

**CERTAINS VEULENT LA DESCENDRE
NOUS, ON LA DÉFEND !**



FLASH·INFO DÉBAT PARLEMENTAIRE

N°2 - SÉNAT

Montreuil, le 31 Mai 2018

CREUX ET DOGMATIQUE, LE POUVOIR PASSE EN FORCE !

Après le débat général qui a vu les positions entre majorité et opposition s'exprimer clairement, les discussions qui se sont déroulées le 30 mai ont encore été plus exacerbées et ont révélé clairement les orientations dogmatiques du gouvernement et de la majorité sénatoriale de droite pour s'attaquer au service public ferroviaire et aux cheminots.

SUR LE STATUT DE L'ENTREPRISE

D'après la Ministre, créer 3 sociétés anonymes en lieu et place de 3 Epics serait une réunification de l'entreprise !

Le changement de statut de la SNCF porte en lui les germes d'une future privatisation et de la remise en cause des valeurs de service public pour les remplacer par des objectifs purement financiers.

Tous les amendements s'opposant à ce changement ont été rejetés par principe.

SUR LA FIN DES RECRUTEMENTS AU STATUT

Une fois de plus, la langue de bois gouvernementale est à l'œuvre et si le travail des cheminots est salué, ce qui n'a pas toujours été le cas, la majorité s'obstine à vouloir supprimer le statut pour les nouveaux embauchés, renvoyant à de futures négociations le contenu de la nouvelle convention collective.

Aucun argument sur les bénéfices attendus en termes d'amélioration du service public, du fonctionnement de la SNCF ou même d'économie tangible à réaliser !

Peu importe que le statut soit un élément essentiel d'un service public ferroviaire sûr et disponible 24h sur 24 avec des salariés impliqués et aux compétences professionnelles reconnues, **ce qu'ils veulent, c'est abaisser le niveau social de l'ensemble du salariat.**

SUR LA DETTE DE SNCF RÉSEAU

Le débat s'est beaucoup focalisé sur la reprise d'une partie de la dette de SNCF Réseau (35 milliards sur 47 milliards), **le gouvernement transformant cette obligation comptable, certes intéressante, en signe positif pour le ferroviaire.**

Mais ce point a besoin d'être précisé. En effet, l'endettement de SNCF Réseau est aujourd'hui très diversifié, la dette étant composée d'emprunts publics (banque de France par exemple), privés (banques d'affaires), en devises étrangères avec des durées et des taux d'intérêts différents. Dès lors, quelle partie de la dette sera reprise ? La dette ancienne sur des délais longs à taux d'intérêts élevés ou la dette « jeune » dont la soutenabilité n'est pas un problème pour SNCF Réseau ?

Cette reprise progressive de la dette d'Etat, annoncée par le gouvernement, agit donc en trompe l'œil avec beaucoup trop d'incertitudes.

De plus, la transformation de la SNCF en société anonyme impose l'application des règles du Code du commerce, l'empêchant de fait d'avoir une dette significative, obligeant l'Etat à la reprendre. **Si la volonté de l'Etat était de désendetter le système ferroviaire, la reprise de la dette aurait été totale.**

SUR LA RÈGLE D'OR

Le gouvernement a introduit un amendement qui fixe une nouvelle « règle d'or » pour le financement des infrastructures.

En 2014, un dispositif de financement de la régénération du réseau ferroviaire avait été imposé pour juguler l'augmentation de la dette de SNCF Réseau en empêchant les investissements notamment sur le réseau capillaire et de proximité. Or, la reprise même partielle de 35 milliards d'euros de la dette du système ferroviaire libère des marges de manœuvres financières pour pouvoir, à nouveau, financer les lignes de proximité.

Malheureusement, la volonté du gouvernement est de faire reposer intégralement le coût de la régénération aux régions politiques. C'est ainsi que de nouveaux critères ont été fixés afin de prendre en compte la rentabilité financière des investissements et non un ratio calculé en fonction de l'endettement. A présent, chaque investissement de SNCF Réseau devra être rentable ! Concrètement 1 euro investi devra rapporter plus d'un euro de profit !

Dans ces conditions, à l'opposé de toute notion de péréquation et d'aménagement du territoire, le réseau secondaire ne pourra plus légalement être financé par SNCF Réseau.

La sauvegarde des 11 000 kilomètres de lignes ferroviaires de proximité reposera donc uniquement sur la volonté ou la capacité des conseils régionaux à payer la facture...

**RESTONS MOBILISÉS PAR
LA GRÈVE ET
EN PARTICIPANT AUX
INITIATIVES QUI SERONT
PROPOSÉES !**

