

Suivi de l'actualité ferroviaire

ACTUALITÉ NATIONALE

Pénibilité. Pour tenter d'atténuer la pénibilité des tâches dans ses ateliers, la SNCF a entrepris il y a quatre ans, avec la start-up Ergosanté Technologie, la mise au point d'un exosquelette polyvalent. Il sera principalement destiné aux tâches répétitives, mécaniques et usantes, parfois dignes des années 1930. C'est par exemple le cas des activités de manutention, de logistique, mais aussi des mécaniciens ou encore des freinistes. Pour Yonnel Giovanelli, responsable du secteur à la direction du matériel SNCF, il s'agit « d'assister l'agent sur des tâches qui sont physiquement contraignantes ».

Il devrait être mis en service l'été prochain. Il fait suite à 4 ans de travail et 340 études ergonomiques. Il est « l'équivalent de cinq exosquelettes en un seul », détaille la SNCF.

Il a été testé au technicentre de Bischheim, près de Strasbourg. Il offre le corset intégré à l'exosquelette offre un support pour: les cervicales lorsque l'agent regarde vers le haut, la posture des bras en l'air et la flexion du tronc vers l'avant. Muni d'un ressort réglable, il sert également d'assistance à la manutention: il est capable de supporter une charge de 15 kg et facilite la prise en charge d'outils lourds.

L'homologation est prévue pour la fin du mois de juin. Son coût : 7000 euros pièce.

La version finale du Shiva Exo est attendue le 13 mai et sera présentée dans la foulée au salon VivaTech, à Paris.

Recrutement. En 2019, plus de 2500 salariés de la SNCF seront recrutés à l'ancienne. L'an prochain, place au CDI classique. Les candidats se bousculent-ils pour faire partie de cette « promo » historique ? Pour Benjamin Raigneau « Il n'y a absolument aucun effet d'aubaine ». En effet, alors que d'habitude la SNCF reçoit 300.000 candidatures spontanées par an, elle n'en n'a reçu en 2018 que 200.000. Le DRH estime que cela est dû aux « trois mois de grève qui ont certainement découragé des candidats ».

Analyse : plutôt que de s'interroger sur les effets de la grève concernant le recrutement ; le DRH devrait s'intéresser sur les causes de ce désamour : des salaires gelés depuis plusieurs

années, des conditions de travail qui se dégradent chaque jour, aucun politique industrielle et stratégique pour l'avenir, un mépris croissant pour les cheminot-e-s.

Auto-train. L'auto-train, c'est terminé. Le service qui permet de faire acheminer sa voiture sur un train et de la retrouver à l'arrivée, va circuler pour la dernière fois le 14 décembre 2019. La fin d'une histoire commencée au début des années 1960 (5 juillet 1961).

La SNCF justifie cela en affirmant que : « L'auto-train n'est plus le meilleur moyen de satisfaire la clientèle de ce marché de niche : il faudrait atteindre un taux de remplissage de l'ordre de 85 % tout en menant simultanément une forte hausse tarifaire pour justifier la pertinence d'un train. Or, 2/3 des clients actuels considèrent déjà le service comme cher alors qu'il est très déficitaire ».

L'année dernière, l'auto-train a perdu l'équivalent de son chiffre d'affaires, soit 6 millions d'euros, avec un taux de remplissage de seulement 68 %. Une occupation pourtant un peu meilleure qu'en 2017 (51 %).

Il y a deux ans treize gares étaient encore desservies par l'auto-train. Depuis décembre 2017, la SNCF avait réduit l'activité simplement entre Paris et la Méditerranée (Avignon, Marseille, Toulon, Fréjus, Nice). De fait, le nombre de voitures transportées est passé de 62 000 en 2016 à 33 500 en 2018 contre 200 000 à la fin des années 1970.

Un service, qui, au fil des années, est devenu un casse-tête pour comprendre la logique de l'offre proposée par l'entreprise. Une offre quasi quotidienne en été, juste les week-end en décembre, quelques week-end le reste de l'année, rendant incompréhensible auprès des usagers cette offre pourtant appréciée tant par les seniors, les familles avec enfants que des particuliers.

La SNCF explique que le profil « des clients CSP +, dont 60 % résident dans seulement trois départements : Paris (75), Yvelines (78) et les Hauts-de-Seine (92) ».

En trente ans, le service a perdu 80 % de son trafic. Aujourd'hui, l'auto-train transporte un nombre de véhicules annuel de l'ordre de 0,1 % du trafic automobile de l'autoroute A6.

33 postes équivalents temps plein de cheminot-e-s sont directement concernés, sans compter quelques salariés de la filiale Itirémia.

Une offre de substitution devrait être proposée, pour un coût similaire voire inférieure, selon la SNCF : transport de la voiture par camion, ou acheminement par la route avec un chauffeur professionnel ou un particulier.

Analyse : encore une fois on assiste à une casse organisée de l'intérieur. Ainsi, en 2017, la direction de la SNCF prend la décision unilatérale de supprimer treize destinations auto-train, parmi lesquelles la desserte de Lyon et de tout le grand Sud-Ouest, organisant de fait une baisse de la fréquentation. Dans le même temps la direction de la SNCF renforçait alors son partenariat avec le loueur de véhicules Avis, organisant, en somme, les conditions de sa propre concurrence, tout en proposant le transport de véhicule par camion ou chauffeur. La SNCF va accentuer son partenariat en proposant sur sa plateforme OUI.sncf aux internautes

les offres d'Expedicar, un obscur « partenaire » de l'entreprise ferroviaire, qui propose certes des solutions de transport de véhicules longue distance, mais au moyen d'un chauffeur privé ou d'un transporteur routier. Le tout à des tarifs prohibitifs – plus de 500 euros pour un Paris-Nice en camion et jusqu'à 800 euros avec chauffeur privé, contre moins de 300 euros par le train.

Fret. Le groupe SNCF a annoncé un plan de restructuration de son activité Fret, 200 suppressions de postes. Ces suppressions concernent des postes d'appui et d'encadrement. La SNCF a également décidé de supprimer les 4 directions fret pour n'en laisser qu'une seule, au 1er janvier 2020.

La direction prévoit en parallèle «des mesures visant à favoriser les départs et la mobilité», qui seront «rapidement proposées aux salariés. Ces 200 suppressions de postes viennent s'ajouter aux 377 déjà prévues pour 2019, dans le budget annuel du groupe. Environ 15% des postes seront supprimés. Il restera moins de 5000 cheminot-e-s au fret à la fin de l'année alors qu'il y avait 15.000 emplois ; il y a 10 ans.

La SNCF veut transformer son activité fret en filiale à partir du 1er janvier 2020, dans le cadre de la réforme ferroviaire. Le secteur du fret ferroviaire représente 1000 trains par jour, soit un peu moins de 8% des circulations.

Licenciement. Eric Bezou, syndicaliste SUD-Rail, est menacé de licenciement pour s'être "mis à genoux" devant sa hiérarchie. Le 20 mars, après un nouveau refus de promotion prononcé contre lui, Eric Bezou s'est "agenouillé devant (sa) cheffe" et lui a "demandé si c'était ça la posture d'agent de maîtrise" que sa hiérarchie lui reprochait de ne pas adopter.

Eric Bezou est actuellement chef de quai à Mantes-la-Jolie, dans les Yvelines.

Nous constatons une répression sans précédent envers les cheminot.e.s qui osent clairement afficher leurs désaccords face à la stratégie de l'entreprise, voire une management plus que borderline. La parole est muselée en implorant de la part de la direction un non-respect de la charte de l'éthique par certains agents...

Pour exemple, on peut s'interroger sur le respect de la charte éthique entre un manager qui cite Ford sur Yammer ou dans un projet de réorganisation et un agent qui se permet de rappeler les effets du fordisme...

ACTUALITÉ EN TERRITOIRES

Lozère. La SNCF envisage de fermer les guichets de la gare de VILLEFORT, le matin et tous les week-ends, à partir du 1er juin. Villefort serait ouvert de 12 h 30 à 21 h les lundis, mercredis et vendredis, et de midi à 18 h les mardis et les jeudis.

Alors que jusque-là plusieurs agents se relayaient pour garantir une ouverture en matinée et en après-midi, la SNCF prévoit de réduire les effectifs à un seul agent.

Malgré les sollicitations et l'intervention du collectif citoyen de défense de la gare de Villefort, on ne sait pas si la fermeture des guichets impliquera la fermeture du bâtiment des voyageurs à ces heures. Ce serait en totale contradiction avec les engagements de la SNCF au travers de la convention signée, il y a peu, avec la Région Occitanie.

Les élus locaux (René Cause, maire de Pourcharesses, Alain Lafont, maire de Villefort, Robert Aigoïn, pour le conseil départemental et Jean De Lescure, président de la communauté de commune) se mobilisent fortement pour que la gare reste ouverte la journée et le week-end.

Bretagne. Le collectif des usagers de la ligne TER Quimper-Brest mène la bataille pour l'arrêt du train à Hanvec. Cela fait deux ans que le combat dure. Le collectif ne réclame pas une gare, simplement un abri avec un automate pour acheter les billets et « un minimum de service public », pour reprendre les termes du collectif.

Il passe neuf TER par jour sur cette ligne, soit dix-huit passages à Hanvec. Le collectif ne comprend pas pourquoi « c'est si compliqué d'arrêter le train une ou deux minutes sur quelques passages ». Nombre d'habitants qui travaillent à Brest ou à Quimper, les lycéens ou les retraités ont besoin de cette ligne. »

Totalement rénovée récemment pour 78 M€ afin d'optimiser les temps de trajet Quimper Brest, cette ligne SNCF laisse Hanvec sur le quai.

Loire. Depuis le début de l'année, les lignes SNCF de Saint-Étienne ont subi dix interruptions de trafic. Soit plus de deux incidents par mois.

10 janvier : Une aiguille gelée, située à une centaine de mètre de la gare de Châteaureux, provoque le retard d'une quinzaine de TER.

4 février : une panne d'électricité stoppe le trafic. La gare de Châteaureux est paralysée par cette panne qui occasionne plusieurs heures d'arrêt du trafic.

6 février : panne d'aiguillage en gare de Saint-Galmier. À 7 h 20, entre Saint-Étienne et Roanne, la circulation des TER est totalement interrompue. Elle reprendra une heure plus tard.

15 février : un train de marchandises bloqué provoque des retards. Quatre trains sont supprimés et une quinzaine d'autres voient leur trajet modifié. Le trafic reprend plus de quatre heures après avoir été interrompu.

11 mars : une personne mortellement heurtée par un train à Feurs. L'accident s'est produit peu avant 15 heures. En moyenne, il faut compter 2 h 30 avant la reprise du trafic.

25 mars : un homme heurté par un train à Lorette. Vers 6 h 50, un homme meurt sur le coup après avoir été heurté par un train. La ligne Lyon/Saint-Étienne est perturbée pendant trois heures.

27 mars : des personnes perturbent la circulation entre Lyon et Saint-Étienne. Des personnes se trouvent à proximité des rails entre Sérézin et Chasse-sur-Rhône. Résultat : des retards entre Lyon et Saint-Étienne.

9 avril : deux semaines de travaux entre Lyon et Saint-Étienne. Des travaux d'infrastructure entre Givors et Saint-Étienne modifient les horaires. Des trains sont même supprimés.

10 avril : un problème d'aiguillage paralyse l'arrivée des trains à la Part Dieu. Certains trains en provenance de Saint-Étienne sont supprimés. En moyenne, les usagers ont dû composer avec trente minutes de retard.

30 avril : la chute d'un arbre interrompt le trafic entre Lyon et Saint-Étienne. En fin d'après-midi, entre Givors et Rive-de-Gier, un arbre s'effondre sur une caténaire. À 19 h 15, les voies sont dégagées. L'électricité est réalimentée. Le trafic reprend progressivement.

2 mai : un incendie d'une caténaire bloque le trafic pendant une journée complète. Vers 7 h 40, jeudi 2 mai, un train circulant entre Saint-Etienne et Lyon s'arrête sur les voies, à la sortie de la gare de Chateaufort. A l'origine de cet arrêt : un épais nuage de fumée se dégage au-dessus des rames, provoqué par un incendie au niveau de la caténaire. Les 290 passagers à bord du train sont évacués et, selon les premières constatations, aucun blessé n'est à déplorer.

Martine Guibert, vice-présidente déléguée aux Transports de la Région Auvergne-Rhône-Alpes, a réagi : Les problèmes d'élagage des arbres ou l'état des installations électriques sont des causes de retards et d'annulations trop nombreuses, SNCF Réseau doit renforcer son système de prévention et d'intervention, la Région en qualité de client du réseau ferroviaire le demande. Les usagers ont droit à des transports en commun fiables et sûrs, c'est l'objectif premier de la Région. Je tiens à exprimer ma solidarité avec les usagers de la ligne Lyon-Saint-Etienne.

Isère. Un projet contesté de réorganisation de la SNCF prévoit la fermeture simultanée des points de vente des gares de Rives, Moirans, Goncelin et Brignoud. Ce projet a été décidé par l'activité TER de la région Rhône-Alpes. Ces fermetures seront effectives au 1^{er} juin.

La direction de la SNCF évoque « un changement de stratégie lié à la digitalisation : la vente de billets sur internet représente désormais 50 % du chiffre d'affaires. Sur les quatre communes iséroises, les usagers sont à plus de 84 % des abonnés. Ils utilisent de moins en moins les guichets, au profit du site ou des distributeurs de billets ».

Normandie. Des parlementaires de Normandie dénoncent un manque de transparence et ont écrit à la ministre des Transports sur les fermetures à venir des guichets et gares SNCF.

Dans la lettre adressée le 24 avril 2019 les parlementaires, tous socialistes, s'appuient sur « les vives inquiétudes des usagers SNCF quant aux fermetures des gares et guichets qui pourraient encore être envisagées en Normandie » pour demander à la ministre plus de transparence sur le sujet.

En effet, élus ou associations d'usagers s'inquiètent depuis plusieurs semaines des projets de fermetures de gares et guichets SNCF en Normandie. C'est le cas notamment dans le Calvados à Morteaux-Coulibœuf, Glos-Montfort dans l'Eure, ou encore Sainte-Gauburge et le Merlerault dans l'Orne.

Les élu(e)s signataires du courrier demandent la liste exacte des gares concernées par des fermetures pures et simples, par des suppressions ou réductions de guichets.

Sept nouvelles gares pourraient fermer selon les informations diffusées récemment par la presse dont certaines sont d'ores et déjà confirmées : Coulibœuf, Grand-Jardin (Calvados), Glos-Montfort (Eure), Saint-Martin-du-Vivier (Seine-Maritime), Bolbec-Nointot (Seine-Maritime), Foucart-Alvimare (Seine-Maritime), Le Merlerault (Orne), Sainte-Gauburge-Sainte-Colombe (Orne).

Les élus signataires : Laurence Dumont, députée du Calvados ; Nelly Tocqueville, sénatrice de Seine-Maritime ; Corinne Féret, sénatrice du Calvados ; Didier Marie, sénateur de Seine-Maritime ; Christophe Bouillon, député de Seine-Maritime ; Jean-Michel Houllégatte, sénateur de la Manche ; Joaquim Pueyo, député de l'Orne.

Bourgogne-Franche-Comté. La SNCF a annoncé la fermeture de 17 guichets dans la région, d'ici 2025. Les villes de Seurre et Louhans sont directement impactées par cette mesure.

Si à la date du 1er juillet 2019 Frédéric Bouchet, maire de Louhans, en Saône-et-Loire, n'a pas mis son veto à la fermeture du guichet SNCF de la ville, celui-ci fermera définitivement.

Comme 16 autres dans la région, la gare louhannaise se verra amputée de son guichet, par décision de la SNCF mais aussi du conseil régional.

Face à cette menace, deux associations se sont créées à Louhans : SOS TER de la Bresse et Collectif Bressan "Vive les services publics". Elles regroupent à elles deux une quarantaine de personnes avec comme objectif la défense du service public et le maintien de la mobilité des habitants.

La ville de Seurre en Côte-d'Or a connu la même mésaventure : avant cinq jours d'ouverture et, il y a deux ans, le guichet a fermé complètement. D'un emploi à 35 heures, il n'y a plus rien.

La SNCF mise sur la dématérialisation des supports, car la majorité des billets sont désormais achetés sur Internet. Mais quid des usagers, souvent âgés, qui ne maîtrisent pas Internet ou ne possèdent pas de téléphone portable ?

Au moins 28% de la population ne se sert pas de ces solutions dites 'modernes', dit Pierre Jaillet, membre de SOS Ter de la Bresse

Sans guichets de gare et sans présence physique, ces habitants se retrouvent démunis et freinés dans leurs déplacements, malgré l'installation de bornes automatiques

Alain Becquet, maire de Seurre, a sollicité la SNCF et la région pour la mise en place d'un nouveau point de vente physique, qui serait installé dans le bureau de poste. Celui-ci deviendrait une sorte de "maison des services publics" où les usagers trouveraient à qui parler pour les accompagner dans leur achat.

Une grève perturbe le trafic sur certaines lignes TER au départ ou en direction de Clermont-Ferrand mardi 30 avril : la CGT proteste contre un projet qui aboutirait selon elle à la fermeture de plusieurs guichets dans la gare.

Auvergne/Rhône-Alpes. Environ 200 grévistes de la SNCF se sont rassemblés mardi 30 avril au matin sur le parvis de la gare de Clermont-Ferrand pour dénoncer les fermetures de guichets. Une vingtaine de guichets ont déjà été fermés sur les 4 départements d'Auvergne.

De nombreux TER seraient déjà sans contrôleur à bord, et les agents d'escale disparaissent petit à petit dans les gares dénonce la CGT. Après les fermetures des gares de Thiers, Royat-Chamalières, La Bourboule, Le Mont-Dore, Ambert, Brassac-les-Mines, sans compter les boutiques clermontoises, les réductions d'horaires et les fermetures de guichets dans les gares de Riom et Issoire, la direction SNCF s'attaque cette fois-ci à la plus grande gare de la région : Clermont-Ferrand.

A partir du 1er octobre, la gare devrait être ouverte avec de nouveaux horaires: de 8h00 à 18h00 tous les jours, sauf le dimanche à partir de 10h30. Les premiers trains partant très tôt, les usagers, sans titre de transport, devront acheter leur billet plus cher auprès du contrôleur car ceux-ci sont désormais dans l'incapacité de délivrer des titres au tarif guichet. Un guichet sur les 5 doit être supprimé, à Clermont-Ferrand, et les 4 guichets restant seraient ouverts de façon aléatoire.

La direction régionale de la SNCF confirme que "le projet d'optimisation des points de vente est à l'étude", mais ne souhaite pas s'exprimer plus en détail.

Hauts-de-France. La région des Hauts-de-France a annoncé son intention d'anticiper l'ouverture à la concurrence de ses lignes de TER avant l'échéance fixée à l'horizon 2023 par Bruxelles. En cas de refus, l'Arafer pourra prononcer des sanctions à l'encontre de la SNCF.

Selon la région, l'opérateur historique fait de la rétention d'informations, empêchant tout diagnostic fiable de la situation du TER dans les Hauts-de-France. Ainsi, pour que la région puisse réaliser ses appels d'offres, la SNCF doit lui mettre à disposition un certain nombre d'informations. Sauf que, selon Franck Dhersin, vice-président à la région en charge des Transports, l'opérateur historique traîne des pieds : « Il nous manque pas mal de choses, notamment sur les roulements de matériel roulant, les affectations de personnel ou l'organisation de la maintenance », assure-t-il.

De son côté, la SNCF assure qu'elle « transmet les données » sans pouvoir « toutefois en faire la liste ». Un effort insuffisant pour la région, laquelle a saisi l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (Arafer). L'ARAFER va engager une procédure de règlement de différend entre les parties. Après instruction du dossier, l'Arafer disposera de six semaines pour livrer sa décision.

Hauts-de-France (tarif). La SNCF propose des billets TER à prix cassés pour voyager dans les Hauts-de-France. Entre 2 et 20 euros selon les distances, valable sur deux périodes : du 1er au 12 mai puis du 29 mai au 2 juin.

Au total, elle propose 1000 "prix cassés" par jour pour voyager à 2, 5, 10, 15 ou 20 euros selon la distance parcourue, dans la limite des places disponibles.

Ces billets sont valables pour les voyages effectués en TER au départ et à destination des gares des Hauts-de-France, Paris-Nord et Paris-Est. Ils sont non échangeables et non remboursables.