



Comité de Défense de la gare de Saint Sébastien et autres Services Publics

Parchimbaud
23160 SAINT SEBASTIEN
<http://codegass.free.fr>
Association loi 1901

Questionnaire aux candidats à l'élection législative de 2007

NOM DU CANDIDAT : **PARTI POLITIQUE :**

Objet :

L'objectif de ce document est de connaître la position des candidats à l'élection législative de 2007, en matière d'aménagement du territoire, et plus particulièrement les problèmes rencontrés par notre gare et les usagers de la ligne Paris Châteauroux St Sébastien Limoges. Il s'agit également de leur permettre d'exprimer leurs projets et leurs engagements, ainsi que les moyens qu'ils comptent y associer.

I. Les tarifs

Les tarifs des trains « Grandes lignes » ont considérablement augmenté : **23% en 2 ans**, de 32,2 € à 39,6 € pour un aller-retour Paris-St Sébastien au tarif Fréquence. Ces augmentations pénalisent considérablement le pouvoir d'achat des salariés qui utilisent cet abonnement pour se rendre sur leur lieu de travail.

Cette augmentation permet également de s'interroger sur l'opportunité de conserver son abonnement ?

En effet, quand on compare le prix d'un billet aller retour Paris-St Sébastien Fréquence à **39,6 €**, avec un billet Prems (sans abonnement) aller retour Paris-La Souterraine à **40 €** (Les Prems sur Paris St Sébastien sont à 58,4 €, alors que la Souterraine est plus éloignée de 20 km), il est légitime de s'interroger sur l'intérêt de payer un abonnement de 191,3 € pour 6 mois ?

1. *Qu'en pensez-vous ?*

.....
.....
.....

2. *Seriez-vous prêt(e) à encadrer les hausses du prix des transports propres (train, métro), et qui servent notamment à se rendre sur le lieu de travail ?*

OUI NON

II. La discrimination

A. Grand Voyageur

Les usagers des petites gares qui adhèrent au programme "Grand Voyageur" et qui souhaitent convertir les points acquis en trajets gratuits Paris St Sébastien se voient répondre, au téléphone, qu'il ne leur est pas possible de les utiliser pour un trajet TER, ce qui n'était pas mentionné dans les mentions légales du site "Grand Voyageur" au 15/11/2005. Il sont donc obligés d'utiliser leurs points gratuits sur un train au départ ou à destination de Châteauroux, puis, par la suite, de prendre un billet plein tarif sur la partie Châteauroux / St Sébastien.

Il est également surprenant de constater que certains voyageurs se sont vu offrir la carte, alors que d'autres sont obligés de la payer...

3. *Qu'en pensez-vous ?*

.....
.....
.....



Comité de Défense de la gare de Saint Sébastien et autres Services Publics

Parchimbaud
23160 SAINT SEBASTIEN
<http://codegass.free.fr>
Association loi 1901

Questionnaire aux candidats à l'élection législative de 2007

B. Engagement Horaire Garanti et dédommagement

L'engagement « horaire garanti » assurant le remboursement du 1/3 du billet ne fonctionne qu'à partir de 30 minutes de retard, et uniquement sur les trains Grandes Lignes, pas les TER. Dans de nombreux cas, le Corail a 25 mn de retard, ce qui entraîne le « sacrifice » du TER le suivant afin de laisser passer les autres Corails. On se retrouve ainsi avec plus d'une heure de retard à l'arrivée à St Sébastien, sans aucun dédommagement (exemple concret récurrent : Sur un Paris St sébastien, le vendredi, TéoZ 3651 Paris / Châteauroux arrive avec 25 mn de retard ce qui entraîne le sacrifice à Châteauroux du TER 61435 Orléans / Limoges afin de laisser passer les TéoZ 3655, 3657 et 3661 ce qui rallonge le retard de 30 mn).

A l'inverse, il arrive souvent, que le TER devant assurer la correspondance, arrive avec du retard, ce qui oblige l'usager à emprunter le Corail suivant. Ce dernier étant arrivé à l'heure, l'usager ne bénéficie pas de l'engagement horaire, alors, qu'il est arrivé avec plus de 30 mn de retard sur son horaire initialement prévu.

Cette situation explique en partie, la politique de "sacrifice" mentionnée au paragraphe suivant.

4. *Qu'en pensez-vous ?*

.....
.....
.....

C. Prise en charge des usagers

Il est désormais d'usage, à la SNCF, de "sacrifier" les TER en cas de situation perturbée, mais également d'abandonner les voyageurs. Autrefois, lorsque le TER tombait en panne, ou était supprimé, les voyageurs qui attendaient en gare, faisait l'objet d'une prise en charge sous des formes différentes : arrêt exceptionnel du « Grandes lignes » qui suivait, ou rabattement en taxi sur une gare où ce « Grandes lignes » devait s'arrêter. Ce n'est plus le cas. Les usagers sont abandonnés en gare, parfois sans aucune information lorsque le guichet est fermé. La consigne communiquée consiste à leur faire prendre le prochain train qui doit normalement s'arrêter, ce qui oblige parfois à attendre plusieurs heures. Il est par ailleurs utile de noter que ces pratiques de "sacrifice" sont préjudiciables aux efforts des Régions en matière de développement du TER.

Voici 2 exemples concrets de cette situation :

1. Le 17/10/2005, sur le TER 61406 La Souterraine / Orléans. A l'horaire normal de passage à St Sébastien, ne voyant pas arriver de train, un voyageur pour Paris a appelé la gare de La Souterraine par le téléphone SNCF du quai (à cette heure-ci, le guichet est fermé, les voyageurs sont donc livrés à eux-mêmes). On lui a répondu que le TER était supprimé en raison d'un problème matériel, et qu'aucune solution de substitution n'était prévue. Les voyageurs n'avaient plus qu'à se rabattre sur le TER suivant (61412). Les voyageurs d'Eguzon étaient dans la même situation. Curieusement, le serveur vocal 3635 indiquait que ce TER circulait normalement. Arrivé à Châteauroux, les voyageurs ont appris qu'en fait, le TER avait bien eu lieu, mais son départ avait été déplacé à Argenton. Cet abandon a occasionné un retard de 1h10 à Paris alors qu'il aurait été possible de rabattre les voyageurs sur le Corail 3614 qui s'arrête à la Souterraine, limitant ainsi le retard à 30 mn.

2. Le 17/11/2006, suite au nouveau déraillement d'un train de travaux, entre La Souterraine et St Sulpice Laurière, la SNCF a décidé de ne laisser circuler que les TéoZ, remplaçant les TER par des cars, ce qui a entraîné un retard de près d'une heure à l'arrivée.

5. *Pour vous, les points A, B et C relèvent-ils de la discrimination ?*

OUI NON

6. *La SNCF étant sous tutelle de l'Etat, considérez-vous cela comme une discrimination d'Etat ?*

OUI NON

7. *Seriez-vous prêt(e) à proposer une loi sanctionnant ces formes de discrimination ?*

OUI NON



Comité de Défense de la gare de Saint Sébastien et autres Services Publics

Parchimbaud
23160 SAINT SEBASTIEN
<http://codegass.free.fr>
Association loi 1901

Questionnaire aux candidats à l'élection législative de 2007

D. Entraves sur l'information et les actions commerciales

Dans cette partie nous allons aborder toutes les actions de la SNCF afin d'empêcher notre association de promouvoir la gare, d'informer sur les dessertes, d'inciter le public à utiliser le train, et acheter des billets à la gare de St Sébastien. Ceci peut paraître surprenant, mais les faits sont là. Il existe des endroits, en France, où la SNCF semble ne pas souhaiter que des billets de trains soient vendus, et que les trains soient utilisés.

Cartes Grand Voyageur :

En 2002, La Direction a "par erreur" autorisé la vente de cartes Grands Voyageurs au guichet de St Sébastien. **Résultat : 1^{er} point de vente en Limousin devant Limoges et Brive.** Subséquemment, la Direction n'a pas souhaité organiser de cérémonie de remise des prix comme cela se fait habituellement. Le cadeau prévu à cette occasion, a été expédié par le train suivant à l'agent de St Sébastien.

8. *Qu'en pensez-vous ?*

.....
.....
.....

Horaires personnalisés :

En 1998, notre association a réalisé des horaires personnalisés (format poche) et affichage extérieur (format A3) pour la gare de St Sébastien. En effet, les usagers trouvaient que les horaires officiels papiers étaient peu pratiques : format peu lisible, trop de renvois compliqués à décrypter, plusieurs colonnes pour le même train, horaires « Grandes lignes » et TER sur des documents différents, correspondances peu claires,...

Suite au refus de la part de la SNCF de simplifier ses propres horaires, nous avons donc réalisé, avec l'aide des usagers, un horaire répondant à ces problèmes. Ils ont été mis en libre service à la gare, et affichés sur l'abri du premier quai.

La Direction SNCF a tenté, sans aucune concertation, en 2002, de les faire retirer de la gare, alors que nous disposions d'une autorisation écrite du Conseil Régional (autorisation que nous avons alors proposé de transmettre à la Direction SNCF). Le Conseil Régional a été obligé d'intervenir afin que ces documents, ainsi que les cartes touristiques de randonnée, soient maintenus dans notre gare.

9. *Qu'en pensez-vous ?*

.....
.....
.....

Contestation Téoz :

Lors de la mise en place arbitraire de la réservation obligatoire payante Téoz, en novembre 2004, notre association a dénoncé l'injustice de cette mesure en diffusant des pétitions auprès des usagers. Suite à l'ordre donné par la Direction SNCF de détruire ces pétitions, déposées en gare, nous avons demandé au Maire de St Sébastien de réaliser un panneau d'affichage sur la partie communale de la cour de la gare. Ce dernier a accepté, et le panneau a été réalisé très rapidement. Les responsables locaux de la SNCF, visiblement peu surchargés de travail, ont exhumé la convention de vente de cette cour, afin de contester l'implantation du panneau d'information. Nous avons donc sollicité le Conseil Régional, qui a adressé un courrier à la Direction SNCF, lui demandant de respecter la libre expression des usagers.

10. *Qu'en pensez-vous ?*

.....
.....
.....

11. *Trouvez-vous normal qu'une entreprise sous tutelle de l'Etat entrave la liberté d'expression ?*

OUI NON



Comité de Défense de la gare de Saint Sébastien et autres Services Publics

Parchimbaud
23160 SAINT SEBASTIEN
<http://codegass.free.fr>
Association loi 1901

Questionnaire aux candidats à l'élection législative de 2007

Affirmations erronées :

Lors du projet de refonte des dessertes Corail en 2000, la Direction avait prétendu avoir consulté les élus locaux. Nous avons pu vérifier, par la suite, lors des réunions publiques, qu'il n'en avait rien été.

12. *Qu'en pensez-vous ?*

.....
.....
.....

Utilisation de sondages orientés :

Lors de la refonte des dessertes en 2000, les questions posées, dans les sondages aux usagers, étaient ambiguës et sujettes à interprétation (exemple : "Souhaitez-vous que les trains aillent plus vite ?" a fait conclure à la Direction que les gens souhaitaient que les trains s'arrêtent moins dans nos gares, alors qu'elle a paradoxalement reconnu que certains trains pouvaient augmenter leur vitesse). Les panels de personnes sondées avaient également été judicieusement choisis. **Seuls les usagers des grandes gares étaient consultés. Les autres étaient interdits de réponse dans les trains** (témoignages à l'appui). Nous n'avons jamais eu de réponse à notre courrier adressé, à l'époque, au Directeur Régional SNCF de Limoges dans lequel nous lui demandions de communiquer la composition des panels de sondés pour les sondages évoqués.

En 2005, la Direction SNCF a réalisé un sondage annonçant 86% de satisfaction sur les TéoZ. Notre association a exprimé son scepticisme au regard des réactions des usagers et des contrôleurs dans les trains. Nous avons notamment émis des doutes sur l'objectivité des questions posées, face au refus de la Direction SNCF de nous communiquer le questionnaire (malgré sa promesse lors d'une réunion le 23 mars 2005), et compte tenu du fait que très peu d'abonnés Forfait ou Fréquence avaient été sondés sur notre ligne. En fait, les questions posées étaient du style "Etes vous satisfait de pouvoir réserver dans le sens de la marche ?", ce qui explique le refus de nous communiquer le questionnaire.

Dans un souci de transparence, nous avons donc réalisé un "contre sondage", en posant les vraies questions. Les résultats sont sans appel :

- 87,41% des personnes interrogées trouvent anormal que la réservation payante soit obligatoire. 60% la trouvent contraignante, inutile et chère. Il est intéressant de noter que le taux d'insatisfaction reste élevé chez les voyageurs de 1ère classe.
- 96,3% trouvent anormal qu'il y ait un supplément de prix pour un train qui ne va pas plus vite.
- 80,74% trouvent le prix du billet trop cher.

Malgré cela, la réservation obligatoire a été maintenue, alors qu'au 1^{er} semestre 2006, des travaux sur la voie entre Vierzon et Les Aubrais ont entraîné des retards quotidiens jusqu'à 2 heures.

13. *Qu'en pensez-vous ?*

.....
.....
.....

Pointages de fréquentation contestables :

Pour justifier sa refonte courant 2000, la Direction SNCF a annoncé des pointages de fréquence de 2 voyageurs par train montés à St Sébastien. Nous avons alors réalisé nos propres vérifications sur le train Corail de 8h30 pendant 2 mois et nous avons trouvé une moyenne de 7 voyageurs. Des pointes à 35 personnes ont même été constatées hors période de pointage ce qui tendrait à rehausser cette moyenne. Interpellée sur ces chiffres et sur les procédures de comptage (comment un contrôleur peut-il compter les personnes descendues alors qu'il est lui-



Comité de Défense de la gare de Saint Sébastien et autres Services Publics

Parchimbaud
23160 SAINT SEBASTIEN
<http://codegass.free.fr>
Association loi 1901

Questionnaire aux candidats à l'élection législative de 2007

même le dernier à descendre et que plusieurs personnes sont déjà dans la cour ?), la Direction a alors répondu que la moyenne devait plutôt être de 5 voyageurs ! Confondrait-elle statistiques et marchandage ?

14. *Qu'en pensez-vous ?*

.....
.....
.....

Refonte des dessertes pénalisante :

De 1996 à 1999, une politique commerciale appropriée, associée à des dessertes fonctionnelles ont permis de faire progresser de chiffre d'affaires de **34%**. La Direction SNCF constatant que nous nous rapprochions du seuil de rentabilité qu'elle avait elle-même fixé, lança un projet de refonte des horaires pénalisant pour les petites gares. De 2000 à 2002, le chiffre d'affaires s'est subséquemment effondré. Suite à l'aboutissement long et difficile de 2 projets de développement local (handicapés par les nombreux retards dus à la SNCF: fausses délibérations transmises aux élus, erreurs dans les montants ...), le chiffre d'affaires a retrouvé une progression importante depuis l'été 2002.

15. *Qu'en pensez-vous ?*

.....
.....
.....

16. *Trouvez-vous normal qu'une entreprise sous tutelle de l'Etat entrave des initiatives de développement local ?*

OUI NON

17. *Que proposez-vous comme solutions aux points évoqués précédemment ?*

.....
.....
.....

III. Les conditions de transport

A. La souplesse d'utilisation

Le 1^{er} décembre 2005, les usagers ont appris, par une simple brochure diffusée de façon parcimonieuse dans les trains, que de nouvelles conditions de régularisation draconiennes étaient appliquées dans les Téoos. Désormais, un usager qui emprunte le train suivant ou précédent, sans changer son billet, est considéré comme un fraudeur. Or, au cours d'une réunion le 23/03/2005, la SNCF avait accordé aux abonnés la possibilité de pouvoir prendre le Téoos suivant ou précédent sans changer la résa.

Lors d'un accueil filtrage le 18/02/2005, une abonnée Forfait qui emprunte le train tous les jours a été refoulée par des policiers armés de mitraillettes alors qu'elle avait l'autorisation du contrôleur pour monter à bord du Téoos. La SNCF s'était engagée à réaliser et communiquer une enquête interne, ce qu'elle n'a jamais fait.

18. *Qu'en pensez-vous ?*

.....
.....
.....

Depuis la mise en place de la réservation obligatoire Téoos en septembre 2004, et des nouvelles conditions de régularisation draconiennes en décembre 2005, les abonnés ne disposent plus de la souplesse d'utilisation qu'ils connaissaient précédemment.

Les abonnés Forfait doivent également acquitter le supplément Téoos, ce qui leur fait perdre tout l'avantage de la souplesse de leur abonnement, pour un train qui n'apporte aucun gain de temps.

19. *Seriez-vous prêt(e) à faire supprimer la réservation obligatoire sur les Téoos ?*



Comité de Défense de la gare de Saint Sébastien et autres Services Publics

Parchimbaud
23160 SAINT SEBASTIEN
<http://codegass.free.fr>
Association loi 1901

Questionnaire aux candidats à l'élection législative de 2007

OUI NON

B. La ponctualité

De nombreux problèmes dus à des avaries ont été constatés : rupture de caténaire, panne de machine (« Grandes lignes » et TER notamment 72500 et 73500 qui, lorsqu'ils sont remplacés par de vieux matériels, ne permettent pas d'assurer l'horaire prévu), suppression de trains.

Les plages de travaux régulières entraînent de nombreux ralentissements et par conséquent des retards. La SNCF ne semble plus savoir anticiper les effets de ses travaux sur les horaires de ses trains.

Les 16 et 17 novembre 2006, le train de travaux a déraillé 2 fois entre La Souterraine et St Sulpice Laurière.

20. Seriez-vous prêt(e) à proposer une loi qui généraliserait le dédommagement à tous les moyens de transport publics en cas de retard ?

OUI NON

IV. Le dialogue

A. La Charte du Service Public

Cette Charte prévoit notamment « *que toute réorganisation se traduise par une amélioration dans la qualité des services rendus aux collectivités ou à la population* », et de « *faire précéder toute réorganisation ou création d'une véritable concertation, animée par le préfet, avec les élus, les opérateurs de service public et les usagers* ».

21. Pensez-vous qu'elle soit réellement appliquée ?

OUI NON

B. Les réponses des Ministres

Nous avons adressé 3 courriers au Premier Ministre. Hormis l'habituel accusé de réception, nous n'avons reçu aucune réponse.

Interrogé sur les hausses prohibitives du prix du billet de train pour les abonnés, de 23% en 2 ans, Le Ministre des Transports a répondu qu'il n'avait plus aucun contrôle sur la SNCF en ce domaine.

En 2004, le Ministre des Transports a déclaré que le TéoZ, un Corail vieux de 30 ans, que l'on a repeint, était plus fiable et allait faire gagner 30 minutes.

22. Que pensez-vous de ce genre d'attitude ?

.....
.....
.....

23. Seriez-vous prêt(e) à proposer une loi qui sanctionnerait le non respect de cette Charte, et plus globalement, toute attitude de mépris à l'encontre des élus et des usagers ?

OUI NON

C. L'ambiguïté démocratique

Tous les élus que nous rencontrons, quel que soit leur sensibilité politique, et leur fonction (Maire, Conseiller Général, Conseiller Régional, Député) reconnaissent n'avoir aucun pouvoir face au Directeur Régional SNCF.



Comité de Défense de la gare de Saint Sébastien et autres Services Publics

Parchimbaud
23160 SAINT SEBASTIEN
<http://codegass.free.fr>
Association loi 1901

Questionnaire aux candidats à l'élection législative de 2007

24. Trouvez-vous normal, dans une démocratie, qu'un acteur qui ne soit pas issu du processus démocratique ait plus de pouvoir que les élus ?

OUI NON

25. Si vous avez répondu NON, que proposez-vous pour que cela change ?

.....
.....
.....

V. Les dessertes

A. Les suppressions de dessertes de Corail

Un nouveau projet de refonte des dessertes « Corail » est en cours de préparation à la SNCF pour décembre 2007.

De nombreux arrêts de trains « Grandes Lignes » sont menacés à Argenton, St Sébastien, La Souterraine, St Sulpice Laurière, Allassac, confirmant ainsi une volonté de défavoriser l'axe Paris Orléans Limoges Toulouse, et de renier les engagements ministériels au sujet des dessertes à vocation d'Aménagement du Territoire.

Il y a un an, après un conflit entre la SNCF et les Régions sur les lignes transversales comme Nantes Lyon, le Ministre des Transports avait pourtant indiqué que ces dessertes devaient être maintenues et financées par les bénéfices dégagés au niveau des TGV.

Or c'est au titre de l'Aménagement du Territoire, que le Ministère nous a maintenu un aller-retour Corail direct à St Sébastien pour Paris, lors de la refonte horaire de 2000.

Depuis 10 ans, nous avons fait la preuve qu'il existait un potentiel de voyageurs inexploité au niveau de notre gare, et ce, avec les moyens modestes de notre association. **Les trains menacés partent et arrivent pleins à Paris Austerlitz. Le chiffre d'affaires de notre gare a remonté de 35% en 9 ans. La fréquentation a augmenté de 11% en un an.** Il n'y a donc aucune logique économique à ces suppressions. Elles ne répondent qu'à une volonté de sanctionner les initiatives de développement local !

Associées à notre accès routier directe au 2^{ème} quai, nos dessertes Corail directes pour Paris, permettent aux usagers de se rendre à Paris sans avoir d'escaliers à emprunter, notamment à Châteauroux, où les autres dessertes obligent à une correspondance, souvent fatigante en raison des bagages, et du changement de quai. Nous disposons ainsi **d'une accessibilité maximum** pour les personnes handicapées ou à mobilité réduite.

26. Seriez-vous prêt(e) à proposer une loi qui garantirait le maintien des dessertes à vocation d'Aménagement du Territoire ?

OUI NON

27. Pour justifier ces suppressions, la SNCF s'appuie sur la LOTI de 1983. Etes-vous prêts, au niveau de votre programme, à remettre en cause cette loi, afin que les élus gardent un droit de veto sur les décisions de la SNCF ?

OUI NON

28. Ces suppressions de dessertes vont se traduire par des véhicules supplémentaires sur les routes. La précédente refonte de 2000 peut se chiffrer à 40 tonnes de Co2 supplémentaire par an. Celle-ci sera du même ordre. A une époque où l'on évoque les pénuries de carburant, et où l'on parle de développer les technologies propres, ces annonces de suppressions ne révèlent-elles pas l'hypocrisie des gouvernements en matière de politique d'Aménagement du Territoire. ?

OUI NON

29. Trouvez-vous normal qu'une entreprise sous tutelle de l'Etat restreigne les facilités d'accès aux personnes handicapées ou à mobilité réduite ?



**Comité de Défense de la gare de Saint Sébastien
et autres Services Publics**

Parchimbaud

23160 SAINT SEBASTIEN

<http://codegass.free.fr>

Association loi 1901

Questionnaire aux candidats à l'élection législative de 2007

2. Quels moyens accorderez vous afin de mettre en œuvre vos propositions ?

.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....
.....

Je vous remercie d'avoir bien voulu consacrer de votre temps à ce questionnaire.

Signature du candidat :