

Audition du 15 avril 2015

Trains d'Équilibre du Territoire

MÉMORANDUM

DE

CONVERGENCE NATIONALE RAIL

Nous ne saurions aborder la problématique de l'avenir des Trains d'Équilibre du Territoire sous le seul angle de la déliquescence constatée de leur fonctionnement, voire de leur disparition (totale ou partielle) déjà programmée hier ... et peut-être encore aujourd'hui. Ce serait pléonastique, même si nous serons bien obligés d'aborder ce chapitre au fil de notre Mémoire.

Nous n'envisageons pas plus de limiter notre propos à la demande de sauvegarde de telle ou telle ligne plutôt que d'une autre. En vertu de quel « droit d'inégalité » le ferions-nous ?

Il nous importe de préciser dans quel esprit nous portons les inquiétudes, revendications et espoirs citoyens communs aux usagers du chemin de fer, aux élus du territoire national et aux cheminots chargés du fonctionnement de ce chemin de fer, et qui adhèrent, directement ou indirectement à Convergence Nationale Rail. Donc de rappeler les Principes qui guident notre action.

Nous rapporterons ensuite les Constats d'une situation devenue plus que préoccupante tant dans le domaine qualitatif que quantitatif d'un réseau tombant peu à peu en déshérence.

Nous dirons ce que nous refusons parmi les différentes hypothèses de « fausses solutions » envisagées par certains et rapportées, parfois avec une insistance inquiétante, par les organes de presse.

Enfin, nous exposerons ce que nous demandons pour que les Trains d'Équilibre du Territoire puissent encore porter ce nom en contribuant à l'unité du Territoire national.

I - NOS PRINCIPES

1) Un Service Public Ferroviaire de Qualité

Nous entendons un réel « Service Public » et non un « service [marchand] au public », un Service à disposition de tous les citoyens et participant de la collectivité nationale et lui appartenant, selon les principes d'Égalité propres à la République. Ses finalités doivent être le développement de la nation au profit de tous les citoyens et non d'opérations mercantiles ne profitant qu'à quelques-uns.

Service Public Ferroviaire : le chemin de fer a été, et il doit continuer de l'être, l'outil de développement économique du pays et ce dans tous les domaines de l'industrie, de l'agriculture, du tourisme, des activités « tertiaires » diverses... car il représente, en temps normal et pour peu qu'on lui apporte le soin nécessaire, des garanties en matière de sécurité, de protection de l'environnement, de régularité, de permanence des liaisons...

Service Public Ferroviaire de Qualité : nous prônons et revendiquons la mise en œuvre des moyens qui assurent au transport ferroviaire sa qualité en termes de confort, de rapidité si nécessaire, de régularité, d'accessibilité tant dans le sens financier que physique (accès des personnes handicapées), de proximité des citoyens...

2

2) Égalité de tous les citoyens dans l'accès au transport ferroviaire

Cette égalité passe d'abord par la présence des lignes ferroviaires et leur accessibilité directe ou indirecte (d'où la nécessité des « réseaux capillaires »). Nous refusons que se créent ou qu'on laisse subsister des « no man's lands » ferroviaires en particulier dans les régions le plus difficiles d'accès. Cette égalité passe également par un traitement également juste et approprié de tous les territoires dans la qualité des infrastructures et des matériels.

Elle passe encore par un traitement social de la tarification qui permette à toutes les catégories de citoyens, quelles que soient leurs ressources, d'avoir accès au chemin de fer. (La Cour des Comptes qui rappelle à l'ordre certaines Métropoles » à propos de leurs transports urbains ne dit pas autrement).

3) Unité du territoire national

Cette dimension est fondamentale, puisque liée au principe d'une « République indivisible ».

Le ferroviaire doit être l'un des moyens matériels de concrétiser l'unité territoriale, par des relations radiales ou transversales permanentes, accessibles à tous, comme nous venons de l'écrire, reliant entre elles les différentes parties du territoire dans le cadre de son aménagement.

L'impulsion donnée au développement et au maintien du réseau ferroviaire doit être nationale, sous peine de pâtir de problèmes de « clientélisme » ou de rivalités politiques. Le premier conduit à des réalisations dont la nécessité, autre qu'électorale, ou l'urgence sont loin d'être avérées ; les secondes se traduisent par une totale paralysie qui empêche toute décision utile.

II - NOS CONSTATS

1) La dégradation matérielle du réseau (infrastructure et matériels roulants)

Les politiques menées au cours des trente dernières années par la SNCF bien sûr, mais surtout par l'État qui avait la responsabilité de leur orientation, ont conduit à des choix qui obèrent sérieusement l'avenir du ferroviaire français et dont sont en train de pâtir les Trains d'Équilibre du Territoire.

Entre autres, mais pas uniquement, l'emballement pour le « tout TGV » a fait que des lignes « classiques » n'ont pas été entretenues, des matériels roulants n'ont pas été remplacés, en particulier sur le réseau des TET. Des catastrophes récentes ont hélas attiré l'attention sur les résultats de cette politique.

Un autre arbre est venu cacher la forêt : la décentralisation et le report sur les régions des TER qui, s'il a été dans un premier temps une assez belle réussite, a totalement marginalisé les Trains d'Équilibre du Territoire restés sous la responsabilité conjointe de l'État et de la SNCF qui n'ont ni l'un ni l'autre fait preuve de la vigilance nécessaire pour maintenir le réseau en état, encore moins pour le développer.

Les mutations profondes survenues au sein de la SNCF suite aux « paquets

ferroviaires » européens et aux décisions de l'État, plus que discutables en ce qui concerne la « dette ferroviaire », n'ont fait qu'aggraver la situation.

Même si cela semble sortir du sujet des TET, il faut parler du bilan catastrophique du fret ferroviaire français, ne serait-ce que pour tirer le signal d'alarme afin que pareil désastre ne se reproduise pas dans le trafic « voyageurs », et aussi pour signaler que le « manque à gagner » dans la faible utilisation des sillons par le fret se répercute sur le coût du transport des voyageurs.

Les politiques du « tout TGV » et « transfert aux régions » montrent depuis quelque temps leurs limites ; les disfonctionnements des « lignes TET » que nous allons aborder touchent aussi les uns et les autres, tant il est vrai que c'est le même réseau, mal entretenu, qui sert à la fois aux TER et aux TET et que les TGV peuvent pâtir des mauvaises dessertes par les susnommés. Quel est l'intérêt d'aller prendre un TGV dans une grande ville si l'on n'est pas sûr que le TER ou le TET qui vous conduit à la gare TGV arrive à temps ?

2) La dégradation du service :

D'une manière générale, le Service Public Ferroviaire s'est considérablement dégradé. Nous traiterons globalement de cette dégradation car :

- Elle est due en bonne partie à la dégradation des réseaux, insuffisamment entretenus ou rénovés, ce qui peut remettre en cause son unicité, réseau qui, comme nous venons de le l'écrire, sert tout autant aux TER qu'aux TET (et à ce qui reste de fret aujourd'hui...)

- Comment envisager, comme cela se dit (en premier lieu à la SNCF et au Ministère) un report des lignes TET (en les tronçonnant !) vers les régions, quand on constate, d'une part, dans pratiquement toutes celles-ci, l'incapacité de la SNCF (Mobilités et Réseaux) à honorer ses contrats en faisant fonctionner correctement les TER et, d'autre part, leur essoufflement financier ?

En quantité

Depuis trois ans l'offre des Trains d'Équilibre du territoire a été singulièrement mise à mal, souvent sous l'effet même des conventions État-SNCF, ou encore sous le motif « d'absence de matériel » qui ressemble fort à une « coup de force » pour obliger les régions à se substituer à l'État en remplaçant des TET par des TER, comme ce fut le cas, par exemple, fin 2013 pour la portion Rouen-Dieppe en Haute-Normandie.

La commission sénatoriale (rapport du 20/11/2014) a dressé un premier bilan de ces ... défections qui ont permis de faire chuter, déjà entre 2012 et 2013, de

5,6% le nombre de voyageurs empruntant les TET (alors que la décroissance moyenne de la fréquentation ferroviaire n'était que de 1,4%).

On a créé, plus ou moins sciemment, un cercle vicieux : la déficience de l'offre oblige les usagers à la pallier par de nouvelles habitudes de déplacement et entraîne de facto une déficience de la fréquentation... qui justifiera, a posteriori de nouvelles restrictions de l'offre !

On voudrait obliger les citoyens à circuler en voiture qu'on ne s'y prendrait pas autrement.

En qualité

D'une façon générale, et cela revient très fréquemment dans les récriminations des usagers :

- Des trains supprimés au dernier moment (avec ce que cela entraîne d'effet sur les correspondances et sur les conditions de voyage dans les trains suivants... quand il y en a...)
- Des trains surchargés où il faut voyager debout... quand on trouve une place !
- Des trains aux équipements devenus inconfortables ou ... absents : sièges, toilettes, etc.
- Des prises en charge des usagers de moins en moins efficaces, par la suppression (ou les tentatives de suppression) des contrôleurs, par la très forte diminution de la présence

humaine dans les gares, par la suppression des guichets (ou autres « boutiques ») pour renseigner les voyageurs ou délivrer les titres de transport. Ces dernières « mesures » étant défendues par la SNCF et par les pouvoirs publics avec une inconscience remarquable des difficultés quotidiennes des citoyens. À titre d'exemple, que penser de cette réponse d'un directeur de région SNCF suite à la fermeture des points de vente à Sotteville-lès-Rouen : « nous proposons à nos voyageurs des solutions alternatives : la gare de Sotteville est à 4 mn de la gare de Rouen » ... où les dits voyageurs sont censés aller chercher leurs billets ... sans billet !

3) Le coût élevé du transport ferroviaire et l'opacité des systèmes de tarification

Nous sommes très loin des promesses toujours inconsidérées, pour ne pas dire méprisantes, du Président de la SNCF quant aux tarifs :

- Puisque l'on constate en effet une augmentation pharamineuse des tarifs depuis 13 ans (26% de 2002 à 2009 et 16,25% non cumulatifs depuis 2010 !) bien supérieure à

celle du coût de la vie !! Et l'augmentation du taux de TVA (qu'il n'était absolument pas obligatoire d'appliquer en France et contre lequel nous nous sommes prononcés) est une bien piètre excuse.

- Puisque, contrairement à ce qu'affirmait Monsieur le Secrétaire

d'État aux Transports pour justifier la dernière augmentation, les tarifs dits « promotionnels » ne profitent pas aux citoyens qui en ont le plus besoin, car ils ne disposent pas le plus souvent (entre autres à cause de la fermeture des guichets et des boutiques) des moyens de s'informer pour en bénéficier. Les systèmes mis en place sont particulièrement opaques, voire illisibles, les contraintes importantes ; ils ne répondent pas aux nécessités quotidiennes des citoyens, encore moins aux urgences de la vie.

- L'asservissement que l'on veut ainsi réaliser des usagers à la « bonne volonté » des automates, quels qu'ils soient, revêt un caractère aléatoire inquiétant quant au bon fonctionnement des systèmes informatiques, sans parler de leur caractère dégradant pour l'être humain contraint de les utiliser.
- Cette complexité mise en place liée à des coûts exorbitants (liés entre autres à un taux de TVA anormalement élevé) laisse à penser que l'on veut surtout décourager de prendre le train.

4) Les constats par régions – ce que nous disent nos Collectifs

Parce que, dans toutes les régions, les constats actuels de la déshérence (voir ci-dessus les constats quantitatif et qualitatif) des Trains d'Équilibre du Territoire sont inquiétants, vives sont les inquiétudes des usagers, des citoyens et des élus locaux en ce qui concerne leur avenir.

Ce sont les conditions de vie de populations de plusieurs territoires qui sont ainsi menacées et, pis encore, l'existence future même de ces territoires, tant la diminution du Service Public Ferroviaire a commencé d'entraîner des phénomènes de désertification, phénomènes qui ne pourront que s'aggraver s'il n'est pas porté promptement remède aux dysfonctionnements constatés.

La carte jointe en [Annexe 1](#) porte mention des différents types de dysfonctionnements constatés par les Collectifs adhérents à la CNR sur les

lignes concernées : suppressions de trains, de gares, d'arrêts, retards, conditions de voyage...

Mais nos Collectifs ne se contentent pas d'établir les « cahiers de doléances » que leur dicte la dégradation du Service des TET (lesquels sont trop conséquents pour tenir dans ce Mémoire !). Ils réfléchissent à leur situation, analysent les fonctionnements et dysfonctionnements du système, élaborent des propositions de solutions, ferroviaires.

On trouvera également en [Annexe 2](#) de ce Mémoire quelques-unes de ces analyses-propositions... qui peuvent être reprises et étendues à d'autres cas sur le territoire national.

III - CE QUE NOUS REFUSONS

Convergence Nationale Rail et les Collectifs qui la composent ne sauraient être trop prudents dès lors qu'il s'agit d'envisager les solutions envisageables pour traiter le problème de l'avenir des Trains d'Équilibre du territoire, solutions à mettre en place par les instances législatives et exécutives de notre pays.

En effet, nous avons trop souvent entendu chanter la palinodie par nombre de ceux qui s'étaient engagés à défendre le Service Public Ferroviaire ... et qui ont repris les argumentaires contre lesquels ils s'élevaient pour faire adopter la nouvelle loi ferroviaire du 4 août 2014.

Nous sommes tout aussi circonspects face aux attitudes clientélistes de ceux qui ont œuvré au démantèlement du Service Public puis se sont précipités dans quelque manifestation de circonscription quand ils se sont aperçus qu'ils venaient de scier la branche sur laquelle leur crédibilité était assise.

Enfin, nous sommes également inquiets d'entendre (ou de lire) les propos émanant de personnes qui devraient analyser puis présenter objectivement la problématique des TET, propos laissant entendre que le sort des TET est déjà joué, les décisions déjà prises.

Le récent exemple de ce qui vient de se passer pour les autoroutes nous incite à la vigilance et à souhaiter que soit devenu caduc le mot que l'on prête à Clémenceau à propos des commissions.

1) Non au report sur les régions : éclatement de l'offre nationale et ses conséquences

L'expérience montre le degré d'essoufflement atteint par les régions en matière de développement des TER, essoufflement lié à la fois à la baisse des ressources financières des régions et aux difficultés de passer et de faire appliquer par la SNCF des conventions satisfaisantes pour les usagers.

D'autre part, l'expérience a aussi montré, qu'ici ou là – de l'aveu même de RFF mais aussi dénoncé par des citoyens lésés – des décisions prises par les AOT régionales non exemptes de clientélisme électoral.

Il est à craindre, encore plus fortement, que dans le cadre de la nouvelle organisation régionale (avec des pouvoirs renforcés pour les régions et les métropoles) que ne se développent des sentiments « régionalistes » exacerbés qui seraient peu propices à des attitudes altruistes au droit des régions voisines, créant ainsi des coupures fâcheuses dans le réseau national.

Enfin, seraient encore plus sensibles les écarts entre régions « riches » et régions « pauvres », creusant ainsi les inégalités entre citoyens d'un même pays, la France.

2) Non au remplacement des trains par des services routiers

Particulièrement choqués par les propos d'un ministre prônant le développement des autocars comme « moyen de déplacement des pauvres », nous poussons plus loin notre critique quant à l'éventualité d'un remplacement de TET par des autocars.

Cette nouvelle mise sur la route d'engins polluants (faisant suite au développement excessif du transport routier de marchandises surtout depuis 2006 avec l'abandon par la SNCF de sa branche de fret ferroviaire) présente de nombreux risques :

- Elle accroît considérablement la pollution et, ce faisant, va à l'encontre des accords de Grenelle, ceci paradoxalement l'année où la France qui s'apprête à accueillir un sommet mondial sur l'environnement devrait montrer l'exemple !
- Elle accroît tout autant, sinon plus, les risques d'accidents auxquels seront exposés les voyageurs. Les statistiques comparatives des accidents entre modes de transport parlent d'elles-mêmes
- Elle porte atteinte aux garanties de régularité, les autocars étant soumis aux aléas de la circulation routière (il suffit d'écouter les « points route » chaque matin) ; par ailleurs le confort des voyageurs et largement sujet à caution qui se trouvent privés des commodités, au sens large, normalement présentes dans un train.

- Elle induit des effets négatifs sur la liberté de déplacement puisque les études officielles du Conseil général de l'environnement et du développement durable nous montrent qu'en cas de remplacement d'un train par un autocar 36% des voyageurs prennent leur voiture¹ et ... 23% renoncent à se déplacer.

3) Non à la mise en concurrence

Convergence Nationale Rail, qui regroupe en son sein également des collectifs de défense du fret ferroviaire public, ne peut évidemment cautionner l'aventure de la concurrence dans le transport des voyageurs. Ni maintenant, ni plus tard, quels que soient les prétendus ukases de certains décideurs européens.

C'est en effet ouvrir la porte au seul mercantilisme qui verra se mettre en place des solutions oubliées de l'intérêt des populations, en particulier des plus démunies, des plus défavorisées que le capitalisme trouvera une fois de plus l'occasion de marginaliser, et ce au seul critère de la rentabilité.

C'est introduire le risque de transposer dans le transport ferroviaire ce qui se passe aujourd'hui dans le transport routier de marchandises (et qui est à la base de la concurrence déloyale avec le fret ferroviaire) : le dumping social. Les exemples récents de l'actualité montrent que les entreprises privées (soutenues en cela par la gouvernance européenne) trouvent toujours le moyen de contourner les législations nationales et de récidiver même après avoir été condamnées.

Par ailleurs, la teneur sous-jacente – que l'on s'efforce de nous cacher – de futurs accords transatlantiques ne fait que renforcer nos craintes à ce sujet.

¹ Si le covoiturage, dans un cadre précis et restreint, peut présenter quelque utilité, il ne peut se substituer (malgré les intentions de la SNCF de développer son IDVroom !) aux TET. C'est autoriser a priori plus de pollution, plus de risques humains et financiers pour les citoyens. C'est aussi, dans une société qui n'en a pas besoin aujourd'hui, favoriser les conduites individualistes et décharger l'État de sa responsabilité de mettre en place les Services Publics nécessaires aux citoyens.

IV - CE QUE NOUS DEMANDONS

Convergence Nationale Rail, soucieuse comme nous l'avons écrit en préambule, du maintien de la notion de Service Public tel que l'avait défini le Conseil National de la Résistance et tel qu'il avait été mis en place dans les années suivantes...

... également soucieuse de sauvegarder l'unité d'une « République indivisible » telle que définie par la Constitution...

Demande :

1) Le maintien et le développement de l'offre ferroviaire nationale, vers ou depuis Paris et « transversale »

Considérant le chemin de fer comme le meilleur moyen pour tous les citoyens, quelles que soient leurs conditions, d'être reliés à chaque partie du territoire national, il est nécessaire non seulement de maintenir mais encore de **développer l'offre ferroviaire nationale** relevant des Trains d'Équilibre du Territoire.

Non seulement les lignes (« radiales ») qui relient la capitale aux diverses parties du territoire, mais aussi celles plus déficientes encore aujourd'hui, qui relient directement les parties du territoire entre elles, les relations « transversales ».

La fréquentation du réseau ferroviaire, souvent mise en avant par d'aucuns (la SNCF la première) pour justifier les diminutions, voire les suppressions de services ferroviaires, étant liée à la **Qualité** du service offert, nous demandons :

2) L'amélioration du fonctionnement de cette offre :

a. En termes de dessertes et de fréquence des trains

Il importe que soient menées les analyses les plus fines **auprès des populations concernées** (et pas seulement auprès de quelques technocrates ou « représentants » plus ou moins autorisés) pour connaître leurs besoins. Que l'on tienne compte des fluctuations saisonnières (tourisme par exemple) comme des fluctuations circonstancielles et forcées comme celles liées aux variations de l'emploi dans une région donnée et entre régions.

Ceci doit conduire non seulement à **l'amélioration des fréquences de desserte** mais aussi à celle des choix des lieux de desserte. Il faut, dans ce sens, remettre totalement en cause les dogmes de la SNCF qui ont déjà conduit à implanter des gares TGV totalement à l'écart des agglomérations et qui la font récidiver en subordonnant l'octroi de tarifs « spéciaux » à des embarquements totalement à l'écart des lieux de résidence (« Ouigo », par exemple).

Il va de soi, nous le répétons, que le système ferroviaire doit être considéré **dans son ensemble** et que le développement des systèmes « capillaires » (confiés aux régions) doit se faire en harmonie avec celui des grandes lignes, les uns ne pouvant se développer sans les autres.

À ce sujet, l'exemple hélas négatif du fret ferroviaire doit nous servir : l'une des causes de sa décrépitude sur les lignes principales ou en direction des grands ports par exemple, est l'abandon (par la SNCF) des lignes capillaires collectrices de marchandises.

b. En termes de tarification socialement accessible à tous les citoyens

Il faut **mettre fin à l'opacité des tarifications** et rétablir un système de tarification unique en France (nous sommes opposés à la tarification régionale) avec des ajustements uniquement liés aux conditions sociales de l'emploi et de la famille.

Les modalités de ces tarifications doivent être clairement accessibles à tous, égales dans le temps et non soumises à des procédures mercantiles.

Bien entendu, cela sous-entend que chaque citoyen puisse être informé dans des conditions humainement acceptables, notamment lors de la délivrance des titres de transport.

c. En termes de qualité du service offert : confort, régularité, sécurité, sûreté

Comme il a été dit plus haut, la fréquentation du train est liée à la qualité du service offert.

A priori, chaque usager, chaque citoyen a le droit d'être transporté dans des conditions décentes qui conditionnent sa vie de travailleur, d'étudiant, de mère de famille, de retraité, etc...

C'est pourquoi il est indispensable que soient revus et améliorés les points suivants :

- **Le confort** : le minimum étant que chaque passager bénéficie pendant tout son voyage d'une place assise !

- **La régularité** : ce point essentiel pour toutes les catégories de citoyens – (problèmes de correspondance par exemple) l'est encore plus pour ceux qui sont le « moteur » de la France. Un travailleur ne doit pas voir sa situation professionnelle remise en cause du fait d'un manque de ponctualité ou de régularité du train qu'il emprunte.

- **La sécurité** : la vie, la santé des citoyens doit être la première préoccupation d'un État qui a pour mission de veiller à ce que le Service Public ferroviaire soit toujours en mesure de garantir les meilleures conditions de sécurité pour les voyageurs, d'où la nécessité de revoir, et de la façon la plus rigoureuse, les modalités d'entretien et de maintenance des voies, des ponts, des gares (qui ne sauraient se transformer en centres commerciaux), etc... La mission de « mise en sécurité » par les contrôleurs doit être maintenue sur tous les trains de voyageurs.

- **La sûreté** : comme dans toute circonstance de la vie en société peuvent survenir dans les trains des événements qui mettent en danger la sûreté des voyageurs. Ces événements doivent être traités dans les meilleures conditions d'immédiateté et d'humanité. C'est pourquoi le rôle des contrôleurs (qu'on ne saurait réduire à lutter contre la fraude) est capital pour prévenir et traiter les situations délicates, à condition d'une présence en nombre suffisant à bord des trains et dans les gares d'agents SNCF.

EN CONCLUSION

Nous avons exprimé les constats, les refus et les revendications des Collectifs adhérents de Convergence Nationale Rail. À l'heure où nous vous remettons ce *Mémoire*, nous ne pouvons passer sous silence les craintes, suite aux échos qui nous parviennent de toutes parts, de voir la SNCF déjà engagée, alors que ne sont pas terminées les consultations publiques, dans un processus de régression considérable dans l'offre des Trains d'Équilibre du Territoire.

Ceci nous semble particulièrement paradoxal quand la demande publique est particulièrement importante et d'autant plus eu égard à l'attitude du service public ferroviaire (la Deutsche Bahn) de notre voisin allemand (si souvent cité en exemple par nos dirigeants mêmes) qui s'apprête, lui, à augmenter considérablement son offre ferroviaire ! (+25% d'ici 2030).

L'avenir des Trains d'Équilibre du Territoire repose sur :

- **Une couverture qui n'écarte aucune région de France**
- **Une amélioration qualitative et quantitative du réseau qui doit demeurer un réseau national et unique.**
- **Une plus grande accessibilité à tous les niveaux : dessertes, liaisons, correspondances avec les autres réseaux (TER et TGV), fréquences, tarifs socialement accessibles...**

Ceci repose sur un ensemble qui doit être un Service Public Ferroviaire cohérent sur tout le territoire et dans toutes ces composantes. C'est pourquoi nous demandons :

- La conversion de l'actuelle SNCF **en véritable Service Public Ferroviaire national à disposition de tous les citoyens** ; elle doit être réellement unifiée dans son organisation générale (et non pas artificiellement comme aujourd'hui) et dans son fonctionnement (arrêtons le « pilotage par activités » néfaste à l'efficacité) et se concentrer sur le cœur de son métier : le chemin de fer français transportant voyageurs et marchandises, au lieu de s'égarer sur les routes et à l'étranger comme n'importe quelle entreprise capitaliste.

- **À l'État d'assurer ses responsabilités** dans la direction de la SNCF en y associant étroitement usagers, élus et cheminots et en prenant les mesures qui permettraient de réellement « redresser la barre », c'est-à-dire :

- o **La prise en charge par l'État d'une « dette ferroviaire »** qui obère injustement la SNCF (fait-on porter le poids des dettes routières et auto-routières aux transporteurs routiers ?)

- o **Ne pas renoncer (sous quelles pressions ?) aux produits financiers** qui permettraient de subventionner les infrastructures nécessaires au développement national et en particulier à celui du réseau ferroviaire ; nous avons bien sûr nommé l'Écotaxe.

Enfin, on aura remarqué à plusieurs reprises notre insistance à parler des hommes et de leur rôle indispensable pour assurer un Service Public Ferroviaire de Qualité.

Convergence Nationale Rail regroupe en son sein à la fois de usagers, des élus et des cheminots, des citoyens tous désireux de veiller à la qualité du Service Public et

tous force de proposition pour aller de l'avant et doter la France du réseau ferroviaire dont elle a besoin pour prospérer.

Comme pour toute entreprise, de quelque taille qu'elle soit, qui prospère dès lors que ses acteurs principaux, les ouvriers, les cadres, les personnels administratifs s'y sentent bien, ceci ne peut se réaliser qu'avec des acteurs du système ferroviaire, les cheminots, qui soient pleinement sereins quant à leur emploi et aux conditions d'exercice de celui-ci.

Il ne semble pas, aujourd'hui, que ce soit le cas ; aussi la résolution du problème social des cheminots doit être aussi traitée, par la SNCF et par l'État, avec toute l'attention nécessaire due aux femmes et aux hommes indispensables à l'avenir du ferroviaire français.