



Introduction à la rencontre au ministère des Transports le 24 Novembre 2014

Composition de la Délégation :

Patrick Delfosse, Président de la CNR

Pierre Ménard, Secrétaire de la CNR

Laurent Russeil, membre bureau

Pascal Rousson : Association des usagers TER-SNCF de la Rive Droite du Rhône

Francis Portes : CGT/Cheminots du Lot et Garonne & Association CODELIAPP (Collectif de coordination pour la défense de la ligne SNCF AGEN – PERIGUEUX – PARIS)

René Dahon : Comité NICE-Breil-Tende-CUNEO/VENTIMIGLIA

Sébastien Claire : CGT/Cheminots de Moulins et de sa région & Comité de défense et de développement du Rail de la région de Montluçon

Luc Delestre : Comité de défense du triage de Sotteville lès Rouen

**Délégation de la CNR recue par : Mr Frédéric Guzy (conseiller social)
& Mr Patrice Saint-Blancard (conseiller services ferroviaires et transports collectifs)**

Bonjour et d'abord merci d'avoir répondu favorablement à notre demande de rencontre. Comme nous n'avons pas encore eu la possibilité de nous rencontrer je vais vous présenter en quelques mots notre Convergence Nationale Rail.

Notre Convergence n'a pas pour but d'agir en lieu et place de ses associations et de ses adhérents, mais nombre de leurs actions ont besoin de coordination pour plus d'efficacité, notamment afin d'interpeller les décideurs au niveau national, c'est ce pourquoi nous sommes ici aujourd'hui.

Notre CNR se différencie notamment par notre volonté de défendre un Service Public de qualité et par notre refus d'ouverture à la concurrence qui 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 : un recentrage sur ce qui est rentable et donc par conséquent une diminution de l'offre, une augmentation des tarifs par une entente entre les opérateurs privés, une réglementation et une sécurité en baisse, à l'image de ce qui se passe dans la corporation des routiers ...
- pour les salariés : cela se traduit par une augmentation de la précarité avec un recours accru à la sous-traitance, des suppressions d'emplois massives et finalement une dégradation du service rendu aux usagers.

Le 15 Décembre 2012, nous étions donc venus présenter au nouveau Ministère, notre Convergence Nationale Rail et dire combien le changement en matière de service public ferroviaire était attendu par les Français et particulièrement par nos collectifs d'usagers.

Il y a tout juste un an, le 13 Novembre, Mrs Ambrosini et Matabon nous avaient reçu et nous nous étions montrés déjà critiques par rapport aux premières mesures qui avaient été prises, ou non, par le Ministre des Transports : Mr Cuvillier.

Nous nous rappelons de leur réponse : « Ne soyez pas trop impatients, on ne peut pas tout tout de suite ... la droite nous a laissé un tel héritage ».

Un an s'est encore écoulé. Entre temps le ministre des transports a jeté l'éponge et est retourné dans sa région et son remplaçant Mr Vidalies n'est plus que secrétaire d'État, mais peu importent les titres, le principal étant les résultats et de ce côté-là, comment pourrions-nous dire ? Nous ne sommes pas déçus du résultat !

En 2012, nous étions venus clamer notre inquiétude sur l'avenir du service public ferroviaire : réforme, décisions européennes, poids de la dette de la SNCF, politique de rentabilité de la SNCF, dégradation du service rendu aux usagers, tarifications complexes, augmentation de la TVA, etc. ... Nous vous avons demandé une intervention de l'État pour un rééquilibrage du coût des transports en faveur du ferroviaire en lien avec les engagements du Grenelle de l'environnement.

Aujourd'hui à mi-mandat du gouvernement Hollande, nous avons beau chercher, en matière de transport public ferroviaire, nous avons peine à trouver des mesures en faveur du rail et de ses usagers !

La réforme ferroviaire qui devait réunifier la SNCF n'a pas eu lieu. Au lieu de réunifier, elle a créé une structure publique éclatée en trois entreprises distinctes. Ce système non financé qui génère de nouvelles structures coûteuses et une dette qui reste à sa charge va peser sur la qualité et sur la sécurité du service public. Quant au Fret ferroviaire public, il reste le grand oublié de cette réforme.

La taxe sur les transports publics est passée à 10%, alors que l'Europe ne semble pas l'imposer.

L'écotaxe dans laquelle nous avons quelques espoirs pour pouvoir financer des projets ferroviaires a été purement et simplement abandonnée et va coûter plus d'un milliard aux contribuables français sans rapporter un centime... et nous ne développerons pas sur les pertes d'emplois, les saccages de portiques, etc.

Le Gouvernement déréglemente le transport routier de voyageurs par bus pour le mettre en concurrence avec le train au risque de supprimer les dessertes par Intercités et Trains d'équilibre du territoire. Il amplifie ainsi le dumping social dont on connaît les ravages dans les transports de marchandises par la route, ou même par le train.

De son côté, Mr Pepy est plus enclin à développer des services low-cost dans son groupe plutôt que de développer le service public ferroviaire.

Ouigo, IDTGV, Idbus et maintenant Idvroom cela tourne à l'obsession. En ironisant, nous pourrions même dire que c'est devenu SON « Idéal » !

Cette logique conduit les utilisateurs à subir une baisse importante du niveau de qualité, voire de sécurité, en la soumettant à la seule lecture du prix affiché. La traduction politique du low-cost fait ressurgir des « idéologies » individualistes s'appuyant sur la démagogie et l'égoïsme et se dissimulant derrière une communication axée sur des propositions de solutions personnalisées.

Et que dire de ceux, y compris au gouvernement qui se permettent de dire que ces dispositions favorisent le déplacement des moins riches, pour ne pas dire des pauvres, ce qui, bien sûr, est totalement faux !

Plus qu'aux voyageurs, l'extension du low-cost profite avant tout aux actionnaires, et contrairement à ce que veut faire croire Mr Pepy, elle ne répond pas à la demande des usagers.

Dans une autre logique, Mr Pepy tente d'imposer la suppression du personnel à bord des TER en imposant le système d'Équipement Agent Seul. Pourtant, selon plusieurs sondages, $\frac{3}{4}$ des interrogés affirment que cela posera problème de faire circuler des trains sans contrôleur, et pourtant la SNCF semble persister. Il est vrai que les dirigeants de la SNCF ont une curieuse conception du Service Public, en affirmant que c'est aux voyageurs de s'adapter et non à la SNCF !

D'autre part et comme nous vous avons interpellé dans notre courrier, nos collectifs nous ont alertés sur la perspective envisagée par la SNCF de transférer 25% du trafic ferroviaire sur la route. Nous souhaiterions que vous confirmiez ou pas cette information sur laquelle nous sommes en profond désaccord, et aimerions connaître la position du gouvernement.

Mr Pepy sait ce qui est bon pour le voyageur, c'est certainement pour cela que malgré l'image de transparence qu'il tente de véhiculer au travers des médias, il continue de faire la sourde oreille et se refuse de recevoir notre association d'usagers.

Mais il est vrai aussi que ce PDG se sent à l'abri de toute remontrance, de critiques, certains médias le nomment « l'indéboulonnable ». Il est vrai que malgré une mise en examen de la l'entreprise après l'accident de Brétigny, malgré des rapports et des expertises qui stigmatisent la politique de la SNCF en matière de maintenance des infrastructures et du matériel, il reste imperturbable, il semble intouchable même ! Jusqu'à quand, faudra t il de nouveaux morts ? Parmi les « sphères bien pensantes » il se dit que le véritable patron c'est lui, lui qui définit la stratégie et la ligne politique des chemins de fer et non le ministère des Transports.

L'accident de Brétigny a mis en avant ce que les usagers et les cheminots dénoncent depuis maintenant plusieurs années, à savoir que la rentabilité est devenue plus importante que la sécurité, et cela malgré le discours lénifiant de ses dirigeants. Les rapports accablent la politique de Mr Pepy qui répond à l'augmentation des circulations, par des suppressions d'emplois, par un entretien et une maintenance du matériel et des infrastructures de plus en plus espacés.

Nous aurions aimé venir vous dire que tout allait bien et que nous étions rassurés par le changement que nous avait promis le candidat Hollande. Certes, changement il y a, mais il n'est pas en faveur des usagers et du service public que nous défendons.

Je vous remercie pour votre écoute et cède maintenant la parole à chacun de nos collectifs présents qui, contrairement au discours généraliste sur la politique ferroviaire du gouvernement et de la SNCF, vont vous exposer succinctement, mais concrètement leurs inquiétudes, vous faire part de la colère des adhérents de leurs associations, vous dire leurs revendications auxquelles il y aurait lieu de répondre rapidement et enfin de façon positive dans l'intérêt des citoyens qu'ils représentent.

