

ÉLECTIONS AUX CONSEILS D'ADMINISTRATION

Le développement du transport ferroviaire est indispensable à toute politique environnementale. Il nécessite une volonté politique forte et des investissements publics importants. Cependant, depuis des années, les gouvernements successifs obéissants aux injonctions européennes n'ont eu de cesse de déconstruire le système ferroviaire français, nuisant ainsi à son efficacité. Les conséquences de ces politiques de démantèlement se mesurent concrètement aujourd'hui.

La loi pour un nouveau pacte ferroviaire, dernière contre-réforme en date, promet une poursuite et une accélération de la tendance engagée depuis des années et par conséquent, la diminution de l'efficacité du système ferroviaire, la baisse de sa part modale avec les conséquences connues pour l'environnement et l'aménagement du territoire.



L'exemple du fret ferroviaire.

Le dogme de l'ouverture à la concurrence a conduit en 2006 à la libéralisation du transport de fret ferroviaire. Les chiffres sont aujourd'hui incontournables. Le nombre de tonnes/kilomètres transportées par le rail, toutes entreprises ferroviaires confondues, a fortement diminué passant de 40 000 milliards de tonnes/kilomètres en 2008 à 32 000 en 2018.

La démonstration est faite que la concurrence « libre et non faussée » chère à l'union européenne, atrophie le transport ferroviaire. Il ne peut d'ailleurs pas en être autrement, la concurrence entraîne une course à la rentabilité imposant de fait un abandon des trafics les moins rentables.

Il en est notamment ainsi de la politique du wagon isolé : cette activité, par nature non rentable, est abandonnée par tous les opérateurs. Une volonté politique de développement du Fret commencerait par la caractérisation du wagon isolé comme un service public et son subventionnement massif par l'Etat. Nous sommes bien sûr aux antipodes de cette logique et la transformation de FRET SNCF en Société par Action Simplifiée va à l'encontre d'un développement pourtant indispensable d'un service public du fret ferroviaire.

Il en ira de même pour les voyageurs

L'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs suivra à n'en pas douter le même chemin.

Le calendrier prévu (2020 pour le « grandes lignes », 2023 pour le TER et entre 2023 et 2039 pour l'île de France) a déjà de fortes conséquences et ce, avant même l'arrivée d'éventuels concurrents. Le TGV n'étant plus considéré comme un service public, la concurrence se fera en open-access et promet une diminution des trafics. A ce jour, le moindre remplissage des trains dû à la crise sanitaire et économique pousse la SNCF à diminué dans un premier temps son offre de TGV de 5%.

Il faut souligner l'hypocrisie des politiques de tous bords qui crient au loup devant cette baisse de l'offre alors même qu'ils approuvent les ouvertures à la concurrence.

Certains d'entre eux, bons élèves et bons démagogues, ont même été parmi les premiers à lancer des appels d'offres sur les territoires qu'ils dirigent (hauts de France par exemple).

On voit également aujourd'hui l'abandon des « petites lignes », dont le coût de l'entretien en comparaison au nombre de voyageurs transportés est à l'évidence non rentable et ne peut répondre qu'à une volonté d'aménagement du territoire.



Transport urbain et interurbain de passagers

Dans le cadre de la lutte du changement climatique, il sera nécessaire de développer l'offre de transport collectif qui soit accessible à tous. FO revendique que des moyens soient consacrés aussi bien aux infrastructures, qu'au matériel roulant et à l'exploitation. Les nouvelles lignes de métro, de tramways, de bus en site propre nécessitent des investissements publics. De même, l'exploitation nécessite d'avoir des travailleurs en charge de ce service public. Tout cela n'est pas compatible avec l'austérité présente à tous les échelons : Etat et Collectivités locales.



Pour un véritable service public

Les contre-réformes successives n'ont eu qu'un but : démanteler l'opérateur historique et cela passe par la désintégration du système ferroviaire français.

La création de Réseau Ferré de France en 1997, puis l'éclatement de la SNCF en 3 EPIC en 2014 et enfin la transformation des 3 EPIC en 5 sociétés anonymes en 2018 empêche toute synergie et centralisation d'une politique ferroviaire en France. Il en va de même de la régionalisation et de l'ouverture à la concurrence. Le développement du transport ferroviaire nécessite au contraire, synergie, centralisation et planification.

FO revendique l'abrogation des contre-réformes de 1997, 2014 et 2018 et de revenir à la Société Nationale des Chemins de fer Français et au monopole public d'Etat du transport ferroviaire, condition sine-qua-non de son développement et de toute politique publique en matière d'environnement et d'aménagement du territoire.

Pour une véritable politique publique du transport

Au contraire des politiques actuelles soumises au dogme de la concurrence qui dégradent le service rendu aux usagers, les différents modes de transport public doivent être complémentaires et non concurrents, adaptés aux besoins des différents territoires pour répondre aux besoins réels des populations. Transports urbains, interurbains, nationaux, régionaux, transports de marchandises, il est urgent de penser un véritable service public national du transport. Pour ce faire, au contraire des politiques de remise en cause des Statuts, Il faut des Statuts protecteurs pour tous, car il n'existe pas de véritable service public sans statut protecteur pour les salariés. C'est le mandat que porteront les administrateurs FO.