

CERTAINS VEULENT LA DESCENDRE
NOUS, ON LA DÉFEND !



TRACT AUX USAGERS

Montreuil, 19 juin 2018

RÉFORME DU FERROVIAIRE

REDONNONS DU SOUFFLE AU SERVICE PUBLIC VOYAGEURS ET FRET !

Depuis plus de deux mois, les cheminots mènent une lutte pour l'avenir du service public ferroviaire SNCF. La bataille engagée vise à écrire un avenir pour le train public dans ce pays.

La réforme imposée par le gouvernement pourrait avoir des conséquences importantes sur le transport des voyageurs et des marchandises, sur l'égalité de traitement des populations en tous points du territoire et, à terme, sur l'existence même d'un service public ferroviaire en France.

A l'heure des grands défis environnementaux, cela doit tous nous interroger collectivement.



© Pascale Lalys

LA SITUATION

Le secteur des transports est aujourd'hui le premier secteur émetteur de Gaz à Effet de Serre en France. Le transport routier en représente 94 %.

Le volume des marchandises transportées par la route d'ici à 2050 va augmenter de 85,92 %. En ce qui concerne le transport de voyageurs c'est une augmentation de 65 % qui est envisagée entre 2012 et 2050.

Il faut changer de politique !

Il est urgent de changer d'ère ! Pour la CGT, ce modèle n'est pas soutenable.

A contrario, la CGT considère qu'il est urgent de mettre en œuvre les décisions prises lors des différents sommets environnementaux. Ainsi, la loi Grenelle fixe comme objectif de faire évoluer la part modale du non-routier et non-aérien de 14 % à 25 % à l'échéance 2022.

La proposition CGT « Ensemble pour le fer », remise au Premier ministre en mars 2018, fixe comme objectif de passer à 30 % de part modale du non-routier et non-aérien d'ici à 2050.

UNE RÉFORME LOIN DES BESOINS DES USAGERS

La réforme ferroviaire du gouvernement ne comporte rien sur les objectifs de report modal (donc de croissance du mode ferroviaire) seule solution à l'évidence pour résoudre l'équation environnementale.

► La fin des lignes de proximité voyageurs et fret ?

Pire, la réforme fait l'impasse sur le financement des lignes de proximité, renvoyant aux régions et à un futur débat parlementaire le traitement de cette question pourtant centrale.

En effet, 40 % des marchandises circulent sur ces lignes et leur disparition mettrait encore plus en péril le transport ferroviaire de marchandises.

La pertinence de ces lignes est évidente, elles sont structurantes pour le Réseau Ferré National, permettent d'envisager un développement du transport par le rail voyageurs et marchandises, participent à l'aménagement du territoire.

La pertinence
de ces lignes
est évidente !

► Le gouvernement veut EN FINIR AVEC LE FRET SNCF !

La libéralisation du fret ferroviaire et l'ouverture à la concurrence (en 2003 pour les trafics internationaux, en 2006-2007 pour les trafics intérieurs) n'ont pas amélioré la situation, contrairement à ce qui était promis (pas une tonne transférée de la route vers le rail), mais elles l'ont aggravée en accélérant le déclin de ce mode.

Après dix ans d'expérience d'ouverture à la concurrence, le résultat est catastrophique. **Jamais le rail n'a si peu transporté de marchandises en France** (moins de 10 % de part modale aujourd'hui). Toutes les entreprises ferroviaires perdent de l'argent. Certaines ont jeté l'éponge (Véolia Cargo, Combiwest...) d'autres sont en difficulté (Eurocargo Rail, filiale de la Deutsche Bahn, a supprimé 300 emplois récemment). **Les entreprises privées sont donc confrontées aux mêmes difficultés que l'entreprise publique et ne font pas mieux.**

Cette libéralisation aura donc conduit, en définitive, à l'abaissement des conditions sociales des cheminots dans leur ensemble, pour des résultats proportionnellement inverses à ceux attendus ; un report modal vers la route sans faire l'économie d'un euro d'argent public.

*Après dix ans
d'expérience
d'ouverture
à la concurrence,
le résultat est
catastrophique !*

► Le gouvernement veut EN FAIRE DE MÊME AVEC LE TRAFIC VOYAGEURS !

Aujourd'hui, le gouvernement poursuit cette logique de régression durable et veut ouvrir le transport de voyageurs à la concurrence, comme il l'a fait pour le fret il y a 10 ans. Il veut filialiser FRET SNCF pour en faire un opérateur privé et s'affranchir des conditions sociales des cheminots et faire du « cash ». Ce sont les mêmes motifs qui le conduisent à vouloir ouvrir le trafic voyageurs à la concurrence dans les régions de France.

Le gouvernement doit répondre aux revendications des cheminots, aux préoccupations des élus, des usagers quant au devenir de leurs trains, de leurs gares, de leurs lignes ferroviaires, aux préoccupations des citoyens quant aux enjeux environnementaux !

CHEMINOTS, USAGERS, ÉLUS, CITOYENS, LUTTONS CONTRE LE « TOXIC' BUSINESS » ENSEMBLE, DONNONS NOUS DE L'AIR !

