

Rapport sénatorial - réforme ferroviaire

VERS UNE NOUVELLE RÉFORME FERROVIAIRE ?

Le 9 mars 2022, les sénateurs Maurey et Sautarel ont publié un nouveau rapport sur le système ferroviaire. Pompeusement appelé « comment remettre la SNCF sur les rails », ce texte vise en fait à mettre le train public dans le ballast. Au-delà d'être un tissu de banalités néolibérales, ce rapport dessine la poursuite de la privatisation du système ferroviaire. La nécessité d'agir massivement est incontournable !



LES PYROMANES À LA MANŒUVRE !

Les sénateurs militent ouvertement pour une nouvelle réforme et pour une accélération de la casse du système ferroviaire public :

Séparation totale de SNCF Réseau et de SNCF Voyageurs. En clair : il s'agit de sortir SNCF Réseau du GPU SNCF.

Développement de la polyvalence, suppression des règles sur les conditions de travail, suppression de l'accord sur le dialogue social de 2020 et définition des règles par SA.

Réduction massive d'effectif à SNCF Réseau : externalisation de la maintenance, y compris la maîtrise d'ouvrage, et généralisation des Commandes Centralisées Réseau à la circulation pour faire 1,5 milliard d'euros d'économie.

Réduction massive d'effectif à SNCF Voyageurs : 35 % d'économie dans les services conventionnés (TET, TER, Transilien), baisse d'effectif dans la maintenance du Matériel...

Une fois que le système est privatisé : hausse des subventions publiques, notamment pour l'infra, les TET et le FRET, et baisse massive des péages pour assurer la rentabilité des compagnies.

CE RAPPORT EST COMPLÈTEMENT PARTIAL !

Quelques exemples :

Les sénateurs découvrent que le prix du renouvellement d'un km de voie a augmenté de 20 % de 2015 à 2020. Dans cette période les effectifs cheminots n'ont pas augmenté, c'est l'externalisation qui a été développée (charges externes en hausse de 30 %). Comment peut-on reprocher aux cheminots de la SNCF de coûter cher quand ce sont de moins en moins eux qui réalisent le travail ? Comment peut-on proposer d'aller plus loin dans l'externalisation ?

Les sénateurs constatent également l'explosion du coût de création des LGV de 4,8 millions d'euros par kilomètre pour Paris-Lyon à 26 millions pour Tours-Bordeaux. Ils critiquent les surcoûts du projet EOLE. Problème : les lignes nouvelles sont intégralement réalisées par les groupes du BTP (Bouygues, Vinci, Eiffage) et les cheminots de la SNCF n'y interviennent pratiquement pas ! Les sénateurs proposent-ils de revenir à une réalisation 100 % publique ?

Le rapport dépeint une situation catastrophique du transport de marchandises mais oublie de critiquer les effets de la libéralisation dans ce secteur. Les sénateurs proposent d'augmenter les subventions pour régler les problèmes. Curieusement, les comparatifs internationaux disparaissent quand il s'agit de subventionner les activités privatisées.



Les sénateurs utilisent des indicateurs qui n'ont aucun sens : le nombre de trains.km par agent circulation par exemple. Ils en déduisent qu'il faut 3 fois plus de personnel en France que la moyenne européenne pour faire circuler un train. En réalité, tout dépend de la consistance du réseau et de l'intensité de son utilisation, ces chiffres ne veulent rien dire. Mais les sénateurs « vendent » le passage aux CCR et la réduction de 40 % des effectifs !

LA SNCF ET LES CHEMINOTS N'ONT PAS À ROUGIR !

Puisque les sénateurs sont friands de comparatifs internationaux, ils devraient intégrer l'ensemble des données de leurs « modèles » :

Un rapport de 2019 de la Bundrechnungshof (Cours des Comptes allemande) critique la DB pour sa faible ponctualité (74,9 % en 2018 - pour mémoire il est 10 % supérieur en France), et pour son endettement croissant (20 milliards d'euros atteints en juin 2019, malgré 2 désendettements publics).

L'État allemand soutient massivement le mode ferroviaire : 62 milliards d'euros d'investissements sont prévus d'ici 2030, auxquels la DB rajoute 24 milliards, soit 72 % de subventions publiques. En France c'est moitié moins d'investissements et subventionnés à moins de 50 %. L'État allemand consacre donc 4 fois plus de ressources au réseau ferroviaire !

LA CGT CONTINUE D'AVOIR RAISON !

Dans le rapport, les sénateurs sont obligés de reconnaître que les arguments que nous portions en 2018 (et que leur famille politique contestait) étaient vrais.

La reprise de dette consenti par l'État est un dû, lié aux investissements passés qu'il avait obligé la SNCF à financer à sa place (LGV) : « Cette reprise de la dette est revenue de fait pour l'État à accorder a posteriori les subventions d'investissement qui auraient dû être versées depuis 15 ans ». La CGT a raison d'exiger que l'État reprenne la totalité de la dette historique ! Et la présentation de la suppression du Statut des cheminots comme contrepartie était donc particulièrement malhonnête !

La réforme de 2018 n'a rien réglé au financement du système, qui était pourtant son principal motif. L'infrastructure va continuer à vieillir car il n'y a pas suffisamment d'investissement de régénération et les petites lignes restent menacées ! Il faut programmer ET financer une vraie régénération du réseau. Pour cela il faut une volonté politique et des subventions publiques ! La présentation du passage en sociétés anonymes et de l'ouverture à la concurrence comme « argent magique » était donc bien une escroquerie !

L'extinction du recrutement au Statut coûte cher car il accroît le déficit démographique du régime spécial de prévoyance et de retraite puisqu'il n'y a plus de nouveaux cotisants.

NOUS NE NOUS LAISSERONS PAS FAIRE !

Ils préparent le terrain pour une nouvelle réforme et de nouvelles attaques. La Direction SNCF les soutient en organisant la division des cheminots entre statutaires et contractuels, entre SA, entre métiers, et même entre établissements.

Unifions-nous ! Organisons-nous ! La CGT prépare déjà la riposte, rejoignez-nous !

Pour un Service Public ferroviaire utile, dont l'efficacité est garantie par une organisation intégrée de la SNCF, sur un réseau modernisé grâce à des subventions publiques à la hauteur, et avec des cheminots ayant plaisir à travailler grâce à des effectifs et des conditions sociales de haut niveau...



PRÉPARONS LA LUTTE !
1^{er} RDV : 31 MARS 2022 À 13H00 À PARIS
POUR LA MANIFESTATION NATIONALE
D'INTÉRÊT GÉNÉRAL !