



# DES « PETITES LIGNES » & DES EMPLOIS

**Déjà dans le collimateur du rapport Spinetta paru début 2018, les lignes classées UIC 7 à 9, dites « petites lignes », sont à nouveau menacées au travers du rapport Philizot et de l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (Loi LOM).**

**En cherchant à se désengager de leur gestion et de leur financement, l'Etat fait planer de graves conséquences pour le service public ferroviaire et l'emploi, notamment chez les ASCT.**

Les lignes UIC 7 à 9 représentent plus de 12 000 km de lignes, soit 42% du Réseau Ferré National (RFN). 9137 km sont avec des services aux voyageurs, soit 32% du RFN. 2910 km sont dédiés au trafic Fret (10% du RFN). Le rapport Philizot, paru en février dernier à la demande du Gouvernement, confirme la volonté du Gouvernement de renvoyer aux Régions, Autorités Organisatrices des Transports (AOT), la responsabilité du financement des lignes accueillant des services voyageurs. A l'inverse, pas un mot sur les lignes dédiées au Fret.

En dehors des lignes dites « structurantes » intégralement financées par SNCF Réseau (1500 km), 1000 km de lignes avec service voyageurs pourraient donc leur être directement transférées, dans le cadre de l'article 172 de la Loi d'Orientation des Mobilités (Loi LOM) et 6500 autres km seraient assujettis à des Contrats de Plan Etat - Régions.

De nombreuses lignes nécessitent des investissements, non réalisés depuis des années, entraînant une dégradation des voies, une baisse de l'offre et de la qualité de service d'un transport ferré soucieux de la sécurité des voyageurs et des circulations.

## **Du risque de transfert à celui de l'abandon**

Or, en l'absence de ressources suffisantes, les Régions pourraient être amenées à prendre des mesures de productivité drastiques, à user de financements privés ou à amputer le réseau ferroviaire d'une partie de ces lignes.

Le rapport Philizot sur le devenir des lignes de desserte fine du territoire préconise de nouveaux modèles de gestion et d'exploitation sous la responsabilité des Régions. Grand-Est et Centre-Val de Loire ont d'ores et déjà admis le désengagement de l'Etat en s'inscrivant dans cette démarche de morcellement du réseau.

Quant à certains territoires, tels l'Occitanie, AURA ou la Nouvelle-Aquitaine, la part que ces lignes représente dans le réseau ferroviaire régional est telle que la question de leur financement se pose avec acuité. Rien qu'autour de Toulouse, ce ne sont pas moins de 6 lignes qui sont concernées tout ou partie.



## **L'avenir des emplois ASCT lié à l'avenir des « petites lignes »**

Aux enjeux d'aménagement du territoire et d'égalité d'accès au service public ferroviaire s'ajoute celui de l'emploi. A titre d'exemple, nous dénombrons 325 ASCT et 15 postes de RET, répartis sur seulement 4 établissements, dont l'emploi est directement corrélé à l'avenir de ces lignes et aux décisions politiques des AOT, dont :

- 95 ASCT sur Toulouse (sur 185 ASCT au TER), 4 RET ainsi que les postes à temps plein du formateur et du GET ;
- 60 ASCT et 4 RET sur la région de Montpellier ;
- 70 ASCT et 3 RET sur la région de Clermont ;
- Ou encore 100 ASCT et 4 RET sur la région de Limoges.

Outre les impacts sur le Service Public, l'avenir de certaines d'emplois ASCT est donc étroitement lié au sort de ces lignes.

**La lutte pour l'avenir de notre métier passe par l'avenir de nos circulations et de nos trains.**

**Les trains du service public circulant sur les lignes UIC 7 à 9 font partie du maillage de notre réseau ferré, à l'instar des TET et des trains de nuit. Ils sont à considérer au même niveau que les TGV, les Transiliens et les TER à proximité des grandes métropoles.**

## **Réorienter les politiques menées en matière de Service Public ferroviaire**

Au regard de la situation économique et sociale, la CGT affirme que d'autres choix sont possibles en renforçant le service public ferroviaire SNCF. Cela suppose d'autres organisations et orientations, comme :

- Renforcer la transversalité de l'entreprise par une production multi-activités en proximité ;
- Développer une stratégie de l'emploi offensive, pour répondre efficacement et en qualité aux besoins de transport des voyageurs et des marchandises ;
- Promouvoir une politique salariale qui renforce la cohésion du corps social cheminot au sein de l'entreprise SNCF.

La Fédération CGT des cheminots revendique le développement d'une politique publique des transports respectueuse de l'environnement et un aménagement du territoire répondant aux besoins des populations. Cette démarche nécessite le maintien et l'exploitation du réseau ferroviaire de proximité. Le financement des lignes UIC 7 à 9 doit donc être assumé et garanti par l'Etat. Elles doivent être entretenues et desservies afin de satisfaire aux exigences inhérentes à un Service Public ferroviaire de qualité.

La Fédération CGT des cheminots a des propositions, issues de son projet « Ensemble pour le fer », pour maintenir et développer les lignes fines du territoire :

- **Sortir du financement par les seuls péages qui font porter sur le mode ferroviaire l'ensemble des charges ;**
- **Travailler les infrastructures sous les aspects fonctionnels incluant le Fret et les voyageurs pour les trajets du quotidien, courtes et longues distances ;**
- **Réorienter l'utilisation des produits de la fiscalité (exemple du produit de la TICPE) ;**
- **Conditionner les aides publiques aux entreprises industrielles et de service à l'usage d'un mode de transport vertueux. La transparence et le contrôle doivent être de mise sur les aides, exonérations et défiscalisations (CICE, CIR...) dont bénéficient les transporteurs et faire l'objet de conditions sociales et environnementales.**

**SERVICES PUBLICS, AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE, EMPLOI, ORGANISATION DE LA PRODUCTION, CADRE SOCIAL, SONT INTIMEMENT LIÉS AU SORT DES « PETITES LIGNES ». AUTANT D'ENJEUX POUR LESQUELS, AVEC LA FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS, L'INTERVENTION DES CHEMINOTS ET DES USAGERS SERA NÉCESSAIRE !**