

LE TRAIN PUBLIC SAUVÉ OU SACRIFIÉ ?

La mise en concurrence de la SNCF dans le transport intérieur des voyageurs a été autorisée par la loi de 2018, dite « pacte ferroviaire », que les cheminots ont combattue.

Plusieurs Régions et le Gouvernement lui-même, mettent en oeuvre cette disposition. Passée l'attention médiatique liée à la grève, plus personne n'informe les usagers de ce qui se trame dans les coulisses des Autorités Organisatrices, de l'impact pour le service public, et des décisions graves qui sont prises.

Et pour cause ! Les promesses de l'époque, exclusivement destinées à dénigrer les cheminots et leur conflit sont en passe d'être enterrées.

Les acquis du train public

Le transport ferroviaire français est reconnu dans le monde entier pour être un moyen de transport rapide, fiable, sûr, confortable et peu cher.

En termes de **fréquentation**, il se place en tête des parts modales dans le transport de voyageurs européen (source Eurostat 2018):

France =	10,3%
Allemagne =	9,1%
Angleterre =	8,9%
Belgique =	8,1%
Espagne =	7,1%
Italie =	6,3%

Niveau **prix**, le train public est efficace, même s'il a tendance à augmenter avec l'abandon de l'encadrement tarifaire en 2014.

Tarifs TER aux 100km (source IRG-rail 2018):

Italie =	7,5€
Espagne =	8,3€
France =	9,1€
Allemagne =	9,7€
Belgique =	10,5€
Angleterre =	18 €

En termes de **performances**, le cabinet indépendant Boston Consulting Group plaçait le réseau ferroviaire français 2^{ème} d'Europe jusqu'en 2013. Après les réformes libérales de 2014 et 2018 nous sommes aujourd'hui classés 7^{ème}...

Quand on lui en donne les moyens, le train public est efficace.

Sur le **transport de proximité**, la décentralisation a permis aux régions d'investir dans le développement de l'offre (+ 20 %). Résultat : la fréquentation a progressé encore plus fortement (**45,8 %** de 2000 à 2013). Ensuite, les changements d'orientations politiques des régions ont conduit à la baisse des moyens ce qui fait stagner le transport régional.

Sur la **longue distance**, entre 2000 et 2018, la grande vitesse a bénéficié de moyens importants et le nombre de passagers transportés a suivi : + **70 %** !

De nombreux voyageurs utilisent désormais le train plutôt que l'avion, ce qui préserve l'environnement.

C'est donc un bilan très honorable pour la SNCF et les cheminots !

Mais au fur et à mesure que de nouvelles réformes changent la SNCF, la situation se dégrade. Cela confirme que les cheminots avaient raison de les combattre.

Alors combattons ensemble les nouvelles attaques programmées !

Quel modèle de transport public nous prépare le Gouvernement ?

Fini la transparence : le secret de la concurrence s'impose pour 22 ans !

Lors de la réforme de 2018, le Gouvernement promettait que la concurrence allait donner plus de choix aux usagers, mais c'est en réalité tout le contraire qui se produit.

Sous prétexte du secret nécessaire au processus d'appel d'offres, les citoyens ne sont pas tenus informés de ce qui se trame dans les coulisses des conseils régionaux. Quand ce sera signé, ce sera trop tard !

La durée des conventions TER, qui était en moyenne de 6 ou 7 ans avec l'entreprise publique SNCF, sera désormais de 15 voire 22 ans avec les compagnies privées !!!

Le profit à tout prix !

Des journalistes spécialisés l'ont révélé : les compagnies privées présentent aux autorités organisatrices « leur liste de courses » avant de se porter candidates. Autrement dit, elles exigent de la part des pouvoirs publics des conditions contractuelles, des informations, et aussi carrément des investissements (comme la construction d'un atelier du matériel dédié à la concession, par exemple) afin de s'assurer que le contrat sera rentable pour elles.

Lorsque les conditions ne sont pas assez favorables, les candidats se retirent, comme ils l'ont fait sur l'appel d'offres des Trains d'Equilibre du Territoire (TET) Bordeaux-Nantes et Nantes-Lyon, où seule la SNCF reste en lice. Pour qu'il y ait concurrence, il faudra donc mettre beaucoup plus de moyens publics...

La concurrence place la collectivité au service du profit privé, et ça va coûter bien plus cher que le service public !

Pas de train pendant 6 mois de l'année ?

Les trains roulent toute l'année, quel que soit le niveau de fréquentation. C'est la garantie de la continuité du service public.

Avec les cars Macron, nous avons déjà découvert que les entreprises privées ne respectent pas ce principe. La ville de Guéret et d'autres s'étaient vues privées de liaison l'hiver car la rentabilité n'était atteinte que lors de la saison touristique.

Dans le ferroviaire, nous avons l'exemple du Royaume-Uni : le pays de Galles a nationalisé en octobre son unique concession dont la compagnie allait stopper l'exploitation pendant la crise sanitaire du fait d'une baisse de fréquentation !

Si les Conseils Régionaux éclatent le TER en de multiples petites concessions, le risque de défaillance n'est pas à exclure en cas de crise. Cela a été le cas cette année pour les compagnies de bus Aerolis qui desservaient les 2 aéroports parisiens Orly et Charles-De-Gaulle.

Une entreprise publique c'est aussi la sécurité de l'offre !

Pas de solution pour la qualité du service ?

Deux tiers des retards et suppressions de trains sont liés à 3 sujets : le Matériel roulant (36%), les infrastructures (15%) et le manque de personnel (14%).

Qu'est-ce que la concurrence changera sur ces sujets ? Rien !

Le matériel dépend de l'investissement de la Région, et les effectifs seront transférés.

On peut remarquer que pour prouver que cela marche, les expérimentations de concurrence se font souvent à l'occasion de livraison de matériel neuf...

Quant à l'infrastructure, il est utile de s'y arrêter.

La SNCF est souvent comparée à la DB allemande. Il faut donc rappeler que l'âge moyen du réseau dans ce pays est de 17 ans, alors qu'il est de 29 ans en France ! Les investissements publics, les subventions, le désendettement par l'Etat ont été bien plus importants chez nos voisins germaniques.

Nos infrastructures vieillissantes ont donc du mal à supporter les hausses de trafics, ce qui provoque de multiples défaillances.

Le rapport Duron fixait à 4 milliards d'euros le montant annuel nécessaire pour remettre en état notre réseau le plus rapidement possible. Mais le Gouvernement a choisi un scénario plus lent (3 milliards) et fait payer la SNCF à sa place.

Depuis 2018, SNCF Voyageurs doit verser un « dividende » à SNCF Réseau (en plus des péages) pour financer les travaux. Les EF privées n'y sont pas soumises. En 2020, 730 millions ont ainsi été ponctionnés sur les TER, les TET et les TGV.

Autrement dit, pour améliorer un peu l'état de l'infra, on supprime votre gare, votre contrôleur ou même votre train !?!

Demain le système sera encore plus complexe !

L'environnement jeté
à la poubelle (verte)...

L'Etat découpe les Trains d'Equilibre du Territoire et les Régions découpent les TER en différents « lots », mis en concurrence par appel d'offres.

A l'exception des Régions Occitanie et Bretagne, qui affirment refuser ce système, le réseau ferroviaire pourrait donc être éclaté en de multiples petites compagnies, avec chacune leur tarification, leurs règles, leurs préoccupations (correspondances, affectation du matériel...).

En février 2020, le CESER Centre-Val-De-Loire s'est prononcé contre la concurrence.

L'instance, qui regroupe des représentants d'associations, de syndicats de salariés et du patronat, insistait sur le caractère interconnecté du réseau : les rails sont partagés entre les TER, les trains de Fret, les Trains d'Equilibre du Territoire et parfois les TGV.

Alors que les interfaces ENTRE régions sont déjà des sujets de problématiques tarifaires, d'accès, d'horaires ou de correspondance, multiplier les compagnies gestionnaires créerait des difficultés supplémentaires.

Concurrence à l'anglaise !

En 2018, le Gouvernement promettait que l'infrastructure resterait le monopole de SNCF Réseau, afin de disposer d'un outil public sur la sécurité, les investissements et l'aménagement du territoire.

Mais dès 2019, il a renié ses engagements avec la Loi d'Orientation des Mobilités. La gestion de l'infrastructure (rails, postes d'aiguillage...) peut désormais, elle aussi, être déléguée à une entreprise privée.

C'est un modèle de concession à l'anglaise qui pourrait donc s'imposer.

Il faut rappeler que le réseau a justement été re-nationalisé en Angleterre pour des questions de sécurité. En effet, les compagnies avaient pris l'habitude de ne pas entretenir correctement l'infrastructure.

Alors que les appels d'offres ont lieu 3 ou 4 ans avant le transfert du contrat, elles avaient aussi l'habitude d'arrêter les investissements lorsqu'elles n'étaient pas reconduites dans la gestion d'une concession !

Le transport est le plus gros émetteur de Gaz à Effet de Serre (GES) en France avec 136,3 millions de tonnes équivalent CO² (chiffres 2016).

La feuille de route écologique du Gouvernement est claire : tous les modes de transport doivent réduire leurs émissions de GES de 30%.

Le mode routier, qui émet 129 millions de tonnes de GES (soit 94,8% du total), devra fabriquer des moteurs moins gourmands, et passer en partie à la motorisation électrique.

Le mode ferroviaire qui n'émet que 0,5 million de tonnes de GES sera soumis aux mêmes contraintes. Il devra financer des investissements colossaux pour réduire sa part, notamment en remplaçant l'usage du diesel par l'hydrogène, avec un « bénéfice » probable de 0,1 million de tonnes.

Le Gouvernement compte uniquement sur ces gains d'efficacité pour tenir ses objectifs sur le CO². On comprend pourquoi il n'aide pas le ferroviaire !

C'est un mauvais calcul parce qu'avec l'augmentation prévue des besoins de transport, les volumes transportés par la route vont exploser, ce qui va annuler les gains d'efficacité énergétique.

Pour agir véritablement pour l'environnement, il faut une politique volontariste et efficace de report modal de la route sur le rail et les modes moins polluants !

Le plan de relance n'existe pas !

L'aide annoncée par le Gouvernement de 2021 à 2024 (environ 1 milliard € par an) ne vise qu'à maintenir le niveau de travail confié aux filiales ferroviaires des groupes du BTP (Bouygues, Vinci, Eiffage), pas à aider le transporteur public SNCF.

Les 10 milliards de pertes de recettes commerciales évaluées par la SNCF en 2020 et 2021 ne sont à ce jour pas compensés par la moindre aide publique !

Résultat : la vente de plusieurs filiales stratégiques et la réduction du service offert aux usagers sont programmées : nouvelle vague de fermetures de gares, réduction du plan de transport, vente d'Ermewa et Akiem en 2021, vente de 2 milliards d'euros de patrimoine immobilier (emprises et logements) en 2022, vente de 49 % de Geodis en 2023...

La vente des bijoux de famille n'est pas une solution. L'État laisse mourir son entreprise publique, c'est irresponsable !

**CONCURRENCE,
PRIVATISATION,
CASSE SOCIALE,
LE GOUVERNEMENT
MÈNE UNE POLITIQUE
ANTI-FERROVIAIRE**

Ce que la CGT veut mettre en débat...



La concurrence est inadaptée : donnons les moyens à la SNCF !

L'échec de l'appel d'offres sur les TET Bordeaux-Nantes et Nantes-Lyon, illustre que pour être très concurrencée la concession proposée doit être très rentable. Il y a donc une vraie menace sur les finances publiques.

Par ailleurs, dans le contexte de la crise sanitaire où toutes les entreprises sont affaiblies, il n'est pas bon de fragiliser encore plus l'opérateur public SNCF en le privant de certaines concessions.

Le bon sens devrait donc amener le Gouvernement à repousser de plusieurs années l'ouverture à la concurrence.



Face à la crise sanitaire, il faut une véritable aide de l'État

Nous considérons que pour des motifs sociaux et environnementaux, il est indispensable de développer le transport collectif. Le mode ferroviaire a des avantages indéniables en termes de capacité de transport, de sobriété énergétique, de vitesse, de confort, de sécurité, et même de coût.

Mais avec les confinements et leurs conséquences, l'entreprise publique SNCF va perdre environ 10 milliards d'euros de recettes commerciales entre 2020 et 2021.

L'État doit en partie couvrir ces pertes d'exploitation pour éviter une réduction des investissements ou du service rendu à la population.

Il faut aussi que l'État assume ses responsabilités, que les investissements soient augmentés sur l'infrastructure et le matériel roulant afin d'accélérer la résolution des problèmes quotidiens que subissent les usagers.



Remettons complètement à plat la politique ferroviaire

Quitte à ce que l'État subventionne la SNCF face à la crise, c'est l'occasion de définir un nouveau modèle de développement. Jusqu'à présent, le TGV portait l'ensemble du système. Résultat : il représente 60% des recettes commerciales de la SNCF et 70% des péages perçus par SNCF Réseau. Or, c'est l'activité la plus touchée par le confinement et le télétravail.

Il faut donc profiter de la crise pour ré-équilibrer les différentes activités afin que la SNCF soit moins dépendante du TGV. Grâce à une subvention de l'État pour faire face à la crise sanitaire, il serait possible d'engager un vrai développement du FRET SNCF, mais aussi des Trains d'Équilibre du Territoire (relance des transversales, grand plan pour les trains de nuit, etc), et de reprendre le développement du TER et du Transilien.



Organisons la complémentarité des offres sur un réseau unique

Débarrassée des handicaps du système concurrentiel, mandatée et financée pour développer le service public FRET, TET, TER, la SNCF devra aussi se ré-organiser en interne pour être plus efficace.

Le système ferroviaire est un réseau interconnecté dans lequel toutes les activités sont dépendantes les unes des autres. Vouloir les segmenter et les séparer est l'erreur majeure de ces 20 dernières années, avec pour conséquence une multiplication des dysfonctionnements. Revenons à une organisation logique !

La CGT publiera prochainement un ensemble de propositions
sur le transport de voyageurs
afin d'améliorer le service rendu aux usagers, de le développer,
et de répondre aux besoins de la collectivité.

Montreuil, Décembre 2020