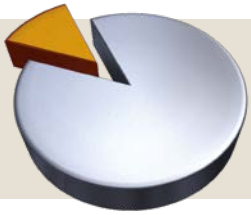
NOUVELLE ÉDITION

Selon vous
Résultats du sondage
Vos trains, vos gares, vous les voulez comment ?
P9



Aménagement du territoire
Droit au transport pour tous
P10

© Georges Bartoli

« La VRAIE info »

2018

Gratuit

Pollution
Les transports, un enjeu vital
P5

Concurrence / privatisation
Les effets de la concurrence
P6

Démocratiser la SNCF
Des voix qui comptent
P8

Entretien du réseau
Les causes de la dégradation
P13

Transport de marchandises
Report modal de la route vers le rail : une urgence
P15

Organisation de la SNCF
Quelles sont les causes des dysfonctionnements ?
P16

Financement
La vérité sur les comptes SNCF
P18

Conditions de travail
La spirale infernale
P20

Sécurité des circulations
Ne pas se tromper de cible !
P21

La SNCF, défendons-la, ensemble !

Fer et défaire, comment font-ils ?
P3

© Georges Bartoli

Ne pas jeter sur la voie publique

Ma priorité : votre sécurité.
Fière d'être cheminote.
© Georges Bartoli

DÉMANTÈLEMENT DU RÉSEAU

La méthode Duron

Le 1er février 2018, le député Duron a remis à la ministre des Transports le rapport pour lequel il avait été missionné fin 2017. Intitulé « *Mobilités du quotidien : répondre aux urgences et préparer l'avenir* » il rassemble des propositions sur le financement, l'entretien des réseaux existants et évalue l'avenir des projets en cours.

Monsieur Duron s'est penché sur les lignes régionales. Sur le principe que « *tout n'est pas possible, il faut choisir* », il préconise le transfert de celles jugées non-rentables aux régions pour réduire le coût des dépenses d'entretien supportées par l'État.

Si cette mesure advenait, 14 000 km de lignes seraient menacées.

Or, les régions, faute de financement, ne pourront faire face à une telle charge et risquent de les fermer. Au total, 14 000 km de lignes sont menacées alors que celles-ci forment un réseau essentiel à l'aménagement du territoire. Le développement du mode ferroviaire pour les rendre plus attractives, avec des dessertes correspondant aux besoins des usagers, n'a quant à lui pas été envisagé.

Le gouvernement se dédouane de ses responsabilités. Confier le sort des lignes de proximité aux régions lui permet de se désengager un peu plus, de ne pas assumer le mécontentement lié aux décisions de fermeture. ■

© Patrice Morel

25 000
c'est le nombre d'emplois supprimés à la SNCF de 2007 à 2017.

DR

Sur la même période, l'endettement est passé de 32,5 à 52 milliards d'euros.

Il semble que la réduction des effectifs ne soit pas la réponse à l'assainissement financier de l'entreprise.

FINANCEMENT

Quelle est la véritable situation ?

© Georges Bartoli

En application d'une directive européenne, l'Allemagne, l'Espagne et la Belgique ont repris au compte de l'État tout ou partie de l'endettement de leurs sociétés nationales de chemin de fer. Cela n'a pas été le cas en France.

Pourtant la dette de la SNCF est due en grande partie au financement des lignes TGV que l'État lui a fait supporter à partir des années 1980. Elle est ainsi passée de 4,5 milliards d'euros en 1976 à 56 milliards d'euros en 2016 et oblige la SNCF à supporter 1,7 milliard d'euros de frais financiers en 2017. Contrairement à ce que véhiculent les libéraux, les cheminots ont largement permis de limiter cet endettement. Entre 1990 et 2005, 50 milliards d'euros ont été investis. 10 % ont été apportés par l'État. 50 % ont été pris sur le travail des cheminots. La dette n'a donc augmenté « que » de 20 milliards d'euros. En comparaison, l'État finance 100 % des routes. ■

En bref

L'EXEMPLE DU FRET

L'exemple du transport de marchandises est significatif de la volonté de délaisser le mode ferroviaire.

Ainsi, l'ouverture à la concurrence dans ce secteur, depuis 2003, s'est traduite par un abandon des trafics du Fret SNCF, sans reprise par les autres entreprises ferroviaires privées.

Pourtant la SNCF avait délibérément refusé de prendre ou de conserver des marchés même quand l'entreprise publique était la mieux placée pour les opérer.

La conséquence a été un report massif vers le mode routier.

RÉSEAU FERROVIAIRE

Quand la SNCF préfère la route

© Georges Bartoli

En créant Ouibus, sa propre filiale d'autocars, avant même que la loi Macron libéralisant le transport longue distance ne voit le jour en 2015, la SNCF a volontairement instauré une concurrence avec ses trains.

Une démarche entérinée par l'État qui a décidé de se désengager du financement de plusieurs lignes TET (Trains d'équilibre du territoire, Intercités) dont il était autorité organisatrice. Les trains de nuit de ces lignes ont pratiquement tous disparu. ■

Ma priorité : votre sécurité.
Fier d'être cheminot.
© Patrice Morel

Les transports, un enjeu vital

© Georges Bartoli

Qu'ils concernent les voyageurs ou les marchandises, l'importance des transports dans notre quotidien et leur impact sur l'environnement, exigent une autre prise en compte par la sphère publique.

Éloignement des lieux d'habitation et de travail, externalisation des activités industrielles, développement du e-commerce…
Aujourd'hui la croissance des déplacements de transports n'est plus à démontrer. Premier sur la ligne, le transport de marchandises par la route, qui constitue 88 % des modes utilisés. Le ferroviaire ne représente, lui, que 10 % et le fluvial 2 %. Côté voyageurs, la voiture particulière tient le haut du podium avec 79 % de l'ensemble des transports.

Parce que la priorité n'a pas été donnée à des modes de transports plus vertueux et moins polluants, nous assistons à une hausse des coûts externes du transport, notamment ceux générés par la route.

Or, ceux-ci ne sont pas pris en charge par les entreprises utilisatrices mais par l'ensemble des contribuables.
À l'inverse, il est demandé à la SNCF de payer la totalité du coût du mode ferroviaire, ce qui a pour conséquence d'amplifier sa dette.

Le prix de la route

La domination de la route creuse le déclin de notre environnement et génère des coûts induits, environnementaux, sociaux et économiques, dits aussi externes, de plus en plus importants.
Les coûts sociaux englobent les impacts sur la santé, la qualité de la vie, tandis que les coûts environnementaux sont consécutifs au réchauffement de la planète, à la pollution de l'air.

En 2016, dans notre seul pays, les émissions de CO_2 ont dépassé de 3,6 % l'objectif de la stratégie nationale bas carbone mise en place à l'issue de la COP 21. Le transport routier, qui émet 95 % des émissions de gaz à effet de serre (GES), en est le premier responsable. L'on sait maintenant que les GES sont la cause majeure du réchauffement de la planète.

Dans les métropoles, la qualité de l'air est de plus en plus dégradée à cause de la concentration de dioxyde d'azote (NO_2) dans l'air et de particules fines, classées cancérigènes et pouvant causer des maladies respiratoires chez les jeunes enfants et cardiovasculaires chez les personnes âgées. Là encore, le transport routier est le principal responsable.

Selon l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE), la pollution de l'air coûte en France 101,3 milliards d'euros chaque année, dont 3 milliards dédiés à la Sécurité sociale. Environ 650 000 journées d'arrêts par an et 42 000 à 45 000 décès prématurés lui seraient imputables.

Les coûts économiques concernent les charges occasionnées par les accidents, la sécurité, la congestion des routes, les nouvelles infrastructures et leur maintenance. Les accidents corporels de la route représentent 37 milliards d'euros par an. Pas moins de 57 522 ont été recensés en 2016, qui ont provoqué 3 477 morts et 72 645 blessés. Le ferroviaire, pour sa part, compte 145 accidents parmi lesquels on dénombre 80 morts.

La congestion des routes occasionne un coût de 20 milliards d'euros par an. Un chiffre basé sur les consommations de carburant et sur les temps perdus dans les embouteillages. Paris remporte la palme avec 64 heures, soit 11 % de temps de conduite. Marseille, Bordeaux et Lyon suivent avec 28 heures.

Changer la donne

Ce constat accablant démontre qu'il y a urgence à mettre en œuvre une autre politique qui privilégie un rééquilibrage des modes de transports, notamment en développant les transports collectifs. Nous devons agir rapidement et œuvrer pour le respect des objectifs du Grenelle de l'Environnement d'atteindre 25 % des trafics de marchandises pour les modes alternatifs (ferroviaire et fluvial) et la réduction des émissions de GES de 40 % à horizon 2030. Ce ne sont pas les solutions individuelles du type covoiturage ou « big data » qui permettront durablement de régler les problématiques de transport. C'est un plan d'urgence ferroviaire qui modernise et développe des infrastructures utiles pour les déplacements des personnes et des marchandises. ■

CHIFFRES CLÉS

Le réchauffement climatique, la pollution et l'accidentologie routière posent un problème très grave de santé publique aux conséquences humaines inestimables et ont un coût très élevé pour la société. Par exemple,
1 camion de 30 tonnes use la chaussée **10 000 fois plus rapidement** **qu'une voiture.**

+ de 123 millions de tonnes
de CO_2 produites par les transports routiers en 2013, **dont 21,4 %** par les véhicules lourds (camions, bus et cars) qui constituent **5,3 % de la circulation.**

27 %
des émissions de gaz à effet de serre (GES) sont produits par les transports routiers.

+ 0,4 %/an
en moyenne d'émissions de gaz à effet de serre (GES) produits par les transports routiers, depuis 1990.

Les effets de la concurrence

DR

Transfert des coûts aux collectivités, fermetures de lignes jugées non rentables… La note de l'ouverture à la concurrence du ferroviaire s'annonce salée pour les usagers.

Le train est un mode de transport guidé sur un réseau interconnecté, ce qui lui confère de nombreux avantages tels que la sécurité, la régularité, le transport de masse, la desserte des cœurs de ville et un faible impact environnemental.
Ses contraintes sont surtout liées à son infrastructure (rails, gares) dont l'entretien représente des coûts fixes importants. Pour les amortir, il faut faire rouler un très gros volume de trains de toutes natures (voyageurs, marchandises).

Ce fonctionnement implique une gestion globale dans laquelle une identification de la rentabilité de chaque train n'a pas de sens.

Des intérêts divergents
L'objectif initial du service public ferroviaire est de permettre à tous d'accéder au train dans les mêmes conditions. La solidarité est au cœur de ce système.
En termes économiques, il vise à obtenir un équilibre financier global par la péréquation, les activités rentables finançant celles qui ne le sont pas.
À l'inverse, l'économie de marché est organisée sur le principe de la rentabilité directe. Chaque unité d'une production doit générer une marge bénéficiaire.

La péréquation sacrifiée en faveur des profits
Dès lors qu'un marché est ouvert à la concurrence, les règles du service public ne peuvent plus s'appliquer. Dans le ferroviaire, cette logique transforme chaque ligne, chaque train, chaque service rendu, en une unité de production qui doit être rentable. Ce qui est bénéficiaire alimente le résultat financier (notamment les dividendes aux actionnaires) et ce qui ne rapporte pas assez est abandonné.
Les services utiles aux populations se trouvent alors directement menacés et les collectivités territoriales sont mises à contribution pour subventionner ce qui n'est pas rentable. La concurrence conduit donc à privatiser les profits et à socialiser les pertes.

La concurrence coûte cher !
L'ouverture à la concurrence annoncée dans le ferroviaire en France va coûter plus cher aux citoyens. Mais, contrairement aux comptes de l'entreprise publique où il est immédiatement évident d'identifier les subventions, il va être difficile pour la population de s'en rendre compte.
En effet, les coûts de cette manœuvre vont être répartis entre les différentes collectivités. La commune va payer pour l'arrêt en gare, le département et la région pour le service, l'État pour l'infrastructure, etc. Il n'y aura donc pas de visibilité globale pour les citoyens à qui la privatisation pourra paraître avantageuse, alors qu'elle ne l'est pas.

Régions et usagers, les grands perdants
Le rapport Spinetta sur l'avenir du mode ferroviaire, remis au Premier ministre en février 2018, précise que la mise en concurrence devra amener les conseils régionaux à couvrir le « coût complet » des TER. Il est facile de concevoir que les régions les moins peuplées et donc disposant des ressources les plus faibles sont celles qui devront contribuer le plus, ce qui leur sera impossible. La déclaration du Premier ministre sur le fait que la fermeture des petites lignes « *ne serait pas décidée de Paris* » prend ici tout son sens. De même, le rapport explique que la péréquation entre lignes TGV ultra-rentables et non rentables ne pourra pas durer. L'État ou les régions devront subventionner les lignes déficitaires.

Perspectives
La suppression des trains jugés « non rentables » (petites lignes, heures creuses) ne fera qu'accroître le poids des coûts fixes sur les autres, les rendant à leur tour « non rentables ».
Au final, le mode ferroviaire se recroquevillera sur quelques grands axes très profitables. C'est exactement ce qui s'est produit pour le transport de marchandises.
À l'inverse de la concurrence et de l'atomisation du réseau, le modèle le plus efficace serait une entreprise publique qui développe le plus possible le service offert pour amortir au maximum les coûts d'infrastructure.

C'est ce que la CGT appelle la politique de volumes. L'efficacité sociale (désenclavement des territoires, désengorgement routier, environnement) rejoint alors l'efficacité économique. C'est le service public ! ■

CHIFFRES CLÉS

COÛTS PÉAGES PUBLICS PRIVÉS

	PUBLICS	
	10,30 € /train.km à 20,90 € /train.km	11,20 € /train.km à 19,60 € /train.km
	Axe TGV Sud-Est (SNCF)	Axe TGV Nord (SNCF)

22,90 € /train.km à 28,50 € /train.km
Axe TGV Atlantique (privé)

LA PREUVE PAR L'EXEMPLE

Un air de déjà-vu

La concurrence dans les économies de réseau a toujours abouti à la constitution d'oligopoles où 3 à 4 entreprises privées se partagent le marché. Il en résulte systématiquement une augmentation des tarifs et une baisse de la qualité des services et des investissements pour accroître les marges bénéficiaires.
En 1997, l'État lance **la privatisation de France Télécom** (devenu Orange). En 2005, les opérateurs de téléphonie sont condamnés pour avoir convenu de maintenir des prix élevés.
Ces dernières années, les conflits entre clients et opérateurs n'ont cessé d'augmenter (13 030 plaintes en 2017, en hausse de 8 %). C'est au point que le président de l'Association française des usagers des télécommunications (AFUT) a déclaré, le 22 mai 2017, que l'hyper concurrence n'était pas bonne pour le consommateur.
D'autre part, alors que la France était en pointe dans le câblage haut débit (ADSL) dans les années 1990, elle est désormais dans le peloton de queue européen pour la fibre. Les opérateurs refusent de financer son installation sur 40 % du territoire…

En 2005, l'entreprise publique **EDF-GDF** est éclatée et partiellement privatisée. Depuis, le prix de l'électricité a augmenté de 30 % et celui du gaz de 80 % ! Et les coupures d'énergie lors des périodes de grands froids sont désormais possibles. Il en est de même pour la fourniture d'eau qui a toujours été soumise à la « concurrence ». Cela permet-il aux citoyens d'avoir le choix ou de faire baisser les prix ? Non. ■

© FNME-CGT

10 %
C'est le surcoût de la sous-traitance pour la SNCF.

**L'expérience montre que toutes les tentatives de privatisation des services publics ont conduit à une augmentation des tarifs, et ce, quel que soit le domaine.
Au final, ce sont toujours les usagers qui portent le poids de ces politiques.**

La concurrence n'est pas obligatoire, on le prouve !

DR

Depuis sa modification le 23 décembre 2016, le règlement de l'obligation de service public dans l'Union européenne (OSP) prévoit que la concurrence soit la règle dans le transport ferroviaire de voyageurs. Néanmoins, sous la pression de plusieurs pays et d'élus, des exceptions ont été intégrées. La CGT a relevé notamment l'article 5, paragraphe 4 bis.

Celui-ci précise que « *l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de service public de transport de voyageurs par chemin de fer :*

- *Lorsqu'elle considère que l'attribution directe est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concerné […]*
- *Et lorsqu'un tel contrat aurait pour effet d'améliorer la qualité des services ou le rapport coût-efficacité, ou les deux.* »

Il ne tiendrait donc qu'au gouvernement de considérer que le déséquilibre démographique entre métropoles et ruralité, ainsi que l'état de vieillissement du réseau sont des raisons suffisantes pour maintenir le service public sous la responsabilité de la SNCF. ■

En bref

L'EXCEPTION PARISIENNE ?

Dans le rapport qu'il a remis au Premier ministre en février dernier, Jean-Cyril Spinetta a signifié que la concurrence n'était pas forcément obligatoire partout à partir de 2023. Ainsi, il propose un étalement jusqu'à 2039 pour la région parisienne, jugeant l'exploitation de certaines lignes cruciales pour l'économie de la capitale et l'ouverture à la concurrence particulièrement complexe à réaliser !
Il sous-entend que cela perturberait le bon fonctionnement du système ferroviaire et propose d'en retarder l'échéance sur simple décision politique. Ce qui est faisable pour la région parisienne pourrait l'être à l'échelle du territoire national pour préserver le service public.

ANGLETERRE

Un retour au public ?

DR

Le 2 janvier 2018, des milliers de Britanniques ont manifesté dans les gares pour la renationalisation complète du transport ferroviaire. Une première mesure dans ce sens avait été appliquée à l'infrastructure en 2002 et avait permis de régler le problème des accidents.
Mais la concurrence pour l'exploitation des lignes avait été maintenue par l'attribution de concessions. Résultats : hausse des prix de 27 % en 7 ans, retards catastrophiques et matériel roulant vieillissant.
Les Anglais sont 67 % à vouloir le retour au public ! ■

5 millions de voyageurs,
3 029 gares,
30 000 km de lignes
et **15 000** trains de voyageurs
chaque jour.

© Patrice Morel

70 % des Français
disent préférer les voyages et déplacements par le train. Que ce soit la ligne C du RER, avec 530 000 voyageurs jour, ou la ligne Pau-Oloron-Bedous, avec 132 200 voyageurs par an, la SNCF doit répondre aux besoins de transports de manière égale en tous points du territoire.

USAGERS, CHEMINOTS, ÉLUS

Des voix qui comptent

© Patrice Morel

Au même titre que l'État, les usagers et les cheminots ont un rôle essentiel à jouer dans la conduite d'une politique publique ferroviaire au service de l'intérêt général et pour la cohésion du territoire.

Changements d'horaire, fermetures de gare, allongement des temps de parcours… Deux facteurs président à ce marasme : une réduction des moyens disponibles et surtout, un schéma de décision où ni la parole des usagers, ni l'expertise des élus et des cheminots ne sont sollicitées.

Sous le sceau du secret

La politique dite d'intérêt général est en effet tenue par quelques commis de l'État et technocrates ayant un pouvoir énorme entre les mains. Ce sont leurs décisions qui conduisent ces choix contraires aux attentes des usagers. C'est aussi de leur fait si les infrastructures actuelles sont sous-dimensionnées par rapport aux besoins et bloquent la poursuite du développement ferroviaire.

Comment cela peut-il avoir lieu ?

La réponse est à chercher dans l'organisation institutionnelle et dans les mécanismes mis en place par l'État pour établir sa souveraineté décisionnelle.

Par exemple, en 2016, des centaines de trains ont été supprimés au prétexte que la SNCF manquait de conducteurs. Le président Pepy s'est excusé publiquement, mettant cela sur le compte d'une erreur de calcul. En réalité, il s'agissait d'un abus de gouvernance. Les tutelles ministérielles avaient exigé en conseil d'administration de la SNCF des suppressions d'emplois supplémentaires.

Les négociations des CPER, conventions TER, des contrats entre la SNCF et l'État et autres actes de gouvernance sont soumis à la même opacité. L'expérience montre que cette absence de transparence dans les décisions est à l'origine de chacune des défaillances imposées aux usagers. Un écueil qui, loin de s'améliorer, va empirer avec l'ouverture à la concurrence qui va imposer le secret lié au respect des procédures d'appel d'offres.

La démocratie, moteur du service public

À l'inverse de la politique business, le service public doit partir des besoins des usagers définis par eux-mêmes. La CGT propose par exemple que les comités de ligne disposent d'un vrai pouvoir de décision (voir En bref). Le pilotage de l'entreprise publique doit également impliquer le Parlement, et pas seulement la haute administration des ministères.

Les élus, dans leur diversité, parce qu'ils connaissent les besoins de leurs territoires, ont à contribuer à la définition des objectifs à atteindre, à l'évaluation des moyens mis en œuvre et des résultats. Les citoyens doivent pouvoir, quant à eux, se réapproprier l'entreprise publique et exprimer leurs attentes. ■

En bref

COMITÉS DE LIGNE

Les comités de ligne sont des instances consultatives, mises en place par un conseil régional, réunissant divers acteurs d'un axe ferroviaire tels que les élus locaux, les usagers ou les syndicats cheminots, dans le but de débattre de l'aménagement de l'offre de transport régional.

Ces comités constituent un maillon essentiel de cette démocratisation dont a besoin le service public ferroviaire. Il est urgent d'en faire des acteurs essentiels et décisionnaires. Pour ce faire, il est indispensable de leur octroyer des droits nouveaux.

Nous proposons qu'ils aient un droit de veto sur les schémas de dessertes du territoire, sur les CPER (contrat de plan État-région) et puissent présenter des contre-propositions élaborées lors de leurs réunions.

La vérité sur les CPER

DR

Établis tous les cinq ans, les CPER, contrats de projets entre l'État et les régions, définissent les investissements publics qui vont être dédiés aux infrastructures. Ils actent la participation des uns et des autres à ces contrats.

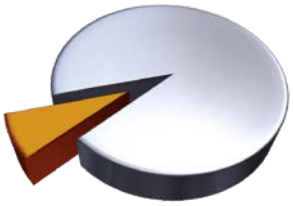
Les préfets sont aux commandes de ces négociations. Leur pouvoir est énorme, les arbitrages se faisant directement entre eux et les ministères. Cette étanchéité décisionnelle a montré ses limites lors de la décentralisation. Les régions ont massivement financé le développement de l'offre de trains. Les CPER n'ont pas suivi. ■

RÉSULTATS DU SONDAGE

Vos trains, vos gares, vous les voulez comment ?

Dans la première édition, nous vous avons proposé un sondage autour de cette question. En voici les résultats.

© Georges Bartoli



Doit-on majorer le prix du transport ferroviaire pour des lieux éloignés des grands axes de circulation ?

- **NON : 92,23 %**
- **OUI : 7,77 %**

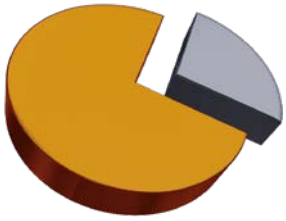
Anciennement publics, les secteurs de l'énergie, de la poste, de l'eau ont été privatisés et ouverts à la concurrence avec les conséquences que vous connaissez.

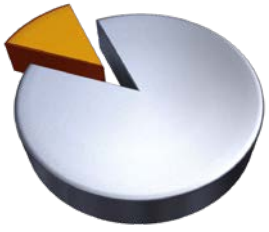
Pensez-vous qu'il faille également sortir le transport ferroviaire du domaine public ?

- **NON : 90,48 %**
- **OUI : 9,52 %**

Les trains que vous empruntez sont-ils souvent victimes de retard ou de suppression ?

- **NON : 26,29 %**
- **OUI : 73,71 %**





Trouvez-vous les services en gare et dans les trains suffisants ?
(Présence des personnels, ouverture des guichets, signalétiques, etc.)

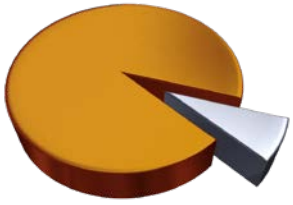
- **NON : 86,94 %**
- **OUI : 13,06 %**

Doit-on favoriser le ferroviaire pour lutter contre le réchauffement climatique ?

- **NON : 2,89 %**
- **OUI : 97,11 %**

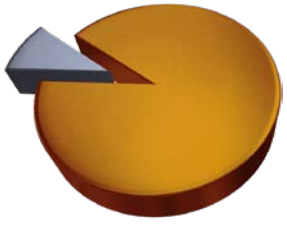
Le train doit-il être accessible à tous, quel que soit son lieu de résidence ?

- **NON : 7,62 %**
- **OUI : 92,38 %**



Vous sentez-vous concerné-e par les actions menées par les cheminots pour défendre et développer la qualité du réseau ferroviaire français et le service public ?

- **NON : 9,60 %**
- **OUI : 90,40 %**



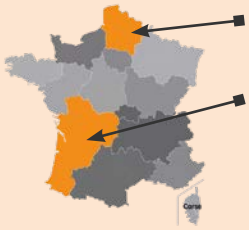
LaVraie info
est une publication de la Fédération CGT des cheminots
Case n° 546 - 93515 Montreuil Cedex
Tél. 01 55 82 84 40

ISNN 2606-0205
Dépôt légal mars 2018

Directeur de la publication :
Laurent Brun

Responsable de la rédaction :
Cédric Robert
Création et réalisation :
Comtown Productions, Paris
Impression : Rivet PE, Limoges

+ de 65 millions
C'est le nombre de personnes que la France recense sur le territoire. Zones denses et rurales alternent avec une densité moyenne de **118 habitants au km²**



180 habitants au km², dans les Hauts-de-France, **70 habitants au km²,** en Nouvelle-Aquitaine. Pourtant ces deux régions comptent **7 millions d'habitants.**

Droit au transport pour tous

DR

Fournir un accès au train au plus grand nombre, dans de bonnes conditions, en tout point du territoire, à des tarifs équitables : telle est la mission du service public. Elle doit le rester !

Certains experts tentent d'opposer territoires ruraux et métropoles au nom de la rationalité économique. C'est une attaque grave qui pourrait conduire à la suppression de milliers de kilomètres de lignes.

Certes, le train ne peut pas amener les usagers en bas de chez eux. Mais il peut déployer un réseau de lignes et de gares qui permette l'accès au plus grand nombre. Cela répond aux principes d'égalité de traitement et d'aménagement du territoire. Et à ce titre, les « petites lignes », comme les nomment les experts, doivent perdurer.

Le Teil, un exemple type
Le Teil, une petite ville d'Ardèche (07) de 8 500 habitants, est située sur la rive droite du Rhône. Selon le rapport Spinetta, le transport ferroviaire n'y est pas recommandé. Pourtant, la ville subit chaque jour des embouteillages massifs, du fait de la géographie du territoire. Pour y remédier, l'État prévoit un contournement routier au nord, la RN 102 !

La CGT propose une autre solution. Actuellement des cars départementaux roulent à côté de la voie ferrée qui longe la rive. Il suffirait d'ouvrir celle-ci aux trains de voyageurs pour desservir toutes les communes du trajet. Une partie des habitants pourraient ainsi utiliser le transport collectif ! Les cars pourraient desservir les villages dans le cœur du territoire.
Cette ligne ferroviaire serait-elle directement rentable ?
Peut-être pas…
Serait-elle utile et socialement efficace ?
Certainement !

À Paris, même combat
En région parisienne, les lignes de RER B et D sont saturées par des millions de voyageurs. Elles empruntent toutes deux le tunnel de Châtelet-les-Halles qui agit comme un goulet d'étranglement et oblige à supprimer des trains au moindre problème. Doubler le tunnel améliorerait de beaucoup leur fréquence et leur régularité.

Que ce soit pour Le Teil ou le RER francilien, des investissements sont nécessaires. Il est impensable d'opposer les transports ruraux et métropolitains. L'État doit garantir le droit au transport collectif des usagers en assurant les investissements nécessaires partout. ■

En bref

PRINCIPE DE RENTABILITÉ ET RÉACTIONS EN CHAÎNE

Lorsqu'un service public abandonne un territoire, cela enclenche souvent sa désaffection : l'industrie, les commerces et les autres services publics se trouvent fragilisés. Le train ne fait pas exception.

Ainsi, dans le Cantal, depuis 1970, la fermeture de lignes ferroviaires s'est cumulée avec la fermeture de la moitié des écoles, un tiers des centres des impôts, 75 % des bureaux de postes… Et le phénomène ne cesse de s'accentuer.
Difficile dans ces conditions d'attirer des populations et des industries.

Il en va de même pour le recrutement de personnels qualifiés. L'hôpital de Cosne-Cours-sur-Loire dans la Nièvre (58) était en pénurie d'infirmiers anesthésistes.

À l'époque, le train a permis de trouver un volontaire parisien. La desserte permettait en effet à sa compagne de conserver son emploi à Paris.
Mais dès lors que celle-ci a été modifiée, cela n'a plus été possible. Le couple est retourné à Paris.

Pouvons-nous abandonner les deux tiers des départements français, dont la population est inférieure à 100 habitants au km², au simple motif que leur fournir le même service qu'ailleurs n'est pas rentable ?

Le service public ferroviaire, notamment grâce à ses logiques d'égalité de traitement et de continuité du service, permet le développement des territoires.
Il faut le préserver !

MODE DE TRANSPORT

La SNCF, outil de complémentarité

Alors que le groupe public SNCF couvre à lui seul un grand nombre de modes de transport par l'intermédiaire d'un millier de filiales, aucune complémentarité n'est travaillée. C'est le taux de rentabilité qui prime, entretenant une concurrence fratricide entre les filiales routières et la compagnie ferroviaire. Pourtant plusieurs d'entre elles opèrent en France dans le transport routier de marchandises ou de voyageurs et pourraient coopérer avec la SNCF.

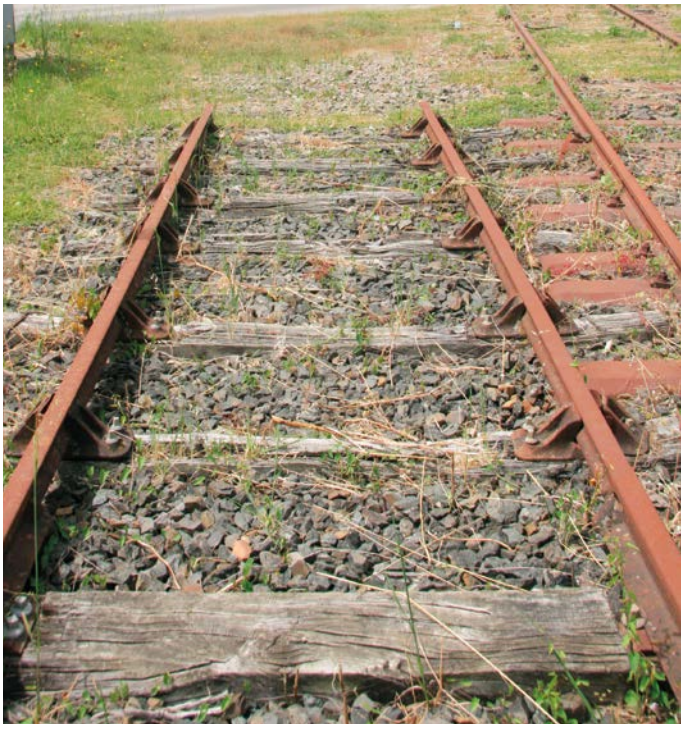
La CGT considère que ce « laisser-faire » est néfaste. Selon elle il faut, au contraire, imposer un schéma cohérent où la desserte ferroviaire serait le pivot de l'offre publique de transport.

La complémentarité entre la SNCF et sa filiale Geodis permettrait de construire des solutions logistiques complètes pour le transport de marchandises. Les acheminements longue distance pourraient être faits par chemin de fer et des dessertes terminales par route. Une telle coopération tiendrait compte des enjeux environnementaux, tout en soutenant le pavillon routier français.
Concernant le transport de voyageurs, les dessertes des réseaux de cars ou de transports urbains gérés par Keolis pourraient être élaborées à partir des graphiques horaires du train, ce qui garantirait un service de correspondances efficace. ■

© Georges Bartoli

RÉSEAU SECONDAIRE

Des lignes en déroute



© Patrice Morel

Le réseau ferré national est actuellement géré par SNCF Réseau qui assure cette mission pour l'État. Mais il est confronté à une dette de plusieurs dizaines de milliards d'euros.

Cette dernière, qui résulte des coûts qu'a dû supporter la SNCF pour construire des lignes à grande vitesse, plombe depuis plusieurs décennies le ferroviaire, conduisant à des choix d'abandon du réseau. En effet, la politique du tout TGV a privilégié les investissements sur des développements nouveaux, au détriment du réseau classique.

Une menace de longue date

En 1995, la question des moyens financiers pour entretenir ces infrastructures se posait déjà. Ainsi le conflit social qui a eu lieu avec les cheminots à l'époque portait, entre autre, sur le refus de fermeture de quelque 6 000 km de lignes décidée alors par le gouvernement et la direction SNCF.
Si les cheminots, par leurs interventions, ont fait reculer la direction de l'entreprise, l'État n'a jamais assumé ses responsabilités de décideur en reprenant à son compte cette dette.
Récemment, face au délabrement et au vieillissement des lignes ferrées, une prise de conscience a eu lieu.
Le choix de réorienter les moyens financiers vers le réseau ferroviaire dit classique a été décidé mais uniquement pour le réseau le plus circulé.

Le coup de grâce

Certaines dispositions de la loi portant réforme du ferroviaire de 2014, à laquelle la CGT cheminots s'est opposée, ont supprimé le financement destiné à l'entretien des lignes circulées par moins de 20 trains par jour. L'avenir de ces lignes classées 7 à 9 par l'Union internationale des chemins de fer, et qui constituent 44 % du réseau national, se joue sur des critères économiques et de rentabilité (voir page 3). Aujourd'hui le rapport Spinetta, dans la ligne du rapport Duron, ratifie cette volonté politique en proposant de fermer 56 lignes de trains et 190 gares, soit environ 9 000 km de lignes ferroviaires. ■

VRAIE info +

LE TRAIN UN OUTIL ÉCONOMIQUE

En se désengageant du renouvellement et de la modernisation des réseaux secondaires, l'État crée des inégalités territoriales supplémentaires.

Plus la région est constituée de territoires ruraux, plus elle est parcourue par de petites lignes. Celles qui ne bénéficient d'aucune dotation spécifique et sont souvent exsangues financièrement, se retrouvent dans l'impasse. D'autres doivent faire face à des choix cornéliens.

C'est dans ce cadre que certaines régions décident d'investir dans la rénovation de certaines lignes, comme en région Grand Est, au détriment d'autres. Dans les Vosges, les lignes Saint Dié-Épinal et Épinal-Luxeuil se voient condamnées. Non seulement, les populations seront obligées de passer par la route, mais aucune perspective pour le fret n'a été engagée non plus. D'autres régions comme Auvergne-Rhône-Alpes ou les Hauts-de-France envisagent la mise en place de lignes de bus, faute de pouvoir investir dans le réseau ferroviaire. Cela risque aussi d'être le cas pour plusieurs départements de Nouvelle-Aquitaine.
Ces derniers n'auront d'autres choix que de reporter la presque totalité de l'offre de transport ferroviaire vers la route si les préconisations du rapport Spinetta sont suivies d'effets.
Ces quelques exemples démontrent que l'application des mesures proposées dans ce rapport créerait inexorablement l'enclavement de certains territoires. Très vite, la désertification crée du chômage. En effet, un territoire sans transport n'attire aucun investisseur. Les entreprises délocalisent ou, tout simplement, ferment.
Le rapport Spinetta s'interroge sur le coût de l'existence ou du maintien du train, mais il n'étudie pas le coût complet de son absence ! L'illustration la plus parlante est probablement celle de l'usine Arcelor Mittal de Saint-Chély-d'Apcher (200 salariés et 300 emplois indirects). Sa pérennité est liée à l'existence de la ligne des Causses. Sans le train pour expédier ses productions, l'usine serait condamnée et les emplois avec…

LE POTENTIEL DES LIGNES DE PROXIMITÉ

Réseau de proximité, quelle viabilité ?

© Patrice Morel

En raison du manque de maintenance et d'investissement, et pour des raisons de sécurité évidentes, pratiquement toutes les lignes dites de proximité sont frappées de ralentissement. Il est courant d'y circuler à moins de 60 km/heure, même avec des trains modernes.

Pour pouvoir les utiliser à nouveau normalement, il est impératif de les remettre à neuf et de rompre avec les choix politiques d'abandon qui ont conduit à ces situations.

Pour cela il faut s'appuyer sur l'augmentation du trafic des lignes dont le potentiel est loin d'être négligeable. Pour que leur modernisation soit productive, elle doit être associée à une offre de transport et des horaires adaptés.
Avec des trains ayant repris de la vitesse, l'offre deviendrait tout de suite plus intéressante vis-à-vis des transports routiers. Il serait alors envisageable d'en faire circuler plus, ce qui générerait des recettes nouvelles pour l'entretien du réseau. ■

Ma priorité : votre sécurité.
Fier d'être cheminot.
© Georges Bartoli

24 691
Soit le nombre d'aiguillages sur le réseau.

49 283
C'est le nombre de kilomètres de voies principales exploitées.

© Georges Bartoli

4 831 km
de ralentissements en 2016 pour **5 472 km** au 30 juin 2017 par défaut d'entretien.

Les causes de la dégradation

DR

Ces dernières semaines, de nombreux incidents ont largement perturbé le trafic ferroviaire et ont été mis sur le devant de la scène, tant l'impact a été important sur la régularité des circulations.

La sous-traitance n'est pas la seule responsable des maux actuels, mais elle y contribue, son utilisation à la SNCF ayant changé profondément le modèle industriel.

La maintenance du réseau a été fortement dégradée suite à plusieurs années sans investissement.

Il a donc fallu engager un effort de régénération qui a entraîné une augmentation des travaux à réaliser. C'est ce qui justifie, selon la direction SNCF, le recours aux entreprises privées. Les conséquences ne se sont pas fait attendre. L'emploi cheminot à la SNCF a connu une forte baisse.

Ces coups de balancier ont complexifié la transmission des savoir-faire pourtant incontournable dans des métiers à très haute technicité. Cela rajoute donc des difficultés à celles existantes. ■

EMPLOI

Réinternaliser les charges de travail

© Patrice Morel

La sous-traitance coûte 10 % plus cher que la SNCF. La réinternalisation des tâches au sein de l'entreprise permettrait une économie et un rééquilibrage de la charge de travail.

Ce retour aurait aussi pour effet de réduire considérablement les délais autour des phases d'entretien. Revenir à une maîtrise totale de toutes les composantes du système ferroviaire, tant au niveau des bureaux d'études que de la maîtrise d'œuvre, ferait par ailleurs réaliser un gain évident de qualité de production à la SNCF.

Les malfaçons engendrées par des réalisations à la va-vite obligent les cheminots de la SNCF à effectuer des reprises de travaux. Les salariés de ces entreprises sous-traitantes ne sont évidemment pas responsables de la situation.
Ils subissent également ces mauvais choix et sont souvent placés dans des situations précaires. ■

L'emploi cheminot au cœur des savoir-faire

L'entretien des infrastructures est actuellement assuré par 32 720 agents (ils étaient 37 508 en 2004), formés spécifiquement à cette mission.

De nombreux métiers composent la fonction Équipement à la SNCF et relèvent d'une technicité accrue que seule une formation adaptée et une expérience de terrain par une application courante permettent de maîtriser.

Au fait de ces exigences et alors que l'accroissement des besoins en personnel sur les chantiers de régénération est de plus en plus important, SNCF Réseau n'assurera aucun recrutement en 2018. Une décision qui engendrera une perte nette de 680 emplois.

L'effectif actuel s'avère donc être sous-dimensionné. Un constat que confirment les nombreux dysfonctionnements survenus ces derniers mois.
Ceux-ci démontrent également que les choix actuels ont des répercussions importantes sur la régularité des circulations.
Il faut que des moyens soient mis en œuvre pour permettre un réel transfert des savoirs, et réduire les effets des

© Georges Bartoli

creux générationnels créés par des politiques d'emploi désastreuses, pendant qu'il en est encore temps.
La formation interne à la SNCF est un outil efficace, qui doit être utilisé à plein régime. ■

Ma priorité : votre sécurité.
Fière d'être cheminote.
Vitesse limite
140 km/h
© Patrice Morel

RÉHABILITATION DU FRET

Report modal de la route vers le rail : une urgence

© Georges Bartoli

En 2006, année d'ouverture du trafic intérieur fret à la concurrence, Fret SNCF transportait 41,2 Gtk de marchandises. Six ans auparavant, il en transportait 57,7. En 2016, le trafic a atteint péniblement 32,6 Gtk, tous opérateurs confondus. Dans la même période, la part du rail dans les modes de transport s'est effondrée, passant de 15,85 % à 9,63 %. La part du routier est passée quant à elle, de 76,2 % à 85,01 %.

Ce résultat est la conséquence des politiques de transport initiées depuis 30 ans. Ces dernières ont développé le transport routier au détriment du rail et ont laissé la SNCF décider de sa stratégie pour le Fret. Mais celle-ci a été plus que hasardeuse. Les fermetures des dessertes et des triages, accompagnées de suppressions de personnel, ont affaibli les capacités productives de Fret SNCF et dégradé les conditions de travail des cheminots.

Pourtant, lorsque l'Europe libérale a décidé d'ouvrir le fret ferroviaire à la concurrence, cette dernière a été mise en place avec l'aval de la SNCF. L'entreprise a pu ainsi organiser sa propre concurrence en interne en offrant les trafics les plus rentables à ses filiales et aux entreprises privées.

Droit d'alerte économique

En 2013, les élus du Comité central d'entreprise de la SNCF (CCE) ont entamé une procédure de droit d'alerte économique. Faute d'explications de la part de la SNCF, le CCE a établi un rapport pointant les responsabilités respectives de l'État et de la direction SNCF.

Celui-ci a révélé la culpabilité de l'État qui avait mis en œuvre une politique de transport privilégiant le tout routier, avec la complicité de la direction SNCF, qui avait cloisonné les activités et les métiers pour volontairement démanteler le fret.

Des coûts dissimulés

Des études démontrent que le rail est plus économique que les autres modes (dont principalement le routier). Les infrastructures routières coûtent 16 Mds € / an (investissement/exploitation) auxquels on peut rajouter les coûts externes (pollution, accidentologie, santé publique, congestion routière…). Le tout est pris en charge par les collectivités.

Par ailleurs, les entreprises de transport bénéficient d'exonérations fiscales importantes sur les produits pétroliers.

Un enjeu global

Organiser le report modal de la route vers le rail est donc une urgence environnementale, économique et sociale. Mais cela ne peut passer que par l'action publique, seule à même d'organiser une politique multimodale qui repositionne chaque mode de transport sur son domaine de pertinence. ■

En bref

LA MULTIMODALITÉ

Alors que des ports européens comme Hambourg remettent une partie conséquente de leur trafic au mode ferroviaire, (25 %), le port du Havre n'en distribue que 3 à 4 %. Dans une logique multimodale, le développement des ports maritimes pourrait s'appuyer sur plus d'acheminements fluviaux et ferroviaires. Pour cela, il faut déterminer les besoins de distribution de proximité (dans les métropoles par exemple). La logistique du dernier kilomètre, souvent avancée comme un frein à cette collaboration, doit également être repensée et solutionnée.
Il est aussi nécessaire de s'intéresser aux acheminements en amont et de définir les infrastructures dont nous avons besoin (hôtels logistiques, plateformes intermodales ou cross-dock (transbordement quai à quai sans stockage pour la distribution urbaine).
Le transport public de marchandises par rail constitue là aussi un enjeu d'avenir.

LA PREUVE PAR L'EXEMPLE

Rungis, otage du mode routier

Le marché d'intérêt national de Rungis (MIN) en région parisienne est le plus grand marché alimentaire de gros dans le monde. Muni d'une gare de marchandises et très bien relié au réseau ferré, ce marché ne reçoit pourtant qu'un seul train par jour en provenance de Perpignan ! Depuis ce même lieu, 250 poids lourds arrivent quotidiennement sur le marché. L'autoroute A86, située à proximité, voit passer un poids lourd toutes les 6 secondes en moyenne.
La Fédération CGT des cheminots a formulé des propositions concrètes et réalisables pour développer l'activité ferroviaire à Rungis, notamment en lien avec les ports maritimes. ■

CHIFFRES CLÉS

6 700 cheminots travaillaient au Fret SNCF en 2017 (13 732 en 2009).

1 fret = **50** **en moins** sur les routes.

1 000 tonnes/km de marchandises acheminées par la route génèrent 5 fois plus de coûts externes pour la collectivité que le fer.

35,9 milliards d'€ c'est le coût annuel de l'entretien, la régénération et les travaux neufs des routes pour les contribuables.

FRET

57 mds de tonnes/km (Gtk) ont été transportées par SNCF en 2000.

38 mds de tonnes/km (Gtk) ont été acheminées par toutes les entreprises ferroviaires en 2016.

-33 % de trafic fret en 15 ans.

+ 1 800 000 sur les routes en 15 ans.

EURO CARGO RAIL

55 millions d'€ de déficit en 2016 pour 177 millions d'euros de chiffre d'affaires.

GESTION PAR ACTIVITÉS

Quelles sont les causes des dysfonctionnements ?

© Patrice Morel

Les dysfonctionnements qui perturbent le quotidien des usagers trouvent leur origine dans la mise en place de la gestion par activités et la séparation de la SNCF en trois entreprises.

Une organisation purement comptable a été mise en place au sein de la SNCF dans les années 1990. Elle était alors limitée au fait d'identifier les coûts et les recettes générés par chacune des activités. Malheureusement, elle a très vite conduit à l'instauration d'une logique dite de client/fournisseur au sein même de l'entreprise, avec une facturation interne entre les différents services !

Un système poussé à l'extrême

Au début des années 2000, ce processus a été appliqué aux cheminots pour soi-disant affiner la gestion financière activité par activité. Cela a eu pour effet de les isoler les uns des autres au sein de leur métier. Chaque cheminot s'est retrouvé affecté à une activité, Fret, TGV, TER, Transilien, Intercités. Les organisations du travail, roulement, formation professionnelle, recrutement, ont suivi. La séparation a été poussée jusqu'à la dédicace des matériels.

Une logique de l'absurde

En pratique, les agents sont dédiés à une activité précise ou à un produit, sans pouvoir intervenir en dehors de leur périmètre. Par exemple, un vendeur d'une gare d'Île-de-France travaillant pour le Transilien ne peut vendre de billet TGV, Intercités ou TER alors que l'outil de travail le lui permet. Cette logique improductive s'applique aussi au matériel. Ainsi, une locomotive dédiée au Fret ne peut assurer la traction d'un train de voyageurs même si c'est la seule disponible. La SNCF préfère supprimer le train ! L'entreprise va jusqu'à organiser sa propre structure (y compris ses filiales) par produit et par axe : Ouigo, Inoui, Intercités, TGV Paris-Lyon, selon le type de marchandises au Fret, cloisonnant et rigidifiant encore plus la production. Alors que le ferroviaire a besoin de privilégier la réactivité, notamment en cas d'aléas, le cloisonnement opéré depuis des années pénalise les usagers. ■

DE LA SNCF AU GPF

Un éclatement programmé !

© Patrice Morel

Les nombreux dysfonctionnements vécus par les usagers fin 2017 sont la traduction du gaspillage engendré par la réforme de 2014, et des restructurations imposées à l'entreprise depuis 1983.

À cette époque, elle devient un Épic (établissement public à caractère industriel et commercial). Des « contrats de plan » pluriannuels règlent l'ensemble des relations entre l'État et l'entreprise. La réforme de 1997 confie la propriété du réseau ferroviaire à Réseau ferré de France (RFF), mais aussi la partie de la dette liée à la construction des lignes TGV. Il est alors décidé que RFF s'autofinance par la facturation de péage pour chaque train, la SNCF continuant à assurer la gestion et la maintenance du réseau.

En 2014, une nouvelle réforme, au prétexte de réunifier propriétaire et gestionnaire du réseau, sépare le système ferroviaire en trois entreprises différentes, indépendantes les unes des autres. SNCF Mobilités, SNCF Réseau et SNCF (holding) voient alors le jour, rassemblées sous l'appellation GPF (Groupe public ferroviaire). La question du financement et de la dette, qui continue à augmenter, n'est toujours pas abordée. Les récents rapports Duron et Spinetta annoncent l'objectif de la prochaine réforme qui prône l'ouverture à la concurrence. Modifier le statut d'Épic permettrait à terme l'ouverture du capital. Sont aussi envisagées la suppression d'une partie du réseau et la fin du contrat social qui lie les cheminots à la SNCF. Elle est donc dans la continuité des précédentes. ■

VRAIE info +

UN SYSTÈME CONFLICTUEL

La gestion par activités permet-elle de concilier intérêts financiers, développement économique et réponse aux besoins de transports ? Pas si sûr… Ce qui se passe actuellement au sein de l'entreprise concernant les frais de péages illustre assez bien les paradoxes d'un tel système. SNCF Mobilités planche sur la rentabilité des TGV, jugeant que le niveau des péages facturés par SNCF Réseau la met en péril. Divers scénarios sont sur la table, dont celui d'optimiser les circulations. Mais moins de trains, ce sont moins de péages qui rentrent dans les caisses de SNCF Réseau !

CHIFFRES CLÉS

LA SNCF EN 10 ANS

162 193

salariés en 2008
à la SNCF et à RFF (Réseau ferré de France), alors propriétaire de l'infrastructure.

143 024

salariés en 2018
du Groupe public ferroviaire (GPF), répartis dans trois entreprises : SNCF Réseau, SNCF Mobilités et SNCF Épic de tête.

19 169

emplois supprimés
en 10 ans.

CHIFFRES CLÉS

SNCF : UN GROUPE MONDIAL ET MULTIPLE

260 000 salariés

951 filiales réparties dans **120** pays

32 mds d'euros de chiffre d'affaires

UNE ENTREPRISE PUBLIQUE UNIQUE ET INTÉGRÉE

Le retour à l'efficacité

Une entreprise unique, c'est un gage d'efficacité, de cohérence et de réactivité. C'est aussi une qualité de service améliorée pour les usagers.

Mais pour ce faire, l'entreprise doit être aussi « intégrée », c'est-à-dire que les services, les moyens et les personnels doivent être réunis et mutualisés au sein d'un même pôle.

Cela implique donc que l'ensemble des cheminots qui concourent au service public ferroviaire fassent partie de la même entreprise.

Or, nous sommes loin d'une entreprise unique !

© Patrice Morel

Depuis 2014, l'organisation du ferroviaire public autour de trois entreprises, SNCF Mobilités, SNCF Réseau et SNCF, avec des gestions et des fonctionnements différents, exclut toute mutualisation et péréquation des moyens.

Un peu de bon sens

Si nous voulons retrouver un système ferroviaire efficace et répondant aux besoins de transports de la population, il est impératif de faire tomber les barrières construites depuis des années. Permettre à chacune et chacun de travailler dans le sens du service aux usagers et non pour atteindre des objectifs de rentabilité est une des solutions pour améliorer l'efficacité du ferroviaire sur l'ensemble du territoire. Mais elle n'est pas suffisante. La reprise de la dette et celle du financement du réseau sont nécessaires pour établir les bases d'un service public pérenne. Enfin, le principe de coopération entre les différents services, métiers et activités en proximité doit prévaloir.

L'aménagement du territoire exige quant à lui un dialogue plus efficace avec les élus locaux et les représentants des associations d'usagers. Là encore, l'existence d'un coordinateur responsable de la production ferroviaire dans sa globalité est impérative.

Retrouver l'efficacité

Une telle organisation de la SNCF générerait une réactivité beaucoup plus importante et une réponse adaptée aux besoins de transports en cohérence avec la réalité de chaque territoire.

Une mutualisation de l'ensemble des moyens de production serait aussi beaucoup plus économe en termes de moyens humains, matériels et financiers. ■

CHEMINOTS

Plusieurs métiers, une profession

Un chemin de fer efficace nécessite une cohésion et une complémentarité des métiers de cheminots. Au regard de cette exigence la gestion par activités constitue un contresens.

Il paraît évident que pour être efficace, un système ferroviaire où circulent des trains de toutes natures doit être régi par un principe de mutualisation des moyens humains et techniques.

Ainsi, les locomotives et conducteurs doivent pouvoir tracter tous types de matériels roulants.
De même l'exploitation doit être assurée par des agents de la même filière quels que soient les trains (voyageurs et fret).

C'est pourquoi, la CGT revendique que quel soit le type de métier exercé, il puisse l'être sur l'ensemble des activités de l'entreprise dans le respect des règles de sécurité. Cela implique que les recrutements et les formations professionnelles soient pensés et dispensés en fonction du métier et non du poste de travail à tenir. Le service public ferroviaire pourrait ainsi être assuré par des cheminots maîtrisant leurs métiers et avec une vision, une compréhension et une maîtrise globale du système ferroviaire.

Cela constituerait un atout essentiel dans la gestion de la production au quotidien, en cas de situation perturbée, et améliorerait la qualité du service et de l'information aux voyageurs. ■

© Patrice Morel

Agents de maintenance de l'infrastructure, du matériel, de conduite, commerciaux, agents en charge de la circulation des trains, de la police ferroviaire, agents administratifs...

TOUS CHEMINOTS !

EFFICACITÉ ÉCONOMIQUE

La vérité sur les comptes SNCF

La SNCF coûte trop cher !
Tel est en substance, le message relayé à l'envie par les médias. Cette stigmatisation récurrente des finances et de l'efficacité du Groupe public ferroviaire (GPF) justifie les attaques menées sur les conditions sociales des cheminots.

Certes, la SNCF est subventionnée par l'État. Mais il ne s'agit pas d'une exception. Tous les modes de transport sont largement subventionnés, en particulier le mode routier.

Quant à l'efficacité, elle peut être jugée à partir d'un rapport publié en 2017 par le Boston Consulting Group. L'étude réalisée montre qu'elle est, de façon générale, proportionnelle aux contributions publiques. Ces contributions sont également très importantes dans tous les autres pays d'Europe. La France, qui est d'ailleurs classée huitième par rapport aux subventions, est sixième en matière d'efficacité.
L'argent public versé à la SNCF semble donc loin d'être dilapidé.
Enfin, lorsque l'on regarde le détail des comptes du GPF, l'on constate que contrairement aux idées reçues, les comptes des Épic SNCF Réseau et SNCF Mobilités, sont très sains en matière d'exploitation. Ce qui plombe les résultats en revanche, ce sont les investissements et la dette. Et pour cause… Il faut rattraper en dix ans la régénération du réseau qui n'a pas été réalisée ces quarante dernières années…
Pour 2018, 6 milliards d'euros seront investis. Ils seront financés à moins de 40 % par les pouvoirs publics ! Une partie des 60 % restants sera assumée par les recettes de l'entreprise publique, c'est-à-dire par le prix payé par les usagers, une autre par le travail des cheminots, largement mis à contribution. Le restant viendra gonfler la dette. ■

© Patrice Morel

CHIFFRES CLÉS

La route rafle la mise

Part des subventions perçues par mode de transport

INVESTISSEMENTS ET ENTRETIEN DES INFRASTRUCTURES

99 % 40 %

TRANSPORT COLLECTIF DE VOYAGEURS

66 % 61 %

DR

RESSOURCES

Pour un financement pérenne

La répartition des subventions montre que le transport public ferroviaire est sous-financé par rapport aux autres modes. Les deux précédentes réformes ferroviaires de 1997 et 2014 n'ont apporté aucune solution. Il en est de même pour celle en préparation. Les problèmes perdurent, ce qui pèse de plus en plus fortement sur la qualité du service rendu.
Une amélioration de la qualité et un vrai report modal qui réponde aux enjeux sociaux et environnementaux nécessitent des financements nouveaux et stables.
La CGT propose que la taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques (TICPE, anciennement taxe intérieure sur les produits pétroliers ou TIPP) soit intégralement affectée au financement des infrastructures ferroviaires, routières, fluviales et portuaires.
Cela permettrait de supprimer les péages ferroviaires et soulagerait les budgets des collectivités qui assument actuellement l'entretien de 99 % du réseau routier. D'autres financements pourraient être apportés par la nationalisation des autoroutes privatisées, dont les profits sont vertigineux, et la création d'un versement de transport additionnel. Ces ressources assureraient le financement des investissements de régénération et de développement du réseau, ainsi que le développement du service public, et cela à un coût inférieur à celui actuel pour les usagers.
Quant à la dette, qui résulte d'investissements décidés par l'État sans qu'il les ait financés, ce dernier doit la reprendre à sa charge, dans une structure de défaisance, comme cela a déjà été fait ailleurs dans d'autres structures publiques. ■

Ma priorité : votre sécurité.
Fier d'être cheminot.
SNCF
POLICE DES CHEMINS DE FER
Agent Assermenté
© Patrice Morel

ORGANISATION DU TRAVAIL

La spirale infernale

« Les cheminots ne savent pas ou ne veulent pas travailler. Ils auraient un statut privilégié et des conditions de travail *ad hoc* ». Cette ritournelle énoncée à leur encontre par la direction SNCF cache une tout autre réalité.

La campagne de disqualification menée tambour battant par la direction lui sert en fait à justifier son refus de donner aux cheminots les moyens de faire leur travail et l'externalisation de leurs charges. Elle lui permet aussi de dévier le regard des usagers des vraies causes de la dégradation de la qualité de service qui leur est proposée.

© Comtown

Les usagers concernés

En effet, force est de constater que les incessantes réorganisations des établissements constituant la SNCF puis le GPF ne lui ont pas permis de tenir ses promesses.
La qualité de service pour les usagers ne s'est pas améliorée, bien au contraire.

Orchestrées au motif de la réduction des coûts, elles n'ont, par exemple, pas permis la baisse du prix du billet de train.

Baisse des moyens

De leur côté, les cheminots ont vu leurs conditions de travail se dégrader, aucun moyen supplémentaire ne leur ayant été octroyé pour répondre aux besoins des populations. Le nombre de cheminots est en effet en baisse constante depuis des années.

Cela se répercute sur la qualité du service rendu, sur les conditions de travail et la sécurité du personnel comme des circulations.

Des abus légalisés

À cela s'ajoutent les effets de la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire sur l'organisation du travail des cheminots.

Le texte prévoit des journées pouvant aller jusqu'à 9 heures et 23 minutes de travail effectif sans coupure et des amplitudes de nuit allongées de 30 minutes !

Les agents de la maintenance du réseau ont vu le travail de nuit exploser. Les périmètres d'intervention des agents d'astreinte ont beaucoup augmenté, générant une mobilité épuisante.

Les agents de conduite, mais aussi de la maintenance et du matériel roulant, subissent quant à eux une accentuation du nombre de week-end travaillé.

Le dumping social tue

Dans le même temps, c'est le dumping social qui est instauré par le biais de l'externalisation d'une très grande majorité des travaux de maintenance. Sauf que le risque ferroviaire n'est pas maîtrisé par les salariés des entreprises privées sous-traitantes, faute de formation de ces derniers.

Cette situation engendre des accidents graves, voire mortels. Les premiers perdants sont les victimes de ces accidents. C'est l'ensemble des usagers qui pâtit de cette stratégie. ■

> Conserver le statut des cheminots est indispensable pour servir le service public et assumer les missions qui répondent aux besoins des populations.

EN SAVOIR +

VIDÉOS EN LIGNE

Consultez les vidéos en ligne sur le site du comité d'établissement Maintenance et Travaux qui est en train de réaliser une étude sur le recours croissant à la sous-traitance, le bien-fondé de son modèle économique et l'impact sur la sécurité des circulations et des personnes.

Rendez-vous sur
www.ce-mt.fr
rubrique « expertises »

DUMPING SOCIAL

Au service du business

Pour servir sa politique de réduction des coûts « à tout prix », menée depuis maintenant de nombreuses années, le GPF (ex SNCF) a petit à petit organisé un dumping social chronique.

Ce choix dogmatique et politique vise, à terme, à détruire le statut et l'entreprise publique. Usagers et cheminots sont les grands perdants – *ex æquo* – de cette funeste démarche qui se traduit par l'externalisation des tâches dévolues initialement aux cheminots vers des entreprises privées. Car l'objectif poursuivi n'est pas la recherche d'une meilleure qualité de service. Il s'agit juste de faire baisser les coûts pour le GPF, en faisant réaliser le travail par des salariés aux conditions sociales inférieures à celles des cheminots à statut. Une solution qui, au final, coûte plus cher. Au Matériel par exemple, les pièces sous-traitées doivent être bien souvent reprises par les cheminots. De façon récurrente, elles ne correspondent pas à la demande ou ne sont pas transposables sur le matériel roulant ferroviaire.

Que ce soit pour les cheminots ou pour les salariés de ces entreprises, le dumping social se fait au détriment des conditions de travail des salariés. Il faut augmenter les cadences et réduire, là encore, la masse salariale.
C'est, par exemple, le cas de la maintenance réseau, où des chantiers complets sont confiés au privé.

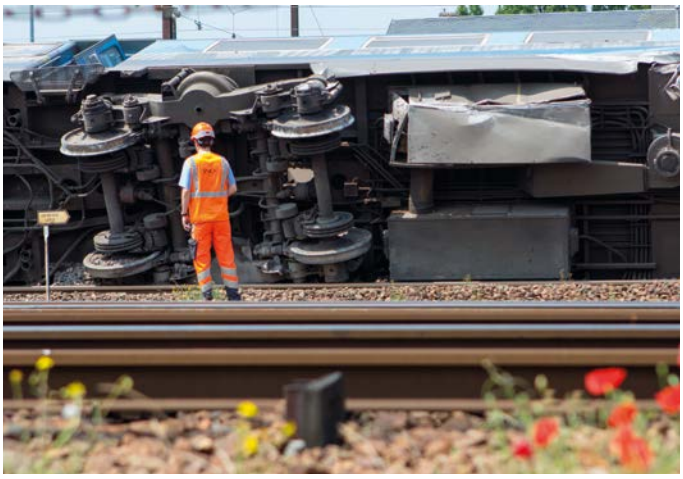
Les gains de productivité sont réalisés sur la masse salariale (salaires et emplois) mais également sur la sécurité des personnels et des circulations. D'ailleurs, de nombreux accidents du travail, dont certains mortels, sont recensés sur ces chantiers.
De même, l'ouverture à la concurrence du trafic intérieur de Fret en 2006 a eu pour effet de dégrader à l'extrême les conditions de travail. Des conducteurs d'entreprises privées nous ont rapportés avoir dormi dans leur cabine de conduite ou sur le banc d'un quai de gare, au lieu d'un lit dans une chambre d'hôtel. D'autres encore ont avoué avoir passé plus de 20 heures d'affilée aux commandes de leur locomotive. ■

SÉCURITÉ FERROVIAIRE

Ne pas se tromper de cible !

Depuis 30 ans, plusieurs accidents ferroviaires blessant ou tuant des usagers et des agents ont été à déplorer sur notre territoire.
Ils ont trop souvent donné lieu à l'incrimination de cheminots quand les enquêtes montraient que ceux-ci ne pouvaient être tenus pour responsables. Cette recherche systématique d'un bouc émissaire a pour seul but de masquer les réalités ainsi que les causes racines qui ont conduit à de tels drames et qui sont à chercher du côté des donneurs d'ordre.
Au motif de vouloir augmenter ses gains de productivité, la SNCF a agi sur plusieurs valeurs d'ajustement contraires aux notions d'un service public ferroviaire digne du XXIe siècle. Certains dirigeants, adeptes du risque calculé et par pur intérêt économique, n'ont pas hésité à mettre à mal la qualité du service et donc la sécurité des populations.

Les différentes restructurations et réorganisations successives mises en place dans l'entreprise ont modifié considérablement, au fil du temps, la qualité de la production. La perte des savoir-faire et du « pouvoir faire », induite par ces choix politiques, ne relève pas de la responsabilité du personnel. Ce sont bien les donneurs d'ordre qui doivent répondent de leurs propres choix et en assumer les conséquences. ■


DR

CHIFFRES CLÉS

SÉRIE NOIRE
Trois accidents coïncident avec la période durant laquelle de profondes réorganisations ont été menées de façon accélérée dans l'entreprise.

2013 Brétigny-sur-Orge
7 morts et 70 blessés dont 9 graves.
Déraillement en gare à cause d'une éclisse défaillante.

2014 Denguin
40 blessés.
Collision de trains.

2015 Eckwersheim
11 morts et 42 blessés.
Déraillement d'un train d'essai LGV.

Aiguilleur, contrôleur et chef de service voyageurs sont trois métiers indispensables à la sécurité des circulations ferroviaires (voyageurs/marchandises). Pourtant la direction souhaite en réduire le nombre. Une logique d'économie risquée.

AIGUILLEUR

Une mission clé, un métier exigeant

© Patrice Morel

Les aiguilleurs gérent les circulations. Ils sont aux commandes des appareils de voie (aiguillages) et des feux de signalisation. Assurant la continuité du service public, ils opèrent 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Ce métier à haute responsabilité requiert des critères de santé physique et psychologique ouvrant la délivrance d'une habilitation d'aptitude sécurité. Une formation professionnelle initiale et continue de haut niveau lui permet de gérer les aléas impactant la sécurité des circulations. Le traitement de ces anomalies nécessite en effet des rapprochements permanents entre les procédures métiers et le trafic ferroviaire en temps réel. Les aiguilleurs constituent de ce fait, un des éléments clés de la chaîne de sécurité et de la continuité des circulations. ■

CHEF DE SERVICE VOYAGEURS

Indispensable à la sécurité

Cet agent possède une formation de haut niveau. La diversité de ses missions en fait un maillon essentiel de la chaîne de la sécurité ferroviaire. Avant le départ, c'est à lui que revient l'application des procédures de sécurité liées à la préparation du départ du train. Il valide aussi l'autorisation de départ transmise par le contrôleur.

Au moment du départ, il veille à ce qu'aucun incident ne survienne : montée ou descente d'un voyageur, anomalie sur le train, porte ouverte…

Sa présence sur le quai l'amène aussi à exercer la fonction d'agent commercial. Malgré son rôle déterminant pour la sécurité des circulations, le métier de chef de service est menacé. ■

CONTRÔLEUR

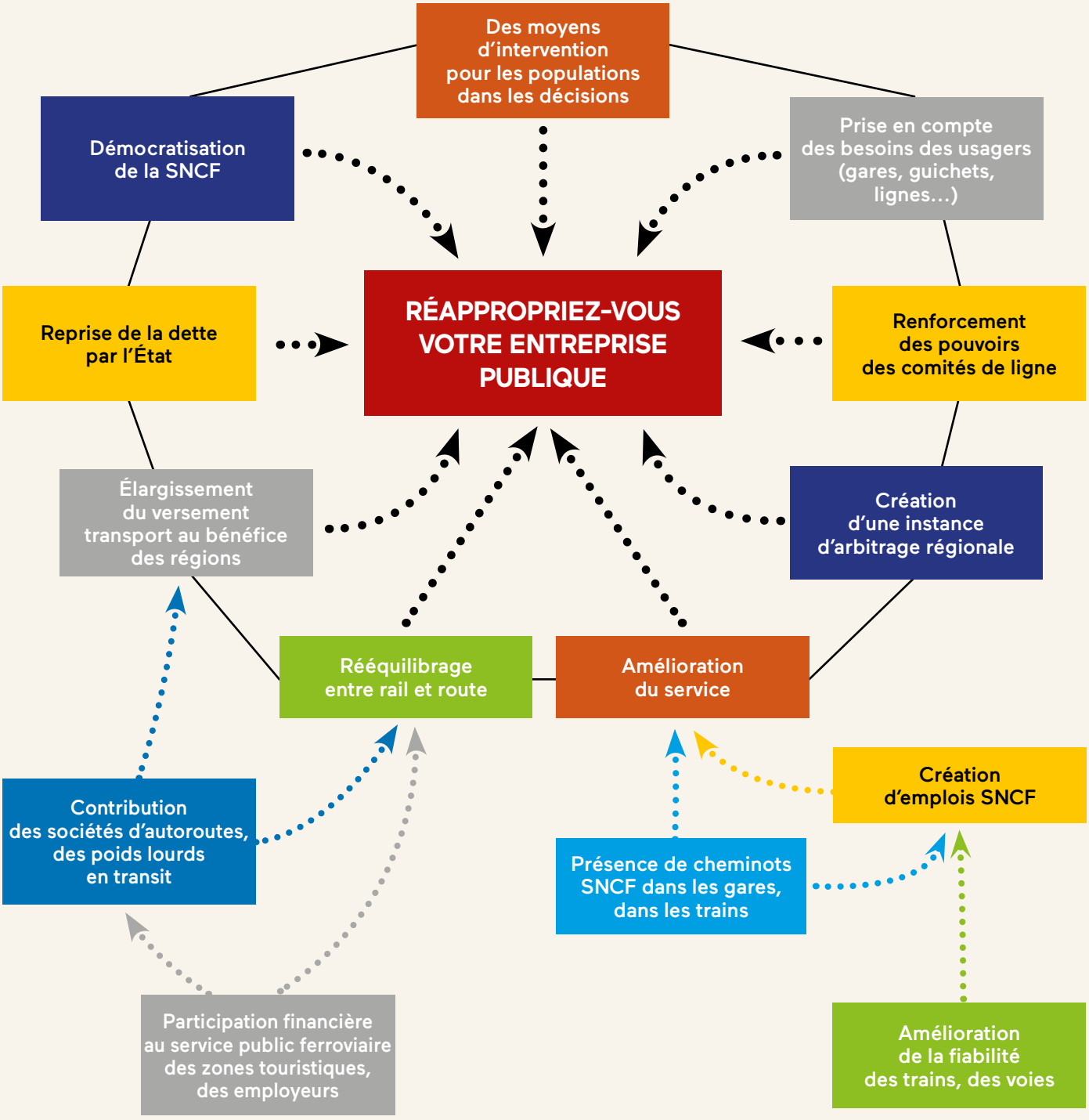
Un rôle sous-estimé

Le premier contact à bord du train, c'est le contrôleur. Au-delà de la simple validation des billets, il effectue de nombreuses missions de sécurité notamment concernant les circulations ferroviaires.
C'est ainsi à lui qu'incombe la responsabilité de décision en cas d'accident. C'est à lui de transmettre l'autorisation de départ, ce qui nécessite d'être vigilant et réactif en cas d'incident.
À bord du train, le contrôleur est aussi celui qui agit en cas de dysfonctionnement matériel. Ses interventions peuvent éviter une situation dangereuse pour la ou les circulations, mais aussi pour les voyageurs.
Ce métier, essentiel dans la chaîne de la sécurité ferroviaire, est aujourd'hui menacé. La direction de la SNCF souhaite en effet réduire drastiquement le nombre de contrôleurs à bord des trains. ■

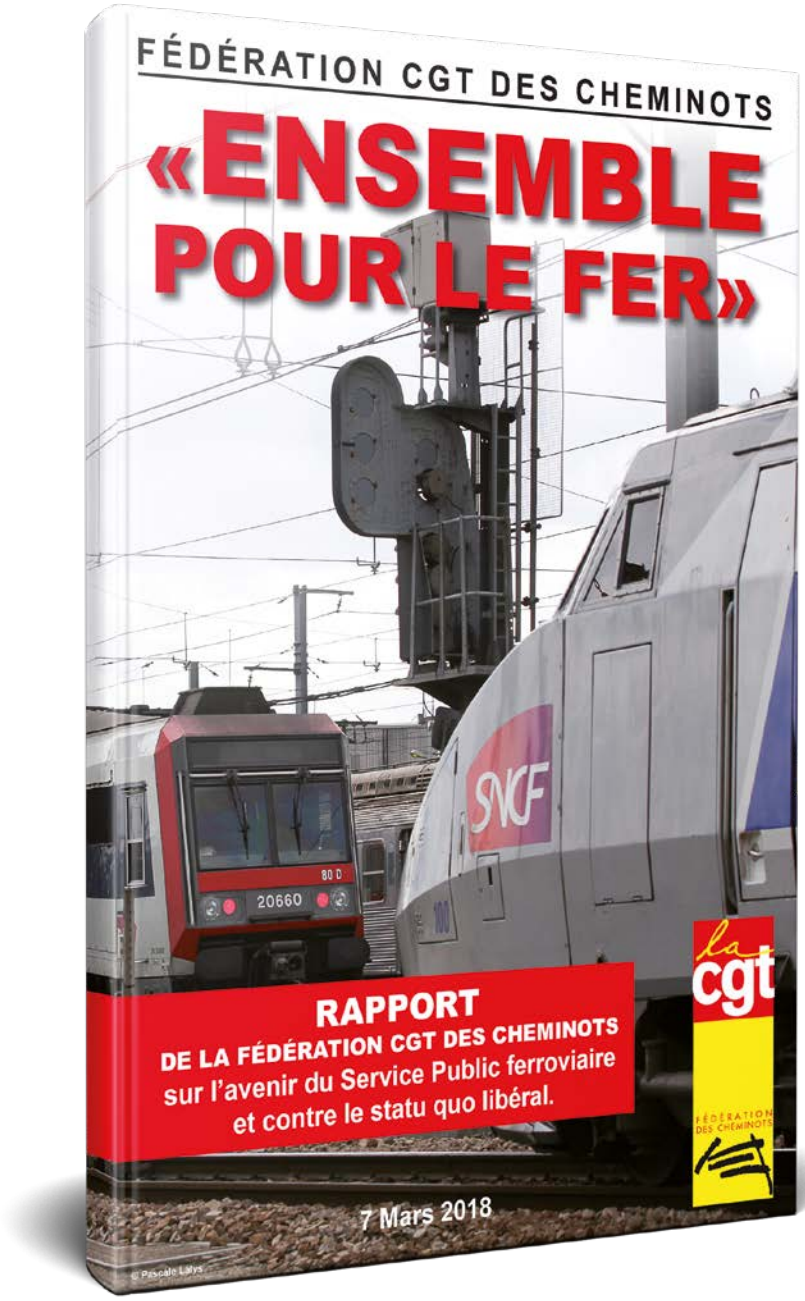
Ma priorité : votre sécurité.
Fier d'être cheminot.
© Patrice Morel

20 ans de réformes, démultiplication des dysfonctionnements !

ENSEMBLE, EXIGEONS LA RÉAPPROPRIATION DE VOTRE ENTREPRISE PUBLIQUE



LE SEUL RAPPORT POUR L'AVENIR DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE



Rapport remis au Premier ministre le 13 mars 2018

À consulter ou télécharger sur www.cheminotcgt.fr