



INTERCITES / TRAINS DE NUIT **La SNCF abandonne le service public,** **L'Etat prépare sa privatisation**

- ❑ « Intercités » comprenait jusqu'à présent 35 lignes qui desservaient 320 villes. Ces trains ont un rôle important en matière d'aménagement du territoire et du droit aux transports, pour une égalité et le maintien de la vie sociale, économique et culturelle.
- ❑ Pourtant, le gouvernement et la SNCF, s'appuyant sur le rapport du député Duron, vont abandonner de nombreuses dessertes en journée, supprimer les trains de nuit et réduire les trajets. La mise en œuvre par l'Etat et la SNCF des préconisations de ce rapport va aboutir à un service public fortement dégradé.
- ❑ Ce processus prépare également la privatisation de ces trains « inter-régionaux », à grand coups de cadeaux de matériels neufs, voire de subventions d'exploitations !

Les Intercités et les trains de nuit sont utiles, les chiffres le prouvent !

Les lignes appelées à disparaître dès cet automne sont celles reliant Paris à la Savoie et à Albi, ainsi que celles reliant Strasbourg et Luxembourg à Nice et Port-Bou. Deux autres lignes, reliant la capitale à Irun et à Nice, bénéficieront d'un sursis, respectivement jusqu'en juillet et octobre 2017, tandis que les liaisons Paris-Briançon et Paris-Latour-de-Carol seront maintenues "en raison de l'absence d'une offre alternative suffisante". Alors que les TET acheminent près de 100 000 voyageurs/jour sur 40 destinations en complémentarité du TGV et des TER, l'Etat et SNCF, dans une logique purement financière, veulent se désengager de ce service qui garantit la continuité territoriale. Les dessertes Intercités et autres trains de nuit seraient concernées à terme par la suppression ou la réduction de l'offre. Les trains de nuit, à eux seuls, représentent 1,2 million de voyageurs et 75 millions de recettes, avec un taux d'occupation de 38 à 54 %, prouvant leur utilité et répondant à des besoins concrets.

Des solutions existent, mais l'Etat et la SNCF ont un autre plan ...

La Fédération SUD-Rail pourrait se contenter de condamner le désengagement et la remise en cause de ce réseau par l'Etat et la SNCF dans une vision exclusivement comptable, de condamner la facture sociale qui serait, au final, similaire pour les cheminots à la fermeture de l'usine Alstom de Belfort. Nous pourrions nous contenter de pointer qu'aujourd'hui, G. Pepy dit que la SNCF ne doit plus autofinancer plus de 80% de la « contribution Intercités » que l'Etat prétend lui verser. Alors même qu'en 2010, il niait ce problème, seulement pointé par SUD-Rail. **Oui, nous pourrions nous contenter de ça, mais ce mouvement va bien plus loin, car aujourd'hui, tout laisse à penser que l'Etat est en train d'amorcer un vaste plan visant à « externaliser » aux régions, avant une probable mise en appel d'offres, la gestion de ces trains d'équilibres du territoire. Tout ceci en échange de matériel neuf et de subvention d'exploitation...**

SUD-Rail revendique que l'Etat reste autorité organisatrice des Trains d'Equilibre du Territoire, que la SNCF tienne ses engagements de service publics et que l'effort gouvernemental soit mis en œuvre pour trouver des financements, et non pour supprimer un pan entier du transport ferroviaire !



Un sabordage organisé des trains de nuit et des Intercités...

« *Quand on veut tuer son chien, on dit qu'il a la rage* »

Pendant des années, l'usage du train de nuit et des Intercités a été découragé : maintenance et réparations non effectuées sur les voitures (climatisation ou WC hors d'usage, service inexistant ...), rames arrivant avec des voitures manquantes et suppressions inopinées des trains... Plus problématique encore, pendant des années, certains trains sortent fréquemment très tardivement à la réservation, d'où la vente - quelque peu forcée - des billets TGV qui sont alors les seuls disponibles à la réservation. L'achat de nouvelles rames est souvent posé comme indispensable à la poursuite du service par les acteurs. Cela revient à condamner une grande partie des services de nuit et d'Intercités, puisque cet investissement est extrêmement onéreux. Changer le matériel roulant n'est pourtant pas si urgent : les voitures, fabriquées dans les années 1970-1980, ont démontré leur très grande qualité et tenue dans le temps. Elles peuvent être prolongées à minima 10-15 ans. **A l'heure des efforts pour la réduction des déchets, il est cohérent de prolonger la durée de vie des équipements, en finançant plus largement leur entretien, leur réparation et leur rénovation.**

"POUR LE BIEN DES
USAGERS ET DES
AGENTS"



Pour externaliser les Intercités, l'Etat est pourtant prêt à y mettre les moyens !

Alors que l'Etat n'a jamais accepté de faire des investissements dans le matériel ou de prendre en charge les déficits d'exploitations quand il était seule autorité organisatrice et la SNCF seul exploitant, il faut croire que maintenant, il accepte de donner suite aux conditions fixées par les EF privées quand elles ont refusé de répondre à la manifestation d'intérêt lancé par l'Etat en Juin...

2 milliards d'investissement public dans le matériel, des subventions d'exploitations à l'étude, il est sûr que dans cette configuration, nombre de régions (Normandie, Grand-est, hauts de France...et la liste s'allonge) viennent aujourd'hui taper à la porte pour compléter leur offre de transport.

Et à n'en pas douter, dans ces conditions dont le service public n'a jamais pu bénéficier, ces mêmes Intercités vont alors faire l'objet des appétits des intérêts privés et des filiales du groupe.

Une casse sociale à plusieurs étapes,

les cheminots doivent peser pour leur avenir !

La casse sociale s'annonce plus forte que celle annoncée par les patrons (*une centaine d'emploi*), car au-delà des pertes d'emplois directes dans les filières Matériel, Traction et ASCT. Sans nul doute, les premières annonces gouvernementales du 21 Juillet, en attendant celles du 15 Octobre qui statueront sur le reste des lignes qui n'auront pas fait l'objet d'une reprise par les régions, puis celles qui suivront encore lors du renouvellement de la convention Intercités en décembre 2016, auront également un impact du côté de la vente, de l'escale, de la SUGE et des fonctions supports comme les services de Gestion Opérationnelle, ... car une fois que les régions auront fait leur marché dans les trains de jours, que l'Etat et la SNCF auront fait le tri dans ce qui reste, la casse sociale attendue devrait être d'une autre ampleur ; tout ceci est pourtant évitable, c'est un choix politique !

SUD-Rail à des propositions pour que les Intercités et les trains de nuit restent un service public géré et exploité par l'entreprise publique, mais encore faudrait-il que patrons et gouvernement écoutent !

Avec SUD-Rail, défendons ensemble une certaine vision du service public !