Mai 2016.

UNSA, le Syndicalisme en positif !

Article de presse

Et si la SNCF disparaissait ?

Bulletin CC-GPF n°9

« Et si la SNCF disparaissait ? Et avec elle le secteur ferroviaire tout entier ?
Projetons-nous 15 ans dans le futur de la SNCF. Nous sommes en 2030. La dette ferroviaire a dépassé les 60 milliards d'euros.
La part modale du ferroviaire est descendue en dessous des 10% pour le fret face aux camions et des 6% pour le transport de voyageurs, sous l'effet de la libéralisation des autocars qui ont taillé des croupières aux lignes intérieures de voyageurs. D'ailleurs les trains d'équilibre du territoire ont tous été supprimés. Mais c'est surtout l'alignement en 2016 dans le cadre du décret socle des conditions de travail des salariés du secteur ferroviaire sur le statut des cheminots SNCF qui a porté le coup de grâce au secteur.

Cette augmentation des charges a contraint les exploitants ferroviaires privés à se retirer du marché du fret. Ajouter à cela l'augmentation brutale des péages car le réseau souffre d'un manque d'entretien, la sécurité est défaillante mais ni l'Etat ni les collectivités n'ont les moyens de financer SNCF Réseau.

L'Etat s'est pourtant engagé à l'occasion des élections de 2017 dans de coûteux projets ferroviaires (Lyon-Turin, Bordeaux-Hendaye, contournement de Marseille) comptant sur les fonds européens, mais les chantiers ont pris du retard et la facture s'est alourdie. SNCF réseau, contraint d'aller chercher de l'argent sur les marchés financiers à un coût prohibitif, puisque l'Etat ne veut pas garantir sa dette, s'est fait imposer par les investisseurs une hausse immédiate des péages. Le système ferroviaire est contraint au dépôt de bilan. Un scénario catastrophe ? Un scénario possible… étant donné l'évolution des choses.

Les grèves

A voir le manque de communication qui existe sur les revendications des cheminots et les dernières journées de grève SNCF, les syndicats ne sont pas dupes sur leurs capacités à rallier les usagers : systématiquement, les dernières journées de grève se sont fondues derrière la contestation contre la loi El Khomri.

Pourtant, les grèves reconductibles de ce printemps sont bien contre la négociation d'un décret socle - une convention collective qui doit s'appliquer aux salariés du secteur

UNSA Ferroviaire Lorraine :
Gare de Metz - Porte F- ☎ 03 87 62 67 64 ou 772 992
Villa Saint Jean - NANCY
ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org

UNSA - Union Régionale Lille
25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE
☎ 03 59 01 69 17 // 🖷 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917
ur.lille@unsa-ferroviaire.org

ferroviaire, qu'ils travaillent pour des entreprises publiques ou privées et s'accompagnent même de revendications de la CGT Cheminots qui demande – rien de moins – le passage aux 32 heures annualisées pour « éviter le dumping social et créer des emplois ».
Pourtant, l'évolution des charges de personnel s'est accélérée malgré la baisse des effectifs comme l'a rappelé Guillaume Pépy l'année dernière (7,75 milliards d'euros en 2009 et 9,1 milliards d'euros en 2014).
La situation financière du secteur ferroviaire exige donc de revoir les conditions de travail, confronté à une autre forme de dumping social, celle-là beaucoup plus rude, des transporteurs routiers.
Mais dans le contexte actuel d'agitation sociale et de convergence des luttes réclamée par Philippe Martinez, les pouvoirs publics s'abstiendront-ils d'intervenir pour apaiser les choses ?

La dette

Dans un avis rendu en novembre 2015, l'ARAFER, le gendarme du rail, saisi pour avis sur le projet de budget pour 2016 de SNCF Réseau a mis en garde le gestionnaire d'infrastructure et l'Etat sur l'absence de trajectoire financière pour redresser les comptes, contrairement aux engagements qui avaient été pris devant la représentation nationale par le Gouvernement à propos de la réforme ferroviaire.
Lors de la discussion au Parlement, un indicateur de « bonne gestion » avait été voté : le rapport entre dette financière nette et marge opérationnelle ne devait pas dépasser 18. Or ce chiffre est déjà dépassé pour 2015/2016, **mettant en doute la capacité de SNCF Réseau à sortir de la spirale du surendettement et mettant lourdement en péril les investissements en rénovation du réseau.**

L'ouverture à la concurrence

Dernier point, mais sans doute le plus inquiétant pour l'avenir du système ferroviaire, le 4e paquet ferroviaire a été adopté par le Conseil de l'Europe après un passage devant la Commission puis devant le Parlement européen.
Ce 4e paquet, en référence aux 3 grandes étapes qui ont mis en ordre les règles européennes régissant l'organisation du système ferroviaire, prévoyait un volet technique et un volet gouvernance. C'est ce volet qui était le plus attendu et qui devait notamment fixer les échéances pour l'ouverture totale du transport ferroviaire à la concurrence (actuellement seul le fret et le transport de voyageurs international sont ouverts). L'ouverture prévoit un "openmarket" et des appels d'offres quand il y a obligation de service public. La mise en application a été repoussée en 2022.

Selon Dominique Riquet, député européen UDI, la procédure d'appel d'offres a été grevée de conditions particulières qui permettront aux pouvoirs publics de procéder à des attributions directes. Et même si l'ouverture à la concurrence pour les TER est concernée, les conventions déjà signées se poursuivront jusqu'à leur terme, ce qui repoussera encore la possibilité de les mettre en compétition. En clair, cela signifie que la concurrence ne sera pleinement effective qu'à la fin des années 2020. Or les gouvernements français souvent frileux se sont retranchés derrière le volontarisme européen pour lentement mettre sous tension le secteur ferroviaire. S'il n'y a pas cette contrainte, les responsables politiques sont-ils prêts à affronter le problème ? On peut

néanmoins espérer que les élus régionaux plus exposés au mécontentement de leurs administrés activeront cette possibilité sous la pression.
Les Français sont très majoritairement favorables à une ouverture à la concurrence, certainement en raison du nombre élevé de préavis de grèves déposés chaque mois.

Comme le conclut Dominique Riquet, « *l'idée de la Commission était de mettre en place un grand espace ferroviaire européen, ouvert, concurrentiel de manière obligatoire. Le résultat est très décevant et il permettra aux Etats qui le veulent de continuer pendant encore longtemps à protéger leurs opérateurs historiques. Je n'ai rien contre sur le principe, ce que je note simplement, c'est que ça ne fonctionne pas et que ça se fait au détriment du mode ferroviaire lui-même. Il faudrait rappeler aux cheminots que, depuis la guerre, on a supprimé 20.000 km de voies et plus de la moitié des postes de cheminots passant de 400.000 à 150.000. C'est ça, la réalité. La discussion autour du quatrième paquet ferroviaire était une étape très importante pour la survie du secteur et, malheureusement, on ne va pas rouvrir ce débat avant des années*. »

L'avenir du ferroviaire ne tient donc pas à grand-chose. Avec l'annonce de l'investissement de la SNCF dans le projet prometteur d'Elon Musk, *Hyperloop*, **la page du transport ferroviaire sera peut être définitivement tournée en 2030. »**

19 mai 2016 • Sandrine Gorreri

UNSA Ferroviaire Lorraine :
Gare de Metz - Porte F- ☎ 03 87 62 67 64 ou **772 992**
Villa Saint Jean - NANCY
ur.lorraine@unsa-ferroviaire.org

UNSA - Union Régionale Lille
25, boulevard JB Lebas – 59000 LILLE
☎ 03 59 01 69 17 // 🖷 03 20 53 29 92 // sncf : 220 917
ur.lille@unsa-ferroviaire.org