

# LES CHEMINOT·ES SE MOBILISENT POUR L'INTÉRÊT GÉNÉRAL !



Madame, Monsieur,

Après 30 ans de privatisation au Royaume Uni, sous la pression citoyenne en reconnaissant l'échec, les gouvernements ont choisi de renationaliser leur système ferroviaire.

Pendant ce temps, le gouvernement français et la Direction SNCF décident d'accélérer le processus de privatisation du rail public en France qui se traduit par les décisions suivantes :

- ⇒ Liquidation de l'outil public de transport de marchandises FRET SNCF au 31 décembre 2024 ;
- ⇒ Mise en place de filiales de droit privé dans le cadre de l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs ;
- ⇒ Désengagement sur le financement des infrastructures ferroviaires.

## LE TRANSPORT PUBLIC DE MARCHANDISES EST UN ATOUT ENVIRONNEMENTAL !

Alors que à la suite de l'ouverture d'une enquête relative à la légalité des aides publiques apportées à FRET SNCF entre 2007 et 2019, la Commission européenne laissait 3 ans à la France pour répondre (choix fait par l'Allemagne). Le gouvernement a négocié avec Bruxelles un plan de discontinuité de cette activité, ainsi de concert, gouvernement et Direction SNCF ont décidé de liquider le FRET SNCF en créant deux entités de droit privé et en livrant 23 trafics dits « rentables » à la concurrence.

**PIRE** : ces nouvelles entités auront interdiction de se repositionner sur ces trafics pendant 10 ans et sont priées de se concentrer sur les flux moins rentables mais plus complexes à gérer.

**PIRE ENCORE** : en cas de faillite des entreprises privées, le risque d'un report massif des tonnages transportés sur des flux routiers est réel et ce sont autant d'usines et d'industries qui n'auront plus la possibilité d'utiliser le train pour transporter leurs marchandises.

Le ferroviaire français ne représente que 10 % du transport de marchandises aujourd'hui malgré 17 ans de progressive privatisation depuis l'ouverture à la concurrence en 2006.

Comme dans d'autres pays qui l'ont mis en place, passer à 25 % du tonnage transporté par train permettrait de réduire de 5 milliards de tonnes les émissions de gaz à effet de serre !

## DÉTRUIRE FRET SNCF, C'EST EMPOISONNER LA POPULATION ET NOTRE PLANÈTE !

Comme préconisé par la Commission d'Enquête du Sénat, nous réclamons l'arrêt de cette liquidation et l'instauration d'un moratoire afin de remettre tous les acteurs autour de la table !

## ET LE TRANSPORT VOYAGEURS DANS TOUT ÇA !

### CONCURRENCE DANS LE TRANSPORT DE VOYAGEURS RÉGIONAL : UNE HYPOCRISIE !

Contrairement à ce qui peut être dit, les voyageurs n'auront pas le choix entre plusieurs opérateurs car les entreprises qui remportent l'appel d'offres obtiennent dans le même temps l'exploitation exclusive de la ligne pour 10 ans !

**EN CLAIR**, le gouvernement et la Direction SNCF transfèrent le personnel, le matériel, etc à des entreprises privées financées par l'argent public des conventions !



**PIRE** : quand la SNCF remporte l'appel d'offres pour une ligne TER, elle crée des filiales à part alors que cela n'est pas obligatoire ! Là encore, les cheminot·es sont transféré·es mais pas leurs conditions de travail et **nous doutons que les opérateurs privés feront d'autres choix que la rentabilité financière** (réduction du nombre de dessertes, de guichets...), **plutôt que de répondre à vos besoins de proximité.**

Aussi, comme elle l'a fait pour le transport de marchandises, la SNCF facilite l'accès des nouveaux opérateurs en diminuant par avance son niveau de prestations (exemple de fermetures des guichets de Montfort et de Messac plus récemment, diminution d'accueil en gare et de services) afin de permettre aux nouveaux opérateurs de difficilement faire pire et diminuer le coût d'exploitation.

**FACE À CETTE ESCROQUERIE INTELLECTUELLE, NOUS RÉCLAMONS L'ARRÊT DE LA FILIALISATION ET DE LA CONCURRENCE DANS LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS, TANT TER QUE TGV ET INTERCITÉ !**

**MAINTENANCE ET RÉGÉNÉRATION DU RÉSEAU FERROVIAIRE :  
L'ÉTAT DOIT INVESTIR POUR GARANTIR L'ÉGALITÉ DE TRAITEMENT DES CITOYENS FRANÇAIS !**

Les infrastructures ferroviaires souffrent d'un sous-investissement depuis des années. Les travaux engagés ne suffisent plus à maintenir le réseau en bon état et cela peut à terme impacter la sécurité des circulations à l'exemple du drame de Brétigny en 2013.

**CONSÉQUENCES : COMME LES CHEMINOT·ES, VOUS SUBISSEZ RETARDS ET SUPPRESSIONS DE TRAINS IMPACTANT VOTRE VIE QUOTIDIENNE ET VOTRE TRAVAIL.**

**PIRE** : la mise en concurrence de certaines lignes régionales et inter-régionales entraîne aussi la « cession » de certaines voies aux régions administratives et politiques. **L'ÉTAT SE DÉSENGAGE DONC UNE FOIS ENCORE !**

Il en résulte que le maintien en état de circulation de lignes dite de desserte fine du territoire sont dévolues aux régions et collectivités locales aux moyens financiers limités.

**C'EST LE SCÉNARIO À L'ANGLAISE, VIEUX DE 30 ANS, QUE GOUVERNEMENT ET DIRECTION SNCF METTENT EN PLACE !**

**Nous revendiquons la mise en œuvre d'une loi pluriannuelle de financement des infrastructures pour un développement des transports ferroviaires marchandises et voyageurs** permettant de répondre au nécessaire report modal de la route sur le rail et répondre aux impératifs environnementaux.

**Cela passe par l'arrêt de la mise en concurrence du réseau ferré national et l'organisation d'un débat public pour que s'arrête le gâchis d'argent public organisé !**

***Nota bene et non des moindres** : contrairement à certaines affirmations, les routes bretonnes ne sont pas gratuites mais financées par les collectivités et donc l'argent public.*

**NOUS SOMMES CONSCIENT·ES DES DÉSAGRÈMENTS QU'UNE ACTION CHEMINOTE ENGENDRE.  
CEPENDANT, CE COMBAT EST JUSTE ET NÉCESSAIRE !**

**IL DOIT AUSSI DEVENIR LE VOTRE !**

**DÉFENDONS ENSEMBLE UN TRANSPORT ÉCOLOGIQUE ET SOCIAL.**

**BON POUR NOTRE SANTÉ ET POUR LA PLANÈTE.**

Décembre 2024

*Ne pas jeter sur la voie publique*