

LE 11



Madame, Monsieur,

Comme tous les ans à la même période, la direction de la SNCF présente « le changement de service » et en profite pour effectuer des économies de productivité sur l'emploi et sur la qualité du service public.

Cette année, le changement d'horaires va concerner 85% des horaires des trains TER, TGV, TéoZ et Intercités, les trains de nuits et trains internationaux. Le Service Annuel 2012 confirme également le maintien des trains à horaires à confirmer (trains de nuit notamment...) qui avaient engendré une certaine désaffection des voyageurs. On voudrait les supprimer qu'on ne s'y prendrait pas autrement.

L'obligation d'accélérer des opérations indispensables de régénération d'un réseau ferroviaire que l'Etat a laissé vieillir a pour conséquences l'indisponibilité des plages de circulations (sillons). Les circulations de trains de marchandises, déjà fortement réduites par les choix stratégiques de la SNCF et du Gouvernement, vont être encore plus affectées, laissant libre circulation au tout routier, notamment sur la façade atlantique.

La désorganisation du système ferroviaire (SNCF/RFF) provoquée par la réforme de 1997 n'a pas réglé la question du financement et les investissements sur le réseau n'ont pas été réalisés. Ainsi, sa fiabilité et sa disponibilité limitent ses capacités. Le Gouvernement, RFF et la SNCF se sont acharnés à quasi-généraliser dès 2012 le cadencement, contre une partie des régions et des organisations syndicales.

Mais il n'y a pas que les horaires qui vont changer !

Ce changement de service imposé par le Gouvernement est guidé par d'autres considérations que la réponse aux besoins, l'amélioration du service public et l'anticipation de la croissance des trafics prévus d'ici à 2020.

Le cadencement vise à simplifier le système ferroviaire pour faciliter l'ouverture à la concurrence et augmenter la rentabilité financière sur le dos des usagers. Il n'existe pas d'exemple où l'ouverture à la concurrence d'un service public (Poste, France Telecom, gaz, électricité...) ait bénéficié aux usagers en termes de service rendu et de prix !

Qu'est ce que cela va changer pour vous ?



Peut-être que pour certains d'entre vous ce changement d'horaires sera indolore ou presque. Ce sera loin d'être le cas pour tout le monde, contrairement au ton rassurant que la SNCF et RFF adoptent à travers la vaste campagne de communication lancée depuis la fin du mois de septembre.

Cela va se traduire de différentes manières : allongement de la durée des parcours, disparition de correspondances, suppressions de trains voire modifications d'horaires qui ne correspondent plus aux besoins de la population.

Que vous soyez lycéen, étudiant ou salarié, une modification d'horaire, ne serait-ce que de quelques minutes, peut chambouler totalement l'organisation de vos déplacements. Mais pour certains, le train n'offrira même plus de solutions adaptées à leur rythme de vie sociale et professionnelle, occasionnant une rupture sans précédents dans leur vie quotidienne et les obligeant à se reporter sur un autre mode de transport moins rapide, plus polluant, plus cher.

Ce changement de service va également accompagner la politique de déshumanisation des gares de la SNCF, par la fermeture des guichets, la limitation des plages d'ouverture des gares, voire leur fermeture, et en général la baisse généralisée de l'offre en gare. En île de France, ce sont 600 emplois qui sont menacés.

Qu'est ce que l'on peut changer ensemble ?



Cela fait des mois que la fédération CGT des cheminots alerte sur les risques de ce méga changement d'horaires. Elle a d'ailleurs à plusieurs reprises interpellé la direction de la SNCF, le Gouvernement, les conseils régionaux tant sur les carences de ce changement de services pour les usagers que sur ses conséquences pour les cheminots et le service public. Des interventions qui ont permis de modifier ici ou là des circulations.

Mais comme il fallait s'y attendre, la publication des grilles horaires 2012 déclenche au fur et à mesure un légitime mécontentement des usagers et de leurs associations, autant que celui des cheminots qui s'inquiètent des conséquences de ce SA 2012 sur leur charge de travail, mais aussi sur les moyens et les conditions de réalisation de ce changement de service.

Il faut savoir que la grande concertation promise dans l'entreprise avec les organisations syndicales tourne toujours au ralenti, malgré les appels de la CGT à négocier à partir des revendications locales. La détérioration du climat social issue de ce déni de négociations ne pourrait donc pas servir de prétexte pour masquer les responsabilités de l'entreprise dans la mise en œuvre du changement de service.

Concrètement au plan local et régional ?



A quelques jours de la mise en place du cadencement des trains, alors que les négociations entre l'Exécutif politique régional sont en cours dans le cadre du renouvellement de la Convention TER Limousin et que les Assises Ferroviaires organisées par le Gouvernement se poursuivent jusqu'à fin décembre, la population, les usagers sont légitimement en droit de savoir :

- si le salarié qui prend le train chaque jour pour se rendre à son lieu de travail, qu'il habite La Souterraine, St Sébastien, Guéret, Tulle ou Saint-Junien sera en mesure de continuer à le prendre à partir du 11 décembre prochain,

- si celui ou celle qui réside à Saint-Yrieix pourra continuer à utiliser le train pour poursuivre ses études à Limoges,

- si la famille qui habite à Ussel aura la possibilité dans le cadre de ses loisirs d'utiliser le train pour monter à Paris sur une journée,

- si la personne qui habite à Egletons pourra continuer à venir chercher son billet en gare et avoir tous les renseignements utiles pour son voyage,

- si de nouvelles opportunités s'offrent à eux pour leur permettre de passer de la route au rail, comme le font déjà plus de 6000 de nos concitoyens sur la région quotidiennement,

- si, l'ambition de pérenniser la dynamique TER et les résultats obtenus ces dix dernières années demeure,

- si l'Etat va arrêter sa politique de désengagement et enfin assumer ses responsabilités pour désendetter le système ferroviaire et permettre un nouveau souffle pour nos territoires.

Indiscutablement, la hausse continue de la fréquentation dans les trains confirme que dès l'instant où l'on se donne les moyens pour assurer un service public ferroviaire qui réponde aux besoins des usagers, ça marche ! (Exemple à la gare de La Souterraine : 100 000 voyageurs en 2000, 160 000 en 2011)

Aujourd'hui, il semble que du côté du Gouvernement, des décideurs économiques et politiques et de la SNCF,

nous n'en soyons pas là !

Pour exemple, l'offre TER projetée à +7% pour 2012 se traduit pour l'instant à ... +0% pour le 11 Décembre!

Dans l'état actuel, tout porte à croire que l'aspect financier et la remise en cause des conditions sociales des cheminots prennent le pas sur le développement, l'efficacité et la continuité du Service Public.

Pour la CGT, comme nombre d'associations d'usagers, le transport public ferroviaire constitue un enjeu vital pour le Limousin, l'aménagement du territoire, l'égalité d'accès et de traitement de nos concitoyens qui aspirent légitimement à utiliser le moyen de transport le plus sécurisé, le plus ponctuel et le moins polluant.

Pour que les gares restent ouvertes, que les trains partent à l'heure, dans de bonnes conditions et en toute sécurité, poursuivons le processus engagé !

Ensemble, avec les associations, les usagers, la population, portons l'exigence d'une offre de trains voyageurs répondant aux besoins croissants de mobilité et à l'aménagement du territoire !

**RASSEMBLEMENT SAMEDI 03
DECEMBRE DEVANT LES GARES DE LA
SOUTERRAINE A 9H30 ET ST
SEBASTIEN A 14H30**

Novembre 2011
IPNS

Ne pas jeter sur la voie publique