

Appel des associations de défense et d'usagers du rail et des organisations environnementales

La réforme du système ferroviaire français engagée par le gouvernement ne répond pas aux enjeux et aux défis économiques, sociaux et environnementaux.

Le mode de transport ferroviaire et notre entreprise publique, la SNCF, constituent un atout qu'il ne faut pas briser. Nous devons franchir le cap de la transition écologique vers des modes de transports plus vertueux, c'est une obligation compte-tenu des réalités liées au réchauffement climatique. Il y a peu, 15000 scientifiques de 184 pays différents à travers le monde affirmaient l'urgence de changer nos comportements. Il s'agissait de la 2^{ème} alerte en 25 ans.

Si l'Etat français paraissait à l'initiative sur ces enjeux avec notamment les orientations issues du Grenelle de l'environnement et de la COP 21, les actes manquent et les résultats ne sont pas au rendez-vous. La France, par exemple, dépasse de 3,6% les objectifs de la Stratégie Nationale Bas Carbone pour l'année 2017. Les transports routiers sont responsables pour près d'un tiers des émissions de GES.

Le mode ferroviaire, tant pour le transport de voyageurs que celui des marchandises, est assurément un mode vertueux. Ne pas l'avoir inscrit dans le Plan Climat en juillet 2017, et ne pas avoir aborder l'enjeu du Fret lors de la concertation des assises de la mobilité constituent -selon nous- un manque d'ambition répondant pourtant à l'intérêt général. Le niveau d'émission de CO2 du train est imbattable sur celui des autres modes de transports. Pourquoi alors la France n'engage-t-elle pas une véritable politique publique du ferroviaire en investissant massivement dans le train et dans les infrastructures ferrées ?

L'annonce de la filialisation de l'activité du Fret SNCF sonne le coup de grâce à son développement.

Afin de juger de la pertinence économique d'un mode de transport à un autre, il est nécessaire d'évaluer l'ensemble des coûts induits par chacun d'eux. L'externalité des coûts tels que ceux générant de la pollution, le réchauffement climatique, la congestion des routes, l'accidentologie, etc., sont à prendre en considération.

Les besoins de transports qui sont projetés par le ministère de l'environnement (étude de juillet 2016) représentent des hausses de 45,2% en 2030 des volumes de marchandises transportées par la route et 85,92% en 2050. Quant aux trafics de voyageurs, les projections, qu'elles soient de courte distance ou de longue distance, sont aussi en forte hausse. Conjuguons-le à la volonté de supprimer 9000 km de lignes ferroviaire du territoire pour manque de subventions publiques et nous serons confrontés à des cohortes de poids lourds, camionnettes et autocar venant congestionner des routes déjà saturées. Le risque de fragiliser économiquement encore plus les territoires ruraux est grand.

La soutenabilité de telle conséquence pour les populations n'est pas envisageable. Définir une politique ferroviaire ambitieuse pour maintenir une vie économique dans les régions, pour l'aménagement des territoires, nécessite une desserte fine et une offre de transport ferroviaire attractive, sûre et rapide. Maintenir et développer les Trains d'Equilibre du Territoire, des Trains de Nuit, des TER, assurant la continuité des territoires est une réponse adaptée aux enjeux et aux défis écologiques. En n'opposant pas les trafics (voyageurs et marchandises) s'est assurer une complémentarité entre eux, un partage de la production et de la maintenance de l'infrastructure.

Le débat qui entoure la réforme ferroviaire serait celui du coût des cheminots. Ils seraient responsables de la dette. Leur statut comparé à ceux des cheminots européen serait 30% plus cher. FAUX : Les expertises annuelles du Boston Consulting Group sur l'efficacité des réseaux des chemins de fer européens donnent toujours la SNCF 7^{ème} sur 25 et on est très loin de 30% de différentiel avec le 1^{er}. D'autres études montrent que la France dispose d'un des systèmes ferroviaires les moins coûteux pour l'utilisateur, ce que confirme le rapport Duron.

La dette : elle est du ressort de l'Etat. Elle est essentiellement constitutive à la recherche et au développement de la grande vitesse en France et en Europe. Reconnu à travers le monde, le savoir faire français ne peut pas souffrir de ce manque de considération.

Contrairement à ce que l'on peut entendre, les études de la commission européenne et les statistiques Eurostat n'affirment pas que la concurrence augmente la fréquentation, ni n'améliore la qualité du service et ne baisse les prix. Dans ces conditions, ne faut-il pas privilégier une véritable politique publique tendant à maîtriser les enjeux de transports de voyageurs et de marchandises.

Les cheminots, avec leurs organisations syndicales, ont engagé l'action. Elle porte sur l'avenir du ferroviaire et ses atouts. Ils ne veulent pas du statu quo. Les 8 points revendicatifs qu'ils partagent, les projets alternatifs qu'ils portent comportent des éléments d'appréciation utiles aux réponses, utiles pour l'intérêt général, notamment celui environnemental qui exige l'ouverture de réelle négociation associant l'Etat, les syndicats, les collectivités, les entreprises, les ONG, ...

Par ces faits, nos ONG suivantes soutiennent :

- la démarche revendicative engagée par les cheminots et leurs organisations syndicales,
- la nécessité d'un véritable débat public tant les enjeux transports sont déterminants dans les réponses aux défis climatiques,
- le retour à une entreprise publique unique et intégrée sous forme d'EPIC assurant l'égalité de traitement et des territoires,
- le maintien d'un statut des personnels garant d'un haut niveau de sécurité du système
- un financement du système ferroviaire pérenne assurant le développement et la maintenance de l'infrastructure.

Premiers signataires : Convergence Nationale Rail (CNR) ; Association Usagers du TER Rive Droite du Rhône ; Collectif En Train Pays Basque (CETPB) ; Collectif Citoyen de Défense de la gare de Villefort ; Collectif TER Limoges-Ussel ; Comité Pluraliste de Réhabilitation de défense et promotion de la Ligne SNCF Béziers-Millau-St Chély d'Apcher-Neussargues-Clermont-Paris ; Association des Usagers de la Ligne Paris Laon ; Collectif de Défense de la Ligne Agen-Périgueux-Paris ; BIZI mouvement altermondialiste urgence climatique ; Information et défense des consommateurs salariés CGT (INDECOSA CGT) , Le collectif FOUGÈRES-RENNES-en-TRAIN (FRET),

Paris, mai 2018