

Réforme de la SNCF : développement ou démantèlement ?

Par Didier Le Reste. Président de la Convergence Nationale Rail

Secrétaire de la Fédération CGT des cheminots (2000-2010)

Louis ARMAND, résistant, Président de la SNCF de 1955 à 1958 disait « le chemin de fer sera le moyen de transport du XXI^e siècle s'il parvient à survivre au XX^e siècle. »

Que constate-t-on aujourd'hui ?

Il y a quelques années on nous enviait encore de par le monde notre chemin de fer incarné depuis 80 ans par la SNCF, pour sa ponctualité, sa sécurité, sa qualité de service, l'entreprise publique qui avec ses cheminots à statut, ses ingénieurs, a lancé pour la 1^{ère} fois au monde un train à Grande Vitesse en service commercial le 27 septembre 1981 entre Paris et Lyon.

La SNCF créée en 1938 après la faillite de compagnies privées a été transformée en EPIC (100% État-100% Public) le 1^{er} janvier 1983 sous l'impulsion du Ministre communiste des transports d'alors, Charles FITERMAN, faisant adopter la loi d'orientation des transports intérieurs (LOTI). Celle-ci consacrait entre autres le droit au transport pour tous. Dans la foulée des milliers d'embauches de cheminots à statut ont été réalisées, des lignes de chemins de fer ont été réouvertes, des activités et installations ont été sauvegardées, des militants syndicaux ayant été révoqués pour activités revendicatives ont été réhabilités dans leurs droits...

Aujourd'hui la SNCF est mise en accusation sur la place publique pour une dette colossale de 53 milliards d'euros dont 47 milliards est en définitive une dette de la responsabilité de l'État qui a décidé de la création de lignes à grande vitesse sans les financer !

De plus, la SNCF de par les dysfonctionnements récurrents dont souffrent les usagers au quotidien est considérée comme peu fiable, ce qui conduit ses détracteurs à proposer les privatisations sans jamais évoquer les dégâts que celles-ci ont entraînés sur certains réseaux (ex : en Angleterre).

Cela s'ajoute au dénigrement systématique des cheminots qualifiés de privilégiés dans des termes pøjado-libéraux.

Comment en est-on arrivé là ?

Après le premier contrat de plan en 1985 entre l'État et la SNCF imposant l'équilibre des comptes par activité, la suppression de milliers d'emplois (41% en 34 ans !) dont 10 000 pour la seule année 1990, la gestion et le pilotage par activités, accentuée aujourd'hui par axes, par produits, les premières directives européennes de libéralisation, les mobilisations sociales se sont amplifiées !

Sans l'impulsion de la Fédération CGT des cheminots, les trois années qui ont précédées le formidable mouvement social de l'automne 1995 ont vu grandir des grèves et manifestations massives et unitaires.

Le conflit social de 1995 aura permis de mettre en échec la stratégie de JUPPE consistant à supprimer les régimes spéciaux de retraite et à jeter dans les poubelles le contrat de plan État-SNCF pour la

période 1995-2000 qui devait amputer le réseau ferré national de 6000kms de lignes et réduire de façon drastique les effectifs de cheminots.

Donc, sous la conjonction des politiques nationales de casse des Services Publics et celles dogmatiques de l'Union européenne qui portent comme seul modèle de développement la concurrence tous azimuts. On a procédé en 1997 (loi PONS-IDRAC) à la partition de chemin de fer avec la création de RFF. La SNCF s'est transformée, s'est remodelée profondément de l'intérieur sous le coup de restructurations empilées au pas de charge, sans négociation qui ont eu pour objet de détruire progressivement l'organisation historique des chemins faite d'intégration, de mutualisation, de transversalité, d'unicité.

Cette logique où les branches, les activités, les services deviennent autonomes et s'opposent entre eux, a affaibli considérablement l'efficacité du système qui a été en plus éclaté en 3 EPIC par la réforme de 2014 !

Rappelons que cette réforme, à l'aune de ce qui se joue aujourd'hui devait régler les dysfonctionnements du système, commencer à désendetter celui-ci et l'État devait retrouver son rôle de stratège au détriment de la technocratie !

Rien n'a été fait de tout cela, pire on a induit dans la réforme de 2014 la « règle d'or » imposant à RFF (aujourd'hui SNCF-Réseau) de maîtriser ses investissements afin de contenir la dette !

Cela n'a pas tenu longtemps puisque l'État a demandé à SNCF-Réseau d'abonder le financement du train CDG Express, devant relier sans arrêt Paris Gare de l'Est à l'aéroport de Roissy-CDG, projet dispendieux, ségrégatif et néfaste !

Ainsi SNCF-Réseau s'endette... pour rembourser la dette... imposée par l'État.

Le Conseil Général de l'Équipement et du Développement Durable (CGEDD) précise que la dette du système ferroviaire français induit chaque année le versement de 2.7 milliards d'euros de frais financiers payés aux banques et aux compagnies d'assurances !

Quand la SNCF emprunte 100 euros au titre de la dette, 41% vont au réseau et 59% aux secteurs financiers ! C'est donc bien le coût de la finance qui plombe le système ferroviaire et non le coût du statut des cheminots !

On ne pourra pas améliorer, rendre plus robuste, plus fiable le Service Public ferroviaire si on ne règle pas la question de la dette !

L'Allemagne a désendetté dans les années 90 à deux reprises son chemin de fer. Ce qui fait qu'aujourd'hui, 97% du réseau ferroviaire allemand est électrifié contre 58% en France. L'Allemagne finance à hauteur de 60% les infrastructures ferroviaires contre 40% en France. Donc l'idée centrale étant que la SNCF devait devenir une entreprise comme une autre or c'est la logique comptable, le business, la profitabilité qui prennent le pas sur l'intérêt général et les missions de Service Public.

Les usagers sont devenus des clients, les cheminots des collaborateurs, les trains des produits, les syndicats des « partenaires sociaux ».

Avec les encouragements des représentants de l'État qui siègent dans les Conseils d'administration, l'actuel Président de la SNCF a poussé le développement de la route au détriment du rail par l'intermédiaire du groupe SNCF, fort de 1 200 filiales !

Rappelons que celui-ci est le premier transporteur routier en France (CALBERSON, BOURGEY MONTREUIL...) et le 3^{ème} en Europe où le dumping social et salarial va... bon train !

Dans le débat actuel autour de la réforme MACRON, on devrait mettre plus en exergue les opérations capitalistiques à risques du Groupe SNCF à l'étranger comme l'achat pour 775 millions d'euros de l'opérateur OHL en Amérique, la gestion déficitaire des transports régionaux de Boston..

Il en est ainsi également de la filiale OUIBUS qui a perdu 40 millions d'euros en 2016 et a été recapitalisé avec de l'argent public à hauteur de 175 millions d'euros sur 3 ans. Cette filiale qui vit sous perfusion concurrence les TGV, les trains Corail et les TER !!

On pourrait mettre également sur la table le fait que la sous-traitance augmente (89 millions d'euros en 2009 pour 255 millions d'euros en 2016) et coûte 10% plus chère que si le travail était effectué par les cheminots, de par les reprises que doivent effectuer ces derniers au regard de nombreuses malfaçons laissées par les prestataires privés !

Le résistant Raymond Aubrac lors d'une rencontre avec des cheminots faisait preuve d'une grande lucidité lorsqu'il leur déclarait « si je vous comprends bien, la SNCF fut les artères et les veines du pays, mais aujourd'hui les politiques libérales sont en train de tronçonner les membres et le sang se retire ». C'est que nous avons appelé la « privatisation vampire ».

Les pratiques managériales en vigueur depuis des années à la SNCF empruntent de plus en plus aux méthodes libérales dans leurs dimensions les plus brutales, infantilisantes et culpabilisantes. Le dialogue social est indigent et n'est conçu que comme un instrument d'accompagnement des stratégies patronales. Les organisations syndicales ne sont considérées que si elles présentent sans renâcler la facture sociale aux cheminots.

Celles et ceux qui ont l'outrecuidance de s'opposer à la pensée unique, à la casse du Service Public et de l'exprimer par la grève sont sévèrement réprimés.

Les libéraux et leurs affidés veulent casser cette culture de Service Public qui solidarise, cimente, nourrit l'esprit de corps pour lequel les cheminots ont le sentiment de participer à une œuvre commune.

Malgré la dureté du contexte socio-économique, politique, médiatique, les cheminots ne lâchent rien et à l'instar des agents de la Fonction Publique et du secteur public, ils sont fiers de défendre le bien commun, l'intérêt général !

Dans la foulée du rapport « à charge » de MR Spinetta, MACRON et son gouvernement dramatisent à dessein la situation de la SNCF qui imposerait une réforme urgente et fondamentale !

Que cache cet empressement alors que lors de la COP 21, dans la loi de transition énergétique, le plan HULOT et les Assises gouvernementales de la MOBILITE on n'a jamais évoqué l'enjeu du rail public !?

Le Premier Ministre justifie cette réforme en indiquant que c'est pour entre autres respecter nos engagements européens en matière de libéralisation, donc de transposer en droit français des directives et règlements.

Certes, à part les députés de la GUE-NGL (Gauche unitaire européenne-gauche verte nordique), pratiquement tous les partis ont au Parlement européen voté pour la mise en œuvre du 4^{ème} paquet ferroviaire qui parachève un cycle de démantèlement des entreprises historiques de chemin de fer.

Cela dit, la France en tant qu'État membre de l'Union européenne a des marges de manœuvre pour s'opposer à ces politiques. De ce point de vue le règlement européen OSP (obligations de Service Public) prévoit dans son article 5 paragraphe 4 bis une série d'exceptions quant à l'ouverture à la concurrence des transports régionaux de voyageurs. Il est ainsi précisé que « l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de Services Publics de transport de voyageurs par chemin de fer » donc sans passer par la mise en concurrence !!

Sur ces bases, M. SPINETTA préconise d'ailleurs d'ouvrir à la concurrence les lignes du réseau transilien qu'à l'horizon ... 2039 !

Cette question relève donc bien d'une décision éminemment politique !

En matière de consistance du transport régional de voyageurs, il est bon de rappeler que depuis la mise en œuvre en 2002 de la « régionalisation des TER » (convention d'exploitation pluriannuelle entre les Régions et la SNCF) l'offre s'est accrue de + de 20% et la fréquentation de 47%.

Le matériel roulant a été quasiment entièrement modernisé, des gares ont été rénovées, des ateliers de maintenance construits, des emplois créés et des tarifications sociales innovantes ont été proposées !

Bien sûr, si on arrête la gestion libérale interne de la SNCF et qu'on lui donne ainsi qu'aux Régions les moyens financiers du développement du transport ferroviaire régional, on peut faire encore mieux pour répondre aux besoins croissants des usagers.

Avant de brandir la concurrence comme la solution à tous les problèmes en présence, ses partisans feraient bien de faire un bilan objectif de l'ouverture à la concurrence du transport de marchandises par rail intervenue en 2006 en France !

Que constate-t-on ?

Réduction par deux du volume de marchandises transportées par train.

Aujourd'hui FRET SNCF transporte moins de 10% (3% en Ile de France) de marchandises, alors qu'en 2000 il en transportait 20,6% ! 8 000 emplois de cheminots ont été supprimés, plus de 400 gares de Fret ont été fermées, ainsi que la plupart des grands triages !

C'est donc un bilan catastrophique... qui augure d'une certaine façon ce que pourrait être l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs !

Quand le Premier Ministre déclare le 26 février dans sa conférence de presse : « ce n'est pas de Paris que l'on décide de l'avenir des petites lignes », il met la poussière sous le tapis car il ne dit pas tout !

Dans son rapport remis début février à la Ministre des transports, Monsieur DURON, au titre du Conseil d'orientation des Infrastructures (COI) propose de transformer des lignes secondaires, dans les zones peu denses, en « coulées vertes » en pleine campagne ! Quelle bonne idée !!

Monsieur SPINETTA lui emboitant le pas suggère de réfléchir à la fermeture de ces lignes (9 000kms) au prétexte qu'il n'y circule que quelques trains par jour ! Vont-ils proposer de fermer des routes départementales et rurales où ne passent que quelques voitures par jour... qui ne paient d'ailleurs pas l'utilisation et l'entretien des infrastructures routières !?

Mais où sont passées les vertus vantées hier du mode ferroviaire : économie d'énergie, peu polluant, sécurité, vitesse, fréquence, quiétude, localisation des gares... !?

Les usagers/citoyens/contribuables ont tout intérêt, malgré les contraintes qu'impose le mouvement de grève des cheminots, à s'informer et à être solidaire de ce qui se joue. L'avenir des « lignes secondaires » donc d'aménagement du territoire, de désenclavement des régions est gravement menacé !

Plusieurs de ces lignes sont reprises, pour travaux dans les contrats de plan État-régions (2015-2020), mais SNCF- Réseau indique vouloir réduire sa contribution et des Préfets ont fait savoir qu'ils n'engageraient pas les fonds prévus par l'État ! Donc celui-ci va continuer à se désengager !

Et ce n'est pas sur ces lignes que le privé s'il en a la possibilité, va se positionner !

Les Régions déjà fortement impactées par les réductions budgétaires de l'État seront conduites à faire des choix douloureux qui pourraient se traduire par la fermeture de ces lignes secondaires et les remplacer, au moins au début, par des cars de substitution.

Comme les gouvernements précédents, les représentants de l'actuel, la main sur le cœur, des trémolos dans la voix, jurent que la SNCF ne sera jamais privatisée, notamment à cause de la réforme qu'ils portent.

Ils veulent nous faire prendre des vessies pour des lanternes !

A l'instar de ce qui s'est passé pour de grands groupes publics qui ont été libéralisés et privatisés, le fait du changement de statut juridique de la SNCF passant d'EPIC où l'État est propriétaire à une société anonyme à capitaux publics où l'État devient actionnaire, favorisera sans nul doute une privatisation partielle ou totale.

L'argument avancé « d'actions de l'État incessibles » ne résistera pas quand la SNCF sera adossée à un autre groupe- privé comme ce fut le cas avec Air-France KLM et GDF-Suez où c'est le capital privé qui est majoritaire.

Progressivement, l'opinion publique se rend compte que le statut des cheminots présenté comme étant le responsable de tous les maux que rencontrent la SNCF et les usagers, s'avère être un écran de fumée qui a vocation à cacher le fond de la réforme !

Le statut des cheminots qui a beaucoup évolué au cours de l'histoire de la SNCF, de son histoire sociale comporte droits et devoirs. Il est inhérent au service Public car il garantit l'indépendance, la neutralité des agents vis-à-vis du pouvoir économique et politique. Les cheminots ne travaillent pas

pour verser des dividendes à des actionnaires mais pour permettre au pays de répondre à l'intérêt général, aux besoins sociaux du plus grand nombre en matière de transport.

L'heure est grave ! Si la réforme MACRON est mise en œuvre, il en sera à terme fini de la SNCF et MACRON et son gouvernement pousseront les feux d'autres réformes visant à casser les protections et garanties, à précariser le monde du travail, à ubériser la société !

Au regard de ce qui se joue, il n'y a pas d'autres solutions que de contribuer à l'élargissement du rapport de force, sans instrumentalisation du mouvement social mais simplement en travaillant les convergences d'intérêts, les convergences des luttes.

La lutte des cheminots porte un enjeu de Société et non la défense de revendications corporatistes !

Le Gouvernement et le Patronat n'ont d'autres choix que d'ouvrir de véritables négociations en lieu et place d'une stratégie de pourrissement du conflit rythmée par des coups tordus de la direction SNCF et par des pseudo-concertations baptisées à juste titre par les syndicats de « farce » de « mascarade » !

L'unité syndicale qui va être un élément déterminant pour la suite des événements a permis que soit élaboré une plate-forme revendicative de 8 points et la Fédération CGT des cheminots a remis dernièrement au Premier Ministre un document étayé de contre-propositions intitulé « Ensemble pour le Fer ».

C'est sur ces bases là, complétées par les propositions que portent les partis politiques progressistes que peuvent et doivent s'engager les négociations permettant de sortir par le haut du conflit social et d'assurer un bel avenir pour le Service Public ferroviaire et ses serviteurs que sont les cheminotes et les cheminots.