



CONFÉRENCE DE PRESSE

Montreuil, le 25 mars 2022

Manifestation nationale du 31 mars 2022

Mesdames, Messieurs,

La Fédération CGT des Cheminots appelle à une manifestation nationale à Paris le 31 mars 2022 pour alerter sur les choix politiques qui peuvent conduire à l'amélioration ou au contraire à l'effondrement du service public ferroviaire.

À ce jour, nous comptons plus de 6 000 inscrits, ce qui en fait déjà une réussite.

Cette mobilisation témoigne à la fois du malaise qui existe aujourd'hui à la SNCF et de la détermination à gagner d'autres orientations des autorités et du patronat.

Tout d'abord, ce qui ne va pas :

- **Le réseau continue à se dégrader** : hausse de l'âge moyen de la signalisation, augmentation de la proportion de voies « hors d'âge » (21 %, soit + 0,3 % en 2020), poursuite des fermetures de lignes (269 km en 2020) ;
- **Le transport de marchandises est toujours dans une situation précaire** malgré les aides publiques et il n'y a pas de perspective de progression importante des volumes ;
- **Le transport de voyageurs subit la rationalisation liée à l'ouverture à la concurrence** : les TGV sont réduits sur les axes non rentables, les TER subissent la pression aux suppressions de contrôleurs ou de guichets, et l'État continue de se débarrasser progressivement des TET : la convention 2022-2031 prévoit le transfert de 2 lignes de jour sur les 7 existantes aux Régions. En parallèle, la SNCF lance OUIGO vitesse classique en non conventionné ;
- **L'éclatement du système** produit toujours autant de conflits d'intérêts : sillons de nuit disputés entre les travaux de SNCF Réseau et les trains de FRET ou les TET de nuit de SNCF Voyageurs ; lignes UIC 7 à 9 qui représentent un déficit pour SNCF Réseau, mais sont vitales pour FRET ou certains TER ; péages qui augmentent pour financer SNCF Réseau, mais pèsent sur les opérateurs. Il produit aussi de plus en plus de problèmes de sécurité. Dernier exemple en date : TER Bourgogne-Franche-Comté détecte un problème de fermeture de portes sur les X73500, mais ne diffuse sa note de service que sur son périmètre, alors que 315 rames de cette série circulent sur tout le territoire national ;
- La trajectoire financière du groupe SNCF étrangle littéralement le mode ferroviaire. Par exemple, la pression sur les capacités de production empêche la réalisation des investissements, l'externalisation conduit à une baisse de qualité des travaux et à leur renchérissement de 20 % en 5 ans... ;
- La situation sociale est désastreuse : conditions sociales régressives passées au forceps, 2 000 suppressions d'emplois par an, démissions, *burn out*, conflits locaux, etc.



Les perspectives ne sont pas plus réjouissantes :

- Éclatement de ce qui reste du groupe public (rapport Maurey/Sautarel) ?
- Dérégulation européenne supplémentaire (OSP et certification des conducteurs) ?
- Lignes de desserte fine du territoire toujours menacées de fermeture ou de déclassement ?
- Achèvement du nivellement social par le bas ?

Ces perspectives pourraient à nouveau conduire à un conflit social de grande ampleur.

La CGT oppose des propositions pour une amélioration du service public :

- Il faut d'abord un **objectif de développement par l'offre**. 1 000 trains de marchandises supplémentaires d'ici 2050 et passage de 15 000 à 20 000 trains de voyageurs par jour, pour réellement avoir une chance de développer la part modale du ferroviaire. Cela suppose de disposer des moyens matériels et d'embaucher fortement ;
- Le **renforcement du service public ferroviaire** avec l'objectif d'un vrai maillage du territoire pour offrir une alternative à la route et à l'avion, la lutte contre la maltraitance numérique en assurant une réhumanisation des gares et des trains, de nouvelles missions, par exemple en faveur de l'accès aux vacances pour tous en réduisant le prix des déplacements nationaux ;
- La **maîtrise publique de la production**, non seulement sur l'exploitation des trains (abandon de la concurrence), mais aussi sur les travaux (ré-internalisation) ou les grands projets (notamment les gares) ;
- Une **réorganisation du système ferroviaire basée sur la recherche d'efficacité de la production** (fusion des SA, des activités et de certaines filiales, simplification de la ligne de commandement, intégration des différents métiers dans des établissements locaux multi-activité) ;
- Un **nouveau statut social de haut niveau** qui assure la sécurité de l'emploi, une rémunération juste, la progression professionnelle pour fixer et développer les compétences, une protection sociale de qualité et un départ anticipé en retraite.

Plusieurs exemples européens devraient amener à remettre en cause le dogme libéral :

- L'Angleterre a totalement renationalisé son chemin de fer en recréant *New British Railways*, notamment pour assurer une gestion intégrée du système ;
- La Belgique veut se protéger de la concurrence en accordant pour 10 ans l'exploitation des trains à la SNCB ;
- La Norvège abandonne l'ouverture à la concurrence lancée en 2015 parce que les bénéfices attendus sont négligeables par rapport aux contraintes et aux coûts ;
- Même le « modèle allemand » pâlit : un rapport de 2019 de la *Bundesrechnungshof* (Cours des Comptes allemande) critique la DB pour sa faible ponctualité (74,9 % en 2018 - pour mémoire il est 10 % supérieur en France alors que le réseau est deux fois plus vieux), et pour son endettement croissant (20 milliards d'euros, atteint en juin 2019, malgré deux désendettements publics). Cela alors même que l'État allemand soutient massivement le mode ferroviaire : 62 milliards d'euros d'investissements sont prévus d'ici 2030, auxquels la DB rajoute 24 milliards, soit 72 % de subventions publiques. En France, c'est moitié moins d'investissements et subventionnés à moins de 50 %. L'État allemand consacre donc 4 fois plus de ressources au réseau ferroviaire !

Le système ferroviaire, qui a été forgé par les réformes de 1997, 2014 et 2018, est devenu une usine à gaz ! Il fonctionne uniquement dans l'objectif de la privatisation et de la financiarisation de l'activité.

Pour répondre aux besoins des populations, il n'apporte aucune solution.

La coopération avec un grand service public de l'énergie pour limiter la flambée de la facture, la réouverture de lignes, le transport de nourriture ou de bois au service de politiques publiques d'aménagement du territoire, faire rouler des trains aux heures nécessaires même avec un faible taux de marge, la coopération avec le service public postal pour la décarbonation du transport de colis, la coopération avec les autres compagnies ferroviaires européennes, et même des choses aussi évidentes que la poursuite des circulations sur les lignes où il y a des travaux, la maintenance de jour, la gestion des situations de crise, sont devenues incroyablement complexes, fastidieuses, voire carrément impossibles.

Dans le débat public actuel, nous n'entendons aucune analyse ni aucune proposition des candidats sur le transport en général et le mode ferroviaire en particulier.

La Fédération CGT des cheminots tire le signal d'alarme sur la nécessité de changer d'orientation avant que la France n'ait complètement perdu ses savoir-faire et qu'elle n'ait laissé dépérir la plus grande partie de ses infrastructures.

Nous mettons nos propositions en débat et nous les appuyons d'une mobilisation des experts que sont les cheminots, avec la manifestation « d'intérêt général » du 31 mars 2022.