

Les discussions que nous avons depuis quelques mois avec des syndicats (Sud, FO, CGT, et les autres à venir) montrent que nous avons des analyses très voisines de la situation à la SNCF.

Le texte suivant, en discussion avec Sud, l'atteste :

Le débat sur le service minimum ne doit pas faire oublier que la SNCF est devenue une entreprise à deux vitesses qui donne la priorité absolue au TGV aux dépens de nos trains de banlieue, de nos trains régionaux et interrégionaux. Sur nos lignes, elle économise sur tout, notamment sur l'entretien des trains ; Etat et Réseau Ferré de France laissent se dégrader les voies ferrées. Il est vrai aussi que trop de trains sont trop anciens, ce qui est de la responsabilité des pouvoirs publics.

Nous devons aussi exiger que la SNCF prenne au quotidien les mesures nécessaires pour que nos trains ne tombent pas en panne et ne soient pas annulés, retardés.

En Ile de France la situation de la banlieue est catastrophique pour les usagers quel que soit le réseau (Paris Est, Nord, Saint Lazare, Montparnasse, Austerlitz, Lyon), sans parler des lignes RER. Les dessertes un peu plus lointaines, mais quotidiennes pour des milliers de personnes, ne sont pas mieux loties : Coulommiers, Tournan, Meaux, Provins, Amiens, Rouen, Evreux, Mantes, Dreux, Chartres, Orléans, Montargis, Sens...

Il y a quelques années, la direction SNCF avait décidé de communiquer chaque mois sur la régularité. Les résultats étaient si mauvais qu'elle a d'abord joué sur la notion même de « train à l'heure » (miracle de la technocratie, est parfois considéré « à l'heure », un train qui a 15 minutes de retard), mais cela n'a pas suffi. La vérité devenant gênante, ces informations ont été supprimées. C'est ridicule : les usagers n'ont pas besoin des statistiques SNCF pour connaître l'étendue des désagréments qu'ils subissent. De même, pour les cheminots qui savent combien sont difficiles les conditions de travail en situation perturbée.

L'état des transports ferroviaires en Ile de France mérite des actions d'urgence. Cela ne se fera pas tout seul. Nous devons nous mobiliser ! La pétition proposée par la Fédération des Usagers des Transports et des Services Publics (www.sos-usagers.com) est un outil dans ce sens :

Je réclame plus de trains, et d'abord des trains qui ne tombent pas en panne, des trains qui arrivent à l'heure, des trains qui ne soient pas annulés.

Nom, prénom :

Adresse :

Signature :

- Avant, les trains étaient envoyés à la "grande révision" tous les 500 000 km. Maintenant, on est passé à UN MILLION de km. Evidemment, les pannes se multiplient.
- La durée qui sépare deux révisions des installations fixes (voies, signaux, réseau électrique) a également été doublée. Mêmes causes, mêmes résultats.
- Et puis, le nombre de cheminots « de réserve » a été diminué. Résultat: quand un cheminot est indisponible, trop souvent il n'est pas remplacé, et comme son train ne roule pas tout seul, il reste au garage.
- Ces décisions prises pour faire des économies expliquent la majorité des "incidents techniques", pannes, retards et autres annulations de trains.

En dehors de l'Île de France (qui représente plus de 50% du trafic national de la SNCF du lundi au vendredi), les régions ont fortement investi dans le rail. Résultat: une hausse de la fréquentation de 20%. C'est bien la preuve que la volonté politique peut être efficace. **Pour autant, des problèmes demeurent, les fermetures de gares se multiplient, des dessertes sont supprimées...**

De plus, RFF (Réseau Ferré de France), à qui l'Etat a donné la propriété des voies ferrées en 1997, n'a pas les moyens de les entretenir correctement. Il croule

Même le TGV-Est, inauguré à grand fracas, est victime de la politique d'économies forcées de la SNCF. Pas assez de places dans les rames, pas assez d'allers-retours, jusqu'à 40 ou 45 minutes d'attente au guichet. Chaque jour des centaines de voyageurs restent sur le quai, les amendes pleuvent pour ceux

La politique commerciale de la SNCF est un désastre:

- des prix à deux vitesses : plus chers au guichet (tant pis pour ceux qui n'ont pas d'ordinateur), imprévisibles sur Internet.
- Avec aussi des "ratés" spectaculaires, par exemple ces usagers à qui on débite trois fois le prix du même billet !
- Les employés au guichet ont maintenant des "objectifs de vente" fixés par leurs "managers". Primes à la clé. Vingt centimes d'euro quand ils placent une carte "Senior" (même si le retraité ne voyage qu'une fois par an), trois euros

sous le poids de la dette de la SNCF que l'Etat a refusé de prendre à sa charge, à la différence de l'Allemagne, qui a assumé celle de DB, Deutsche Bahn.

Résultat: pour éviter des déraillements, la vitesse est limitée sur certains tronçons. Jusqu'à 10 km à l'heure, comme on l'a connu durant des mois, sur un kilomètre à la sortie de Saint-Flour ! **A quoi ça sert que les régions se décarcassent et achètent des rames qui peuvent rouler à 160 à l'heure ?**

qui montent sans la réservation qu'ils n'ont pas pu se procurer. Colère des usagers !

Le train, c'est plus écolo que la voiture. Mais à Louvigny, en Lorraine, il faut aller à la gare en voiture. Coût : 8 euros pour une journée de parking !

cinquante s'ils vendent une location de voiture d'une société privée plutôt qu'un billet train-auto. Priorité aux billets de 1^{ère}, "c'est complet en seconde" . **Ce n'est pas ce service au public que veulent rendre les agents commerciaux de la SNCF !**

- Des usagers ont attendu huit mois (!) leur carte de famille nombreuse.
- ... Et à la rentrée, préparons-nous aux surprises de la dernière trouvaille de la SNCF, le système NOTES. Nous en reparlerons.

La dégradation de la qualité des transports constitue désormais le sujet de préoccupation n° 1 des usagers. Si les usagers n'accueillent pas avec plaisir les mouvements de grève, les problèmes des usagers ne cessent pas lorsque la grève s'arrête. Bien au contraire, c'est tous les jours de l'année que les usagers sont victimes de retards, de pannes, d'annulations de trains, d'incidents techniques dus au manque de matériel moderne, à l'entretien déficient des rames et des installations fixes, et aux effectifs insuffisants.