



LA CONCURRENCE ET LA DETTE TUENT LA SNCF ET ALSTOM !

Le gouvernement vient d'annoncer un plan dont les solutions sont on ne peut plus artificielles. Il répond à l'annonce de la fermeture de l'usine de Belfort par la direction d'ALSTOM.

Le problème qui touche l'industrie ferroviaire est plus global : malgré les bonnes intentions affichées par la COP21 sur le développement durable, il n'y a pas de politique de soutien au mode ferroviaire en France. Et cela pèse lourdement sur l'avenir de la filière industrielle.

LE TRANSPORT DE MARCHANDISES JETÉ EN PÂTURE :

Alors qu'en 2000, la SNCF transportait, seule, 55 milliards de tonnes par kilomètre, en 2015 l'ensemble des compagnies ferroviaires ont transporté 33,1 milliards de tonnes par kilomètre (dont 19,9 pour la SNCF), soit une baisse de 40 %, au profit du mode routier. **L'ouverture à la concurrence n'a eu pour effet que de réduire l'activité et de recentrer le transport ferroviaire sur les segments les plus rentables.**

Résultat : les commandes de locomotives pour le transport de marchandises ont baissé. Le gouvernement annonce désormais que le transport de voyageurs va suivre le même chemin avec des expérimentations d'appels d'offres pour les TER. Un véritable non-sens !

La concurrence, c'est aussi les appels d'offres pour la fourniture du matériel. La plupart des trains privés sont tractés par des locomotives produites à l'étranger. Même la SNCF s'y met puisqu'elle a commandé à une société Allemande 44 locomotives FRET en 2016 pour un montant de 140 millions d'euros. Autant d'activités délocalisées alors que ce matériel sera utilisé en France. C'est incompréhensible !

LA DETTE DU SYSTÈME FERROVIAIRE :

L'État a décidé, depuis le début des années 90, la construction de grandes infrastructures, notamment les LGV, dans le cadre d'une politique d'aménagement du territoire. Mais le financement a été supporté dès le début par la SNCF, il constitue aujourd'hui une large partie de la dette du système ferroviaire qui s'élève à 52 milliards d'euros et génère 1,7 milliard de frais financiers. Celle-ci pèse chaque année sur la capacité de financement de l'actuel GPF.

Tout le monde reconnaît que cette dette est une dette d'Etat, y compris l'Union Européenne, mais le gouvernement refuse de l'assumer.

Les péages d'infrastructures ont donc explosé ces dernières années pour tenter d'équilibrer les comptes. La loi du 04 août 2014 issue de la réforme du système ferroviaire n'a, contrairement à ce que les promoteurs annonçaient (gouvernement, direction SNCF, l'UNSA et la CFDT), rien réglé concernant le financement du service public ferroviaire.

Le GPF continue donc d'assumer seul le coût des travaux de régénération du réseau et la poursuite des investissements décidés par l'Etat (4 nouvelles LGV). Le poids de cette dette étouffe le potentiel de développement du mode ferroviaire.



Résultat : les TGV sont moins rentables, certaines liaisons ont été supprimées, les trains d'équilibre du territoire sont menacés d'abandon, et même les TER sont touchés, notamment par les annonces de fermetures pures et simples de certaines lignes ferroviaires. Dans ce contexte, les commandes de matériel roulant sont freinées et l'industrie souffre.

Dans de nombreux pays Européens, les gouvernements ont désendetté leurs entreprises ferroviaires historiques. En Allemagne, la dette de 41 milliards d'euros de la Deutsche Bahn (DB) a été effacée en 1994. Cela permet à l'entreprise d'investir. D'ailleurs, Alstom produira prochainement un train à hydrogène dans l'usine de Salzgitter qui emploie 2500 salariés, car la DB a déjà passé des commandes.

POLITIQUE INDUSTRIELLE CONTRE POLITIQUE FINANCIÈRE :

Lorsqu'Alstom décroche des contrats pharaoniques avec les Etats-Unis (2 milliards d'euros) ou Dubaï (2,6 milliards d'euros), cela ne profite pas à l'emploi en France car ces contrats prévoient des productions sur place. Le développement international n'alimente donc que les actionnaires.

En revanche, la production de 60 à 70 % du matériel Alstom destinée à la France est désormais délocalisée au Kazakhstan ou ailleurs. Dans ces conditions, les commandes publiques, donc l'argent public, ne créent pas ou peu d'emplois dans notre pays. C'est inacceptable !

Pour « conforter le leadership technologique » comme le dit le gouvernement, il faut une véritable politique d'implantation de la recherche, de l'ingénierie et de la production industrielle en France.

Une partie de l'activité liée aux commandes internationales doit être assurée en France, ainsi que la totalité de l'activité destinée au marché Français.

Au lieu de cela, le gouvernement se réjouit de la création d'un centre de maintenance à Belfort. Mais cette maintenance est actuellement assurée par la SNCF. Les emplois préservés d'un côté seront donc supprimés de l'autre... une curieuse manière de lutter contre le chômage !

Il y a une véritable logique à ce que la maintenance soit assurée par la SNCF puisque c'est elle qui exploite les matériels. Elle est la mieux placée pour détecter leurs défaillances, ce qui en facilite la correction. La SNCF doit donc conserver la maintenance du matériel.

Guillaume Pépy, le président de SNCF Mobilités, a annoncé la suppression de 4000 emplois par an à la SNCF pendant les 7 prochaines années, soit près de 20 % du total des effectifs, quel que soit le collègue !

Des trains sont remplacés par des cars, des lignes ferroviaires et des gares sont fermées, l'entretien est sous-traité...

Ce n'est pas en détruisant le savoir-faire et l'outil de production de l'entreprise publique ferroviaire que le gouvernement assurera la pérennité de la filière industrielle.

La CGT revendique le désendettement du système ferroviaire pour redonner les moyens à l'entreprise publique de développer le service rendu attendu par les citoyens.

La CGT a également formulé des propositions pour relancer le transport ferroviaire public de marchandises, les trains d'équilibre du territoire ou les TER.

Ensemble, créons les conditions par le débat et l'action de maintenir et développer le service public ferroviaire ainsi que le savoir et savoir-faire des cheminots.