

CERTAINS VEULENT LA DESCENDRE
NOUS, ON LA DEFEND !

TRACT AUX USAGERS

Montreuil, 13 avril 2018

RÉFORME DU FERROVIAIRE

VOTRE SERVICE PUBLIC EST EN DANGER

Depuis quelques jours, le Gouvernement monopolise les grands médias pour faire croire aux citoyens que tout va s'améliorer avec l'ouverture à la concurrence dans le transport ferroviaire. Ne laissant pas aux organisations syndicales la parole ou n'hésitant pas à mentir, les Ministres répètent les éléments de langage pour faire passer coûte que coûte leur réforme. La CGT souhaite répondre par le seul moyen dont elle dispose : la diffusion de tracts par ses militants.



© Pascale Laly

Quel est le contenu réel de la réforme ?

Le texte de loi traite seulement de 3 sujets :

- L'ouverture à la concurrence des trains de voyageurs nationaux et régionaux ;
- La transformation de l'entreprise publique en société par actions ;
- L'arrêt du recrutement au Statut.

Certains sujets sont traités par ordonnance, d'autres par un processus légal classique. Cela ne change ni le contenu du projet, ni le calendrier parlementaire, dont l'échéance devrait se situer en juin 2018.

Pourquoi les négociations n'avancent pas ?

Le Gouvernement se contente d'écouter les organisations syndicales sans jamais modifier le contenu de ses propositions (et même souvent sans les détailler précisément).

Par exemple, la Ministre ne veut pas discuter des motifs qui la poussent à imposer l'ouverture à la concurrence. Aucun constat partagé sur la manière dont ça se passe à l'étranger. Refus catégorique de discussion sur les causes de la hausse des prix pour les usagers par exemple. Et la Ministre ne veut pas non plus discuter sur les conséquences sociales : quelles dispositions posent problème dans le Statut des cheminots ? Quels droits auront les futurs embauchés ? Que va devenir le Statut pour ceux qui le conservent ?

Le Gouvernement impose ses mesures et renvoie à plus tard le traitement de leurs conséquences.

Pire, questionnée par les syndicats, la Ministre confirme que le passage de la SNCF en société par actions augmenterait les taux d'intérêts de l'entreprise, donc ses coûts de fonctionnement !

Une réforme loin des besoins des usagers

Les retards et suppressions de trains actuels sont le résultat de trois problèmes : le manque de moyens humains (on supprime 2000 emplois par an à la SNCF alors que la fréquentation augmente), l'état de l'infrastructure (il faut rattraper, en 10 ans, le sous-investissement des 40 dernières années) et une organisation des services défaillante (la gestion par activité).

Le Gouvernement ne traite aucun de ces sujets et soutient le statut quo proposé par la Direction SNCF.

Sur les conditions sociales, la Direction SNCF dévoile qu'elle veut remettre en cause la reconnaissance des diplômés ou les promotions par examen et concours... Loin de « protections », il s'agit bien de régressions sociales dont ce projet est porteur.

CE QUE CONTIENT LE PROJET GOUVERNEMENTAL

► Ouverture à la concurrence du transport de voyageurs

Il s'agit d'attribuer des concessions de 5 à 15 ans (donc un monopole privé) pour l'exploitation des TER ou TET (comme cela se fait pour la gestion de l'eau).

La Direction SNCF et le Gouvernement s'appuient sur des comparaisons partielles pour justifier la concurrence. « Ça a marché partout » entend-on.

L'Angleterre a ouvert à la concurrence en 1993. Les infrastructures ont été renationalisées en 2002 pour résoudre les problèmes de sécurité et de sous-investissement (l'Etat a dû injecter 30 milliards en 10 ans). En janvier 2018, 76% des Anglais étaient favorables à la renationalisation complète à cause de la hausse des prix (+27% en 6 ans), de la mauvaise qualité (4 trains sur 5 en retard) et de la vétusté des trains.

La Suède a ouvert à la concurrence en 2010. Elle a rapidement fait face à de multiples critiques : illisibilité des tarifs et des correspondances, retards, dumping social. En 2014, 70% des citoyens étaient favorables à une renationalisation !

En Allemagne, le trafic a progressé de 28,6% entre 1995 et 2015. Mais il a progressé de 64,4% en France ! Les prix ont augmenté plus vite que l'inflation et des milliers de kilomètres de ligne ont été fermés. Sans compter des investissements massifs de l'Etat qui sont probablement la cause réelle de l'amélioration de la régularité.

En Italie, la compagnie NTV a été créée en 2012. Elle a accumulé 683 millions d'euros de dette pour 454 millions de chiffre d'affaires, et 2 recapitalisations ont déjà eu lieu. D'abord tournée vers un transport haut de gamme, elle a finalement opté pour le Low-Cost (d'où la baisse de prix mise en avant...). Elle reste néanmoins plus cher que Ouigo en France (19,9€ pour un Milan-Rome contre 13€ pour un Paris-Valence, 550km).

La concurrence est donc loin d'être une réussite partout !

Aucune mesure du projet de loi ne répond aux besoins des usagers.

Retour des financements publics pour le TGV

Alors que le système public permettait de faire financer les lignes TGV non rentables par les lignes rentables selon un système solidaire dit de « péréquation », le système concurrentiel supprime cette possibilité.

Pour éviter la suppression de dessertes TGV et favoriser la concurrence, le Gouvernement prévoit qu'un opérateur qui voudrait faire rouler un TGV pourra payer un péage limité au « coût marginal » (les frais d'entretien de la ligne). Il n'aura plus l'obligation de payer le « coût complet » (frais d'entretien + fraction des investissements de création et régénération de la ligne). Il pourra néanmoins réaliser un « bénéfice raisonnable ». Autrement dit, l'entreprise privée rémunèrera ses actionnaires et SNCF Réseau sera obligé de supporter le manque à gagner ! Cette réforme aggrave donc la situation.

■ Electricité

L'UFC Que Choisir annonçait en avril que l'augmentation du prix de l'électricité pour un foyer sur les 4 dernières années a été :

+ 70€ pour le tarif public
+ 105€ pour le tarif privé

■ Eau

60 millions de consommateurs publiait une étude en 2014 montrant que le prix de l'eau augmente 1,5 fois plus vite que l'inflation.

La concurrence privée profite surtout aux actionnaires !

► Une société par actions, pour quoi faire ?

La Gouvernement veut transformer les Entreprises Publiques à Caractère Industriel et Commercial (EPIC) SNCF, SNCF Mobilités et SNCF Réseau, en société par actions dont il serait actionnaire. Cela ferait perdre à la SNCF le statut de personne publique, et cela remettrait en cause la garantie implicite de l'Etat sur les emprunts de l'entreprise, faisant probablement grimper ses taux d'intérêts. Qui en profitera ? Les banques ! L'argument avancé est de donner plus d'autonomie à la Direction SNCF... Alors que les critiques fusent de toutes parts (usagers, collectivités locales, syndicats...) sur l'absence d'écoute de cette direction, lui donner plus de pouvoir ne semble pas l'idée du siècle ! Mais c'est surtout la première étape de la privatisation par vente des actions, augmentation de capital ou fusion. Il n'y a aucune autre justification crédible.

Déjà en 2004, Nicolas Sarkozy (alors ministre de l'économie) avait promis, face à l'Assemblée Nationale, que le changement de Statut d'EDF-GDF ne remettrait pas en cause sa propriété publique. Néanmoins, 2 ans plus tard, une fusion de GDF avec SUEZ a conduit à faire voler en éclat cette garantie ! Les mêmes promesses avaient été faites dans le domaine des télécoms.

LES 3 PROPOSITIONS

QUE LE GOUVERNEMENT REFUSE D'ENTENDRE



L'environnement

Selon les projections du Ministère, les volumes de marchandises transportées pourraient croître de 90% d'ici 2050 !

Si rien n'est fait, la route captera la quasi-totalité de cette augmentation avec les effets néfastes que l'on sait sur la pollution, l'engorgement routier, les accidents...

La CGT propose que la part du mode ferroviaire passe de 10,7% aujourd'hui à 25,2% en 2050, afin de limiter la croissance routière. Cela suppose de multiplier par 4,5 les volumes transportés par trains. Personne ne peut imaginer qu'un tel accroissement se fasse sans achat de matériel, sans création d'emplois, de lignes et d'installations nouvelles. La réforme est le moment de construire la politique publique d'intérêt général, en mettant en adéquation les objectifs et les moyens.

Or, le Gouvernement ne veut pas mettre les moyens. Sa réforme consiste donc à laisser le tout routier perdurer contre l'intérêt des générations futures.

Pour que le train arrive à l'heure, il faut apporter des réponses sur : l'emploi, l'amélioration de l'infrastructure et l'organisation de la SNCF !

+64,4 %,

c'est la hausse de la fréquentation entre 1995 et 2015

-18,5%,

c'est la baisse des effectifs entre 1995 et 2015 (soit 33501 emplois supprimés).



La dette et les financements pérennes

En 1976, la dette de la SNCF représentait 4,5 milliards d'euros (30 milliards de francs). Elle est aujourd'hui de 55 milliards d'euros.

Ce sont les décisions de l'Etat (notamment la construction des Lignes à Grande Vitesse—LGV) qui ont conduit à cette explosion. Alors que les routes sont financées à 100% par les pouvoirs publics, pour le ferroviaire, l'Etat a contraint la SNCF à s'endetter pour payer à sa place.

La CGT propose donc la reprise de la dette par une caisse de défaisance (CADEFE) comme cela a été fait pour la banque Dexia. Cela permettrait au Groupe Public Ferroviaire d'économiser 1,7 milliard de frais financiers par an. La construction des lignes nouvelles par des entreprises privées doit également être questionnée : en 35 ans, le coût d'1km de LGV a progressé de 363%, soit 2 fois plus que l'inflation.

Enfin, il faut construire un modèle financier pérenne pour le service public.

La CGT propose que les infrastructures soient financées par une partie de la taxe sur les produits pétroliers (TICPE), et que les objectifs de développement du service public s'accompagnent de ressources fléchées (versement transport additionnel pour les TER/TET, et écotaxe pour le FRET).

4842 km de voie vétustes subissent des ralentissements
8 200 km de caténaires ont 90 ans d'âge.

Les petites lignes sur le selette

Alors que le Gouvernement affirme qu'il dépense 10 millions d'euros par jour pour le réseau, plusieurs lignes sont déjà en cours de fermeture. Par exemple, la ligne Limoges-Brives par St Irié, située sur la circonscription du rapporteur LREM du projet de loi à l'Assemblée Nationale (sic !), n'a pas trouvé un financement de 2,7 millions d'euros pour sa régénération...

En fait, c'est la SNCF qui va devoir financer les 3,6 milliards d'investissements prévus sur les 10 prochaines années, sans que l'Etat n'apporte de subventions supplémentaires. Et ce montant est destiné au « réseau structurant », c'est-à-dire aux lignes concernant les métropoles.

Les Régions devront assumer seules les besoins des lignes de proximité, ce qui conduira probablement à de nombreuses fermetures.

La CGT revendique des moyens exceptionnels de l'Etat pour la sauvegarde des lignes de proximité !

Un cercle vertueux de développement du service public

Avec le financement pérenne que propose la CGT, il serait possible de mettre en place les évolutions suivantes :

- Création de 20 000 emplois pour améliorer la qualité (meilleur entretien, présence en gare et à bord des trains) et développer l'offre (augmentation de la fréquence sur les petites lignes pour les rendre attractives, relance des TET, relance du FRET...);
- Politique sociale de haut niveau (hausse des salaires gelés depuis 4 ans, régularisation des emplois précaires...);
- Hausse des investissements de 50% ;
- Baisse des prix (gratuité chômeurs et étudiants, baisse des abonnements de 20%, passage à 90% de la réduction annuelle vacances, etc.).

Cela permettrait d'accroître l'attractivité du mode ferroviaire, donc le nombre de voyageurs, donc les recettes commerciales.

3

L'amélioration du fonctionnement interne de la SNCF

Au début des années 2000, une gestion « par activité » a été progressivement mise en place. Chaque activité (Fret, TGV, TER, Transilien, Intercités) s'est vue dédicacer « son » personnel et « son » matériel. Chaque activité a ensuite été découpée par produit. Tout cela a gravement affaibli la souplesse de gestion et la mutualisation des moyens.

Par exemple, un vendeur d'une gare d'Ile-de-France travaillant pour Transilien ne peut pas vendre de billet de TGV alors que l'outil de travail le permet. Une locomotive dédiée Fret ne peut pas assurer la traction d'un train de voyageurs, même si c'est la seule disponible. La SNCF préfère supprimer le train ! Chaque service est également devenu client/fournisseur des autres, faisant disparaître la logique de coopération et augmentant les frais de transaction.

Alors que le ferroviaire a besoin de réactivité, notamment en cas d'aléas, ce cloisonnement péjore les usagers. Les cheminots sont également en colère car leurs efforts quotidiens sont gâchés par cette mauvaise organisation.

Le Gouvernement refuse de traiter cette question et confie à la Direction SNCF le soin de poursuivre dans cette voie.

La CGT propose au contraire de revenir à une gestion « intégrée » de la production.

LE GOUVERNEMENT ORGANISE LA RÉGRESSION SOCIALE

► La casse du Statut des cheminots

Dans son projet de loi, le Gouvernement veut mettre fin au recrutement au Statut.

Il affirme qu'il y aura un cadre social attractif pour les nouveaux embauchés et que les cheminots actuels conserveront le bénéfice du Statut. Mais il renvoie les décisions à des négociations avec le patronat des transports et la Direction SNCF.

Lors de la réunion ministérielle du 6 avril 2018, les syndicats ont donc questionné l'UTP (Patronat du ferroviaire) et la SNCF sur ce qu'elles comptent proposer dans ces futures négociations.

La SNCF évoque la fin de la reconnaissance des diplômes et la fin des promotions sur la base d'examen ou de concours. Quant à l'UTP, elle annonce ne pas vouloir de grille de salaire trop détaillée pour pouvoir adapter les rémunérations région par région... On est loin de l'égalité de traitement entre les salariés prônée par le Gouvernement !

Impossible d'en savoir plus car il faut « attendre les négociations ». On sait donc que la loi va supprimer le Statut, que le patronat ne veut pas donner de garanties collectives pour les nouveaux embauchés, et que la SNCF veut réduire les garanties du Statut pour ceux qui le conserveront.

C'est une attaque violente contre les droits sociaux des salariés, et probablement une répétition pour une remise en cause plus vaste du statut général de la fonction publique et même des conventions collectives dans le privé !

Un Statut pour votre service

La situation sociale des cheminots est liée aux contraintes du service public :

- **Pour assurer la sécurité**, il faut une stabilité du personnel et une acquisition continue de compétences. C'est ce que permet le mécanisme de déroulement de carrière. C'est un « avantage ».
- **Pour assurer la continuité du service**, une grande partie du personnel doit travailler de nuit, les weekends et jours fériés. L'indemnisation, plus réduite que dans le droit commun, permet d'en limiter le coût. C'est un « inconvénient ». Dans cette catégorie, on peut aussi ranger la période d'essai d'un an (2,5 ans pour les cadres), ou encore les mutations pour nécessité du service qui ne peuvent pas être refusées (sous peine d'être considéré comme démissionnaire).

Le Statut est donc un équilibre entre droits et devoirs. C'est ce qui fait dire aux experts que sa suppression pourrait coûter plus cher que son maintien !

Et les retraites ?

Depuis la réforme de 2010, les cheminots nés à partir de 1978 devront tous cotiser 172 trimestres, comme dans le privé. Pas de quoi faire une polémique !

LE PROCESSUS LÉGISLATIF DOIT S'ARRÊTER
et des négociations doivent s'engager sur les propositions syndicales pour développer un grand service public ferroviaire utile à la population !

