

OÙ LE TRAIN PASSE, LA VIE REPRENDRAIT ! REPRENONS LE RAIL !

Le 30 octobre 2012, la Direction de la SNCF a souhaité, en présence du Ministre des Transports, commémorer les 75 ans de l'entreprise publique.



En effet, le 1^{er} janvier 1938, la SNCF fut créée consécutivement à la faillite des compagnies privées qui géraient à l'époque le chemin de fer. 75 ans plus tard, sur fond de crise économique et sociale, à coups de politiques néolibérales, le Service Public SNCF est de façon progressive et méthodiquement affaibli, atrophié, dépecé au nom de la libre concurrence, du business, de la rentabilité financière !

Les enquêtes d'opinion qui se succèdent affichent une progression de l'insatisfaction des usagers quant aux services fournis par la SNCF et ce, malgré la disponibilité et le professionnalisme des cheminots.

Ces résultats sont en résonance avec les multiples actions qui se développent sur le territoire à l'initiative d'associations, collectifs et comités d'usagers dont nombre d'entre eux sont membres de la CNR.

Au cœur de ces actions se trouve posée une conception progressiste du Service Public SNCF.

C'est ce que nous portons à la CNR comme nous l'avons démontré en organisant notre première manifestation à caractère national le 03 mars 2012 à Clermont Ferrand. Cela s'est vérifié dans d'autres rendez-vous auxquels la CNR a participé comme par exemple le 4 avril 2012 au rassemblement des cheminots à Paris...

Face à la loi du fric qui prévaut de plus en plus dans la gestion des Services Publics, aux directives de libéralisation de l'Union Européenne, l'intervention des citoyens/usagers demeure nécessaire et déterminante en convergence avec d'autres mouvements.

C'est pourquoi, il convient de saluer et de valoriser les différentes mobilisations portant sur nombre de questions relatives aux activités ferroviaires voyageurs et fret notamment.

Pour ne citer que les plus caractéristiques :

Activités Voyageurs :

- Comité pluraliste « Béziers-Neussargues - Clermont Ferrand - Paris » ;
- Amis du Rail Azuréen pour la défense de la ligne Nice-Breil Sospel Tende ;
- « TOUS ENSEMBLE POUR LES GARES » : maintien des arrêts de trains en gares de Gourdon et Souillac, des activités en gare de Gourdon et pérennisation de l'axe ferroviaire Paris-Orléans-Limoges-Toulouse ;
- Association pour la défense du train « CEVENOL » et de la ligne Clermont-Ferrand - Nîmes - Marseille ;
- Association des usagers TER-SNCF pour la réouverture de la Rive Droite du Rhône ;
- Collectif de défense Ales-Bessegès ;
- CODELLIAP : défense de la ligne SNCF Agen-Périgueux-Paris ;
- Association pour le maintien et le développement de la ligne CARCASSONNE-QUILLAN ;
- AUTERCOVEC : défense de la gare de Verdun et de la ligne CONFLANS-CHALONS ;
- et encore des actions pour le maintien des dessertes TGV en gares de Douai et Arras, la défense des arrêts de trains en gare de Genholhac...

Activités Fret :

- Comité de défense du triage de Somain (59) ;
- Collectif de défense de la ligne Fret de Tours à Chateauroux ;
- Collectif Blaye-Bordeaux rail (contre le démantèlement de l'axe ferroviaire Blaye-St Mariens) ;
- Collectif de défense du triage de Villeneuve St Georges (94) ;
- Comité de défense du triage de Sottville-Lès-Rouen ;
- Comité de défense du triage d'Hourcade.

Afin de reconstruire de façon démocratique et efficace le Service Public du Transport Ferroviaire mis à mal par des politiques de marchandisation négatives

depuis plusieurs années, nous demandons de toute urgence, avec les Collectifs de Défense du Service Public Ferroviaire et Convergence Nationale Rail qui les regroupe :

- L'arrêt de la casse du Service Public ferroviaire, des fermetures de lignes, notamment de voyageurs, des fermetures de gares et de points de vente des billets et le retour à une desserte de tout le territoire national ainsi qu'une meilleure représentation des usagers dans les instances de décision ;
- Une réelle modernisation du réseau ferroviaire qui permette de desservir équitablement tous les citoyens du pays ;
- 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 !
- L'arrêt du démantèlement du fret ferroviaire notamment par l'arrêt de la mise en concurrence de tous les secteurs économiques du pays ;
- L'arrêt des suppressions massives d'emplois et la mise en adéquation des moyens matériels et humains indispensables dans les services en particulier dans les trains et dans les gares, afin de répondre aux attentes et aux besoins des usagers ;
- Le retour à l'unicité du système ferroviaire avec une maîtrise publique des infrastructures tant dans sa réalisation que l'exploitation ou la maintenance par le Service Public SNCF, le tout réalisé avec des financements publics ;
- La non-transposition en droit français des nouvelles directives européennes de déréglementation et de libéralisation du secteur ferroviaire ;
- La remise en service des liaisons abandonnées ou/et suspendues ;
- La mise à disposition du Service Public ferroviaire des moyens humains et financiers lui permettant d'assumer ses responsabilités dans la mise en œuvre des politiques de développement durable.



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ, assurant le transport des personnes et des marchandises, vecteur d'un développement durable.

Pourquoi la C.N.R. ?

La Convergence Nationale Rail a un an, elle est née du constat de la dégradation du Service Public ferroviaire et du développement des associations locales ou régionales de défense d'usagers du rail dont certaines actions ont besoin de coordination.

Après un an de fonctionnement et un nouveau gouvernement au pouvoir, il nous a semblé opportun de réaliser, avec nos associations, un constat de la situation au travers de ce memorandum et les propositions que nous avançons nationalement pour y remédier au plus vite.

L'état des lieux

En 2007, face à l'urgence d'agir contre la dégradation de l'état de notre planète et à la prise de conscience de la population, le gouvernement de l'époque prend des engagements avec le « Grenelle de l'environnement ». La situation est jugée critique et le transport est pour une part importante dans la pollution atmosphérique.

Le Grenelle constate que le transport routier prédomine, la route représente 87% du transport intérieur de passagers (en voyageurs-km) et 83% du transport de marchandises (en tonnes-km). La route représente plus de 90% des émissions de CO² du secteur des transports.

Des objectifs sont actés : baisser de 20% les émissions de CO² dans les 12 ans pour cela une rupture est indispensable : changement radical de stratégie avec une priorité absolue donnée au rail et aux voies navigables.

En 2012, 5 ans se sont écoulés, un nouveau gouvernement a été mis en place : ou en sommes nous ?

Concernant le transport ferroviaire de VOYAGEURS

Si les conventions de gestion TER passées entre les régions et la SNCF ont permis d'améliorer l'exploitation de ces modes de transport, l'augmentation du prix des carburants, la baisse du pouvoir d'achat doivent contribuer à développer les transports en commun.

Les usagers et leurs associations se disent plus mécontents qu'avant dans les sondages sur les services de la SNCF (sur la ponctualité des trains : 71% des usagers se disaient satisfaits il y a six ans, ils ne sont plus que 49% en 2012). Ceux-ci



demandent : réouvertures de lignes, nouveaux arrêts, tarification abordable, fiabilité des horaires, modernisation et confort...

→ La SNCF pour soit-disant se préparer à la concurrence et sous prétexte de rentabilité supprime : lignes, gares, arrêts, services, emplois, elle déreglemente les tarifs, remet en cause les TET (trains d'Équilibre du Territoire ou corail) ... pour répondre à ce qu'elle dit être une attente des voyageurs, elle remet en place une 3^e classe avec les TGV/low-cost, des ID/Bus, ferme ses guichets pour y installer des magasins dans un souci de profit financier plutôt que de service public.

→ La SNCF répond aux incivilités et à la montée de l'insécurité dans les trains par la proposition de supprimer des effectifs de contrôleurs qui « coûteraient trop cher » !

La SNCF qui a décidé que les usagers devaient devenir des clients, ne répond pas pour autant à leurs attentes (le taux de satisfaction des « clients » a chuté de 10 points en six ans).

Concernant le transport des marchandises (FRET)



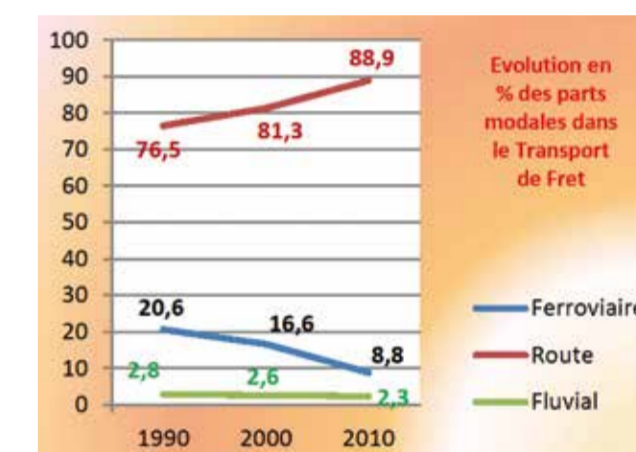
L'ouverture à la concurrence effectuée en mars 2006 qui devait sauver le Fret ferroviaire ne fut qu'un leurre. Restructurations après restructurations, de décisions inappropriées en dirigeants incompetents, le Fret SNCF est devenu moribond tandis que les grands groupes de transport routier sont florissants malgré la crise.

Les tonnages transportés par le mode ferroviaire ont diminué de moitié en 10 ans malgré l'arrivée d'opérateurs privés. Près de 7000 emplois ont été supprimés à Fret SNCF.

Près de 400 gares et chantiers fret ont été fermés, le wagon isolé (service diffus) a été abandonné, l'arrêt du tri par gravité dans nombre de triages a été meurtrier pour le transport de marchandises, la SNCF, elle même utilise la route pour transporter ses matériaux (rails, traverses...).

Cette politique a conduit à remettre sur la route, près de 5 millions de camions ; d'autant que le tonnage des camions a augmenté à 44 tonnes et 5 essieux et que l'Europe autorise les « mégacamions » de 60 tonnes et 25 mètres de long, autant dire que nous sommes donc très loin des engagements du Grenelle de l'environnement. Le Gouvernement s'est couché face au lobby routier : destructeur de nos infrastructures routières financées par la collectivité, sans parler de l'augmentation des accidents, de la pollution. Les prix des péages d'autoroutes devenant de plus en plus chers, les poids-lourds envahissent nos routes nationales et départementales, nos villes.

Pour nombre d'associations de défense de l'environnement l'impact de ces mesures est lourd de conséquences et en totale contradiction avec les décisions du Grenelle de l'environnement.



Par ailleurs, la taxe poids-lourds n'est toujours pas mise en œuvre. Depuis 5 ans, le Grenelle de l'environnement ressemble plus à la poudre aux yeux qu'à la mise en œuvre d'une politique de développement durable.

L'organisation à 2 têtes mis en œuvre en 1997 en scindant SNCF et RFF, puis en séparant le Fret avec le Voyageur et enfin en gérant par activités l'entreprise, a engendré une désorganisation en multipliant les décideurs et les interfaces dont le coût est estimé à 300 millions d'euros par an.

L'efficacité d'un service public ferroviaire passe par une entreprise intégrée avec une direction qui garantit la coordination de l'ensemble du système.

Mais rappelons aussi que le Groupe SNCF est un des premiers transporteurs routiers mondiaux avec Géodis pour le transport de marchandises tout comme Kéolis pour les voyageurs. L'ouverture à la concurrence n'a pas démontré son efficacité, bien au contraire. Partout, que cela soit en France ou à l'étranger, là où les Services Publics de l'État ont été privatisés, cela a engendré :

- pour les usagers : recentrage sur ce qui est rentable (diminution de l'offre), augmentation des tarifs (entente entre les opérateurs privés), réglementation et sécurité en baisse (à l'image de ce qui se passe dans le routier) ...
- pour les salariés : augmentation de la précarité (sous-traitance), suppression d'emplois (dégradation du service rendu aux usagers)

La France a déjà fortement réduit son maillage, passant de 48000 km à 29000 km de voies et pourtant aujourd'hui, plusieurs milliers de ces kilomètres sont encore menacés.



L'État et la SNCF ne peuvent continuer à faire la sourde oreille, ils doivent répondre aux attentes du Service Public exprimés par les citoyens.

POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

Correspondance : 18 rue des Maquisards - 46100 FIGEAC

Blog : www.convergence-nationale-rail.fr

Courriel : convergence.rail@hotmail.fr

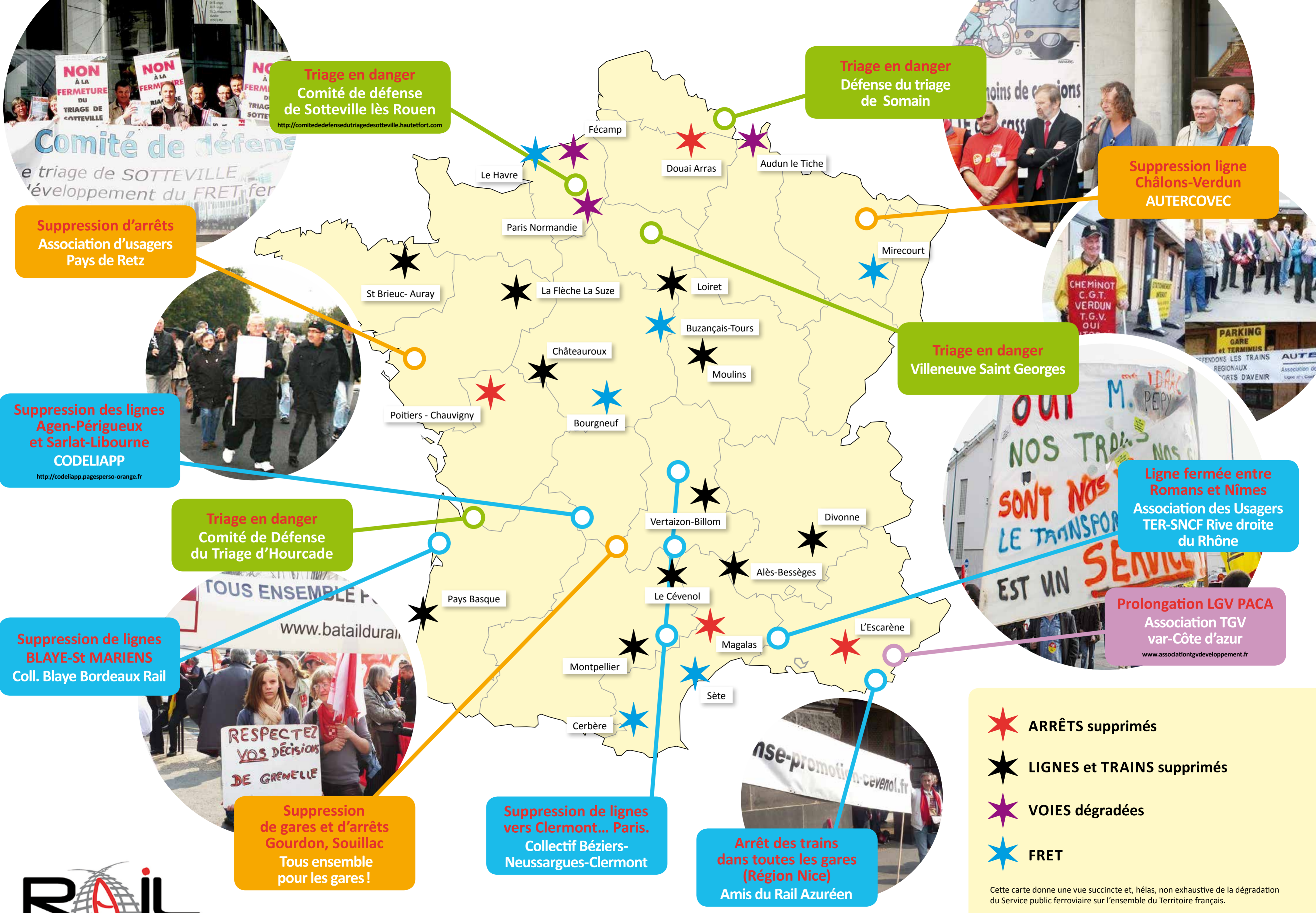
Tél. : 06 14 71 57 93

Association Loi 1901 - Agrément RNA : W941007139
Siège social : 20, Place Pierre SEMARD 94190 VILLENEUVE ST-GEORGES

Novembre 2012

Le Bureau de la CNR : Patrick DELFOSSE, Didier LE RESTE, Vincent JOUILLE, Pierre MÉNARD, Christophe SCHIMMEL





Cette carte donne une vue succincte et, hélas, non exhaustive de la dégradation du Service public ferroviaire sur l'ensemble du Territoire français.