

JOURNÉES
D'ÉTÉ 2024
DES ÉCOLOGISTES
Ile Balzac, Tours - 22, 23 & 24 août 2024



ATELIER



Dialogues autour de Fret SNCF

📅 Jeudi 22 août
🕒 16:00
📍 Dôme Loire

Jean-Paul Carlat, CESER Centre-Val de Loire
Alexandre Foures, élu CGT CSE fret
Julien Troccaz, secrétaire fédéral SUD-Rail
Christine Arrighi, députée écologiste
Karima Delli, ex Pdte Com Transports au Parlement Européen
Jacques Fernique, sénateur écologiste
Elisabeth Matak, co-responsable de la commission Transports & Territoires

Retranscription des interventions

Jacques Fernique

Depuis que je m'investis dans l'action publique, chaque fois que j'ai entendu annoncer une relance du fret ferroviaire, cela se traduisait de fait par un nouveau recul. Les décennies qui sont derrière nous sont des décennies de dégringolade du transport de marchandises par le rail. Et de ce point de vue-là, on n'est pas au diapason de l'ensemble de l'Europe. Notre Europe aujourd'hui, à gros traits, c'est le contraste entre, au sud, l'Espagne ou l'Italie qui ont laissé tomber le fret ferroviaire et ont basculé dans le tout camion, aussi d'ailleurs une bonne part de l'Europe de l'Est ; par contre, totalement différent, la Suisse, l'Allemagne, les Pays-Bas où le fret ferroviaire est consistant, résulte d'investissements conséquents avec des sillons performants, des terminaux connectés, et où le déséquilibre entre le rail et la route est corrigé, rectifié par des taxes Poids lourds significatives. Les pays qui réussissent pour le fret ferroviaire sont ceux où il y a de l'aide publique et des investissements, et où l'on taxe les camions.

Comme Alsacien frontalier, je peux mesurer tous les jours depuis au moins 2005 l'écart entre ce qui se passe en Allemagne ou en Suisse et de notre côté du bassin rhénan, du côté alsacien : les défilés de camions, que ce soit sur la dorsale alsacienne, sur le sillon lorrain, qui profitent de l'absence de cohésion européenne, et qui essaient d'échapper pour leur transit soit à la DKV allemande qui s'est d'ailleurs renforcée depuis le 1^{er} juillet et à la redevance poids lourds liée aux prestations suisse.

Je crois que c'est par l'Alsace et par le Grand Est que des avancées sur cette question du rééquilibrage entre le rail et la route sont à portée de détermination politique et sont même programmées. Dans la loi créant la collectivité européenne d'Alsace, il y a la feuille de route d'une taxe poids lourds, et la région Grand Est a clairement annoncé (commencé à mettre en œuvre) sa détermination à mettre en place la possibilité de la loi climat d'une taxe Poids lourds.

Sur le fret ferroviaire, il faut le dire, le wagon isolé, si l'action publique n'intervient pas résolument, restera plus cher et moins souple que le camion.

Mais, une T transportée en train, c'est globalement 6 fois moins de consommation d'énergie que le camion. Pour des raisons physiques. Farandou nous expliquait au Sénat qu'un train qui coupait son

moteur dans le Morvan pouvait descendre jusqu'à Lyon sans dépenser en énergie – pas à la vitesse ordinaire, mais quand même, c'est clair : sur la route, il y a du frottement, des pneus...l'acier, le rail marche mieux du point de vue énergétique.

Et l'on sait que c'est dans le secteur des transports que se joue une bonne part de la transition écologique. Depuis 1990, c'est dans le secteur des transports que les émissions ne régressent pas. Pire, elles continuent leur progression totalement irresponsable. En gros, au plan européen, entre 1990 et 2019, les émissions des transports ont fait +33,5 %. Ce qui veut dire que si l'on veut tenir l'objectif du pacte vert, il faut que les émissions de transport se réduisent de 90 % d'ici 2050. Alors oui, l'essor du ferroviaire et du fret ferroviaire il faut le réussir.

Les leviers, on les a identifiés : un financement pérenne ; la taxation de la route ; voire quelque fois l'obligation de recourir au rail sur certains tronçons (c'est ce que fait l'Autriche); la nécessité d'enrayer le délabrement du réseau, de moderniser notre réseau ferré, pour que la sécurité, la fiabilité la vitesse, la fréquence, deviennent véritablement des atouts du fret par le rail.

Face à ces défis, ce sabordement de fret SNCF est totalement contre-productif. Le résultat attendu, pour fret SNCF, c'est renoncer à 30 % de son activité, quelque chose de l'ordre de 20 % de son chiffre d'affaires, et la disparition de 10 % des effectifs. En clair, c'est une amputation, alors que l'effort à produire est impératif. Ce démantèlement est inacceptable, il affecterait très gravement le fret ferroviaire,

Au Sénat, nous sommes un certain nombre de la commission de l'aménagement du territoire et du développement durable à être très impliqués pour le ferroviaire, et de façon transpartisane. C'est notamment au Sénat qu'on a obtenu à l'occasion de la loi climat, que soit inscrit nettement dans le marbre de la loi, les objectifs de doublement de part modale - voyageurs comme fret. C'est aussi au Sénat qu'on a pu enfin, suite à l'annonce du plan de discontinuité – de démantèlement de fret SNCF, qu'on a mis en place un cycle d'auditions sur le fret ferroviaire. Bizarrement, je n'avais rien vu là-dessus à la commission du Sénat dans les années précédentes. Ce travail est en cours, on en dégagera je l'espère des recommandations fortes et déterminantes. Avec Fret SNCF, c'est l'enjeu de la transition des transports qui se joue.

Elisabeth Matak

Un rappel : le 18 janvier 2024, le gouvernement français a reçu l'annonce par la commission européenne d'une procédure d'enquête sur des aides versées par l'État à Fret SNCF de 2007 à 2019. Le 25 mai, quelques mois plus tard, le ministre délégué aux transports Clément Beaune, présentait un plan « de discontinuité », ou « de démantèlement », selon ce qu'on en pense , en 3 phases successives :

1. distribution de certains actifs de fret SNCF
2. création de 2 entreprises, l'une de ferroviaire, l'autre de maintenance, avec des noms anglais ...
3. dissolution de fret SNCF.

La commission d'enquête à l'Assemblée Nationale, a montré que ce plan faisait l'unanimité contre lui, même de la part d'acteurs assez libéraux des transports.

La spécificité de fret SNCF sur le wagon isolé a été évoquée. Pouvez-vous nous expliquer la spécificité de fret SNCF et des différents fret (wagon isolé, train dédié etc) ?

Alexandre Fourès, CGT CSE Fret

Fret SNCF était le seul acteur public qui faisait et fait encore un tout petit peu - ça correspond à peu près à 2 % du trafic sur le wagon isolé.

Il faut savoir qu'il y a 30 ans en arrière, la SNCF ne vivait que grâce au transport de marchandises, et non pas grâce au voyageur. Cela a commencé à décliner au début des années 2000 et à partir de 2006-2007, avec l'ouverture de la concurrence, fret SNCF a pris la décision d'arrêter le wagon isolé.

Le wagon isolé : dans les triages, on met les wagons les uns derrière les autres, on les trie, on les fait

partir, on les re-trie, on va les livrer chez les clients. Plusieurs clients sur le même train. Il peut y avoir jusqu'à 30-35 wagons, et ensuite on va les livrer. Cela demande des triages au tri à la gravité, à la bosse, et tout cela a été fermé. Il y avait 32 triages à la bosse en France, aujourd'hui il en reste 4 qui fonctionnent. Aujourd'hui, il reste de simples plateformes de passage de wagons où on fait un peu de tri... on prend une locomotive, un wagon qu'on remet sur le train, mais ce n'est pas du tri réel à la gravité comme on faisait par le passé.

L'unité de mesure pour les trains c'est des GTK (Giga Tonnes Kilomètres)

En 2005-2006, Fret SNCF tout seul faisait 55 GTK, aujourd'hui le marché dans son ensemble fait 32-33 ; Fret SNCF l'année dernière a fait 17 et il est prévu que cette année il en fasse entre 12 et 13. Vous voyez la différence avec l'ouverture à la concurrence et l'abandon du wagon isolé.

Julien Troccaz, SUD-Rail

Je suis content d'être à la tribune d'une manière unitaire, CFDT, CGT et Sud Rail, aussi dans les universités d'un parti politique. Dans la période ça nous paraissait important d'être là, c'est un combat qu'on a voulu unitaire. On a voulu faire un combat syndical, écologique et politique, par rapport à toute la chronologie rappelée.

Le 18 janvier 2023, le lendemain on commençait une grève interprofessionnelle sur les retraites, et le 25 mai, c'était presque la fin. Donc on a un gouvernement qui s'est dessaisi de cela ; le fret ferroviaire c'est pas quelque chose qui est très clinquant, c'est pas du beau TGV, ça parle pas trop, ça ne médiatise pas en 2023 ; mais ils pensaient que ça allait passer comme une lettre à la poste sauf que on est un an après et on en parle encore. Vous l'avez mis à l'ordre du jour des JDE. Le gouvernement démissionnaire pensait que ça allait passer comme une lettre à la poste et ça n'a pas été le cas. C'est un vrai scandale écologique, social et politique.

Je suis ici, j'entends parler de service public, de bifurcation écologique, il n'y a plus le temps de tergiverser, de faire des rapports, ce qu'il faut engager c'est une bifurcation écologique et aller très vite. Le ferroviaire est l'une des solutions pour régler la crise climatique.

A l'initiative des organisations syndicales, il y a un an, une tribune avait été écrite. Tous les partis politiques de gauche, 25 associations avaient dit : on part ensemble au combat, et c'est un premier combat qu'on doit gagner pour redonner de l'espoir, aussi aux cheminots et cheminotes. On sert l'intérêt général, et si on arrive à gagner ce combat-là, sur d'autres sujets (santé, éducation), on va avancer sur le service public.

Je pense qu'il ne fait même pas parler de discontinuité, c'est le langage de nos opposants ; ça s'appelle une liquidation de fret SNCF. Et quand on liquide une boîte, dans le privé ça arrive, on sait ce que ça veut dire. Fret SNCF, c'est la boîte en France où les salariés ont connu le plus de réorganisations. Ce n'est pas nous qui l'avons dit mais le patron de SECAFI (l'expertise) Ferracci, dont le fils est député et ami de Macron. Ferracci propose l'ouverture au capital.

Cela veut dire qu'une entreprise publique, financée par la puissance publique, l'ouverture au capital qui va mettre de l'argent ? Ça va être CMA SGM, les grosses entreprises de logisticiens, AMAZON ; rentabiliser...il faut gagner dès la rentrée du mois de septembre.

Elisabeth Matak

On reviendra dans le débat sur le principe de péréquation dans les activités entre celles qui ne peuvent pas être rentables et qui relèvent forcément du service public, et d'autres qui sont plus facilement rentables ?

Question à Karima Delli : en lisant le rapport de la commission d'enquête de l'Assemblée Nationale, on voit que ce plan n'a été soumis à aucune commission du parlement Européen, ni la commission Transports, ni la commission concurrence ; ça a été décidé par la commission sans aucun débat. Est-ce que ça cache un deal plus global ? Est-ce qu'on a sacrifié Fret SNCF pour gagner autre chose ? « A qui profite le crime » ? est-ce réversible au niveau européen ?

Karima Delli

D'abord, on peut dire merci aux cheminots. Sur le covid, si le fret ferroviaire n'avait pas été là, aucun des magasins ne pouvait être servi parce que c'était compliqué pour les routiers d'être sur la route, parce qu'il fallait des pass, des langages différents d'un pays à l'autre, et c'est les cheminots qui ont aidé et pour la première fois réussi à convertir des trains en lieux médicalisés pour sauver des vies.

Pourquoi on est dans cette situation ? Les gouvernements se succèdent, on dit que Fret SNCF est une priorité mais ce n'est pas le cas, c'est la vraie question. J'ai fait 3 mandats européens, 8 ans à la tête de la commission des transports, j'ai connu 16 ministres des transports, donc pour les rencontres syndicales c'est pareil. La France n'est pas dotée d'une vraie politique des transports. C'est notre manque. Quand vous regardez la feuille de route des transports en France :

Dans les années 50 la France a placé toutes ses billes sur la route. Elle voulait devenir un grand pays comme les Etats-Unis, et a tout réorienté sur le tout-routier, au point que les collectivités ont suivi. On a multiplié le nombre de kilomètres sur la route, et quand je regarde le maillage de la route, je me dis que c'était la folie des grandeurs. La longueur des routes goudronnées en France a été multipliée par 5 entre 1960 et 1970, et ensuite multipliée par 2, et on atteint aujourd'hui 1,1 million de kilomètres de routes.

Parallèlement quand on regarde le réseau ferroviaire où la France était leader...

Dans les années 30, le ferroviaire a commencé à être divisé. Aujourd'hui le ferroviaire seulement 26 000 km de voies. Ce sont des choix politiques. Les finances publiques ont été consacrées à la route, pas au ferroviaire. Carburant, péages, voirie, réaménagement, installations d'usines, par la route. 82 % des transports intérieurs en France, seulement 12 % des français qui prennent le train. 88 % des marchandises par camion, 9 % pour le rail, 2 % pour le fluvial.

On a l'objectif -55 % de GES d'ici 2030. Nous avons 6 ans pour rectifier le tir.

La France signe tous les décrets à Bruxelles mais dans la réalité, elle ne fait rien. Nous ne pouvons pas tuer le Green Deal parce que nous encourageons encore le routier.

Les conséquences néfastes : c'est à coups de milliards, la pollution le bruit, la santé publique. Sur nos routes. Ces milliards on pourrait les réinvestir dans notre entreprise du fret ferroviaire.

Au niveau européen, la question des transports a été réglée par les libéraux. La concurrence, c'est faire plus de business, l'ouverture à la concurrence. La commission européenne est dans un logique libérale.

Les Allemands sont à 19 %, les Suisses sont à 34 %, la Suède a décidé d'investir concrètement.

En France nous avons créé des concurrents directs, par exemple Captrain. Une filiale de la DB qui travaille en lien avec la SNCF qui vient prendre des parts de marché et créer du dumping social.

Les salariés de Captrain n'ont pas le même statut que les cheminots de SNCF.

Qu'est-ce qu'on peut faire au niveau européen ? Nous avons rencontré la commissaire. C'est un dossier qui est géré par la direction générale de la concurrence, Madame Vestager. Avec Leila Chaibi nous avons tiré la sonnette d'alarme. Elle a répondu que si on nous proposait un plan B, on ne démantèlera pas. Le gouvernement français n'a pas proposé. Il faut avoir un.e ministre des transports qui tape le poing sur la table de la commission. On nous reproche les aides ; 4 milliards La commission est en train de redéfinir les aides d'État. Attendez-nous pour négocier.

Il faut investir. La redevance poids lourds. Tous les pays sont en train de la mettre en place, pas la France à cause de bonnets rouges. Il faut qu'une partie accompagne les routiers dans la transition et le reste dans le ferroviaire. Il faut investir dans la formation. Les métiers pas attirants. Remettre le statut des cheminots. Valoriser les salaires.

Au mois de novembre, la nouvelle commission européenne va nommer son commissaire en charge de la concurrence. Il faut avoir un dossier ficelé. Il faut lutter contre un autre projet, les méga-camions. J'ai appelé Vergriete pour qu'il s'oppose. On a réussi à dire que la France ne voulait pas des méga camions mais nous sommes entourés de pays qui les veulent, les Allemands, les

Espagnols, les italiens. Aller voir les autres ministres et faire le bras de fer avec la commission européenne.

(Elisabeth Matak A-t-on un document écrit comme quoi le plan français a été accepté par la commission ?)

Jean-Paul Carlat, CESER

A un niveau plus local, en tout cas régional, on a instruit la question au CESER : que faire sur le périmètre de la région Centre Val de Loire pour atteindre les objectifs de report modal ?

Au fil du temps on est plutôt dans une dégradation, un report modal à l'envers. Plus ça va, plus les marchandises se déplacent sur les camions plutôt que le train.

Pourquoi le CESER s'est-il engagé ? Pour trouver les pistes locales permettant de faire.

On a fait le choix de ne pas écrire un rapport comme il y en a tant car le temps est à l'action.

Que faire concrètement pour aller dans le bon sens ? Nous avons fait venir les grosses entreprises et les fédérations d'entreprises. Les céréaliers, la chimie, l'exportation.

Ce qu'ils nous ont dit : on veut du ferroviaire et/ ou on en veut +.

Dans le Berry, il y a du grand export, des exportations qui s'en vont jusqu'en Chine.

Dans un coalition régionale ferroviaire. On a recueilli une vingtaine de témoignages et les a fait venir dans le comité de pilotage.

On a déterminé 6 grandes orientations, 23 actions classées par priorité (cf COI).

Priorité 1 : que faire pour que ça ne se dégrade pas

Priorité 2 : que faire pour atteindre les 18 %

Priorité 3 : que faire pour atteindre les 30 % ?

Préconisations :

1. Il n'y a pas de plan d'action régional de report modal. Que faire régionalement ? Quelles lignes ? Qui veut porter la responsabilité d'animer un plan régional ? La région a déjà beaucoup d'argent à mettre dans le transport voyageur. La cellule direction économique, les entreprises. Il y a un mille-feuille et absence de portage. Les préfets de région pourraient le porter.

2. Le fret ferroviaire est quelque chose de plus en plus compliqué parce que ouverture à la concurrence + acteurs qu'on ne connaît pas. Qui aller voir ? Il n'y a pas un annuaire.

Au niveau du CESER on a fait un petit travail de collationnement. Quels sont les points d'entrée ferroviaires sur le réseau ?

Ces travaux sont accessibles au niveau régional. De l'intelligence à mettre en commun. On a fait des préconisations. Il manque un comité de suivi, une évaluation de cette politique. Notre dossier a fait l'objet d'un vote à l'unanimité de toutes les organisations, patronales, syndicales...

Où en est-on 2 ans après ? Des choses ont été faites.

-Dans la région CVDL, par une volonté politique, maintien en état ou rénovation des lignes 7 à 9 SV (Sans Voyageurs).

-Création d'un club de chargeurs. Les industriels se sont rendu compte qu'ils avaient intérêt à faire du lobby.

-On ré-ouvrira sans doute en 2025 sur le site Aubrais le chantier de transport combiné qui permettra de recharger et de passer à 3 trains par semaine vers le Havre.

3 actions, et j'ai dit qu'il y en avait 23. Le scénario noir c'est un scénario à l'espagnole ou à l'italienne. Que nos parts de marché diminuent au lieu d'augmenter. Autoroutes A10 ou A20 : des immenses surfaces logistiques. Aucune n'est embranchée. Vont faire des centaines de rentrées et sorties.

Dans les actions qui doivent être faites : sensibiliser ? Embrancher les plateformes logistiques et donner une incitation.

2^e formule : la contrainte sinon on en restera à la sensibilisation.

Elisabeth Matak

Document du CESER très intéressant car le point de départ est la voix des utilisateurs.

Alexandre Fourès, à la CGT, vous avez fait un document « Ensemble pour le fret » avec également des mesures très concrètes, dont l'embranchement obligatoire des nouvelles plateformes.

Alexandre Fourès, CGT.

Il faut aller chercher les marchandises là où elles sont.

Il faut obliger par la loi que toute nouvelle plateforme logistique soit embranchée. Quand une plateforme est créée, des routes sont faites, payées par les collectivités locales. Les rails n'y sont pas. Des entreprises seraient prêtes à faire du ferroviaire, mais s'il n'y a pas les rails ...

Donc véritable politique sur le fer : ça doit être embranché automatiquement

Les inciter aussi à utiliser le rail. Exemple Amazon : 10 % obligatoires par le rail et les choses s'enchaîneront.

-Entre 70 et 80 % des marchandises qui circulent sur le territoire passent automatiquement par une ligne 7 à 9 (SV) soit au départ soit à la fin. Ces lignes sont vétustes, n'ont pas été entretenues, personne ne veut investir. Certaines usines sont à 20-30 kilomètres de la ligne principale SNCF Réseau veut pas investir dans voies où seulement du fret et peu de circulation

Quand une usine se crée on fait une route. Les rails y sont mais personne ne veut payer pour les rénover. Certaines entreprises sont prêtes à mettre la main au portefeuille et le font. C'est un comble => Investir massivement dans les lignes 7 à 9 SV.

Aller chercher les marchandises là où elles sont, dans les usines.

Julien Troccaz

Intégrer le ferroviaire avec la politique industrielle et l'aménagement du territoire.

Changer le fondement de nos vies. On parle des marchandises en Chine mais on parle de relocalisation de l'économie. Le transport ferroviaire peut se faire aussi à courte distance.

Le fret ferroviaire c'est des trains à la place des camions, mais ce n'est pas aller toujours plus vite, aller plus loin. Le fret ne pourra jamais aller plus vite que la petite camionnette de sous-traitant d'Amazon commandé le soir livré le lendemain.

Le transport doit être intégré dans l'aménagement du territoire. C'est un sujet local. Les sujets terrain, le routier. Dans les zones industrielles, on parfois on enlève des voies pour faire des voies pour les vélos. Quand on enlève des voies on ne les remet plus. Le ferroviaire c'est du temps long. Je n'ai jamais vu un faisceau, des triages enlevés et remis.

Elisabeth Matak

L'année prochaine on fera peut-être un atelier sur le dernier kilomètre...

Christine Arrighi, vous avez participé à la commission d'enquête sur la libéralisation du fret ferroviaire et son avenir, présidée par David Valence, avec comme rapporteur Hubert Wulfranc.

Christine Arrighi.

Merci aux syndicalistes d'être là et à la commission transports qui est très active et nous organise tous les ans des débats passionnants.

Je vais commencer par une anecdote que je raconte souvent. Lors des avant-dernières élections, lors d'un meeting, sur le sujet transports, j'avais lu un discours qui a été très applaudi. Je leur ai dit à la fin : vous venez d'applaudir Elisabeth Borne 2018.

Lorsque je suis arrivée députée en 2022, Elisabeth Borne Première ministre, on nous annonce en février 2023, un plan de 100 milliards pour le ferroviaire. Clément Beaune « Madame Borne ne lâchera rien ». Comme rapporteure du rapport spécial transports au niveau commission des Finances

(tous les programmes de la loi organique sont divisés en rapports), je voyais bien que les milliards manquaient pour la loi de finances 2023... ils en manquait beaucoup...tous ! Où sont les milliards ? « Vous verrez, ça fait 40 ans que le ferroviaire a été abandonné, vous verrez, d'ailleurs on a remboursé la dette ». L'année suivante, nous proposons des amendements pour le ferroviaire - régénération modernisation - tous les amendements repoussés, et puis 49.3, rien n'a été retenu. Nous cherchons toujours nos 100 milliards.

2024, Gabriel Attal et Vergriete, et on a plus entendu parler des 100 milliards.

Si je parle de ces 100 milliards, c'est parce qu'on ne peut pas parler du fret si on ne parle pas de la globalité du ferroviaire, du transport décarboné, à savoir le fluvial et le ferroviaire, parce que les 2 se complètent. On ne livre pas le gravier qui peut traîner sur une péniche comme on livre certains produits sur wagon isolé, ou le dernier I-phone...

Les mobilités un sujet passionnant, car reflet de tous les errements en matière d'aménagement du territoire depuis plus de 40 ans. On a voulu aller vite, le TGV a siphonné les finances de la SNCF. donc on a pas pu s'occuper des 29 000 km qui sont devenus 26 000, et des lignes de desserte fine, et des voies qu'on a transformé en voies vertes...

Les mobilités, c'est aussi le témoignage de notre organisation en silo des collectivités territoriales. Quand je fais les auditions à l'AN il faut auditionner les régions, l'État, les intercommunalités... Chacun ne s'occupe « que de »... Le versement mobilité qu'on ne peut pas augmenter pour les régions etc. Tout est en silo, y compris à l'intérieur des organisations. On a calqué le service public sur les silos du privé, c'est à dire sur les camionneurs entreprises privées qui se font une concurrence folle et parfois déloyale au détriment des salariés.

Les mobilités, témoignage de notre défaut d'investissement depuis 40 ans.
26 000 km de voies, contrat avec SNCF de 2,9 Mds €, régénération modernisation...
En Autriche, 6000 km de voies, 3 Mds €.

Le fret devient l'illustration de toutes ces erreurs. Le fret paie la note de l'appauvrissement du système.

On privilégie le TGV, 2 voyageurs sur 10 par rapport à ceux qui prennent le train de proximité. Pas les financements pour les SERM (sauf pour les études dans les CPER).

On fait les travaux pendant la nuit, pénalise le fret.

On construit des autoroutes, et les entreprises de logistiques se construisent le long des autoroutes. Et comme pas d'embranchement avec le ferroviaire, c'est un cercle vicieux.

Sur le ferroviaire, dans tous les rapports (Sénat, Cour des Comptes, COI, au niveau européen, syndical, des commissions d'enquête etc.), toutes les solutions sont sur la table. Il suffit de les prendre et de voter les budgets. « Le monde du ferroviaire c'est un monde de chimère » : les rapports qui se succèdent ne sont pas suivis d'effets par rapport à la question du financement.

La commission d'enquête a été initiée par le PCF, Hubert Wulfranc, présidée par David Valence, actif/passionné du ferroviaire, et président du COI qui avait permis de choisir le scénario 2 sur la planification écologique. La commission d'enquête : décevante car des préconisations faites au gouvernement alors que avait déjà dealé au niveau européen. Je suis convaincue que ont dealé au niveau européen contre autre chose. Mon idée c'est que la dette + le quoi qu'il en coûte, plan de relance, aides à Air France, SANOFI, on n'a pas demandé le remboursement etc...

Le plan de discontinuité était tout prêt, dans le dogme libéral de ce gouvernement. Je ne vois pas comment il est possible que cette proposition ait été faite si rapidement. « On a donné des gages ».

Karima Delli

J'étais membre de la COI. Comment sont arrivés les 100 milliards. Les états membres :

Italie : 54 milliards sur la table ; Allemands 96 milliards, on a voulu faire mieux.

Les marchandises : il faudrait un logo sur tous les produits sur comment est arrivé. Avion ? Train ?

Vélo ? Il faut que le billet d'avion soit plus cher que le billet de train. Taxation des transports à

5,5 %. Revaloriser les métiers.

Jean-Paul Carlat

Les JO viennent de se terminer, tout le monde était content des transports. Un miracle ? Non, on a mis plus de monde que d'habitude avec une négociation sociale anticipée pour aborder cette période et fait ce qu'il fallait. La dimension sociale a été prise en compte.

Sur les régions, une des préconisations du CESER : il y a la place pour une conférence sociale régionale. Qui veut faire le métier de chauffeur, ne pas avoir 2 journées avec le même horaire, ne pas dormir chez soi 1 jour sur 2, etc.

Des écoles de formation à remettre en place.

La France n'est pas bien classée : 14^e au classement européen de la performance logistique.