



**POUR LE DÉVELOPPEMENT
DU TRANSPORT PUBLIC VOYAGEURS !**

**PROPOSITIONS CGT
POUR L'AVENIR DU SERVICE
PUBLIC FERROVIAIRE**

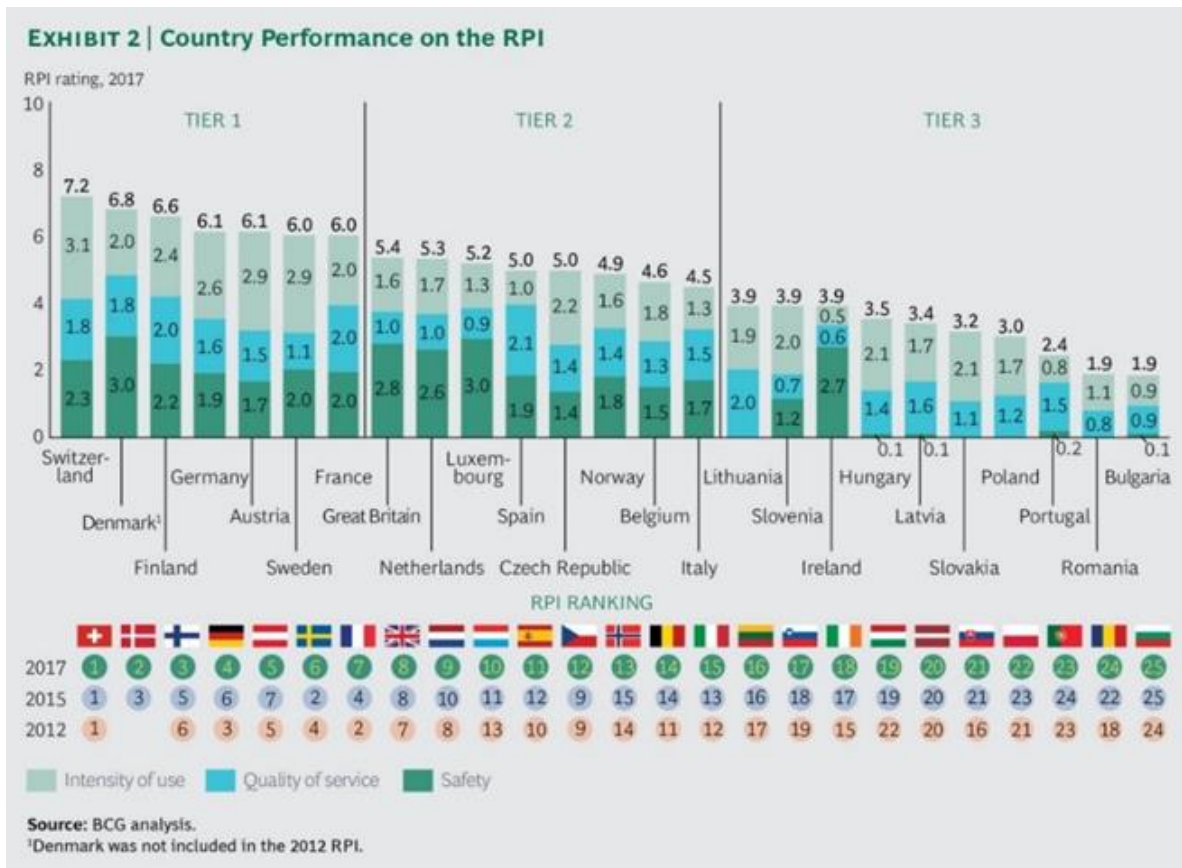
SOMMAIRE

Introduction.....	2
1. Refonder et affirmer la volonté politique	5
2. Attribuer des moyens correspondant aux objectifs	8
3. Une autre vision du réseau	13
4. Démocratiser les prises de décision	14
5. Lancer des coopérations internationales	15
6. Tarification lisible et droit au transport	16
7. Se donner les moyens de poursuivre le développement du TER	17
8. Assurer une meilleure qualité pour les utilisateurs du transilien	19
9. Refonder la convention TET pour un véritable équilibre du territoire.....	21
10. Poursuivre le maillage TGV	23
11. Multimodalité.....	24
12. Canaux de distribution	24
13. Fiabiliser l'infra	26
14. Fiabiliser le matériel.....	28
15. Les moyens humains nécessaires	31
16. Nouvelles technologies au service des usagers.....	31
17. Sécurité	32
18. Organisation de la production	34
19. L'emploi et les compétences	35
20. Progrès social	36
21. Impact environnemental	38



INTRODUCTION

Le système ferroviaire français, bien qu'en souffrance depuis des années sous l'effet du manque d'investissements et d'une gestion de plus en plus éclatée, reste malgré tout parmi les meilleurs en Europe, comme le montre le graphique ci-dessous¹ :



On notera que le système noté comme le plus performant est celui des chemins de fer fédéraux suisses, contrôlés à 100 % par l'Etat. Les CFF sont une entreprise intégrée, à la fois opérateur ferroviaire et gestionnaire de l'infrastructure. La France se maintient dans le premier tiers des pays européens, bien qu'en recul pour des raisons qui ne tiennent en rien à la nature juridique de la SNCF ou à l'absence de concurrence, mais plus sûrement à la casse organisée du service public. Ce recul s'est encore accentué depuis la mise en œuvre de la réforme de 2014. La France est dans le peloton de tête des pays européens sur les critères de sécurité et de qualité de service. Elle n'est supplantée que sur le critère de l'intensité de l'usage du train, ce qui signifie que les pays en tête de cet index ont fait des choix axés sur la croissance des volumes, et non sur la rationalisation.

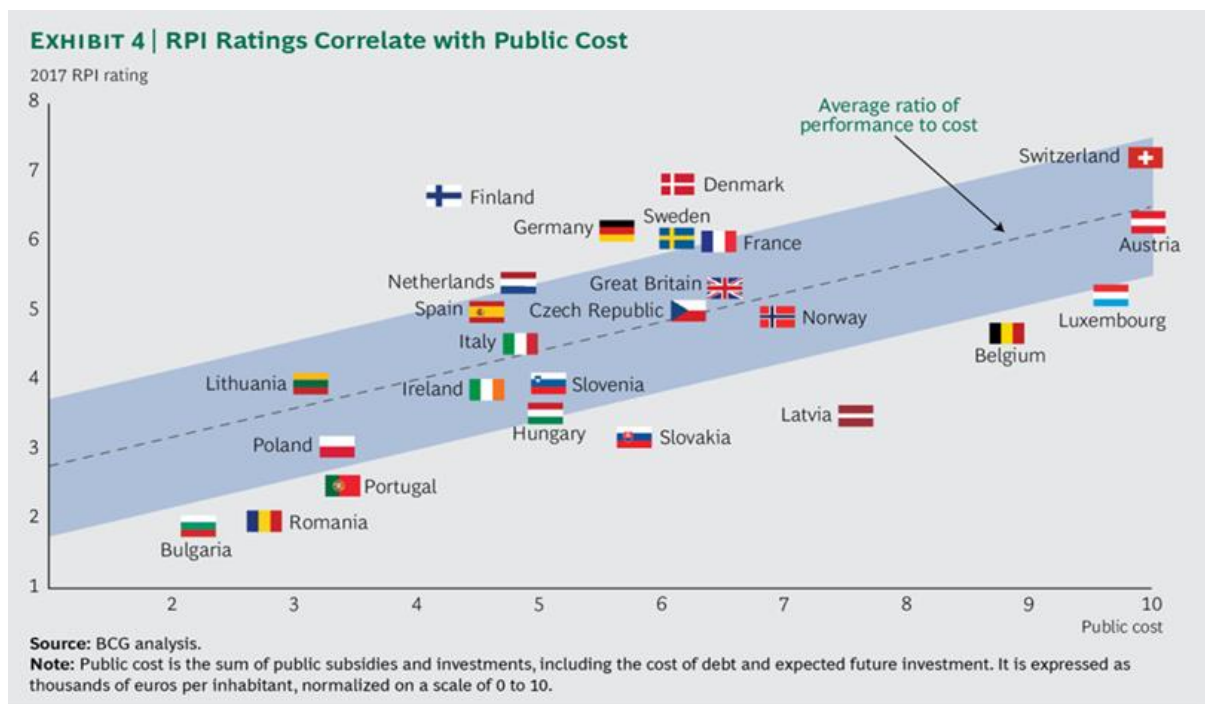
La différence en Europe se fait en outre sur les niveaux d'investissements sur le réseau. La fréquentation des lignes est liée à leur attractivité. Or, sur un réseau vieillissant (30 ans de moyenne d'âge en France contre 17 ans en Allemagne), il est difficile d'accroître l'offre, la fréquence et l'amplitude de service. C'est pourquoi de nombreux Etats se sont engagés dans des plans d'investissements de haut niveau pour leur système ferroviaire :

- Italie, 2016 : plan d'investissement de 100 milliards d'euros sur 10 ans, dont 73 Mds sur l'infrastructure ;
- Grande-Bretagne, 2014 : 38 milliards de livres (42,5 Mds €) sur 5 ans ;
- Belgique, 2013 : 25 milliards d'euros sur 12 ans ;
- Allemagne, 2016 : 28 milliards d'euros sur 5 ans, dont 16,6 provenant de l'Etat fédéral et 11,4 de la DB. C'est 20 % de plus que le plan de modernisation français. Parallèlement, l'Etat met 350 M€ au pot pour baisser le coût des sillons pour le Fret ferroviaire.

¹ Les graphiques sont extraits du rapport « 2017 European Railway Performance Index » du Boston Consulting Group (BCG)



Le BCG note que « plus globalement, comme en 2012 et 2015, l'étude de 2017 montre une corrélation entre les dépenses publiques et la performance d'un système ferroviaire donné [...]. De plus, cela révèle des différences dans la valeur que les pays captent en retour pour leurs dépenses publiques. Le Danemark, la Finlande, la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suède et la Suisse récupèrent une haute valeur relative pour l'argent investi. »



(Les dépenses publiques sont l'addition des subventions et des investissements, dont le coût de la dette et des investissements futurs attendus. Ils sont exprimés en milliers d'euros par habitant, convertis sur une échelle de 0 à 10.)

Donc, au-delà des efforts d'investissements qui marquent de réelles différences sur le niveau de l'infrastructure, il faut aussi considérer les concours publics en termes d'exploitation. Ainsi, le trafic régional allemand est placé sous l'autorité des Landers (l'Allemagne est un Etat fédéral) dont les budgets sont sans commune mesure avec ceux des régions françaises². En 2017, les Landers ont consacré 8,2 Mds€ (+ 30 % par rapport à 1994, année de la réforme des chemins de fer allemands), contre 4,3 Mds€ pour les régions françaises. C'est aussi l'Etat fédéral qui a permis le désendettement de l'opérateur historique (70 Mds de DM en 1994, soit 35 Mds€), ce que la France refuse encore aujourd'hui.

Le contre-exemple britannique montre par ailleurs que la concurrence et la privatisation ne tiennent jamais leurs promesses. La privatisation de British Railways (opérateur et gestionnaire d'infrastructure) devait permettre la croissance des trafics, des investissements plus importants, la baisse des prix pour un meilleur service et moins de concours publics. Si on excepte la croissance des trafics³, due essentiellement à la conjoncture économique et au niveau d'activité ainsi qu'à l'éloignement domicile-travail compte tenu des difficultés pour se loger à Londres notamment, tous les autres objectifs n'ont non seulement pas été atteints, mais au contraire, la situation a empiré.

Le rapport Rebuilding Rail a conclu que les investissements privés représentent seulement 1 % du total de l'argent investi dans le ferroviaire. L'âge moyen du matériel roulant au Royaume-Uni est passé de 16 ans au moment de la privatisation, à 18 ans en 2013. La privatisation a engendré des services moins fiables et plus chers. En comparant les 20 dernières années de British Rail (public) avec les 19 ans de présence des opérateurs privés avant 2013, il résulte

² Le budget total des régions s'élevait en 2014 à 25,5 Mds€. Le seul Lander de Rhénanie du nord - Westphalie gérait un budget de 61,4 Mds€. Source ARF, les chiffres clés des régions. Septembre 2016.

³ Les chiffres avancés comprennent la forte croissance du réseau ferré métropolitain londonien (+ 60% entre 1994 et 2013). Or, « l'Underground » est sous administration publique. La hausse de 59 % du transport ferroviaire sur les chemins de fer RU a été stimulée par une hausse de 300 % des subventions publiques depuis la privatisation.



que les services de British Rail étaient 3 % plus ponctuels que les services rendus par les opérateurs privés. Depuis la privatisation du rail en 1995 jusqu'à 2015, tous les billets ont augmenté en moyenne de 117 %. La Grande-Bretagne a les allers-retours Banlieue quotidiens et les abonnements les plus chers d'Europe. Entre 2010 et 2014, le prix moyen de l'abonnement au Royaume-Uni a augmenté de 27 %.

La privatisation coûte plus cher aux contribuables. Les coûts de fonctionnement des chemins de fer ont plus que doublé en termes réels, passant de £ 2,4 milliards par an (1990-91 à 1994-95) à approximativement £ 5,4 milliards par an (2005-06 à 2009-10). En 2013-14, le gouvernement a contribué à hauteur de £ 3,8 milliards à l'industrie des chemins de fer britanniques⁴.

Selon l'ORR (Office of Rail and Road, l'équivalent de l'ARAFER au Royaume-Uni), la dette du Gestionnaire de l'Infrastructure, Network Rail, s'établit à 46,3 milliards de livres (51,8 Mds €) en 2017 et devrait atteindre 53 milliards de livres (59 Mds€) en 2019⁵. C'est significativement supérieur à la dette de SNCF Réseau. Or, le réseau britannique compte 17 000 kms de voies, contre 29 000 en France.

Les premiers éléments issus des régions où les appels d'offres sont lancés montrent une explosion des coûts avant même la circulation du 1^{er} train (subventions pour aider les candidats à monter leurs dossiers, missions d'expertise... Pour Pays-de-la-Loire, c'est 2 M€, soit l'équivalent de 1,3 % de la subvention annuelle totale !).

On assiste également à une explosion du coût du train.km (pour attirer les candidats, les régions offrent de bien meilleures conditions avec des subventions entre +10 et +118 % par rapport à ce qui était pratiqué dans la convention avec la SNCF !). Il faudrait rajouter à cela l'arrivée de matériel neuf et souvent, la fin de travaux de régénération, qui devraient théoriquement diminuer le coût d'exploitation des lignes (moins de maintenance, moins d'incidents, plus de capacité, donc possibilité de recettes commerciales supérieures, etc.).

La démonstration est ainsi faite que la capacité, pour un système ferroviaire, à répondre aux attentes et aux besoins ne tient en rien à la concurrence, mais davantage à une volonté politique tournée vers le développement et l'investissement.

⁴ Source : "The four big Myths of UK rail Privatisation". Action for Rail. 2013

⁵ Cité dans « Transport Network » du 20 juillet 2017



1. REFONDER ET AFFIRMER LA VOLONTÉ POLITIQUE

Depuis 30 ans, la vision néolibérale et la mondialisation ont remis en cause les politiques publiques.

La libéralisation internationale s'est accompagnée d'une pénétration du libéralisme à l'intérieur de la plupart des pays, à l'appui notamment des institutions financières internationales.

Cette « contre-révolution libérale » a renforcé les effets mécaniques de la mondialisation par une critique systématique des politiques publiques.

Les attaques contre les services publics, la fonction publique et le secteur public se sont multipliées : « ouverture du capital », organisation des entreprises publiques calquée sur le modèle privé, voire privatisation des entreprises publiques, remise en cause des fonctions sociales et économiques de l'État, affaiblissement des statuts particuliers des entreprises publiques et du statut général des fonctionnaires, fermeture de nombreux services publics « de proximité ».

Les premiers effets de cette politique sont la concentration accrue des compétences et des moyens au niveau régional et la restriction de l'intervention publique en territoire aux niveaux communal et départemental, au détriment des principes d'égalité, d'aménagement du territoire, de proximité du service public et de la démocratie politique et sociale.

Cette politique est largement aggravée par le contexte d'austérité budgétaire et de chasse aux dépenses publiques, dont le Pacte de responsabilité issu du Traité européen de stabilité, de coordination et de gouvernance, place les collectivités locales en situation d'impasse financière et budgétaire.

Parallèlement, il a été mené une offensive idéologique contre les services publics et leurs agents, afin d'opposer les salariés du public et ceux du privé.

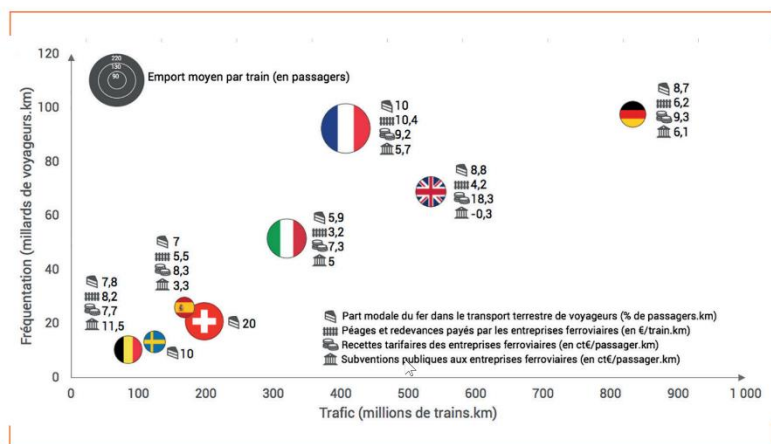
Le secteur ferroviaire n'a pas échappé à cette logique ; ainsi, comme les autres secteurs des transports, il a été soumis depuis les années 90 à ce « fondamentalisme de marché » placé au-dessus des gouvernements et des aspirations des peuples à disposer d'eux-mêmes.

En Europe, les paquets ferroviaires déclinés dans les États-Membres ont successivement et méticuleusement consisté à critiquer les « échecs des politiques publiques » en matière de transport ferroviaire international puis national pour les marchandises d'abord et les voyageurs ensuite, chaque libéralisation appelant une nouvelle libéralisation.

Ces critiques, pourtant rarement accompagnées de faits étayés, sont souvent admises comme une vérité incontestable : un examen plus attentif des exemples pris chez nos voisins européens montre que l'efficacité du système ferroviaire est avant tout une question de moyens.

La capacité, pour un système ferroviaire, à répondre aux attentes et aux besoins ne tient en rien à la concurrence, mais davantage à une volonté politique tournée vers le développement et l'investissement.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS



Source « comparaison France Europe transport ferroviaire » autorité de régulation des transports



C'est singulièrement cette volonté politique qui fait défaut depuis 3 décennies.

Pour refonder et affirmer la volonté publique en matière ferroviaire, le Gouvernement doit définir des objectifs publics de :

- droit au transport ;
- répartition modale (enjeux environnementaux) ;
- répartition territoriale (aménagement du territoire).

Le rapport de juillet 2016 concernant les projections de la demande de transport, sur le long terme⁶, de voyageurs longue distance passerait, pour l'ensemble des modes, de 317.4 Mds voy.km en 2012 à 396.2 en 2030 et à 489.9 en 2050.

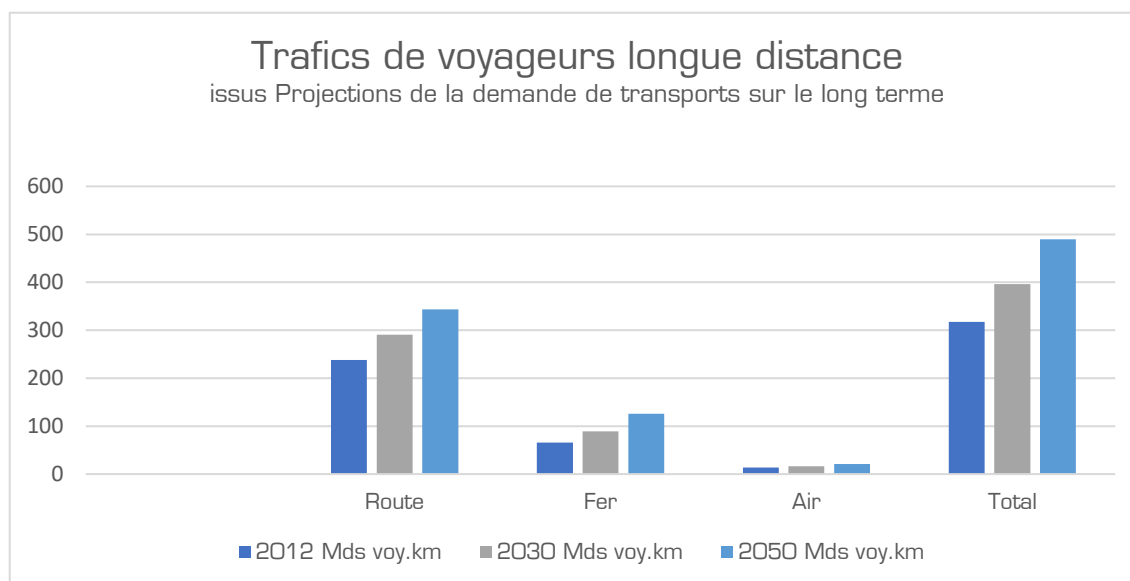
Trafics de voyageurs longue distance

Issus Projections de la demande de transports sur le long terme

Mode	2012		2030		2050	
	Mds voy.km	Part modale	Mds voy.km	Part modale	Mds voy.km	Part modale
Route	237,9	75,0 %	290,7	73,4 %	343,3	70,1 %
Fer	65,5	20,6 %	88,9	22,4 %	125,8	25,7 %
Air	14	4,4 %	16,6	4,2 %	20,8	4,2 %
Total	317,4	100 %	396,2	100 %	490	100 %

Si nous pouvons observer ici une augmentation des parts modales du fer comme alternative à la route, qui passeraient de 20 à 25 % sur l'ensemble de la période, il y a lieu, une nouvelle fois, d'interroger le modèle qui conduit à toujours plus de transport, et donc d'interroger sa soutenabilité.

En effet, au global, c'est une augmentation de 65 % des Mds voy.km entre 2012 et 2050 qui est envisagée.



⁶ Projections de la demande de transport sur le long terme, juillet 2016, ministère de l'environnement de l'énergie et de la mer



De plus, le rapport montre que le développement du covoiturage et des autocars « Macron » se ferait principalement au détriment du ferroviaire. En réalité donc, ces modes ne sont pas des autres modes, mais font partie, à part entière, du mode routier.

Pour ce qui concerne plus particulièrement le mode ferroviaire, la projection anticipe un très fort accroissement du TGV au détriment des trains grandes lignes et des TER.

Pour la CGT, cette projection confirme que la suppression de lignes de proximité est bien envisagée et que le développement passe, pour un certain nombre d'experts, par la massification des flux sur les métropoles.

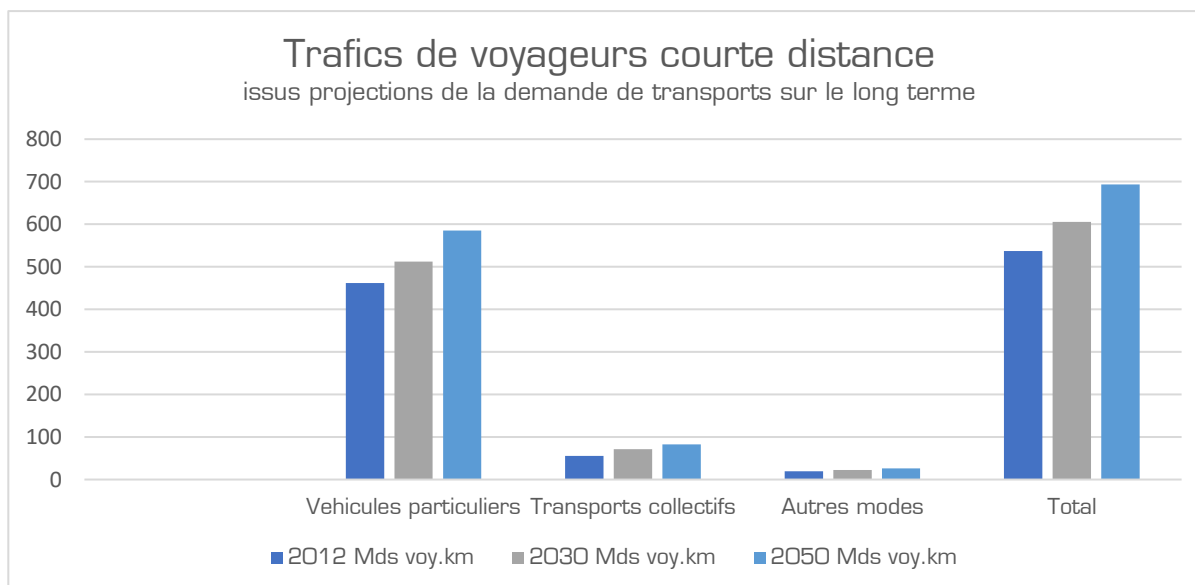
A contrario, nous proposons de renforcer la part du ferroviaire sur les trains grandes lignes et les TER, pour un développement juste et harmonieux des territoires tout en conservant l'objectif minimal de 25 % de part modale d'ici à 2050.

Pour ce qui concerne le transport de voyageurs de courte distance (moins de 100 kms), les projections du rapport de la demande de transport sur le long terme (juillet 2016 ministère de l'environnement de l'énergie et de la mer) sont alarmantes.

Trafics de voyageurs courte distance

Issus Projections de la demande de transports sur le long terme

Mode	2012		2030		2050	
	Mds voy.km	Part modale	Mds voy.km	Part modale	Mds voy.km	Part modale
Véhicules particuliers	462	86,0 %	512,2	84,6 %	584,9	84,3 %
Transports collectifs	55,4	10,3 %	71	11,7 %	82,4	11,9 %
Autres modes	19,5	3,6 %	22,5	3,7 %	26,2	3,8 %
Total	536,9	100 %	605,7	100 %	694	100 %



Les trafics Voyageurs courte distance continueraient à augmenter de 29 % entre 2012 et 2050.

Sur la même période, les trafics en voiture particulière continueraient de croître de 27%.



S'il faut noter un accroissement de 49 % des transports collectifs, leur part resterait trop peu significative avec – de 12 %, sachant que ces projections ne disent rien des parts modales rail/route et qu'il y a fort à penser que la tendance projetée ici est à l'aggravation du modèle tout routier.

Pour la CGT, à l'évidence, il faut envisager une part beaucoup plus importante des transports collectifs sur ces courtes distances de l'ordre de 25 %, avec notamment le développement des TER. Le levier essentiel pour y parvenir est de sortir de la concurrence intermodale pour s'inscrire de manière volontaire dans la coopération multimodale. A cette fin, la CGT propose de créer un pôle public des transports des marchandises et de voyageurs.

Pour la CGT, il faut mettre en cohérence les besoins de déplacement des personnes et l'organisation du système du transport. Celle-ci doit être compatible avec le développement humain durable. Cela implique une maîtrise publique comme outil de régulation et contrôle.

Une politique nationale des transports doit assurer un aménagement du territoire et un développement économique équilibrés et répondre aux besoins de tous ordres. Elle doit être pensée en cohérence avec la politique industrielle, l'emploi, le cadre de vie et l'urbanisme.

C'est aussi un levier majeur pour lutter contre le réchauffement climatique et les inégalités économiques, territoriales et sociales.

Cela suppose :

- un développement des transports collectifs sur tout le territoire dans une approche multimodale et complémentaire des modes de transport, qui favorise les modes de transports les plus vertueux pour aller vers la transition énergétique, notamment la réduction des émissions de gaz à effet de serre en conformité avec les objectifs du GIEC (Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat) ;
- une amélioration de la qualité des services respectant les critères sociaux et environnementaux ;
- le droit à l'accessibilité pour tous types de situation de handicap fonctionnel, facteur d'amélioration de la qualité de vie de toute la population ;
- une politique tarifaire attractive et sociale qui rende l'ensemble des transports accessible à toutes et à tous, dans une cohérence nationale ;
- une démocratisation dans l'élaboration des choix et une véritable démarche de solidarité entre territoires.

2. ATTRIBUER DES MOYENS CORRESPONDANT AUX OBJECTIFS

Financements publics des investissements, subventions, ressources pour les collectivités

Le système ferroviaire ne peut s'autofinancer. C'est l'insuffisance des subventions publiques qui est à l'origine de sa dette et de ses difficultés financières. La modernisation du réseau exige plus de 3 Mds€ d'investissement par an. Or, et ce malgré la hausse continue des péages, il manque 2 Mds€ pour les atteindre. C'est le financement qui doit être modifié, sinon l'endettement se poursuivra.

L'État doit prendre ses responsabilités :

- En transformant la totalité de la dette du système ferroviaire en dette publique ;
- En dégagant de nouveaux financements en nationalisant les sociétés d'autoroute.



La CGT propose de nouvelles modalités de financement :

- Fléchage de la TICPE pour le financement des infrastructures ;
- Cela doit permettre d'en finir avec le principe « hausse des péages = baisse des subventions » ;
- Création d'un Versement Transport additionnel pour les régions ;
- Stopper les Partenariats Public-Privé (PPP), qui ne servent que l'intérêt de groupes du BTP (Vinci, Bouygues, Eiffage) ;
- La création d'un pôle financier public participant au financement des infrastructures ferroviaire ;
- En mobilisant l'épargne populaire.

L'État doit prendre ses responsabilités :

- **Transformer la totalité de la dette du système ferroviaire en dette publique**

Nous proposons en fait de « créer et de remplir une caisse » de l'Etat pour constituer une structure de défaisance de la dette, dont les ressources reposent sur l'activité économique de transport dans le cadre d'une politique multimodale tournée de manière plus volontariste vers le report modal.

La création d'une CADEFE (Caisse d'Amortissement de la DEtte Ferroviaire de l'Etat) permettra de libérer le fonctionnement du système ferroviaire de ce poids et de mobiliser toutes les énergies pour la reconquête d'un service public ferroviaire efficace Voyageurs et Fret.

La création de la CADEFE apporte mécaniquement près de 2 Mds€ tous les ans au système ferroviaire, en le libérant des intérêts bancaires de la dette.

- **Nationaliser les autoroutes**

Si la propriété du réseau autoroutier en France reste du domaine de l'État au regard de son utilité publique, son exploitation a été totalement privatisée le 18 juillet 2005, lorsque l'État a cédé l'ensemble des participations qu'il détenait dans les sociétés concessionnaires.

Il faut noter que ce désengagement de l'État est intervenu seulement quelques mois après la création de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports de France (AFITF), fin 2004, dont la ressource principale devait être justement les dividendes des sociétés concessionnaires.

Cette décision était d'autant plus grave que l'AFITF est chargée d'apporter la part de l'État dans le financement « des projets d'intérêt national ou international relatifs à la réalisation ou à l'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales ou portuaires ainsi qu'à la création ou au développement de liaisons maritimes régulières de transport de fret ». Mais depuis lors, l'agence s'est vue confier d'autres missions supplémentaires, au premier rang desquelles le développement de liaisons ferroviaires de fret et celles des transports collectifs de personnes, ceci sans compter le financement des contrats de plan État-Région.

La perte de cette ressource a été partiellement compensée, mais elle devait aussi être compensée par la création d'une taxe poids lourds.

Le rapport annuel 2009 de la Cour des Comptes résume bien la situation en parlant d'une « *agence de financement aux ambitions limitées, privée de moyens, et désormais inutile* ».

Renationaliser les sociétés concessionnaires d'autoroute est d'autant plus pertinent que les SCA (Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes) qui détiennent les ¾ du réseau autoroutier, issues de la privatisation des autoroutes en 2007, se sont bâti une véritable situation de rente.



Dans son rapport de septembre 2020 intitulé « Concessions autoroutières, des profits futurs à partager équitablement avec l'État et les usagers », le Sénat écrit qu'au-delà de 2022, les dividendes attendraient environ 40 milliards d'euros, dont 32 milliards pour Vinci et Eiffage. D'ailleurs, le Sénat recommande de préparer la fin des concessions.

La CGT propose d'affecter une part substantielle de cette nouvelle ressource à la CADEFE afin de ne pas faire supporter au seul contribuable le poids de la dette ferroviaire de l'État.

La création d'une Écotaxe poids lourds comme autre ressource à la CADEFE permettrait d'apurer la dette.

La CGT propose de nouvelles modalités de financement :

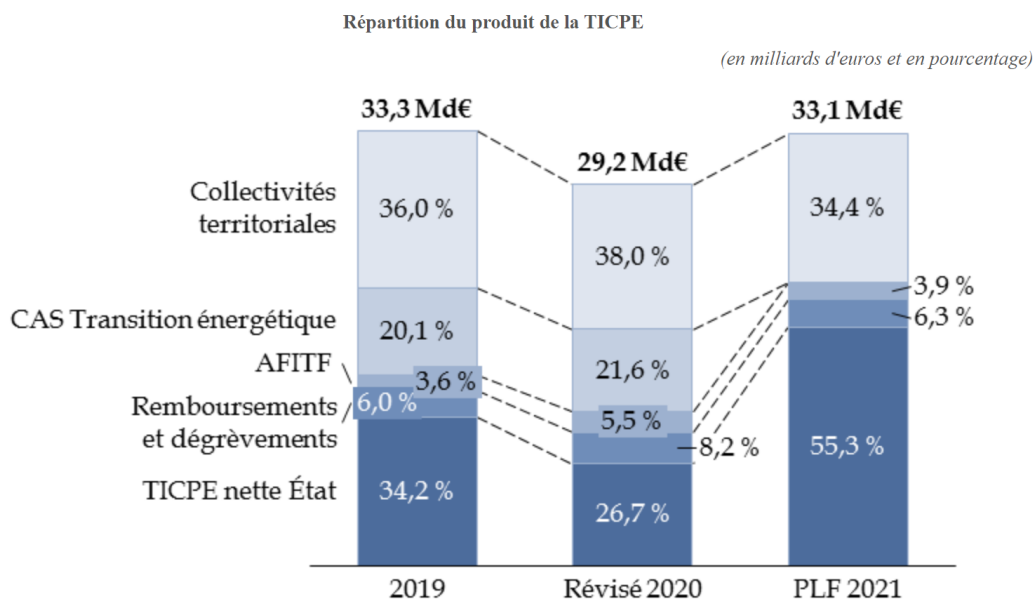
- **Fléchage de la TICPE pour le financement des infrastructures**

La TICPE (Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques) est une taxe appliquée aux produits utilisés comme carburant pour moteur ainsi qu'aux hydrocarbures qui sont utilisés pour le chauffage, à l'exception du gaz naturel. A ce titre, c'est une forme de « taxe écologique ». La CGT propose de mettre fin aux exonérations et au remboursement partiel de la TICPE (transporteurs routiers, aérien...).

Pour la CGT, l'ensemble des infrastructures de transport doivent être financées par l'État.

La CGT propose, pour ce faire, d'affecter l'intégralité de la TICPE à ce financement, dont 6 Mds € directement au financement du RFN.

En 2019, les recettes de TICPE (Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques) se sont élevées à 33,3 milliards d'euros.



Ces recettes sont largement suffisantes pour financer la totalité des infrastructures de transport, dans une logique de développement durable qui doit se mettre en place progressivement en favorisant les investissements sur les modes les plus respectueux de l'environnement. Ainsi, les recettes des transports sont affectées aux transports avec comme objectif, la réduction des externalités en développant la multimodalité avec les modes alternatifs à la route.



Cela va permettre d'en finir avec le principe « hausse des péages = baisse des subventions ».

La subvention aux charges d'infrastructures versée par l'État est destinée à l'entretien et la maintenance, les investissements font l'objet d'un autre montage financier.

Le désengagement de l'État et l'actualisation de sa subvention aux charges d'infrastructures ferroviaires n'est pas nouveau et s'aggrave d'année en année.

Rappelons qu'en 2005, un audit sur l'état du réseau réalisé par l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne, à la demande de RFF et de la SNCF, alertait sérieusement sur le vieillissement du réseau, pointait la responsabilité de l'État et évaluait à 5,5 Mds€ par an les moyens nécessaires jusqu'en 2015 pour maintenir et régénérer le réseau.

L'État n'ayant pas alloué les moyens nécessaires à RFF et à la SNCF, les ralentissements se sont multipliés plus vite que la capacité à les résorber. En 2005, les ralentissements concernaient 1 780 kms de voies, fin 2006 on en était à 2 387, fin 2013 c'était 3 289 kms et en 2017, 5 563 kms.

La proposition de la CGT de flécher 6 Mds€ des recettes de la TICPE pour le financement du RFN permet de rompre avec cette spirale infernale pour rentrer dans un cercle vertueux qui va directement libérer le système ferroviaire des péages.

De fait, cela libère les capacités d'auto-financement pour développer le service public ferroviaire SNCF.

- **Créer un Versement Mobilité additionnel pour les Régions**

Cette proposition ne concerne pas le financement de l'infrastructure ou son entretien, mais vise à subventionner l'exploitation ferroviaire au niveau régional.

Le Versement Mobilité (VM) est un impôt calculé à partir de la masse salariale, redevable par les entreprises d'au moins 11 salariés pour contribuer au financement des transports en commun. Initialement institué en région parisienne, il s'est étendu progressivement aux communes de 10 000 habitants et plus. La Région IDF est donc la seule à bénéficier du VM, les autres régions en sont exclues.

Les décisions du Gouvernement de geler les dotations des régions et de supprimer la Taxe Professionnelle ont appauvri les régions, alors que les attentes en matière de transport régional de voyageurs sont immenses. Pour le fonctionnement et le développement des transports de voyageurs régionaux, il est urgent de doter les régions d'une ressource financière propre, pérenne et dynamique.

La création d'un Versement Mobilité Régional (VMR) permet de doter les régions d'une ressource provenant du secteur économique, principal bénéficiaire du système des transports régionaux.

Le GART et l'ARF ont réalisé une étude sur l'extension du Versement Transport au bénéfice des régions. Elle montre, pour les 20 régions (hors Ile de France), que le Versement Transport Additionnel rapporterait de 500 à 850 millions d'euros.

On parle de versement transport interstitiel lorsqu'il ne concerne que les entreprises qui n'y sont pas encore soumises, de versement additionnel pour celles qui y sont déjà soumises, et de versement mixte lorsque les 2 solutions sont instaurées avec des taux d'imposition différents.

Par ailleurs, en lien avec nos propositions de réforme de la fiscalité, nous proposons de pondérer le montant du VTR en fonction de la politique d'emploi et de respect de l'environnement des entreprises afin de favoriser celles qui se tournent vers un développement humain durable et le cas échéant, de pénaliser les autres.



- **Stopper les Partenariats Public-Privé (PPP) qui ne servent que l'intérêt de groupes du BTP (Vinci, Bouygues, Eiffage)**

Le Contrat de Partenariat (CP) est une forme de contrat public créé par une ordonnance gouvernementale du 17 juin 2004 (c'est-à-dire sans passage devant l'Assemblée Nationale), fortement inspiré du droit anglais sur les « Private Finance Initiative ». S'il n'est pas la première ni la seule forme de partenariat entre public et privé, l'usage de cette expression pour désigner ces seuls contrats s'est imposée.

Les PPP sont réalisés entre l'État, une collectivité territoriale ou un établissement public et un consortium, réunissant en général les banques et les investisseurs, les entreprises de construction du BTP et les prestataires de service.

Les PPP ne sont ni des marchés publics ni des délégations de service public, il s'agit d'une nouvelle forme de privatisation. Contrairement aux marchés publics, où les entreprises n'ont que le chantier à réaliser, les PPP accordent au privé la gestion du bien construit durant plusieurs décennies, en échange d'un loyer payé par le partenaire public. Ceci distingue aussi les PPP des délégations de service public, puisque dans ces dernières, le privé, qui exploite le bien, se rémunère sur le résultat d'exploitation du service.

La LGV Tours-Bordeaux, pour laquelle RFF a signé avec Vinci le plus important Partenariat Public-Privé de France, est un bon exemple. Alors que 71 % du financement sont publics (État, RFF, collectivités locales), le groupement Lisea est assuré d'une rente de 250 millions d'euros par an pendant 50 ans, pour 2,7 milliards investis, soit une rentabilité de l'ordre de 15 % par an payée par l'usager-contribuable.

- **La création d'un pôle financier public participant au financement des infrastructures ferroviaires**

Ce pôle financier public reposerait sur la mise en réseau d'un ensemble d'institutions financières de statut public et semi-public exerçant des missions de service public et d'intérêt général.

Il serait placé sous contrôle public et social : responsables des établissements, élus (nationaux et locaux), représentants de la société civile (salariés, associations).

La question du financement étant cruciale pour un autre type de croissance au service du plein emploi solidaire et du développement humain durable, le pôle financier public pourrait jouer un rôle important au service de ces objectifs :

- en répondant à des besoins sociaux fondamentaux comme le logement, la santé ... ;
- en finançant des grands projets de développement des services publics, par exemple dans le domaine des mobilités : transports terrestres, notamment ferroviaires, fluviaux et maritimes ;
- en permettant de financer la relance d'une nouvelle politique industrielle ;
- en soutenant l'aménagement et le développement solidaire des territoires ;
- en soutenant des actions en faveur du développement durable ;
- en présentant une alternative à des montages financiers comme les LBO (Leveraged Buy Out), dont l'un des objectifs est la prise de contrôle d'une entreprise dans un but spéculatif.

Tout cela dans le but de donner la priorité à l'emploi, à la création de richesses dans les territoires et à la préservation de l'environnement, et non plus à la recherche de la rentabilité des capitaux.

Ce pôle financier public interviendrait notamment dans les domaines suivants :

- développement humain durable ;



- soutien au développement des TPE, des PME, des ETI (entreprise de taille intermédiaire) et du tissu économique local ;
- financement du logement social (logement locatif social et accession sociale à la propriété) ;
- politique de la ville ;
- infrastructures de transports ;
- politique industrielle ;
- aide à l'innovation ;
- contribution au financement des collectivités locales.

L'existence d'un pôle financier public vise à responsabiliser le secteur privé et mutualiste de ses obligations dans l'économie.

- **Mobiliser l'épargne populaire**

Avec cette proposition, il s'agit de créer une source de financement pérenne, permettant de sortir les investissements en infrastructures de transport (pas que ferroviaires) des pressions des marchés financiers et des PPP.

Sur le modèle du Livret A, créé pour financer le logement social, nous proposons la création d'un nouveau livret d'épargne défiscalisé offrant un produit d'épargne sécurisé, dont les fonds seraient centralisés par la Caisse des Dépôts et Consignations.

Ces fonds seraient disponibles pour des prêts à très long terme, afin de financer les projets du SNIT (schéma national d'infrastructures de transport), que la commission DURON a hiérarchisés à partir de critères plus financiers que d'aménagement du territoire. Ils seraient accessibles pour des investissements nouveaux, mais aussi pour des travaux de maintenance et de régénération.

3. UNE AUTRE VISION DU RÉSEAU

Prise en charge du coût de l'infrastructure pour éviter les effets pervers de la tarification (les opérateurs font moins de trains, le GI cherche à supprimer ce qui apporte moins de péage, ce qui rapporte le plus est prioritaire...), plus de moyens pour les travaux (scenario Duron 3, petites lignes, etc.)

A rebours des rapports Duron 1 et 2, de la définition des lignes de desserte fine du territoire (LDFT), le réseau ferré est à considérer comme un ensemble indivisible à traiter dans sa globalité. La segmentation en fonction de critères de trafic, de tonnage, de vitesse, de nature des trafics, n'est dans les faits, qu'alibi à son démantèlement.

Toutes les lignes n'ont certes pas le même trafic ou les mêmes performances, pour autant, chacune est constitutive d'un tout qui constitue le Réseau (RFN) qui irrigue le territoire dans sa diversité économique et démographique. Ces axes de communication sont, par nature, des outils d'aménagement du territoire, dont la définition technique est normée au niveau national comme international (interopérabilité). Cette continuité territoriale de desserte doit être garantie et ne peut l'être qu'avec une vue d'ensemble au niveau national, tant en cohérence qu'en financement.

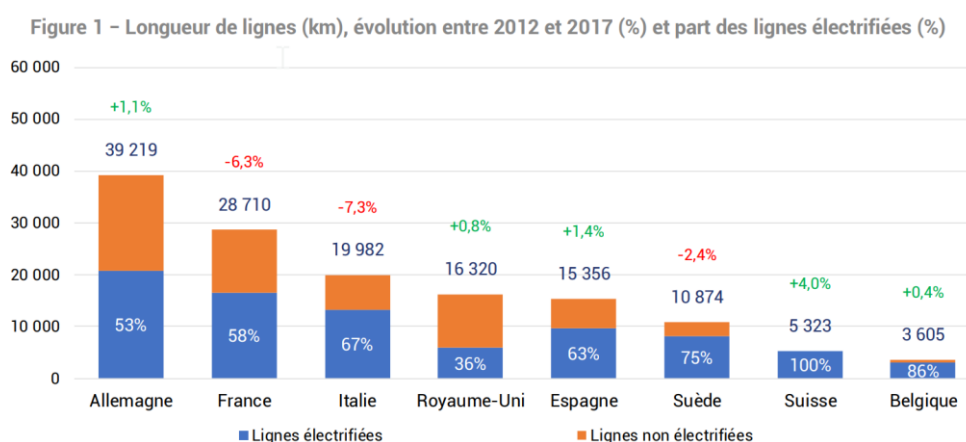
Que l'expression des besoins de transports émane des territoires semble évident, mais le cadre doit être fixé à l'échelle des États, notamment sur les choix et priorités modales faits. Ainsi, le report modal vers des modes moins émetteurs de GES doit s'accompagner d'une régulation accrue sur les transports et des financements d'État fléchés sur le renouvellement et la modernisation des infrastructures ferroviaires (et fluviales) dont l'État est propriétaire.



La recherche de viabilité d'une ligne ferroviaire ne doit pas s'effectuer au regard du financement acquis par les péages perçus par les seules circulations la parcourant. Cette méthode et ces seuils (30 trains/jour qui ont servi à déterminer les LDFT) accélèrent le transfert vers les Régions et la spécialisation des infrastructures (Fret, Voyageurs, Train Léger) rendant ces choix locaux souvent irréversibles et à faible durée de vie. Dans ce cadre, il est à craindre que des modes d'exploitation différents choisis sous couvert d'économie remettent en cause l'unicité technique du réseau (que nous qualifions de balkanisation) avec des ruptures de charge pour les voyageurs et des arrêts nets pour le Fret.

Au contraire, nous proposons qu'une véritable péréquation des moyens financiers issus des péages soit faite au niveau national. Ceux-ci doivent être utilisés pour répondre aux besoins de maintenance selon des normes générales. Celles-ci doivent maintenir performances et fonctionnalités de l'ensemble du Réseau.

La lente dégradation du réseau doit être combattue. Alors qu'en Allemagne, le réseau ferré continue de se développer, le Réseau Ferré National fait partie de ceux qui diminue le plus en Europe.



Source : IRG-Rail 2017

Cette attrition est le résultat du manque d'engagements financiers du propriétaire qu'est l'État sur les questions de renouvellement et de modernisation. De nombreux rapports (Rivier, EPFL) confirment cette situation depuis les années 2000, et les évolutions connues depuis n'ont que partiellement répondu aux retards cumulés existants.

Derrière ces moyens insuffisants, ce sont des ralentissements, des restrictions de circulation, des fermetures de lignes qui se sont succédé.

Le système ferroviaire est à temps long, de par les investissements qu'il nécessite. Aucune région n'a ou aura l'envergure de cette mission. Le temps politique n'est pas de nature à porter cette vision de long terme (50 ans au moins) alors que les projets portés actuellement par les régions sont construits pour traiter des urgences à 5 ou 10 ans maximum de durée de vie.

4. DÉMOCRATISER LES PRISES DE DÉCISION

Faire partir le processus de décision des usagers eux-mêmes (comités décideurs), arbitrage par les AO, moyens par l'Assemblée et bilan demandes/réponses

Pour la CGT, il faut renforcer le pouvoir d'intervention des usagers, des cheminots, de la représentation nationale et des AOT, tout en maintenant la cohérence nationale du système.



Le service public ferroviaire doit disposer d'une large autonomie de gestion dans le cadre d'orientations définies démocratiquement.

La qualité du service requiert l'expression des besoins des usagers de tous les services publics, le contrôle et l'évaluation de l'utilisation des moyens publics par ceux-ci.

Les outils en matière de démocratie locale (conseils de quartier, comités de quartier, conseils de développement, etc.) doivent évoluer en les dotant de nouveaux moyens, avec les droits permettant d'exercer réellement et pleinement les prérogatives.

La création d'espaces démocratiques communs aux salariés, usagers, élus (tels que les comités de lignes, les comités de partenaires...) doit déterminer la prise en compte des besoins des populations, des salariés en s'appuyant sur le rôle politique des élus.

Le Conseil National des Services Publics doit devenir une véritable commission nationale d'organisation et d'évaluation des services publics, en articulation avec des commissions locales avec une composition permettant la participation des usagers et des salariés, ce qui implique de les doter de droits nouveaux.

L'évaluation démocratique des politiques publiques doit permettre de vérifier l'efficacité de celles-ci par rapport aux objectifs fixés afin de mieux répondre aux besoins. Cette évaluation ne peut être l'apanage du seul Gouvernement qui serait en la matière juge et partie : elle doit être soumise à l'avis du Parlement.

5. LANCER DES COOPÉRATIONS INTERNATIONALES

Etablir des partenariats avec les pays frontaliers, réseau européen de trains de nuit, partage des charges de travail...

La péréquation entre les activités permettrait d'améliorer et de développer le Service Public ferroviaire SNCF, afin de répondre aux besoins de déplacement de la population.

La complémentarité inhérente au train se manifeste dans la production d'une offre de déplacement cohérente et attractive. Pour cela, l'opérateur doit pouvoir s'appuyer sur un réseau bien maillé pour proposer des dessertes proches et adaptées aux besoins des usagers, en garantissant les interconnexions et correspondances nécessaires.

C'est d'autant plus vrai pour les déplacements transfrontaliers, les relations grande et moyenne vitesse de jour, mais aussi les trajets de nuit qui revêtent un caractère stratégique et sont des alternatives au transport par route ou aérien.

Plutôt que de venir concurrencer les opérateurs publics ou historiques dans leur pays d'origine (OUIGO España), il s'agit ici de créer une offre complémentaire de type Eurostar ou Thalys (au moment de leur création) avec partage des tâches de travail, des ressources, compétences et savoir-faire.

Ainsi, nous pouvons créer facilement des relations transfrontalières multi-opérateurs équitables.

Les exemples de liaisons européennes de trains de nuit

L'enjeu de la relance des trains de nuit relève d'une conception de l'organisation du chemin de fer, de son rôle, de sa capacité à répondre aux besoins de mobilités, de déplacements des populations et aux exigences du développement durable.

Les relations européennes, de nuit comme de jour, avec une mise en qualité des sillons, des horaires adaptés sous maîtrise publique, une infrastructure ferroviaire rénovée et un matériel performant sont des clés de la réussite des offres internationales.



Sans être exhaustif, les trains France-Autriche, Luxembourg-Italie, Pays-Bas-Espagne trouveraient de fort potentiel Voyageurs et répondraient aux besoins de déplacement des populations.

6. TARIFICATION LISIBLE ET DROIT AU TRANSPORT

Le prix des billets de train, particulièrement celui des TGV, a connu, ces dernières années, une hausse pénalisante comparativement aux tarifs pratiqués dans les autres modes de transport.

Une étude des ressorts et des effets de la politique tarifaire à prix variables (Yield management) pratiquée par la SNCF sur les TGV aurait montré le caractère opaque et inégalitaire d'un système conçu uniquement pour optimiser les recettes, sans égard pour les voyageurs évincés.

Ainsi, sur 152 milliards d'euros de dépenses consacrées par les ménages au transport (13,2 % de leur budget), près de 80 %, 124 milliards, sont liés à l'achat et à l'utilisation d'un véhicule particulier, un montant qui a progressé de 27 % en euros constants depuis 2000.

Dès lors, il est avéré que le coût complet d'utilisation d'une voiture diesel, en conducteur seul, est 78 % plus onéreux que l'utilisation du TER.

Le coût d'un abonnement TER représente six centimes d'euro/km, contre une trentaine de centimes d'euro/km pour le coût d'usage complet d'un véhicule particulier.

En subventionnant largement les TER (70 % en moyenne des revenus de l'activité), les régions facilitent ainsi, selon les principes du service public, l'accès au transport en commun pour une frange large de la population, en particulier la plus modeste (jeunes, retraités, privés d'emploi...) et celle qui ne dispose pas de motorisation individuelle.

Au moment de la création de la SNCF, le prix est fondé sur un tarif kilométrique uniforme pour l'ensemble du réseau ferré. Il s'agit de faire payer à l'ensemble des passagers un prix de transport établi en fonction de la longueur du trajet parcouru et la ligne du réseau empruntée par le voyageur. La péréquation est aussi l'expression du principe d'égalité de traitement, qui constitue l'un des deux grands piliers du cahier des charges de la SNCF, le second pilier étant l'obligation de transporter. On examine généralement en bloc la question de la péréquation, mais on peut néanmoins considérer qu'il en existe deux formes distinctes. La péréquation géographique ou territoriale repose sur la fixation d'un tarif kilométrique unique valable sur l'ensemble du réseau national.

La SNCF met en place, au tournant des années 1980-1990, un système de tarification différentielle en temps réel appelé Yield management. L'objectif d'un tel dispositif est de fixer les prix en fonction de la disposition des voyageurs à payer pour circuler sur le réseau. Sous une forme plus complexifiée qui prend en compte de nouveaux algorithmes, c'est ce modèle tarifaire qui prévaut encore aujourd'hui à la SNCF pour le transport « grandes lignes », mais aussi depuis la liberté tarifaire autorisée aux Régions, certaines commencent à pratiquer ce mode de tarification.

La tarification doit respecter les principes fondamentaux d'égalité de traitement, de solidarité et de péréquation en tous points du territoire. Les tarifs qui se développent dans toutes les Régions doivent être harmonisés à l'ensemble du territoire, afin de permettre à tous les usagers d'en bénéficier.

A cette fin, la CGT revendique une diversification de l'offre ainsi qu'une tarification incitative et simplifiée reposant sur les principes de service public et définie au plan national, pour les voyageurs avec :



- L'abandon de la tarification de marché pour revenir à une tarification au kilomètre ;
- L'amélioration des tarifs sociaux ;
- La mise en place d'un réseau de distribution permettant à tous les usagers de pouvoir bénéficier de toute la gamme tarifaire, quel que soit le canal utilisé (guichet, borne de libre-service, ligne directe ou internet) ;
- Réduire à 5,5 % le taux de TVA applicable aux transports publics (actuellement 10 %).

De plus, pour la CGT, les frais de transport domicile/travail doivent être pris en charge intégralement par l'employeur sur l'ensemble du territoire.

7. SE DONNER LES MOYENS DE POURSUIVRE LE DÉVELOPPEMENT DU TER

La tendance de l'État et de la SNCF à vouloir transférer leurs responsabilités vers les régions et le TER risque de mettre à mal la continuité du réseau ferroviaire en multipliant les ruptures de lignes.

L'autonomisation financière et comptable des conventions TER, avec la mise en place des comptes par ligne, fragilise encore plus certaines relations régionales.

Pour la CGT, la régionalisation a besoin d'un nouveau souffle socio-économique au risque de voir l'offre ferroviaire se réduire dans les prochaines années.

Pour la CGT, la décentralisation donne plus de place à la proximité et à la réponse aux besoins.

Elle permet une meilleure implication des Régions dans l'aménagement du territoire et le développement des transports collectifs au sein d'une région spécifique.

La réponse aux besoins de transport nécessite de nouveaux investissements importants. Cela passe par l'accroissement des capacités (nouveaux systèmes d'exploitation, mise en place d'IPCS, régénérations de voies, nouveaux matériels roulants...).

Il est impératif que les Régions disposent de ressources spécifiques et pérennes pour financer de nouveaux développements.

L'État doit réactualiser sa dotation au regard de l'évolution de l'offre depuis 2002 et mettre en place un système évolutif de cette dotation en lien avec l'augmentation des besoins de transport.

La SNCF doit jouer pleinement son rôle d'expert, de conseil, d'assistance à maîtrise d'ouvrage et mettre les moyens nécessaires pour garantir la sécurité et atteindre les objectifs de qualité, d'information, de sûreté.

Tous les éléments concourant à la qualité de service doivent être repris dans les conventions avec les moyens associés, comme l'ouverture des gares du premier au dernier train, la présence humaine dans les gares et les trains par des cheminots en nombre.

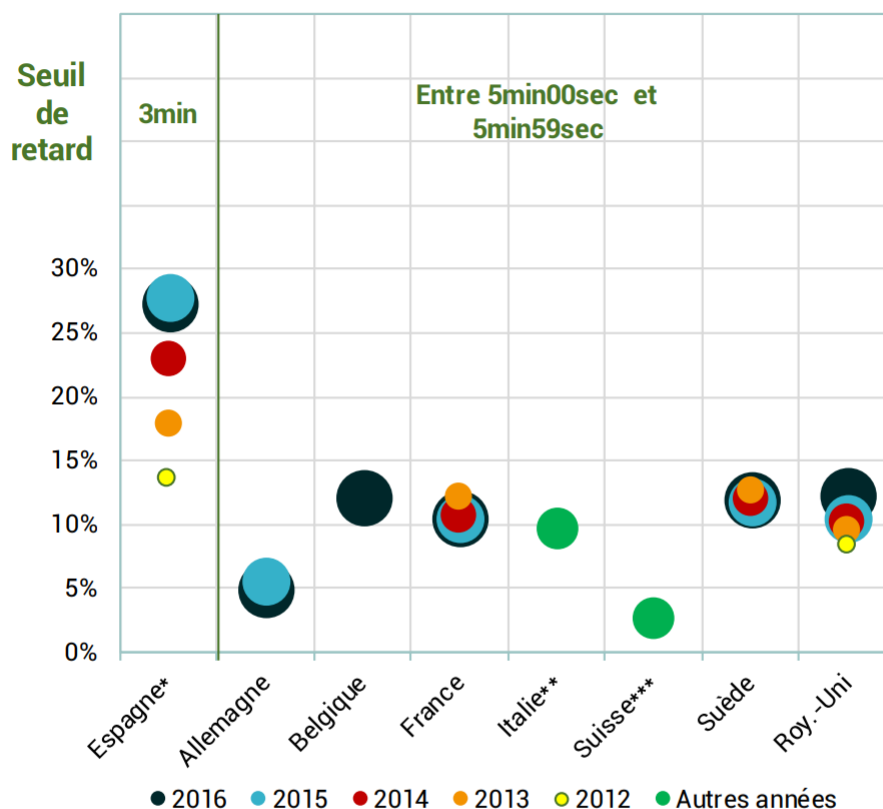
Dans le rapport de l'autorité de régulation des transports « *comparaison France Europe* », on peut lire :

« De 2013 à 2016, la France a vu le taux de retard de ses trains régionaux, au seuil de 6 minutes et au terminus, évoluer entre 10 % et 12 %. Ce taux se situe dans la moyenne des autres pays du panel. L'Allemagne et la Suisse se démarquent par leurs taux de retard faibles, tandis que le Royaume-Uni a subi une dégradation continue de



la ponctualité de son service sur la période considérée (dégradation qui s'est poursuivie depuis). »

Figure 31 - Taux de retard des trains régionaux



Source : IRG-Rail, Infrabel 2016 ; Trenitalia, 2017 ; SBB, 2019

Note : les taux de retard présentés ici sont mesurés au seuil de 3 minutes pour l'Espagne (une part mineure de lignes ferroviaires espagnoles prend en compte cependant un seuil de 5 minutes non harmonisé ici), au seuil de 5min00sec pour la Suisse et le Royaume-Uni, et au seuil de 5min59sec pour les autres pays

** Italie : données de 2017 ; *** Suisse : données de 2019.

Nous observons depuis de nombreuses années des contraintes de productivité demandées à la SNCF et la réduction drastique de la contribution de la région. L'entreprise y répond par des suppressions d'emplois, des allongements des pas de maintenance, au matériel comme sur l'infrastructure. Ceci provoque inéluctablement une baisse de la qualité de l'offre et du service et, par effet de ricochet, un mécontentement des usagers et de l'AO.

Les cheminots stigmatisés sont devenus une cible, ils coûteraient trop cher, ne travailleraient pas en qualité ni en quantité suffisante. Les dogmes de la concurrence surgissent, seul un changement d'opérateur pourrait résoudre l'équation « baisse de la contribution financière versus augmentation de l'offre ferroviaire et de la qualité de service ».

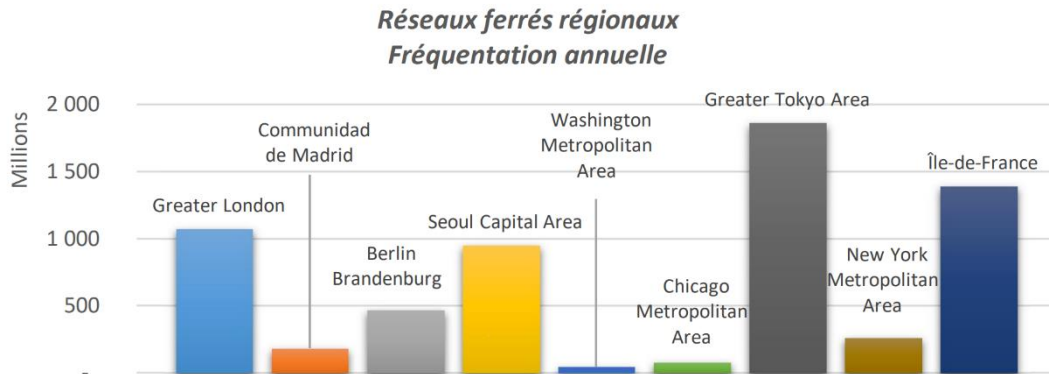
Le recours à des filiales dédiées pour répondre aux appels d'offres doit être banni. Le recours au dumping social doit s'effacer au profit de la mutualisation des moyens humains et matériels, seules sources d'efficacité pour résoudre une équation économique et répondre aux besoins de transports des populations.



8. ASSURER UNE MEILLEURE QUALITÉ POUR LES UTILISATEURS DU TRANSILIEN

Le Transilien représente 3,4 millions de passagers / jour, soit 70 % des usagers de la SNCF qui circulent sur 2 % du territoire et 10 % du réseau (3 700 km) dans 6 200 trains / jour.

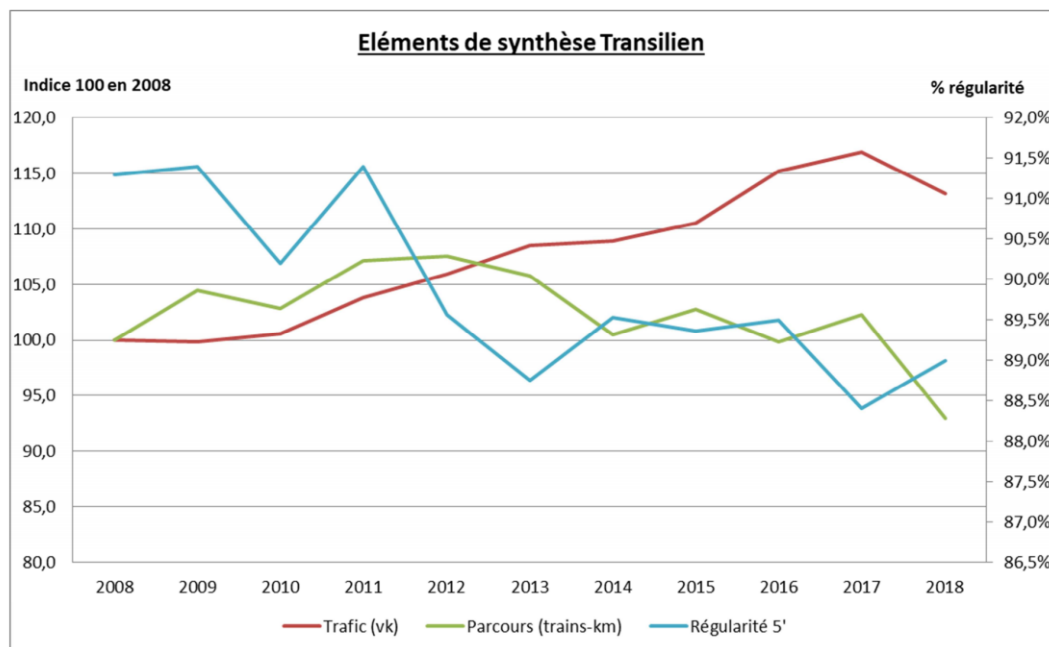
Le volume de travaux y est en progression très importante : +120 % en 5 ans (entre 2015 et 2019).



La fréquentation du réseau francilien est très bonne (parmi les 9 grandes métropoles comparées au niveau mondial), avec 1,39 milliard de passagers annuels, en seconde position juste après Tokyo (1,86 milliard). Londres et Séoul affichent également des niveaux de fréquentation annuelle importants, autour du milliard.

(source : comparaison de réseaux mass transit francilien et internationaux mai 2018)

Forte croissance du trafic et des capacités offertes. La régularité se dégrade sensiblement dans un contexte de travaux. Les engins bi-mode ont remplacé les engins diesel.



Source : Direction des statistiques, informations économiques et gestion des données – Transilien, Icarus

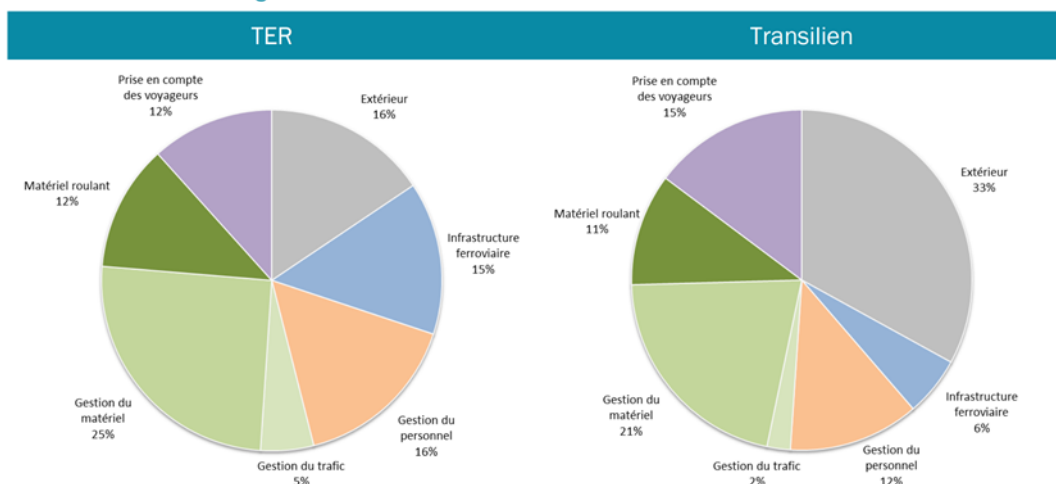
Si ce contexte est, à l'évidence, particulier à l'Île-de-France avec des contraintes fortes du fait de la croissance importantes des trafics, les pistes d'améliorations sont néanmoins possibles et multiples.



Le graphique ci-dessous met en évidence plusieurs problématiques :

- Les causes extérieures des retards (33%) sont beaucoup plus nombreuses à Transilien que sur le reste du territoire (TER) ;
- Le matériel roulant et la gestion du matériel roulant représentent également plus de 30 % des retards ;
- La prise en compte des voyageurs est légèrement plus importante que sur TER.

Figure 38 – Causes de retards des circulations ferroviaires en 2018



Source : Bilan du marché du transport ferroviaire de voyageurs 2018 tome 1

Concernant les causes extérieures, il faut se donner les moyens de revenir à des valeurs plus proches de ce qui existe dans les autres régions.

Cela nécessite, en priorité, de renforcer la Surveillance Générale (*cf. condition 17. Sécurité*) afin d'améliorer les disponibilités, et donc les capacités de réaction pour gérer plus rapidement les incidents liés à des colis suspects, des malveillances, des tirs de projectile ou des jets de pierre...

Concernant le matériel roulant et sa gestion, plusieurs types d'actions doivent être immédiatement engagées : (*cf. condition 14. Fiabiliser le Matériel*)

- La mise en place sur le réseau Transilien de réserves montées (matériel + conducteur) afin de pallier le plus rapidement possible les incidents et de ne pas amplifier leurs conséquences sur le reste des circulations ;
- L'accélération du renouvellement du parc du matériel roulant ;
- L'augmentation des capacités de maintenance en Ile-de-France (ateliers, personnels...), notamment en bout de ligne.

Concernant la prise en compte des voyageurs, et plus particulièrement l'attente de l'exécution du service voyageurs en gare, la présence humaine doit être renforcée ainsi que l'accessibilité, l'information voyageurs et la signalétique.

Enfin, la CGT exige l'abandon définitif du Charles de Gaulle express (CDG express), qui soulève de plus en plus d'opposition et qui ne répond pas aux besoins des Franciliens.

Au contraire, la priorité doit être redonnée aux trains du quotidien, avec notamment le doublement du tunnel ferroviaire entre la gare de Châtelet et la Gare du Nord, ou encore la réhabilitation de la petite ceinture ferroviaire.

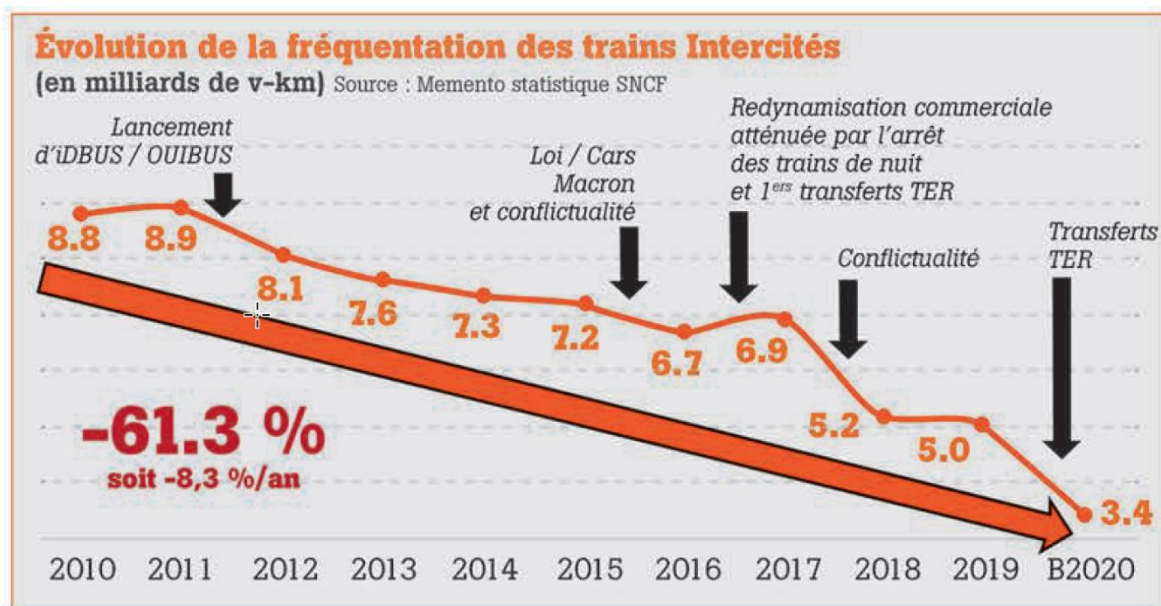


9. REFONDER LA CONVENTION TET POUR UN VÉRITABLE ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE

Le débat autour des transports, et singulièrement concernant le ferroviaire, s'inscrit dans celui, plus vaste, de l'aménagement du territoire. Vouloir rationaliser le réseau (soit d'autorité par le pouvoir central, soit par baisse des concours publics qui amèneront au même résultat) en ne considérant que la desserte des métropoles, fait écho au projet libéral induit par les réformes territoriales récentes, lois MAPTAM et NOTRe. Ces manœuvres font la part belle aux métropoles en captant la croissance financière éventuelle, au détriment du développement économique des autres territoires.

Le recul du rail s'inscrit, dès lors, dans le mouvement de désertification de nombreuses régions qui atteint les services publics de plein fouet (santé, poste, sécurité sociale, collectivités...), mais aussi le tissu économique, qu'il soit agricole, industriel ou des services.

En 10 ans, la fréquentation des trains Intercités a connu un effondrement de - 61 %, du fait du manque d'investissements dans le matériel roulant et dans le réseau, de la concurrence des « cars Macron », de la priorité donnée à l'offre TGV, de l'attrition de l'offre avec la fermeture de lignes et la quasi-disparition des trains de nuit.



C'est le contraire d'un développement harmonieux et solidaire du territoire dans lequel le rail peut jouer un rôle essentiel pour assurer les dessertes urbaines, mais aussi leur continuité avec les zones à moins forte densité. C'est à la fois nécessaire pour les déplacements des personnes vers les concentrations d'emplois, mais aussi pour le transport des marchandises et pour favoriser l'implantation d'activités économiques de façon mieux répartie sur l'ensemble du territoire. Ce faisant, il s'agit de lutter contre



les congestions des axes routiers et de proposer des solutions d'habitat en lien avec l'activité sur des périmètres plus larges, tout en évitant l'étalement urbain.

C'est bien dans ce cadre que doit s'inscrire la convention TET entre l'État et la SNCF afin de permettre à tous les territoires d'accéder à la grande vitesse.

La convention TET rappelait, dans son premier paragraphe, que « *les Trains d'Équilibre du Territoire (TET) constituent une composante essentielle de la desserte de nombreux territoires* ». En se présentant comme le moyen pour relancer la fréquentation de ces trains, la convention s'inscrivait donc dans le projet plus général de mieux développer le territoire.

Pour autant, c'est la seule référence à cette dimension dans la convention. Les indicateurs sont centrés sur la réalisation de l'offre, sans interroger la manière dont cette offre peut conditionner et être conditionnée par le développement du territoire, sinon par le truchement du développement de la demande.

Mais pour autant que la demande se développe, ce développement ne peut que dépendre de l'offre, et rien ne dit par exemple qu'une offre plus conséquente n'aurait pas entraîné une demande qui l'aurait été tout autant. Comme le mentionne un tout récent rapport du CESER Centre-Val de Loire sur l'ouverture à la concurrence des TER dans la région : « *Il faut sortir de la logique infernale, moins de passagers donc moins de trains, moins de trains donc moins de passagers... en proposant un vrai service aux usagers, attrayant, adapté et plus efficace.* ».

Autrement dit, la convention est somme toute évaluée en vase clos, sans tenir compte notamment des externalités sur le développement du territoire.

Par ailleurs, l'enjeu de la relance des trains de nuit relève d'une conception de l'organisation du chemin de fer, de son rôle, de sa capacité à répondre aux besoins de mobilités, de déplacements des populations et aux exigences du développement durable.

Pour répondre aux exigences et besoins de notre époque, il nous faut disposer de trains de nuit offrant un panel de formules : voitures couchettes, voitures lits, voitures places-assises, voitures restaurant. Ces trains pourraient, sur de longues distances, assurer du cabotage, être constitués de plusieurs tranches et comporter des porte-autos, réactivant ainsi les Trains Auto-Couchettes (TAC).

Le fiasco du Gouvernement sur la tentative d'ouverture à la concurrence pour les TET Nantes-Bordeaux / Nantes-Lyon montre, une fois de plus, que ce n'est pas la solution pour développer le rail, notamment quand il est question d'aménagement du territoire.

Après 18 mois de tractations, les 3 concurrents de la SNCF ont tous jeté l'éponge et l'État a déclaré son appel d'offres infructueux.

Un camouflet pour l'État, qui conforte les positions de la Fédération CGT des cheminots. Le service public de transport doit être au service des populations et de l'aménagement du territoire. Les opérateurs alternatifs en quête de profits ne se positionnent que sur des trafic rentables et générateurs de cash !

Malgré les facilités déjà consenties par l'État, l'échec de l'appel d'offres envoie un message clair : la concurrence ne marchera que si des moyens publics plus importants sont attribués. Cela confirme que le Service Public réalisé par une entreprise publique est moins coûteux pour la collectivité.

Il faut donc en tirer toutes les leçons, arrêter la libéralisation, utiliser les ressources publiques pour financer le développement du service offert aux usagers en relançant notamment les transversales et les trains de nuit.

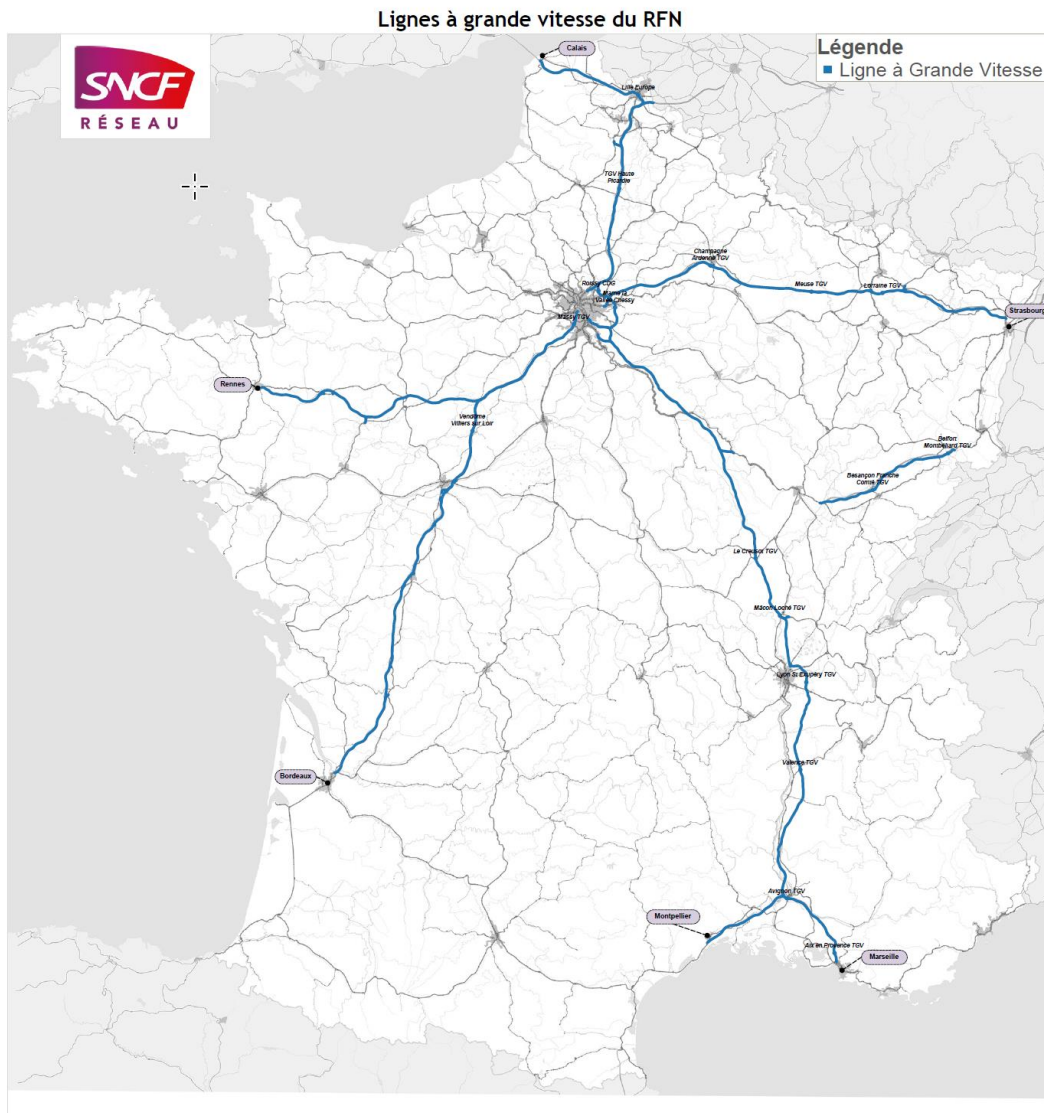


10. POURSUIVRE LE MAILLAGE TGV

Efficace pour l'environnement, égalité de traitement...

Le développement de la Grande Vitesse est un des enjeux qualitatifs du Service Public ferroviaire. Sa mise en service et son développement n'ont été possibles que parce qu'ils se sont réalisés dans une grande entreprise intégrée de Service Public.

La France dispose de 2 800 km de lignes à grande vitesse. Ce réseau est un des plus denses et des plus importants en Europe. Les dernières lignes à grande vitesse ont été mises en service en juillet 2017 (Bretagne-Pays de la Loire et Sud-Europe-Atlantique), et en juillet 2018 pour le contournement ferroviaire de Nîmes-Montpellier.



Principaux projets déclarés d'utilité publique ou en cours de réalisation :

- Le projet de liaison ferroviaire Lyon-Turin en cours de réalisation, mais qui accuse un retard de 15 ans ;
- Grand Projet Ferroviaire du Sud-Ouest (GPSO), qui doit permettre de relier Paris à Toulouse en 3h10, Bordeaux à Toulouse ou Bayonne en un peu plus d'1h. Le décret déclarant d'utilité publique les travaux nécessaires à la réalisation des LGV Bordeaux-Toulouse et Bordeaux-Dax a été signé le 2 juin 2016. Le GPSO figure également dans le réseau central - réalisation prévue en 2030 - du Réseau Transeuropéen de Transport fixé par l'Union Européenne (RTE-T, décembre 2013), l'axe Bordeaux-Espagne étant une composante du corridor prioritaire Atlantique.



A l'évidence, depuis le lancement du TGV, des efforts restent à accomplir pour en améliorer les conditions d'accès sans dégrader la qualité de service. La finalisation des projets qui ont déjà été déclarés d'utilité publique doit s'accélérer.

Son extension en France et en Europe doit se réaliser sous maîtrise publique, et non par l'intermédiaire de PPP (Partenariat Public-Privé), de concessions, qui ne servent que la rente et l'intérêt des actionnaires de groupes du BTP (Vinci, Bouygues, Eiffage).

Le développement de la grande vitesse ne peut être la seule réponse pour une politique des transports ambitieuse, tant pour les missions de Service Public, d'aménagement du territoire et de réponse aux besoins. Le réseau existant nécessite l'engagement volontaire et indispensable de la puissance publique pour assurer les moyens nécessaires à sa maintenance et sa modernisation.

Le réseau des LGV n'a pas vocation à couvrir l'ensemble du territoire. Mais son schéma doit faciliter le déplacement à grande vitesse sur les radiales et les transversales. Les interconnexions avec un réseau classique de qualité sont indispensables afin d'obtenir un maillage au service des besoins des populations et du développement des bassins d'emploi dans toutes les Régions de France.

Dans ce contexte, il n'est pas acceptable de fermer des lignes et dessertes. Au contraire, le maillage doit être renforcé.

Pour ce faire, l'État doit retrouver un rôle central dans l'impulsion d'une politique des transports multimodale et complémentaire.

11. MULTIMODALITÉ

Gagner de vrais plans de déplacement des entreprises, coordonner les modes de transports sur le ferroviaire

Le transport des marchandises, biens et personnes, doit être réfléchi et construit en cohérence avec les territoires et les besoins.

Pour y parvenir, il faut une maîtrise publique du Groupe SNCF pour développer un véritable service public de transports de voyageurs et de marchandises utilisant tous les modes de transport en complémentarité, et non en opposition.

L'utilisation de l'ensemble des moyens du Groupe au service d'une véritable maîtrise publique permettrait de réaliser une offre complète et diversifiée avec une gamme de produits répondant aux demandes des autorités organisatrices, des voyageurs et des chargeurs.

Les activités SNCF régionales, nationales et internationales, doivent se développer dans une entreprise publique intégrée, en synergie et en complémentarité avec les filiales. Les prérogatives et les missions assurées par des filiales et qui relèvent du périmètre de compétence de la SNCF doivent être réintégrées.

Les filiales doivent assurer la continuité et la complémentarité de la politique publique sur les réseaux industriels et les territoires où elles existent historiquement, ainsi que dans les activités qui ne relèvent pas des métiers de la SNCF.

12. CANAUX DE DISTRIBUTION

Le développement du transport de voyageurs par le fer nécessite une politique commerciale entièrement tournée vers le service public.

Garantir un service public de transport ferroviaire de voyageurs nécessite un réseau de distribution répondant aux besoins de la population dans toute sa diversité sociale et territoriale.



Aussi, les différents canaux de distribution (guichet, borne de libre-service, ligne directe ou internet) ne doivent pas s'opposer, mais ils doivent se compléter.

Pourtant, les politiques d'entreprise actuelles en matière de distribution visent à réaliser des économies, des gains de productivité, au détriment de la qualité et de l'égalité d'accès au service.

La digitalisation à marche forcée et la suppression massive des guichets dans les gares accentuent la fracture numérique et éloignent toute une partie de la population du transport ferroviaire.

D'autant plus que la « *juste* » construction d'un voyage et la tarification adéquate nécessitent, dans de nombreux cas, l'expertise de cheminots formés.

L'ouverture ou la réouverture des guichets de vente dans les gares, du premier au dernier train, ou dans les boutiques, permettrait de réduire cette fracture numérique et d'améliorer le service afin de développer le transport ferroviaire.

Dans la même veine, la réinternalisation dans les centres d'appels SNCF de toutes les ventes par téléphone contribuerait à l'amélioration du service au travers de l'expertise de cheminots.

Ainsi, la mise en place d'un réseau de distribution permettant à tous les usagers dans tous les territoires de bénéficier de toute la gamme tarifaire et de l'ensemble des canaux de distribution (guichet, borne de libre-service, ligne directe ou internet) est indispensable.

Au-delà de la politique commerciale, l'accès au transport ferroviaire, sa qualité, et donc son développement, sont également subordonnés à la présence de cheminots dans les gares et à son maillage territorial.

Le nombre de gares ouvertes sur une ligne détermine son niveau de service.

Le service public ferroviaire ne se limite pas à des dessertes Voyageurs.

Les gares ont ainsi une dimension qui dépasse la notion de desserte lorsque les cheminots y sont présents.

Elles permettent de ne pas réduire le voyage au trajet en train, mais de considérer le service et la sécurité avant la montée dans le train et après la descente du train.

Ce sont ces éléments qui différencient le service public ferroviaire de la simple desserte Voyageurs.

Pourtant, la politique de déshumanisation des gares engagée depuis de trop nombreuses années relègue à l'accessoire ces besoins de service de proximité des usagers.

Poursuivant sa logique de marchandisation des espaces pour y installer des commerces, la SNCF, à travers « Gares et Connexions », vide les gares des services assurés par les cheminots.

De même, si les flux de voyageurs sont des indicateurs de la fréquentation des gares, ils ne peuvent suffire à déterminer la présence de cheminots dans les gares.

L'accueil, l'information, l'orientation, l'aide aux personnes à mobilité réduite ou en situation de handicap, la sûreté... sont autant d'éléments centraux pour les usagers qui nécessitent la présence en continu et en nombre suffisant de cheminots dans les gares.

De la même manière, la sécurité des voyageurs au départ, à l'arrivée des trains et dans les gares (accès aux quais...), impose la présence de cheminots sédentaires formés.



La balkanisation par activité ou par produit conduit à dégrader le service par un morcellement de la production, de l'information et des procédures sécurité.

La notion de service public ferroviaire en gare ne peut donc s'entendre qu'à travers la multi-activités de la production et des cheminots.

13. FIABILISER L'INFRA

La réalisation du plan de transport et son développement sont relatifs à la capacité du réseau, et notamment de son système d'exploitation.

En ce sens, l'équipement massif des lignes en double voies banalisées ou en double voies avec IPCS (Itinéraire Permanent de Contre-Sens) permettrait à la fois d'augmenter cette capacité d'absorption du plan de transport, mais aussi de pallier plus rapidement et plus efficacement les aléas de production (retards) et les incidents.

Il permettrait une planification stratégique en mesure de développer des scénarios de continuité de l'exploitation par le biais d'itinéraires alternatifs exploitables dans des conditions acceptables, tant en cas d'incidents que de travaux.

La création ou/et la remise en état des voies d'évitement et des faisceaux de garage dans une production ferroviaire qui organise différents types de circulation, de matériel (TGV, TER, Fret, train de travaux, évolution, manœuvre...) sont essentielles. Elles participeraient à augmenter cette capacité en offrant beaucoup plus de souplesse dans la gestion des circulations.

Le réseau compte 750 postes d'aiguillage électriques à relais, 255 postes électriques combinant relais et commandes informatisées, 288 postes informatiques et 699 postes mécaniques.

Une partie importante de postes électriques approchent ou ont dépassé leur durée de vie, que l'on estime généralement à 60-65 ans. Les postes informatiques de première génération atteignent une vingtaine d'années ; on estime leur durée de vie à 30 ans environ.

Plutôt que de procéder à leur rénovation, les gouvernements successifs et la SNCF ont fait le choix de les supprimer progressivement et de centraliser la gestion des circulations dans des CCR (Commandes Centralisées du Réseau). Ce programme s'appuie sur une rationalisation de l'infrastructure du réseau, entraînant la suppression d'itinéraires peu empruntés, réduisant de fait la capacité de réalisation du plan de transport et condamnant certaines lignes de dessertes fines Voyageurs.

L'évolution technologique des systèmes d'aiguillage et de gestion des circulations (Mistral pour le Contrôle Commande) ne doit pas conduire à une attrition du réseau.

Afin de tirer un véritable bénéfice des technologies nouvelles pour la gestion des circulations et la desserte des territoires, elles ne doivent pas s'accompagner d'une concentration ou d'une centralisation dont l'objectif est économique, mais être déployées in situ dans le cadre de la rénovation des postes d'aiguillage.

De plus, l'obsolescence des postes d'aiguillage mécaniques est très relative.

Elle résulte essentiellement d'une maintenabilité qui n'est plus garantie du fait de l'absence de pièces de rechange ou de la raréfaction des compétences nécessaires à exécuter la maintenance.

Encore adaptés pour les lignes à trafic plus faible où ils sont largement utilisés, ces postes d'aiguillage peuvent être maintenus et permettre le développement du plan de transport avec une politique de formation adéquate et la production des pièces nécessaires.



Le réseau est équipé de 1 982 km de signalisation en cabine pour lignes à grande vitesse, de 17 299 km de blocks automatiques, de 4 012 km de blocks manuels enclenchés, ainsi que 6 477 km d'installations de cantonnement de technologies diverses.

Le système de cantonnement des circulations utilisé a des conséquences évidentes sur le plan de transport et sa réalisation. Le Block Automatique Lumineux (BAL) et bientôt ETCS (ERTMS) augmentent la capacité du nombre de circulations et le plan de transport théorique.

Cependant, la gestion de la circulation, et donc la réalisation du plan de transport, dépendent de toutes les composantes de l'infrastructure (poste d'aiguillage, voie d'évitement, garage, etc.).

Ces technologies coûteuses avec une obsolescence rapide (60 ans pour le BAL) sont moins pertinentes pour les lignes à trafic plus faible où un cantonnement par Block manuel reste efficace si les postes de cantonnement (postes d'aiguillage) sont nombreux, peu espacés, avec des voies permettant le garage, origine et terminus des trains.

Un besoin impératif : Une infrastructure fiable et disponible.

Les comparaisons européennes (plateforme Prime) montrent que la France investit globalement moins dans le renouvellement de son réseau (en €/km de voies) que la moyenne européenne (avec un niveau de dépense d'exploitation en € par km de voies également inférieur à la moyenne). Des audits externes réguliers sont réalisés sur le réseau depuis 2005 pour analyser les besoins de régénération (engagement pris auprès de l'EPSF). Le dernier date de 2017 et a été réalisé par des experts internationaux, conduits par le bureau de conseil suisse IMDM Infra consulting. Les estimations des auditeurs confirment le besoin d'une trajectoire de régénération durablement élevée avec un horizon de stabilisation des efforts sur le renouvellement de la voie, mais la nécessité de renforcer ceux-ci pour le renouvellement de la signalisation, de la caténaire et des ouvrages d'art.

Derrière ce constat, les réponses officielles visent à concentrer les moyens disponibles (insuffisants) sur la partie la plus circulée du réseau, laissant aux régions la responsabilité sur le réseau des lignes UIC 7 à 9, reprises sous le vocable de LDFT (lignes de desserte fine du territoire).

Cette logique d'abandon se solde par une hausse des ralentissements.

Nous proposons des pistes d'amélioration à 2 niveaux :

- En amont par des moyens de surveillance et d'intervention en proximité avec des équipes par spécialité (Voie, Signalisation, Caténaires...) qui assurent la maintenance au quotidien. Ils s'appuient sur des règles et normes de maintenance visant à assurer une sécurité de haut niveau. Ces normes et périodicités constituent une obligation de moyens. Les outils numériques (IA télésurveillance...) ne sont que des compléments à ces dispositions et ne doivent en aucun cas s'y substituer. La norme, par rapport au juste à temps ou le prédictif, garantit la sécurité, ce qui est primordial en termes d'infrastructure ferroviaire et ne doit faire l'objet d'aucun compromis.
- En aval, ces mêmes équipes, rendues disponibles par une astreinte dimensionnée, assurent la relève des incidents dans des délais compatibles avec les besoins d'exploitation, ce qui intègre aussi que les voies soient parcourables dans les deux sens pour une meilleure réactivité.



14. FIABILISER LE MATÉRIEL

Le service public ferroviaire « Voyageurs » (comme « Marchandises ») utilise un matériel roulant respectant 3 impératifs :

- la sécurité des circulations, des voyageurs et des marchandises transportées ;
- la fiabilité ;
- l'adaptation technologique en réponse aux demandes de confort et aux besoins de la Nation, et la prévision des évolutions futures, notamment les enjeux d'aménagement du territoire et de réduction de la consommation énergétique.

Cette exigence implique trois réponses cumulatives : développement, innovation et maintenance du matériel roulant.

Les missions qui incombent aux cheminots afin de fiabiliser le matériel et garantir un haut niveau de sécurité pour les usagers et marchandises, engagent la mise en place d'une politique efficace pour conjuguer la qualité et la maîtrise des coûts.

A l'image de l'infrastructure, le matériel et sa maintenance représentent des investissements lourds et exigent une expertise professionnelle en lien avec les métiers qui nécessitent un schéma industriel adapté.

En fonction du type de trafic, la circulation des engins est très variable avec des heures, des jours, des saisons de pointe. Le profil des lignes, les variations climatiques, la fréquentation sont extrêmement divers. La mutualisation et l'unification des Matériels Rouleurs comportent des avantages évidents, tant en termes de maîtrise des technologies (maintenance, exploitation, garage...) que d'investissements.

Sur quel levier devons-nous agir pour chacun des impératifs ?

1. La sécurité des circulations, des voyageurs et des marchandises

La sécurité s'impose par la mise en application de règles et de normes justes, comprises et intransigeantes.

Une norme juste doit avant tout éviter les dangers et les circonscrire. Elle se construit à partir de la maîtrise des connaissances de la technologie et des enseignements issus de l'expérience. Nous savons que les principaux équipements de sécurité des engins ont été installés à la suite d'accidents ou d'incidents. Les boucles de sécurité cherchent à garantir la sécurité face à des événements imprévus.

La force d'une maintenance intégrée dans l'exploitation ferroviaire permet de détecter, de dialoguer, d'expertiser et de réagir rapidement. Elle permet aussi l'interaction indispensable avec les conducteurs et agents de train, mais aussi avec les agents au sol, exploitation et équipement. Un train roule sur des rails, le système ferroviaire est un tout qui doit travailler dans le même sens.

Une norme comprise repose sur la formation de celles et ceux qui l'appliquent. La maintenance se réalise à partir d'une règle qui, si elle est mal appliquée, peut créer un risque. La formation sécurité repose sur l'apprentissage du système ferroviaire et du métier. La sous-traitance en ce domaine est un contre-sens puisqu'elle nuit à la maîtrise et dilue les responsabilités.

L'intransigeance pour l'application d'une règle nécessite une indépendance pour résister à toute pression. La contractualisation et les relations clients/fournisseurs ne préservent de rien, mais sont au contraire, une source d'incitation à l'infraction.

De même, la conception des équipements de sécurité, comme de la règle de maintenance doit également être réalisée avec indépendance et responsabilité. L'autorité doit être définie.

Dans le cadre d'un service public, une gestion interne garantit la priorité à la sécurité.



Dans le cadre d'un modèle concurrentiel, l'ajout d'organismes indépendants extérieurs peut, en théorie, assurer cette indépendance et autorité. Ils se confrontent aujourd'hui à deux écueils : l'absence de moyens et de compétences (qui doivent, quoi qu'il advienne, demeurer dans les entreprises ferroviaires). La pression politique tend à vouloir réduire les normes pour faciliter l'émergence d'une concurrence.

Enfin, l'intransigeance nécessite un contrôle bien au-delà des certifications généralistes et symboliques.

2. La fiabilité

La fiabilité peut se décliner en deux parties :

- L'absence de panne du matériel roulant alors qu'il est en circulation ;
- La disponibilité du matériel pour couvrir le plan de transport.

La baisse du taux de défaillance dépend de la conception des engins (choix technologique, doublement des circuits de commande...). Éviter la rupture, mais aussi permettre au matériel de rouler avec une panne (exemple 1 moteur en panne sur 4 ou 8...).

La maintenance préventive (et aujourd'hui prédictive) permet d'intervenir sur le composant avant que celui-ci ne soit défaillant. Cela nécessite une ingénierie de la maintenance en proximité des sites de maintenance afin d'être réactif. De même, l'ingénierie intervient pour fiabiliser un matériel dont la faiblesse sur une rame se reproduit généralement sur l'ensemble du parc.

La formation et les conditions de travail des agents de maintenance favorisent des interventions sans générer de problème par un mauvais geste métier non-maîtrisé. La formation, les installations et l'outillage sont les clés de la réussite.

L'usage des matériels (banlieue, grande vitesse, régional), la nécessité de lisser le renouvellement du parc, conduisent au développement de différentes séries d'engins. Ce qui pose l'équation évidente de la mutualisation des installations avec la concentration naturelle des lieux de garage après leur service... Il ne peut y avoir un atelier par série. Cela peut être largement appréhendé par la cohérence des technologies choisies et la formation des agents avec une base de connaissances et de gestes métiers.

Pour la fiabilité des roulements du matériel roulant, il doit être disponible dès que le besoin est exprimé. La disponibilité du matériel peut être obtenue par trois leviers :

- Le dimensionnement du parc de réserve, afin de prévoir la réalisation de la maintenance. Pour réduire le parc de réserve, la mutualisation interrégionale, inter-produit, est la plus efficace. Le volume des pièces de rechange et leur disponibilité sur le lieu de maintenance ont la même logique. La maîtrise dans la conception des engins permet aussi de standardiser les pièces et maîtriser leur réparation en interne.
- L'équipement en installations de maintenance dans les lieux de garage pour réaliser la petite maintenance curative et la petite maintenance préventive est aussi essentiel. Bien souvent, les engins finissent leur service proche d'un site de maintenance. Il faut donc que ce site connaisse les engins et ne soit pas cloisonné à une mono-activité ou un mono-produit. L'allotissement est une aberration dogmatique tant du point de vue logistique, des qualifications et financier.
- Les ateliers du Matériel doivent être pensés comme un réseau solidaire : un équilibrage des charges de travail entre établissements (par ce principe de solidarité, c'est permettre à des établissements ou sites aujourd'hui de continuer à vivre, à développer et maintenir des compétences).



Le cadre de la libéralisation du ferroviaire contrarie le schéma industriel d'une SNCF intégrée travaillant avec les constructeurs. D'ailleurs, la filière industrielle française en a subi les effets néfastes.

Les choix libéraux de nos directions ont pris un autre chemin pour améliorer la disponibilité des matériels : la maintenance de nuit (malgré un prix plus important, une qualité moindre), le fractionnement des opérations de maintenance (modularisation) qui complexifie les cycles, le suivi des opérations et démultiplie les manœuvres, les remises en service. De plus, le technicien de maintenance désapprend ses gestes métiers en travaillant avec des œillères pour limiter son intervention au module.

Dans cette logique libérale, de nombreux engins roulent avec des restrictions d'utilisation et des dérogations (ils ne répondent plus à la norme, mais leur circulation est tolérée sous certaines conditions de suivi particulier et de délai de remise en conformité).

La maintenance est, pour certains, un business. La recherche du meilleur ratio bénéfique financier/risque est sans cesse mise en balance. Le risque fait ici son apparition. Peut-on encore parler de service public ?

3. L'adaptation technologique et la prévision des évolutions futures

Ce dernier sujet pose la question de la politique de recherche et de développement nationale. Les études universitaires peuvent rapidement trouver des applications dans tous les domaines (allègement des matériaux, supraconductivité, électronique de puissance, informatisation...).

L'histoire a montré que c'est en développant des projets nationaux (pourquoi pas continentaux) que l'on peut tirer vers le haut une filière industrielle (matériels roulants et infrastructure). La coopération entre Alstom et la SNCF a été le moteur de l'ingénierie ferroviaire française qui a permis des avancées majeures comme le TGV, le moteur électrique asynchrone...

Derrière les projets, les constructeurs (avec les fournisseurs de sous-systèmes) et la SNCF ont su et pu coopérer. L'absence de logique concurrentielle, un opérateur unique qui maîtrise complètement la technologie (rail et roue) et les besoins sont un atout d'efficacité et d'efficience qu'aucune logique libérale ne permettra d'atteindre. Lorsque ce projet aboutit, le monde ferroviaire fait un bond en avant.

La stratégie des actionnaires d'Alstom ou Bombardier, au-delà de leur stratégie d'acquisition et séparation, propose aujourd'hui des trains dits sur étagère, vendus avec une maintenance pour assurer une rente. Ils sont, globalement, peu innovants technologiquement, mais surtout, leur acquéreur n'obtiendra pas la maîtrise technologique. Sur le long terme, cela crée une dépendance et un piège coûteux.

Les constructeurs comprennent que la vente d'une maintenance, qu'ils sont les seuls à réaliser, leur permet de lisser leurs gains (alors que la construction dépend d'appel d'offres et de marchés incertains - sans planification et donneur d'ordre stable). Les investissements sont donc limités.

Pour la mise en service de tout nouveau matériel, il y a aujourd'hui plus de juristes et de banquiers que d'ingénieurs.

La filière industrielle ferroviaire française ne cesse de reculer, par des choix capitalistes qui posent des soucis actuellement. Il n'y a plus, aujourd'hui, d'entreprise qui forge des roues en France suite à des opérations de fonds d'investissement. Il s'agit pourtant du premier organe de sécurité, qui est d'une grande complexité de conception et de fabrication, nécessitant une expertise (résistance au choc, transmission des efforts, élasticité, contrainte interne, stabilité à la température, liaison avec l'essieu...).



La logique libérale est en attente de technologie pour lui permettre d'améliorer la rente, et non pour répondre aux enjeux politiques de la période, sauf à les rémunérer par des subventions. Mais aujourd'hui, quels sont les projets, qui les réalise ? Sans la SNCF, qu'en resterait-il ?

Il est donc temps d'ouvrir le chemin du progrès technologique. La productivité ferroviaire, son confort, sa fiabilité et la sécurité peuvent à nouveau prendre la voie du progrès dans le cadre d'une politique industrielle planifiée et cohérente.

15. LES MOYENS HUMAINS NÉCESSAIRES

Une attention particulière doit être apportée aux métiers de l'opérationnel et aux cadres d'organisation et emplois de réserve.

Au fil du temps, les techniciens et experts ont été sacrifiés dans de nombreux domaines sur l'autel du lean management. Cette tendance doit s'inverser.

Alors que les directions s'acharment à tout défaire, il faut recréer des organisations solides avec toute la chaîne des métiers concourant à la production, et respecter les cadres d'organisation.

Les réserves doivent être bien dimensionnées. Le recours à la mise en place d'astreintes désormais tous azimuts (escale, vente, ...) pour les collègues exécution et maîtrise doit être remis en question. L'objectif est évident : se servir de manière utilitariste d'un personnel beaucoup plus malléable que les agents de réserve. Des agents d'astreinte opérationnelle tiennent déjà des postes du cadre d'organisation : ces dérives doivent s'arrêter.

Il convient de veiller à la réinternalisation des missions d'accompagnement des voyageurs en situation de handicap que Gares et Connexions externalise ou encore celles des RCAD confiées au privé pour réduire l'emploi des cheminots.

Enfin, les nombreux salariés gravitant autour du ferroviaire doivent être embauchés et dépendre de la Convention Nationale du Ferroviaire.

16. NOUVELLES TECHNOLOGIES AU SERVICE DES USAGERS

La révolution numérique est à la fois une révolution industrielle et informationnelle, qui bouleverse l'économie, les modes de production, l'usage des biens et des services, les rapports sociaux, et donc une grande partie de la société. Tout comme le TGV qui a réduit les distances entre les grandes métropoles françaises, les nouveaux usages d'aujourd'hui préfigurent vraisemblablement des transformations durables : l'enjeu pour la SNCF est donc de demeurer à la pointe de l'innovation pour améliorer la qualité du service public ferroviaire.

Malheureusement, ces dernières années, les nouvelles technologies ont trop souvent rimé avec recherches effrénées de gain de productivité (prix) au détriment de la qualité de service.

Cela a notamment conduit à orienter le développement du numérique vers la suppression d'effectifs, ou la recherche sous le prisme des projets éligibles au crédit impôt recherche, au détriment de l'innovation interne.

Au contraire, l'amélioration de production induite par le numérique doit être réinvestie dans la qualité de la production, que ce soit en matière de recherche-développement, de services supplémentaires, d'amélioration de la relation avec les usagers... ce qui ne peut se faire sans investir davantage dans des moyens humains, dans la formation professionnelle, mais également dans le matériel et le réseau ferré.



La mobilité en tant que service (MaaS) est un concept qui induit un changement de paradigme dans l'offre de transport. Il s'agit d'utiliser une seule application pour accéder et payer pour différents modes de transport. Le concept de MaaS est rendu possible par l'adoption massive des smartphones et des médias sociaux ainsi que par le développement continu de l'internet et le partage des données des opérateurs avec la mise en place du BIG DATA. Mais la mobilité en tant que service n'est pas seulement un changement d'usage, elle induit des transformations profondes pour pouvoir fonctionner de manière optimale : la généralisation du billet unique quels que soient les opérateurs de transport, et donc la transformation des réseaux de distribution classiques, l'extension de nouveaux services comme le partage de voitures... et des algorithmes qui gèrent les flux, orientent les voyageurs dans leur « mobilité » au gré des arbitrages du marché en lieu et place d'une politique publique des transports planifiée par les autorités organisatrices pour répondre aux besoins des usagers, aux défis environnementaux et d'aménagement du territoire.

Il y a donc un enjeu stratégique primordial à réinternaliser la recherche sur le numérique avec, par exemple, ce qui concerne le e-commerce, l'intelligence artificielle... ces technologies pouvant, à terme, échapper totalement à la SNCF et plus largement à la puissance publique.

Enfin, la SNCF doit s'appuyer sur l'ensemble des cheminots, qui sont et resteront son atout principal, pour assurer cette transition plutôt que d'opposer au nom de la rentabilité les hommes et les machines.

17. SÛRETÉ

La sûreté dans les emprises ferroviaires ne peut se limiter à la seule question « voyageurs », même si celle-ci demeure bien évidemment primordiale. Toutefois, rappelons que la sûreté du transport de marchandises, la surveillance du patrimoine ferroviaire, la lutte contre les malversations financières, pour ne citer que ceux-là, sont autant de maillons d'une chaîne « sûreté » qu'il convient d'appréhender dans sa dimension globale qui vise à la protection des personnes et des biens et à la préservation de l'intégrité du patrimoine ferroviaire.

Le service interne de sécurité de la SNCF, désigné sous le vocable « sûreté ferroviaire » et autrement appelé « SURveillance GÉNérale », est un des maillons essentiels de cette chaîne. Ce service existe quasiment depuis le début du chemin de fer. S'il a évidemment connu de nombreuses transformations depuis ses débuts, il reste une référence dans les transports ferrés. Il est composé de cheminotes et de cheminots formés aux spécificités du milieu ferroviaire, à ses différents métiers. L'expertise de ces cheminots en matière de sûreté ferroviaire, appuyée par une formation pénale non-négligeable, n'est plus à démontrer.

La loi portant réforme du système ferroviaire de 2014, suivie de la loi relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs de 2016 ainsi que la loi portant réforme pour un nouveau pacte ferroviaire de 2018, ont porté des coups sévères à ce service de la SNCF.

En effet, sous le prisme du coût et de l'ouverture à la concurrence, direction SNCF et Gouvernement ont organisé la sous-traitance de la sûreté ferroviaire en faisant entrer la notion de mise en concurrence de certaines missions de la SUGE avec des sociétés privées de gardiennage. La loi dite « Savary » a d'ailleurs étendu les possibilités d'intervention en milieu ferroviaire et la possibilité de faire respecter la loi sur « la police des chemins de fer » à d'autres services, tels que les polices municipales par exemple.



Si la coopération entre services est, et a toujours été, nécessaire pour plus d'efficacité, il serait illusoire de croire que la substitution d'un service à un autre serait de nature à faire « plus et mieux » de sûreté dans l'espace ferroviaire. En effet, la technicité, la connaissance du milieu ferroviaire, de ses particularités, mais aussi de ses dangers ne s'improvisent pas. Qui mieux que des agents SNCF, avant tout cheminots et dotés d'une formation initiale et continue bien que perfectible, mais pour autant solide, sont à même d'appréhender les aspects sûreté spécifiques aux chemins de fer ?

Il apparaît surprenant, pour ne pas dire plus, que l'argument de la direction SNCF concernant le coût des agents soit mis en avant afin de réorganiser, voire déstructurer ce service, qui fait partie intégrante du Groupe Public Ferroviaire.

Si les missions dites « régaliennes » doivent rester aux services compétents, les missions liées à la sûreté ferroviaire doivent, quant à elles, faire l'objet de toutes les attentions en renforçant et en préservant le service interne de sécurité de la SNCF. La CGT estime qu'il convient par ailleurs de développer les coopérations entre les différents services, permettant d'assurer la protection des personnes et des biens dans les emprises ferroviaires. L'expertise du service de la « SURveillance GÉNÉrale » est, pour cela, un véritable atout qu'il serait irresponsable de négliger.

L'externalisation de certaines missions de surveillance en gare vers des sociétés privées de gardiennage a réduit le nombre d'équipes SUGE à disposition.

Du fait de l'écart de compétences entre les deux métiers et du manque d'équipes SUGE sur la totalité des horaires d'ouverture des gares, la qualité du service de sûreté en gare est en baisse. En cas de situation conflictuelle ou d'incident/accident ferroviaire, les agents de sécurité des sociétés privées de gardiennage n'ont pas la possibilité pleine et entière d'agir, puisque non-formés à ce type d'intervention et n'ayant pas les prérogatives légales. Ils doivent donc faire appel à la SUGE (si une équipe est en service en proximité, ou s'adresser à l'escale pour solliciter l'intervention des forces de l'ordre). Cela occasionne l'allongement des délais d'intervention en risquant d'aggraver l'incident/accident et une dégradation de la régularité.

La CGT pointe l'importance de la présence d'équipes SUGE de l'ouverture à la fermeture de la gare et du renforcement de la surveillance pour les trains dits « sensibles ».

La recrudescence des colis abandonnés doit alerter la direction SNCF et les pouvoirs publics quant à la constitution des équipes, comprenant un cheminot de la SUGE conducteur de chien détecteur d'explosifs (aucun des maîtres-chiens des entreprises de gardiennage n'est formé et habilité à ce métier spécifique).

Le renforcement de la sécurité et de la sûreté des voyageurs et des circulations en gare et à bord des trains passe par la sécurité des équipes SUGE elles-mêmes, qui doivent être en capacité d'intervenir tout en préservant leur intégrité physique (4 agents minimum pour une intervention/interpellation), dans le même temps qu'une équipe reste présente dans le bâtiment Voyageurs en gare (3 agents minimum pour la mission de surveillance en gare).

La baisse des effectifs pose aujourd'hui de véritables questions. Les autorisations d'embauche du GPU (150 en 2020 pour 178 départs) ne sont pas de nature à régler le problème.

Le renforcement de la surveillance générale est incontournable pour garantir la sûreté des voyageurs. Cela inclut la surveillance des sites ferroviaires et industriels en plus de la surveillance de nos gares, notamment la nuit (surveillance des installations et du matériel roulant).



Le système de contractualisation qui laisse libre choix aux activités de commander des missions SUGE en nombre d'heures et sur des plages horaires de leur choix, pose un problème sérieux de pertinence et de réponse aux besoins.

Celles-ci font parfois le choix de contractualiser avec des sociétés de gardiennage, pour la mise en place d'un agent de sécurité, en lieu et place d'une équipe de la surveillance générale. Dans ces cas d'absence totale d'équipe SUGE en gare, généralement dans les gares moyennes, les incivilités et l'insécurité croissent rapidement.

Les missions à bord des trains souffrent également de l'incohérence du système de contractualisation. Quand TER commande des heures et que la problématique à l'instant T se trouve sur un train TGV au départ, l'équipe SUGE « contractualisée TER » est privée de la possibilité d'accompagner le TGV et vice et versa. Cela est aussi vrai en Île-de-France, vis-à-vis de l'activité Transilien.

18. ORGANISATION DE LA PRODUCTION

Les différentes réorganisations internes, dont le rythme s'est accéléré à partir du milieu des années 1990, ont accompagné la remise en cause de l'unicité du Service Public Ferroviaire.

A partir de 1996 s'est mise en place la gestion par activité, où chaque activité de transport pilote sa propre production, définit sa politique commerciale, ses normes de qualité et de sécurité, ses coûts, ses ressources humaines. Elles doivent aussi atteindre des objectifs de résultats basés sur des critères économiques, et non à partir des besoins de transport des populations.

Les moyens humains et matériels pour le transport de marchandises ont été isolés de ceux pour le transport de voyageurs, la logique a été poursuivie, en opérant une segmentation entre Grandes Lignes, TER, et Transilien pour l'activité Voyageurs.

Les établissements ont été et continuent d'être organisés autour des activités, axes, voire « produits », avec pour conséquence, une modification en profondeur des métiers des cheminots tendant vers une ultra-spécialisation.

Dans cette organisation, chaque cheminot est contraint d'exercer des tâches relevant de différents métiers (accueil, vente, filtrage...) avec des formations initiales et continues réduites et limitées à ces seules tâches.

Ils perdent ainsi les notions de conception, de production, de commercialisation d'un train dans le parcours complet d'un usager.

Idem pour les conducteurs de train, l'organisation de la SNCF interdit à un agent de conduite TGV de conduire des TER ou des trains FRET, et réciproquement.

Les conséquences de cette segmentation du travail des cheminots dans des établissements dédiés ne sont pas immédiatement visibles pour l'usager. Or, il pourra en subir les conséquences pourtant dès son premier contact avec un agent commercial des gares.

Pour exemple, dans un guichet d'une gare d'Île-de-France (ou figure bien le logo de la SNCF), il ne pourra obtenir que des billets pour se déplacer à l'intérieur de l'IDF. Acheter un billet pour un trajet en TGV, un train Intercités ou un TER n'est plus possible.

Ce cloisonnement a même été poussé à l'extrême dans certaines gares, où il est interdit aux « vendeurs » des guichets dédiés aux Grandes Lignes de vendre des billets TER.



Alors que cette dédicace des moyens s'avère inefficace, elle est pourtant poursuivie et accentuée.

Ces évolutions du système et des fonctionnements (séparation Réseau/Exploitant, cloisonnement des trafics, séparation vente/escale, vente GL/vente TER...) ont conduit à un morcellement de la production, une dégradation de la réponse aux besoins des voyageurs.

Une maîtrise publique du Groupe SNCF pour développer un véritable service public de transports de voyageurs et de marchandises utilisant tous les modes de transport en complémentarité :

- L'utilisation de l'ensemble des moyens du Groupe au service d'une véritable maîtrise publique permettrait de réaliser une offre complète et diversifiée avec une gamme de produits répondant aux demandes des autorités organisatrices, des voyageurs et des chargeurs.
- Les activités SNCF régionales, nationales et internationales, doivent se développer dans une entreprise publique intégrée en synergie et en complémentarité avec les filiales. Les prérogatives et les missions assurées par des filiales et qui relèvent du périmètre de compétence de la SNCF doivent être réintégrées.
- Les filiales doivent assurer la continuité et la complémentarité de la politique publique sur les réseaux industriels et les territoires où elles existent historiquement, ainsi que dans les activités qui ne relèvent pas des métiers de la SNCF.

19. L'EMPLOI ET LES COMPÉTENCES

Le développement durable du trafic et l'amélioration de la qualité du service public nécessitent des moyens, mais aussi des organisations du travail plus réactives, plus efficaces. Pour concevoir les réponses adaptées aux besoins, les activités doivent partir des lieux où s'expriment les besoins, c'est-à-dire les bassins de vie et d'emploi.

Ainsi, nous proposons :

- La suppression des établissements dédiés à une activité voire un « produit » et leur remplacement par des Etablissements Multi-Activités au niveau du site géographique, correspondant à des bassins économiques et d'emploi.
- La réinternalisation des services connexes à la production ferroviaire, la maîtrise de bout en bout de tous les emplois concourant directement et indirectement à la production ferroviaire.
- Une formation initiale (dite « premier emploi ») et continue renforcée, celle-ci ne doit plus être une variable d'ajustement économique. Des cheminots en nombre et bien formés sont des gages de qualité et fiabilité du service public de transport de voyageurs et font partie des incontournables pour garantir la sécurité des circulations.
- L'organisation à partir de la multi-activités avec, comme point d'appui, les métiers et la poly-compétence, chaque cheminot doit être un spécialiste d'un métier dont il exerce toutes les facettes, ce qui renforce le professionnalisme, les savoir-faire, l'expertise...
- L'intégration des métiers de la production au niveau du site géographique permettra la maîtrise des fondamentaux du transport ferroviaire et d'améliorer la qualité des services par des réponses appropriées aux réalités locales.
- L'organisation et la structuration de la production doivent être adaptées en prenant en compte la diversité ferroviaire et les particularités d'exploitation ou d'exercice de certains métiers, les zones denses et les zones diffuses...



- La création d'Établissement Multi-Activités (EMA) reposant sur une organisation « multi-métiers », la qualité de service étant intrinsèquement liée à la continuité des pratiques professionnelles entre les différentes étapes de la production.

20. PROGRÈS SOCIAL

Situation sociale dans le secteur des transports

La politique des transports, singulièrement le transport des marchandises, constitue un aspect essentiel de la relance de l'activité industrielle, de l'économie et de l'emploi. Elle est aussi un des piliers de l'aménagement du territoire, un facteur de cohésion sociale, un levier indispensable à une politique soucieuse du développement durable. C'est dans cette conception que la CGT revendique une politique des transports multimodale et complémentaire au service des hommes et de l'intérêt général.

Loin des discours de façade, comme lors de conférence Paris Climat 2015 (COP 21), c'est la récession durable, économique, sociale et environnementale qui s'enracine pour les transports, dans la droite ligne des politiques d'austérité engagées depuis des années.

Combien coûte réellement à la collectivité le transport de voyageurs, de marchandises pour le rail, le fluvial, la route, l'aérien... ? Alors que les transports sont les premiers émetteurs de CO₂, comment atteindre les objectifs fixés lors d'ambitieux sommets environnementaux ?...

Pour la CGT, il est indispensable de tenir compte de l'ensemble des externalités des différents modes de transports pour mettre à plat les politiques publiques en la matière.

Il est impératif de renforcer et d'améliorer la sécurité de tous les transports en renforçant les normes et en favorisant le report modal au profit du mode ferroviaire.

Autant de questions et de propositions qui nécessitent, pour la CGT, un débat public national.

Les salariés des transports et des infrastructures mesurent bien la gravité des attaques, eux qui subissent depuis des années les effets dévastateurs des politiques d'austérité, sources d'un terrible dumping social plaçant les salariés en concurrence entre eux dans une logique de moins disant social et environnemental.

La part de la précarité dans le salariat du secteur n'a cessé d'augmenter.

La CGT propose l'instauration d'une Tarification Sociale Obligatoire (TSO).

Ce n'est ni au salarié du secteur, ni aux populations de payer la note des exactions de ceux qui ont érigé ce système du moins disant social. Il faut se défaire du dumping et faire financer ceux qui tirent les gros bénéfices d'un transport tellement sous-tarifé qu'il n'est même pas un frein aux délocalisations industrielles, mais contribue à casser l'emploi sur les territoires. Grande distribution, chargeurs, grosses industries, gros donneurs d'ordre doivent être responsabilisés, ils doivent payer.

Pour engager la transition économique, sociale et écologique de ce secteur, il faut impérativement s'opposer à la concurrence modale et intermodale, qui tire les conditions sociales des salariés du transport vers le bas en prenant le routier comme modèle.

Les intérêts du patronat sont toujours antagoniques avec ceux des salariés, du développement durable et des normes de sécurité ! Il faut sortir de la pensée dominante dont les maîtres-mots sont : compétitivité, concurrence, dumping social,



coût du travail, risque calculé ou encore, comble du cynisme libéral : le coût marginal de la morbidité routière.

Le vrai problème, c'est le « coût du capital » contre lequel se bat la CGT, qui est engagée dans une campagne sur le sujet.

Pour la CGT, au contraire, un développement humain durable, économique, social et environnemental exige toujours plus de garanties et de droits pour les salariés.

Un nouveau statut social pour TOUS les cheminots

La loi du 27 juin 2018 a acté la fin du recrutement au Statut, qui pourrait entraîner la fin programmée de notre régime spécial, et des dispositions régissant les relations collectives comme le déroulement de carrière, la grille, les garanties disciplinaires, etc.

Le Gouvernement et le patronat mettaient en avant la construction d'un cadre social de haut niveau dans la branche ferroviaire, et notamment à travers les classifications et rémunérations. Le texte s'est avéré très en-deçà des dispositions existantes, aussi bien à la SNCF que dans les autres entreprises de la branche. La CGT a fait valoir son droit d'opposition et cet accord n'a pas vu le jour. L'UTP (patronat ferroviaire) s'oppose pour l'heure à toute réouverture des négociations. Pire encore : elle a émis une « recommandation patronale » en-deçà de l'accord proposé, qui n'a aucune valeur.

La direction SNCF comptait sur l'accord de branche pour décliner unilatéralement dans l'entreprise un cadre social au rabais, en abrogeant purement et simplement le référentiel relatif aux contractuels (RH0254). Elle a finalement maintenu les différentes annexes relatives aux règles d'avancement, de revalorisations salariales et de progressions d'ancienneté. Pour autant, ces règles, très insuffisantes, ne s'appliquent pas aux nouveaux embauchés depuis le 1^{er} janvier 2020, qui ont conclu un contrat de « gré à gré » sans aucun cadre ni repère collectif.

Pour la Fédération CGT des cheminots, il y a urgence à construire un cadre social protecteur et apportant de nouveaux droits et garanties.

Le point de départ, c'est le Statut

Le cadre fixé par le Statut est, et restera, le cadre de référence dans l'entreprise. Le cadre social contractuel ainsi que de nombreux textes réglementaires de l'entreprise se sont construits à partir de ce socle. C'est donc à partir de ces dispositions que les négociations doivent s'engager pour garantir l'égalité de traitement et la bonne application du principe : « À travail égal, salaire égal ».

Pour l'heure, la position de l'UTP répond aux mêmes logiques de dumping social que dans le reste du secteur des transports.

- Classification sur 13 familles professionnelles ;
- La reconnaissance des diplômes ne serait plus obligatoire. Elle serait donc soumise à l'arbitraire patronal ;
- Le passage à la classe supérieure serait également totalement soumis à l'arbitraire patronal ;
- Quant aux majorations de salaire pour progression professionnelle, elles ne s'appliqueraient automatiquement que si la rémunération est au niveau de la RAG (rémunération annuelle garantie). Sinon, elles seraient totalement soumises à l'arbitraire patronal (le manager disposera d'une « enveloppe » qu'il distribuera selon son bon vouloir).

Pour la CGT, il faut empêcher le dumping, assurer l'égalité, arracher des conditions du plus haut niveau possible. Cela suppose :

- La définition de « points d'entrée de grille » qui correspondent aux grades de début dans chaque collèg et à la reconnaissance des diplômes ;



- La création de règles d'évolution entre chaque classe avec un contrôle social ;
- La transposition des postes actuels dans le nouveau système de classification en définissant un plus grand nombre d'emplois-types que les 144 repris dans la CCN, en corrigeant leur classification lorsqu'ils sont sous-classés par rapport à l'existant dans l'entreprise, et en limitant la possibilité de créer des postes qui ne correspondent pas aux emplois-types (pour éviter la polyvalence). 211 métiers ont été recensés dans le cadre d'un travail réalisé par les CTN à l'occasion de la négociation de branche ;
- La création d'un système de majoration pour expérience professionnelle (en plus de la majoration d'ancienneté), qui corresponde au moins en volume à ce qu'un cheminot peut attendre aujourd'hui des notations (PR et niveaux) sur une carrière (mais pas forcément avec le même processus, puisque nous privilégions l'ancienneté) ;
- Une majoration d'ancienneté plus importante, et égale pour tous les cheminots ;
- Une composition du salaire de base qui assure bien l'égalité de rémunération avec les statutaires en intégrant tous les éléments (traitement, prime de travail, IR...) et qui donne le droit aux contractuels aux mêmes éléments complémentaires : PFA, GVAC, GAEX, indemnités fixes ou récurrentes... ;
- L'application à tous les cheminots des droits relatifs à la pénibilité (ex. CPA...) ;
- La suppression du licenciement économique comme motif de départ.

21. IMPACT ENVIRONNEMENTAL

Le transport est l'activité qui contribue le plus aux émissions de gaz à effet de serre (GES) de la France. En 2017, il représente 30 % des émissions françaises de GES. Depuis 1990, les GES des transports ont augmenté de 13 %. Elles sont stables depuis 2010, l'amélioration de la performance environnementale des véhicules ne compensant pas l'augmentation de la circulation.

96 % des émissions de GES induites par les transports sont constituées de CO₂ provenant de la combustion de carburant. Les émissions liées à la circulation routière incombent à hauteur de 53 % aux véhicules particuliers, et à 42 % aux poids lourds et aux véhicules utilitaires légers.

Par convention, les émissions comptabilisées ne tiennent pas compte de celles liées à la fabrication des véhicules ou à celles des carburants.

Le transport aérien, intérieur et international, imputé à la France représente 4,4 % du total des émissions françaises de GES alors que les émissions du transport ferroviaire sont négligeables.

Le transport ferroviaire est 144 fois moins responsable de l'émission des gaz à effet de serre que le transport routier.

En 2017, le transport est le secteur émettant le plus de GES en France, avec 134 millions de tonnes de CO₂, soit 30 % de l'inventaire national de GES. En 1990, la part des transports, deuxième des secteurs les plus émetteurs, représentait 22 % du total national.

Répartition des émissions de GES selon le mode de transport :

En 2017, le parc français routier comprend 39,3 millions de véhicules, dont 83 % de voitures particulières (dont 61 % de diesel), 16 % de VUL (essentiellement diesel) et 2 % de poids lourds.

Le transport par la route constitue ainsi la quasi-totalité des émissions du transport (95 %). Le poids des émissions des poids lourds, rapporté à la circulation (km parcourus par les véhicules), est plus important que celui des voitures particulières.



Les poids lourds représentent 5 % de la circulation, contre 76 % pour les voitures particulières et les deux roues.

Alors que les émissions nationales de GES ont diminué de 15 % entre 1990 et 2017, celles des transports ont augmenté de 13 %. Le transport est le seul secteur dont les émissions de GES ont crû sur cette période.

Cette évolution est corrélée au niveau de la circulation qui présente des tendances similaires à celles des émissions de GES du secteur.

Ainsi,

- Le nombre de kilomètres parcourus par les véhicules routiers a progressé de 42 % depuis 1990 ;
- Le nombre de kilomètres parcourus par voyageur en véhicule particulier a augmenté de 26 % sur la période 1990-2017, malgré une tendance à la baisse observée dans la seconde partie des années 2000. Cette progression est toutefois moins forte que celle constatée dans les transports collectifs (+ 39 % depuis 1990) ;
- La quantité des marchandises transportées, exprimées en tonnes/kilomètre, a crû de 30 % entre 1990 et 2017. Alors que le transport routier de marchandises a progressé de 56 %, le transport de marchandises par voie ferrée a décliné de 42 %. Les Véhicules Utilitaires Légers ont connu la plus forte progression de leurs émissions de GES (+ 42 % entre 1990 et 2017), parallèlement à l'augmentation des marchandises transportées par ce type de véhicule.

Avec 640 000 véhicules, le parc français de poids lourds représente 2 % du parc français de véhicules routiers. Il est notamment composé de 15 % de bus et cars. Les poids lourds, bus et cars réalisent 5 % de circulation en 2016 (en véhicules/kilomètre) et assurent 83 % des marchandises transportées sous pavillon français. En 2017, les poids lourds, y compris bus et cars, ont émis 29,8 Mt CO₂, soit 22 % du total des GES émis par le secteur des transports.

Depuis 1990, les émissions de GES provenant des poids lourds ont augmenté de 0,6 % par an. Les émissions unitaires moyennes de CO₂ des poids lourds sont, en 2016, de 911 grammes de CO₂ par km, soit près de 5,5 fois plus que celles des voitures particulières.

Parce que la priorité n'a pas été donnée à des modes de transport plus vertueux, nous assistons à une hausse des coûts externes Transport, notamment ceux générés par la route, qui n'est pas prise en charge par les entreprises utilisatrices, mais par l'ensemble des contribuables. À l'inverse, il est imposé au système ferroviaire de tendre vers la couverture du coût complet, ce qui a pour conséquence d'accroître la dette.

Les coûts de transport existent bien. La question est de savoir qui les supporte ! Actuellement, le Capital est gagnant, car c'est le contribuable qui supporte le coût complet des transports. Dans les transports, mais comme ailleurs, ils socialisent les pertes (coût environnemental et social) et ils privatisent les bénéfices.

La domination de la route est néfaste pour l'environnement et génère des coûts induits de plus en plus importants.

Il est question de faire des investissements très lourds pour développer les trains à hydrogène.

Pourquoi vouloir à tout prix développer l'hydrogène dans le secteur qui n'a que très peu d'externalité en matière d'émissions de CO₂, si ce n'est pour profiter de crédits et lancer cette filière industrielle pour d'autres (le mode routier en particulier) ?



Pourquoi ne pas concentrer les moyens alloués pour développer le réseau électrifié, et concentrer les recherches sur la baisse de la consommation électrique, par exemple en réutilisant le courant traction pour le réinjecter sur le réseau ?

Ce constat accablant démontre l'urgence à mettre en œuvre une autre politique qui privilégie un rééquilibrage des différents modes de transport, notamment en développant le transport ferroviaire SNCF. Pourtant, le sujet de la multimodalité et de la part modale du transport ferroviaire sont, une nouvelle fois, les grands absents du projet de loi climat résilience.

