

SYSTÈME FERROVIAIRE, POLITIQUE DES TRANSPORTS :

UN CHANGEMENT DE CAP S'IMPOSE !



Au sommaire

Le système ferroviaire	2
4 ^{ème} paquet européen	4
Transition énergétique	6
Infrastructures et finances	8
Transport de voyageurs	10
Transport de fret	12
Statut et retraites	14

Chute libre du fret ferroviaire, dégradation de la qualité de service, projets utiles remis en cause, insuffisance des financements pour répondre aux besoins grandissants de mobilité, remise en cause du service public... tous les voyants sont au rouge ! Et pour faire place nette aux intérêts privés, la Commission européenne entend imposer la généralisation de l'ouverture à la concurrence et la séparation totale de l'infrastructure et de l'exploitation.

Pour répondre aux besoins du pays, de ses territoires, des citoyens, pour relever les défis du changement climatique, pour gagner la bataille de l'emploi, il faut une politique très ambitieuse pour le Rail et les transports collectifs. Il faut engager, dès maintenant, un nouveau mode de développement donnant la priorité à l'humain en respectant la nature.

Cela exige une mobilisation accrue de ressources financières permettant un réel rééquilibrage modal, de la route vers le rail et la voie d'eau, et un Etat qui assume pleinement ses responsabilités et donne aux collectivités responsables de transports les moyens d'exercer les leurs. Il faut aussi des entreprises publiques performantes avec des missions redéfinies et associer enfin tous les acteurs du transport à ce qui devrait être une grande cause nationale.

La réforme du système ferroviaire annoncée et les projets de lois de « décentralisation » sont très loin de répondre aux enjeux, plombés qu'ils sont, par l'obsession de réduire la dépense publique et d'être compatibles avec l'actuelle politique européenne.

Partout, menons l'action, mettons en débat nos propositions alternatives, construisons les rassemblements les plus larges pour imposer le changement de cap.



Pierre Mathieu

Responsable du collectif transports du PCF

POUR UN SYSTÈME FERROVIAIRE

Le
gouvernement
français dit vouloir réu-
nifier le système ferroviaire

Et pourtant :

Dans sa proposition, il réaffirme
la séparation de la gestion des
infrastructures et de l'ex-
ploitation.

Repères

La SNCF, sous la forme où nous la connaissons aujourd'hui, est issue de plusieurs réformes, dont la 1ère résulte de la faillite des compagnies privées.

La SNCF a été créée le 1er janvier 1938 sous la forme d'une société anonyme d'économie mixte d'une durée de 45 ans dont l'État possédait 51 % du capital.

Le 1^{er} janvier 1983, elle est transformée en EPIC (établissement public à caractère industriel et commercial) dont le capital appartient entièrement à l'État.

Un cahier des charges et des contrats de plan pluriannuels régissent les relations entre l'État et l'entreprise publique.

Suite à l'endettement généré par la construction des lignes nouvelles sur ordre de l'État sans financement public, le 1er janvier 1997, la propriété, la gestion du réseau ferré et la dette correspondante ont été transférées à un nouvel EPIC : RFF.

Depuis, le système ferroviaire est marqué par les dysfonctionnements liés à cette séparation, le poids grandissant de la dette et la pression du processus d'ouverture à la concurrence dicté par l'Europe libérale.

Ce que prévoit le gouvernement

La réforme que vient d'annoncer le gouvernement consiste à créer un groupe public industriel intégré, constitué de trois EPIC : un établissement «mère» (Pôle public ferroviaire) et deux établissements «filles», le transporteur (SNCF) et le gestionnaire d'infrastructures (GIU).

Par ailleurs, un cadre social commun sera créé pour l'ensemble de la branche, reposant sur un décret socle, une convention collective et des accords d'entreprises.

Des précisions seront apportées dans un projet de loi reprenant ces dispositions, qui sera présenté au Conseil des ministres par le ministre des Transports durant l'été et débattu au Parlement à partir de l'automne.

On nous dit :

La création du GIU doit permettre de réaliser 500 millions d'euros d'économies annuelles.

Mais alors :

- La séparation de l'infrastructure avec la création de RFF a coûté combien au système ferroviaire ces 15 dernières années ?
- Combien coûte chaque année la séparation de la SNCF par activité ?
- Quelle serait l'économie réalisée avec un seul EPIC réunifiant RFF et la SNCF dans une entreprise publique intégrée ?

AU SERVICE DE LA NATION

Les enjeux

Depuis des décennies, engoncées dans les dogmes libéraux de la concurrence et de la rentabilité financière, les fausses solutions d'un vrai problème perdurent. De réformes qui ne règlent rien en mauvais choix politiques et de gestion, le réseau ferroviaire se dégrade, le fret décline dangereusement et la qualité de service des trains de voyageurs baisse.

Le système ferroviaire souffre d'un manque chronique de moyens financiers, notamment pour l'entretien et la rénovation des infrastructures. Ce désengagement de l'État a conduit à un endettement colossal du système, à des dysfonctionnements organisationnels et à des suppressions massives d'emplois.

Nous sommes dans une période déterminante pour le devenir du service public ferroviaire, le statut d'entreprise publique de la SNCF, le statut des cheminots et les conditions sociales des salariés de l'ensemble du système ferroviaire.

Les défis à relever pour que le service public ferroviaire retrouve toute son efficacité sociale et sociétale exigent un changement d'orientations dans la stratégie de l'État et de la SNCF. Il faut redonner à l'État son rôle d'aménageur du territoire et de financeur du service public, et à la SNCF libérée de la concurrence et de la pression financière son rôle d'exploitant unique.

On nous dit :

La création d'un troisième EPIC (pôle public ferroviaire) garantira l'unité du système ferroviaire.

Et pourtant :

C'est ce scénario qui a préfiguré l'éclatement complet du système ferroviaire en Belgique.

Nos propositions

- L'État doit désendetter le ferroviaire et impulser une politique des transports multimodale et complémentaire.
- Les infrastructures ferroviaires doivent relever d'une maîtrise publique exercée par la SNCF sous tutelle de l'État propriétaire.
- La SNCF doit être réunifiée et organisée de manière à mutualiser ses ressources pour redynamiser le service public. Cette organisation garantit l'unicité du réseau et son entretien, ainsi que le respect des principes du service public, comme l'égalité d'accès.
- La cohérence nationale apportée par la SNCF permet une évolution du rôle des Régions. En leur confiant la coordination des autorités organisatrices de transport sur leur territoire, cela permettra d'organiser la réponse aux besoins de transport de manière plus efficiente.
- Le CA de la SNCF doit être majoritairement composé de représentants des usagers et du personnel, d'élus régionaux et parlementaires.

4^{ÈME} PAQUET FERROVIAIRE : UNE

On nous dit :

L'ouverture à la concurrence permet d'augmenter la part du fret ferroviaire.

Et pourtant :

De 2000 à 2012, celle-ci est passée de 19 à 12% !

Repères

- L'ouverture à la concurrence de tous les transports ferroviaires de passagers encourage les entreprises de services à ne sélectionner que les lignes et/ou périodes horaires les plus rentables, au détriment d'une offre complète en termes de destinations et d'horaires.
- La création de deux structures administratives a un coût financier énorme. Elle diminue les possibilités d'investissements à long terme dans la recherche et l'innovation, qui tiennent compte à la fois de l'état des infrastructures et du matériel roulant.
- Dans un système d'appel d'offres, les contrats sont attribués sur la base du prix le plus bas, pas de la qualité, en particulier lorsqu'il n'y a pas de normes qualitatives et sociales obligatoires.
- L'harmonisation des normes de sécurité ne doit en aucun cas diminuer le niveau des normes nationales. La sécurité est un atout du secteur ferroviaire et ses règles ne sont pas un frein à l'essor du marché intérieur.

Les mesures du 4^{ème} paquet ferroviaire

- Appel d'offres obligatoire pour les transports ferroviaires régionaux de voyageurs
- Séparation totale de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation
- Ouverture à la concurrence d'ici décembre 2019 : elle remettrait en cause le principe fondamental du service public
- Abrogation de la loi de 1969 garantissant l'équilibre budgétaire de la protection sociale de santé et de retraite des cheminots.
- Séparation intégrale de la gestion de l'infrastructure et de l'exploitation : son seul objectif clairement avoué est de faciliter l'ouverture à la concurrence.
- Modification du rôle de l'Agence ferroviaire européenne créée en 2004 : elle deviendrait le guichet unique pour la certification des véhicules et les certificats de sécurité, pour faciliter l'entrée de nouveaux opérateurs.

On nous dit :

La concurrence est plus efficace que le service public.

Et pourtant :

Pendant que le trafic de fret était divisée par deux, la fréquentation du service public régional TER a augmenté de 53%.

ARME DE DESTRUCTION MASSIVE

Les enjeux

Depuis le début, l'Union européenne n'a cessé de faire pression sur les États pour libéraliser les services publics, y compris celui des transports, qui relèvent de la responsabilité nationale de chaque État.

Elle entend accentuer cette pression et refuse une évaluation approfondie de l'impact de ses libéralisations et notamment des premiers paquets ferroviaires.

Comment comprendre et accepter l'acharnement dogmatique des ultralibéraux de Bruxelles qui entendent imposer en 2019 l'ouverture à la concurrence de tous les trafics ferroviaires, quand on voit le bilan catastrophique cette ouverture sur l'activité fret de la SNCF ?

Leur proposition est d'installer de nouveaux opérateurs avec du matériel roulant et des infrastructures ne leur appartenant pas et dans lesquels ils n'investissent rien. En quelque sorte, on privatise les profits et on socialise les pertes !

La séparation intégrale entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation se traduit par plus de complexité dans les procédures, l'absence de transversalité, de réactivité et de mutualisation des moyens, une chaîne de sécurité fragilisée.

Les faits sont là : la sécurité est garantie à un niveau bien plus élevé si une entreprise ferroviaire dispose de la responsabilité de l'ensemble du système.

On nous dit :

Avec la concurrence, les usagers vont payer moins cher.

Et pourtant :

Pas un seul exemple en Europe ne peut étayer cette affirmation, bien au contraire.

Nos propositions

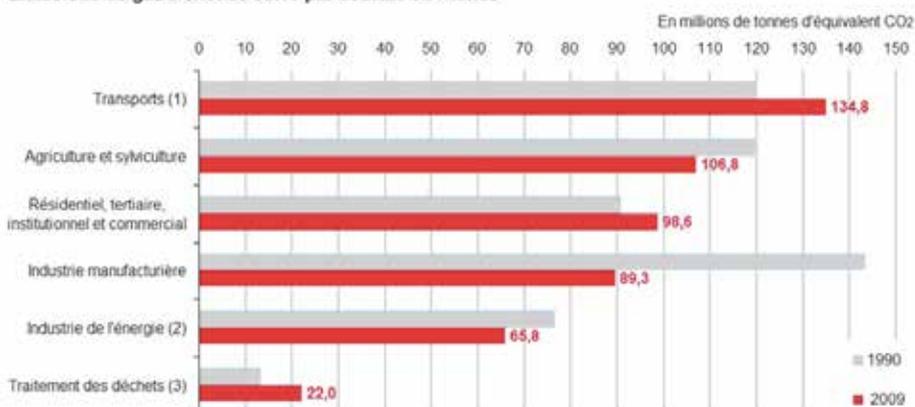
Un projet de loi a été déposé par le Front de gauche. Il précise que le gouvernement de la France doit engager une réorientation de la politique des transports au niveau européen. Pour cela, il propose un moratoire sur les trois paquets ferroviaires. Il réalise un bilan contradictoire et indépendant sur l'impact de la libéralisation du transport ferroviaire en termes d'emplois, d'aménagement du territoire et de qualité du service rendu. Il effectue un bilan carbone de ces politiques européennes.

Sur cette base, il prévoit :

- l'abandon du dogme libéral de la concurrence effrénée,
- la maîtrise publique des infrastructures,
- l'unité du réseau d'infrastructures ferroviaires,
- l'objectif assumé de permettre un aménagement équilibré du territoire,
- l'intégration de critères sociaux et environnementaux dans les contrats avec les opérateurs.

TRANSITION ÉNERGÉTIQUE =

Emissions de gaz à effet de serre par secteur en France



On arrête le wagon isolé.

Et pourtant :

Les émissions de CO₂ pour 1 tonne transportée par kilomètre parcouru sont de 221g/km pour les poids lourds contre 2g/km pour le train.

Repères

Lancé en 2 décembre 2007 à la suite d'une vaste concertation, le Grenelle de l'environnement propose une série d'engagements, dont la réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre afin de les ramener au niveau de 1990.

Dans ce cadre, l'objectif était de porter la part modale du fret, hors routier et aérien, à 17,5 % en 2012 et 25 % à l'horizon 2025.

Aujourd'hui, nous en sommes à 12 %.

Sans une politique volontariste, les objectifs du Grenelle seront inatteignables.

Ce que prévoit le gouvernement

Un débat national sur la transition énergétique a été lancé par le gouvernement avec pour premier thème :

Comment aller vers l'efficacité énergétique et la sobriété ? L'évolution des modes de vie, de production, de consommation, de transport, ainsi que des services énergétiques nécessaires doit constituer le point de départ.

Ce débat conduira à un projet de loi de programmation en octobre de cette année.

On nous dit :

Le transfert sur route des TER se traduit par une baisse de la consommation et des émissions de CO₂.

Et pourtant :

Dès une dizaine de voyageurs dans l'automobile, le transfert sur route est contreproductif.

TRANSFERT VERS LE RAIL

Les enjeux

Un des enjeux est de réduire les gaz à effet de serre. Les transports sont devenus le principal émetteur de ces gaz. La route génère 93% des GES produits par ce secteur.

Quand on sait que les émissions de CO2 par trajet sont de 150g/km pour les voitures individuelles, de 66,7 g/km par voyageur utilisant le bus, de 2 g/km par voyageur utilisant le train, il est impératif de favoriser les modes alternatifs à la route, dans une conception multimodale et intégrée, en s'appuyant sur les entreprises ferroviaires historiques.

Dans ce secteur en croissance exponentielle, la faiblesse des investissements et l'accélération de sa libéralisation qui déstructure la SNCF rendent les politiques actuelles incapables de prendre en compte les défis d'aujourd'hui, environnementaux, énergétiques et de qualité de vie.

Pour imposer sa domination, le transport routier utilise la pression sociale sur ses salariés et fait prendre en charge par la collectivité des coûts externes qu'il génère. Il est indispensable de modifier cette situation, sinon tout report modal en faveur de transports moins polluants est illusoire. Le transport routier doit se positionner en complémentarité et non plus en concurrence avec les autres modes de transport.

On nous dit :

Le ferroviaire coûte cher au contribuable !

Et pourtant :

Les coûts externes supportés par la collectivité pour 1 tonne transportée sur 350 kms représentent 12 € /t pour le transport routier et 5€ /t pour ferroviaire.

Nos propositions

- Imposer des critères sociaux, environnementaux et de qualité de service stricts dans tous les contrats entre autorité organisatrice et opérateur, entre donneur d'ordre et exécutant.
- Instaurer une tarification sociale et écologique contraignante pour sortir d'une concurrence déloyale entre la route d'une part, le rail et le fleuve d'autre part. Cela permettrait de prendre en charge une part des coûts externes générés par le transport routier et aujourd'hui assumés par la collectivité.
- Établir une transparence sur des aides publiques reçues par le transport routier (plus d'un milliard d'euros) et les conditionner aux défis à relever.
- Il faut aussi refuser la généralisation des camions de très grande capacité comme les 44 tonnes, ne pas autoriser ceux de 25,25 mètres de long et de 60 tonnes qui amplifieraient encore les déséquilibres.
- Dynamiser le Train Auto Accompagné en instaurant une tarification incitative pour les familles.

On nous dit :

Le système ferroviaire est déséquilibré de 1,5 milliard d'euros.

Mais :

C'est ce que coûte en intérêts la dette qui a été contractée au nom de l'État.

C'est la dette qui alimente la dette !

Repères

Réseau ferroviaire :

30 939 km dont 1880 de LGV et 8300 km de lignes classiques parcourus par le TGV. Le développement des lignes LGV donnait à la France un atout majeur dans la grande vitesse.

+ 146 % de trafic voyageurs 1994 à 2008

La transalpine TGV Lyon-Turin :

Son coût total est évalué entre 22 et 26 milliards d'euros, donc plus de 8 milliards pour la réalisation du tunnel (57 km).

Dette du système ferroviaire :

RFF paie aux banques chaque année 1,2 milliard d'euros de charges d'intérêts de la dette qu'il porte au nom de l'État.

Écotaxe (taxe poids-lourds) :

Mise en œuvre à partir du 1er octobre 2013, elle rapportera 1,2 milliard d'euros par an et 800 millions seront versés à l'AFITF.

Ce que prévoit le gouvernement

Pour stabiliser la dette liées aux charges d'infrastructure, le rapport Bianco indique que la création du gestionnaire d'infrastructure unifiée (GIU) doit permettre la suppression des coûts d'interfaces et d'économiser ainsi 500 millions d'euros par an.

Les excédents réalisés par le transporteur (SNCF) seront affectés à la réduction de la dette du GIU. Il en sera de même des impôts et des dividendes dus à l'État par la SNCF.

De plus, le rapport Bianco propose de réduire les investissements en abandonnant des projets de lignes à grande vitesse, d'accroître les ressources du GIU par l'accès à plus de sillons circulés et par les péages.

Toutes les entités du système doivent mettre en œuvre des plans d'économies et de productivité. L'État ne souhaite pas désendetter le système ferroviaire, refusant ainsi de déléster celui-ci d'une dette pourtant contractée en son nom !

On nous dit :

Il n'y a plus d'argent pour les travaux d'infrastructure.

Et pourtant :

On s'est privé de 2 milliards d'euros par an en offrant en 2005 à des sociétés privées la gestion des autoroutes .

AU SERVICE DE LA NATION

Les enjeux

En quelques décennies, l'état des infrastructures ferroviaires s'est considérablement dégradé. Dernièrement, nous recensons 3000 km de ralentissement de vitesse sur les voies à cause de travaux de remise à niveau, mais aussi liés à l'insuffisance de sécurité sur certaines infrastructures.

Cela devient un obstacle au développement du transport par rail.

La casse délibérée que subit depuis plusieurs années l'activité fret de la SNCF laisse à l'abandon des dizaines de triage et voies de service.

Le plan pluriannuel (2008–2015) de rénovation ne comblera pas le retard dû aux conséquences du désengagement financier de l'État qui s'est accru ses dernières années.

La dérive financière du gestionnaire d'infrastructure (RFF) gonfle de 1,5 milliard d'euros chaque année pour atteindre 33 milliards d'euros fin 2013. Elle pourrait presque doubler d'ici 2020 si rien n'est fait !

Face à cette situation, l'État a opté pour des Partenariats public-privé (PPP) pour construire notamment la LGV (Tours–Bordeaux). Ce concept anglo-saxon ne sert qu'à remplir les caisses de grands groupes du BTP et dessaisir la puissance publique de la maîtrise des infrastructures pourtant d'une utilité publique !

Une commission d'experts (Mobilité 21) chargée d'évaluer le schéma national des infrastructures (SNI) et de hiérarchiser les projets, leur faisabilité financière et leur planification, devrait remettre prochainement le résultat de ses travaux.

L'enjeu est savoir quels seront les projets retenus et comment ils seront financés.

On autorise la circulation des 44 t et peut-être demain des 60 t

Et pourtant :

D'après le conseil général du développement durable la circulation des 40 t abîme les routes de 400 à 500 millions d'euros par an.

Nos propositions

Démocratiser la gestion des infrastructures. Pour s'en donner les moyens, il faut :

- désendetter le système ferroviaire,
- le retour de la gestion des autoroutes privatisées dans le giron de l'État,
- ne pas laisser se développer et se généraliser les contrats de Partenariats pu-

blic-privé (PPP).

- un livret de financement des infrastructures de transport sur le modèle du Livret A,
- la mise en place d'un pôle public bancaire pour que le système bancaire remplisse sa mission au service d'un système ferroviaire.

VOYAGEURS : ALERTE SUR

On nous dit :

Il n'y a plus d'argent pour les TER.

Et pourtant :

L'instauration d'un versement transport régional permettrait de mobiliser 800 millions d'euros.

TER : La fin du développement ?

Les Régions ont reconstruit en moins de 15 ans un service public de transport régional de voyageurs.

Quasi moribond dans les années 1990, le TER est devenu un outil efficace pour répondre aux besoins de déplacements de nos concitoyens, dans des conditions de confort et de prix nettement améliorées.

Il y aurait encore beaucoup à faire pour qu'il devienne un mode de transport majeur, dans le cadre d'une volonté politique de réduction des temps perdus dans des embouteillages, de réponse à des besoins diversifiés, d'aménagement du territoire et de respect de l'environnement.

Ces projets de développement sont aujourd'hui menacés. Le simple maintien de ce service public n'est même plus assuré aujourd'hui du fait des gels de crédits, des transferts mal compensés d'hier et des nouvelles contraintes financières imposées par l'État aux collectivités territoriales et encore accentués en 2014 par une diminution de ses dotations à hauteur de 1,5 milliards €.

Ce que prévoit le gouvernement

En regardant de près, les prévisions du Gouvernement et de la SNCF pour l'avenir des TER et des TET/Intercités se focalisent autour de cinq axes pour atteindre deux objectifs : une meilleure qualité de service et une réduction des coûts... Le premier étant « l'alibi » pour mettre en œuvre le second.

Ainsi, les cinq axes se déclinent par :

- des transferts de responsabilité de nombreuses lignes TET/Intercités aux régions qui devront soit les financer soit les supprimer,
- des transferts du fer vers la route
- l'ouverture à la concurrence
- l'augmentation des tarifs pour les usagers
- l'augmentation de la productivité pour les cheminotes et cheminots

C'est donc bien une idéologie libérale que Gouvernement et SNCF veulent mettre en œuvre bien loin des réponses à apporter aux besoins des populations et des territoires.

On nous dit :

Le système ferroviaire français est le patrimoine de la nation.

Et pourtant :

L'État cherche à abandonner 29 lignes dédiées aux trains dits d'équilibre du territoire (TET) sur les 38 existantes.

LES TER ET LES TET/INTERCITÉS

TET : Un engagement national jeté aux oubliettes

C'est le 1er Janvier 2011 que l'État est devenu l'Autorité Organisatrice de Transports des Trains d'Équilibre du Territoire. Fort de cette nouvelle mission, il a pris un engagement national pour redonner un avenir aux TET/Intercités qui s'est traduit par la signature d'une convention avec la SNCF.

Ainsi, l'État s'engageait à contribuer au financement et à la redynamisation des lignes TET/Intercités au regard de leur pertinence ainsi résumée par la nouvelle AOT :

- indispensables parce qu'elles desservent l'ensemble du territoire pour répondre aux besoins de mobilité toujours plus importants,
- symboliques parce qu'elles représentent la dynamique du Grenelle de l'environnement en offrant une alternative à la route,
- exemplaires parce qu'elles constituent l'offre de référence pour assurer un service grandes lignes rapide et confortable indispensable à l'attractivité des territoires et des villes qu'elles desservent.

Ces grandes orientations sont aujourd'hui remises en cause. L'ex-projet de loi sur la décentralisation prévoyait, dans son volet transport, un transfert massif de l'organisation des dessertes TET/Intercités vers les Régions. Même si aujourd'hui ce projet de loi a été éclaté en trois parties, les dangers d'abandon de dessertes, de régionalisation d'infrastructures, de libéralisation tarifaire etc..., sont toujours d'actualité dans le cadre de futures lois.

Nos propositions

Mettre en place une décentralisation se traduisant sur les territoires et entre eux par une amélioration de la vie de nos concitoyens. Pour cela, il convient :

- d'engager très rapidement un travail transparent et public sur l'ensemble des dessertes existantes TGV, TET/Intercités, TER,
- de définir l'architecture d'un grand service public de dessertes ferroviaires,
- de décider du périmètre de responsabi-

On nous dit :

L'Etat finance les TET/Intercités.

Et pourtant :

Sur une dotation de 325 M€ en 2013, 290M€ proviennent de taxes sur la SNCF et 35 M€ d'une taxe sur les sociétés d'autoroutes.

lité de chacune des parties et des ressources financières nécessaires à son fonctionnement,

- de donner les moyens aux régions en créant un versement transport comme en Île-de-France,
- d'instaurer un prélèvement sur les bénéfices des sociétés autoroutières, dédié au financement du TER et des TET/Intercités, et cela sans attendre la reprise de la gestion publique des autoroutes que nous préconisons.

FRET FERROVIAIRE : LA SAIGNÉE

On nous dit :

Il faut reconstruire une stratégie nationale pour le fret ferroviaire.

Et pourtant :

Aucune proposition concrète n'est envisagée.

Repères

Des résultats alarmants

De la mise en œuvre du plan Veron en 2003 au schéma directeur « Pour un nouveau transport ferroviaire de marchandises 2009-2012 », différents plans de restructuration du fret, décidés par les gouvernements de droite, se sont succédé. Tous ces plans avaient pour ambition affichée de réduire les déficits. Le schéma directeur visait quant à lui une croissance de plus de 50 %.

Pourtant, on est passé de 55 gigatonne-kilomètres en 2000 à 20,7 gigatonne-kilomètres en 2012. Dans le même temps, les pertes sont passées de 50 millions à 450 millions d'euros.

Cette situation catastrophique est la conséquence des décisions de fermeture de deserts et de triages, d'abandon du wagon isolé et de réduction du personnel.

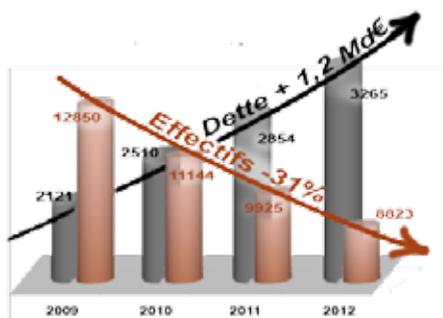
Cette contraction des moyens, sur fond d'ouverture à la concurrence, a fragilisé Fret SNCF à un tel point qu'aujourd'hui, dans le contexte de crise, la pérennité de cette activité pourrait être compromise.

Ce que prévoit le gouvernement

Alors que tous s'accordent à dire qu'il faut reconstruire une stratégie nationale pour le fret ferroviaire, dans le rapport de Jean Louis Bianco sur la réforme du système ferroviaire, seulement cinq lignes sont consacrés au fret, sans aucune proposition.

Dans celui de Jacques Auxiette sur les 42 propositions, aucune ne concerne le fret.

Une proposition vient de l'avant-projet de loi de décentralisation. Pour les lignes à faible trafic ou celles d'intérêt local fermées, jusqu'alors réservées au transport de marchandises, et dont la propriété est transmise par RFF aux régions, La loi transférerait ces missions aux régions.



On nous dit :

Il faut baisser les effectifs pour diminuer la dette !

Et pourtant :

De 2009 à 2012 pendant que le nombre de cheminots chutait de 4027, la dette progressait de 1,2 milliard d'euros.

IL EST URGENT DE LE REDYNAMISER

Les enjeux

Dans le même temps que le transport de marchandises en France progressait par rapport à 2002, le transport Fret ferroviaire s'est écroulé.

Ce recul est en contradiction avec la logique économique et sociétale qui devrait le voir se développer.

Ces dernières décennies, les politiques de transport ont accentué le recul industriel dans de nombreuses régions. Dans ce contexte, la part modale du ferroviaire poursuit sa baisse, bien que le Grenelle envisageait la remontée du fret hors routier et aérien à 17,5% en 2012, puis 25 % en 2025.

En abandonnant le wagon isolé, la SNCF et le gouvernement ont mis des centaines de milliers de camions sur les routes.

La création des premières autoroutes ferroviaires sont loin de compenser ce recul, d'autant que l'on en voit actuellement les limites : seulement un quart des objectifs ont été atteints.

Sans négliger les atouts réels des autoroutes ferroviaires, développer le fret SNCF passe par un changement à tous les niveaux dans la stratégie de l'État et de la SNCF.

Si le mode ferroviaire dispose d'atouts pour répondre aux enjeux sociétaux, l'État doit avoir un rôle central dans l'impulsion d'une politique des transports multimodale et complémentaire. Il y a urgence.

On nous dit :

La chute du fret ferroviaire : c'est la faute de la crise !

Et pourtant :

De 2000 à 2011, les trafics ont progressé de 38,3% pour la DB en Allemagne alors qu'ils chutaient de 38,6% pour la SNCF en France.

Nos propositions

- Concevoir le fret ferroviaire comme un service public compte tenu du caractère d'intérêt général des questions climatiques, écologiques, de sécurité, de relance industrielle et d'aménagement du territoire.
- Imposer au groupe SNCF la mise en œuvre d'une nouvelle conception de transport multimodal du fret. Il dispose d'une gamme d'offres complètes et complémentaires qui n'a pas d'équivalent en Europe pour offrir de bout en bout des solutions logistiques basées sur le rééquilibrage entre les divers modes au profit du ferroviaire SNCF.
- Incrire dans la loi le wagon isolé (messagerie ferroviaire) service d'intérêt général, le rendre éligible à des subventions publiques et assigner à la SNCF une obligation de service public dans le cahier des charges qui la lie avec l'État.
- Arrêter de brader les emprises ferroviaires (triaux...) pour permettre le développement du trafic fret.

STATUT, RETRAITES : LES

On nous dit :

Casser les régime spéciaux, c'est la justice.

Et pourtant :

L'objectif est de faire sauter le dernier verrou pour aller vers un âge de départ à 65 ans pour le régime général.

Retraites

Le Régime Spécial de la SNCF pourrait être remis en cause dans le cadre de la future réforme des retraites du Gouvernement, qui semble se juxtaposer avec la réforme du ferroviaire.

Le risque est d'autant plus important que la commission européenne demande l'abrogation de la loi de 1969 garantissant l'équilibre budgétaire de la protection sociale de santé et de retraite des cheminots

Le rapport « Moreau » sorti le 14 juin (au lendemain de la forte grève des cheminots) écarte soigneusement toutes références aux régimes spéciaux. Pourtant, ceux-ci étant, depuis la réforme de 2008, connecté aux évolutions de la durée de cotisations de la fonction publique, il est évident que les mesures envisagées auront un impact significatif sur l'ensemble des régimes.

Le gouvernement ne doit pas céder aux injonctions européennes, il doit agir pour maintenir, pérenniser et améliorer le système de retraite solidaire par répartition dont le Régime Spécial SNCF.

Ce que prévoit le gouvernement

En lien avec la réforme structurelle du système ferroviaire, la question sociale et en particulier celles du statut des cheminots et de leur régime spécial de retraite sont au cœur des enjeux en présence et la cible du dogme de l'ouverture à la concurrence, de la libéralisation du secteur ferroviaire.

Le Statut des cheminots, issu des relations sociales des compagnies privées, est aujourd'hui attaqué, controversé, menacé alors qu'il constitue la condition sine qua non de l'efficacité et de la sécurité du système ferroviaire.

Pourtant il unit les cheminots dans un collectif de travail qui donne toute sa force à l'Entreprise Publique.

La Direction de la SNCF et le Gouvernement, dans le cadre de leurs orientations visant la libéralisation du système ferroviaire entendent donc réformer le socle social des cheminots pour l'adapter aux ambitions des marchés financiers et aux velléités des actionnaires des entreprises ferroviaires privés.

On nous dit :

Il faut que tous fassent des efforts pour sauver le système de retraite par répartition.

Et pourtant :

Les revenus financiers ne sont pas mis à contribution pour payer les retraites.

ENJEUX DU SERVICE PUBLIC

Le statut

Continuité de service et sécurité ferroviaire sont l'alpha et l'oméga du Statut des cheminots.

Ainsi, les cheminots de la SNCF ne s'engagent pas professionnellement pour répondre à des exigences patronales ou financières. Ils le font pour placer l'entreprise publique au service de la nation et des citoyens.

C'est d'ailleurs ce que permet le système dit de la « carrière » où la qualification, propriété du cheminot, est séparé de l'emploi qui est, lui, à la disposition de l'entreprise.

Cet élément essentiel constitue les fondements du contrat social qui lie chaque cheminot à l'entreprise publique et au service public ferroviaire.

Or, les règles statutaires de la SNCF garantissent plus qu'une condition sociale, elles sont les barrières de protection du niveau de sécurité des personnes et des circulations ainsi que de la qualité de la production.

Les devoirs exigés par le Service Public que les cheminots s'engagent statutairement à accomplir, sont à l'origine de l'ensemble des droits sociaux applicables à chaque cheminot.

Pour cela, la Direction de la SNCF et le Gouvernement doivent, à contrario de leurs choix actuels, s'engager à ce que le statut soit préserver et consolider afin qu'il permette d'améliorer l'offre de service public partout, pour tous et sur tous les trafics.

Nos propositions

Revenir sur les réformes régressives qui ont été engagées depuis 20 ans : Abrogation des réformes Balladur et Fillon avec :

- la suppression des décotes ,
- le retour aux dix meilleures années comme référence pour les salariés du secteur privé et au six derniers mois pour le secteur public,
- le rétablissement l'âge de départ en re-

On nous dit :

Le statut des cheminots coûte trop cher.

Et pourtant :

Le coût des salaires ou des pensions est inférieur à de nombreuses entreprises et le statut est la condition de l'efficacité et de la sécurité du système ferroviaire.

traite à taux plein (50 et 55 pour les régime spéciaux, 60 pour le régime général).

- Indexer l'évolution du niveau des pensions sur les salaires.
- Mobiliser de nouveaux financements pour garantir l'avenir de la retraite par répartition en instaurant une cotisation sur les revenus financiers des entreprises et la suppression des exonérations de cotisations sociales patronales.

LES PARLEMENTAIRES DU FRONT DE GAUCHE ONT DÉPOSÉ DES PROPOSITIONS DE LOIS POUR LE DÉVELOPPEMENT DU FERROVIAIRE


N° 3825

ASSEMBLÉE NATIONALE
CONSTITUTION DU 4 OCTOBRE 1958
TREIZIÈME LÉGISLATURE

Enregistré à la Présidence de l'Assemblée nationale le 18 octobre 2011.

PROPOSITION DE LOI

*portant création d'un livret d'épargne
dédié au financement des infrastructures de transport.*

(Renvoyée à la commission des finances, de l'économie générale et du contrôle budgétaire, à défaut
de constitution d'une commission spéciale dans les délais prévus par les articles 30 et 31 du Règlement.)

présentée par Mesdames et Messieurs

Daniel PAUL, Marie-Hélène AMIABLE, François ASENSI, Martine BILLARD,
Alain BOCOQUET, Patrick BRAOUËZEC, Jean-Pierre BRARD, Marie-George
BUFFET, Jean-Jacques CANDELIER, André CHASSAIGNE, Jacques
COLEZ, Jacqueline FRAYSSE, Roland MUZEAU, Je

N° 59

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

Enregistré à la Présidence du Sénat le 25 octobre 2011

PROPOSITION DE LOI

*relative à la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes
et à l'affectation des dividendes à l'agence de financement des
infrastructures de transports.*

PRÉSENTE

Par Mmes Mireille SCHURCH, Marie-France BEAUFILS, Évelyne DIDIER,
MM. Gérard LE CAM, Paul VERGÈS, Mmes Nicole BORVO COHEN-SEAT,
Éliane ASSASSI, MM. Michel BILLOUT, Eric BOCOQUET, Mmes Laurence
COHEN, Cécile CUKIERMAN, Annie DAVID, Michèle DEMESSINE,
MM. Christian FAVIER, Guy FISCHER, Thierry FOUCAUD, Mme Brigitte
GONTHIER-MAURIN, M. Robert HUE, M. Michel LE SCOUARNEC, Mme
Isabelle PASQUET et M. Dominique WATRIN.

Senateurs

N° 541

SÉNAT

SESSION ORDINAIRE DE 2011-2012

Enregistré à la Présidence du Sénat le 16 mai 2012

PROPOSITION DE LOI

*permettant la relance du secteur public ferroviaire pour le droit à la
mobilité et la transition écologique.*

PRÉSENTE

Par Mmes Mireille SCHURCH, Évelyne DIDIER, MM. Gérard LE CAM, Paul
VERGÈS, Mmes Éliane ASSASSI, Marie-France BEAUFILS, MM. Michel
BILLOUT, Eric BOCOQUET, Mmes Nicole BORVO COHEN-SEAT, Laurence
COHEN, Cécile CUKIERMAN, Annie DAVID, Michèle DEMESSINE,
MM. Christian FAVIER, Guy FISCHER, Thierry FOUCAUD, Mme Brigitte
GONTHIER-MAURIN, MM. Robert HUE, Michel LE SCOUARNEC,
Mme Isabelle PASQUET et M. Dominique WATRIN.

Senateurs