



ALAS ACCÈS LIBRE EN ALPES DU SUD

Émail : <u>mazluc@sfr.fr</u>

tél.: 0614830612 et 0492311675

Association déclarée au Journal Officiel du 24 mars 2007

 $\ensuremath{\mathrm{N}^{\circ}}$ Siret: 497 539 353 00019 Code APE 913 E

CCP: 19 045 89 V MARSEILLE

10 € <u>SITE</u>:

http://www.acces-libre-alpes-sud.e-monsite.com

Blog: www.alas.over-blog.com
Siège social: Maison des Associations
Centre Desmichels Hôtel de ville
04000 DIGNE LES BAINS

Cotisation annuelle:

LETTRE ALAS N° 88 d'avril 2018

A- Les évènements importants du mois d'avril 2018

Comme tous les français, nous subissons les grèves et les disfonctionnements des services ferroviaires nationaux, nous inquiétons de ces réformes, dont on nous abreuve mais qui restent bien floues dans l'esprit des citoyens . Louis Armand, ce résistant grand président de la SNCF de 1955 à 1958 à qui l'on doit la mise au point de de la traction en courant alternatif et son succès mondial disait «le chemin de fer sera le moyen de transport du XXIe siècle s'il parvient à survivre au XXe siècle ». Il est inquiétant, en effet pour son avenir, dans notre pays, lorsqu'on voit le résultat ces restructurations successives empilées au pas de charge sans préparation qui ont conduit progressivement à une destruction de l'organisation historique des chemins de fer, faute d'intégration, de mutualisation, de transversalité et d'unité. Cette logique directoriale qui veut que les branches, les activités, les services deviennent autonomes et s'opposent entre eux a affaibli considérablement l'efficacité du système et l'état d'esprit de son personnel. Il y a quelques années le monde entier nous enviait notre chemin de fer pour sa ponctualité, sa sécurité, sa qualité de service.

Aujourd'hui la SNCF est mise en accusation sur la place publique pour son manque de fiabilité, pour ses dysfonctionnements récurrents

Comment en est-on arrivé là?

Le problème de la SNCF, n'est pas le statut des cheminots, c'est l'absence au niveau national d'une véritable politique ferroviaire : cette absence de politique est à,l'origine de presque toutes les difficultés actuelles. Il faut donc de manière urgente réformer et instaurer une véritable politique en fonction de bons diagnostics et pour de bons objectifs. Il faut ajouter à ces erreurs politiques de l'État des erreurs d'orientation au niveau de la direction de l'entreprise:Ce sont l'organisation rigide du travail qui a supprimé dans son personnel l'esprit de responsabilité«cheminot», l'explosion de l'encadrement, surtout commercial, entraînant des dépenses de communication ou de lobbying énormes sans résultat,l'organisation désastreuse de la maintenance du matériel roulant et de son exploitation, celle, encore plus désastreuse de la voie et des bâtiments en particulier sur les «petites lignes». Il faut y ajouter la mauvaise préparation de l'ouverture à la concurrence du transport des marchandises en 2006, dont le bilan est catastrophique pour la SNCF et pour le pays dans son ensemble, la mauvaise organisation pour les TER et les interrégionaux des relations avec les régions qui ont entre la dégradation des relations interrégionales très utiles dans le maillage du territoire. Aujourd'hui pour résoudre ces problèmes capitaux pour notre avenir national que nous propose-t-on?

Nous sommes inquiets en réfléchissant sur leur présentation par le monde politique et journalistique . Nous ressentons d'abord une hésitation de de ces mondes là pour prendre des positions réfléchies

sur les véritables problèmes de politique des transport de l'État et sur ceux des erreurs de management de l'entreprise SNCF, peu de monde ne s'intéresse à ces questions et surtout ne pose clairement le problème.. Pour beaucoup, la solution serait la mise en concurrence des organismes de transport. Il y a sûrement des éléments a mettre en place pour les dessertes rurales ou d'autres compagnies ferroviaires peuvent être sollicitées. Mais il faut faire attention que la concurrence ne s'exerce pas exclusivement entre les compagnies ferroviaires publiques et privées mais aussi avec la route. Et là, il faut se poser la question -la route est-elle socialement, écologiquement et économiquement meilleure que le rail ? Non! En France les sommes d'argent public investies dans les infrastructures routières (construction, entretien et externalités) dans l'exploitation des services routiers (signalisation, gendarmerie, services routiers et municipaux) sont proportionnellement, au voyageur/km ou ou à la tonne/km, plus importantes que pour le rail. Le transport routier en général et en particulier celui à longue distance ne paye pas son juste coût. L'État a abandonné la taxe carbone et continue de rembourser une part de la TICPE (Taxe intérieure sur la consommation des produits énergétiques) aux poids lourds.

Les cars Macron ont été lancé en concurrence déloyale avec les lignes ferroviaires. Qui s'en occupe actuellement ?

Mme la Ministre des transports , sans prendre en compte les propositions du monde associatif a proposé comme base de discussion le rapport Spinettta, les idées simplistes qu'il préconise, sa vision purement comptable ne peuvent être prises au sérieux par les gens qui connaissent le terrain et les problèmes du monde rural. Supprimer des lignes parce qu'elles sont déficitaires n'est pas une solution Toutes les petites lignes dans le cadre de l'organisation du territoire structuré autour du rail ont un potentiel et il faut se pencher sur leur cas pour le trouver. L'exemple de nos voisins Suisses, Allemands ou Italiens le prouve. Bien au contraire le maillage de la France que nos pères avaient construit doit être maintenu et amplifié pour respecter une certaine équité entre les territoires en améliorant leur possibilité de mobilité.

Enfin le gouvernement propose pour la reprise de la dette SNCF, faute d'argent, un étalement dans le temps, sachant que cette dette n'est pas le fait de la SNCF, mais le résultat d'une politique pratiquée par l'État pour lui faire supporter ses propres dettes. Pourquoi, pour la financer ne pas mettre en route immédiatement une taxe sur les transports routiers (Bourse de transit) qui permettrait de rembourser rapidement et d'effacer ce problème qui traîne depuis longtemps, sans toucher à la poche du contribuable moyen Il propose également de répartir les problèmes d'organisation des transports en zone rurale vers les régions. C'est véritablement scandaleux de voir l'État se décharger ainsi de ses responsabilités, l'équité des territoires est de sa responsabilité. C'est à lui d'engager une politique qui la respecte et de trouver les financements nécessaires. Les régions n'ont ni la capacité technique, ni la capacité financière pour prendre en charge ce problème des territoires ruraux,. Il est absolument nécessaire de s'en préoccuper.

En conclusion, en ne préjugeant pas des réponses que Édouard Philippe peut donner le 7 mai, et tenant compte du fait que nous n'avons obtenu , sur ces sujets, aucune réponse, ni du Ministre, ni de l'ensemble de nos représentants politiques nationaux, régionaux et départementaux nous tenons à vous exprimer notre inquiétude pour l'avenir de cette réforme ferroviaire dont on nous parle beaucoup mais qui, pour l'instant ne se fonde que sur des bribes de solution non réfléchies et mal étudiées.

B Les réunions au fil des jours

RAS

C Les courriers du mois

RAS

N.B.: <u>Adhérents</u>: assurez ALAS de votre fidélité en effectuant, si vous ne l'avez pas déjà fait, le renouvellement de votre adhésion merci pour votre soutien.

<u>Pas de changement</u> : chèque de 10€ à l'ordre d'ALAS à adresser à notre siège social ou à l'un de nos responsables.

Merci pour votre fidélité, car grâce à votre participation **notre Association**, en difficultés financières depuis qu'elle ne reçoit plus de subvention, peut continuer son activité.