

Vœu relatif au soutien des mobilisations contre la réforme de la SNCF

Déposé par Nicolas Bonnet Oulaldj, Didier Le Reste et les élu·e·s du Groupe communiste-front de gauche

et par Jérôme Gleizes et les élu·e·s du Groupe écologiste de Paris

et par Pascal Cherki, Virginie Daspét, Nathalie Maquoi et Carine Petit

Considérant les mouvements sociaux initiés le 22 mars 2018 contre la réforme de la SNCF, et pour le maintien et le développement des services publics ;

Considérant le « rapport Spinetta », remis au gouvernement le 15 février 2018, qui préconise la fermeture de près de 9 000 kilomètres de voies ferrées injustement qualifiées de « petites lignes » ;

Considérant que le Gouvernement, sur la base de ce rapport, met en œuvre une réforme de la SNCF par ordonnances, réforme qu'il qualifie de « nouveau pacte ferroviaire », visant au changement de statut juridique de la SNCF et à la remise en cause du statut des personnels, et à accélérer l'ouverture à la concurrence ;

Considérant que le réseau de transport ferré et son exploitation pour le transport des passager·e·s et des marchandises relèvent d'un service public, service public qui ne peut s'exercer que dans le cadre d'un monopole de l'État ;

Considérant que l'on peut craindre qu'un certain nombre de lignes, jugées non rentables du point de vue financier, finissent par être fermées ;

Considérant que le service public ne vise pas des objectifs de rentabilité financière de court terme mais a pour mission de proposer un service aux usager·e·s qui en ont besoin, de relier et de désenclaver les territoires, pour construire un réseau de transport socialement et environnementalement juste ;

Considérant que cette ouverture à la concurrence du service national public du transport ferroviaire fait craindre la création d'entreprises de main d'œuvre à bas coûts avec des conditions de travail dégradées, qui se livreront à une concurrence importante, dégradant ainsi la qualité du service public du transport ferroviaire et le niveau de sa sécurité ;

Considérant que la dette ferroviaire n'est pas la dette des cheminot·e·s mais bien celle de l'État, car elle est liée à la politique en faveur du TGV, légitime et ambitieuse mais non financée, qui a été conduite au détriment de l'entretien du reste du réseau dit « classique » ;

Considérant qu'en matière de coûts externes (coûts des accidents, des nuisances sonores, de la pollution de l'air, de l'impact sur la biodiversité, etc.), le transport ferré est le moins coûteux des modes : il est par exemple 9 fois moins cher que la voiture individuelle ;

Considérant que lundi 16 avril 2018, le premier ministre Édouard Philippe a annoncé la possibilité de filialiser la branche fret de la SNCF, la filialisation étant l'antichambre de la privatisation ;

Considérant que le fret cumule une dette de plus de 4,5 milliards d'euros par an, qui s'est largement accentuée depuis l'atrophie organisée en interne et l'ouverture à la concurrence du transport de marchandises par rail en 2006 ;

Considérant qu'en 1974 le fret ferroviaire transportait 77 milliards de tonnes par kilomètre, 56 milliards de tonne/kilomètre en 2000, contre seulement 32 aujourd'hui ;

Considérant qu'au regard de ces éléments on peut affirmer que la mise en concurrence du fret ferroviaire s'est soldée par un échec tant sur les plans écologique, économique et social qu'au niveau de l'aménagement du territoire ;

Considérant que c'est pourtant l'activité de fret ferroviaire qui permet à la puissance publique de mettre en œuvre ses engagements écologiques ;

Considérant que le rail ne capte que 3 % des marchandises transportées en Ile-de-France et moins de 10 % au plan national pour FRET SNCF ;

Considérant que le Plan climat air énergie de Paris entend développer une logistique urbaine bas-carbone jusqu'au dernier kilomètre pour atteindre les objectifs environnementaux ambitieux qu'il s'est fixé ;

Considérant qu'une offre de transports publics à la hauteur des besoins de chacun, accessible à toutes et à tous et assurant une meilleure liaison entre les territoires, est indispensable aux Parisien·ne·s et Francilien·ne·s et qu'elle contribue à la réalisation des objectifs environnementaux du Nouveau Plan Climat Air Énergie de Paris ;

Considérant que Paris compte sept gares, des milliers de salarié·e·s qui travaillent dans Paris et plusieurs milliers de cheminot·e·s et leurs familles qui y habitent, qui méritent notre soutien dans ce moment stratégique pour l'avenir d'un bien public ;

Considérant que la situation de conflictualité sociale actuelle est la conséquence de l'attitude du gouvernement qui refuse d'ouvrir de réelles négociations avec les différentes parties concernées par ce projet de réforme ;

Sur proposition de Nicolas Bonnet Oulaldj, Didier Le Reste et des élu·e·s du Groupe communiste-front de gauche, et de Jérôme Gleizes et des élu·e·s du Groupe écologiste de Paris, et de Pascal Cherki, Virginie Daspét, Nathalie Maquoi et Carine Petit, le Conseil de Paris émet le vœu que :

- la Maire de Paris interpelle le Gouvernement pour qu'il revienne sur son projet de réforme de la SNCF afin de créer les conditions d'un véritable plan de développement du service public ferroviaire permettant de relever les défis qui lui sont lancés en matière d'aménagement du territoire, de mobilité, de lutte contre le réchauffement climatique et de réponse aux besoins sociaux ;
- la Maire de Paris demande au Gouvernement de revenir sur sa décision de filialiser la branche fret de la SNCF pour au contraire développer une politique d'aménagement du territoire et de développement du fret ferré à la hauteur des enjeux environnementaux de notre temps ;
- la Maire de Paris demande au gouvernement de permettre la tenue de véritables négociations quadripartites réunissant le Gouvernement, les organisations syndicales et la SNCF et les collectivités locales autorités organisatrices des réseaux de transport en vue d'un accord permettant de régler le conflit.