

FAITES-NOUS PRÉFÉRER LE TRAIN !

Tel est bien l'enjeu. Bien que les transports soient responsables de 39% des émissions de gaz à effet de serre (GES), bien que le train pollue 32 fois moins que la voiture et 23 fois moins que l'avion, les actes du gouvernement ne suivent pas les promesses de lutter contre le réchauffement climatique.



Manifestation nationale pour les services publics, à Lure (Haute Saône) le 13 mai 2023. Parmi les revendications : « Non à l'ouverture du rail à la concurrence ».



Non seulement le train, grand oublié du plan de relance, n'est pas une priorité gouvernementale, mais l'ouverture des TER à la concurrence vers laquelle s'orientent certaines régions, dont la Bourgogne Franche-Comté, ne peut que dégrader le service ferroviaire.

On nous objecte que la décision vient de l'Europe. Encore faut-il rappeler que c'est avec l'accord complice de tous les gouvernements français depuis 30 ans, et la responsabilité de tous les partis politiques qui ont soutenu

des traités instituant le règne de la « **concurrence libre et non faussée** » comme principe fondateur de la construction européenne.

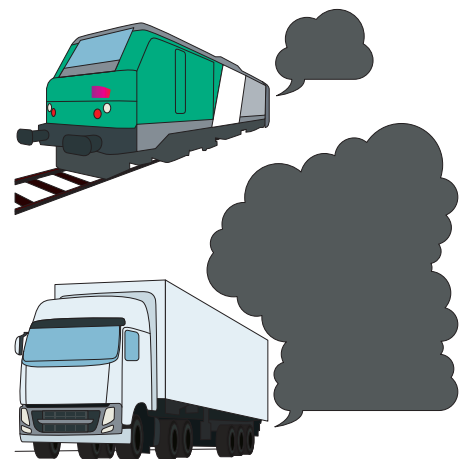
Il est néanmoins possible de différer de 10 ans l'obligation européenne d'ouverture à la concurrence en signant d'ici la fin de l'année 2023 une convention TER 100% SNCF. C'est la proposition que portent le parti communiste et ses élu·e·s.

Nous voulons que cette convention développe une offre ferroviaire publique construite démocratiquement et conforme aux besoins des usagers. Ce journal s'en fait l'écho. Bien sûr que c'est incompatible avec la volonté de faire des économies sur le train, et qu'il faut au contraire un effort financier sans précédent pour une nouvelle « bataille du rail », mais a-t-on fait le bilan des maladies évitées et des vies épargnées avec la réduction des pollutions et des accidents routiers ?

Prend-on la mesure des catastrophes à venir si les leviers les plus efficaces contre le réchauffement climatique ne sont pas saisis ?

La région de Bourgogne-Franche-Comté est face à un choix clair : **s'inscrire dans la continuité des politiques néolibérales, ou rompre avec elles.** Ensemble, usagers et cheminots, agissons pour que ce soit la deuxième option qui l'emporte.

Évelyne Ternant
Référénte régionale du PCF
en Bourgogne-Franche-Comté



**TRAIN DE FRET = DIX FOIS MOINS DE CO₂
PAR KILOMÈTRE QUE LES POIDS LOURDS**

Y VOIR CLAIR DANS LE DÉBAT SUR LA SNCF ET LE TRANSPORT EXPRESS RÉGIONAL (TER)



UNE CONVENTION SNCF, QU'EST-CE QUE C'EST ?

La circulation des TER est aujourd'hui encadrée par une convention avec la SNCF, qui définit les circulations, les tarifs des billets de train et leurs modalités de distribution, et prévoit la subvention versée par la région. Elle donne lieu à des réunions régulières pour en assurer le suivi.

La région organise également la flotte de matériel roulant (achats, programmes de maintenance), en prenant appui sur l'expertise de la SNCF. En accord avec l'État, elle fixe les priorités de rénovation des infrastructures ferroviaires et engage les travaux nécessaires.

QUE SE PASSE-T-IL AVEC LA MISE EN CONCURRENCE DU TRANSPORT FERROVIAIRE ?

Le réseau régional est préalablement découpé en lots qui doivent fonctionner de manière autonome, chacun étant doté d'une flotte de matériel, d'un atelier de maintenance, et d'une affectation de cheminots dédiés, qui ne peuvent effectuer leur service ailleurs. La SNCF est alors mise en concurrence sur tout ou partie des lots.

La région devient l'organisatrice du service, ce qui de financer : le recrutement d'agents, des études externes pour acquérir la compétence (déjà évaluées à 6 millions d'euros avant la première publication d'appel d'offre)... avec toute la complexité de coordination et les risques de dysfonctionnement qu'implique l'existence de plusieurs opérateurs pour assurer les correspondances et la continuité du transport dans un réseau fractionné.

LA SNCF COÛTERAIT TROP CHER À LA RÉGION ?

Les partisans de la concurrence avancent souvent l'argument que la SNCF est trop chère et trop opaque.

Certes, la SNCF, sous la pression d'un Etat qui se désengage du service public, enregistre une marge sur la convention SNCF. Mais il faut bien comprendre que cette marge sert en partie à financer les investissements dans le réseau ferré. La concurrence n'allègera pas le budget de la région mais au contraire l'aggravera car il y a des surcoûts et des logiques de rentabilité chez les concurrents de la SNCF. De plus elle prive la SNCF des ressources dont elle a besoin pour investir dans le train.

Si la concurrence ne peut améliorer ni les finances régionales ni la qualité du service, elle est en efficace pour dégrader les conditions de travail et de rémunération des cheminots et faire du nivellement social par le bas : c'est la mauvaise réponse aux vrais problèmes du transport ferroviaire.

Il est possible de retarder de dix ans l'application de la directive européenne sur l'ouverture à la concurrence en signant avant le 31 décembre 2023 une convention 100% SNCF. C'est la proposition des élus régionaux communistes, qui recommandent par ailleurs d'accroître la pression sur l'Etat et la direction de la SNCF pour que le service public ferroviaire en France soit à hauteur des impératifs écologiques et des besoins de mobilité.

Les communistes de Bourgogne Franche-Comté portent un projet complet avec des grands principes qui devraient guider la rédaction d'une convention, dont nous publions ici quelques extraits.

Bourgogne Franche-Comté

Ouverture à 100 % des TER à la concurrence : un choix unique en France qui révolte les élus PCF du conseil régional

À la surprise de beaucoup, direction de la SNCF comprise, la Région Bourgogne-Franche-Comté a choisi d'être la seule en France à ouvrir la totalité de son réseau à la concurrence. Avant le vote du jeudi 27 janvier, communistes et syndicats CGT/UNSA/SUD-Rail/CFDT se mobilisent.

Jean-Pierre TENOUX - 22 janv. 2023 à 05:00 - Temps de lecture : 3 min



Muriel Ternant, présidente du groupe PCF à la Région, avec les conseillers Matthieu Guinebert et Marie Poinsel. Photo ER /Ludovic LAUDE

UNE GRANDE AMBITION FERROVIAIRE POUR UNE CONVENTION RÉGION-SNCF RÉPONDANT AUX BESOINS DE MOBILITÉ



NOS PROPOSITIONS

UN SERVICE PUBLIC 100% SNCF, parce que la multiplicité des opérateurs :

- fractionne et désorganise le réseau,
- induit des coûts supplémentaires d'interface et de doublons,
- affaiblit la capacité de la SNCF à régénérer le réseau
- met fin aux mutualisations et menace les petites lignes ferroviaires,
- joue la concurrence sur les conditions de travail et les salaires des cheminots,
- en un mot, **dégrade la qualité et la sécurité du service.**



UNE CONSTRUCTION DÉMOCRATIQUE DU SCHÉMA DE TRANSPORT RÉGIONAL

- **une conférence régionale** réunissant la SNCF, les usagers, les syndicats, les élus locaux et régionaux pour définir les axes principaux de la convention SNCF-Région,
- **un comité de pilotage SNCF-Région** ouvert aux organisations syndicales, usagers, où chaque groupe politique dispose d'un siège, pour le suivi de la convention
- **des comités de lignes** qui se réunissent deux fois par an pour exprimer les besoins des usagers et des territoires et assurer la complémentarité des correspondances jusqu'au dernier kilomètre avec d'autres modes de déplacement (vélo, bus, covoiturage).



UN ENGAGEMENT AU RESPECT DES HORAIRES DES TRAINS, AVEC DES PÉNALITÉS FINANCIÈRES

C'est essentiel pour l'attractivité de ce mode de transport. **43% des retards sont dus à des défaillances** de matériel automoteur, d'où l'importance des services de maintenance, du renouvellement du matériel, et des embauches.



UNE TARIFICATION SOCIALE ALLANT JUSQU'À CERTAINES GRATUITÉS

Rendre le train accessible à toutes et tous, c'est une priorité pour l'égalité, la solidarité, et l'écologie. **Nos priorités** : renouveler le pass TER pour les jeunes, étudier la gratuité pour les étudiant-e-s, les déplacements domicile-travail, et les personnes à faible revenu.

UN SERVICE PUBLIC HUMAIN

Remettre de la présence humaine dans les trains et les gares pour la qualité du service, la sécurité et la billetterie. Améliorer l'accessibilité aux personnes handicapées est un impératif de solidarité.



DES MOYENS FINANCIERS À HAUTEUR DES BESOINS



L'État peut faire appel au financement des infrastructures par la Banque Centrale Européenne et reprendre la dette SNCF. La renationalisation des autoroutes peut apporter des ressources pour le train. La région peut instaurer une écotaxe camion, faire contribuer les employeurs et taxer les locaux et parkings commerciaux. **L'ambition ferroviaire se mesure aux moyens financiers qui sont mis dans ce mode de transport.**

LA PAROLE AUX USAGERS EN BOURGOGNE-FRANCHE-COMTÉ POUR UN SERVICE FERROVIAIRE À HAUTEUR DES BESOINS

DEMANDES SUR LA RÉGION

- Des trains, pas de bus en remplacement;
- une présence humaine dans les gares: aucune fermeture de gare ou de guichet (Besançon-Mouillères, Is sur Till, Louhans, Nuits St Georges, etc.);
- achat de billets sans supplément dans les trains;
- des trains ponctuels et des correspondances assurées;
- mise en accessibilité rapide des gares de Chalon, Mâcon et Nevers et des gares de correspondance (Frasne, Laroche-Migennes, Saint-Jean de Losnes, Mouchard, Montchanin, Tournus);
- Engagement de la région pour développer le fret ferroviaire et s'opposer au démantèlement de SNCF-réseau.

NORD FRANCHE-COMTÉ

- liaison directe Montbéliard, Belfort, Lure, Epinal, Nancy avec régénération des voies (Lure-Epinal)
- liaison directe entre Belfort et l'aéroport de Bâle;
- repenser l'exploitation de la ligne Belfort-Delle pour assurer les correspondances avec la gare TGV Meroux, l'accès direct à Delémont (Suisse) et les transports scolaires;
- amélioration du service sur la ligne Paris-Mulhouse (ligne 4), rétablissement de la liaison jusqu'à Bâle;
- réouverture de la ligne Belfort-Giromagny.



YONNE-NIÈVRE-SAÔNE-ET-LOIRE

- régularité et de respect des horaires pour les navetteurs Sens-Paris
- plus de trains directs sur Paris aux heures de pointe;
- rétablissement de la continuité Laroche-Paris, coupée à Montereau;
- amélioration des dessertes et continuité sur les deux lignes du Morvan Auxerre- Clamecy et Auxerre -Avallon;
- modernisation complète des voies de la liaison Nevers -Chagny et préparation de l'électrification cette partie de la VFCEA;
- étude sur la réouverture de la ligne Nevers-Clamecy;
- Modernisation et électrification de la liaison Autun-Etang sur Arroux.

Signez et faites signer la pétition « Pour un nouvel élan du rail en Bourgogne Franche-Comté » !

SUD FRANCHE-COMTÉ

- Relance indispensable de la liaison vers Lyon via le Jura, qui concerne aussi Besançon et Belfort, avec deux relations TERGV Mulhouse-Lyon (matin et soir) empruntant la LGV entre Besançon et Belfort;
- Ligne des Hirondelles (Jura): réouverture de la section Saint-Claude Oyonnax;
- relance de la Ligne Dole-Vallorbe pour compenser les réductions d'offre Lyria;
- deux relations ferroviaires par jour entre Lons-le-Saunier et Dijon.



APPEL À SIGNATURE

- 1- le service du transport TER doit être assuré par l'entreprise publique SNCF, sans la mise en concurrence qui fractionne le réseau, empêche les mutualisations des coûts, supprime les petites lignes et dégrade les conditions de travail des salarié-e-s ;
- 2- de nouvelles ressources financières doivent être recherchées par l'État et la région pour que l'offre de service ferroviaire réponde aux besoins de mobilité et de lutte contre le réchauffement climatique ;
- 3- l'offre de transport doit être construite démocratiquement, en associant les usagers, les organisations syndicales, les élu-e-s et la SNCF, dans des comités de lignes pour recueillir les besoins locaux et dans des instances régionales pour décider des orientations.

Prénom :

Nom :

Adresse :

.....

Mail :

À renvoyer : comité régional PCF,
59 rue des flûtes Agasses
25 000 Besançon

Signer en ligne :

