

CONVERGENCE NATIONALE DES COLLECTIFS

POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

e-mail : convergence.rail@hotmail.fr / Téléphone : 06 14 71 57 93
Siège social : Mairie de Villeneuve Saint-Georges – 20, Place Pierre SEMARD
94190 VILLENEUVE ST-GEORGES

Paris, le 28 septembre 2011

Madame Nathalie KOSCIUSKO-MORIZET
Ministre de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable et de la Mer
246, Boulevard Saint Germain
75007 PARIS

Monsieur Thierry MARIANI
Ministre chargé des Transports
Hôtel de Roquelaure
246, Bld St Germain
75007 PARIS

Madame la Ministre,
Monsieur le Ministre,

Les festivités qui ont entouré l'inauguration de la branche Est du TGV Rhin-Rhône le 08 septembre et celles qui président à la commémoration des 30 ans du TGV ne peuvent masquer la réalité que vivent au quotidien les usagers de la SNCF tant pour les trafics voyageurs que fret.

Les chutes de caténaires, les pannes électriques, les locomotives en panne et autres dysfonctionnements n'ont pas manqué d'affecter ces derniers mois la qualité de service entraînant la colère légitime des usagers/utilisateurs du rail.

Et ce ne sont pas les conditions dans lesquelles la SNCF s'apprête à lancer le système dit du « cadencement » des trains à compter du 11 décembre prochain qui vont rassurer les voyageurs.

En effet, à la faveur de ces évolutions, nombre d'horaires annoncés ne correspondent plus aux besoins des usagers et la SNCF en profite au passage pour supprimer des relations ferroviaires.

Des premières manifestations ont déjà eu lieu sur le territoire et la direction de la SNCF consciente de cette situation va, d'après nos informations, investir plusieurs millions d'euros dans une campagne de communication pour faire passer « la pilule » !!

Signalons, entre autres, les conditions scandaleuses dans lesquelles ont circulé cet été les trains de pèlerins qui pour certains ont mis plus de 20 h pour faire le parcours de Strasbourg à Lourdes sans parler que la SNCF a renié ses engagements en matière de tarifs !?

La détérioration du service rendu au quotidien dans le transport ferroviaire conjuguée à la hausse des tarifs est pour nous une des conséquences palpables des politiques de libéralisation en vigueur qui font que ce sont le business, la rentabilité financière qui prévalent sur l'intérêt général, les missions de Service Public.

La **liberté tarifaire** réclamée par le Président de la SNCF et accordée par le gouvernement dans le cadre d'un décret en date du 31 juillet dernier participe de l'idée de faire payer aux usagers le financement du système ferroviaire. C'est un nouveau coup porté au droit au transport pour tous, à l'égalité de traitement, au Service Public !

Les « Assises du Ferroviaire » que vous avez lancées depuis le 15 septembre dernier pourraient fournir une occasion de choix pour construire un autre avenir au service public des chemins de fer, plus tourné vers la réponse aux besoins du plus grand nombre, au service de la collectivité nationale.

Malheureusement, d'après ce que nous en connaissons, ce n'est pas le débat public attendu, à fortiori que dans le cadre des travaux proposés, les plus concernés à savoir les usagers et les salariés seront très faiblement représentés.

Il est à craindre que nous assistions à un simulacre de débat permettant d'avaliser des décisions stratégiques déjà prises, notamment sur l'ouverture à la concurrence alors que rien ne l'impose si ce n'est des positionnements dogmatiques.

De ce point de vue, la situation désastreuse dans laquelle se trouve FRET SNCF après plusieurs années d'ouverture à la concurrence devrait faire réfléchir les décideurs politiques afin de ne pas reproduire les mêmes errements.

Nous profitons de cette correspondance pour vous interpeller solennellement sur la casse planifiée organisée de FRET SNCF. C'est d'ailleurs, d'après les syndicats de cheminots, l'appréciation que portent les personnels de l'entreprise doublée d'un sentiment de démission, d'abandon de la direction de la SNCF.

La perte du 3^e client de FRET SNCF (GEFCO) intervenue récemment en est une nouvelle illustration.

Lorsque nous constatons que l'actuel patron de GEFCO (filiale du Groupe PSA) est l'ancien directeur de FRET SNCF, Monsieur Luc NADAL, que le responsable France d'E.C.R, (filiale de la DEUTSCHE BAHN) Monsieur DELACHAMBRE, est l'ancien responsable de VFLI, filiale de la SNCF, que le dirigeant national de la production d'ECR est Monsieur JP. DUTARDE, ex-chef de Traction à la SNCF, on ne peut que se rendre à l'évidence, oui le dépeçage de FRET SNCF est dûment organisé et le transfert des trafics à la concurrence privée sciemment planifié.

Madame et Monsieur les Ministres, le report modal, à savoir le transfert du transport de marchandises de la route vers le train, porté par les engagements du Grenelle de l'Environnement se fait à l'inverse. C'est à croire que pour nombre de responsables, l'avenir du train, c'est le camion !

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 !?

On le sait, il n'y aura pas de développement du transport de Fret par rail sans la SNCF mais celle-ci se trouve de plus en plus dans l'incapacité de répondre aux enjeux de société, aux besoins des entreprises, de la collectivité nationale.

Pour preuve, en raison de la contraction drastique de l'appareil de production (fermetures de gares, de triages, de dessertes, suppressions massives d'emplois...), la SNCF n'a pu transporter cet été que 10% des volumes de paille (22 trains sur 150 prévus !) en direction des exploitations agricoles qui en avaient besoin.

90% l'ont été par la route. 2000 camions se sont croisés chaque jour sur les routes de France !

Cette politique de libéralisation portée par d'incessantes restructurations n'a pas d'avenir si ce n'est de nous conduire dans le mur !

Persévérer dans cette voie serait suicidaire !

Face aux conséquences de ces politiques, nombre d'usagers, de citoyens et d'élus se mobilisent dont la plupart par l'intermédiaire d'associations ou autres collectifs et comités pour s'opposer aux mauvais coups et exiger une autre politique de transport de voyageurs et de marchandises.

A la demande de plusieurs d'entre eux, une structure, un outil de coordination et d'impulsion au plan national est créé, sous l'appellation : **CONVERGENCE NATIONALE DES COLLECTIFS POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ** ».

Au nom de celle-ci, nous vous demandons, Madame, Monsieur les Ministres :

- Une meilleure représentativité des usagers dans les commissions de travail et séances plénières des « Assises du ferroviaire ».
- L'arrêt du schéma directeur FRET de la SNCF qui s'avère être un outil de casse de l'activité transport de marchandises par train.
- 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 d'Europe.
- L'ouverture de réelles négociations pour réorienter l'activité de FRET SNCF dans le cadre du développement durable.
- L'arrêt des suppressions d'emplois de cheminots.
- 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 (intercitys, TEOZ, LUNEA...) au-delà de la convention « TET » (Trains d'Equilibre du Territoire) signée jusqu'en 2013 entre l'Etat et la SNCF.
- La non mise en concurrence des TER que rien n'impose !
- 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...

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 financier public en lieu et place des P.P.P (Partenariats publics privés ou plus exactement Partenariats Pour le 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 exposées, Madame, Monsieur, le Ministre, 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,

Dans l'attente de vos nouvelles,

Nous vous prions d'agréer, Madame, Monsieur le Ministre, 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