

Tous les trains pour tous les citoyens

Dominique Satgé,

Membre du Conseil National,
chef de file des communistes de Haute-Garonne pour les élections régionales

Charles Marziani,

Vice-président PCF du Conseil Régional Midi-Pyrénées en charge des Transports

La défense et le développement des services publics constitueront un des axes majeurs de la bataille d'idées que veulent animer les communistes de Haute-Garonne pendant la campagne des élections régionales. Et parmi les services publics, nous souhaitons mettre particulièrement l'accent sur celui du transport ferroviaire. La publication du rapport Duron, et les graves menaces qu'il fait peser sur les trains d'équilibre du territoire (TET), le rôle majeur qu'a joué l'institution régionale, dans le cadre de la décentralisation, en tant qu'autorité organisatrice des transports, l'importance du transport ferroviaire pour un développement économique durable, ainsi que pour l'aménagement du territoire et l'égalité d'accès des populations à la liberté de déplacement justifient pleinement ce choix.

LGV, trains Intercités (TET), trains de nuit, TER, fret : nous refusons de nous placer dans une logique d'austérité qui nous obligerait à choisir certains au détriment des autres. Nous voulons tous les trains pour tous les citoyens-ne-s. LGV, TET, TER ne doivent pas s'opposer mais au contraire s'intégrer dans un plan d'ensemble de développement d'un grand service public ferroviaire à la hauteur des besoins de la population, de l'aménagement et de l'équilibre des territoires, du développement durable.

Pour une LGV 100% publique

Ainsi la Région Midi-Pyrénées, où les élus communistes sont en charge des transports depuis 1998 (avec Bernard Marquié jusqu'en 2004 puis Charles Marziani jusqu'en 2015) s'est engagée avec détermination pour la réalisation la plus rapide possible d'une Ligne à Grande Vitesse de Bordeaux à Toulouse, partie intégrante d'un grand projet qui maille la liaison vers Paris en 3 heures à un axe du Grand Sud Atlantique-Méditerranée.

La réalisation d'une telle ligne Bordeaux-Toulouse puis vers Narbonne et son prolongement naturel sur la LGV Montpellier-Perpignan permettra l'accessibilité de Midi-Pyrénées aux grands courants d'échanges avec

l'ouverture sur l'Arc Atlantique et l'Île de France dans un premier temps et sur la façade méditerranéenne à terme. Cette ligne ne doit pas être une fin de trajet, mais un maillon d'un ensemble plus vaste reliant les deux façades maritimes et entant dans la complémentarité des infrastructures du Sud européen. Ainsi l'ensemble des grandes villes du Sud pourraient être reliées par cet axe LGV : Bordeaux, Toulouse, Narbonne, Montpellier, Lyon, Marseille, Nice et vers le Sud encore Barcelone voire Saragosse grâce à la réalisation de la LGV Perpignan-Figueras.

L'amélioration des temps de parcours est un autre enjeu majeur : 3 heures pour Toulouse-Paris, dès la réalisation des travaux nécessaires sur cet itinéraire, mais aussi Bordeaux à 1 heure. Puis à l'horizon de la réalisation de l'axe vers Narbonne, la perspective de Montpellier à 1 heure, de Marseille à 2 h 30, de Lyon à 3 h et de Barcelone à 2 h. Une ligne Paris-Bordeaux terminus Toulouse, n'est pas équivalente à une ligne Paris-Bordeaux-Toulouse intégrée dans une perspective de structuration d'un grand réseau LGV du Sud.

Dans cette conception, la fréquence des dessertes, un train toutes les heures, est la base indispensable pour permettre de desservir correctement les gares d'Agen et de Montauban en assurant ainsi l'irrigation du territoire régional et la diffusion partout des

retombées du TGV. Le Gers peut avoir accès au TGV à Agen, on peut ouvrir des dessertes ferroviaires régionales cadencées depuis le Tarn, l'Ariège, le Comminges par exemple. Cela permettrait de faire bénéficier la majeure partie de la population régionale de temps de trajet réduits et de correspondances nouvelles entre TGV et dessertes régionales.

La création de la LGV, voie nouvelle dédiée au TGV, permettra ces améliorations en rendant la ligne classique plus disponible pour les autres trains de voyageurs mais aussi pour le fret. Cela faciliterait le report modal du transport de marchandises de la route vers le train dans le cadre d'un plan de relance du fret, plus que nécessaire compte-tenu des enjeux environnementaux.

Rappelons que les communistes sont opposés et continueront à s'opposer à toute forme de privatisation de cette infrastructure que ce soit le Partenariat Public Privé ou la concession, d'autant plus que les études économiques effectuées par RFF et la SNCF ont démontré la possibilité d'absorber l'investissement sans risque de déficit de fonctionnement.

L'arrivée du TGV en Midi-Pyrénées à Montauban (à l'intersection avec la ligne classique) et Toulouse (à la gare Matabiau), c'est une opportunité à la fois de dynamiser l'activité économique et d'engager des opérations d'accompagnement majeures : restruc-

turations urbaines, projets nouveaux d'équipements, réorganisation des réseaux de transports ferrés et urbains, nouveaux partages des usages des transports et de la voirie. Les réflexions en cours autour de gare Matabiau de Toulouse marquent déjà cet « effet TGV » que nous souhaitons pour tous les usagers des transports collectifs.

Alors que Midi-Pyrénées a eu, après Languedoc-Roussillon, le deuxième plus fort accroissement démographique du pays ces cinq dernières années, que Toulouse est la 4^{ème} ville et la 5^{ème} agglomération française, la desserte TGV sur un axe du Sud est indispensable si l'on veut s'orienter vers un développement durable de nos territoires. C'est aujourd'hui la route d'une part et l'aérien d'autre part, qui assurent les besoins de mobilité des populations de notre Région et de l'agglomération toulousaine. La privatisation de la gestion de l'aéroport de Toulouse-Blagnac, cédée à un consortium chinois « Symbiose », renforce encore la nécessité de la LGV. Le nouvel actionnaire prévoit en effet de transformer l'aéroport en « hub » avec 20 millions de passagers par an à l'horizon 2020 contre 7 millions actuellement. Lorsqu'on sait que l'aéroport de Toulouse-Blagnac est l'un des plus enclavés dans le tissu urbain, on comprend ce que représenteraient en termes de nuisances sonores, de pollution atmosphérique et de risques d'accidents de telles perspectives.

La LGV nous en avons la conviction s'inscrit pleinement dans la recherche d'un rééquilibrage en faveur du train des déplacements. Chacun sait que ce mode de transport est le plus économe en énergie et le moins consommateur d'espace. En soutenant ce projet, nous avons conscience d'agir pour une réduction des nuisances environnementales liées aux transports.

Avec la LGV, les habitants de Midi-Pyrénées disposeront d'un mode de transport 25 fois moins polluant que l'avion !

Le rapport Duron : une inacceptable régression programmée

Sale temps pour le service public ferroviaire ! Attaqué par la concurrence programmée de l'Union européenne et ses paquets ferroviaires successifs, menacé par la concurrence intermodale des autobus promue par la loi Macron, affaibli en interne par la stratégie de la direction de la SNCF, le

service public ferroviaire n'en finit pas de se réduire comme peau de chagrin. Ainsi le rapport de la commission Duron (du nom de son président, le député socialiste Philippe Duron) établit un diagnostic sévère mais bien réel de l'état des Trains d'Équilibre du Territoire (TET), plus connus des usagers sous le nom d'Intercités : un réseau ferré en mauvais état, et un matériel ancien résultant d'investissements insuffisants et d'un manque d'entretien chronique depuis des décennies.

Mais au lieu de proposer une ambition nouvelle pour le service public, le rapport Duron recommande de finir de tuer le malade : suppression de nombreuses lignes ou tronçons de ligne et dessertes, suppressions des trains de nuit, transfert du train vers la route facilité par les dispositions de la loi Macron sur la libéralisation du transport voyageurs en autocars. En effet, la loi Macron prévoit, entre autres, la libéralisation totale du transport par autocar. En dessous de 100km, cette libéralisation sera autorisée par une autorité indépendante « ARAFER (1) » privant ainsi les autorités organisatrices de cette responsabilité. Au-dessus de 100 Km, aucune autorisation n'est nécessaire. Ce dispositif permet aux grands groupes de transport, dont la SNCF avec sa filiale ID Bus, d'ouvrir librement des lignes de transports collectifs réguliers non urbains par autocar, en concurrence avec des services existants qu'il s'agisse des TER ou des TET, voire des TGV (Transdev par exemple, filiale de Veolia a prévu l'ouverture de 124 lignes d'autocars interurbains).

L'aménagement du territoire sacrifié

La prise en charge par les Régions des lignes ou segments de lignes abandonnés par l'État, comme le préconise le rapport Duron pour certaines, est totalement irréaliste dans le contexte actuel. La baisse des dotations de l'État, la suppression d'une fiscalité dynamique à l'échelon régional, la baisse de la participation de l'État dans le volet ferroviaire des Contrats de Projet État-Région, l'augmentation des péages payés par les Régions pour l'accès au réseau ferré sont autant de raisons de l'incapacité des Régions à assumer une telle charge supplémentaire. Ce qui a d'ailleurs été confirmé par l'ARF (Association

des Régions de France) lors de son audition par la commission Duron. Sur la région Midi-Pyrénées, plusieurs lignes d'importance nationale en termes d'aménagement du territoire sont ainsi menacées :

- suppression des trains entre Toulouse et Hendaye avec transfert sur autocars ;
- suppression du train de nuit Paris-Tarbes (la Palombe Bleue).

C'est toute la desserte nationale des Hautes-Pyrénées et de la Haute-Garonne sur cet axe qui serait supprimée alors que le service est construit depuis des années en complémentarité avec les TER. Les conséquences seraient dramatiques pour les usagers du train : salariés, étudiants, scolaires ainsi que pour le tourisme pyrénéen :

- l'aller-retour Toulouse-Nantes s'arrêterait à Bordeaux pénalisant fortement les stations thermales des Pyrénées qui ont un lien historique avec les Pays de Loire et la Bretagne ;
- si la desserte PALITO (Paris-Limoges-Toulouse) n'est pas directement menacée comme ligne nationale, contrairement au souhait de la SNCF qui voulait arrêter les trains à Brive ou Limoges, des interrogations subsistent sur la consistance du service ;
- suppression du Toulouse-Cerbère qui est la seule relation directe avec Perpignan en prolongement du Paris-Limoges-Cahors-Toulouse ;
- suppression de « l'Aubrac » Béziers-Millau-Clermont-Ferrand qui peut préfigurer le désengagement sur Millau-Rodez ;
- Paris-Toulouse-Montréjeau-Luchon : la fermeture du tronçon Montréjeau-Luchon en raison de la vétusté de la ligne pénalise toute l'économie du Comminges, zone rurale de Haute-Garonne déjà largement défavorisée en termes de services publics (écoles, postes, hôpitaux...). Ces décisions sont contradictoires avec les efforts consentis depuis 15 ans par le Conseil régional de Midi-Pyrénées pour développer le réseau ferré. Enfin, la commission préconise un renforcement sur la transversale Bordeaux-Toulouse-Marseille. Cette préconisation ne dit rien sur les réaménagements entre TET et TER et fait l'impasse sur les annonces actuelles concernant les TGV en 2017 qui sont inacceptables pour notre Région. Ces suppressions de lignes sont une véritable aberration en matière

d'aménagement du territoire. Elles amplifieront encore les conséquences de la réforme territoriale, favorisant quelques métropoles au détriment des zones périphériques, notamment rurales.

La question du financement ignorée

Le rapport « justifie » cette grande braderie des TET par leur déficit (environ 330 M€). Mais il n'est jamais question du manque de financement chronique du système ferroviaire et du poids de la dette (44 milliards d'euros) qu'il doit supporter en lieu et place de l'État. Cette dette, contractée pour la création des LGV, devrait logiquement être reprise par l'État comme l'a fait l'État allemand il y a plus de 15 ans en désendettant la Deutsche Bahn. La réforme du système ferroviaire, votée en août 2014, ne répondait pas plus à la question du financement du rail : l'État français ne participe qu'à hauteur de 32% au financement du système ferroviaire contre 90% en Suède ou 50% en Allemagne.

La commission évoque bien la nécessité d'investir pour le réseau ferré et le matériel roulant, mais elle jette un voile pudique sur les moyens de financer ces investissements. Seuls sont évoqués les gains de productivité que pourraient réaliser la SNCF en pressurant davantage ses salariés en terme d'emplois, de rémunérations, de conditions de travail. Sans même parler de la dégradation du service pour les usagers et de la régression sociale pour les cheminots que cela entraînerait inmanquablement, c'est ignorer qu'il s'agit d'économies à la marge, bien loin des besoins en financement. D'autant que la réduction de l'offre ferroviaire réduit les recettes et augmente le déficit du système. C'est pourtant dans cette logique que s'inscrivent d'ores et déjà les choix de la direction de la SNCF.

Enfin personne n'évoque la question du déficit du transport routier : entretien des routes, accidents, embouteillages, pollution... Lorsque qu'on intègre ces coûts, bien réels pour la société, le train est de loin le mode de transport le plus rentable socialement.

Le choix de la privatisation

Le rapport de la commission Duron est une véritable machine de guerre contre le transport ferroviaire, dans

la logique des politiques d'austérité et de baisse des dépenses publiques. Loin de proposer de véritables solutions pour pérenniser et développer les TET, ce rapport a pour véritable objectif d'accélérer l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs. Pour preuve, le rapport Duron préconise de ne pas attendre le vote définitif du 4ème paquet ferroviaire européen, pour ouvrir aux opérateurs privés le transport de voyageurs. Alors qu'à ce jour, le 4ème paquet ferroviaire est toujours en discussion, faisant l'objet d'importantes réserves de la part de nombreux pays sur une éventuelle ouverture à la concurrence à l'horizon 2019 ou 2022.

En l'état actuel de la législation et de la jurisprudence, l'ouverture à la concurrence n'est pas une obligation juridique. Si le gouvernement persiste dans sa volonté de privatisation, il lui faudra donc en assumer le choix politique.

Des options contraires au développement durable

Alors que la France accueillera et présidera la 21e Conférence des Nations unies sur les changements climatiques (COP 21) du 30 novembre au 11 décembre 2015 à Paris, il serait pour le moins paradoxal que le pays organisateur envoie un aussi mauvais signal sur les enjeux du développement durable. La suppression de nombreuses lignes d'intérêt national ou leur report modal sur la route, via les autocars, revient à favoriser un mode de transport particulièrement polluant, d'autant que plusieurs études menées par des associations ont démontré que le transfert vers les autocars conduisait à une désaffection du transport collectif au bénéfice de la voiture individuelle.

Le dogme libéral de l'ouverture à la concurrence dans le domaine du transport ferroviaire est pourtant totalement contredit par l'exemple du fret : l'ouverture à la concurrence du fret a tué le trafic diffus et le « wagon isolé » sacrifié sur l'autel de la course à la rentabilité. Cela a contribué au report modal massif vers la route de plus de 50% du trafic ferroviaire réalisé en 2000, pour ne conserver qu'une part modale de 9% pour le fret ferroviaire en France.

L'OMS et l'OCDE estiment à plus de 53 milliards d'euros (2,3% du PIB 2010) ce que coûtent chaque

année à la France les décès prématurés et pathologies engendrées par la pollution de l'air, les transports étant pointés comme forts émetteurs de particules fines et d'oxyde d'azote. Si nous restons dans le cadre des dogmes libéraux de concurrence, de compétitivité, de coût du travail, il n'y aura pas de report modal de la route vers des modes de transports plus vertueux en matière d'environnement.

Si ces propositions étaient retenues par le gouvernement, les conséquences néfastes en termes de place du transport ferroviaire dans notre pays, d'aménagement du territoire, d'emplois, seraient considérables. Les communistes de Haute-Garonne et de Midi-Pyrénées sont engagés avec les associations d'usagers et les syndicats de cheminots dans la mobilisation pour s'opposer à ces projets. Il est inadmissible que des décisions d'une telle ampleur puissent être prises sans qu'un débat parlementaire n'intervienne.

Trains Express Régionaux : un véritable succès ... à bout de souffle

En 1997, dans un contexte de crise du transport ferroviaire et notamment du transport régional de voyageurs, l'État décide d'expérimenter la régionalisation ferroviaire. En décembre 2000, la loi SRU a généralisé ce mode de gestion des transports régionaux en maintenant le monopole d'exploitation de la SNCF, seule entreprise ferroviaire autorisée à exploiter des trains de voyageurs. Les collectivités régionales travaillent également avec un autre établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC), Réseau Ferré de France, en charge depuis 1997 de la gestion de l'infrastructure et d'une grande partie de la dette héritée de l'ancien opérateur historique intégré.

L'exemple de Midi-Pyrénées

La Région Midi-Pyrénées est autorité organisatrice des transports ferroviaires depuis 2002. L'élu communiste régional en charge des transports, Charles Marziani a travaillé depuis cette date, en lien étroit avec les syndicalistes cheminots et les associations d'usagers, à la revitalisation du service public de transport collectif avec la SNCF comme opérateur. L'objectif était de répondre aux besoins de transports de qualité des populations de la Région en démontrant que le service

public était une réponse pertinente pour l'avenir. Ce choix volontariste a porté ses fruits : on est passé de 150 dessertes à 360 aujourd'hui et de 5 millions de voyages à près de 12 millions. Les estimations en prévoient environ 20 millions en 2020. Et la preuve a été faite : chaque fois que des trains ont été mis en service, les usagers les ont utilisés.

Mais après avoir renouvelé le matériel ancien et en investissant dans du matériel moderne AGC Bombardier, Alstom Régiolis et Bombardier Régio2N (110 trains renouvelés depuis 2002), il a bien fallu se rendre à l'évidence : l'état déplorable des infrastructures, laissées à l'abandon depuis des décennies, risquaient de mettre à mal ces efforts. En 2005, un audit a été commandé, qui a confirmé l'état désastreux des lignes desservant les lignes de Midi-Pyrénées notamment dans le Gers, l'Ariège, le Tarn, l'Aveyron et le Lot.

La menace de fermetures de lignes à court terme était bien réelle, alors que les communistes avaient décidé de faire du ferroviaire un des atouts de l'aménagement équilibré du territoire, de la sécurité des transports, du report modal de la route vers le train et donc de l'environnement.

Face au désengagement de l'État, la nécessité de maintenir un service de transport public ferroviaire de proximité, permettant de répondre aux besoins de la population, n'a pas laissé d'autres choix à la Région que d'assumer les investissements nécessaires, bien que hors des compétences régionales.

C'est pourquoi les élus communistes ont poussé la Région à adopter un plan Rail exceptionnel en faveur des infrastructures ferroviaires : 400 millions d'euros ont été mobilisés par la Région qui a convaincu l'État de verser 193 millions, RFF 179 millions et même l'Europe pour 48 millions, soit un total de 820 millions d'euros. Sur les 1 500 km de lignes, 500 ont été totalement renouvelées. Ainsi Toulouse-Auch et Toulouse-La Tour de Carol qui étaient vouées à la fermeture dans les années 80 sont aujourd'hui en état de marche pour plusieurs décennies.

La Région a dû faire preuve d'une grande pugnacité pour mobiliser RFF et la SNCF afin que les engagements pris se traduisent par des réalisations rapides. Ainsi ces investissements seront réalisés sur un programme de

6 ans, ce qui est exceptionnel dans le ferroviaire. Des économies ont également été réalisées et réinvesties dans l'amélioration du réseau (Brive-Biars-Lamativie pour 25 M€, mise à 4 voies du tronçon Saint-Jory-Toulouse pour 27 M€).

Le plan rail de Midi-Pyrénées, c'est aussi de la modernisation : doublement de la voie Toulouse-Saint Sulpice, opération majeure de 250 M€, aménagement de la gare Matabiau de Toulouse, modernisation des lignes vers Boussens, Auch, La Tour de Carol. Le Conseil régional de Midi-Pyrénées a également financé à 100% la création d'un nouvel atelier de maintenance sur le Technicentre de la SNCF à Toulouse, inauguré en avril 2015 et dédié aux rames Régiolis.

Mais cette politique forte d'amélioration du réseau ferré se heurte de plus en plus à l'incapacité de RFF et de la SNCF de répondre à la demande croissante de travaux. La politique de suppression des moyens humains et techniques dans ces entreprises ne permet pas une réponse au rythme nécessaire, malgré la forte implication des cheminot-e-s dans le service public au sein de la SNCF. Nous touchons là au non-sens des politiques d'austérité qui privent la SNCF et RFF des moyens de leur développement.

Une politique de tarification sociale attractive

Dès la prise de responsabilités en 1999, une politique de tarification sociale a été mise en place. Gratuité des déplacements pour les demandeurs d'emplois, quel que soit le motif de déplacement. Cette mesure a été l'objet d'un dur combat avec ceux qui à droite et à gauche estimait que c'était de « l'assistanat intolérable ». Elle s'est imposée grâce à la conjonction d'un mouvement social fort et de l'action des élus communistes, Bernard Marquié et Josée Souque, dans l'institution qui ont rendu la mesure incontournable. Un élargissement des tarifs sociaux pour les salariés et les jeunes a été instauré dès cette époque.

En 2012, une refonte des politiques tarifaires confirme et amplifie la politique sociale. Confirmation de la gratuité pour les demandeurs d'emploi et les allocataires du RSA, généralisation à tous les usagers des avantages de l'abonnement travail (75% de rabais sur une destination, plus 50% de rabais sur tout le réseau), mise en place

d'une tarification jeunes et étudiants avec possibilité de billet de groupe. La mesure phare est la mise en place d'une tarification spéciale sur les trains peu utilisés (2,40 euros par tranche de 40 km). Mesure phare car découlant d'un débat sur la suppression de dessertes ou le report sur des autocars. Charles Marziani a obtenu une expérimentation de cette tarification. Les résultats sont inattendus par ceux qui doutaient du train : augmentation forte de la fréquentation, public nouveau d'utilisateurs. Certes, il reste des inégalités d'utilisation selon la densité de population, mais la démonstration est faite que le train est un moyen de transport pertinent si l'on sait le rendre attractif et complémentaire des autres modes.

Enfin la décision est prise d'aller vers des tarifications communes avec le réseau de la métropole, des agglomérations et des départements. Un premier pas sera accompli, dès cette fin d'année, avec un abonnement commun train+méto+bus sur l'agglomération toulousaine, avec un bonus important pour l'utilisateur.

Un financement insuffisant

En réformant les finances locales, l'État a privé les Régions de leurs recettes fiscales les plus dynamiques, alors même que certaines évolutions consécutives à des décisions européennes ou nationales renchérissent le coût du TER pour les Régions : hausse des péages pour l'accès au réseau, contribution au titre de l'EPSF (2), « surcoût réforme des retraites (3) », impact de la création de Gares et Connexions (4) ...

RFF (aujourd'hui SNCF Réseau) et SNCF s'accordent pour dire qu'il manque actuellement 1 milliard d'euros par an pour faire fonctionner le ferroviaire français. Au lieu de lancer le débat sur l'investissement public nécessaire, les deux entreprises publiques s'organisent pour anticiper l'ouverture à la concurrence. RFF et la SNCF ne font qu'ajouter de la complexité et des coûts supplémentaires pour les Régions et les usagers.

En prétextant les difficultés financières des Régions, elle commence à leur proposer un repli, un abandon de la conception service public pour se concentrer sur les dessertes les plus intéressantes en recettes.

Ces coûts supplémentaires s'inscrivent dans le cadre d'un désengagement de plus en plus important de l'État dans le financement des services publics en

général et du service public ferroviaire en particulier. Les fermetures de ligne, le report modal du ferroviaire vers la route, la suppression d'emplois et la dégradation des conditions sociales restent les variables d'ajustement pour éviter l'accroissement de la dette et atteindre les équilibres budgétaires. Si de nouvelles ressources ne sont pas dégagées, la volonté politique de nos élus ne suffira pas à répondre aux besoins de des populations.

Nos propositions pour un grand service public ferroviaire

Sur le financement

L'État doit assumer pleinement ses responsabilités en :

- en transformant la dette du système ferroviaire en dette d'État, permettant de récupérer les intérêts de cette dette (1,5 milliard d'euros) pour financer le ferroviaire ;
- en renégociant les dotations décentralisées avec l'objectif de réévaluer la part de l'État et de mettre en place un système évolutif en lien avec l'augmentation des besoins de transport ;
- en réactualisant ses subventions au gestionnaire d'infrastructures pour répondre aux besoins de régénération du réseau ce qui implique l'abandon du principe «hausse des péages payées par les Régions = baisse des subventions de l'État» ;
- en réunifiant SNCF Réseau (ex RFF) et SNCF Mobilités, et en réorganisant le système ferroviaire afin d'éviter les incohérences coûteuses du système actuel ;
- en instaurant une taxe sur les bénéfices des sociétés d'autoroutes ;
- en créant un Livret d'épargne dédié à la modernisation et au développement des infrastructures ferroviaires ;
- en revenant à un taux de TVA à 5% pour les transports publics ;
- en créant un versement transport pour les Régions (versement interstitiel et additionnel) pour un financement pérenne des TER ;
- en renonçant à porter le seuil du versement transport des entreprises de 9 à 11 salariés.

Sur la politique des transports

- Réaffirmer le choix d'un grand service public ferroviaire national et décentralisé, en s'opposant aux logiques européennes de privatisation.

- Développer la multi-modalité au niveau des circulations mais aussi de la tarification afin de rendre l'offre de transport public attractive par rapport à un trajet en voiture du point de départ au point d'arrivée.

- Permettre aux plus démunis d'utiliser les transports collectifs par une tarification sociale, afin de faciliter le report modal tout en respectant l'égalité de traitement des usagers sur l'ensemble du territoire.

- Créer des lieux de coopération sous l'égide des Conseils régionaux afin de développer la complémentarité des transports publics dans une synergie de l'ensemble des AOT (5) concernées.

- Les Régions doivent s'engager à maintenir l'opérateur public SNCF comme opérateur unique.

- Redynamiser les TET avec comme opérateur la SNCF en les intégrant à l'ensemble du système comme trait d'union entre les TER et les TGV.

- Promouvoir une politique du fret ferroviaire incitative et mettre en place une éco-taxe pour le transport routier.

- Développer la démocratie participative en améliorant le rôle des Comités de ligne avec les associations d'usagers et les organisations syndicales de cheminot-e-s.

Les enjeux industriels

Pas de grand service public sans industrie, pas d'industrie sans service public ! Les enjeux industriels et la recherche sont primordiaux pour l'avenir des transports. La filière industrielle ferroviaire représente 25 000 emplois directs. Alors que la France est le 2^e pays européen pour la construction de matériels ferroviaires, avec des compétences de haut-niveau, l'avenir s'annonce très sombre : la CGT estime à 10 000 les emplois industriels menacés dans la filière, et à plus de 15 000 en comptant les sous-traitants et équipementiers. Le chiffre d'affaires passerait de 1,4 milliard d'euros en 2013 à 300 millions en 2018.

- La filière a déjà beaucoup souffert du désengagement de l'État dans ce secteur depuis plus de dix ans, et la soumission de plus en plus prégnante aux intérêts privés. Externalisation, délocalisations, précarisation des salariés ont entraîné une baisse de la maîtrise française.

- L'éclatement du groupe Alstom, après la vente de son secteur énergie

à Générale Électrique, a fragilisé la situation financière de Alstom-Transport qui peine à maintenir sa production avec une absence d'investissements dans les capacités de production et l'emploi.

- La loi Macron, avec ses perspectives de report modal vers la route, entraîne une chute libre des commandes de matériels à l'horizon 2018.

La réappropriation de la production sur le territoire national est une urgence pour répondre aux impératifs écologiques, aux exigences d'aménagement et d'égalité des territoires, aux besoins sociaux en transports. L'État doit redevenir un stratège : aménagement du territoire, investissements dans la recherche pour des projets innovants et performants, investissements dans les infrastructures adaptées, développement de l'emploi qualifié ... Toutes choses incompatibles avec la soumission aux intérêts du capital et les baisses de dépense publique qu'elle induit.

La proposition, portée par les communistes, de création d'un Fonds européen de développement social, écologique et solidaire pour financer des dépenses publiques prend ici tout son sens.

Une réflexion globale sur l'avenir du système ferroviaire est une urgence politique. Bien commun de la nation, le service public ferroviaire doit être non seulement défendu mais développé et organisé dans une perspective de long terme, permettent de répondre aux besoins économiques, sociaux et environnementaux du présent et de l'avenir. ■■■

(1) ARAFER : Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires Et Routières créée par la loi Macron en modifiant l'ARAF (Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires)

(2) EPSF : Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire

(3) Le « surcoût » lié à la réforme de 2008 du régime spécial de retraite des personnels de la SNCF, pris en charge par les Régions par le biais des conventions TER et non compensé par l'Etat.

(4) Gares et Connexions : branche de SNCF chargée de gérer les gares voyageurs du réseau ferré national. Depuis la réforme ferroviaire, elle fait désormais partie de SNCF Mobilités.

(5) AOT : Autorités Organisatrices des Transports