner entre 5 et 7 agents en moyenne. Accords locaux qui engendrent des avantages du style de ne pas effectuer un TER omnibus après une nuit afin d'éviter les risques liés au sommeil notamment.

Ces conceptions engendrent une dégradation de la conflictualité et même des actions dont la forme pourrait faire débat mais dont la responsabilité est pour le moins partagée, voire...

La proposition de dialogue avec la direction de l'entreprise, notamment afin d'attendre la décision de justice pour ne pas pénaliser les usagers est restée lettre morte.

Les organisations syndicales sont conscientes que cette situation ne peut perdurer !

Cette situation n'est pourtant pas inéluctable, puisqu'en 2006 en renforçant les moyens et le dialogue social sur notre région, on avait pu mesurer une baisse de la conflictualité d'environ 60 % et le nombre de TER supprimés en recul de 38 %. Mais cette volonté perdure-t-elle ?

Le vote de l'assemblée plénière du Conseil Régional du 08 février montre votre préoccupation, Monsieur le Président.

Le retour sur investissement comme vous le signalez n'est pas au rendez-vous.

Nous assistons dans la presse, voire ailleurs, à un combat médiatique désastreux pour l'image de la SNCF et du Service Public.

La SNCF, Service Public Ferroviaire a su montrer dans un passé récent ses compétences.

Pour notre part nous ne nous accommodons pas de cette situation, c'est pour cette raison que les organisations syndicales ont fait voter au CER une mission sur les causes de ces dysfonctionnements.

Choix poursuivi par le Conseil régional qui a lancé un audit sur les effectifs Agents de Conduite et Contrôleurs.

Il s'agit de notre point de vue de définir un plan d'urgence qui soit de nature à apporter un mieux au transport des usagers au quotidien.

Les usagers subissent de plein fouet les dérives internes à la SNCF, qui entachent leurs déplacements, leur pouvoir d'achat par l'utilisation d'un moyen de transport complémentaire, leur vie familiale (problèmes de garde d'enfant etc.) et peuvent à échéance remettre en cause leur emploi. Ils réclament avec force le retour à un service public de qualité qui ne pourra se construire qu'avec les acteurs en présence dans le cadre de concertations programmées.

La fin de l'année est annonciatrice d'étapes importantes : ouverture de la ligne Marseille Aix, mise en œuvre du cadencement dans un contexte de modernisation du réseau qui a déjà pris beaucoup de retard.

Nous sommes particulièrement inquiets des capacités à réaliser ces mises en œuvre dans le cadre de la politique actuelle.

Sans volonté clairement affichée et la levée des tabous sur les moyens à mettre en œuvre, le risque est réel de voir une nouvelle dégradation profonde de la qualité de service se produire.

Cette situation nous ne pouvons l'accepter, et nous sommes à disposition pour trouver les solutions afin que la population retrouve des trains à l'heure et en nombre suffisant.