



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

Site : <https://convergence-nationale-rail.fr/>

Paris le 26 janvier 2024

Monsieur Christophe FANICHET

Président de SA SNCF Voyageurs

09 rue Jean Philippe Rameau

93200 Saint Denis

OBJET : **dégradation du Service Public SNCF de voyageurs et de la production ferroviaire**

Monsieur Le Président de la SA SNCF Voyageurs,

Par la présente, nous souhaitons vous interpellier sur la situation paradoxale que vivent les citoyens-es / usagers de la SNCF. D'un côté vous présentez un bilan 2023 très positif des activités voyageurs de la SNCF sur lequel vous communiquez à souhait mais d'un autre côté nous assistons à une recrudescence de défaillances, manquements, dysfonctionnements qui affectent grandement la qualité du Service public ferroviaire que sont en droit d'attendre les usagers/citoyens-es.

Ainsi, de graves incidents sont survenus ces dernières semaines qui méritent d'être regardés et analysés en lien avec les stratégies conduites ces dernières années, inscrites dans des choix politiques néfastes qui mettent à mal le service public. Cela ne peut occulter la responsabilité de la SNCF sur la mise en œuvre de tels choix quand elle ne les a pas anticipés. La Convergence Nationale Rail, forte aujourd'hui de plus de 120 collectifs et comités d'usagers, tient à vous signaler que le niveau d'alerte est atteint tant la situation des conditions de transport se dégrade au quotidien et vous demande de prendre en urgence les mesures nécessaires pour retrouver un niveau et une qualité de service en lien avec les attentes et besoins des usagers.

En effet, avant même la loi LOM (Loi d'Orientation des Mobilités), les orientations prises par la Direction SNCF ont conduit à la contraction de l'outil de production et à l'affaiblissement des conditions de la maintenance des matériels roulants et de l'entretien des installations. La gestion et le pilotage par activité, la création de branches plus ou moins concurrentes entre elles, puis l'éclatement de l'entreprise en sociétés anonymes depuis 2019 ont atteint un paroxysme dans les relations internes à la SNCF qui conduit à des dysfonctionnements permanents, des pertes de savoir-faire et un manque de transversalité et de mutualisation qui font, par exemple, que sur le même quai, des cheminots n'appartiennent plus à la même entreprise. Ce qui conduit à des incohérences préjudiciables confinant à de la caricature !!

Depuis trop longtemps ce qui faisait les fondements du service public ferroviaire, régularité, sécurité, mutualisation des moyens, réactivité, péréquation, accueil dans les gares avec des guichets ouverts et présence humaine à tous les niveaux ne font plus partie des standards qui avaient fait la réputation de la SNCF sur la qualité de sa production ferroviaire. De ce point de vue, on peut s'interroger si la SNCF, malgré l'investissement de ses personnels, sera en capacité de relever les défis que constitue l'organisation des Jeux Olympiques et Paralympiques en France cet été.

Il n'est pas de jour où la presse et les réseaux sociaux ne relatent les péripéties et les conditions de transport calamiteuses que subissent les usagers sur le réseau ferré national.

Il en est ainsi, par exemple, de la ligne Paris Granville, le 27 octobre 2023, jour de grands départs, un train « Régiolis » tombe en panne à 4 km de Dreux. 4 heures pour transborder les usagers du premier élément vers le second. Faute de matériel roulant, impossibilité d'acheminer les usagers au départ de Montparnasse vers Granville. Certains sont invités à rentrer chez eux, d'autres se sont vus attribuer une chambre d'hôtel et nombreux sont restés dans la gare, couchés à même le sol, avec

seulement une couverture et un panier repas. Au menu, crise d'angoisse, malaises etc. Le samedi matin, ces derniers ont été interdits de prendre le premier train en l'absence de réservation. Faut-il préciser qu'avec le système du « yield management » en cette veille de fêtes, ils avaient payé leur billet au prix fort.

Sur la même ligne, plus de 14 week-ends de travaux sont prévus occasionnant de forts retards, y compris en plein carnaval de Granville. **De plus, il leur sera difficile d'emprunter d'autres axes car la ligne Paris-Caen sera également impactée par des travaux tout comme la gare du Mans. Les usagers sont furieux. Certains prévoient de déménager vu l'impossibilité de se rendre sur leur lieu de travail, d'autres ont dû démissionner de leur emploi.**

Ligne Tours-Orléans : réduction du nombre de trains en circulation entre le lundi 22 janvier 2024 et le jeudi 25 janvier 2024. La SNCF évoque des "difficultés de production matériel" et aménage les horaires de ces trains en dehors des heures "creuses".

Un train Intercités Paris-Briançon arrive avec 11 heures de retard, la SNCF admet des « conditions de voyage éprouvantes ». Un périple d'une vingtaine d'heures. C'est ce qu'ont vécu plus de 500 voyageurs qui avaient décidé de faire, dans la nuit de dimanche à lundi, le trajet Paris-Briançon. Alors que le train devait initialement arriver à 8h39 dans la ville des Hautes-Alpes, il n'a atteint son terminus qu'à...19h24. Soit un retard de 11 heures.

Le trafic SNCF paralysé pendant plusieurs heures sur la ligne Belfort-Lure

Le vendredi 19 janvier 2024, en fin d'après-midi, jusqu'à 80 personnes (venant de Vesoul pour beaucoup d'entre elles) se sont massées en Gare de LURE en attendant de pouvoir poursuivre leur parcours en direction de Belfort. Elles ont dû s'armer de patience, car le trafic a été interrompu pendant plusieurs heures sur la ligne en raison d'une rupture de caténaires, survenue vers 17 h en gare de Belfort. Par ailleurs, **le trafic est resté interrompu pendant près de neuf heures dans les deux sens de circulation entre Valence et Montélimar** en raison d'un problème de signalisation **de 1 heure du matin jusqu'à 10 heures**. Des trains ont été supprimés, d'autres retardés entraînant des retards et des annulations, certains trains ont été détournés par la rive droite du Rhône.

Un TGV, La Rochelle-Paris tombe en panne à Saint-Pierre-des-Corps le lundi après-midi 22 Janvier 2024. Après presque trois heures d'attente, les passagers sont évacués avec l'appui des pompiers, pour être redirigés vers un autre train.

Un train tombe en panne dans le Finistère dans la nuit du dimanche 21 au lundi 22 janvier 2024. Les passagers ont dû patienter cinq heures à l'intérieur, bloqués au milieu des voies. **Durée totale pour aller de Rennes à Brest : 10 h !**

La ligne Intercités Paris-Clermont est connue pour ses retards à répétition et sa gestion chaotique, régulièrement dénoncés par des collectifs d'usagers, des syndicalistes et des élus-es. Résultat sur une semaine, **de lundi au samedi : 63 trains ont été à l'heure sur 93 soit 67,7%, 13% ont été annulés**, une catégorie que ne comptabilise pas la SNCF. Après deux mois de suppressions, la situation ne s'est toujours pas améliorée à ce jour puisqu'il y aura **encore un aller-retour quotidien annulé au moins jusqu'au 7 février 2024 faute de locomotives en nombre suffisant**. Et les annulations de trains risquent bien de se prolonger quelques semaines de plus !!

Un énième problème qui illustre les difficultés structurelles s'est produit **dans la nuit du vendredi 19 Janvier 2024 au samedi 20 janvier 2024.**

Environ 700 passagers du train Paris-Clermont-Ferrand sont arrivés à destination le samedi matin 20 janvier 2024 après un retard de plus de sept heures à la suite d'une panne de locomotive qui a bloqué leur train par une nuit de grand froid, Il a mis au total environ onze heures au lieu des trois heures et trente minutes prévues pour arriver à destination, accusant un retard de plus de sept heures,

Faute de personnel, la SNCF a fait appel à la Croix-Rouge et aux pompiers pour aider à «*la prise en charge des voyageurs et améliorer leur confort* ». **C'est dire les carences en matière de gestion**

quotidienne. Plusieurs internautes se présentant comme des passagers du train, ont évoqué une nuit éprouvante sur les réseaux sociaux. **«C'est pour nous tuer ? Pas de chauffage, pas d'électricité, pas d'eau, pas à manger, pas de nouvelles »**, s'était plainte sur X une internaute. **«heureusement on a eu, dans une situation d'urgence, La Croix-Rouge qui est venue nous donner des couvertures de survie car on avait extrêmement froid dans le train »**, a témoigné samedi sur RMC-Info un passager. **Je suis complètement exténué, fatigué de ce voyage qui était juste épuisant en plus dans le froid pour une partie du voyage ».**

Comment ne pas voir à travers ce nouvel incident catastrophique, la triste réalité de la gestion de l'entreprise et les choix désastreux qui y ont été faits. Faut-il rappeler en premier lieu, la disparition massive d'effectifs de cheminots et la séparation en sociétés anonymes qui rend impossible la mobilisation (mutualisation entre activités) des rares cheminots restants en cas de demande de secours. **Où sont les locomotives de réserve et les dépôts « traction » de proximité permettant d'être réactif en cas d'aléas ?**

Le mercredi 24 Janvier 2024 survenait un nouvel incident (parmi d'autres) sur la fameuse ligne ferroviaire PARIS-CLERMONT-FERRAND. En effet, un train parti de CLERMONT-FERRAND à 8h33 s'est retrouvé bloqué à cause d'un autre train qui a déraillé devant lui. Conséquence : 2 heures de retard à l'arrivée en gare de Paris Bercy ! Avec 15,3% de trains en retard, cette ligne occupe la troisième place sur le podium derrière les lignes Marseille-Bordeaux (26,6%) et Lyon-Nantes (21%).

Et l'autre aspect problématique, c'est la vente par la SNCF de sa filiale AKIEM, gestionnaire de son parc de locomotives, au moment où les trains de nuit ont été relancés pour ensuite, être contraint de les lui louer. Sauf que, seules 2 locomotives Diesel sur trois ont été livrées. En effet AKIEM a fait le choix de vendre une partie de ses locomotives sur le marché international. **En se privant de cette filiale, la SNCF a perdu la maîtrise de son développement et d'une gestion rationnelle et réactive.**

Sur Paris Rodez, entre le 31 Juillet et le 31 décembre 2023, 62 trains de nuit ont été supprimés. C'est bien sur la base de ces défaillances **que le train de nuit PARIS -BRIVE-AURILLAC** a connu depuis sa relance une gestion calamiteuse où les voyageurs ont été contraints d'effectuer le parcours BRIVE-AURILLAC (A/R) en bus . . . faute de locomotives diesel disponibles !! Catastrophique et inacceptable !!

Comme indiqué ci-avant, vous avez annoncé que l'année 2023 a été synonyme de performance historique pour la SNCF, après une année 2022 déjà inédite pour le groupe ferroviaire, délivrant un auto-satisfécit dont l'énoncé des faits ci-dessus devrait vous amener à raison gardée.

Au moment même où est affichée une volonté politique de relancer les trains de nuit, l'ensemble de ces incidents et dysfonctionnements compromettent leur pérennité économique et leur développement et jettent un discrédit sur la SNCF !

L'appétence pour le train ne cesse de se vérifier et dans le même temps les conditions de transport se dégradent. En 2023, le TGV a transporté 122 millions de voyageurs, un niveau encore jamais atteint et en progression de 4 % et la fréquentation dans les TER a bondi de 21 % (+ 40 % en Occitanie). Les trains régionaux progressent aussi de 8 %.

Aujourd'hui, cette croissance a été limitée en lien avec l'insuffisance de matériel roulant. Comme l'a révélé un reportage télévisé, 105 rames TGV ont été mises au rebut dans le département de l'Ain alors que certaines d'entre elles n'avaient que 20, 22, 26 ans d'utilisation pour une durée de vie prévue de 40 ans. **Qui a pris une telle décision et pour quelles raisons ? C'est un gâchis d'argent public !! Est-il envisagé d'en remettre en service puisqu'il nous manque des rames pour répondre à la demande ? Concernant le parc matériel dédié aux trains de nuit, voitures et locomotives, quelles mesures comptez-vous prendre pour répondre à la demande croissante et pour rendre effectif un service de qualité ?**

Quels investissements supplémentaires pour également développer les trains TET « d'équilibre du territoire », développer de nouvelles relations transversales pour prendre en compte la demande sociétale d'utiliser de plus en plus le train ? Qu'est-il prévu pour faire évoluer le parc de locomotives mixtes (bi-modes) sur les lignes partiellement électrifiées ?

Vous avez également déclaré : « *On est bien à l'âge d'or du train* ». « *On est en train de construire un cercle vertueux du ferroviaire* ». La réalité est telle que chaque jour qui passe, on s'en écarte un peu plus !

Vous avez également annoncé la montée en puissance des Ouigo de 38 rames à 50 en début 2027, dont les trains proposent une centaine de places en plus par rapport aux TGV InOui. Ces TGV low-cost à classe unique, sans voiture-bar et **sans remboursement possible, ne peuvent constituer une solution pérenne**. Leur augmentation est bien le signe du nivellement par le bas de la qualité de l'offre de transport... Avec 700 000 km parcourus par an en moyenne contre 400 à 450 000 km pour une rame InOui, cette surutilisation entraîne également des retards et des suppressions avec un confort qui laisse à désirer surtout quand les rames repartent sans être nettoyées.

En matière d'effectifs, il est envisagé 4 900 recrutements de cheminots en 2024 mais on a enregistré en 2023 environ 2300 démissions à la SNCF et au total le solde ne permettra pas de compenser, entre autres, les départs en retraite après des années de saignée dans les effectifs. La réalité, ce sont de nombreuses gares abandonnées, privées de guichets, de personnels, au point que l'on arrive à avoir des parcours de plus 100 km sans aucun agent en capacité d'intervenir en cas d'incident voire pour régler d'autres situations.

Autre aspect et non des moindres, l'ouverture à la concurrence qui se met en place de façon dogmatique ne fera qu'accentuer les difficultés actuelles. Que ce soit le secteur privé ou des filiales de la SNCF agissant comme sociétés anonymes, l'exigence de rentabilité financière et la remise en cause du modèle social ajoutées à un nouveau cloisonnement et à un périmètre limité dans l'organisation de la production ne feront qu'en rajouter une couche aux difficultés existantes et de fragiliser un peu plus la consistance du système ferroviaire.

La SNCF dispose d'un cash-flow supérieur à 10 milliards d'euros. Plutôt que d'aller sur des stratégies aléatoires de développement concurrentiel à l'étranger, affaiblissant les potentialités d'offres au plan national, n'y aurait-il pas la possibilité d'orienter ce capital vers des choix plus conformes au développement de l'entreprise avec la volonté de satisfaire à la fois, les exigences environnementales, d'atteindre les objectifs de croissance des trafics ferroviaires et de contribuer au désenclavement des territoires en résonance avec les orientations du GIEC ?

A cet effet en terme d'égalité de traitement et d'accès au Service public, la Convergence Nationale Rail(CNR) et ses 125 collectifs et comités d'usagers exigent d'en revenir à une réhumanisation des gares avec notamment la réouverture de guichets pour rendre effectives les recommandations de la « rapporteure des Droits » pour mettre fin aux discriminations dont sont victimes les personnes frappées d'illectronisme, quelles que soient les catégories d'âge. Nous n'acceptons pas que les usagers qui n'ont pas pu prendre de billet ou en cas de panne d'un automate ou qui ne disposent pas d'un moyen de paiement numérique soient considérés comme des malhonnêtes, des contrevenants et obligés de payer des surtaxes de 15 à 50 € voire plus, sanctionnés à cause des stratégies de deshumanisation, des carences de l'entreprise de Service public.

Face à la requête de la CNR déposée devant le tribunal administratif de Montreuil pour mettre fin à cette pratique arbitraire, SA SNCF Voyageurs n'a pas déposé de mémoire contradictoire, preuve, de notre point de vue, de la difficulté à justifier de telles discriminations sociales. Il est temps de prendre les mesures qui s'imposent et d'en revenir au tarif guichet à bord des trains pour les usagers de bonne foi qui se présentent spontanément au contrôleur.

Comme elle ne cesse de le réclamer, la CNR demande d'en revenir à une tarification kilométrique, dégressive et sociale qui devrait être le fondement du renouveau du service public. Cela pour rendre le train accessible à tous et favoriser son usage pour l'ensemble des besoins de déplacements et répondre ainsi aux exigences environnementales, sachant que le train constitue l'outil le mieux adapté, vu sa faible émission de gaz à effet de serre, pour réussir une véritable transition écologique et énergétique.

Dans l'attente de vous lire, nous vous prions d'agréer, Monsieur Le Président, l'expression de notre parfaite considération.

