

La défense et le développement du service public ferroviaire sont des enjeux majeurs

Les transports sur de mauvais rails

**Par Didier Le Reste, Convergence nationale rail,
Gilbert Garrel, fédération CGT des cheminots,
Michel Jallamion, Convergence nationale des collectifs de défense et de développement des services publics,
Nathalie Bonnet, fédération SUD rail et Union Solidaires transports,
Claude Bruley, Indecosa-CGT,
Bernard Teper, Réseau éducation populaire.**

Nous tenons à alerter les usagers du rail, l'opinion publique et à interpeller les autorités politiques ainsi que la direction de la SNCF à propos de la détérioration progressive du service public ferroviaire et des nouvelles menaces qui pèsent sur son avenir. Force est de constater que nous assistons à une accélération d'une gestion libérale privilégiant la rentabilité financière par une réduction de l'offre, privant ainsi des pans entiers du territoire d'une desserte par le rail. Il en va ainsi de la fermeture réalisée et celle programmée de nombreuses infrastructures et installations ferroviaires (lignes, gares, boutiques, triages...). Cette stratégie délibérée de la direction de la SNCF se fait avec l'accord tacite du gouvernement. Il en va ainsi de la liberté tarifaire accordée à la SNCF qui conduit à une augmentation des tarifs de 16 % en six ans, dissuadant de plus en plus les usagers de choisir le train comme mode de transport.

L'avenir incertain des trains d'équilibre du territoire (Corail, trains de nuit...), dont la convention entre l'État et la SNCF arrive à son terme fin 2014, en est l'illustration. Ces 38 lignes interrégionales représentent près de 350 trains qui desservent près de 400 villes dans 21 régions et transportent 100 000 voyageurs par jour. Sous prétexte de réforme territoriale, l'État compte se désengager à terme de 75 % de ces lignes « d'intérêt national » en transférant les compétences aux régions dont les budgets

sont déjà contraints. In fine, nous assisterons à la suppression pure et simple de ces trains avec une nouvelle remise en cause de l'égalité de traitement des citoyens en matière d'accès au service public ferroviaire.

La récente déclaration du ministre Macron qui veut libéraliser le transport national par autocars sur de longues distances porte un nouveau mauvais coup au service public ferroviaire. Il y a derrière tout cela la préparation de la privatisation du transport ferroviaire régional alors que le service public de proximité que sont les TER a largement prouvé son efficacité. La volonté de la SNCF de supprimer les contrôleurs à bord des TER, adossée aux fermetures de gares et de guichets, complèterait le dispositif de déshumanisation des gares et des trains avec une aggravation de l'insécurité, de la fraude et des déprédations.

Nos associations et nos organisations ne peuvent l'accepter ! Comme elles ne peuvent cautionner un éventuel transfert sur la route, via les filiales autocaristes SNCF, de 25 % des circulations ferroviaires, pas plus que le remplacement, d'ici à 2020, des trains de nuit par sa filiale de cars ID Bus. Ainsi, pour la SNCF, les usagers et les chargeurs pour le fret n'auraient d'autre choix que de se tourner vers la route, source de pollution, de nuisances sonores, de congestion routière,

d'accidentologie et de dumping social notoire. C'est un comble au moment où la France s'apprête, en 2015, à présider la conférence des Nations unies sur les changements climatiques dont l'un des principaux responsables est le transport routier. Depuis les directives européennes successives et l'ouverture à la concurrence du trafic ferroviaire de marchandises en France, en 2006, nous assistons à une véritable régression sans précédent de cette activité, dont la part modale ne représente plus que 9 % dans le marché des transports (20,5 % en 2000 !). Plus de 80 % du transport de marchandises passent par la route en France, contribuant à augmenter les risques d'accident, la pollution, la dégradation des infrastructures. Au niveau du rail, plus de 300 gares de fret ont été fermées, le nombre des grands triages en service est passé de 25 à 4, et des milliers d'emplois ont été supprimés.

«L'État compte se désengager à terme de 75 % des lignes "d'intérêt national". »

À ce titre, le transport de marchandises constitue un enjeu de société et il est un défi à relever par une politique volontariste des transports visant un nécessaire rééquilibrage modal en faveur du rail et du fluvial. Le gouvernement a à sa disposition un outil avec l'activité fret de la SNCF, il doit arrêter cette politique de casse délibérée, planifiée, et imposer d'autres choix à la direction de la SNCF. Il doit retrouver son rôle de stratégie. Il en avait l'occasion avec la loi sur la réforme du système ferroviaire, il ne l'a pas fait, en excluant le fret. La séparation des activités où chacun recherche sa propre rentabilité conduit à des conséquences alarmantes pour les conditions de vie et de travail des cheminot-e-s et pour la sécurité ferroviaire qui a été marquée de façon dramatique ces dernières années.

Cette loi qui devait réunifier le système ferroviaire l'éclate en trois établissements

publics à caractère industriel et commercial distincts et autonomes. Elle prépare de futures privatisations et l'ouverture à la concurrence du trafic de voyageurs pour répondre aux injonctions libérales de l'Union européenne. Elle renforce le pouvoir des régions qui auront la liberté tarifaire des TER, quid de la solidarité nationale entre les territoires et de l'égalité de traitement avec des tarifs différents d'une région à une autre ? De plus, des pans entiers de cette loi ne sont pas applicables, comme le versement transports promis aux régions ! Cette réforme n'est pas financée si ce n'est par le prisme de l'augmentation de la productivité des cheminots, des suppressions d'emplois, de la réduction de l'offre ferroviaire et de l'augmentation des tarifs afin de stabiliser la dette du système. Refusant d'assumer sa responsabilité, l'État se désengage de l'aménagement du territoire en reportant la question de la dette et du financement sur la régression sociale, sur la réduction des investissements induisant des menaces sur l'avenir de 11 000 kilomètres de lignes, des trains interrégionaux et TER, des gares, donc du service public.

Nos associations et nos organisations appellent à amplifier la mobilisation en faveur du maintien et du développement d'un service public ferroviaire de qualité permettant en période de crise de répondre aux besoins croissants de la collectivité nationale. Les luttes en cours et la conférence environnementale de la mi-novembre offrent une nouvelle opportunité. Ce doit être l'occasion de faire monter dans le pays des exigences en matière de renforcement de l'offre ferroviaire, de la relance du transport de marchandises par rail dans une conception de multimodalité, d'investissement dans les infrastructures sous maîtrise publique, d'aménagement harmonieux du territoire, d'égalité d'accès et de traitement des citoyens.