

Réforme du ferroviaire

4 juin 2019

Des nouvelles de la réforme du ferroviaire qui devait tout améliorer

Au printemps 2018, malgré le rejet écrasant de sa réforme par les cheminots, illustré par plus de 3 mois de grève, le gouvernement est passé en force sur son projet de transformation du système ferroviaire.

Pour convaincre l'opinion publique qui soutenait largement les cheminots, la majorité présidentielle a multiplié les déclarations mensongères sur les vertus des mesures imposées : la concurrence ferait baisser les prix, améliorerait la qualité du service, permettrait de faire rouler plus de trains; les petites lignes ne seraient plus menacées; le problème du financement serait réglé...

Résultat, un an après :

Sur le décret en lui-même, création d'une holding de tête et de 4 sociétés anonymes et des risques dans un avenir proche de voir se créer une multitude de filiales de second rang pour des appels d'offres tel le T4 (tramway sur l'Ile de France avec La filiale de la SNCF (KEOLIS).

Filiales = actionnariats avec des orientations bien divergentes avec le service public et le bien commun.

La loi (LOM) sur les mobilités en cours de validité va même beaucoup plus loin pour déconstruire les règles de sécurité, sur les lignes locales et autonomes, tel les trams-trains, le train jaune dans les Pyrénées orientales, le T4, le tram du Mont Blanc, plus besoin aux sociétés de transport de licence et ni de licence de sécurité pour les conducteurs enfin les petites lignes pourraient être gérées directement par les régions en appliquant les règles de sécurité des remontées mécaniques !

Toutes ces réglementations de sécurité sont issues de retours d'expériences de

catastrophes ferroviaires depuis la fin du 19^{ème} siècle à aujourd'hui. En final le gouvernement rase tout !

Pour la dette, comme le gouvernement ne veut pas que l'aide public soit inscrite dans les comptes de la nation, il crée une dette miroir, sans aucune garantie, et l'ampute déjà de 300 millions (report ou annulation de certains projets).

Aucune orientation politique pour le Fret ferroviaire : pour exemple, suppression du dernier train des primeurs pour Rungis soit environ 256 camions/jour alors que la région Occitanie et Rungis avaient mis de l'argent dans ce train.

Renouvellement des conventions TER avec les régions, toutes ces conventions ont vu leurs dotations baisser de 5 à 15 % sauf la région Occitanie.

Résultat : fermetures de guichets, suppression de contrôleurs dans les trains et hausse de tarifs entre +3 % pour les abonnés et 6 % pour les occasionnels. Ce n'est pas ce que disait la ministre des transports l'année dernière (que la réforme allait faire baisser les prix), nous aurait-elle menti !

Les régions sont en train de recréer des compagnies ferroviaires en matière de tarifs, regardez sur ce tableau à propos de certaines cartes nationales et leurs déclinaisons régionales : Edifiant ! faire un trajet de plusieurs régions est devenu un facteur encore plus d'inégalité de traitement.

	JEUNE	SENIOR	WEEK-END	FAMILLE
AURA PACA BRETAGNE NORMANDIE	-25% EN BLANC -50% EN BLEU			
PAYS DE LA LOIRE	UN SEUL TAUX : -30%			
HAUTS-DE-FRANCE GRAND EST	UN SEUL TAUX : -25%			
NOUVELLE-AQUITAINE OCCITANIE	-25% EN BLANC -50% EN BLEU		NON ACCEPTEE	
CENTRE-VAL DE LOIRE	UN SEUL TAUX : -25%			
BOURGOGNE FRANCHE-COMTE	NON ACCEPTEE	-25% EN BLANC -50% EN BLEU		

De plus en plus de gares de villes moyennes ferment car ne rentrant pas dans la convention TER, alors que d'autres plus petites restent car faisant partie de la convention.

Au niveau des baisses d'arrêts TGV de certaines villes moyennes, si vous avez un élu politique qui a de l'influence, tant mieux, sinon, l'arrêt est supprimé !

Suppression des activités non rentable dicit la SNCF : après les trains de nuit, les autos trains, refonte des agences groupes, une seule à Strasbourg pour les TGV et suppression des tarifs groupes pour les TER (les collectivités locales, les colonies, centres de loisirs ne rapportent pas assez).

Au niveau de l'entretien du réseau, environ 30 % d'externalisation, de plus en plus de malfaçons, de travaux rendus en retards et des baisses de vitesse permanentes sur certaines lignes.

Même, les industries ferroviaires en mal de commandes s'inquiètent de la situation !

Il y a beaucoup de batailles avec les usagers mais elles ne déstabilisent ni l'état, ni la SNCF car restant trop locales.

Il est temps de changer la donne !

L'association INDECOSA-CGT appelle les usagers à continuer d'agir pour :

- **Un véritable service public du rail**
- **Une couverture du territoire à hauteur des besoins**
- **Une politique tarifaire accessible à tous**

L'Association INDECOSA-CGT appelle à participer

Le 4 juin 2019 à la manifestation à Paris

Ensemble Cheminots et Usager, Agissons pour construire l'avenir