

Le Comité de Vigilance



du Service Public Ferroviaire

ALERTE AUX USAGERS

Depuis de nombreuses années, la qualité du Service Public subit, souvent à juste titre, de nombreuses critiques sur sa qualité.

Après les débats portant sur la **réforme du Ferroviaire de 2018**, appelée : « Pacte Ferroviaire », il s'avère que de nombreuses décisions ont été prises avec comme simple alibi l'amélioration de son fonctionnement. Leurs conséquences directes et futures ont fini par interroger de nombreux acteurs de la société civile tels que l'ensemble des organisations syndicales représentatives dans le ferroviaire, de nombreuses associations d'usagers et de nombreux partis politiques.

Le 11 mars, à la suite d'une rencontre, il a été décidé de constituer un comité de Vigilance du Service Public Ferroviaire afin de partager avec le plus grand nombre de nos concitoyens l'ensemble des éléments qui sont souvent détenus et analysés par les seuls spécialistes de cette question.

Après une nouvelle rencontre le 13 mai, l'analyse des mesures prises par l'État, la région et la SNCF laisse apparaître une transformation qui sera lourde de conséquences pour le quotidien des usagers, mais également pour le ferroviaire dans son ensemble.

La contraction entre l'offre ferroviaire et la loi LOM (loi d'orientation des mobilités) qui désengage l'État d'une politique volontariste va avoir des impacts forts sur l'environnement. Les habitudes de déplacement vont se tourner vers des modes polluants et vont de fait engendrer une augmentation des Gaz à Effets de Serre.

Guichets :

Alors que les files d'attente ne désaillent pas, la SNCF organise la fermeture généralisée des guichets. Le Conseil Régional et la SNCF ont décidé de réduire le nombre de guichets en PACA, ainsi que l'amplitude d'ouvertures de ceux qui seront maintenus.

L'activité Voyages (TGV) a décidé de ne maintenir que très peu de guichets avec des horaires d'ouvertures très atypiques pour se tourner et nous imposer la vente numérique (Internet).



Pourtant, lors des grands voyages, nous avons tous besoin de conseils pour organiser ces déplacements. Déplacements, qui sont la plupart du temps occasionnels et générateurs de stress.

Et pour couronner le tout, il est annoncé que les guichets ne vendront plus de billets croisés TER et /ou Voyages (TGV), Il sera donc de plus en plus compliqué de savoir où pouvoir se rendre pour acheter son billet de train.

Présence humaine :

De plus en plus de trains TER se voient privés de leur contrôleur à bord, comme sur la ligne entre Marseille et Aix-en-Provence, Marseille et Aubagne, et se prépare la déshumanisation des trains de la Côte d'Azur, ainsi que de l'Étoile Avignonnaise. Si le rôle le plus connu de l'agent d'accompagnement (contrôleur) demeure la régularisation des titres de transport, il est de toute évidence la personne vers laquelle nous nous tournons en cas de problème. De plus il a été constaté une augmentation inquiétante des incivilités là où le contrôleur n'est plus présent.

Dans les Gares, la quasi-totalité des agents d'accueil a disparu. C'est ainsi que nous constatons que de nombreux usagers errent dans les gares en cherchant désespérément des renseignements, sans réellement pouvoir les obtenir. Même, si les personnels des entreprises sous-traitantes des prestations dans les Gares sont de bonne volonté, ils sont trop souvent à court de réponses. Les cheminots sont les seuls capables, grâce aux outils et à la formation qu'ils ont reçus de pouvoir satisfaire les demandes et notamment dans les grandes Gares (nombreuses dans notre Région).

Tarifification :

S'il fallait des arguments pour étayer nos craintes, il suffit de regarder les projets à la fois du Conseil Régional et de la SNCF.

Dans le cadre de la future Convention TER les tarifs vont augmenter de 3% pour le train du quotidien et de 6% pour les utilisateurs occasionnels.

Un nouvel outil dit « COSMO » a été déployé et ne permet plus de faire un billet au tarif normal à bord du train. Un usager qui n'aura pas son billet sera verbalisé systématiquement avec une très grosse majoration. C'est un comble, quand dans le même temps, dans de nombreuses gares, il n'y a même plus la possibilité d'acheter un billet.

Sans Contrôleurs doter d'outils pour fournir un titre de transport classique, il y a de grandes chances de croiser des voyageurs involontairement en situation irrégulière.

C'est un véritable racket qui s'organise.



La Sûreté :

Les agents de la Police Ferroviaire (SUGE) sont constamment détournés de leurs missions, qui consistent principalement à la mise en sûreté des biens et des personnes pour les mettre dans des équipes qui ont comme seule mission de chasser la fraude et donc de faire gonfler les recettes du Conseil Régional.

D'ailleurs l'évolution des métiers des gares, des Contrôleurs et des Agents SUGE envisagée par la SNCF vise plus à répondre à une équation financière plutôt que de répondre aux besoins des utilisateurs du train en matière de sûreté, de sécurité et d'accessibilité.

Infrastructure :

Le débat sur le désengagement financier de l'État sur les régions pose la question du maintien des Petites Lignes. Ainsi le CPER(1) est rabaissé et les régions vont être contraintes de faire des choix budgétaires.

Des lignes seront menacées comme Nice-Breil, la Côte Bleu, la ligne des Alpes, Aix-Pertuis ...

Déjà les travaux programmés sont repoussés.

Qualité :

Si la régularité des circulations et le nombre de trains supprimés sur certaines lignes s'est enfin améliorée, ce n'est pas vrai sur tous les axes.

De plus, les causes des retards sont généralement dues à l'infrastructure vieillissante et au manque d'entretien du matériel roulant.

Là encore les choix qui s'opèrent retardent les travaux et la modernisation des ateliers de réparation des trains.



Ouverture à la concurrence :

L'orientation libérale européenne a conduit l'État Français à supprimer le statut public de la SNCF qui se prépare, avec les régions à une concurrence qui dégrade déjà fortement notre quotidien. Nos routes sont extrêmement saturées et la pollution atteint régulièrement des records.

Le nombre de trains a diminué. Les TER sont passés de plus de 600 trains par jour en PACA à 542 aujourd'hui. Les TGV classiques ont été remplacés pour beaucoup par des OUIGO. Même si l'arrivée de trains moins chers peut satisfaire tout le monde, il ne faut pas se fier aux apparences, car peu sont ceux qui réussissent à avoir les billets à bas prix. Beaucoup sont contraints de voyager avec des billets aussi chers que sur les trains classiques, mais dans des conditions bien moindres.

Ces nouveaux modes ne servent qu'à améliorer les marges financières.

Il faut augmenter le nombre de TGV de TGV Classiques et mettre en place une tarification accessible à tous. L'ouverture à la concurrence dans l'électricité a démontré que les tarifs n'ont pas baissé et que rien n'a changé sur le réseau. Pire les tarifs augmentent de 5,9% immédiatement et de 1,5% supplémentaire au 1^{er} aout.

C'est le même mécanisme que ce sont permis la SNCF et le Conseil Régional dans la future convention TER qui prévoit 1/3 des TER ouvert à la concurrence dès 2023 et une augmentations des prix dès cette année. Pour les TGV, leurs mises en concurrence auront les mêmes effets.

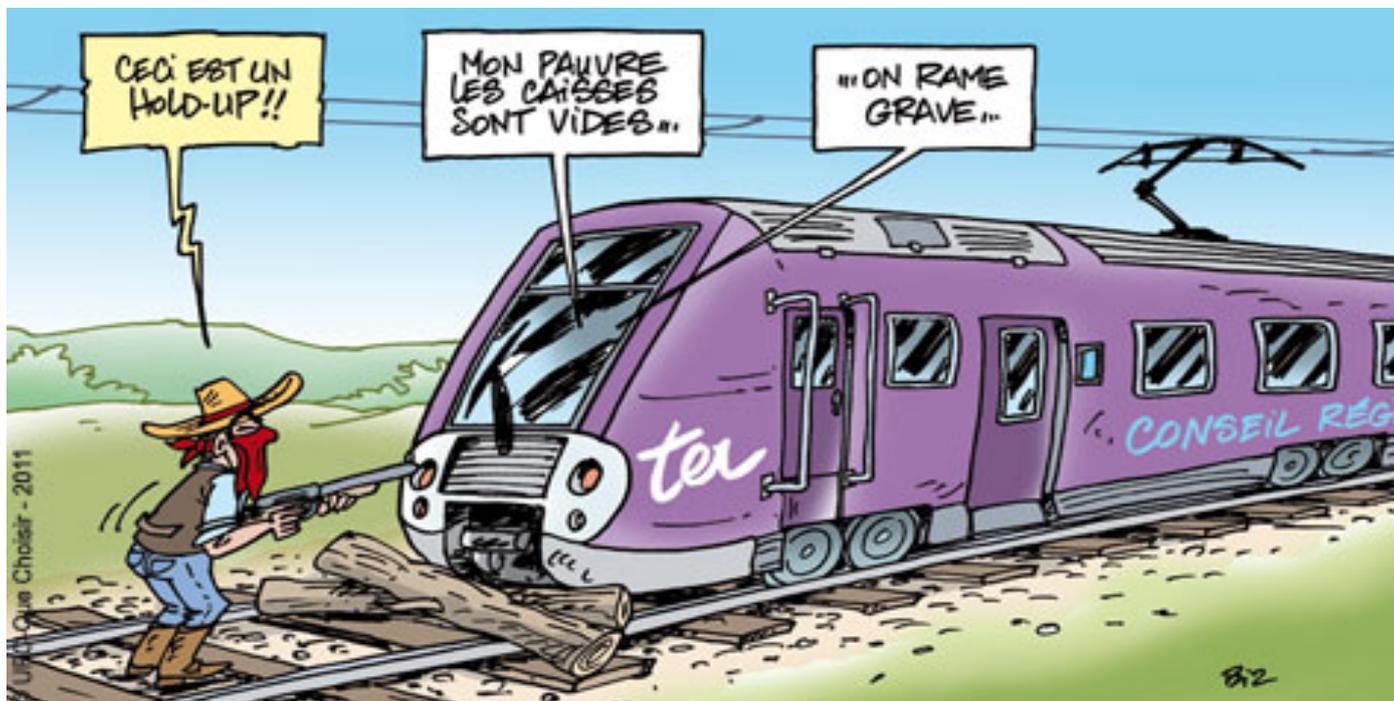
Convention TER :

La future convention TER qui sera signée dans les prochains mois contient des éléments qui ne vont pas dans le sens du développement du service public.

Réduction de l'offre, augmentation tarifaire, substitutions de trains par des Bus, fermeture de guichets, déshumanisation des trains, report de travaux, ouverture à la concurrence sont les thèmes néfastes pour le service rendu aux usagers qu'ont contractualisés le Conseil Régional et la SNCF.

Ces quelques éléments laissent apparaître qu'à court et moyen terme la situation du service public ferroviaire va se dégrader encore plus que ce qu'il n'y est déjà.

(1) Contrat de Plan État Région



Environnement - Climat :

L'abandon du Grenelle de l'environnement en 2015 a conduit à une augmentation des Gaz à effets de Serres de 2%. La qualité de l'air s'est dégradée et la pollution a explosé, notamment en PACA.

C'est l'ouverture de la concurrence au FRET Ferroviaire qui a prédominé cette accélération. Depuis le nombre de camions sur les routes a augmenté de 2 millions par ans.

1 train = 40 camions.

Le gouvernement doit donc mettre en place une autre réforme et intégrer le ferroviaire dans la loi LOM.

Notre avis n'est pas pris en compte ! Il est donc temps de nous mêler de la manière dont nous avons le droit de nous déplacer. Mais également de la manière dont notre impôt est utilisé pour l'aménagement de notre région.

Au travers de considérations politiques et idéologiques diverses, la question environnementale est exclue de l'action publique volontariste.

Le comité de Vigilance vous propose de donner votre avis au travers de cette pétition à laquelle vous pourrez exprimer vos réflexions et propositions.

Le 26 juin de nombreux choix seront validés au Conseil Régional, nous entendons peser dans ces choix pour que tous reviennent à la raison. La raison du bon sens et de l'intérêt général.

Alors, signez, exprimez-vous et soutenez l'action du comité de Vigilance du service public ferroviaire.

Signez la pétition !!!

Lien : <http://chng.it/GwB82vjj52>



Le comité de vigilance est composé par : MNLE PACA, TUJA, CGT, UNSA, CFDT, FO, SUD RAIL, PS, Génération S, Ensemble, EELV, PCF, FI.

A Marseille le 1^{er} juin 2019