



RÉFORME DU FERROVIAIRE

UN PRÉSIDENT QUI VEUT LA PEAU DES CHEMINOTS

Invité d'Edwy Plennel et Jean-Jacques Bourdin, Emmanuel Macron s'est exprimé dimanche soir sur la réforme en cours à la SNCF. Dans un exercice qui n'honore pas la fonction présidentielle, il mêle contrevérités, approximations et caricatures sur les cheminots. Cela doit nous encourager à accroître la pression par la grève pour une autre réforme !

CONTREVERITÉS SUR L'EFFICACITÉ DE LA SNCF

► « Nous sommes face à une SNCF qui est 30% moins performante que ses grands voisins »

FAUX – Les expertises annuelles du Boston Consulting Group sur l'efficacité des réseaux de chemins de fer européens donnent toujours la SNCF 7^e sur 25 (voir rapport CGT « Ensemble pour le fer ») et on est très loin de 30 % de différentiel avec le 1^{er}. D'autres études montrent que la France dispose d'un des systèmes ferroviaires les moins coûteux pour l'usager, ce que confirme le rapport Duron.

► « La SNCF perd 1,5 milliard d'euros par an parce qu'elle n'est pas suffisamment efficace et parce qu'il y a un Statut »

Il précise plus tard dans l'interview qu'il y a 700 millions à économiser sur le Statut. Donc il s'agit bien de diminuer drastiquement nos droits !

FAUX – L'expertise des comptes montre que le système est déséquilibré par un accroissement des investissements nécessaires à l'arrêt du vieillissement du réseau. Après avoir concentré les investissements sur les nouvelles infrastructures à la place de l'Etat (LGV), l'effort de rattrapage pèse aujourd'hui très lourdement sur les comptes. Ce n'est pas une question d'efficacité de l'entreprise, c'est le résultat des mauvais choix de l'Etat. Si on rajoute les PPP (le surcoût des péages sur la LGV Tours-Bordeaux est évalué à 200 millions par an), les frais de transactions liés au découpage en 3 EPIC et d'autres mauvaises mesures, on constate que les cheminots n'ont rien à se reprocher.

CONTREVERITÉS SUR LA SITUATION SOCIALE DES CHEMINOTS

► « des règles d'organisation où il n'y a pas de polyvalence »

► « des règles de temps de travail qui ne sont pas conformes au reste de la société, pour le personnel roulant en particulier »

► « des règles d'avancement et de déroulement de carrière qui sont beaucoup plus avantageuses que partout ailleurs, y compris la fonction publique »

► « des règles de maintien dans l'entreprise, y compris quand on a fait des fautes importantes »



FAUX – Rien de tout cela n'est conforme à la réalité. Les règles d'organisation qui ont sclérosé le fonctionnement de l'entreprise ne se trouvent pas dans le dictionnaire des filières ou le RH0077 mais plutôt dans la gestion par activité et produit.

Ces affirmations mensongères visent à salir les cheminots face à l'opinion publique.

LA TRANSFORMATION DE L'EPIC EN SOCIÉTÉ PAR ACTIONS

▶ « Avant 1982, c'était une société, on en a fait un Etablissement qui ne fonctionne pas bien car les gens qui gèrent les gares ne sont pas ceux qui gèrent les quais »

FAUX – Avant 1982, la SNCF était une société par actions car le capital était encore partagé entre l'Etat et les actionnaires des anciennes compagnies privées. Cette situation, issue de la convention de nationalisation de 1938, a pris fin à l'échéance de celle-ci lorsque le Gouvernement a décidé de transformer la SNCF en entreprise publique (EPIC) de plein exercice. Par ailleurs, l'organisation et la gestion des gares n'a strictement rien à voir avec le statut juridique de l'entreprise.

▶ « Je ne veux pas privatiser la SNCF, ça n'a aucun sens, c'est une infrastructure essentielle de transport »

Alors pourquoi privatiser Aéroports De Paris (ADP) qui est aussi une infrastructure essentielle de transport ?

▶ « incessibles dans la loi »

FAUX – L'incessibilité des titres n'est pas inscrite dans la loi, les amendements qui le demandaient ont été repoussés par le Gouvernement. Par ailleurs, dès lors que ce sont des liens capitalistiques qui lient les entreprises composant le GPF, rien n'empêche leur vente en totalité ou par morceau, c'est ce que l'on peut voir avec les filiales du groupe.

LE CHANTAGE SUR LA DETTE

▶ « *plus il y aura une transformation ambitieuse, plus l'Etat reprendra de dette* »

INJUSTE - La dette est celle de l'Etat. Il a obligé l'entreprise à s'endetter pour assumer le financement d'infrastructures dont il a décidé de doter le pays. C'est donc l'Etat qui doit la reprendre en totalité.

Ce qu'annonce le Gouvernement, c'est uniquement la reprise au 1er janvier 2020 d'une partie de la dette pour ne pas amener la future société par actions au dépôt de bilan. Avec la perte de la garantie de l'Etat sur les emprunts, et donc la hausse des taux d'intérêts appliqués à la SNCF, il est probable que cela n'allège même pas le poids de la dette sur l'entreprise !

Par ailleurs, nous ne savons toujours pas ce qu'est une « transformation ambitieuse ».

LES LIGNES DE PROXIMITÉ

▶ « *L'Allemagne a réouvert des petites lignes ces dernières années* »

FAUX – L'Allemagne a fermé des milliers de kilomètres de lignes depuis l'ouverture à la concurrence. Elle en a réouvert quelques-unes sous impulsion de l'Etat qui investit massivement dans le développement du mode ferroviaire.

Au final, la CGT considère que la prestation du Président de la République était très éloignée des attentes des usagers et des cheminots.

Nous attendons le démenti de la Direction SNCF sur les mensonges et autres approximations du Président de la République, qui s'est livré à une nouvelle opération de « SNCF bashing » et de « cheminots bashing ».

TOUS EN GRÈVE LES 18 ET 19 AVRIL 2018

Pour exiger l'arrêt du processus parlementaire sur une loi technocratique et de véritables négociations pour répondre aux revendications des cheminots !

