



De quoi
la politique
anti-Service Public
ferroviaire
de l'oligarchie
française
est-elle le nom ?



Appel-manifeste pour défendre et
développer le chemin de fer en France




La poursuite d'un projet politique vieux d'un siècle

La marginalisation du chemin de fer ne provient nullement d'une désaffection intrinsèque du peuple français pour le rail, de coûts qui seraient exorbitants, d'une prétendue inadéquation du train aux besoins de transport de marchandises et de personnes.

Elle provient au contraire de ce que des politiques volontaristes, planifiées soigneusement dès avant la seconde guerre mondiale, ont fait couler l'argent public à flot pour développer et moderniser le réseau routier, subventionner la voiture individuelle et l'aviation civile, adapter les villes à l'invasion automobile et les activités économiques à l'explosion du camionnage, pendant qu'une politique exactement inverse a été appliquée pour le rail :

- fermeture exponentielle de lignes, absence de modernisation des lignes existantes,
- réduction drastique d'emplois et d'effectifs continue à la SNCF,
- suppressions de trains, d'arrêts, de dessertes,
- financements insuffisants,
- horaires ou dessertes volontairement inadaptés pour décourager les usagers puis justifier les suppressions de trains,

Il s'agit d'un véritable projet politique, imposé massivement notamment dans l'après-guerre, destiné à favoriser un modèle de société individualiste.



Un risque grave de quasi-disparition du Service Public de chemin de fer

Le système ferroviaire connaît une crise très importante :

- il est confronté à une dette colossale (plus de 50 milliards d'euros) dont il est impossible de s'affranchir sans décision politique,
- l'infrastructure réseau se trouve dans un état vieillissant voire dégradé sur des milliers de kilomètres et les fermetures de lignes ne constituent plus un sujet tabou, tant à la SNCF qu'au gouvernement ou dans les régions, derrière des propos lénifiants.
- Les trains de nuit ont presque totalement disparu.
- Les tarifs du train se sont envolés, ses conditions d'utilisation sont de plus en plus rigides.

De plus, la concurrence totalement faussée et déloyale de la voiture individuelle, du covoiturage, des autocars et des vols à bas coût, qui bénéficient de toutes les faveurs des pouvoirs publics, s'accroît.

La part modale du chemin de fer dans le transport de voyageurs, pourtant déjà très faible, est répartie à la baisse en France depuis plusieurs années, tandis que le transport de marchandises par voie ferrée poursuit son effondrement.

Loin d'en déduire la nécessité d'un rééquilibrage de la politique de transports, les classes dominantes de notre pays cherchent sans le dire à aller plus loin et faire disparaître le chemin de fer comme transport structurant fonctionnant en réseau, pour ne conserver au mieux que quelques liaisons TGV entre Paris et les très grandes villes et des trains de banlieue dans les agglomérations les plus importantes.



Déjouer les manipulations de la politique anti-ferroviaire, anti-Service Public

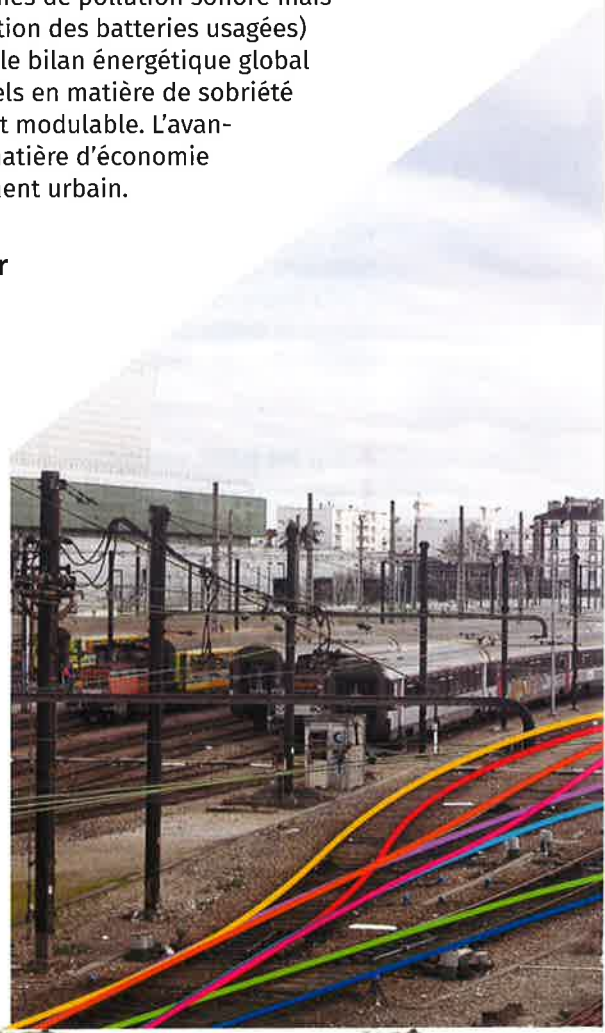
Bien sûr, les tenants du tout-routier ont su adapter leur discours à l'évidence des dégradations écologiques et des régressions sociales considérables dont leur politique est responsable : ils affirment que la suppression d'une ligne ferroviaire n'est pas forcément synonyme de disparition du transport collectif, que le problème de la pollution ne vient pas de l'hypertrophie du transport routier (certains poussant la malhonnêteté à noter finement qu'un train vide pollue plus qu'un autocar plein) mais des performances insuffisantes des moteurs actuels des automobiles, qu'il faudrait développer le réseau autoroutier « *pour améliorer la sécurité* »...


Pourtant, les faits sont têtus : toutes les études montrent que les usagers préfèrent le train au car et que les transferts d'une ligne ferroviaire sur route entraînent aussi bien immédiatement qu'à long terme une forte baisse de fréquentation. La fermeture d'une ligne ferroviaire constitue ainsi le plus souvent le prélude à la disparition de tout transport collectif, et la fermeture d'une gare ferroviaire le prélude à la disparition des autres services publics d'une ville.

Les autocars à longue distance dérégulés n'ont pas amélioré la mobilité : l'immense majorité d'entre eux circulent sur des itinéraires desservis par le rail qu'ils concurrencent durement en raison des péages bien inférieurs qu'ils payent, et des salaires et conditions de travail au rabais de leurs conducteurs (dumping salarial et social).

Quant à la pollution du transport automobile, certes des améliorations sont possibles, mais il en est de même pour les trains, les plus récents consommant moins d'électricité que leurs prédécesseurs tout en ayant des performances supérieures. Sans parler des fraudes sur les normes anti-pollution des automobiles, faut-il rappeler que la voiture électrique ne fait principalement que déplacer la pollution (il faut bien produire l'énergie des batteries – et la grande majorité de l'énergie, même électrique, dans le monde, provient de la combustion d'hydrocarbures) ; elle présente des avantages en termes de pollution sonore mais crée massivement une nouvelle pollution (venant de l'élimination des batteries usagées) demeure chère à l'achat et n'améliore qu'au mieux à la marge le bilan énergétique global du véhicule. Le chemin de fer possède des avantages structurels en matière de sobriété énergétique, car c'est un moyen de transport guidé, massifié et modulable. L'avantage est également structurel en faveur du chemin de fer en matière d'économie d'espace, de sécurité, de lutte contre la sédentarité et l'étalement urbain.

Peinte en rose ou en vert, la politique du tout-routier demeure réactionnaire. Il en est de même pour l'hypertrophie du transport aérien, dont l'incapacité à desservir finement le territoire, à s'arrêter dans les centres-villes et à présenter une vraie souplesse d'usage est structurelle.





Éviter des « remèdes » pires que le mal

Certains prétendent, parfois de bonne foi, souvent pour masquer leur soutien à la politique anti-ferroviaire, sauver le train en recyclant des recettes « néo-libérales » qui favorisent structurellement les concurrents du rail. Ainsi l'ouverture à la concurrence a accéléré l'effondrement du fret ferroviaire en France contrairement aux prédictions de ses thuriféraires... qui maintenant prônent la même mesure pour le transport de voyageurs !

En matière tarifaire, la politique de « petits prix » sans cesse fluctuante, opaque, incompréhensible pratiquée par la SNCF a surtout pour effet d'introduire une concurrence au sein même des trains de la SNCF (les trains à bas prix vidant les autres), de compliquer l'achat des billets de train et de faire perdre peu à peu toute flexibilité dans son usage, incitant les voyageurs à se reporter vers d'autres modes de transport. Elle n'a rien à voir avec la baisse générale et transparente des tarifs de base que nous revendiquons.

Certaines associations d'usagers du rail protestent sottement contre des grèves qui dénoncent pourtant comme elles la dégradation du service ferroviaire : tout en portant des solutions alternatives.

Plutôt que l'union sacrée derrière une direction de la SNCF mise en place pour appliquer une politique de destruction du Service Public du chemin de fer, c'est l'union des travailleurs et usagers du rail comme de tous les progressistes pour la défense et la reconquête du service public qui évitera le pire !



Une politique de destruction générale des services publics et de l'industrie

Comme nous l'avons rappelé, la disparition d'une gare, repère structurant dans une ville, ou d'une ligne ferroviaire est consubstantielle d'une politique générale de disparition de tous les services publics. Mais la disparition du chemin de fer s'inscrit également dans le cadre de la politique de désindustrialisation de la France.

Malgré un réseau routier surdimensionné et toutes les facilités accordées aux camions, ceux-ci ne pourront jamais constituer une solution efficace de transport pour l'industrie lourde, notamment. Largement parallèle au déclin du rail, l'explosion du réseau autoroutier, présentée par la bourgeoisie comme une nécessité pour le développement économique, n'a en rien enrayeré le déclin des services publics ni de l'industrie, elle n'a pas freiné la désertification rurale, permettant au contraire facilement de traverser les territoires sans s'arrêter.

On ne peut s'opposer à ces politiques néfastes sans concrètement remettre en cause les politiques de libéralisation (traités, directives, règlements...) de l'Union Européenne.

Celles-ci reposent sur le principe de la concurrence « libre et non faussée » (qu'elle prévoit d'imposer à court terme au trafic ferroviaire de passagers, après l'avoir fait pour les marchandises) et impose ainsi la dérégulation des services publics tout en favorisant la délocalisation des activités industrielles vers les pays dont les salaires et normes environnementales sont inférieures aux nôtres.





Une politique d'aménagement du territoire déséquilibré et néfaste

En plus de contribuer lourdement à la désertification rurale, la marginalisation du rail et l'automobile de masse créent des nuisances urbaines considérables et engendrent un étalement urbain qui engendre une artificialisation inquiétante des terres.

La politique du tout-routier constitue également une politique contre les piétons et cyclistes, alors que le transport par voie ferrée est naturellement complémentaire de ces modes de locomotion non motorisés. La périurbanisation institue des zones éloignées tant de la nature que des commodités de la ville, zones structurellement difficiles à desservir par les transports en commun et adaptées à la voiture particulière. Elles favorisent la baisse de la conscience de classe en dispersant les populations et les éloignant de leur lieu de travail, et constituent ainsi le terreau de l'extrême droite.

De surcroît, la politique anti-ferroviaire engendre une hypertrophie des plus grosses agglomérations, qui sont plus épargnées que les autres par la disparition des activités économiques productives et qui seules bénéficient pleinement de l'aviation civile, alors que les trains de nuit permettaient une desserte fine des villes moyennes même sur de longues distances.



Une politique contre le monde du travail

La politique anti-ferroviaire constitue d'abord une attaque contre les travailleurs du rail, coupables pour le patronat de leur important niveau de syndicalisation et de combattivité, lui-même dû au degré très élevé de socialisation du transport ferroviaire, qui permet un haut niveau de sécurité et rend efficace ce mode de locomotion. Le rôle éminent des cheminots dans les luttes de classes, comme dans la résistance antifasciste, ne lui a jamais été pardonné par la bourgeoisie.

En revanche, le transport routier s'avère structurellement plus facile à morceler et à déréguler, rendant plus difficiles les luttes de ses travailleurs. Les médias se déchaînent régulièrement contre les cheminots en grève pour l'intérêt général tandis qu'ils trouvent toutes les excuses aux actions nuisibles des patrons du secteur routier défendant leur « droit » à polluer sans payer de taxe.

De plus, comme on l'a déjà souligné, l'organisation du territoire autour de la voiture particulière favorise l'individualisme et un mode d'organisation spatiale entravant la conscience de classe : la marginalisation du rail constitue une politique contre le monde du travail dans son ensemble. La nécessité pour de nombreux travailleurs d'aller travailler en véhicule motorisé individuel s'avère l'un des premiers exemples massifs d'« ubérisation » de l'économie, c'est-à-dire de déguisement d'une partie de l'activité salariée sous la forme d'un libre choix.

D'objet de liberté vanté par la propagande officielle, la voiture devient en réalité un fléau imposé par l'employeur permettant de réaliser de façon inefficace des tâches répétitives (les déplacements domicile-travail) pour lesquelles le transport non motorisé ou collectif serait bien plus adapté s'il n'avait été volontairement réduit à la marginalité sur la plupart du territoire.





Des propositions au cœur de l'intérêt général

Seule une politique publique de transports permettra de relever le défi de la mobilité durable, autour notamment d'un grand Service Public ferroviaire unifié favorisant et portant l'intermodalité.

- 1** La dette du système ferroviaire qui est pour une large part une dette d'État doit être épongée comme cela s'est fait à deux reprises en Allemagne. Les investissements dans le transport ferroviaire doivent être financés par un Pôle Public financier et bancaire à un taux d'intérêt très faible, à taux zéro par exemple, comme l'accorde la BCE aux banques privées.
- 2** En appui du pôle public et bancaire en lieu et place des Partenariats Publics Privés (PPP), la création, la maintenance, la modernisation des infrastructures ferroviaires peuvent être financées par la mise en œuvre d'une écotaxe poids lourds (en transit pour commencer...), la renationalisation des concessions d'autoroutes, la création d'un livret d'épargne de développement durable sur le modèle du livret A...
- 3** Pour faciliter la mobilité du plus grand nombre et assurer l'égalité d'accès et de traitement, il faut la mise en œuvre d'une tarification de Service Public accessible à tous et en tous lieux.
- 4** La relance des trains de nuit, de l'auto-train, des trains autos-couchettes (TAC) ainsi que les autres circulations ferroviaires dites Trains d'Équilibre du Territoire (TET, trains corail...).
- 5** Mobilisons-nous contre les fermetures de gares, de guichets et boutiques SNCF, de triages...
- 6** Exigeons l'abrogation du contrat de performance qui consacre l'abandon des lignes UIC 7 à 9 pour le transport ferroviaire.
- 7** Arrêtons en convergence avec d'autres forces les massives suppressions d'emplois de cheminots qui affectent la qualité de service et la sécurité.
- 8** Imposons l'élargissement de Versement Transport (VT) aux Régions (AOT) pour leur permettre de financer, entre autres, le développement du TER.
- 9** Afin d'être en adéquation avec les ambitions affichées pour la lutte contre le réchauffement climatique, contre les émissions de GES, agissons pour la remise en service des lignes inexploitées et la réouverture de grands triages ferroviaires et pour la relance de l'activité dite du wagon isolé (messagerie) en l'inscrivant dans la loi comme d'intérêt public pour le rendre éligible à des subventions publiques.
- 10** Développons le ferroutage et imposons aux décideurs politiques de s'attaquer résolument à la concurrence « déloyale » entre le RAIL et la route en intégrant par exemple les coûts externes (pollution, accidentologie, usures des infrastructures...) dans le coût du transport par la route.
- 11** Enfin nous proposons une meilleure représentativité des usagers dans les instances de décisions et la relance des comités de lignes et de partenaires permettant aux usagers/citoyens de contribuer à la définition de la consistance du Service Public ferroviaire.





Résister et passer à la contre-offensive

Toute politique progressiste des transports implique de faire du chemin de fer le mode de locomotion dominant tant pour les marchandises que les voyageurs. Dans l'immédiat, tout syndicaliste, tout progressiste, tout écologiste doit défendre le rail et sa gestion publique contre le risque de disparition qui le menace en France.

Cette disparition participerait du déclassement complet de notre pays, de son industrie, de sa classe laborieuse, de ses campagnes et villes moyennes, noyées dans une Europe ultra-« libérale » où seules peuvent espérer survivre, en proie à une intense compétition, les plus grandes métropoles.

Ne laissons passer plus aucune suppression de ligne, de train, de gare ou d'arrêt ! Agissons pour le retour à une SNCF unifiée disposant du monopole du trafic ferroviaire national ! Préparons et imposons la fin de la soumission aux groupes de pression patronaux du pétrole, de l'automobile et de l'aviation et agissons pour la renaissance du chemin de fer !



convergence-nationale-rail.fr

NOUS CONTACTER

PAR E-MAIL :

convergence.rail@hotmail.fr

PAR VOIE POSTALE :

Didier le Reste
Président de la CNR
05 rue Paul Dukas 75012 Paris