



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

Correspondance : 72 rue de la République – 76800 SAINT ÉTIENNE DU ROUVRAY

Blog : www.convergence-nationale-rail.fr

Courriel: convergence.rail@hotmail.fr

Tél. 06 14 71 57 93

Le 16 décembre 2015

À

Monsieur Alain Vidalies

Secrétaire d'État chargé des Transports, de la Mer et de la Pêche

Hôtel de Roquelaure

246 Boulevard Saint-Germain

75007 PARIS

Objet : Trains d'Équilibre du Territoire – Demande d'audience

Monsieur le Ministre,

Vous aviez annoncé lors de votre conférence de presse du 7 juillet dernier sur l'avenir des Trains d'Équilibre du Territoire que « Le Gouvernement [imprimait] une nouvelle dynamique pour faire renaître cette offre de transport » en même temps que la désignation du Préfet Philizot pour suivre ce dossier et conduire la concertation et la création d'un « Conseil Consultatif des Trains d'Équilibre du Territoire ».

Par courrier du 9 juillet (resté sans réponse de votre part) nous vous avons fait part de notre désir d'être membres de Conseil consultatif. Notre demande renouvelée le 28 septembre (ainsi que celle d'être entendus par le Préfet Philizot) est encore restée sans réponse !

Hélas, les constats que nous faisons et que font les Collectifs adhérant à Convergence Nationale Rail laissent à penser que le délai « de réflexion » que vous vous êtes donné n'est que dilatoire par rapport à un ensemble de démarches propres à saborder les Trains d'Équilibre du Territoire.

Ces démarches sont d'abord celles de la SNCF qui n'a aucun souci d'améliorer des services défaillants dans bien des domaines et qui s'efforce, une fois de plus de dissuader les usagers de prendre le train. Parmi de trop nombreux exemples de dysfonctionnements, nous n'en citerons que trois, très caractéristiques.

Association Loi 1901 – Agrément RNA : W941007139

Immatriculation SIRET : 790 124 796 00018

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

Ne pas nous écrire à cette adresse – Utiliser l'adresse en tête de lettre - Merci

Vous aviez, le 7 juillet, assuré le « caractère indiscutable » des trains de nuit Paris-Briançon et Paris-Rodez-La Tour de Carol. En ce qui concerne ce premier train, nous constatons (nous citons nos correspondants) : *« La SNCF fait tout pour nous persuader de ne plus le prendre, pannes incessantes, parasites dans les wagons, et surtout, un personnel qui est sans arrêt mis en cause, a priori, dès qu'il y a un incident. De la même façon, on a mis en place des locomotives mieux adaptées mais dont on croit savoir, sans pouvoir le vérifier, qu'elles sont louées pour deux ans. Et dans deux ans ? On flaire une recherche de cession au privé de la ligne »*... ceci s'apparente à toutes les techniques mises en œuvre pour la SNCF (non figuration sur les dépliants ou sur les horaires informatiques des trains et des arrêts, discours de décharge de responsabilité quant il s'agit d'imprévision, etc.)

Concernant « Le Cévenol » à propos duquel nous vous avons alertés le 4 octobre dernier (toujours sans réponse de votre part !) la décision unilatérale de la SNCF de mettre les voyageurs dans des cars ne laisse pas d'inquiéter quand on sait que le transporteur choisi est l'un de ceux qui multiplie les demandes de dérogations pour les lignes de moins de 100 km (sur lesquelles nous revenons plus loin).

Concernant « L'Aubrac » qui a déjà fait de la part de la SNCF l'objet de toutes les « mesures de dissuasion » dénoncées ci-dessus, les dernières nouvelles qui nous parviennent sont particulièrement inquiétantes ; nous citons, là encore, et cela date d'hier 15 décembre : *« Lors d'une réunion des DPX (dirigeants de proximité) à Clermont avec le Directeur Régional, le directeur a parlé sans détours: « Intercités » ne veut plus financer cette relation, la situation actuelle est maintenue jusqu'à fin janvier pour que les élus régionaux aient le temps de prendre leur décision (ils le passent en TER). Si les régions ne sont pas d'accord ou n'en veulent pas, il sera transféré sur route sur la partie Neussargues Millau »*.

Nous dénonçons ces pratiques de la part de la SNCF qui visent à anticiper (avec ou sans votre accord ?) des « décisions complètes et cohérentes » qui ne sauraient être prises, selon vos dires du 7 juillet, avant « la mi-2016 ».

Par ailleurs, et pendant ce temps, la libéralisation des autocars fait les ravages que l'on constate tous les jours en privant le train de ses usagers habituels, et ceci dans une pratique de concurrence totalement faussée... donc contraire à l'esprit réclamé par l'Europe !

En effet, qui peut nous dire, comment en pratiquant des tarifs hallucinants de 10, 5 voire 1 €, une entreprise peut gérer sagement son activité ? Sinon en pratiquant le dumping social que l'on commence à dénoncer en Allemagne qui nous a précédés dans cette voie... ou en utilisant des financements dont nous ignorons l'origine ?

Qui paie les 40 M € de déficit des ID-bus de la SNCF ?

Qui paie les 50 M € de recapitalisation des Ouibus de la même SNCF ?

Qui va payer les 196 M € d'amende que la SNCF (Géodis) vient de se voir infligés pour entente illicite ?

Hormis le fait que cela nous en dit long sur « le manque de transparence » de la SNCF (3 EPIC quand même !), nous savons que ce sont encore les citoyens qui font les frais de ces opérations douteuses : les citoyens-usagers de la SNCF qui ont vu augmenter (hélas avec votre accord) considérablement les tarifs (+ 42 % en 13 ans !) ; les citoyens-consommateurs, via les PME et PMI qui n'ont pas payé le juste prix du transport des marchandises par Géodis ; les citoyens-contribuables qui voient augmenter régulièrement leurs impôts et en particulier la TVA, notamment celle particulièrement injustifiée sur les transports.

Par ailleurs, nous estimons particulièrement inquiétant que face aux plus de 70 demandes d'ouvertures de lignes d'autocars de moins de 100 km soumises à l'ARAFER, il apparaît, selon celle-ci même, que les Autorités Organisatrices de Transports concernées (Régions, mais aussi État dans certains cas) ne se manifestent pas, alors que beaucoup de ces lignes entrent en concurrence de plein fouet avec des lignes ferroviaires dépendant des deniers publics.

Dans le même ordre d'idées, nous avons été particulièrement étonnés par le questionnaire (et la synthèse des réponses y fait largement écho) que l'ADIE de Monsieur Duron (ce qui n'est pas rien quand on sait les conclusions qu'il a rendues en avril dernier) a envoyé aux candidats aux élections régionales où l'on pose la question de savoir s'ils sont favorables... à la concurrence ! Ceci alors que, autant que nous sachions, les ministres européens des transports réunis le 8 octobre dernier ont repoussé cette « ouverture à la concurrence » à 2026 ! S'agit-il pour la France d'anticiper, une fois de plus, les desideratas des ultra-libéraux européens ?

Enfin, et cela touche également le fonctionnement (ou plutôt devrions-nous dire le mauvais fonctionnement) des Trains d'Équilibre du Territoire, nous vous avons écrit le 4 octobre dernier, ainsi qu'à Madame la Ministre du Développement durable, de l'Écologie et de l'Énergie, à propos des « Matériels ferroviaires stockés sur le site du triage de Sotteville-Lès-Rouen, et autres lieux... ». Ce courrier est lui aussi resté sans réponse de votre part. Nous renouvelons ici notre vive protestation contre votre suggestion faite à M. Pepy de céder des matériels encore susceptibles de service à des entreprises ferroviaires privées, alors même que le réseau Intercités manque cruellement de « matériel de réserve » (c'est SNCF Mobilités qui le dit !) ce qui conduit les usagers à subir les pires désagréments au quotidien.

Nous renouvelons ici nos demandes : participer au Conseil consultatif des Trains d'Équilibre du Territoire, être entendus par le Préfet Philizot. Nous vous demandons de bien vouloir nous recevoir au plus tôt en audience sur ce sujet des Trains d'Équilibre du Territoire mais aussi de l'ensemble du Service Public Ferroviaire qui nous apparaît particulièrement menacé.

Nous vous prions d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de nos sentiments les meilleurs.

*Pour le Bureau de Convergence Nationale Rail,
Son Président,*

Pierre Ménard