



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

Correspondance : 72 rue de la République
76800 St Étienne du Rouvray

Blog : www.convergence-nationale-rail.fr

Courriel : convergence.rail@hotmail.fr

Tél. 06 14 71 57 93

Paris le 31 Janvier 2013

MOTION en direction du Ministre des Transports

Fin 2012, le Gouvernement Hollande a annoncé une réforme du système ferroviaire. Pour ce faire, il a donné des orientations dont celle de réunifier le système ferroviaire sans remettre en cause son statut public et national, il a affirmé que l'ouverture à la concurrence n'était, pour l'instant, ni à l'ordre du jour ni sa priorité. Il a par ailleurs précisé que la réforme devra permettre de "restaurer la performance du système ferroviaire, en rétablissant un modèle industriel performant dans le souci d'améliorer la qualité du service offert à tous les utilisateurs du train".

Ces orientations pourraient nous sembler louables si plusieurs documents en discussion actuellement ne les contredisaient et ne nous faisaient craindre pour l'avenir du service public ferroviaire.

Pour l'usager ce qui est palpable aujourd'hui, c'est la continuité de la politique néfaste menée à la SNCF.

La SNCF se désengage du rail au plan national, investit de plus en plus à l'étranger et privilégie de façon soutenue les trafics routiers, que ce soit pour l'acheminement des voyageurs (ID Bus...) comme pour le transport de marchandises (filiales routières Fret...).

Par ailleurs, force est de constater que l'avant-projet de loi sur «l'acte III de décentralisation» vient contredire, dans son volet transport, les intentions de réunification.

C'est ainsi que la gestion de certains TET jugés « peu rentables » risquerait de passer aux Régions ; ils pourraient alors être remplacés par des bus. Au moment où plusieurs accidents de cars, y compris transportant des enfants ont lieu et où les questions environnementales et de sécurité deviennent prioritaires, comment comprendre que le gouvernement accepte le remplacement de certains trains par des autocars, au seul motif de la rentabilité financière ?

Les tarifications deviendraient évolutives en fonction des territoires. Qu'advient-il de l'égalité de traitement des citoyens français contenue dans la LOTI ?

Concernant le transport de marchandises, les dessertes territoriales de fret ferroviaire seraient attribuées aux Régions qui passeraient ensuite des conventions avec des opérateurs privés pour les exploiter. Pour le profit de qui ?

Ce projet de loi de décentralisation, s'il voyait le jour, aurait un impact dramatique sur l'organisation des transports régionaux voyageurs, des Trains d'Équilibre du Territoire, du transport de marchandises, des infrastructures ferroviaires ainsi que sur la tarification.

Si l'État confirme cette décentralisation aux régions ce sont des pans entiers du territoire qui seront sacrifiés et qui se trouveront privés de la possibilité d'être desservis par le rail.

C'est pour cela qu'aujourd'hui en convergence avec la lutte et les mobilisations des Cheminots, les Usagers avec la Convergence Nationale Rail et ses collectifs sont rassemblés et mobilisés pour vous rappeler nos revendications et vos engagements.

Association Loi 1901 – Agrément RNA : W941007139

Siège social : 20, Place Pierre SEMARD 94190 VILLENEUVE ST-GEORGES

En effet, faut-il encore vous rappeler que le secteur des transports est responsable de 30% des émissions nationales de gaz à effet de serre (GES) avec 96% imputables au mode routier, ce n'est donc pas en rajoutant de la route à la route que nous atteindrons nos objectifs de réduction de ces émissions nocives..

La SNCF, pour réaliser, paraît-il, des investissements (par ailleurs nécessaires) dans son infrastructure et son matériel, **a décidé de faire subir une augmentation de ses tarifs de 2,3 %, soit presque deux fois l'inflation, portant l'augmentation du prix des titres de transport à 13,75 % depuis 2009.** Toujours sous le même prétexte, elle tente d'abandonner certaines lignes TET jugées peu rentables, elle délaisse le Fret/marchandises au bénéfice de sa filiale VFLI et de ses filiales routières et... dans le même temps, le groupe SNCF investit massivement dans l'achat de bus en France, comme à l'étranger !

Les orientations de votre gouvernement ne peuvent et ne doivent être celles d'un accompagnement de la logique libérale européenne.

Cela ne vous étonnera donc pas, Monsieur le Ministre, que notre Convergence 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, avec le retour à un tarif au kilomètre sur l'ensemble du territoire : seul gage d'égalité de traitement des citoyens favorisant le droit au transport pour tous
- ◆ Le maintien, l'entretien, la modernisation des lignes ferroviaires dites «classiques» ainsi que des trains Corail (Intercités) au-delà de la convention «TET» (Trains d'Équilibre du Territoire) signée jusqu'en 2013 entre l'État 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.
- ◆ Une meilleure qualité de service et un renforcement de la sûreté dans les trains et dans les gares, la relance des embauches de cheminots au statut.
- ◆ 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 «par 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 des 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-transposition en droit français des nouvelles directives européennes de déréglementation et de libéralisation du secteur ferroviaire.
- ◆ 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, pour répondre aux besoins de transport, les enjeux sociaux.

Le Bureau de la CNR : Patrick DELFOSSE – Président; Didier LE RESTE – Vice-président; Pierre MENARD – Secrétaire; Véronique DRUKMAN – Secrétaire adjointe; Vincent JOUILLE – Trésorier