

Réforme de la SNCF : Le gouvernement vous ment

(sur la base du rapport de Jean-Cyril Spinetta)

A propos de la suppression des 9000 km de lignes ferroviaires non rentables :

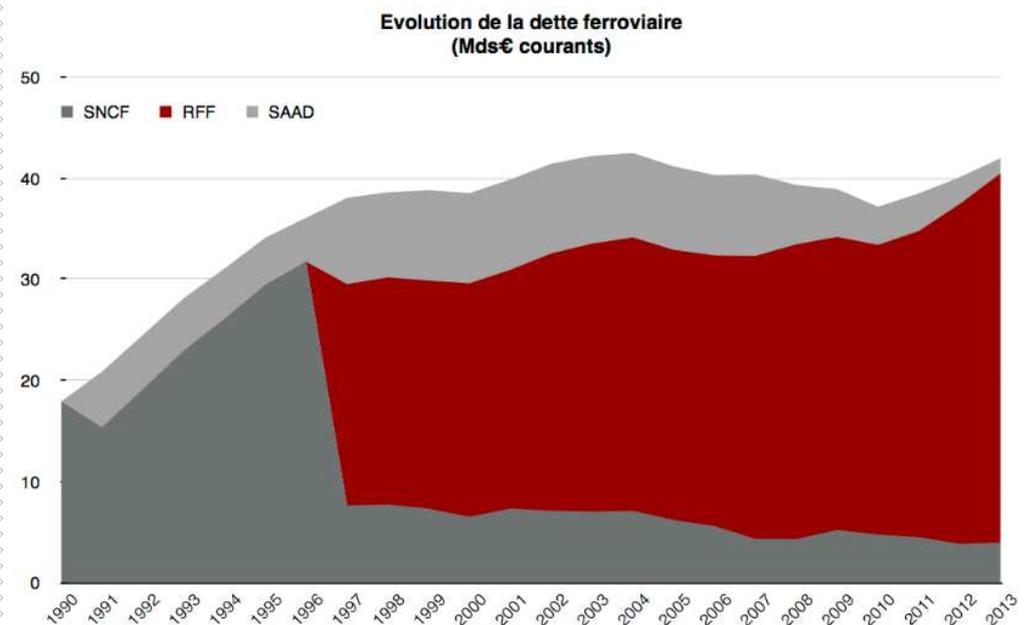
Recommandations 1 à 6 du rapport Spinetta.

Face à la réaction rapide des Elus, le gouvernement a très vite annoncé qu'il ne toucherait pas aux « *petites lignes* » (qui sont empruntées par des « *petites gens* ») tout en précisant que les Régions les prendront en charge dans le cadre de leurs plans de transport. Il faut être logique, ces *petites lignes*, qui sont en général dans les zones à relief, ne seront pas plus rentables pour autant. Ce sera donc aux Régions de faire le sale boulot de les maintenir ou non. Il faut bien avoir à l'esprit que le train reste un moyen de transport plus sécurisant que les cars notamment pour les transports scolaires. Petit rappel : Dans l'accident de Millas, 7 collégiens ont perdu la vie alors qu'ils étaient dans un car et aucune victime dans le train régional.

A propos de la dette de la SNCF qui est de 45 milliards d'euros en 2016 :

Recommandations 11 à 14 du rapport Spinetta

Dans les années 70, la SNCF avait dû emprunter (à taux fort) pour lancer sa première ligne à grande vitesse (LGV) entre Paris et Lyon car la ligne classique était saturée. Par la même occasion, elle a montré sa capacité à innover en doublant la vitesse commerciale des trains ! Face à l'engouement de ce moyen de transport rapide, les Elus ont réclamé d'autres LGV pour desservir leurs territoires. En continuant à financer ces nouvelles LGV, la SNCF a aggravé ses comptes. L'Etat a tenté de contrôler cette situation en créant en janvier 1997 Réseau Ferré de France (RFF) pour gérer la dette et le réseau national. Pour ne pas alourdir cette dette, RFF a du faire l'impasse sur la maintenance et la modernisation du réseau historique durant 15 ans.



Résultat : Après avoir compris l'inutilité et la complexité de ce système, l'Etat a supprimé RFF en 2015 et envisage maintenant de faire des coupes sombres dans le réseau historique (les 9000 km de lignes jugées non rentables) et de supprimer des arrêts de TGV.

Petite remarque :

Même en virant tous les cheminots, cette dette ne pourra pas être résorbée !

Les efforts de productivité préconisés par le rapport Spinetta consistent à comprimer la masse salariale : ruptures conventionnelles groupées (R. 39), transfert de personnel vers des entreprises concurrentes (R. 23, 31, 32 et 33), plus de souplesse dans la gestion future du personnel avec la fin du statut pour les nouveaux agents (R. 38).

A propos de la filialisation du trafic Fret (wagons marchandises)

Recommandation 17 du rapport Spinetta.

L'ouverture à la concurrence du trafic Fret ferroviaire a été faite en janvier 2006. Son bilan est catastrophique : baisse globale de 50 % (SNCF + concurrents) donc plus de camions sur les routes. De plus, les opérateurs privés font massivement circuler des locomotives diesel qui sont beaucoup plus polluantes. Normal, une grande partie des lignes empruntées par les trains de Fret ne sont pas électrifiées, les fameuses *petites lignes* !

A propos de l'écologie et l'environnement :

Aucune recommandation dans le rapport Spinetta !

En supprimant des arrêts en gares (y compris pour les TGV) et en fermant les petites lignes, ce sera forcément plus de voitures et de camions qui circuleront sur les routes... à une vitesse réduite à 80 km/h ! Pensez-y.

Aux oubliettes la lutte contre le réchauffement climatique et les bonnes intentions adoptées lors de la COP 21 !

La SNCF fait circuler actuellement environ 15000 trains par jour.

Qu'en sera-t-il avec la concurrence qui, comme après GDF et EDF et le Fret ferroviaire, s'emparera des plus gros marchés ?

Même si la SNCF rencontre quelques problèmes actuellement (en général pour des causes externes), croyez-vous vraiment que les futurs opérateurs vont s'entendre pour que vous puissiez mener à terme votre voyage si vous avez des correspondances ?

A propos de la suppression du statut des cheminots pour les nouveaux embauchés :

Recommandation 38 du rapport Spinetta

Ce statut (la garantie de l'emploi et certains "avantages", accordés également aux Elus) a été créé dans les années 1920, c'est-à-dire au temps des anciennes compagnies ferroviaires, ceci afin de fidéliser (retenir) le personnel et ainsi assurer une certaine sécurité dans la circulation des trains et une certaine préservation des connaissances acquises au fin du temps. En supprimant ce fameux statut, c'est bien la précarité qui va s'installer, donc **au détriment de la sécurité**.

Parallèlement, la SNCF entend faire partir de gré (départs "volontaires") ou de force (transfert de personnel vers des concurrents, ruptures dites conventionnelles) le personnel qui n'est plus jugé rentable : les anciens, les handicapés, les agents peu mobiles, etc.

Depuis la réforme des retraites en 2007, elle ne sait plus comment gérer les agents qui souhaitent prolonger leur carrière (plus de poste, plus d'avancement, mise au placard,). Avant cette réforme, c'était automatique pour elle avec le départ forcé à 55 ans pour les agents sédentaires et 50 ans pour les conducteurs.

Maintenant, posons-nous cette question : si les cheminots étaient des nantis, des privilégiés, des fainéants, des trop payés, pourquoi la SNCF peine-t-elle à trouver des conducteurs pour ses trains ?

A propos de la remise en question des tarifs dits sociaux :

Recommandation 30 du rapport Spinetta.

Il est bien écrit que « *Dans le cadre d'une ouverture à la concurrence, supprimer le dispositif de régulation tarifaire de la SNCF* » et qu' « *en cas de maintien des tarifs sociaux généraliser l'obligation de mise en œuvre de ce tarifs sociaux à l'ensemble des opérateurs du marché, en prévoyant les compensations appropriées* ».

On voit mal comment les **tarifs sociaux** (tarifs jeunes, tarifs famille, cartes vermeil, etc.) peuvent subsister dans un contexte concurrentiel. C'est bien la fin de la notion **de service public** qui se profile. Les Anglais paient 4 fois plus cher l'équivalent de notre Pass Navigo !



Contact Syndicat Force Ouvrière des Cheminots de Côte d'or : 06 23 25 49 30