

En complément du compte-rendu de l'audience CNR du 28/11/2017 auprès du Ministère de la
Transition Écologique et Solidaire

Interventions spécifiques de Thomas Portes et Romain Pitelet

Thomas Portes :

En Occitanie, 70% du réseau TER sera inutilisable d'ici 5 à 7 ans si aucun investissement n'est réalisé, il ne faut pas opposer la rénovation des lignes 2 à 6 et des lignes 5 à 7.

Il faut parler de la dégradation du service en le liant à la politique d'emploi à la SNCF. Sur Midi-Pyrénées nous avons perdu plus de 1000 emplois en 10 ans, soit 100 par an !

En Occitanie, nous sommes en pleine négociation de la convention TER. Alors que la région fait une offre de long terme (10 ans), la SNCF répond qu'elle ne peut pas se projeter au-delà de 2 ans. Ce n'est pas sérieux. Les propositions que fait la SNCF sont de la même teneur, alors que sur la région nous avons actuellement environ 80 guichets, la SNCF propose d'en conserver une dizaine !

Nous sommes en train de créer des déserts ferroviaires, de véritables zones blanches. Dans le département où je réside, le Tarn-et-Garonne, une seule gare est ouverte au service de la circulation, et seulement trois vendent encore des billets.

Sur les trains de nuit, il y a urgence. La moitié du parc des voitures va être réformé d'ici la fin de l'année, si le gouvernement ne fait rien c'est la mort des trains de nuit. Là aussi sur le train de nuit la « palombe bleue » (Paris-Hendaye), la région est volontariste et propose un co-financement à la SNCF mais celle-ci refuse. Vous parliez d'exemple concret de casse organisée, je vais vous en donner un : la ligne Paris-Rodez. Sur cette ligne les horaires (départ à 19h au lieu de 22h30, arrivée à 9h au lieu de 6h) et la tarification (plus chère au départ du Lot et de l'Aveyron) sont faits dans un seul but : détourner les usagers du train de nuit. Parfois le train n'est ouvert à la vente que 15 jours avant le jour de circulation.

Enfin quelques mots sur le fret. A l'heure des grands discours sur l'écologie, il est curieux de ne jamais parler de train. Pourtant des solutions existent. Par exemple, entre Montauban et Toulouse, des embranchements fret ont été créés grâce à des subventions européennes, ils pourraient permettre de desservir des plateformes de logistiques. Cependant aujourd'hui ils sont à l'abandon et non jamais servi ! Il existe simplement une aiguille pour sortir de la voie et le reste n'est que de l'herbe. C'est un scandale !

Vous parler de la concurrence comme une solution, mais lors de l'appel d'offre pour les trains de nuit aucun opérateur privé n'a répondu. Ils ont jugé ces lignes insuffisamment rentables. Les trains de nuit et les TET sont de la responsabilité de l'État, ce sont des trains d'équilibre du territoire.

Romain Pitelet:

La responsabilité de la direction de la SNCF est immense. Il faut parler de la question de la gouvernance. Aujourd'hui la réalité est que Pépy est plus influent que le ministère des transports, tout le monde suit ce qu'il décide.

Un exemple concret de casse organisée. Dans le 13^{ème} arrondissement de Paris, on a réduit les horaires d'ouvertures d'une boutique de centre-ville pour prioriser celle existante dans un centre commercial. Et aujourd'hui la direction de la SNCF invoque une faible fréquentation pour la fermer définitivement. Nous sommes bien en face d'une casse organisée.

Une autre situation inquiétante celle du fret ferroviaire. Chaque jour un train de 1400 tonnes de fruits et légumes part du marché de Rungis, soit l'équivalent de 250 camions par jour. La SNCF précise que ce train pourrait être supprimé à partir de mai 2018 alors même que le marché de Rungis veut continuer à faire du fret. Pour donner un ordre d'idée sur l'A86 à hauteur de Rungis, c'est 1 poids lourd toutes les 6 secondes.

Il faut bien mesurer une chose, quand « on vend » du train ce n'est pas la même chose que vendre des cravates. Il y a des notions de sécurité.

La réforme de 2014 qui éclate la SNCF n'a rien réglé, pire elle a aggravé les choses. L'exemple le plus frappant est l'incident qui s'est déroulé à la gare de Paris Montparnasse cet été. Personne ne se parle dans l'entreprise, il y a une multiplication des intervenants.