

# VOTE ACTION FERROVIAIRE

La **CGT** propose d'animer la campagne électorale au Conseil Régional en participant à un vote action ferroviaire afin de placer l'ambition d'un meilleur service public ferroviaire au cœur des débats en votant **POUR** :

**Une convention TER SNCF de 10 ans sans ouverture à la concurrence.**  
**Le développement des dessertes ferroviaires en Pays de la Loire.**  
**L'unicité du système ferroviaire.**

**Que l'argent public du ferroviaire cesse d'alimenter les profits des actionnaires.**  
**Une présence humaine et qualifiée dans les gares et dans tous les trains.**

Votez en ligne : [https://www.petitionenligne.net/vote\\_action\\_ferroviaire](https://www.petitionenligne.net/vote_action_ferroviaire)



Alors que gouvernement à majorité LR au Conseil Régional et direction du groupe SNCF poussent pour imposer la concurrence au voyageur, il est nécessaire de savoir qu'elle n'est pas encore obligatoire pour les TER et qu'il est encore possible de garantir le service public SNCF pour 10 ans par une convention négociée avant décembre 2022. Les élections régionales des 20 et 27 juin 2021 seront donc déterminantes pour des milliers d'usagers et des centaines de cheminot-e-s ! Afin d'éclairer le débat, vous trouverez dans cette publication des arguments nécessaires à la compréhension des enjeux, venants contredire le discours libéral des dirigeants actuels.

**- Des mensonges répétés, ne font pas une vérité -**

La concurrence serait une opportunité pour faire, plus de trains, de meilleure qualité, tout en coûtant moins cher. Voilà le mensonge répété par tous les promoteurs de la casse du service public à longueur de temps.

## La réalité :

Lors des grèves de 2018 contre la réforme ferroviaire, La CGT a démontré la vacuité de tous ces arguments en publiant « **ensemble pour le fer** ». Elle propose « **Les 21 conditions** » pour le développement du transport public voyageur.



De plus nous ne sommes pas les seuls à faire l'analyse des méfaits de la concurrence. En janvier 2019, une étude de la très sérieuse Université Catholique de Louvain a des conclusions qui confirme nos analyses :

RÉSUMÉ... « Cette étude aborde la libéralisation du rail dans les trois pays où celle-ci est la plus avancée (Grande-Bretagne, Suède et Allemagne) ... De manière générale, il semble que **le coût pour le contribuable ne se soit pas réduit. Les subsides publics ont augmenté...** La part modale du train et la ponctualité se sont améliorées dans tous les pays concernés, même s'il est difficile d'en attribuer la cause à la libéralisation, puisque celle-ci a été accompagnée d'un important refinancement et réinvestissement public... **Enfin, il apparaît que le nombre de cheminots ait été considérablement réduit après la mise en place de la concurrence.... Les conditions de travail des cheminots se sont généralement détériorées.** »

# TOUT EST DIT !

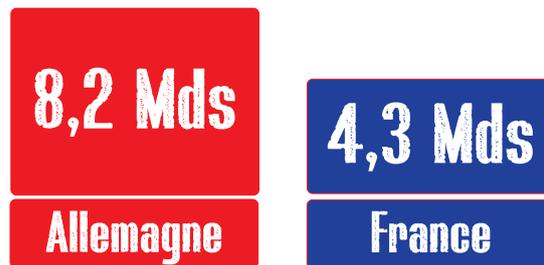
**30 % moins cher**  
**30% de plus de fréquentation !**

Cet argument est repris par les LREM et les LR au pouvoir. L'ouverture à la concurrence des trains régionaux en Allemagne aurait eu ces vertus !

**30 % moins cher**... C'est la dotation publique par voyageur.

**La vérité**, cela ne veut pas dire que les voyageurs et les pouvoirs publics paient moins. C'est surtout le fruit d'une promotion du train en Allemagne bien plus forte qu'en France. Les trains sont plus remplis ce qui abaisse potentiellement le coût par voyageur. Mais il faut regarder attentivement le niveau du financement des trains régionaux dans chaque pays. Les Länder (régions) allemands financent bien plus le train que les régions françaises, permettant d'en faire circuler plus et favorisant un réel report modal de la route vers le rail.

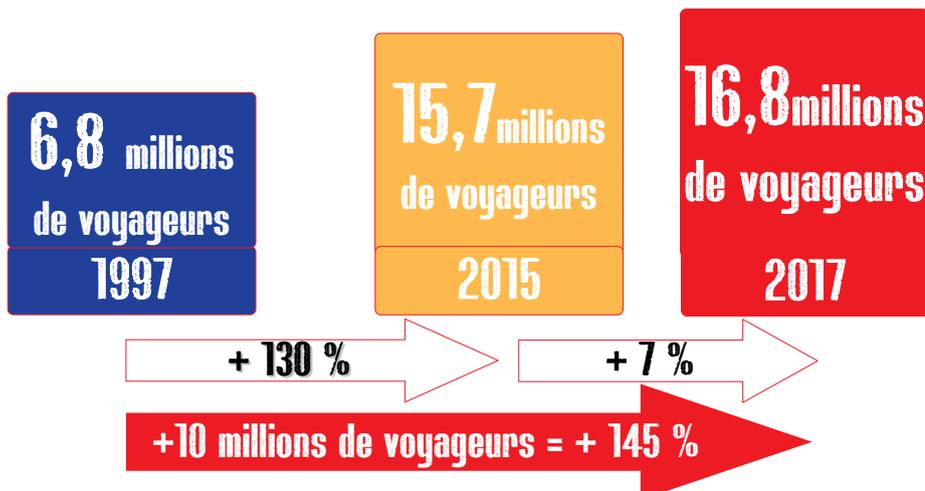
Dotation annuelle :



**30 % de plus de fréquentation**... C'est La hausse de fréquentation des trains régionaux en Allemagne depuis les premières mise en concurrence.

**Sur la même période en Pays de la Loire !**

Depuis l'expérimentation de la régionalisation des TER en 1997 les ambitions fortes des pouvoirs public ont eu de grands résultats avec la SNCF, entreprise de service public ferroviaire unique et intégrée !



**La SNCF entreprise publique a donc fait mieux que la concurrence en Allemagne. C'est bien la volonté des pouvoirs publics qui permet l'amélioration de l'offre !**

## 70 % d'offre ferroviaire en plus ?

C'est l'argument électoral brandi par la majorité LR au Conseil Régional, la concurrence permettrait d'augmenter de 70 % l'offre ferroviaire pour un coût unitaire moindre.... Un citoyen peu averti comprendra : « plus de trains pour moins cher ». La perversité de l'argument est bien réelle, en voici les mécanismes.

### 70 % d'offres en plus avec la concurrence :

C'est laisser entendre qu'avec l'entreprise publique il ne serait pas possible de mettre en œuvre une politique si ambitieuse.

#### La réalité :

**-1-** En ayant lu ce tract, vous savez qu'il n'en est rien puisque l'augmentation de l'offre est en lien avec une volonté politique. Alors que durant un mandat entier, l'enveloppe budgétaire pour le TER aura stagné, il est fort à parier que cette majorité serait prête à desserrer les cordons de la bourse pour les nouveaux entrants !

**-2-** Le Conseil Régional se base peut-être sur un rapport récent du CEREMA concernant la gestion des « petites lignes ». Ce rapport expose des possibilités d'exploitations optimisées de ces lignes. Il n'est donc pas étonnant que les deux lots qui seront soumis à appel d'offre (Tram-Train et Sud Loire) n'intègrent pratiquement que ce type de ligne ! Mais là encore, ces choix d'exploitation n'ont rien à voir avec la concurrence. Dans le respect du cadre social des cheminot-e-s, certaines de ces préconisations peuvent totalement être mises en œuvre par la SNCF, encore faut-il que le donneur d'ordre en fasse la demande !



### Un coût unitaire moindre :

L'argument économique est encore mis en avant sans pour autant être clair sur la définition du coût unitaire.... Par circulation ? Par voyageur ? Si c'est flou, c'est qu'il y a un loup !

#### La réalité :

Là encore les exemples étrangers démontrent le contraire : le privé coûte plus cher que le public car sa préoccupation première est de faire des bénéfices sur le dos de leurs salarié-e-s et des contribuables. Dès lors que des entreprises privées ont les marchés, les élus libéraux sont beaucoup moins regardant sur la dotation publique. Pour exemple, le budget des services de cars interurbain est environ de 40 millions supérieurs à celui du TER. Pour autant depuis que le Conseil Régional en a la gestion, il n'a jamais été question d'en réduire le budget. Au contraire, les dotations des autocaristes ont été intégralement versées pour la période du confinement sanitaire sans avoir fourni les prestations alors que pour le TER SNCF, la décision est plus difficile à prendre !

**Par idéologie, la majorité au Conseil Régional compte bien avantager les entreprises privées !**

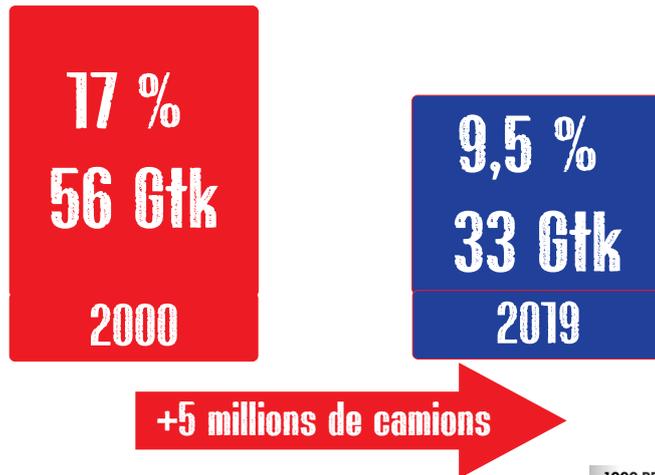
# Le FRET ferroviaire, on en parle ?

## La concurrence devait offrir des opportunités !

De nombreux responsables politiques ainsi que les dirigeants successifs de la SNCF ne veulent pas assumer publiquement l'échec de la libéralisation du transport de marchandises par fer. Alors que toutes les politiques publiques sont évaluées au travers de critères économiques, les libéraux refusent à tout prix de faire un retour d'expérience de cette mise en concurrence du trafic du fret ferroviaire !

## La vérité : le privé réclame des subventions et les obtient !

La concurrence dans le fret ferroviaire est un échec total. Ci contre, en % la part modale dans les transports de fret et le trafic total par fer en milliards de tonnes par kilomètre (Gtk)



Ce qui était impossible hier devient tout naturel aujourd'hui ! Face à l'échec de la libéralisation dans toute l'Europe, l'Union Européenne (UE) a autorisé l'octroi de subventions publiques l'année dernière. Le Gouvernement prévoit donc des aides à hauteur de 150 millions d'euros.

Cet argent sera versé dans le puits sans fond du capitalisme si l'on ne remet pas totalement en cause le modèle libéral à l'œuvre depuis 2006.

La CGT propose 13 révolutions pour le FRET ferroviaire :



# Oui au service public !

Ouvrir en grand le débat et fédérer les forces citoyennes prêtes à défendre le service public ferroviaire. Voilà le plan de travail de la CGT des cheminot-e-s en Pays de la Loire pour les semaines qui nous séparent des élections du Conseil Régional. Les Cheminot-e-s ne sont pas seul-e-s pour défendre ce bien commun et tout particulièrement à l'heure d'une crise sanitaire qui démontre le besoin de maîtrise publique ! Vous êtes maintenant informés, entrez dans la bataille en participant au VOTE ACTION FERROVIAIRE !