Lettre n°8

Groupe CGT au Conseil Economique, Social et Environnemental Régional Rhône Alpes

Le CESER était consulté sur le contournement ferroviaire de Lyon et le projet de ligne Paris Orléans Clermont Ferrand Lyon. La Cgt a profité de cette consultation pour parler de l'avenir du transport public ferroviaire. Jean Michel Gelati est intervenu pour la Cgt.

Position Cgt sur le service public ferroviaire

Le développement du service public ferroviaire est un enjeu majeur pour les territoires, les usagers, la transition écologique.

Nous assistons depuis des années à une détérioration progressive du service public ferroviaire. Il y a une accélération d'une gestion ultra libérale privilégiant la rentabilité financière par une réduction de l'offre, privant ainsi des pans entiers du territoire d'une desserte par le rail. Il en va ainsi de la liberté tarifaire qui conduit à une augmentation des tarifs de 16 % en six ans, dissuadant de plus en plus les usagers de choisir le train comme mode de transport.

La question de la gouvernance du rail

L'éclatement du système en trois EPIC sous couvert de "réunification", laissant craindre la privatisation branche par branche, "une vente à la découpe du rail français".

La configuration pensée par le Gouvernement renforce en outre le rôle de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires (ARAF), qui a pour mission de "concourir au bon fonctionnement du service public et des activités concurrentielles de transport ferroviaire". En clair, de veiller au bon déroulement de l'ouverture à la concurrence, notamment du transport de voyageurs, prônée par Bruxelles via son quatrième paquet ferroviaire et prévue à l'horizon 2022.

Il était plus simple, moins couteux de créer un groupe unique, public et intégré

Par ailleurs et sur la question européenne, si une directive de 1991 impose bien la séparation comptable de l'infrastructure et de l'opérateur ferroviaire pour que l'Etat respecte les textes européens, les fonctions essentielles, c'est-à-dire la répartition des capacités peuvent bien être confiées au Ministère des Transports et sans ouverture à la concurrence.

Une seule entreprise publique permettait une plus grande unicité du système, garantissant la sécurité des circulations ferroviaires de marchandises et de voyageurs. La constitution de ce groupe unique permettait aussi le maintien du statut pour l'ensemble des personnels.

Concernant la dette – le système

Avec 40 milliards d'euros, elle a pour conséquence un système de priorisation des projets ferroviaires en n'effectuant que les travaux nécessaires à la régénération du réseau et jugés "utiles" : travaux de maintenance réalisés qu'aux compte-gouttes, à l'heure où la vétusté du réseau a déjà mis au ralenti plus de 3.000 km de voies ; fermeture de lignes, de gares, suppression de postes.

De même en libéralisant les règlements qui encadrent le transport national par autocar sur les longues distances, on porte un coup de plus au service public ferroviaire fragilisé par la récente réforme ferroviaire et l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs prévue par Bruxelles à horizon 2020.

Enfin concernant la Cour des Comptes qui estime que le développement irraisonné des lignes à grande vitesse a abouti à un "réseau couteux et peu cohérents". Elle n'explique nulle part qu'une partie des recettes des TGV sert à financer les "trains d'équilibre du territoire" ou que l'un des objectifs de la grande vitesse est de rapprocher des régions excentrées. Elle occulte les deux causes de déstabilisation du modèle économique du transport ferroviaire.

- Le rail souffre d'une concurrence non régulée de la route et plus globalement d'une sous-tarification du transport routier dont profitent les grands affréteurs.

- La SNCF est aussi victime du poids insupportable de la dette. Elle l'est soit directement, soit par le biais des péages élevés qu'elle doit verser à RFF qui gère le réseau et surtout les 40 milliards d'euros d'endettement historique du rail. La Cour occulte que sur 100 euros du prix d'un billet de TGV, 37 euros vont à RFF, dont une majeure partie pour rémunérer ses créanciers.

La CGT propose de "transformer cette dette en dette publiques", car les investissements réalisés à crédits, et qui sont à l'origine de la dette du système, ont été faits sur ordre de l'Etat, en particulier pour le développement des lignes à grande vitesse dans les années 1980.

Sans moyen de financement renouvelé, en laissant la dette en l'état, un service public du transport ferroviaire diversifié, accessible à tous, le moins polluant possible et non réservé à une élite ne pourra pas se développer.

Sur le POCL et le CFAL contournement lyonnais.

Pour la Cgt, pour ces deux projets, le contournement par l'Ouest de Lyon doit être priorisé pour décharger l'Est. Il faut aussi réfléchir en lien avec la gare de Lyon St Exupéry pour désengorger la gare de la Pardieu et permettre des transfert de voyageurs sans passer par Lyon Centre.

Année 2014 n°8

novembre 2014

Plénière du 18 novembre 2014

Avis sur le CFAL
Vote Cgt : pour

Avis sur le projet de ligne POCL
Vote Cgt : pour