



POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

Adresse postale : chez Didier Le Reste, 5 rue Paul Dukas 75012
Paris

Courriel : convergence.rail@hotmail.fr

Tél. (Didier Le Reste, président) : 06 08 03 91 82

Blog : <http://www.convergence-nationale-rail.fr/>

Le 12 Avril 2021

Marlène DOLVECK
Directrice générale de SNCF Gares et Connexions

Madame la Directrice Générale,

Nous avons bien réceptionné votre réponse à notre courrier, alors datée du 11 Mars 2021, ce dont nous vous remercions. Cela dit, nous souhaitons par la présente vous faire part d'un certain nombre de réflexions et d'appréciations que nous a inspirées votre courrier.

L'engagement de l'entreprise à moderniser ses gares et en améliorer l'accueil, comme vous le précisez se fait en lien avec les autorités organisatrices, et de fait avec les impôts des contribuables. Il se concrétise majoritairement par une meilleure accessibilité qui n'est que la compensation de retards pris dans de nombreux cas qui attendaient depuis de trop longues années, faute d'investissements suffisants. Par ailleurs, de nombreuses opérations de cession en cours sont aussi faites pour compenser certains investissements. Ainsi plusieurs gares deviennent tout sauf des endroits où l'on peut acheter des billets de train. Les exemples ne manquent pas. Comble de l'ironie, les usagers/clients en tant que consommateurs peuvent venir faire des achats dans les gares mais sont contraints de se rendre parfois à plusieurs kilomètres pour pouvoir acheter un titre de transport. Concernant le renouvellement de leur abonnement « travail », ils sont parfois obligés de se rendre dans une autre ville pour l'acheter en espérant que le guichet soit ouvert. Ce qui n'est pas toujours le cas lorsqu'il a été fermé le weekend.

S'il est vrai que des aménagements sont faits pour améliorer l'accessibilité pour les personnes à mobilité réduite, il est un tout autre handicap qui ne permet plus, à près de 30% de la population d'avoir accès au train. Celle qui est frappée d'illectronisme ou qui ne dispose pas d'outils numériques, sans compter celles et ceux qui ne disposent pas de moyens de paiement numérique. Situation révélée par une enquête de la fondation Emmaüs et dénoncée par le défenseur des droits. Comme cela ne suffit pas, il n'est pas rare que ceux qui veulent emprunter le train se voient taxer d'une amende, faute d'avoir pu acheter un titre de transport quand le guichet est fermé, subissant ainsi la double peine. Notre Constitution rappelle que les services publics doivent être accessibles à tous pour garantir l'égalité des droits. Voilà une sérieuse entorse à ce droit fondamental ! En fait, dans de nombreuses gares, c'est : « Tout sauf des guichets ». Loin de nous l'idée de ne pas développer les services ou de fournir certaines prestations comme les infos touristiques et d'autres.

Il faut rappeler qu'il n'est plus possible d'acheter les tickets de métro, voire d'expédier une valise ou une malle dans les emprises SNCF, services pourtant fort appréciés des usagers.

Depuis la pandémie de la COVID, la vente en guichet est de plus en plus réduite quand elle n'est pas supprimée. A titre d'exemple, il n'est pas rare dans certaines gares que le guichet ouvre le matin après le passage de tous les trains. Allez comprendre ! Si ce n'est pour préparer sa future fermeture que nous résumons dans une formule qui a fait flores : « *on fait maigrir le malade avant de le tuer* » !

Quant aux enquêtes de satisfaction, elles ne concernent que ceux qui peuvent prendre le train. Il serait plus juste que soit pris en compte l'ensemble de la population et notamment celle qui rencontre des difficultés pour se déplacer ou, qui ne peut se déplacer, faute d'une réelle accessibilité en raison de l'absence humaine liée à la fermeture des guichets. C'est bien là, un enjeu majeur de l'égalité de traitement qui se trouve validée lors de nos actions dans les gares par la signature massive de nos pétitions qui réclament une présence humaine et des guichets ouverts. Nous nous devons de vous rappeler à cet effet que la CNR a remis à la Direction Générale de la SNCF, le 4 juin 2019, près de 20 000 signatures sur des pétitions qui portaient l'opposition à la déshumanisation des gares et des trains.

Quant à l'engagement des cheminotes et des cheminots, leur volonté à satisfaire des exigences de transport de qualité et notamment dans les circonstances exceptionnelles dues au contexte sanitaire est la preuve de leur attachement culturel profond aux valeurs qui ont été marquées par les luttes pour défendre cette entreprise publique. Entreprise que les gouvernements successifs ont voulu intégrer dans les canons libéraux de « la concurrence libre et non faussée » dont les réformes successives n'ont eu comme finalité que l'atrophie, la fragilisation, le démantèlement du service public ferroviaire et, en même temps, de casser les repères de la culture cheminote.

La référence au service public comme vous le concevez qui introduit la notion de client se mesure dans le maquis tarifaire qui s'éloigne des principes de l'accès au train pour le plus grand nombre. A l'heure où se débat la « loi climat et résilience », et concernant la résilience ; la SNCF se devrait de revenir à une politique de volume avec une tarification dégressive (service public) en fonction de la distance parcourue (référence kilométrique). Une vraie politique de tarifs sociaux est aussi de la responsabilité de l'Etat pour répondre à l'urgence climatique de réduire les émissions de gaz à effets de serre et satisfaire les besoins de transport. Il ne suffit pas d'affirmer dans les médias que le transport ferroviaire est de loin le plus écologique mais il faut surtout en faire un élément de la stratégie à mettre en place pour le rendre efficient.

Concernant le réseau, la loi LOM et le rapport PHILIZOT qui ont introduit la dissociation des lignes à « caractère structurant » et celles désignées comme « desserte fine » reposent essentiellement pour le financement de leur entretien et leur modernisation sur les Régions. Ce qui conduit inéluctablement à des choix faits en fonction des orientations politiques et à une balkanisation du réseau, en laissant le soin aux autorités organisatrices d'éventuels transferts vers la route ou le privé. D'autre part, certains investissements à minima appelés pour la circonstance « optimisation des coûts » ne permettent même plus sur certaines lignes le passage de trains de fret.

La maîtrise des coûts, vieux poncif de la doxa libérale, se traduit essentiellement par les suppressions massives d'emplois et n'exclut pas certaines contradictions comme on a pu le constater avec « le PLAN 4 F » pour le fret, annoncé à grands renforts médiatiques, quand dans le même temps était décidée la suppression de 150 emplois de conducteurs. Toujours au nom des gains de productivité ! On a du mal à penser qu'une entreprise de transport peut se développer quand elle supprime les emplois qui sont indispensables à son activité... Ou alors, c'est la réactivation d'un fameux ancien slogan : « **à la SNCF, tout est possible** » au point que l'on pourrait faire du plus avec du moins.

Pour toutes ces raisons qui s'éloignent d'un service public unifié, **la Convergence Nationale Rail (CNR)** continuera à défendre une stratégie nationale de modernisation des infrastructures en rendant également effective la garantie de l'accessibilité et l'égalité de traitement à tous les citoyens. La CNR entend poursuivre ses actions avec ses près de 100 collectifs et comités pour que ces exigences soient prises en compte, à la fois pour répondre aux besoins de transport et à l'urgence climatique, enjeu majeur de la prochaine décennie.

En ce domaine, les condamnations de la France par la Cour de Justice européenne pour non-respect des objectifs fixés par la COP 21 et ainsi que le jugement du tribunal administratif de Paris, prouvent que les choix politiques de ces deux dernières décennies ont été néfastes pour le service public ferroviaire et notamment, avec la diminution drastique du fret ferroviaire à moins de 10% de part modale. Cela nous renforce dans le bien fondé de nos actions pour relancer un véritable service public unifié où l'Etat doit être un acteur essentiel de son financement.

Voilà exposés, Madame la Directrice Générale, les éléments d'analyse qu'à suscités votre courrier et que nous souhaitons porter à votre connaissance.

Veillez agréer Madame la Directrice générale, l'expression de notre parfaite considération.

Le BUREAU de la C N R

Didier LE RESTE : Président

Aurélien DJAMENT : Vice- Président

Laurent RUSSEIL : Secrétaire

Francis PORTES : Secrétaire – adjoint

Vincent JOUILLE : Trésorier

Philippe DENOLLE : Vice- Président