FÉDÉRATION DES SYNDICATS DES TRAVAILLEURS DU RAIL
SOLIDAIRES, UNITAIRES, DÉMOCRATIQUES

Ambition France Transports
il est temps de mettre le train sur le rail

Le 5 mai, le Premier Ministre a ouvert la conférence nationale des transports. L'objectif de cette conférence est de « bâtir un nouveau modèle de financement des infrastructures de transports à l'horizon 2040 ». Pour cela elle va s'appuyer sur 4 ateliers: modèle économique des AOM (autorités organisatrices de la mobilité) et SERM (services express régionaux métropolitains), financement des infrastructures routières, infrastructures et services ferroviaires de voyageurs, report modal et transport de marchandises qui feront des propositions au gouvernement.

Le financement du ferroviaire c'est donc maintenant. Les questions concrètes du Fret, du financement du réseau, des « petites lignes », des dessertes TGV, des travaux, des trains qui contribuent à l'aménagement du territoire, du report modal de la route vers le train, de la concurrence déloyale, seront abordées lors de cette conférence.

Autant vous dire que les conclusions issues de ces quatre ateliers impacteront la vie de millions de voyageurs, comme des milliers de cheminots qui font vivre le chemin de fer. Le transport a des impacts sur la pollution, les accidents, l'aménagement du territoire et bien évidemment sur la vie concrète des millions d'usagers.

Voilà pourquoi SUD-Rail a réalisé une brochure d'analyses et de propositions afin de contribuer, à notre échelle, aux futures décisions.
Voilà pourquoi la fédération SUD-Rail, avec l'Alliance Ecologique et Sociale, sera active tout au long de cette conférence des financements. Nous serons présents le 23 juin afin de faire avancer nos propositions.

En fin d'année 2024, déjà (sans même parler de 2018), SUD-Rail, la CGT, la CFDT et l'Unsa étaient en grève sur le financement du système ferroviaire… un combat pour l'intérêt collectif.
Rappelez-vous. C'était il y a 6 mois. Nous avions appelé les cheminots à se battre pour un moratoire sur la liquidation de Fret SNCF, l'arrêt de la concurrence à TER et… le financement de notre système ferroviaire. A l'époque, les médias préféraient nous taper dessus plutôt que de s'intéresser à cette dernière revendication. **Pourtant, nous posions déjà la question des problèmes de financement de notre système.**

Nous pointions aussi à juste titre la casse du Fret. Aujourd'hui la part modale du Fret ne représente plus que 8.6% du transport de marchandises, soit le pire niveau de marchandises transportées par le train en France depuis… plus d'un siècle. Difficile de faire pire!

Depuis des mois la fédération SUD-Rail, en lien avec les associations d'usagers et les élus locaux, se bat pour la défense des lignes vitales.
Fermer des lignes ferroviaires en 2025, privant de trains des milliers de voyageurs, est la pire des décisions. C'est pourtant ce qui va se passer sur la ligne entre Gueret-Felletin. C'est ce qui risque de se passer sur les lignes du Morvan et c'est ce qui est envisagé pour au moins 1.000 Kms de lignes d'ici 3 ans. D'ailleurs, la direction de la SNCF ne prend déjà même plus en compte les besoins de financements de nos petites lignes, en ne parlant que du « réseau structurant ».

Pourtant, derrière ces lignes de vie, il y a de l'aménagement du territoire, du service public, du report modal, de la qualité de service, enfin tout ce qui symbolise le désengagement de l'Etat dans des lieux déjà parfois abandonnés.
C'est aussi la possibilité de penser différemment la logistique des colis. Or avant de revenir à une société plus frugale, nous savons que le trafic généré par la vente en ligne est aujourd'hui structuré autour des seuls trafics aériens et routiers.

Pétition AES en défense des lignes vitales

La direction de la SNCF parle enfin « d'effondrement irréversible de la qualité de service » de 10.000 Kms de lignes entre 2028 et 2035.
6 mois plus tôt, lorsque les cheminots étaient en grève, on ne parlait pas d'effondrement irréversible du système. Il fallait bien briser la grève. D'un seul coup, la réalité s'impose au grand public, en tout cas à ceux qui s'y intéressent. Si le réseau s'effondre, c'est la catastrophe.

Pour rappel en 2023, la SNCF a fait circuler 4 millions de trains qui ont déplacé en toute sécurité 1.2 milliard de voyageurs. Autant dire que cet effondrement serait impactant pour des millions de gens, notre environnement, nos services publics. Il était temps que la direction tire la sonnette d'alarme et utilise les bons termes afin de sensibiliser tout le monde.

Un réchauffement climatique qui a des conséquences sur la santé, le mode de vie des gens mais aussi sur nos infrastructures ferroviaires.
L'Accord de Paris visait un objectif de +1,5°C en 2100 pour espérer maîtriser les grands équilibres de la biosphère. Or nous avons atteint ce +1,5°C en… 2024, et à ce rythme Météo France prévoit une hausse de température de +4 °C en 2100. Il nous faut agir plus fortement pour non seulement arrêter la dégradation mais pour inverser le processus.

Car ces bouleversements du climat sont déjà visibles : nuits tropicales, sécheresses ici et inondations là, vents violents, vagues de chaleur… avec un coût global déjà évalué à 5 milliards d'euros en 2024, et la responsabilité directe de 28 faits sécuritaires graves sur le réseau ferroviaire (déraillement, éboulement, inondation…). Et au-delà, combien de trains en retard ou supprimés à la suite d'arbres tombés sur les voies, de caténaires arrachées à cause de la chaleur, des rails dilatés, de sous-stations qui ne tiennent pas les pics de chaleur ?

Les transports, responsables de 34% des gaz à effet de serre (GES) sont un levier crucial que l'on pourrait actionner relativement vite et fort.

Que revendique SUD-Rail ?

- Baisser le prix de l'accès au réseau.
- Supprimer le fonds de concours (une ponction de 1.7 milliard d'euros sur le seul Groupe SNCF pour financer un réseau qui appartient à l'Etat et qui est utilisé par tous les opérateurs).
- Maintenir et financer l'ensemble des « petites » lignes par l'Etat.
- Obliger, dans le cadre de l'ouverture à la concurrence imposée, les entreprises ferroviaires privées à faire des TGV d'aménagement du territoire.
- Refusionner Gares & Connexions et SNCF Réseau, mais plus généralement réunir le réseau et l'exploitation (comme en Suisse).
- Arrêter la balkanisation de notre système ferroviaire en centaines de lots de quelques lignes.
- Stopper la privatisation par petits bouts de la SNCF, opérateur ferroviaire public unifié, indispensable afin de relancer le ferroviaire. C'est ne rien connaitre à l'industrie ferroviaire que de croire que des centaines de PME du rail éparpillées chacune sur leur petit périmètre feront face aux enjeux climatiques qui nous attendent.
- Revenir sur la liquidation de Fret SNCF, taxer les camions (qui abiment nos routes, nos infrastructures, polluent notre air et sont à l'origine de 387 morts et 2911 blessés en 2023) et imposer le train pour les trafics internationaux qui ne font que traverser la France.

La fédération SUD-Rail mène une campagne offensive, coordonnée au sein de l'Alliance Écologique et Sociale, avec de nombreux alliés du mouvement social.
C'est le cadre unitaire le plus large dans la période qui renforce la volonté de syndicats et d'associations environnementales de changer les termes du débat et de défendre une vision profondément sociale et environnementale de notre société.

ALLIANCE ÉCOLOGIQUE ET SOCIALE
PJC!

FÉDÉRATION SUD-Rail 38 RUE DES RENOUILLERES 93200 SAINT-DENIS
01 42 43 35 75 / federation@sudrail.fr
Union syndicale Solidaires