



REFORME DU FERROVIAIRE, UN DANGER POUR LE SERVICE PUBLIC & POUR LES USAGERS!

Depuis la sortie du « rapport Spinetta » le gouvernement, les médias et les experts « autoproclamés » parlent beaucoup de ce qui va toucher les salariés de la SNCF mais moins de ce que risque d'engendrer la réforme du modèle ferroviaire français pour ses usagers.

Voici quelques éléments d'appréciation:

La dette du ferroviaire: d'où vient-elle ?

Cette dette est réelle, mais les cheminot-e-s et leur Statut n'en sont certainement pas la cause. C'est une dette historique imputable à l'Etat qui s'est alourdie ces 30 dernières années. Le choix du « tout TGV » effectué par l'ensemble des gouvernements qui se sont succédés en est la principale cause.

Le **réseau classique**, dont font partie les lignes de proximité, a souffert pour sa part de sous investissements, occasionnant sa forte dégradation. D'importants et coûteux travaux de régénération des voies sont désormais nécessaires, rendant impossible toute résorption de la dette (46,6 Milliards d'€) si l'Etat ne la reprend pas à sa charge comme nos organisations syndicales le demandent et comme l'Etat allemand l'a déjà fait par deux fois.

Cette dette augmente chaque année de 1,7 milliards d'euros à cause des intérêts d'emprunts faits aux banques pour réaliser les travaux.

L'insuffisance d'investissements sur les trains du quotidien qui constituent pourtant plus de 80% de notre activité, dégrade un peu plus chaque année qui passe, la qualité du service et la sécurité des circulations.

Elle laisse les usagers et les cheminots dans la galère tous les jours. Vos conditions de transport, sont aussi nos conditions de travail.

Écologie et sécurité, l'autre question qu'il faut se poser

Que souhaitons-nous pour nos enfants ?

Au moment où tout le monde s'accorde à dire qu'au regard du réchauffement climatique le développement durable doit être une priorité, qu'il est un enjeu majeur pour la santé, le rapport n'y fait aucune référence. Pire, il présente le mode routier comme une alternative au ferroviaire parce qu'il serait moins coûteux.

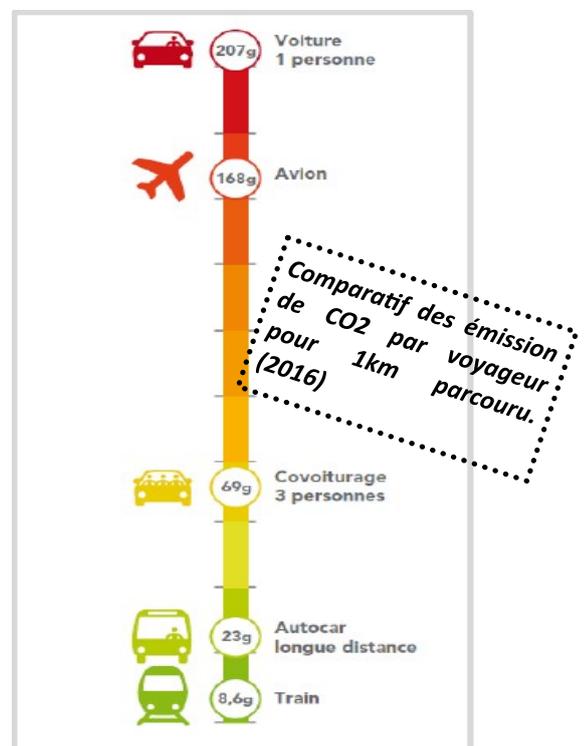
Une certitude, il est aussi moins rapide que le train, beaucoup plus polluant et accidentogène.

La hausse des tarifs et la fermeture de lignes

Le rapport sur lequel s'appuie le gouvernement prévoit notamment :

- ♦ La suppression du dispositif de régulation tarifaire de la SNCF. Sans accords en entre elles, les tarifs pratiqués d'une région à l'autre différeront. Il ne sera plus possible non plus, d'avoir un billet unique TGV et TER. Mais c'est également à une nette augmentation de la tarification - (déjà en hausse de 5% sur la région) à laquelle les usagers devront faire face.
- ♦ La suppression d'environ 9000 km de lignes ferroviaires jugées non rentables. Sur le territoire ligérien, Le Mans/Tours, La Roche-sur-Yon/Thouars, Nantes/ST Gilles/Ste-Pazanne et Clisson/Cholet, seraient potentiellement menacées.

Le gouvernement dit vouloir abandonner ce projet, il ment !!! Il renvoie la décision aux régions. Or, leurs moyens sont insuffisants pour les assumer financièrement. Et dans le cadre d'une éventuelle ouverture à la concurrence, quelle entreprise ferroviaire voudra exploiter les lignes les moins fréquentées, par définition les moins « rentables », sans contreparties financières? A n'en pas douter, aucune. Le risque de fermeture de ces lignes de proximité est parfaitement réel.



Intersyndicale Cheminote de la région des Pays de La Loire



La concurrence, la fausse bonne idée

La concurrence dans le fret ferroviaire (marchandise) est effective depuis 2005. Le bilan de cette ouverture à la concurrence est catastrophique, le trafic fret ferroviaire a été divisé par 2 (SNCF + concurrents) et le service rendu ne s'est pas amélioré pour autant, bien au contraire.

Le trafic voyageur International est ouvert à la concurrence depuis 2010. 8 ans après, seul Thello fait circuler...8 trains par jour. Le seul motif avancé pour justifier de l'ouverture à la concurrence du fret était que ce serait « bénéfique. » C'est le même employé aujourd'hui pour justifier de celle du transport régional et national de voyageurs.

Malheureusement le bilan risque d'être identique. Les prix vont augmenter: A Paris, là où le Forfait Navigo est à 75 euros, son équivalent à Londres est de 450 euros et à Rome de 250 euros. Le but de cette réforme, n'est pas de répondre aux besoins de transport de la population, mais de permettre aux entreprises ferroviaires de privatiser les bénéfices tout en collectivisant les pertes.

En totale contradiction avec les valeurs et les missions du Service Public, les salariés et les usagers ne seront pas les bénéficiaires de l'ouverture à la concurrence.

L'exemple Britannique

Le Gouvernement prend souvent exemple à l'étranger pour étayer ses positions. En voici un éloquent:

British Rail a été privatisé et le marché libéralisé en 1994 avec à la clé de très nombreux accidents mortels.

Ce bilan pourrait bien être le nôtre dans un futur proche:

- Le nombre de trains supprimés ou en retard y est bien supérieur à celui de notre pays.
- Le prix du billet a augmenté de 27% depuis 2010.
- Les britanniques dépensent 14% de leurs revenus mensuels pour le transport tandis qu'il n'est que de 2% pour les français.
- Enfin, la dette du ferroviaire est de 45 milliards de Livres et le contribuable anglais subventionne le rail à la même hauteur qu'en France.

25 après sa libéralisation, 75% des britanniques sont pour une renationalisation complète du chemin de fer.

Le cheminot et son statut, coupable idéal

Actuellement, le sport national est d'inciter la population à penser que les cheminots ont un statut privilégié qui serait à l'origine de la dette, comme du recul de la qualité du service.

Cette affirmation largement répandue, mais infondée, n'a pour seule vocation que de les opposer aux autres salariés.

Les cheminots ne sont absolument pas responsables de la piètre qualité du service public, ils sont même les premiers à être consternés par le service rendu.

- L'absence de moyens humains et financiers pour assurer les missions de service public en toute sécurité et toute sérénité en est une cause.
- L'éclatement en 3 entreprises distinctes de la SNCF (SNCF Réseau, SNCF Mobilités, SNCF) en est une cause.
- L'organisation interne et la stratégie de développement de l'entreprise en sont des causes (gestion cloisonnée entre TER, TGV, ... Acquisition et/ou création de 1200 filiales ...).

C'est pour ces raisons que nos organisations revendiquent des embauches au Statut, le retour à une entreprise publique unique et intégrée, l'abandon de la gestion par activités et par produits.

La Poste et les autoroutes: des exemples à ne pas suivre

Détérioration des conditions de travail des salariés, fermeture de nombreux bureaux de postes, dégradation du service rendu et augmentation des tarifs. Voilà le bilan des réformes qui ont touché La Poste. La loi du fric a détruit un service public de proximité, créant des déserts ruraux (voire urbains) en raréfiant les services. Est-ce le dessein du gouvernement pour la SNCF ? A la lecture du rapport, il apparaît qu'elle pourrait en prendre le chemin.

Autre exemple, les autoroutes: Les contribuables ont payé les autoroutes et les précédents gouvernements ont décidé de les privatiser en 2006. Depuis, les prix ne cessent d'augmenter chaque année et les dividendes aux actionnaires représentent 4.7 milliards d'euros pour 9.8 milliards de chiffre d'affaire. C'est bien à eux que profite cette privatisation.

N'est-il pas temps d'en tirer les leçons et de mettre un terme à la destruction systématique des Services Publics en France ?

**Ensemble,
usagers et
cheminot-e-s
nous pouvons
faire changer
les choses !**

Intersyndicale Cheminote de la région des Pays de La Loire

