

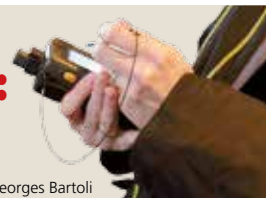
TÉMOIGNAGES
Paroles
d'usagers
P20



© Georges Bartoli

Plusieurs métiers,
une seule profession :
cheminot
p13

© Georges Bartoli



2017

La
Gratuit

VRAIEinf



QUI VEUT LA PEAU DE LA SNCF ?

© DR

Transports régionaux
Trains régionaux :
quel avenir ?

P5



© DR

Éclatement de la SNCF

En finir avec le service public :
comment s'y prennent-ils ?

P3

Concurrence / Privatisation

Une concurrence à tout prix

P6

Réseau ferroviaire français

Saturé ou sacrifié ?

P10

Sous-traitance

Externalisation des tâches :
les dessous de la sous-traitance.

P11

Pannes de trains

Maintenance de qualité :
une urgence !

P17

Financement en France, en Europe

Quel financement
pour le service public ferroviaire ?

P18

Ensemble pour le fer !

Sauvegarde du service public :
comment faire ensemble ?

P21



**Plusieurs métiers,
une seule profession :
cheminot**

© Georges Bartoli



EN FINIR AVEC LE SERVICE PUBLIC

Comment s'y prennent-ils ?

Pour tout le monde, la SNCF est une entreprise publique qui fait rouler des trains de voyageurs et de marchandises en France. La réalité est pourtant plus complexe.

Depuis le 4 août 2014 (réforme du ferroviaire), la SNCF n'est plus une entreprise publique unique mais un Groupe public ferroviaire (GPF). Cette appellation cache une structure composée de trois entreprises : SNCF Mobilités, SNCF Réseau et SNCF.

SNCF Mobilités assure et commercialise les transports des voyageurs et des marchandises. SNCF Réseau est chargée de faire circuler les trains et d'entretenir le réseau ferroviaire. SNCF qui chapeaute le tout, est censée assurer la cohésion de l'ensemble.

Du public au libéralisme

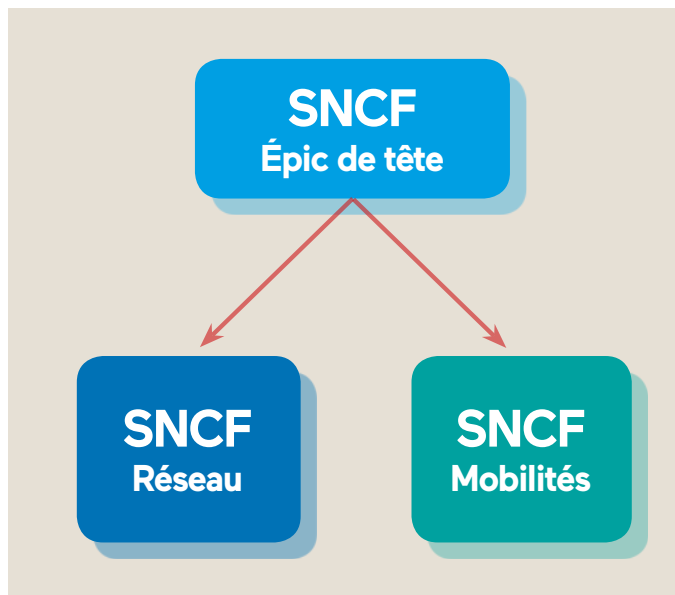
Si la nature de ces entreprises demeure publique et donc sous contrôle de l'État, leur gestion relève du plus classique des libéralismes. La direction de la SNCF préfère investir dans l'acquisition de filiales de toutes sortes au détriment du service public ferroviaire sur le territoire.

La rentabilité prend le pas sur le service au public !

Le groupe SNCF, c'est plus de 1000 filiales implantées dans 120 pays. Un tiers du chiffre d'affaires est réalisé hors du territoire. Le chiffre d'affaires des filiales est supérieur à celui de « l'entreprise historique ».

Seules comptent la rentabilité des activités et la croissance internationale, qui prennent le pas sur le service public de transports en France. ■

Seules comptent la rentabilité des activités et la croissance internationale, qui prennent le pas sur le service public de transports en France. ■



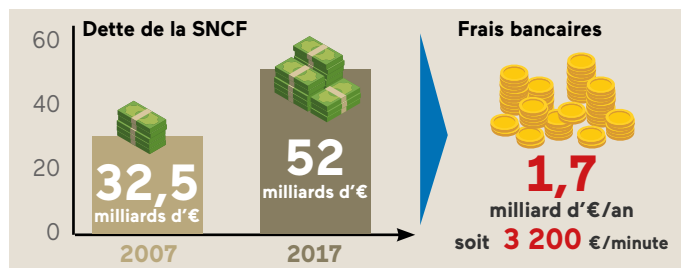
21,3 % des émissions de CO₂ sont produites par les bus, cars et camions alors que ceux-ci ne représentent que 5,2 % des circulations. Le CO₂ est le principal gaz à effet de serre.



© Georges Bartoli

607 Soit le nombre de km de lignes fermées en France depuis 10 ans (l'équivalent de Paris/Quimper). Ce sont surtout des lignes jugées non rentables car peu fréquentées et/ou nécessitant des investissements lourds. Seule alternative proposée aux voyageurs et chargeurs : la route !

ACCROISSEMENT DE LA DETTE Au service de qui ?



L'éclatement de la SNCF nourrit une dette de plusieurs décennies qui profite aux banques. Ce sont les cheminots et les usagers qui paient la note !

Cette situation trouve son origine dans les Années 70. L'État ordonne alors à la SNCF de développer la recherche et d'investir dans les trains et lignes à grande vitesse (TGV et LGV). En 2007, la SNCF est endettée à hauteur de 32,5 milliards d'euros.

Les réformes successives (1997 et 2014) ne traitent pas le fond du problème. L'État a systématiquement refusé de reprendre la dette – actuellement de 52 milliards – qui est pourtant de sa responsabilité. Les seuls frais bancaires représentent 1,7 milliard d'euros par an.

L'absence d'État stratège profite aux banques et fait la part belle aux investisseurs privés assoiffés de rentabilité, tout ça avec de l'argent public ! ■

En bref

DES TARIFS À LA HAUSSE

Le désengagement financier de l'État vis-à-vis de la SNCF a des conséquences sur les prix des billets facturés aux usagers.

Ainsi, SNCF Réseau, qui gère les infrastructures (voies), facture des péages à toutes les entreprises ferroviaires, y compris à SNCF Mobilités. La SNCF paie donc pour faire circuler ses trains sur les voies du réseau ferré national ! En 10 ans, les péages ont augmenté de près de 30 %.

La SNCF reporte ces péages sur ses prix. La hausse des tarifs de plus de 10 euros sur la ligne Paris-Bordeaux en est un exemple type.

RÉSEAU FERROVIAIRE Au service du public ?

Retards, suppressions de trains et fermetures de lignes, de gares, de guichets, déshumanisation des trains et des gares...

Tel est le lot quotidien d'une partie des usagers qui subissent des choix économiques axés sur le profit et la rentabilité ! Ces « aléas » sont le résultat des politiques menées par les directions et gouvernements successifs. Pourtant, le ferroviaire nécessite des investissements importants, faute de quoi, c'est son avenir qui risque d'être mis en péril. Or, dès qu'une ligne est jugée « non-rentable », elle est supprimée... Et l'on met un bus à la place d'un train !

La réponse aux besoins des usagers, des territoires et la préservation de l'environnement ne font pas bon ménage avec la sacro-sainte rentabilité. ■



**Plusieurs métiers,
une seule profession :
cheminot**

© Georges Bartoli



www.cheminotcgt.fr



Trains régionaux : quel avenir ?



© DR

La régionalisation devait favoriser les déplacements du quotidien de millions d'usagers. Mais aujourd'hui, à l'exemple de l'Île-de-France, ce sont plutôt des transports à deux vitesses qui se dessinent.

Le transport collectif régional (TCR) de voyageurs a commencé à se développer en France à la fin des Années 70. Mais son succès est alors mitigé.

Un renouveau prometteur

Devenu le TER, il connaît un essor considérable dans les Années 2000. L'État, par la loi SRU, confie alors les compétences de la gestion du transport de voyageurs aux régions qui deviennent autorités organisatrices de transport (AOT). En contrepartie, celles-ci perçoivent les dotations et les subventions nécessaires pour assurer le service public de transport de la population.

Que l'on réside en Auvergne ou en Bretagne, la tarification du billet est la même, c'est le prix au kilomètre parcouru qui est la règle. L'égalité de traitement est le fondement du transport régional, quel que soit le territoire. Les régions financent en moyenne 70 % du prix du billet de l'usager, abonné de travail, scolaire ou étudiant. Le nombre de trains en circulation double entre 2002 et 2012, le nombre d'usagers transportés également...

Un virage à 180°

Dès 2012, alors que tous les acteurs se félicitent de la réussite de la régionalisation, l'État décide d'entamer le processus de décentralisation.

Il transfère aux régions des responsabilités dans de multiples domaines, mais sans les financements suffisants. Aujourd'hui, c'est l'ouverture à la concurrence des transports régionaux de voyageurs qui est posée comme prochaine étape !

La Fédération CGT des cheminots réaffirme qu'une éventuelle concurrence dans les transports régionaux abaissera le niveau de qualité du service.

Elle favorisera la fermeture de lignes jugées non rentables et jettera des centaines d'autocars sur les routes. Certaines régions risquent même de voir l'offre de transport disparaître.

L'exemple de l'Île-de-France

La région francilienne n'échappe pas à la règle. La présidente de la région n'a cessé d'augmenter le prix du Pass Navigo et de privatiser les transports publics. Ces décisions vont complètement à contre-courant d'un report modal de la voiture vers les transports publics. Cette procédure est d'autant plus scandaleuse dans une période où la majorité des habitants d'Île-de-France s'alarme – à juste titre – de la qualité de l'air.

De même, alors qu'il est urgent d'investir dans de nouveaux matériels et infrastructures, de développer l'emploi de cheminots, les choix opérés ont de quoi inquiéter. Car la SNCF organise sa propre concurrence dans les transports franciliens au détriment de la sécurité des circulations et de la qualité de service. La dégradation des conditions de travail, la liquidation des droits et garanties collectives, la flexibilité sont utilisées pour établir le « meilleur rapport qualité-prix ».

En Seine-Saint-Denis, cette stratégie s'illustre notamment par deux projets. Le premier est la ligne de Tram-Train T11 Express mise en service en juillet 2017 et qui relie la gare du Bourget à celle d'Épinay-sur-Seine au nord de Paris. La CGT ne pourrait que s'en réjouir si la direction de la SNCF n'avait pas décidé, unilatéralement, de créer une filiale de droit privé, Transkeo, pour en assurer l'exploitation. La réalisation et la gestion de la ligne ont été pourtant confiées par le Stif (Syndicat des transports d'Île-de-France) à l'entreprise publique SNCF.

En parallèle, pas moins de deux milliards d'euros doivent être engloutis dans le projet aussi pharaonique qu'inutile du Charles-de-Gaulle Express (CDG Express). Cette ligne reliant la Gare de l'Est à l'aéroport Paris-Charles-de-Gaulle ne sera pas accessible aux détenteurs du Pass Navigo. Le trajet coûtera 24 euros. Pour la CGT l'accès au service public ferroviaire doit être une réalité pour tous. ■

CHIFFRES CLÉS

NATIONAL

27 400

cheminots concourent directement à la circulation des TER partout en France.

7 000

TER circulent chaque jour sur le territoire.

+ de 950 000

voyageurs utilisent les transports régionaux au quotidien.

EN ÎLE-DE-FRANCE

22 000

cheminots travaillent sur le périmètre de « Transilien ».

3 millions

de voyageurs sont transportés chaque jour en région francilienne.

6 200

trains circulent quotidiennement sur **1 280 km de ligne** et dans **385 gares**.



Une concurrence à tout prix



© Georges Bartoli

Perturbations et complexification des transports, appauvrissement du réseau et augmentation des prix... Loin de l'aubaine annoncée, la concurrence du ferroviaire coûter cher.

Aux origines : l'UE

Le droit à la concurrence est apparu avec la création de l'Union Européenne (UE) lors du Traité de Rome en 1957.

Les principes idéologiques de l'UE sont clairs : réduire le champ d'action politique et laisser agir le marché. Depuis, la concurrence occupe une place de choix à Bruxelles.

Cette situation a été confirmée dans les traités successifs. Ainsi, le Traité de Lisbonne prévoit que la Commission européenne est la seule à pouvoir établir les règles de concurrence.

C'est dans ce contexte que sont menées toutes les politiques de libéralisation des services publics en Europe : énergie, télécommunications, eau et ferroviaire. Malgré les échecs constatés, cette stratégie est maintenue.

Aubaine ou arnaque ?

Peu à peu, la concurrence s'est imposée en Europe, et en France, comme étant la seule solution aux problèmes de croissance et d'économie.

Mais celle-ci cache quelques complexités. Ainsi la définition donnée par l'UE repose sur une conception volontairement erronée qui lui permet de dissimuler les véritables objectifs de ses politiques.

Cette position idéologique vise à créer des marchés privés aux mains d'un petit nombre d'entreprises pour reporter les contributions publiques vers les actionnaires de celles-ci.

Dans le domaine des transports ferroviaires cela se traduit par la diminution de la qualité du service aux usagers et une augmentation de la pression sur les salariés, en ne considérant que

l'aspect économique au détriment de l'humain.

Des logiques incompatibles

Le fonctionnement du transport ferroviaire suppose de maîtriser au moins deux éléments inséparables : ce qui est « fixe », les infrastructures (voies, réseaux) et ce qui est « mobile », les trains.

En France, le « fixe » est géré par SNCF Réseau, SNCF Mobilités assure de son côté la conduite et l'accompagnement du train, la maintenance du matériel roulant et vend les titres de transport.

Les impératifs du transport

Il est indispensable d'aligner les intérêts et objectifs de ces acteurs pour assurer un service public de qualité aux usagers.

Il paraît inimaginable de faire circuler un train sans vérifier au préalable la conformité des voies et du réseau. Cela entraînerait trop de risques en termes de circulation, de qualité, d'efficacité et de sécurité.

De ce point de vue, la multiplication des acteurs est un facteur de complexification et de perturbations.

Elle est aussi un frein à l'innovation technologique, à la recherche et au développement. Elle pourrait pousser chacun à avoir ses propres règles.

Comment imaginer que nous aurions pu construire et exploiter le TGV sans maîtriser totalement les interactions entre l'infrastructure et le train. C'est parce qu'ils sont adaptés l'un à l'autre que nous avons pu développer une circulation à des vitesses commerciales que nous sommes les seuls à avoir atteint à ce jour.

Nos exigences

Pour la CGT, la libéralisation des services publics est une opération de transfert financier du secteur public vers le capital privé.

Or, la réglementation européenne actuelle permet encore, pour le secteur ferroviaire, l'attribution directe de missions de service public à un opérateur public. Cela permet à l'État de déroger à des appels d'offres où les opérateurs se répartissent les marchés entre eux pour faire fructifier leurs profits.

C'est la raison pour laquelle la CGT revendique un service public libre et hors concurrence au service des usagers. ■

CHIFFRES CLÉS



717 millions d'euros

Somme versée par le groupe SNCF pour acheter la plateforme logistique américaine OHL en 2015.

170 millions d'euros

Somme engloutie en 3 ans par la SNCF pour recapitaliser sa filiale Ouibus.

28 millions de dollars

Perte financière de la SNCF depuis 2014 en raison de son investissement pour les trains régionaux à Boston.

PARTENARIAT PUBLIC / PRIVÉ

Un scandale public !

Commission européenne, dirigeants du Groupe public ferroviaire (GPF) et État dévoient l'argent du service public au nez et à la barbe des citoyens.

Ce scandale se déploie en trois actes.

Acte 1 : l'État base sa politique économique sur les cadeaux aux plus riches et aux grands groupes.

Acte 2 : prétextant une pénurie d'argent public, il présente les capitaux privés comme un recours.

Acte 3 : les investisseurs apportent très peu de capital mais bénéficient d'une concession très longue et de garanties exorbitantes qui leur permettent de générer de très gros profits.

Pour la CGT, le chemin de fer doit rester un outil de service public pour les usagers et les territoires.

Ses missions doivent être réalisées par une entreprise publique dans le cadre d'une gestion démocratique. ■



© Georges Bartoli

Jackpot pour Vinci

Le projet de LGV Tours-Bordeaux est typique de l'escroquerie des partenariats entre public et privé (PPP) : le financement et les risques sont publics et les recettes sont privées.

7,8

milliards d'euros

C'est le coût du projet de partenariat public privé (PPP) pour la LGV Tours-Bordeaux.

772

millions d'euros

Tel est l'apport sur fonds propres de Vinci pour ce projet. Le reste est financé ou garanti par l'État, la SNCF ou les collectivités !

18,5

allers-retours par jour,

quelle que soit la fréquentation, et **7 000 euros minimum** de péage par trajet pour Vinci : même les recettes sont garanties.

La concurrence diminue l'offre



Qu'elle soit frontale (comme pour les TGV, Thalys et Eurostar), ou dans le cadre d'un appel d'offres (comme pour les TER et les Intercités), la concurrence engendrerait des conséquences lourdes sur le niveau de desserte.

Dans le premier cas, les différents opérateurs se concentreraient sur les relations et les créneaux horaires les plus rentables, en écartant les dessertes pour lesquelles le nombre de passagers serait jugé, par l'opérateur, économiquement insuffisant.

Dans le cas des appels d'offres, l'attribution des lignes à différents opérateurs interdirait la redistribution des dépenses et recettes entre les lignes d'une même région afin de gommer les inégalités.

Sur les lignes faiblement fréquentées, cette situation engendrerait une augmentation de la compensation des conseils régionaux au titre du service public.

Se poserait alors très rapidement la question de la pérennité des dessertes et lignes concernées.

Pour la CGT, connaître les coûts et recettes de chaque ligne ne peut conduire à réduire le service public et abandonner l'aménagement du territoire pour donner des marges à des opérateurs, filiales de groupes multinationaux. ■

En bref

DES SALARIÉS PRÉCARISÉS

Les salariés des opérateurs privés sont les premiers impactés par la concurrence.

En effet, les coûts de réseau et de matériel sont incompressibles.

Le choix de l'opérateur se joue sur le coût de la prestation et sa différenciation.

De fait, la rentabilité est obtenue sur le dos des salariés, entraînant leur précarisation : CDD, intérimaires, baisse de la formation...

Une position que la CGT juge incompatible avec les impératifs du service public et le statut du travail salarié.

Le service public menacé

Trois missions définissent le service public dans les transports : la continuité, l'accessibilité et l'adaptabilité aux demandes des populations.

Il est par ailleurs régi par le principe d'égalité de traitement.

Tout cela va être mis à rude épreuve par la concurrence voulue par les instances européennes et nationales.

En effet, dans le contexte concurrentiel, les intérêts des usagers et représentants élus ne sont pas alignés avec ceux des opérateurs. Au contraire, ils sont soumis à la pression de la rémunération des actionnaires des sociétés privées du transport.

Pour la CGT, ce sont les usagers qui doivent faire l'objet d'une égalité de traitement ! ■

80,1 % c'est le pourcentage de marchandises transportées par la route en France ;
15,6 % des marchandises transitent par rail et **4,3 %** par le fluvial.



© Georges Bartoli

En 2014, en Europe, **75 % des marchandises** étaient transportées par la route, **18 % par le train** et un peu moins de **7 % par voies navigables**.
 De 2000 à 2014, le fret ferroviaire a baissé de **41,7 %** en France, tandis qu'il a augmenté de **1,8 %** dans l'Union européenne à 28. Depuis 2006, le nombre de wagons et de locomotives a diminué de **50 %** et **8 000 emplois de cheminots** ont été supprimés en France.

Transport marchandises

Fret : un bilan désastreux



© Georges Bartoli

L'année 2016 a marqué les 10 ans de l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire (transport de marchandises).

Selon ses promoteurs, la multiplication des opérateurs devait faire chuter les coûts, doper l'activité et voir ce secteur reprendre des parts de marchés. C'est l'inverse qui s'est produit...

Un transport à deux vitesses

Aujourd'hui, le fret ferroviaire paye le prix fort de la concurrence. Le trafic a baissé de moitié. Il représente environ 15 % des marchandises transportées alors que l'objectif était de le porter à 25 % en 10 ans !

Malgré la diversification des entreprises ferroviaires, le transport routier reste largement avantageux.

La principale raison est que ses coûts externes (infrastructures, accidents, pollution) sont supportés par la collectivité. Alors qu'un train fret paye 230 euros à SNCF Réseau pour l'utilisation de 100 km de voie ferrée, un camion qui utilise 100 km de route ne paye rien. C'est le contribuable qui s'en charge.

Dérégulations en cascade

La libéralisation du marché du travail européen qui a eu lieu parallèlement, a beaucoup contribué à creuser les écarts de coûts. En ayant recours à des chauffeurs de certains pays, le fret routier s'est enorgueilli de tarifs hyper attractifs. Mais à quel prix ? Ces salariés sont payés moins de 400 euros brut par mois pour une moyenne de 50 heures de travail par semaine. Plutôt que d'être complémentaires, les modes de transports s'opposent. Le groupe SNCF organise lui-même la concurrence avec sa filiale Geodis, premier transporteur routier national... Fret SNCF refuse des marchandises sur le rail pour mieux les transporter sur la route !

Un réseau négligé

Aux bonnes intentions environnementales du Grenelle ont succédé les renoncements. L'écotaxe poids lourds aurait permis de dégager 1,5 milliard d'euros par an pour le développement du ferroviaire. Aujourd'hui, le manque d'entretien du réseau ferré pourrait conduire à la fermeture de 8 000 km de lignes secondaires qui alimentent 35 % du trafic ferroviaire fret ! ■

En bref

EURO CARGO : DEUTSCH QUALITÄT ?

Euro Cargo Rail, filiale française de la Deutsche Bahn, a annoncé en décembre 2016 un plan de suppression de 300 emplois. Une recapitalisation de l'entreprise par la maison mère de 150 millions d'euros est à l'étude... Toutes les entreprises du secteur sont au bord du gouffre ! L'ouverture à la concurrence du Fret ferroviaire en 2006, a conduit les entreprises à se positionner sur les marchés les plus rentables en délaissant les autres trafics. Cela a entraîné un report massif des trafics ainsi délaissés sur la route, et ce en dépit des enjeux environnementaux. Les conditions de travail et l'emploi des cheminots n'ont cessé d'être mis à mal par un chantage permanent pour « garder les clients ».

TRAINS DE NUIT : C'EST FINI ?

En 2015 un rapport a considéré que le service de plusieurs liaisons de nuits assuré par la SNCF n'était pas assez performant. En 2016, suite à l'avis d'une commission parlementaire, l'État a lancé un appel à manifestation d'intérêt (AMI) pour connaître les entreprises intéressées par la reprise des trains de nuits voyageurs. Aucune entreprise privée ne s'est manifestée. Résultat, l'exploitation de ces lignes est en passe d'être totalement abandonnée.

TRANKEO UNE FILIALE DE DROIT PRIVÉ

Depuis le 1^{er} juillet, Transkeo exploite la ligne reliant Épinay-sur-Seine au Bourget en Île-de-France pour le compte de la SNCF. Cette filiale a été créée par la SNCF elle-même ! Comme dans l'aérien, les compagnies ferroviaires veulent se lancer dans le *low-cost* : la troisième classe pour les populations les plus défavorisées et l'argent public pour les groupes privés ?

ROYAUME-UNI

vers la renationalisation !

Vingt ans après la privatisation de British Rail, deux Britanniques sur trois souhaitent une renationalisation complète. La hausse incontrôlée des tarifs, les trains supprimés et les réductions de personnels ont fini par exaspérer les usagers.

Selon des estimations, le prix des billets annuels a augmenté de 27 % depuis 2010. Le prix moyen des billets de train augmente deux fois plus vite que l'inflation. Résultat, les Britanniques déboursent chaque mois 14 % de leur revenu mensuel pour se rendre sur leur lieu de travail, contre 2 % pour les Français. Soit sept fois plus. Cela n'empêche pas les suppressions et retards de trains à répétitions. Entre avril 2015 et mars 2016, quatre trains sur cinq de Southern Rail étaient en retard. Ce réseau transporte 300 000 personnes vers Londres chaque jour.

L'exemple du Royaume-Uni montre que la privatisation n'est pas « la solution à tous les maux » présentée par les orthodoxes du néolibéralisme. L'ouverture à la concurrence des chemins de fer britanniques ressemble plus à une aubaine financière pour les groupes privés et à une substance toxique pour les salariés, les contribuables et les usagers ! ■



DR



**Plusieurs métiers,
une seule profession :
cheminote**

© Fédération CGT des cheminots - PL



www.cheminotcgt.fr



29 000

c'est le nombre de kilomètres de voies principales que comprend le réseau ferré national.



© Georges Bartoli

Depuis 1995, la longueur du réseau exploité a diminué de 9 %.

Près de 900 km de lignes à grande vitesse (LGV) ont été créées.

RÉSEAU NATIONAL

Saturé ou sacrifié ?



DR

Il est indispensable de renouveler et de maintenir les infrastructures ferroviaires. Ces projets nécessitent des investissements financiers importants.

Les financements publics ne permettent pas de dégager suffisamment de ressources. Malgré cela, l'État continue à refuser de traiter la dette historique issue de la construction des lignes à grande vitesse (LGV). Celle-ci augmente d'environ 3 millions d'euros par an.

Pourtant un effort massif de régénération, ainsi que le développement des projets décidés au Grenelle de l'Environnement en 2008 sont nécessaires.

Un réseau à l'abandon

Le renoncement à régénérer les voies engendre des « ralentissements » sur plus de 4 900 kilomètres sur l'ensemble du territoire.

La vitesse des trains est abaissée par mesure de sécurité. Cette situation est le résultat d'un manque d'investissements dans le temps.

Le problème de la dette

SNCF Réseau annonce 500 millions d'euros d'économies obtenues grâce à un contrat de performance récemment signé avec l'État. Les moyens matériels et humains vont être les premiers postes de restrictions.

Les investissements en matériel propre à la SNCF sont déjà largement sous-dimensionnés. Les ajustements vont donc se faire sur les emplois. La parade consiste à avoir recours à des entreprises privées pour effectuer les travaux.

La question des conséquences en matière de sécurité des circulations est clairement posée. ■

En bref

FINANCEMENT : LA RÈGLE D'OR, CONTRAINTE LÉGISLATIVE

La règle d'or est une des dispositions de la loi du 4 août 2014. Elle définit les conditions nécessaires pour équilibrer une situation financière.

Son objectif est de contenir l'endettement de SNCF Réseau en limitant sa participation financière à la seule régénération et partiellement, à la modernisation du réseau. Elle exclut tout développement sur fonds propres.

Ce mécanisme n'est dans les faits qu'un rapport établi entre la dette et la marge opérationnelle de l'entreprise.

Cela contraint SNCF Réseau à considérer la dette comme relevant de sa seule responsabilité, ce qui est historiquement faux et économiquement injuste.

Par ailleurs, ce mécanisme inscrit dans le marbre que le système ferroviaire doit s'autofinancer par des péages et de la dette supplémentaire tout en s'inscrivant dans la concurrence.

Contraire le gestionnaire d'infrastructure qu'est SNCF Réseau à ne vivre que de péages, de dividendes et de produits d'intégration fiscale, n'est pas à la hauteur des enjeux du ferroviaire tant au niveau national qu'europeen.

Ce procédé de la règle d'or sert en réalité de prétexte à la SNCF pour imposer aux usagers une restriction du service par une diminution du nombre de lignes et des coupes claires dans les effectifs des cheminots. Cette logique n'aura pour seuls résultats que d'accroître le recours à la sous-traitance et d'appauvrir le réseau.

C'est la voie qu'empruntent pourtant les trois Épic SNCF !

RÉSEAU CAPILLAIRE

L'abandon ?

En parallèle des lignes les plus utilisées, le réseau ferré français comporte aussi des lignes dites capillaires. Ce sont des lignes anciennes, pour certaines non modernisées. Si elles ne peuvent accueillir de voyageurs, leur utilité est pourtant essentielle pour l'économie des régions. Elles sont une opportunité pour relancer le fret ferroviaire.

Le manque d'entretien dû à ce délaissement a engendré un nombre de kilomètres de ralentissement qui atteint aujourd'hui près de 5 000 km ! Les dérogations accordées par les experts techniques pour non-respect des délais de maintenance ne cessent d'augmenter.

Les lignes capillaires, dites 7 à 9 (peu fréquentées) du classement de l'Union internationale des chemins de fer (UIC), sont aujourd'hui menacées de transfert aux régions. Cette opération signifierait le désengagement total de l'État dans leur financement et certainement la fermeture de la plupart d'entre elles à court terme. Or, ces dernières sont essentielles à un aménagement du territoire alliant performances économique, sociale et environnementale.

Dernièrement la ministre des Transports a exigé que l'entretien soit mis en priorité sur les lignes autres que TGV. D'autres avant elle ont tenu ce discours sans que cela soit suivi d'effets. ■



DR

274 millions

c'est le budget prévisionnel 2017 alloué par la SNCF à la sous-traitance de ses travaux.



© Georges Bartoli

Celui-ci était déjà passé de **89 millions d'euros en 2009** à 255 millions en 2016.

Auparavant ces travaux étaient effectués par les cheminots de l'entreprise publique.

EXTERNALISATION DES TÂCHES

Les dessous de la sous-traitance



© Georges Bartoli

Depuis de nombreuses années la sous-traitance ne cesse de progresser au sein de la SNCF.

Les tâches confiées à des entreprises privées, principalement des travaux, n'ont cessé d'augmenter.

Une logique coûteuse

Comme les effectifs cheminots sont en constante baisse, il n'y a plus assez de personnel pour entretenir et renouveler les installations ferroviaires. En plus des travaux, des opérations de maintenance et la réalisation complète de chantiers commencent donc à être externalisées aussi.

Or, l'externalisation des tâches coûte cher. Les données économiques fournies par la direction de la SNCF le prouvent : le coût horaire d'un salarié en sous-traitance sur une installation ferroviaire est plus élevé.

Cette décision de la SNCF est à l'encontre de l'intérêt économique de l'entreprise. De plus, elle se met en œuvre au détriment de la sécurité et de la qualité de service dues aux usagers.

Concurrences internes

Les filiales du groupe SNCF se positionnent en concurrence directe avec les services de la SNCF. Elles se voient attribuer les tâches relatives à l'entretien et au renouvellement des infrastructures. Les agents SNCF sont eux, de plus en plus cantonnés à un rôle de « surveillance » de ces entreprises.

Qui paie la note ?

De nombreux chantiers effectués en sous-traitance comportent de multiples malfaçons qui entraînent de nombreux retards de trains. Les salariés de ces entreprises sont aussi les victimes collatérales de ces choix à travers des conditions sociales dégradées, puisque l'impératif du moindre coût l'emporte sur le reste.

La finalité de la sous-traitance est bien de transformer la SNCF en groupe privé dont la seule logique repose sur le profit abandonnant ainsi le principe même de ce qui fonde le service public. ■

VRAIE info +

UNE SÉCURITÉ MALTRAITÉE

En recourant massivement à la sous-traitance, la SNCF fragilise le système de sécurité et expose les circulations et les usagers à des risques graves.

En effet, la sécurité ferroviaire repose sur la connaissance des règles de sûreté de la SNCF. Il s'agit de véritables compétences qui font partie de la formation professionnelle des cheminots SNCF. Ce sont elles qui garantissent un haut niveau de performance et de maintien de la sécurité pour le personnel comme pour les circulations.

Or, ces connaissances, les entreprises privées ne les ont pas. Un agent SNCF se forme sur plusieurs années et de manière continue en centre de formation et sur le terrain. Les salariés de ces entreprises n'ont eux, qu'une formation succincte aux risques ferroviaires.

Des risques en cascade

Le danger est réel lorsqu'une entreprise privée accepte plusieurs marchés sans avoir assez de salariés pour couvrir ses engagements. Elle n'hésite alors pas à recourir à la sous-traitance en cascade ou à des intérimaires dont la formation en sécurité est insuffisante. Ces salariés mettent donc aussi leur vie en danger.

Certaines erreurs de procédure ou des malfaçons entraînent des défaillances sur les installations comme des déformations de voies. Il arrive également que des ruptures de câbles d'alimentation se produisent lorsque les températures deviennent trop élevées ou trop basses.

Bien souvent ces dernières sont la résultante du manque de technicité. Les cheminots de la SNCF sont alors appelés à la rescousse pour rectifier le tir !

PROPOSITION CGT

Priorité à la sécurité

Stopper la dégradation du service public liée à la sous-traitance est une des priorités de la CGT. La SNCF se doit d'assurer un transport en toute sécurité aux usagers. Pour ce faire, la CGT préconise de réinvestir dans l'expertise des cheminots.

Dans un premier temps, il est urgent de réinternaliser les tâches et activités liées à la sécurité du ferroviaire au sein de la SNCF.

- Les contrats des salariés des entreprises privées devraient par ailleurs faire l'objet d'un contrôle renforcé. Cela permettrait d'empêcher l'entreprise de se vider de ses effectifs au profit des sous-traitances en cascade.
- La sécurité ne peut être garantie que par une prise en charge de l'entretien et la réparation des installations ferroviaires par du personnel qualifié. Le renforcement des effectifs des agents SNCF est nécessaire pour que l'entreprise puisse à nouveau exercer son expertise.
- Enfin, les dysfonctionnements actuels prouvent que la multiplication des opérateurs augmente les risques. Il est donc impératif d'arrêter toute disposition favorisant la mise en concurrence et la sous-traitance qui en découle.

Ce n'est qu'à ces conditions que nous pourrions améliorer la qualité du service public ferroviaire SNCF ! ■



© Georges Bartoli



**Plusieurs métiers,
une seule profession :
cheminot**

© Georges Bartoli



148 000

c'est le nombre de cheminots répartis dans les 3 entreprises du Groupe public ferroviaire (GPF).
Plus de 2 000 emplois ont été supprimés en 2016.



© Georges Bartoli

Depuis 2013, près de **9 000 emplois** de cheminots ont disparu ou n'ont pas été remplacés.

Dans le même temps, les recours à l'intérim, à la sous-traitance et aux CDD ont explosé et entraîné une dégradation du service public SNCF.

MÉTIERS ET SAVOIR-FAIRE

Des trains supprimés faute de conducteurs

© Fédération CGT des cheminots - PL



C'est devenu le quotidien des usagers du rail : de plus en plus de trains sont supprimés faute de conducteurs et ce sur tout le territoire. Mais il ne s'agit pas d'absences individuelles de cheminots, la SNCF est bel et bien confrontée à une pénurie croissante de conducteurs ! Cette situation est le résultat des choix politiques de l'entreprise en matière de recrutement et d'organisation.

Une situation absurde

D'une part, depuis plusieurs années, le niveau de recrutement des conducteurs de trains à la SNCF est très insuffisant. D'autre part, depuis une dizaine d'années, la direction de l'entreprise a séparé les différentes activités de la SNCF (Fret, TER, TGV, Transilien). Chacune voulant gérer ses conducteurs de manière indépendante, ce qui empêche la mutualisation des compétences.

Auparavant, un conducteur pouvait conduire des trains grandes lignes ou TGV mais aussi des trains de marchandises (Fret) ou régionaux (TER). Aujourd'hui, il est dédié à un type de train. Cette organisation empêche la SNCF

d'avoir des agents de conduite polyvalents. Aussi absurde que cela paraisse, un train régional peut être supprimé parce qu'aucun conducteur TER n'est disponible alors que, sur le même site, un conducteur Fret est à disposition ! Ce ne sont donc pas les cheminots qui pénalisent les usagers... Mais la direction de la SNCF.

Mutualiser les moyens

Pour mettre fin à cette dégradation de service, la CGT propose de réunifier toutes les activités de la SNCF ! Dans un premier temps, il est nécessaire de réactualiser et d'unifier la formation des conducteurs en place. Ils seront ainsi, à nouveau, en capacité de conduire n'importe quel type de train. Avec cette mutualisation des moyens, la couverture au quotidien de l'ensemble des trains sera plus aisée.

Cette mesure doit s'accompagner d'une anticipation sur le futur afin d'éviter une nouvelle pénurie. En effet le temps de formation d'un conducteur est d'environ 12 mois. Il est donc urgent de recruter des futurs conducteurs et de les former. ■

VRAIE info +

SÛRETÉ : UNE PRÉOCCUPATION MAJEURE

La SNCF dispose d'un service spécialisé permettant d'assurer la sûreté des personnes et des biens, tant à bord des trains que dans les gares et l'ensemble des entreprises ferroviaires. Il s'agit de la sûreté ferroviaire autrement appelée Surveillance générale (Suge) SNCF.

Ce sont près de 3 000 cheminots qui reçoivent une formation initiale, spécifique à leur métier, qui se poursuit en formation continue tout au long de leur activité.

Leur professionnalisme, leur connaissance du milieu ferroviaire, leur autonomie et les pouvoirs renforcés dont ils sont dotés en font un élément indispensable de la chaîne de production ferroviaire.

Pourtant, l'avenir de ce service est menacé par la libéralisation débridée du ferroviaire. Le gouvernement et la direction SNCF souhaitent, là encore, profiter du prétexte de la concurrence pour imposer toujours plus de productivité.

Or, la sécurité est incompatible avec la notion de productivité telle que ces dirigeants l'entendent. La sûreté est une nécessité incontournable, compte tenu du contexte sécuritaire particulier que nous vivons. Mais dans le cadre de la structuration de la SNCF par activités, seul le coût compte !

Obsédée par la rentabilité, la direction tente de mettre en place une sécurité *low-cost*. Elle sous-traite donc avec des sociétés privées de gardiennage en lieu et place des cheminots de la Surveillance générale SNCF.

Le risque est grand pour les usagers et les personnels. En effet, les salariés de ces entreprises n'ont ni la formation, ni les prérogatives des cheminots. De ce fait, ils ne peuvent répondre aux exigences complexes du milieu ferroviaire.

ACCUEIL DES USAGERS

Fermeture des guichets : un recul

La SNCF met tout en œuvre pour détourner les usagers des guichets et orchestrer ainsi le recul du service public.

Sa stratégie consiste à diminuer les amplitudes horaires d'ouverture des guichets, voire à les supprimer en mettant en compétition différents canaux de distribution (Internet, retrait aux bornes en gares). Mais le numérique exclut les usagers qui n'ont pas de smartphone, de tablette, d'ordinateur et d'imprimante.

Malgré cela, les usagers résistent. Ils continuent à préférer la présence humaine aux échanges virtuels et standardisés. En effet les voyageurs veulent avoir accès à des professionnels pour les conseiller.

De son côté, la direction de la SNCF préfère privilégier l'ouverture de commerces en gare au détriment des espaces de vente pour les voyageurs. Ce faisant, elle transforme les gares en vastes centres commerciaux à des seules fins de rentabilité et met à mal le service public.

Pour une égalité de traitement des usagers, la CGT revendique l'ouverture des guichets du premier au dernier train et la réouverture des gares et boutiques de proximité. ■



5

**Plusieurs métiers,
une seule profession :
cheminot**



© Georges Bartoli



www.cheminotcgt.fr



Des contrôleurs à bord : pourquoi c'est indispensable



© Georges Bartoli

Tout le monde a déjà entendu parler du contrôleur, de l'agent du service commercial à bord du train ou du chef de bord. Derrière toutes ces dénominations se cache un métier unique et indispensable pour les voyageurs.

Seul lien direct à bord des trains entre les voyageurs et l'entreprise SNCF, le contrôleur est un agent assermenté. Au-delà de la vérification des titres de transport, il assure avant tout la sûreté des voyages et la sécurité des voyageurs.

Missions

Chacun associe le contrôleur à la seule validation des billets à bord des trains. Or, cet interlocuteur privilégié des voyageurs endosse bien d'autres responsabilités. Il veille aux consignes de sécurité sur tout le parcours. Il est également chargé de veiller aux règles de civilités à bord.

Enfin, il assure, et c'est une priorité, de nombreuses missions dites de sécurité ferroviaire.

Le contrôleur est chargé, entre autres, de la bonne fonctionnalité des portes et du départ du train dans certaines gares, permettant ainsi aux usagers de voyager en toute sécurité.

Afin d'exercer ces missions de sécurité ferroviaire, il possède un niveau de formation élevé et spécifique, qui fait l'objet d'un suivi rigoureux. Grâce à cela, il sait mettre en place des procédures d'évacuation en cas d'incendie, de voyageur malade ou d'incident à bord.

Il peut aussi assurer la prise en charge des voyageurs notamment celle des personnes en situation de handicap.

Au service des usagers

En ce qui concerne le service à bord, le contrôleur a de multiples casquettes. Il veille au confort des voyageurs (climatisation, chauffage, éclairage), les informe sur le déroulement de leur voyage, sur les tarifs, conditions de remboursement et horaires lors de l'accueil sur le quai et dans le train. Dans les zones rurales et diffuses, là où la plupart des guichets de vente ont malheureusement disparu, il peut délivrer les titres de transport.

En cas de retard, il informe directement les voyageurs et recense les éventuelles correspondances.

Dans le cadre de sa mission de service public, il a également un rôle rassurant dans les trains et les enceintes ferroviaires. Facilement identifiable par sa tenue, il accompagne les voyageurs occasionnels et les aide à s'orienter.

Pourtant, la volonté de la direction SNCF est de réduire le nombre de contrôleurs à bord. Elle souhaite faire supporter toutes ces missions spécifiques à d'autres personnels qui n'ont pas la même formation. ■

CHIFFRES CLÉS

13 340

cheminots sont chargés de la circulation

Ils réalisent les opérations d'aiguillages et les procédures qui garantissent la sécurité des voyageurs et la régularité des trains.

16 560

cheminots assurent au quotidien :

l'accueil, l'aide, l'orientation, le conseil et la vente dans les gares et sur les quais.

13 730

cheminots assurent la conduite des trains.

9 451

cheminots assurent le service commercial à bord des trains (contrôleurs).

LaVraie info

est une publication de la Fédération CGT des cheminots
Case n° 546 - 93515 Montreuil Cedex
Tél. 01 55 82 84 40

Directeur de la publication :

Laurent Brun

Responsable de la rédaction :

Cédric Robert

Création et réalisation :

Comtown Productions, Paris

Impression : Rivet PE, Limoges



150

c'est le nombre de métiers à la SNCF. Conducteurs, contrôleurs, agents chargés de la maintenance des voies, des trains, vendeurs aux guichets, accueil,



© Fédération CGT des cheminots - PL

mais aussi agents chargés d'établir les horaires, aiguilleurs, bureaux d'études, agents administratifs, cheminots de la sûreté ferroviaire etc. Ils concourent tous à faire le chemin de fer au quotidien.

RÈGLEMENTATION

Un Statut, pour quoi faire ?

Contrairement à ce que peuvent parfois prétendre ses détracteurs, le Statut des cheminots n'est pas une accumulation d'avantages.

Il garantit une adaptabilité indispensable de la réglementation du travail aux aléas et à la continuité du service public.

Pourquoi un statut ?

Les cheminots sont soumis à des rythmes de travail et des horaires atypiques ainsi qu'à l'obligation de faire fonctionner la SNCF 365 jours par an. Leur Statut répond à ces contraintes fortes. Il est certes composé de droits, mais aussi et surtout, d'obligations et de devoirs liés aux spécificités du service public ferroviaire.

Histoire

Les origines du statut datent de 1852, avant la SNCF. Les chemins de fer regroupaient alors plusieurs compagnies privées. L'État leur imposa d'employer un nombre d'agents suffisants pour



garantir la sécurité des circulations. Chacun devait avoir un haut niveau de formation et une durée de travail limitée. Il s'agissait des prémices du Statut des cheminots dont le premier vit le jour en 1912 dans une compagnie privée. Ces règles furent ensuite étendues à l'ensemble des réseaux privés puis maintenues lors de la nationalisation de la SNCF en 1938.

Spécificités

Le Statut des cheminots est un acte réglementaire ministériel. Il régit les conditions d'embauche, la rémunération, le déroulement des carrières, les sanctions, la mobilité, les congés, les conditions de cessation de fonction, l'assurance maladie et le droit syndical. Certaines spécificités sont loin des avantages supposés des cheminots.

Par exemple, la période de stage, qui équivaut à une période d'essai, dure un an.

De plus, les cheminots ne perçoivent pas les allocations chômage s'ils quittent la SNCF et la grille de rémunération place environ 3 000 cheminots à un niveau de rémunération inférieur au Smic.

D'autre part, les salariés qui, au moment de l'embauche, ont plus de 30 ans ou sont ressortissants étrangers, ne bénéficient pas du Statut. Ils sont dits « contractuels ». Un certain nombre de garanties statutaires leur sont cependant applicables.

Une nécessité

Le Statut des cheminots n'est donc pas un ensemble de privilèges. Il permet de conjuguer les exigences du service public ferroviaire (la continuité, l'adaptabilité, l'universalité et la sécurité) avec des conditions de vie et de travail décentes pour les agents. ■

PROTECTION SOCIALE

Le régime spécial des cheminots : c'est quoi ?



© Georges Bartoli

Les cheminots sont affiliés à un régime spécial de prévoyance et de retraite.

L'équilibre de ce régime repose principalement sur la politique de l'emploi menée par l'entreprise et non sur le contribuable comme certains le prétendent. Comme pour le privé ou les fonctionnaires, celui-ci est financé par les cotisations patronales et salariales

de ses affiliés en contrepartie de prestations servies aux affiliés. Le taux global de cotisations par cheminot est de 79 % (contre 68 % pour le régime général), afin de financer les droits spécifiques.

Parmi ceux-ci figure une médecine de soins interne adaptée aux contraintes des métiers de la SNCF et dont l'exercice est soumis aux exigences liées à la sécurité des circulations.

Lors de la création du régime général, en 1945, le régime spécial des cheminots comptait 500 000 cotisants. En 2000, après la signature de l'accord 35 heures à la SNCF et ses 26 000 embauches, il était toujours excédentaire avec environ 190 000 cotisants. ■

VRAIE info +

DES EFFECTIFS AU RABAIS

En 1983, l'entreprise publique SNCF comptait 253 000 cheminots.

En 2017, le Groupe public ferroviaire (GPF) SNCF emploie 148 000 cheminots, soit une baisse des effectifs de 41 % (105 000 cheminots) en 34 ans, ce qui équivaut à 3 000 emplois en moins par an. La direction du GPF envisage la suppression de 24 000 emplois supplémentaires sur les 4 à 5 ans à venir.

En parallèle, le nombre de chômeurs est passé de 1,85 million en 1983 à 3,5 millions en 2017. La SNCF a donc participé à hauteur de 6,5 % à la hausse du nombre d'actifs privés d'emploi ces trente dernières années.

Cette baisse considérable des effectifs est le fruit d'une volonté politique de l'État, sous la tutelle duquel est placée la SNCF. Elle résulte des fermetures de lignes, de l'abandon des dessertes Fret (transport de marchandises) et de l'externalisation de nombreux services vers des entreprises privées ou des filiales dans lesquelles les salariés voient leurs droits collectifs abaissés.

La réduction du temps de travail à 32 heures, revendication interprofessionnelle emblématique de la CGT, créerait 18 000 emplois sur la branche ferroviaire. Cela représenterait un apport de 640 millions d'euros de cotisations au régime spécial par an et plus de 100 millions d'euros pour le régime général.

21 864

cheminots concourent
à la maintenance du matériel SNCF.



© Georges Bartoli

80 000

c'est le nombre de matériels roulants
(wagons, voitures, trains automoteurs,
locomotives, locotracteurs TGV
et matériels particuliers) existants
à la SNCF.

Maintenance de qualité : une urgence !

Alors que la SNCF ne cesse d'invoquer les conditions climatiques pour les justifier, les nombreux retards de trains sont généralement dus à des pannes du matériel roulant. Pourtant l'entreprise a les ressources nécessaires pour améliorer la situation et faire de la maintenance de qualité...

Les moyens existent

Car les infrastructures compétentes et des ateliers stratégiques existent depuis longtemps. Mais ses dirigeants s'ingénient à les réorganiser ou à les fermer dans une logique comptable. Les cheminots ont, eux aussi, les compétences et les savoir-faire. Mais leur nombre ne cesse de diminuer.

© Fédération CGT des cheminots - PL



Plus de 1 600 emplois de cheminots du matériel ont en effet été supprimés en trois ans. **Un véritable plan social caché par la SNCF et le gouvernement !**

Nécessités

Or, fiabiliser le matériel, garantir un haut niveau de sécurité et de fluidité du trafic, cela implique des moyens à la hauteur des objectifs.

Pour améliorer et garantir la qualité des trains, la maintenance préventive doit être la règle.

Pour cela il faut que le cycle de maintenance soit impérativement respecté,

ce qui implique de mettre en place un parc de réserve de matériels roulants. La gestion des pièces détachées et leur stockage sont aussi un paramètre à ne pas négliger. Mais là encore, la SNCF pratique la politique des stocks zéro et du travail à flux tendu. Résultat, le matériel n'est pas ou partiellement révisé, voire reste immobilisé. Ce sont les « trains enlevés du plan de transport pour réparation dans nos ateliers » qui pénalisent hautement les usagers. Cette gestion « d'épicier » n'est pas digne d'une entreprise comme la SNCF. Pour la CGT l'urgence est à la mise en place de moyens humains et matériels suffisants pour répondre aux besoins de transport de voyageurs et de marchandises.

Il est possible et nécessaire de remettre une organisation efficace dans les ateliers de maintenance. Mais cela demande des embauches massives de futurs cheminots et une formation de qualité à leur métier. ■

MATÉRIEL

Les chiffres clés !

38 ateliers

sur le territoire sont chargés
de la maintenance.

827 automotrices

et 900 locomotives
sont entretenues
dans des unités
de production.

7 455

voitures Corail voyageurs
sont encore en service.

40 000 wagons

sont recensés au parc matériel.

VRAIE info +

PANNES MATÉRIELLES : LES CAUSES RÉELLES

Plusieurs raisons sont à l'origine de la fréquence des pannes matérielles. La fiabilité du matériel vient en tête de liste, y compris pour certaines machines et pièces neuves et ce, dès leur mise en service. Par ailleurs, le parc utilisable est trop restreint ce qui entraîne une utilisation au-delà du raisonnable du matériel en service pour assurer le plan de transport journalier. Le matériel n'est arrêté et n'est entretenu qu'une fois tombé en panne ! La décision de la SNCF de ne plus faire de la maintenance « lourde »,

le manque de formation et la perte de transfert de compétences sur du matériel âgé accentue cette fragilisation.

Enfin, le manque de pièces en stock engendre l'immobilisation de matériel tant ancien que neuf, en attente de réparation. Ce sont, encore une fois, les usagers qui en subissent les conséquences : retards, suppressions de train...

UNE GESTION INADÉQUATE

Alors que le bon sens voudrait que la direction du matériel centralise la gestion de cette activité, le fonctionnement adopté est, à l'inverse, basé sur une gestion clients/fournisseurs.

Les activités (TER, Fret, TGV) se trouvent ainsi régies par une logique de gestion financière sur le mode investissement/rendement.

Cette politique amène à vouloir filialiser la maintenance ou la confier aux entreprises de construction telles Alstom, fleuron de l'industrie ferroviaire que l'État cherche à sauver. La direction de la SNCF peut ainsi se dédouaner de ses responsabilités sur l'État tout en suivant son plan programmé d'abandon de la maintenance en interne. La CGT estime qu'il faut cesser cette politique de Monopoly et refaire de la production ferroviaire de qualité avec de la maintenance de qualité !

FRANCE

Quel financement pour le service public ferroviaire ?

Avec un chiffre d'affaires de 32 milliards d'euros le Groupe SNCF cumule 52 milliards de dette.

Essentiellement due à l'investissement de 2 000 km de lignes à grande vitesse ordonné à juste titre par l'État, cette dette ne cesse de croître. La réforme du système ferroviaire de 2014 qui devait régler cette question n'a pas eu les effets escomptés.

Entre 2017 et 2026 les dépenses s'élèveront à 34 milliards d'euros pour les travaux de régénération du réseau et 12 milliards pour ceux de modernisation. Il est prévu que l'État apporte seulement 4,5 milliards et la SNCF 28 milliards, résultant principalement des péages et de la productivité des cheminots.

Mais ces prévisions annoncent une situation insoutenable et explosive pour l'avenir du ferroviaire en France du fait de l'endettement cantonné au sein du Groupe SNCF.

Pourtant, les directives européennes prévoient que « les États membres mettent en place des mécanismes adéquats pour contribuer à réduire l'endettement des entreprises ferroviaires publiques ».

La France ne l'ayant pas fait, ce subterfuge lui a permis de maquiller une dette d'État et de satisfaire ainsi au critère des 3 % de Maastricht.

C'est sur ce principe que la CGT revendique une reprise de cette dette par l'État. ■



DR

Le réseau ferré français détient le record des péages les plus chers d'Europe.



© Fédération CGT des cheminots - PL

3,5 milliards d'euros c'est ce qu'a versé SNCF Mobilités à SNCF Réseau en 2016 pour faire circuler ses trains !

EUROPE

En Allemagne

L'État fédéral a désendetté les chemins de fer de 36 milliards d'euros en 1993. La dette est aujourd'hui de 17,5 milliards (dont 10 pour le réseau).

De plus, l'État fédéral allemand a investi dans le réseau sans endetter la Deutsche Bahn, contrairement à la France. Outre Rhin, la part du ferroviaire est de 18,8 % contre 10,7 % en France.

Celle du fluvial est de 9,9 % contre 2,9 % pour la France. Le transport routier représente 71,3 % en Allemagne contre 86,4 % dans notre pays.

Ces écarts, inhérents à un choix politique, ont des conséquences catastrophiques sur notre environnement, la santé des français et notre économie. ■



DR

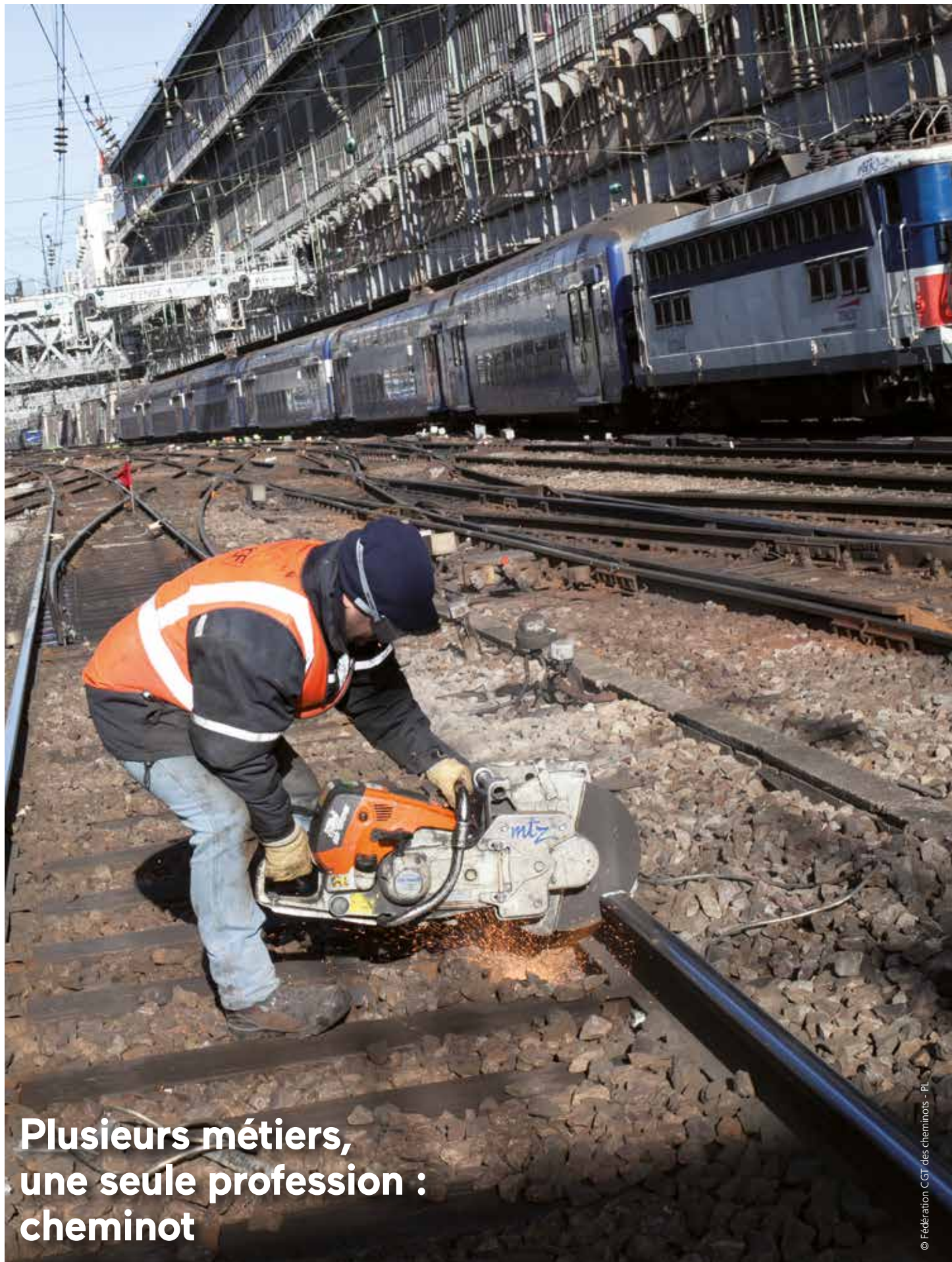
Au Royaume-Uni

En 1993, la British Rail a été démantelée en 27 compagnies privées et 1 gestionnaire de réseau, Railtrack, coté en bourse.

Face aux multiples accidents et à la gestion calamiteuse du gestionnaire de réseau, cette société a été remise sous tutelle de l'État en 2000. Elle est devenue Network Rail.

Le Royaume-Uni alloue aujourd'hui 300 % de plus de subventions publiques aux compagnies privées que ce qu'elle donnait à l'entreprise historique.

Depuis la privatisation, le prix des billets a augmenté en moyenne de 117 %. La Grande-Bretagne a aujourd'hui les allers-retours entre Londres et sa banlieue et les abonnements les plus chers du monde. ■



**Plusieurs métiers,
une seule profession :
cheminot**

© Fédération CGT des cheminots - PL



www.cheminotcgt.fr



INTERVIEW

3 questions à Laurent Brun, secrétaire général de la Fédération CGT des cheminots

Pourquoi la CGT dit-elle que la SNCF est sur la voie de la privatisation ?

La logique de gestion du Groupe public ferroviaire (GPF) est de plus en plus tournée vers le profit, et de moins en moins vers l'intérêt général. Beaucoup d'activités sont transférées aux entreprises privées. Cela se fait par le biais d'appels d'offres comme au Fret (transport de marchandises) ou par la sous-traitance pour l'entretien du matériel et des voies, ou des services en gare.

La SNCF confie aussi beaucoup de tâches à des filiales de droit privé, qu'elle crée avec les capitaux publics. C'est une privatisation par étapes.

Quels sont les atouts d'une entreprise publique par rapport au privé pour le ferroviaire ?

L'impératif de profit est moins important dans les entreprises publiques.



Laurent Brun

Elles n'ont pas d'actionnaires à rémunérer et privilégient la continuité du service et l'égalité de traitement. Pour le ferroviaire, par exemple, cela signifie des dessertes maintenues en hiver, même s'il y a moins de voyageurs. Les tarifs sont mutualisés et non proportionnels aux coûts,

pour ne pas pénaliser les zones peu habitées. De plus, le statut des cheminots permet une stabilité du personnel et sa formation, indispensables à la sécurité des circulations. Malheureusement, ces atouts propres au service public, sont déconstruits depuis plusieurs années.

Vous contestez les évolutions structurelles de la SNCF, mais que propose la CGT ?

Nous proposons de construire l'organisation de la SNCF, et donc le travail des cheminots, à partir des besoins des usagers et des contraintes spécifiques au ferroviaire dans le cadre d'une entreprise publique unique.

En 2014, la CGT avait publié un contre-projet à la réforme du ferroviaire : « La voie du service public SNCF ». Il portait sur le fonctionnement de l'entreprise, son financement et les conditions sociales des cheminots.

Ce projet est toujours d'actualité. Pour nous, il faut remettre la coopération entre les services au cœur de l'organisation. Beaucoup des dysfonctionnements actuels résultent des séparations faites ces dernières années.

Il est aberrant que l'on supprime des TER pour manque de conducteurs quand ceux du Fret sont disponibles ! ■

© Fédération CGT des cheminots - PL

TÉMOIGNAGES

Paroles d'usagers

« Après avoir acheté mon billet pour Beaune, j'ai découvert que le TER Lyon-Paris était plein ! J'ai dû m'asseoir par terre dans le couloir pendant 1 h 40. Plutôt que des cars, il faudrait mettre un peu plus de trains ! »

Sophie, 34 ans, assistante maternelle.

« Il n'y plus de guichets nulle part ! L'autre jour, à Paris, en gare de Lyon, la file d'attente débordait jusque dans la galerie des fresques. J'ai essayé de prendre mon billet dans le hall 3 en espérant qu'il y ait moins de monde. 68 minutes pour avoir mon billet !

Il n'y avait que 2 guichets ouverts. Et j'ai entendu dire qu'ils allaient fermer ! On est loin du service annoncé ! »

Julien, 47 ans, professeur des écoles.

« Je suis excédée par les suppressions de trains à répétition et les retards sur ma ligne Paris-Chalon-sur-Saône. Manque d'agents, pannes du matériel... Et la SNCF ne propose aucune solution ! Ce week-end, le train n'a pas été supprimé mais il est arrivé à 23 h 44 au lieu de 18 h 10 avec plus de 5 heures de retard ! C'est scandaleux ! »

Valérie, 41 ans, assistante de direction.

« Je soutiens le combat des cheminots pour le maintien des guichets de Saint-Pierre-des-Corps. La SNCF en a supprimé 7 sur 8 cette année. Les files d'attentes sont interminables. Un second guichet a été ouvert grâce à leur grève. Mais c'est encore insuffisant ! Tout le monde n'a pas Internet ! »

Odile, 67 ans, retraitée. ■



© Fédération CGT des cheminots - PL

SAUVEGARDE DU SERVICE PUBLIC

Comment faire ensemble ?

En 2011, 77 % des Français étaient satisfaits de leur entreprise publique SNCF.

Ils attendaient néanmoins de nettes améliorations sur la ponctualité, la fréquence, le confort et le prix.

Des améliorations restent donc à réaliser. La CGT propose de les construire ensemble.

Les associations d'usagers ont un rôle dans l'expression des besoins. Les syndicats peuvent mettre à profit l'expérience professionnelle des cheminots pour trouver des solutions techniques. Les élus politiques ont, pour leur part, à prendre des décisions qui soient dans l'intérêt des territoires, notamment en matière de financement.

Prenons comme exemple l'ouverture d'une gare. Cela constitue une réponse aux besoins des usagers, des emplois pour les cheminots et un outil de développement du territoire pour les élus. Il serait donc logique que chaque acteur, dans le respect de son rôle et de sa mission, défende cette gare.

Pour défendre efficacement le service public et gagner son amélioration, usagers, cheminots et élus doivent travailler ensemble. Cela signifie échanger, partager les informations et chercher à construire des convergences. C'est ce que la CGT s'emploie à faire, notamment en invitant les associations d'usagers à ses initiatives et débats publics. ■



© Bouphotographie.fr

Un patrimoine de la Nation.

Fondée le 1^{er} janvier 1938, après la faillite des compagnies privées, la SNCF est un outil de développement du pays.

Elle a accompagné la reconstruction de l'après-guerre.



© DR

Elle a aussi permis l'électrification du territoire dans les Années 50 et le développement de la grande vitesse (TGV) dès les Années 80.

C'est un fleuron national qui doit être préservé et développé !

LES SERVICES PUBLICS

Notre bien commun !



© Georges Bartoli

En France, de nombreux domaines sont gérés directement par l'État ou par ses entreprises publiques : transport, énergie, santé, éducation, télécommunications, justice. Ils sont organisés autour de grands principes : égalité de traitement des usagers sur tout le territoire, continuité du service, sécurité absolue, qui sont garants de leur efficacité.

C'est aussi la raison pour laquelle les services publics ne sont pas soumis aux impératifs de rentabilité.

Véritable socle du développement économique et social du pays,

ils sont un des piliers de la cohésion nationale.

Ainsi, en 2008, ils ont réduit l'impact de la crise financière dans nos vies.

Les services publics ont aussi un rôle social historique : ils sont en effet à l'origine de progrès sociaux dont bénéficie aujourd'hui tout le salariat (électricité...).

Pour ces raisons, la CGT refuse que les services publics soient bradés aux intérêts mercantiles.

Elle a lancé une grande campagne pour les défendre et les étendre à d'autres domaines de l'économie (banques, eau). ■

En bref

INDECOSA AU SERVICE DES CONSOMMATEURS

L'association pour l'Information et la Défense des Consommateurs Salariés-CGT (INDECOSA) a été créée en 1979 par la CGT. Elle construit avec les salariés-consommateurs les réponses à leurs besoins, dans une logique de progrès social. Reconnue par l'État, elle siège au Conseil National de la Consommation (CNC) et compte 280 permanences sur tout le territoire. INDECOSA participe aux réunions nationales organisées chaque année par la SNCF avec les associations d'usagers ou de victimes d'accidents ferroviaires. Elle milite pour que chaque usager ait la garantie de circuler sur tout le territoire, à des conditions tarifaires justes et transparentes, et dans de bonnes conditions de sécurité, de régularité et de confort.

La CNR : c'est quoi ?



L'association **Convergence Nationale Rail (CNR)** rassemble des usagers, cheminots et élus politiques pour la défense du service public ferroviaire. Elle fédère des associations locales et des collectifs de défense de lignes, de gares, ou encore de triages de marchandises.

En 2016, la CNR a organisé des assises nationales du service public ferroviaire. L'objectif était de construire avec les populations des propositions d'amélioration pour répondre à leurs besoins. L'association a été reçue plusieurs fois par le ministère des Transports. Elle est intervenue sur des sujets tels que l'avenir des Trains d'Équilibre du Territoire (TET), la désertification ferroviaire du Massif central ou encore les projets de suppression de contrôleurs dans les trains. ■

Des liens forts entre usagers et cheminots



De nombreuses actions sont construites pour exprimer et défendre les intérêts communs des usagers et cheminots. Elles montrent que nous pouvons agir ensemble.

Depuis plusieurs mois, la CGT multiplie les démarches en convergence avec les usagers.

Dans le Limousin, les usagers ont répondu avec enthousiasme au questionnaire CGT « *Vos gares et vos trains, vous les voulez comment ?* ». Leurs réponses, cohérentes avec les revendications des cheminots, montrent des attentes fortes vis-à-vis de l'entreprise publique.

À partir de celles-ci, les syndicats CGT ont interpellé les pouvoirs publics et la direction SNCF.

Ils informent régulièrement les usagers de l'avancement des sujets.

Dans les Pays de la Loire, les voyageurs ont eux aussi répondu positivement à l'opération « gares ouvertes »

menée sur 20 sites de la région par la CGT. L'objectif était de les informer sur les projets de fermeture de guichets ou de réduction d'horaires d'ouverture.

Plus de 5 000 personnes ont signé la pétition exigeant que la future Convention TER réponde aux attentes des usagers, notamment en matière de présence humaine.

À Toulouse, le 29 juin 2017, 1 200 personnes ont défilé à l'appel de la CGT et de 15 associations d'usagers.

Tous se sont unis pour défendre le service public et exiger le désenclavement de la région par une Convention TER de progrès et la relance des trains d'équilibre du territoire (TET). ■

TRAINS D'ÉQUILIBRE DU TERRITOIRE

La bataille des trains de nuit !

Les trains de nuits appartiennent à la catégorie des TET, Trains d'Équilibre du Territoire (Corails, Intercités). Ceux-ci sont sous l'autorité de l'État depuis 2011.

100 000 voyageurs utilisaient alors quotidiennement les TET. Leur taux d'autofinancement (75 %) était largement supérieur aux autres modes de transport subventionnés. Le déficit était financé par une taxe prélevée sur les TGV de la SNCF. Mais avec l'ouverture à la concurrence, la SNCF ne peut plus assurer la solidarité nationale. Dogme libéral ou intérêt général, il faut choisir.

Invokant leur déficit, l'État, qui n'a cessé de supprimer des TET depuis qu'il en est « autorité organisatrice » a décidé d'arrêter l'exploitation de deux trains de nuit en 2017 (Paris-Irun et Paris-Nice). À l'annonce de cette décision, les usagers de la Palombe Bleue (Paris-Irun) ont constitué un collectif « Oui au train de nuit ».



Refusant d'être contraints de choisir entre TGV ou cars Macron, ils ont multiplié les initiatives : rassemblements de nuit dans les gares, débats publics, interpellation des élus.

À partir des besoins des usagers, et en collaborant avec les cheminots, ils ont développé des propositions pour relancer ces trains.

Le collectif plaide aussi pour un transport ferroviaire national moins cher que les TGV, irriguant les territoires. La CGT les soutient dans cette démarche. ■

VRAIE info +

SERVICE PUBLIC, EMPLOIS, TERRITOIRES

Citoyens et cheminots ont un intérêt commun à exiger une politique publique qui organise le report du Fret (transport de marchandises) routier vers le ferroviaire.

Seule une entreprise publique peut contribuer à répondre aux enjeux environnementaux nationaux.

La rentabilité immédiate n'étant pas son seul critère de gestion, elle peut créer de l'emploi local et faire vivre des populations entières.

Ainsi, à Tergnier dans l'Aisne, l'atelier SNCF de réparation des wagons de marchandises est le plus gros employeur de la ville. Une industrie privée aurait été fermée ou revendue sans considération pour les habitants. L'entreprise publique, elle, a pu maintenir les 500 emplois de cheminots du site

Dans une zone où près d'un quart de la population active est au chômage, ce maintien est vital.

Malheureusement, la privatisation de l'entreprise menace ces politiques de responsabilité sociale.

Miramas, Romilly, Somain, Périgueux, Saintes... Beaucoup de sites doivent se battre pour maintenir des activités ferroviaires.

Pour la CGT, il s'agit de défendre l'idée qu'une activité économique qui crée des richesses doit en utiliser une partie pour maintenir les emplois partout sur le territoire.

Une entreprise publique comme la SNCF, avec ses 32 milliards de chiffre d'affaires, doit aussi y contribuer.

C'est dans cet esprit que la CGT travaille avec de nombreux élus locaux.

Vos trains, vos gares, vous les voulez comment ?

Afin de prolonger notre démarche commune,
la Fédération CGT des cheminots
souhaite recueillir votre avis !

Répondez à notre questionnaire sur :
www.cheminotcgt.fr

ou

en flashant
ce Qr-code
avec votre
téléphone
mobile

