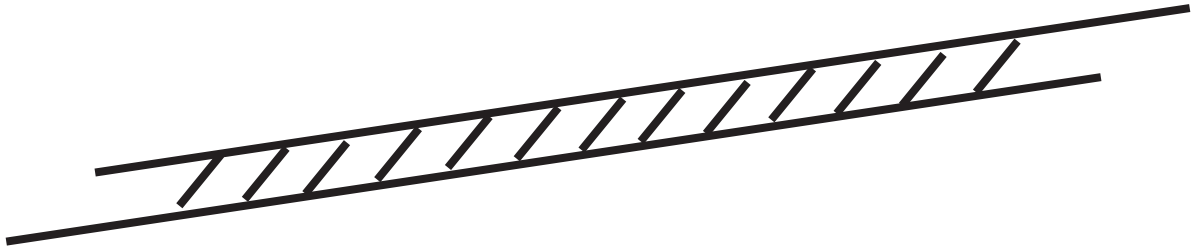


Argumentaire SNCF



**ENSEMBLE
FAISONS
~~DÉRAILLER~~
MACRON**



Le gouvernement attaque frontalement la SNCF et le statut des cheminots avec lequel il veut en finir. Dans un contexte de libéralisation du rail et en s'appuyant sur un rapport Spinetta à courte vue et dans une logique purement comptable, l'objectif de Macron est de préparer la privatisation de l'entreprise SNCF. Dans cette bataille, tous les coups sont permis, y compris les caricatures et les mensonges les plus grossiers à tel point qu'existe le « cheminot bashing ». Décryptage.

Le projet du gouvernement, c'est quoi ?

Une méthode de coup de force : par ordonnances avec un calendrier accéléré afin de faire ratifier la loi d'ici fin juin.

Ses objectifs : Soumettre le rail à l'ouverture à la concurrence, c'est à dire d'en faire une marchandise plutôt qu'un service public. Ce n'est pourtant pas une obligation en vertu du Règlement OSP européen.

→ **Changer le statut de l'entreprise SNCF,** avec un passage d'un EPIC à une Société Anonyme, transformant l'état de propriétaire à actionnaire. L'objectif unique de cette évolution est de rendre possible l'ouverture du capital à un actionariat privé. C'est exactement ainsi qu'il avait été procédé pour France Telecom ou encore EDF et GDF : on change le statut en promettant que l'entreprise restera publique, puis on ouvre le capital en promettant que l'État restera majoritaire, puis on laisse les intérêts privés s'emparer des leviers.

→ **Supprimer le statut des cheminots** qui est pourtant la garantie de la continuité et de la stabilité du fonctionnement du service public.

→ **Accélérer une politique d'austérité pour le rail, notamment en supprimant les lignes réputées non rentables,** et en transférant aux régions la responsabilité de leur exploitation et le soin de trouver un « exploitant ». Sans moyens financiers de l'Etat, les régions auront dès lors la « liberté » de fermer les lignes souvent hors d'âge, nécessitant des travaux de mise à niveau.

Le projet gouvernemental ne part nullement de la réponse aux besoins des usagers et de modernisation du transport et du fret ferré. C'est un projet dangereux, de casse du service public et de libéralisation. Il ne règle en rien la question de l'endettement de la SNCF.

Les cheminots sont-ils des privilégiés ?

148.000, c'est le nombre total de cheminots, soit 100.000 de moins qu'il y a 30 ans. Depuis 2009, 9000 emplois de cheminots ont été supprimés. La direction de la SNCF envisage la suppression de 24.000 supplémentaires sur les 4/5 ans à venir. Cette baisse des effectifs résulte des fermetures de ligne, du quasi abandon du Fret ferré et de l'externalisation.

On veut nous faire croire que les cheminots sont des privilégiés. Qu'en est-il ?

Le statut des cheminots : Parmi les mensonges des partisans de la casse du statut :

→ **Tous les agents SNCF sont employés à vie ?**

FAUX

Pour bénéficier du statut, il faut être embauché avant l'âge de 30 ans, être ressortissant de l'UE, et avoir satisfait une période d'essai de 1 an (2 ans et demi pour les cadres).

→ **Les cheminots partent en retraite à 50 ans ?**

FAUX

L'âge de départ en retraite des agents sédentaires se situe entre 55 et 57 ans et celui des conducteurs de train entre 50 et 52 ans. Mais la durée de cotisation a été allongée en 2008 et les décôtes sont telles que les départs des agents aujourd'hui les plus jeunes ne devrait pas avoir lieu avant 62 ans. Les cheminots sont affiliés à un régime spécial de prévoyance et de retraite, financé comme le régime général par des cotisations patronales et salariales. Le taux de cotisation est supérieur au privé (79 % contre 68%) afin de financer les droits spécifiques du régime.

→ **Les cheminots sont mieux payés que les autres ?**

FAUX

60 % des salariés de la SNCF gagnent moins de 3 000 euros brut par mois. Les salaires des cheminots sont proches de la moyenne des salaires français, alors qu'ils ont de multiples contraintes horaires et en termes de conditions de travail. La fameuse « prime de charbon » encore récemment évoquée par Marine Le Pen, a été supprimée en même temps que les locomotives à charbon, dans les années 70. Et les primes sont maigres, par exemple la prime pénibilité auquel un agent à droit après 25 ans en 3X8 est de 26 euros par mois !

→ **Les cheminots ont plus de vacances ?**

FAUX

Loin des grands « privilèges » que d'aucuns décrivent, un agent bénéficie de 28 jours de repos annuels, plus 10 jours de RTT. Certains agents, notamment les conducteurs, peuvent bénéficier jusqu'à 12 journées de repos compensatoires, accordés en raison des contraintes de travail spécifiques à certains métiers de la SNCF.

→ **Les cheminots sont nourris, logés, blanchis ?**

FAUX

Il n'y a pas de logement de fonction pour 150.000 cheminots. Le parc de logement de la SNCF est de 85 .000 logements sociaux et 13.000 à loyers libres. L'attribution des logements se fait selon les mêmes critères de conditions de ressources que les HLM.

Le statut des cheminots n'est pas une accumulation d'avantages, c'est au fond le contrat qui permet d'adapter la réglementation du travail aux exigences d'exercice et de continuité du service public. Ce statut prévoit d'abord une série d'obligations auxquelles sont soumis les cheminots pour assurer le fonctionnement du service 365 jours par an et 24 heures sur 24. Le statut n'est donc pas une perte de productivité, mais au contraire une garantie en terme de sécurité.

Le statut des cheminots n'est pas une accumulation d'avantages, c'est au fond le contrat qui permet d'adapter la réglementation du travail aux exigences d'exercice et de continuité du service public. Ce statut prévoit d'abord une série d'obligations auxquelles sont soumis les cheminots pour assurer le fonctionnement du service 365 jours par an et 24 heures sur 24. Le statut n'est donc pas une perte de productivité, mais au contraire une garantie en terme de sécurité.

Dette de la SNCF, de quoi parle-t-on ?

La SNCF est effectivement handicapée par une dette à hauteur de 53 milliards d'euros (48 milliards d'euros SNCF Réseau et 5 milliards pour SNCF Mobilités). Cette dette résulte d'investissements massifs réalisés sur demande de l'état pour financer les lignes à grandes vitesses (23 milliards d'euros). La contribution réelle de l'État à la SNCF est limitée à 3 milliards d'euros. **L'État ne contribue donc qu'à hauteur de 32 % des contributions publiques, alors que c'est 50 % en Allemagne et 90 % en Suède !**

Chaque année la SNCF paie avec 1,7 milliards d'euros d'intérêts aux banques, soit l'équivalent de 26.000 emplois au statut. Ce n'est pas le statut des cheminots qui est responsable de la dette. En 2001 il y avait environ 179.000 cheminots au statut, pour 28 milliards d'€ de dette. En 2018, il y a 133.000 cheminots au statut pour 46 milliards d'€ de dette, soit une hausse de 12.8% alors que les emplois au statut ont baissé.

L'État doit libérer l'entreprise publique en reprenant la dette à sa charge, comme l'a fait l'Allemagne en 1994 avec la Deutsch Bahn, endettée alors à hauteur de 34 milliards d'euros.

Ouverture à la concurrence, de quoi parle-t-on ?

→ L'ouverture à la concurrence, c'est obligatoire ?

Faux. La concurrence n'est pas une nécessité puisque le règlement européen prévoit que «l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de service public (...) de transport de voyageurs par chemin de fer». C'est donc un choix idéologique d'Emmanuel Macron.

→ L'ouverture à la concurrence, quelles conséquences ?

La concurrence sauvage va d'abord se traduire par une augmentation de la pression sur les salariés qui sont la première variable d'ajustement. Elle risque de peser très lourdement sur la maintenance et l'entretien, augmenter encore les dysfonctionnements et générer de graves problèmes de sécurité.

→ L'ouverture à la concurrence va faire grimper les tarifs, après une baisse provisoire au début, comme il a partout été observé (+27 % en Grande-Bretagne).

La multiplication des opérateurs sur les mêmes lignes est une source de désorganisation et de complexité. Certains quais seront réservés à des opérateurs, et les usagers devront jongler par exemple avec plusieurs abonnements.

→ L'ouverture à la concurrence ça marche ?

Non. Après 10 années d'ouverture à la concurrence du fret qui était présentée comme le moyen de le relancer, le résultat est sans appel, le trafic a baissé de moitié et le nombre de cheminots a été divisé par plus de 2.5.

→ L'ouverture à la concurrence, quel calendrier ?

A partir du 3 décembre 2019, les lignes TGV et régionales pourraient être ouvertes à la concurrence, et en 2023, l'attribution concurrentielle des lignes serait obligatoire.

Les « petites » lignes sauvées par le gouvernement ?

FAUX

Quand le gouvernement dit qu'il ne suivra pas le rapport Spinetta concernant la suppression des 9000 kilomètres de lignes, il ment aux français. En ne présentant aucune solution de financement, Le gouvernement se défait sur les régions, leur laissant le choix ou non de reprendre ces lignes. 190 gares et 56 lignes sont ainsi menacées.

Les régions contribuent déjà pour plus de 3 milliards d'euros par an au fonctionnement des TER (en moyenne un quart de leurs dépenses de fonctionnement). Elles ne pourront augmenter massivement ces contributions, et seraient dans l'obligation de réduire à terme l'offre de transport TER, et la fermeture de lignes, si le système ferroviaire français ne bénéficie pas de nouveaux financements

- **Beaucoup de ces lignes sont hors d'âge.** Ainsi, la vitesse est réduite sur 20 % du réseau ferré compte tenu de son état et pour des raisons de sécurité. Bon nombres demandent à être électrifiées. Les régions n'ont pas les moyens d'assurer ces investissements.
- **L'organisation de lignes de bus de substitution, déjà mises en place dans certaines régions, serait un recul,** et un non-sens écologique.
- **Alors que l'Etat souhaite se désengager de ce réseau ferroviaire qui dessert finement le territoire, il garantit un investissement somptuaire et inutile** comme le projet Charles de Gaulle Express, qui reliera Paris à Roissy au prix de 27 euros , écartant les détenteurs de Pass Navigo (2,1 milliards d'euros de coût d'investissement, dont 1,7 milliard garanti par l'Etat).

Le gouvernement va aggraver les déséquilibres entre les territoires et conforter une France des transports à deux vitesses. L'effet tout TGV risque de s'accroître.

La « soit-disant » réforme du gouvernement risque de déboucher sur la suppression de nombreuses lignes de train, en particulier en province, et dans des territoires où les services publics sont déjà délaissés (hôpitaux, postes, ...).

Désengagement de l'État, privatisation et sous-traitance

- **La réduction des effectifs cheminots impose de recourir à des sous-traitants privés, moins qualifiés et coûteux.** Cette logique de sous-traitance, en s'exonérant des garanties offertes par le haut niveau de qualification des agents SNCF, fragilise le système de sécurité et expose les passagers.
- **C'est aussi cette logique qui conduit à la fermeture de guichets et à la réduction de la présence humaine** dans les trains ou dans les gares (personnels de vente, d'information et d'assistance) pourtant souhaitée par les usagers.
- **La SNCF a créé progressivement de nombreuses filiales.** Celles-ci se positionnent comme concurrentes directes de services de la... SNCF. Ainsi, Géodis qui est l'un des plus gros transporteurs de fret camion, en concurrence directe avec le fret ferré, est une filiale de la SNCF.
- **Tout est bon pour faire la place au privé, notamment les fameux « Partenariat Public Privé (PPP).** C'est le jackpot, comme par exemple la Ligne à Grande Vitesse (LGV) Tours-Bordeaux conçue autour d'un PPP avec l'entreprise Vinci. Le coût du projet s'élève à 7,8 milliards, dont moins de 10 % seulement sont financés par l'entreprise Vinci ! Pourtant, ses bénéfices sont garantis, via un droit de « péage » sur chaque passage de train , l'opération sera bénéficiaire pour les actionnaires, et très coûteuse pour la collectivité.

Privatisations du rail dans d'autres pays, ça donne quoi ?

Sous l'impulsion de la commission européenne et des gouvernements, de nombreuses compagnies publiques ont été dépecées. Le bilan est très largement négatif.

→ La British Rail a été privatisée en 1993, démantelée en 27 compagnies privées et un gestionnaire privé du réseau.

La multiplication des accidents a conduit à la mise sous tutelle de l'État de cet opérateur (en 2000). Depuis la privatisation, le prix moyen des billets a cru de 117 %, et de 27 % depuis 2010 ! En moyenne, les britanniques déboursent six fois plus que les français ! Les subventions versées par la puissance publique aux compagnies privées pour investir sont de 300 % supérieures à celles versées auparavant à l'opérateur public. Et la qualité de service n'est pas plus au rendez-vous. Résultat, l'idée de renationaliser l'exploitation des chemins de fer progresse dans l'opinion. La privatisation n'a pas empêché une explosion de la dette (52 milliards d'euros pour le gestionnaire d'infrastructures qui a été par la suite renationalisé).

→ En Allemagne, les résultats de l'ouverture à la concurrence n'est pas bien meilleur.

Les milliards injectés par l'Etat fédéral allemand servent aussi à financer les bénéfices des entreprises privées, autant d'argent qui n'est pas réinvestit dans le matériel ou le réseau vétuste. Résultat, en 2016, 1 train grande distance sur 4 a accusé un retard de plus de 5 minutes en cours de parcours. Sans parler de la sécurité qui est un problème majeur, avec la multiplication d'incidents graves, et mêmes d'accident mortels, un chaque années ces trois dernières années.

D'une manière générale, les privatisations se traduisent presque systématiquement, et après une courte embellie, par une hausse des tarifs sur le long terme. En outre, elles ne réduisent pas la contribution publique à l'investissement et à l'entretien.

Les propositions du PCF : des solutions concrètes et efficaces pour l'avenir du système ferroviaire

Le Parti communiste se tient aux côtés des forces syndicales qui expriment unanimement leur désaccord sur la réforme gouvernementale. Le PCF ne propose pas le statut quo, mais au contraire, un véritable plan de modernisation et de développement du rail dans notre pays.

Le PCF est une des très rares formations politiques à avoir formulé des propositions dans le cadre de la concertation sur les « Assises de la Mobilité » fin 2017. Sur la question centrale des financements, il propose de nouvelles recettes à hauteur de 6 milliards d'euros par an pour les mobilités en France, dont au moins 3 milliards d'euros pour la SNCF.

Le PCF propose :

- Le développement d'un plan de développement du fret ferré de grande ampleur s'inscrivant dans une démarche de transition écologique et solidaire de notre économie.
- Le développement d'une démocratie des transports, avec par exemple l'association des usagers et salariés à la gestion de la SNCF, et la systématisation des comités de lignes ouverts aux usagers, élu-es et salariés pour contribuer à éclairer la décision publique ;
- La renationalisation des autoroutes et la création d'un livret d'épargne transport pour que l'épargne populaire soit fléchée vers le financement des infrastructures de transport .
- La création d'un versement transport additionnel au profit des régions (800 millions d'euros par an) demandé de très longue date par les régions
- L'extension au niveau de la France entière et l'augmentation des taux en Ile-de-France de la taxe locale sur les grands espaces de bureaux (2 milliards d'euros de recettes annuelles), avec un effet important de redistribution de l'Ile-de-France vers la province
- L'extension de la taxe sur les parkings des hypermarchés existant en Ile-de-France (2 milliards d'euros de recettes annuelles), avec un impact important sur l'aménagement du territoire, pour favoriser les commerces de centre-ville et les petits et moyens supermarchés, moins générateurs de déplacements automobiles
- La création d'une éco-taxe poids lourd régionale (1 milliard d'euros par an).

Il a été possible de dégager 1,7 milliard de nouvelles recettes par an pour les transports en Ile-de-France. Il est tout à fait possible de dégager 3 milliards d'euros par an pour assurer la pérennité et le développement du réseau ferré sur l'ensemble du territoire national.

Pour en savoir plus :

- **La contribution du Pcf lors des Assises des Mobilités** (pour la future loi d'orientation sur les mobilités : lien : http://2017.pcf.fr/pas_de_mobilite_durable_du_21e_siecle_sans_nouvelles_ressources
- **le projet de la CGT Cheminots Ensemble pour le Fer** présenté le 7 mars et remis au gouvernement : <https://www.cheminotcgt.fr/wp-content/themes/cheminotcgt/assets/img/layout/ENSEMBLE-POUR-LE-FER.pdf>

