

## **La Bretagne dans sa diversité appelle à une autre réforme ferroviaire.**

**Nous**, acteurs régionaux et locaux impliqués dans l'action publique des transports, **nous** usagers des services de transports, **nous** professionnels, salariés, des entreprises de transports sommes particulièrement attachés aux responsabilités de chacun pour moderniser l'action publique en matière de politique de transports.

Les enjeux environnementaux, le droit au transport inscrit dans notre législation, le droit à l'égalité des citoyens comme des territoires, les enjeux industriels et stratégiques, le rôle irremplaçable des services publics sont autant de considérations que nous vivons quotidiennement dans notre région.

De fait, la situation très grave que nous connaissons nous conduit en premier lieu à réaffirmer ici que la nécessité de réformer le système ferroviaire devrait d'abord s'appuyer sur des éléments concrets objectifs et non se traduire par une mise en cause injustifiée du corps social des cheminots qui entraîne ce vaste mouvement. **Il n'est en effet pas acceptable de livrer à la vindicte populaire les cheminots et de les mettre en cause**, en laissant entendre notamment qu'il y aurait un lien entre problèmes que connaît la SNCF et leur statut social. Ce jeu pernicieux et irresponsable qui a fait fleurir les caricatures les plus grossières du « cheminot nanti » alimente les pires populismes dont les conséquences pourraient être particulièrement graves.

De surcroît, ce n'est pas honnête car s'il est vrai que la dette de la SNCF est le problème majeur, rien n'est pour l'instant engagé pour la résorber et ce problème était déjà la cause de la création de la SNCF en 1938, année où le déficit cumulé des 5 compagnies ferroviaires privées (qui assuraient à l'époque le ferroviaire en France) représentait déjà un montant cumulé de 37 Milliards de Francs.

A l'opposé de ces appréciations, la région Bretagne, ses collectivités, comme nombre d'usagers, se félicitent du professionnalisme des cheminot-e-s et de leur engagement quotidien car c'est ce travail concret qui permet de hisser la région au premier rang national des performances du TER et du transport ferroviaire des voyageurs.

Cela se vérifie au quotidien malgré des efforts continus de leur part et qui conduit l'entreprise publique SNCF à continuellement se réorganiser. Des évolutions dont les finalités (croissance externe du groupe, stratégie de filialisation du Fret ferroviaire, externalisation, utilisation des fonds publics, etc.), doivent nous interroger !

**Dire que les dérives financières ou les prix trop élevés du train sont imputables aux cheminots et à leurs conditions sociales ne résiste pas un instant à l'argumentation rationnelle.** Depuis 2004, 2000 emplois sont supprimés chaque année à la SNCF. **Le taux de productivité des cheminots durant cette période a augmenté de 3,2% contre 1,9% pour l'ensemble de l'économie.**

Mais la SNCF porte aussi de beaux exemples de réussites ! Pour ne prendre que le seul exemple de la Bretagne, où il reste aussi beaucoup de progrès à faire, les chiffres sont éloquentes ! La région a beaucoup investi dans l'acquisition de trains neufs (530M€), dans la rénovation des lignes, des gares, haltes ferroviaires et points d'arrêts. La fréquentation a été multipliée par 2 en quatorze ans et la subvention moyenne par voyage a baissé dans le même temps de 49% ! Cela prouve bien que le développement, avec des cheminots à statut, du service public peut être vertueux, y compris pour la dépense publique elle-même. Avec un taux de régularité des trains en moyenne à 95%, la démonstration est apportée du savoir-faire des cheminot-e-s grâce à qui la Bretagne se hisse au premier rang des régions de France en matière de fiabilité.

Dans le même temps une étude bancaire récente (octobre 2017) révèle que **le coût moyen annuel du TER par habitant en Bretagne est de 31€ quand il est en moyenne à 57€ au plan national.** Ce résultat illustre bien les avantages de la mutualisation dans l'organisation des transports ferroviaires en région ! Ce nouveau service mutualisé, augmentant l'offre ferroviaire en région de 20% depuis le

1<sup>er</sup> juillet 2017, se solde également par des résultats spectaculaires en termes de croissance du trafic (+18% TGV et +9% TER).

La solidarité nationale est aussi menacée par l'ouverture annoncée à la concurrence. En effet, ceci conduira la SNCF et les nouveaux entrants à se positionner sur les lignes les plus rentables. **Ainsi certains territoires pourraient être exclus de desserte ferroviaire nationale dès lors que ne joueraient plus que les mécanismes adossés à la rentabilité des marchés.** Il faut donc réinventer les principes de la solidarité nationale et territoriale et réinterroger le bon périmètre de son exercice pour garantir à chaque territoire les moyens de son développement.

Ainsi, s'agissant de la région Bretagne, au moment de l'ouverture à la concurrence pour le TGV, les opérateurs de transports feront leurs offres sur le segment le plus rentable, c'est à dire entre Paris et Rennes. **Quand la concurrence s'exacerbera entre Paris et Rennes, restera-t-il encore un opérateur pour assurer la desserte TGV jusqu'à Brest et Quimper, beaucoup moins rentable ? La réponse est hélas connue : la desserte de la pointe Bretonne ne pourra être garantie que par le service public et les moyens financiers s'y rapportant.** C'est tout le contraire du combat mené pendant des décennies pour atteindre l'objectif de mettre la Bretagne à 3 heures de Paris.

**En déclarant que les petites lignes seraient maintenues, Monsieur le premier ministre s'est bien gardé de nous dire comment.** En effet, aujourd'hui, dans le cadre du contrat de performance qui la lie à l'État, la SNCF finance à hauteur de 7% à 8,5% la remise en état des lignes capillaires du réseau ! Ceci revient à dire que les collectivités, au premier rang desquelles les régions, financent déjà la part essentielle de ces investissements (entre 40 et 50% en Bretagne). C'est ce qui a permis en Bretagne la réalisation de travaux importants sur les axes Quimper-Brest, Plouaret-Lannion, Carhaix-Guingamp-Paimpol) et c'est ce qui permet de mettre en perspective la remise à neuf des axes Rennes-Chateaubriant, Dol-Dinan-Lamballe...etc. **Si l'État et la SNCF venaient à se désengager, comme suggéré dans un certain nombre de rapports, ces axes seraient condamnés à la fermeture.**

Ainsi, à l'heure où sont engagés les travaux de réforme du ferroviaire par le gouvernement, il est impératif de créer les conditions d'une appropriation pleine et entière des acteurs du mode ferroviaire et des enjeux d'intermodalité. C'est par l'affirmation de processus démocratique qui inclut les élus de la République, les usagers, leurs associations, les salarié-e-s et leurs représentants que nous pourrons avancer dans l'esprit d'un réel dialogue autour des réalités et besoins de notre pays.

Cela passe nécessairement par une redéfinition des moyens au travers d'une fiscalité réhabilitée à la hauteur des enjeux posés. Les propositions autour de l'extension du versement transport, le niveau de TVA (retour à 5,5% contre 10%), comme la contribution nécessaire des concessionnaires privés (autoroutes, PPP, etc...) à la promotion d'un service public ferroviaire, répondant aux besoins de transport tant marchandise que voyageurs nationaux, qu'aux enjeux environnementaux doivent être entendus.

**En laissant chaque citoyenne et chaque citoyen libre de son appréciation sur un mouvement qui appartient en propre aux cheminots eux-mêmes, nous, signataires de cette tribune ne ménageons aucun effort pour continuer à porter quotidiennement avec confiance une grande ambition publique, solidairement avec les cheminotes et les cheminots.**

**C'est pourquoi nous exigeons une autre réforme pour que d'autres choix puissent trouver une issue favorable dans le cadre d'une démarche de dialogues et de négociations impliquant tous les acteurs du ferroviaire.**

**Je signe :**

Noms Prénoms	Mandat	Signatures



