https://pierrealainmillet.fr/le-rail-la-metropole-et-la-region

élections régionales des 20 et 27 juin

le rail, la métropole et la région... un enjeu de service public !

- DHD -

Date de mise en ligne : lundi 14 juin 2021

Copyright © Blog Vénissian de Pierre-Alain Millet - Tous droits réservés

ce lundi 14 juin se tenait une rencontre dans le cadre de la campagne de l'équipe de Cécile Cukierman sur la réforme ferroviaire et l'enjeu du transport par rail dans la région. Elle a permis à plusieurs candidats de discuter avec Laurent Brun, secrétaire général de la CGT des cheminots et Pierre Brochier, responsable du collectif pour la réouverture de la ligne de la Brévenne, et candidat FI sur le département du Rhône, en présence de plus de 40 personnes

Le cas de la ligne de la Brévenne est illustratif. Une ligne où le transport passager a été supprimé il y a longtemps, mais où se poursuivait un fret liée à deux carrières qui génèrent du transport lourd... Alors que tout le monde parle de la nécessité du fret ferroviaire pour supprimer des camions sur les routes, la ligne de fret a été supprimé par la SNCF et ce sont désormais de l'ordre de 9000 camions par an qui traversent cette vallée et ses petites villes... Et puisqu'il n'y a plus de train, le département prévoit même un des plus grands parkings à Lentilly pour accueillir tous ceux qui viennent notamment de cette vallée et veulent aller à Lyon.

Le collectif d'habitants qui se bat pour la réouverture de la ligne a obtenu 11 000 signatures sur sa pétition dans une vallée qui comprend en tout 30 000 habitants...

Laurent Brun a bien montré l'inefficacité de la mise en concurrence qui rend la SNCF incapable d'assurer ce fret pourtant un transport typiquement adapté techniquement au rail, grosse masse, périodicité forte, délai non critique...

De fait, la mise en concurrence n'est pas efficace sur la qualité de service. Les retards des trains sont principalement du à l'infrastructure ou au matériel. Pour l'infrastructure, sauf des cas particuliers où une ligne a pu être rénovée entièrement, les opérateurs privés rouleront sur les mêmes lignes qu'avant, et donc avec les mêmes faiblesses, et bien entendu, ils n'interviennent pas sur l'infrastructure, trop cher pour un acteur privé ! Quand au matériel, les opérateurs privés veulent bien avoir des matériels neufs, à condition que les régions accordent suffisamment d'aide !

Elle n'est pas efficace sur les prix, à tel point que dans plusieurs appels d'offres, aucune entreprise privée ne répond et la SNCF se retrouve seule candidate. Au passage, elle en profite alors pour créer des filiales dédiées ce qui lui permet de peser à la baisse sur les conditions sociales de travail, profitant de la casse du statut de cheminot... De fait, le plus souvent, ce sont des hausses de tarifs qu'il faut prévoir

Elle n'est même pas efficace pour l'emploi local, au contraire. De fait, le rail n'est rentable qu'à très long terme et les acteurs privés qui recherchent de la rentabilité pèseront pour réduire au maximum l'emploi.

Laurent brun a même souligné les aberrations que les réformes produisent avec une complexité juridique parfois surprenante et des dépenses toujours plus élevées pour les collectivités. Un exemple, les régions doivent souvent payer pour que les opérateurs fassent une offre. Car les études sont complexes ! Dans le val de Loire, ce sont ainsi 2 millions d'argent public qui ont payé les études des opérateurs privés... sans qu'aucun travaux ne soit fait ni qu'aucun train ne roule !

Cette rencontre a permis d'évoquer de nombreux dossiers d'enjeu métropolitains. Le contournement fret de l'agglomération, la ligne Lyon Trevoux, la ligne de Lozanne, la ligne Lyon Roanne, et ce fameux "RER à la lyonnaise" dont tout le monde parle mais que ni l'état, ni la région, ni la métropole ne prépare réellement. Les échanges Collomb-Queyranne, comme les échanges Collomb-Wauquiez ont été des exemples de politique politicienne où tout

Copyright © Blog Vénissian de Pierre-Alain Millet

le monde se renvoie la balle sur un dossier que personne ne porte réellement.

Voila beaucoup de raisons de voter Cécule Cukierman le 20 juin pour une autre politique régionale des transports, basés sur le développement du service public ferroviaire et une politique déterminée de priorité au rail !

Copyright © Blog Vénissian de Pierre-Alain Millet