

Dossier de presse

**Conférence de presse du Comité Régional du Parti
Communiste**

Dijon – 13 janvier 2025

« La bataille du rail »



Comité régional de Bourgogne Franche-Comté

Communiqué de presse

Comité régional du Parti-Communiste de Bourgogne -Franche-Comté

Le train, c'est moderne, c'est l'avenir ! Il répond aux besoins de mobilité et au défi climatique. Il ne doit pas être réservé aux seules liaisons entre métropoles et grandes villes, mais doit devenir un moyen privilégié des transports du quotidien, entre le domicile et les lieux de travail, de services et de commerces. Il est une des conditions de la revitalisation des territoires ruraux.

C'est pourquoi les annonces de fermetures de certaines lignes de desserte fine du territoire (LDFT) qualifiées injustement de « petites lignes » par le vice-président aux transports du Conseil Régional sont à rebours de la dynamique qu'il convient d'impulser sur ce mode de transport sécurisé et écologique qu'est le train.

Nous demandons instamment à l'exécutif régional d'y renoncer et nous soutiendrons toutes les mobilisations des citoyen.nes et cheminot.es et des élu.es locaux qui s'y opposent.

Nous n'ignorons rien des contraintes financières passées et actuelles qui pèsent sur les collectivités territoriales, malmenées depuis des années les politiques d'austérité nationales et européennes.

Nous savons que l'Etat ne porte aucune ambition ferroviaire, se désengage régulièrement des financements ferroviaires et que le plan de 100 milliards pour le rail annoncé par Elisabeth Borne en février 2023 semble s'être évaporé.

Nous savons que l'ouverture à la concurrence conduit la direction de la SNCF à pratiquer elle-même des choix guidés par la rentabilité des lignes.

Mais la région de Bourgogne -Franche-Comté a les moyens financiers de faire face aux urgences sur ces lignes pour ramener la vitesse de circulation à des conditions presque normales. Les sommes requises sont inférieures au surcoût représenté par l'ouverture à la concurrence, qui contraint la région à des dépenses inutiles, en doublon avec les services de la SNCF. Il est encore temps de stopper ce choix de suivre les politiques libérales européennes, dont la preuve a été faite qu'elles affaiblissent gravement l'ensemble des services publics.

En revanche, le montant des investissements nécessaires à la régénération des infrastructures ferroviaires vieillissantes exige un engagement fort de l'Etat et de SNCF- Réseau.

Les mobilisations pour défendre « les petites lignes » doivent donc aussi poser clairement cette exigence, pour que le prochain contrat de plan Etat-région soit à la hauteur des besoins sur l'ensemble du réseau TER, en termes de qualité des infrastructures, de cadencement des trains, de tarifs et « d'humanisation » des trains et des gares, de relance du fret ferroviaire.

Le parti communiste appelle les Bourguignon.es et les Franc-Comtois.es à s'engager fortement dans cette grande « bataille du rail ».

Présentation de la conférence de presse

Les menaces sur les « petites lignes »

Cette invitation dans l'urgence s'explique par les menaces qui existent dans le cadre de la construction budgétaire 2025 de la région de fermer des lignes à desserte fine des territoires (LDFT) et de remplacer les trains par des cars : les arbitrages budgétaires auront lieu d'ici quelques jours, d'où l'urgence de se mobiliser aujourd'hui avant que des décisions irréversibles soient prises.

Plusieurs lignes sont potentiellement menacées :

- Nièvre : la ligne du Morvan (Corbigny-Clamecy-Cravant),
- Nièvre-Yonne : la ligne Avallon-Cravant.
- Jura : La ligne Andelot-Champagnole-Morez Saint Claude, dite ligne des Hirondelles
- Saône et Loire : la ligne Etang-Autun et la ligne Gilly sur Loire- Paray le Monial-Chauffailles
- Haute -Saône : Lure-Luxeuil

Pourquoi nous sommes contre ces fermetures ?

1-Un coup violent porté à une ruralité qui a vu au fil du temps disparaître nombre de services publics en proximité :

-fermer des lignes et donc des gares, c'est voir des familles de cheminots quitter nos territoires ;

-fermer des lignes, c'est la spirale du déclin qui s'accélère ;

-le train est un outil important pour l'attractivité des territoires ruraux et des communes : il permet à nombre de personnes, en particulier les personnes âgées d'accéder à l'offre de soins quand elles sont localement confrontées à une pénurie de certaines compétences médicales

2-Le car ne remplace pas le train

Les usagers du train ne seront pas des usagers du car à 100%. C'est prouvé par toutes les études de fréquentation faites sur les fermetures antérieures :

-supprimer les trains, c'est des centaines de voitures supplémentaires sur les routes ;

-c'est supprimer le transport de fret, donc des milliers de camions supplémentaires sur les routes !

-c'est remplacer un mode de transport très sûr par un qui l'est peu.

3-Le train, c'est moderne, c'est l'avenir.

Il y a un engouement pour le train, une augmentation de la fréquentation malgré une offre ferroviaire qui n'est pas à hauteur : cadencement, dessertes, trains bondés, fermetures des guichets et des gares, tarifs. Il y a **une demande sociale de développement de l'offre.**

C'est un mode de transport qui concilie besoin de mobilité et réponse au défi climatique, car il est faiblement carboné. C'est une nécessité environnementale urgente ! Il n'y a pas de politique écologique qui tienne sans une grande ambition ferroviaire quand 30% des émissions de GAS sont produites par les transports dont 94% par la route !

Enfin, sur le plan économique, la dépense publique dans ce domaine n'est pas une charge, elle n'est pas un coût mais au contraire un levier de développement qui crée les richesses de demain, et donc les recettes fiscales et permet de réduire les déficits. C'est ce que les Libéraux n'ont pas compris dans le circuit économique : en réduisant les dépenses pour les services publics, ils affaiblissent l'économie et aggravent les déficits, dans une spirale vicieuse sans fin. C'est la logique perverse des budgets Barnier et Bayrou.

La dépense ferroviaire, c'est l'entretien des voies, la formation et le recrutement des conducteurs et de tous les cheminots qui assurent la fiabilité, la régularité, la sécurité des trains. Cela fait de l'emploi, des cotisations sociales, de la croissance saine.

Et les moyens financiers ?

La région a les moyens d'engager les travaux d'urgence requis par le vieillissement des lignes, qui se montent à une cinquantaine de millions.

C'est moins que le surcoût représenté par **l'ouverture à la concurrence**, qui contraint la région à des dépenses inutiles, en doublon avec les services de la SNCF : recrutement de compétences qui existent à la SNCF, coût de la mise en place de la billetterie, etc... **Il est encore temps de stopper ce choix de suivre les politiques libérales européennes**, dont la preuve a été faite qu'elles affaiblissent gravement l'ensemble des services publics.

Mais l'État doit s'engager, tout comme SNCF pour financer les 600 à 800 millions d'euros que nécessite la régénération des lignes, dont certaines traverses datent du début du 20 e siècle.

Il faut un véritable plan ferroviaire, inscrit dans le futur plan état région, qui développe l'offre sur toute la région et mette fin aux trains bondés, aux horaires et aux dessertes mal adaptés, aux tarifs dissuasifs, à la déshumanisation des gares et des trains.

Notre position

1-La position des communistes régionaux est claire : aucune fermeture de ligne n'est acceptable.

Ces lignes doivent être de véritables lignes du quotidien, pour les trajets domicile-travail, domicile-services publics, domicile -commerces avec les cadencements et les tarifs appropriés. Par exemple, la ligne des Hirondelles doit cesser d'être dédiée au seul tourisme et répondre à ces besoins de transport du quotidien.

2-Non seulement il faut tout garder, mais il faudrait réouvrir des lignes,

accroître l'offre avec des cadencements adaptés, car l'offre crée la demande. L'exemple de la réouverture de la ligne Belfort-Delle, controversée, jugée inutile et coûteuse par certains, est un succès de fréquentation. De même la ligne des Horlogers (Besançon-Le Locle), qui a failli être fermée au profit de la route, a été sauvée grâce à la mobilisation, et a reçu depuis 100 millions d'investissement et est un succès.

3-Pour une vraie « bataille du rail » sur toute la région

Nous soutenons les mobilisations qui s'organisent (Clamecy, Avallon, Saint Claude, etc..) **et portons le débat dans le public pour que les citoyen.nes interviennent**, car cela concerne non seulement le quotidien des voyageurs, mais notre santé et celle de la planète, c'est à dire tout le monde.

Une grande ambition ferroviaire pour l'ensemble de la région implique un contrat de plan Etat Région qui réponde aux besoins. La région doit s'engager dans ce sens, soutenue par les mobilisations qui doivent aussi porter cette exigence d'engagement financier de l'Etat et de SNCF Réseau.

Nous appelons à la constitution de « comités de vigilance du rail », réunissant les usager.es, les élu.es, les cheminot.es pour porter **dans chaque département** les besoins précis de développement du transport voyageurs et fret marchandises, **coordonnés dans un « comité régional de vigilance du rail »**.

Nous demandons à l'exécutif de renoncer à ces fermetures, d'engager les dépenses d'urgence, et de mener les négociations avec l'Etat et SNCF Réseau pour des engagements financiers à hauteur des besoins, en prenant appui sur les mobilisations.

C'est la position que les élus communistes défendent au sein de la majorité régionale.

Nous sommes confiants dans l'écoute que nous allons recevoir, dans la convergence de la majorité régionale sur ce sujet qui tient à cœur beaucoup de Bourguignon.nes et Franc-Comtois.es car une des différences importante entre la gauche et la droite, c'est que la gauche est sensible aux demandes et mobilisations populaires. Rappelons qu'Emmanuel Macron a osé passer en force sur une réforme des retraites sans majorité au parlement et contre laquelle 80 % de la population était opposée !!!