Trains de Nuit, Intercités, TER , Fret :

Nos Trains , on y tient !..

Usagers, Cheminots, élus et citoyens, ensemble pour défendre le service public ferroviaire

Éclatement de la SNCF

Comment s'y prennent-ils ?

P3

Quels financements ?

Pour répondre aux besoins

P4

Ensemble pour le Fer

Comment faire ensemble ?

P5

Des propositions

Au service des usagers

P6

Plusieurs métiers, une seule profession : cheminot

Le train :

Situation dans les P.O.

P2

Collectif.rail66@gmail.com

Un service voyageur utile mais appauvri

A ce jour, la gare de Perpignan est assez bien desservie par les TER et les TGV.
Cependant, le service d'accueil n'est pas suffisant pour s'occuper des personnes à mobilité réduite, aider les personnes âgées et renseigner les voyageurs.
Les guichets sont déjà fermés aux heures de fortes affluences et la SNCF envisage de supprimer encore 2 postes de guichetiers.

Paroles d'usager : *« Je suis trop stressé. Je n'arrive pas à acheter un billet. Les guichets sont fermés et les machines, j'y comprend rien ! »*

Paroles d'usager : *« J'ai attendu 50 minutes à l'accueil que l'agent ait fini d'amener des handicapés sur les trains !»*

Les correspondances pour les directions de PortBou et Villefranche ainsi que pour les bus ne sont pas forcément adaptées.
Les usagers de ces lignes ont trop peu de moyens d'information et de possibilités d'achats de titres de transports.

La fermeture de la gare de Port Vendres, la suppression de 3 TET et l'abandon du Fret sur Cerbère, le manque de connexion interfrontalière
menacent fortement la ligne Perpignan/PorBou.

Paroles d'usager : *« 1h15 de retard. Heureusement qu'il y avait le contrôleur pour me rassurer et me renseigner »*

La lutte des usagers et des cheminots a permis de maintenir le train de nuit Portbou/Paris.
Cependant, l'offre a été réduite et les trains de nuits vers l'Europe de l'Est ont été supprimé.s
Les déplacements vers Toulouse et Marseille sont également très difficiles.

Le service public doit revenir au cœur des préoccupations afin de répondre aux besoins des usagers.

Le FRET

Le département des Pyrénées-Orientales offre un positionnement ferroviaire exceptionnel tant du point de vue historique que géographique. L'effet Frontière avec l'Espagne, la différence d'écartement avec le réseau espagnol ont favorisé l'apparition d'un point ferroviaire transfrontalier exceptionnel avec Cerbere et Port BOU et ont permis le développement du marché international de St Charles en lien avec Port-Vendres. Malgré ces atouts, la route occupe une position hégémonique dans le transport de marchandises avec des parts modales très faibles dans le ferroviaire et le maritime.
Depuis l'ouverture à la concurrence du Fret ferroviaire le trafic a baissé de moitié. Il représente environ 15% des marchandises transportés en France.
Le Fret ferroviaire est à l'abandon dans le département !

Train Jaune

La SNCF a mis en place dès le mois de Mai un Etablissement dédié Train Jaune contre l'avis des usagers, des cheminots et des élus du site.
Le bilan est désastreux !
Plus de 200 circulations du Train Jaune supprimés cet été.

Le collectif Rail66 soutient, au contraire, un projet clair et cohérent, alliant développement touristique, économique et du service public.
En finir avec la double tarification, revoir les horaires et les correspondances afin de redynamiser le TER.
La SNCF doit changer de cap pour la survie même du Train Jaune.

27

Suppressions
de gares dans la région Occitanie.
Tel est l'objectif de la SNCF pour 2018 !

0

Agent à bord des TER
en plus du conducteur pour s'occuper des correspondances, des malaises, des conflits,…
Tel est l'objectif de la SNCF pour 2018 !

20000

Camions
passent quotidiennement la frontière du Perthus

200

Trains supprimés
sur la ligne du Train Jaune cet été.

EN FINIR AVEC LE SERVICE PUBLIC

Comment s'y prennent-ils ?

Pour tout le monde, la SNCF est une entreprise publique qui fait rouler des trains de voyageurs et de marchandises en France. La réalité est pourtant plus complexe.

Depuis le 4 août 2014 (réforme du ferroviaire), la SNCF n'est plus une entreprise publique unique mais un Groupe public ferroviaire (GPF). Cette appellation cache une structure composée de trois entreprises : SNCF Mobilités, SNCF Réseau et SNCF.

SNCF Mobilités assure et commercialise les transports des voyageurs et des marchandises. SNCF Réseau est chargée de faire circuler les trains et d'entretenir le réseau ferroviaire. SNCF qui chapeaute le tout, est censée assurer la cohésion de l'ensemble.

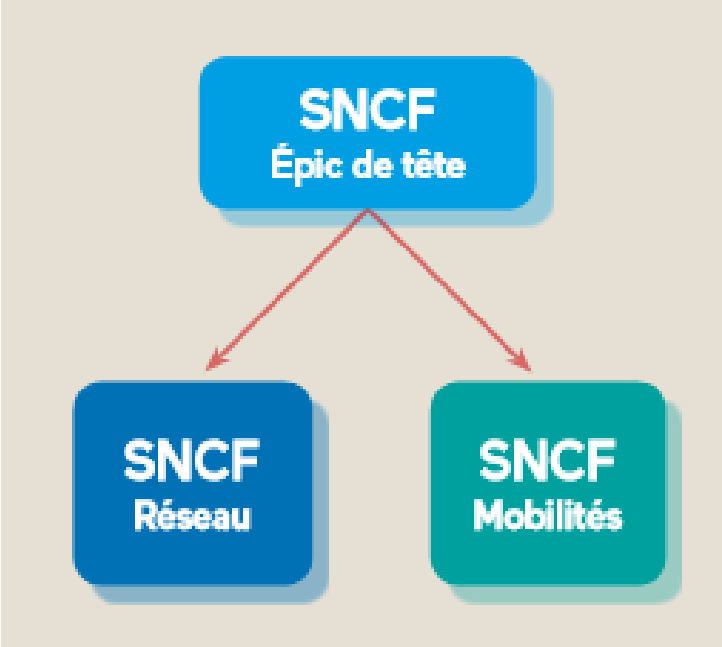
Du public au libéralisme

Si la nature de ces entreprises demeure publique et donc sous contrôle de l'État, leur gestion relève du plus classique des libéralismes. La direction de la SNCF préfère investir dans l'acquisition de filiales de toutes sortes au détriment du service public ferroviaire sur le territoire.

> La rentabilité prend le pas sur le service au public !

Le groupe SNCF, c'est plus de 1000 filiales implantées dans 120 pays. Un tiers du chiffre d'affaires est réalisé hors du territoire. Le chiffre d'affaires des filiales est supérieur à celui de « l'entreprise historique ».

Seules comptent la rentabilité des activités et la croissance internationale, qui prennent le pas sur le service public de transports en France. ■



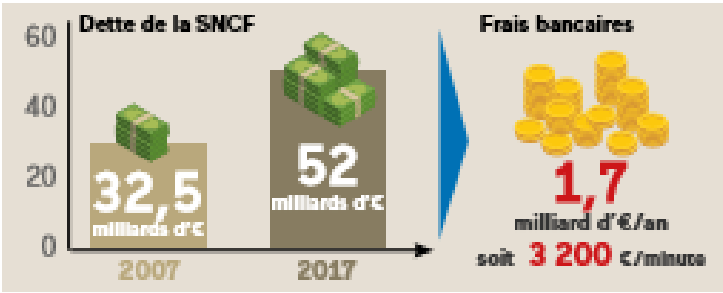
21,3 % des émissions de CO_2 sont produites par les bus, cars et camions alors que ceux-ci ne représentent que 5,2 % des circulations. Le CO_2 est le principal gaz à effet de serre.

© Georges Bartoli

607 Soit le nombre de km de lignes fermées en France depuis 10 ans (l'équivalent de Paris/Quimper). Ce sont surtout des lignes jugées non rentables car peu fréquentées et/ou nécessitant des investissements lourds. Seule alternative proposée aux voyageurs et chargeurs : la route !

ACCROISSEMENT DE LA DETTE

Au service de qui ?



L'éclatement de la SNCF nourrit une dette de plusieurs décennies qui profite aux banques. Ce sont les cheminots et les usagers qui paient la note !

Cette situation trouve son origine dans les Années 70. L'État ordonne alors à la SNCF de développer la recherche et d'investir dans les trains et lignes à grande vitesse (TGV et LGV).

En 2007, la SNCF est endettée à hauteur de 32,5 milliards d'euros.

Les réformes successives (1997 et 2014) ne traitent pas le fond du problème. L'État a systématiquement refusé de reprendre la dette – actuellement de 52 milliards – qui est pourtant de sa responsabilité. Les seuls frais bancaires représentent 1,7 milliard d'euros par an.

L'absence d'État stratège profite aux banques et fait la part belle aux investisseurs privés assoiffés de rentabilité, tout ça avec de l'argent public ! ■

En bref

DES TARIFS À LA HAUSSE

Le désengagement financier de l'État vis-à-vis de la SNCF a des conséquences sur les prix des billets facturés aux usagers.

Ainsi, SNCF Réseau, qui gère les infrastructures (voies), facture des péages à toutes les entreprises ferroviaires, y compris à SNCF Mobilités. La SNCF paie donc pour faire circuler ses trains sur les voies du réseau ferré national ! En 10 ans, les péages ont augmenté de près de 30 %.

La SNCF reporte ces péages sur ses prix. La hausse des tarifs de plus de 10 euros sur la ligne Paris-Bordeaux en est un exemple type.

RÉSEAU FERROVIAIRE

Au service du public ?

Retards, suppressions de trains et fermetures de lignes, de gares, de guichets, déshumanisation des trains et des gares... Tel est le lot quotidien d'une partie des usagers qui subissent des choix économiques axés sur le profit et la rentabilité ! Ces « aléas » sont le résultat des politiques menées par les directions et gouvernements successifs. Pourtant, le ferroviaire nécessite des investissements importants, faute de quoi, c'est son avenir qui risque d'être mis en péril. Or, dès qu'une ligne est jugée « non-rentable », elle est supprimée... Et l'on met un bus à la place d'un train !

La réponse aux besoins des usagers, des territoires et la préservation de l'environnement ne font pas bon ménage avec la sacro-sainte rentabilité. ■

Que faire de la dette de la SNCF ?

Avec un chiffre d'affaires de 32 milliards d'€ le Groupe SNCF cumule 52 milliards de dette.
Essentiellement due à l'investissement de 2000 km de lignes à grande vitesse ordonné par l'état, cette dette ne cesse de croitre.
Les directives européennes prévoient que « les Etats membres mettent en place des mécanismes adéquatsb pour contribuer à réduire l'endettement des entreprises ferroviaires publics ».
Pourtant, la France a fait le choix contraire, alors que la réforme du système ferroviaire de 2014 devait le régler., afin de maquiller une dette d'état.

Et pendant ce temps en Allemagne…

L'Etat fédéral a désendetté le chemin de fer de 36 milliards d'€ en 1993.
De plus, l'Etat fédéral a investi dans le réseau sans endetter la Deutsche Bahn, contrairement à la France.
En Allemagne, la part du ferroviaire est de 18,8 %contre 10,7% en France..

Ces écarts, inhérents à un choix politique, ont des conséquences catastrophiques sur notre environnement, la santé des français et notre économie !

CHIFFRES CLÉS

717 millions d'euros
Somme versée par le groupe SNCF pour acheter la plateforme logistique américaine OHL en 2015.

170 millions d'euros
Somme engloutie en 3 ans par la SNCF pour recapitaliser sa filiale Ouibus.

28 millions de dollars
Perte financière de la SNCF depuis 2014 en raison de son investissement pour les trains régionaux à Boston.

De nouvelles sources de financement

- L'Etat doit reprendre à sa charge la dette de la SNCF
- Généraliser le versement transport aux régions
- Stopper les partenariat public-privé (PPP) qui ne servent que l'intérêt des groupes de BTP
- Créer un pole financier public participant au financement des infrastructures ferroviaires
- Dégager de nouveaux financements en nationalisant les autoroutes, en mobilisant l'épargne populaire,...

80
milliards d'euros
Somme versée par l'état aux entreprises avec le CICE, même celles qui licencient et qui font des millions de bénéfices, pour150 000 créations d'emplois soit 533 000 €/

Jackpot pour Vinci

Le projet de LGV Tours-Bordeaux est typique de l'escroquerie des partenariats entre public et privé (PPP) : le financement et les risques sont publics et les recettes sont privées.

7,8 milliards d'euros
C'est le coût du projet de partenariat public privé (PPP) pour la LGV Tours-Bordeaux.

772 millions d'euros
Tel est l'apport sur fonds propres de Vinci pour ce projet.
Le reste est financé ou garanti par l'État, la SNCF ou les collectivités !

18,5 allers-retours par jour,
quelle que soit la fréquentation, et **7 000 euros minimum** de péage par trajet pour Vinci : même les recettes sont garanties.

Des liens forts entre Usagers et Cheminots

De nombreuses actions sont construites pour exprimer et défendre les intérêts communs des usagers et cheminots .

La SNCF est un bien de la nation au service des citoyens.

Tout comme l'école et les hôpitaux, le transport ferroviaire est un service public qui doit garantir l'équité de tous les citoyens quelque soit son domicile et sa condition sociale.

Véritable socle du développement économique et social, ils sont des piliers de la cohésion sociale.

Ensemble nous pouvons le développer !

Des comités d'usagers

- Comité d'usagers de la ligne du train jaune www.change.org/le train jaune….en avant pour 500000 voyageurs par an
- Collectif « oui au train de nuit » www.change.org /ouiautraindenuit
- Comité d'usagers de la ligne Perpignan/ Portbou
- Comité d'usagers de la ligne Perpignan/ Villefranche,

Collectif Rail66

C'est un collectif réunissant les comités d'usagers du départements, des associations, des syndicats, des partis politiques et tous les citoyens qui le souhaitent.

Il essaie d'organiser des initiatives coordonnées pour le développement du ferroviaire public dans les P.O., pour un train au service des citoyens, de la transition énergétique et de la lutte contre le changement climatique.

Vous pouvez vous tenir informer et (ou) participer au collectif en laissant vos coordonnées à **collectif.rail66@gmail.com.**

ENSEMBLE POUR LE FER

Colloque sur le ferroviaire

Lundi 13 novembre à 13h30 à Toulouse avec la présence de Mme Delga et du responsable SNCF.

Pour le train de nuit

Week-end militant

11 et 12 novembre à Perpignan Conférences et rassemblement avec des militants venus de toute l'Europe

Stand du collectif

Lors de la mobilisation citoyenne du 29 novembre à Perpignan

Pétition

Pour un service public ferroviaire de qualité

A signer auprès des militants du collectif Rail66 ou lors de nos initiatives

Répondre aux besoins

Le collectif Rail66 interpelle les pouvoirs publics et mobilise les usagers et les cheminots pour améliorer l'existant et développer le ferroviaire dans le département .
Il propose :

- Le développement de l'offre Perpignan/Toulouse, Perpignan/Villefranche/Latour et Perpignan/ Portbou ;
- La réouverture des lignes Elne/Céret et Rivesaltes/ Axat au TER ;
- La rénovation du Train Jaune à l'identique, son intégration dans la convention TER avec le maintien de ses missions de Service Public ;
- La création d'arrêts supplémentaires TER : Faculté de Perpignan, Aéroport, zone St Charles et Paulilles ;
- Des gares humanisées avec des guichets et des agents d'accueil du premier au dernier train ;
- La présence de contrôleurs dans chaque train ;
- L'accès à tous les trains (TGV, Intercités, TER) sur les parcours en Occitanie pour les usagers abonnés, sans coût supplémentaire ;
- Installation d'écrans info voyageurs dans toutes les gares;
- L'amélioration des relations domicile/travail en zone diffuse ;
- L'ouverture de toutes les gares au service de la circulation du réseau à voie unique ;

Développer le Fret Ferroviaire

Engager un réel **développement de l'espace Méditerranée à Rivesaltes**, en augmentant les capacités d'embranchement en lien avec l'espace entreprise, où plusieurs centaines d'hectares sont exploitables !
Dans le même espace, il est tout à fait possible **d'exploiter et développer le ferroutage** en le transférant de la zone du Boulou, avec une capacité supérieure d'accueil pour le chargement et le déchargement, et la proximité avec l'A9. Quant à la zone du distriport du Boulou, elle s'avère être en sous capacités **.**
L'atout de la **proximité de la gare Fret/SNCF de Cerbère** ne présente que des avantages par ses installations (20 voies d'échange avec les chemins de fer espagnols RENFE), 2 installations de levage et des capacités importantes doivent permettre à des rotations sur différents trafics et des échanges avec la structure du port de Port-Vendres.
Quant au pôle économique de **Perpignan Saint Charles**, nous demandonsl'exploitation des structures ferroviaires existantes dans cette zone, une ligne à grande vitesse internationale (LGV) entre l'Espagne et la France, une ligne classique, avec gare Fret/SNCF et des dizaines de voies d'échanges, des embranchements qui vont jusque dans l'espace du marché St Charles, des entrepôts logistiques, des partenaires équipés de portique pour le combiné, des femmes et des hommes formés qui connaissent parfaitement leur travail, un terminal ferroviaire pour le combiné pouvant accueillir des trains de plus de 1000 mètres pour une capacité de plus de 2 millions de tonnes /an.

Les usagers et les citoyens au cœur des projets

Comités de ligne

La SNCF et la Région doivent mettre en place sur chaque ligne ferroviaire des comités de ligne.
Ils réunissent tous les acteurs (usagers, techniciens, syndicats,….) utile au développement de l'offre ferroviaire sur cet axe en amont des changements de service.
Malheureusement, dans la région ils ne sont pas convoqués !

Commission des transports départementale

Le Préfet peut réunir les autorités organisatrices des transports (trains, bus, Fret,….), les entreprise de transports, les usagers et les syndicats pour définir des plans cohérents de transport dans le département.
Malheureusement, elle n'a jamais vu le jour dans les P.O. !

Trains de nuit : un atout à conserver

Pour les affaires ou pour les loisirs, le train de nuit est très apprécié car il permet d'optimiser les journées en partant de nuit et d'arriver de bon matin, frais et dispo.
Si les trains de nuit ont besoin d'une cure de rajeunissement , ils sont assurément, si la SNCF en avait la volonté, un moyen de développer un mode de transport innovant au service du développement du ferroviaire !
Le collectif « oui au train de nuit » a monté un dossier de développement largement approuvé par les politiques rencontrés.
Il va falloir maintenant passer du dire au faire !

Cerbère : un enjeu pour le département

La gare de Cerbère est un point de passage entre l'Espagne et la France. Malgré toutes ses infrastructures adaptées, pour le Voyageur comme pour le Fret , la SNCF est en train de la sacrifiée pour rentabiliser ses produits TGV et Oui-Bus.
Les trains doivent tous connecter Cerbère à Portbou, les guichet doivent rouvrir aux heures de circulation des trains, la SNCF doit arrêter de bloquer les ventes de billet pour l'Espagne par la côte Vermeille, le site de maintenance des trains ne doit pas fermer,….