

«ENSEMBLE POUR LE FER»



RAPPORT
DE LA FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS
sur l'avenir du Service Public ferroviaire
et contre le statu quo libéral.

la
cgt

FÉDÉRATION
DES CHEMINOTS



7 Mars 2018

SOMMAIRE

CONSTAT

Le Rail, un mode de transport indispensable	2
Garantir le droit au transport pour tous	2
Relever concrètement les défis environnementaux	2
Le rail est un mode de transport économique	3
Une autre conception de l'aménagement du territoire doit émerger	5
Le rail est un atout pour de nouvelles ambitions industrielles	5
Les concours publics et les autres modes de transport	6
Le Service Public, cible du libéralisme	9
En Europe	9
Les effets de la libéralisation des services publics	10
Spécificités et pertinence du mode ferroviaire	10
L'efficacité de l'entreprise publique	11
L'expérimentation douloureuse des transferts au privé	13
Un modèle social au service de l'intérêt général	14
La logique actuelle du Groupe SNCF	15
La concurrence en Europe, mythes et réalités	17
Complémentarités et solidarité vs concurrence et démantèlement	20
Une gestion cloisonnée de l'entreprise pour mieux la privatiser à terme	22
La branche ferroviaire : le contre exemple du fret	23

PROPOSITIONS CGT

Le Service Public SNCF au cœur d'un projet de société	25
Pour un service public du fret ferroviaire	26
Situation du transport public SNCF de voyageurs	28
Tarifification du transport Voyageurs	31
Leviers pour la conquête et le développement du Service Public SNCF	32
Renforcer le pouvoir d'intervention des usagers, des cheminots, de la représentation nationale et des AOT tout en maintenant la cohérence nationale du système	32
Le financement du système ferroviaire	32
L'Etat doit prendre ses responsabilités :	33
Transformer la dette du système ferroviaire en dette publique	33
Nationaliser les autoroutes	33
La CGT propose de nouvelles modalités de financement :	34
Fléchage de la TICPE pour le financement des infrastructures	34
Créer un Versement Transport additionnel pour les Régions	35
Stopper les Partenariats Public-Privé (PPP) qui ne servent que l'intérêt de groupes du BTP (Vinci, Bouygues, Eiffage)	35
La création d'un pôle financier public participant au financement des infrastructures ferroviaires	36
De nouvelles normes sociales, environnementales et de sécurité pour l'ensemble du secteur des transports	37
Coopération avec les autres services publics	39
La CGT propose une autre réforme : la voie du service public SNCF	39
Améliorer la production	43
Développer le service public SNCF	44
Remerciements	45



LE RAIL, UN MODE DE TRANSPORT INDISPENSABLE

GARANTIR LE DROIT AU TRANSPORT POUR TOUS

La Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI) de 1982 a énoncé pour la première fois le droit au transport en le définissant comme le droit « *de se déplacer dans des conditions d'accès raisonnables, de qualité et de prix ainsi que de coût pour la collectivité, notamment par l'utilisation d'un moyen de transport ouvert au public* ». Ce droit vise l'accès à des moyens et des supports techniques de réalisation des déplacements. En cela, le glissement du droit au transport vers le concept des mobilités, nous éloigne de la question de l'accès à des moyens pour, à la place, promouvoir des pratiques et des comportements individuels.

Il ne s'agit pas ici de nier les possibilités nouvelles qu'offre la technologie – en particulier le digital – ni de sous-estimer l'émergence de comportements collaboratifs tels que l'autopartage et le covoiturage, sans parler des modes actifs dont le développement doit être encouragé. Mais l'observation de ces phénomènes ne peut pas conduire à restreindre le droit au transport au nom d'alternatives dont l'accessibilité à tous et la continuité n'est pas garantie, puisque relevant de l'initiative individuelle ou entrepreneuriale, en dehors des principes et des objectifs du service public.

Le droit au transport est un support essentiel d'une liberté fondamentale, celle de se déplacer. Garantir ce droit nécessite une approche multimodale dans laquelle le rail a toute sa place, chaque mode de transport étant complémentaire. Il suppose une organisation et une maîtrise publique cohérente visant la réponse aux besoins de transport et l'efficacité économique, sociale et environnementale ainsi qu'un aménagement du territoire équilibré, facteur de réduction des inégalités. Il ne peut pas lui être opposé d'exigences de rentabilité financière pour le restreindre. Seul l'intérêt général doit guider les choix d'organisation, d'investissements et de gestion des services publics qui concourent à la mise en œuvre de ce droit.

RELEVER CONCRÈTEMENT LES DÉFIS ENVIRONNEMENTAUX

La contribution des activités humaines au réchauffement climatique s'impose incontestablement. C'est un défi historique pour l'avenir de l'humanité et de la planète toute entière, de même que les pollutions croissantes représentent un problème majeur de santé publique. La multiplication des pics de pollution en témoigne. Les émissions de CO² de l'hexagone ont progressé en 2016, dépassant de 3,6% l'objectif de la stratégie nationale bas carbone mise en place en France à l'issue de la COP21. Les particules fines et l'ozone, deux des principaux polluants atmosphériques, sont à l'origine de 42 000 à 45 000 décès prématurés en France et de 650 000 journées d'arrêt de travail.

Plus nous vivons en zone urbaine, moins la qualité de l'air est bonne. Le dioxyde d'azote (NO²) est le polluant pour lequel la responsabilité du transport est le plus important. Les particules de l'air ambiant sont classées cancérigènes pour l'humain. Elles peuvent notamment causer des maladies respiratoires et cardiovasculaires. Les personnes les plus vulnérables (jeunes enfants et personnes âgées) sont directement impactées.

Cette prise de conscience débouche sur de nombreuses initiatives à différentes échelles, dont les plus marquantes ont été les conférences internationales sur le climat (COP). Force est de constater qu'il existe des difficultés pour faire partager les constats à certains acteurs sous pression des intérêts financiers privés. A cela s'ajoute une incapacité à mettre en œuvre concrètement des politiques publiques, des transformations majeures à l'échelle du défi à relever



et dans une temporalité acceptable si on veut pouvoir espérer limiter le réchauffement climatique et faire reculer toutes les formes de pollution.

C'est particulièrement vrai dans le domaine des transports. Ce secteur est, en France, le plus gros contributeur aux émissions de gaz à effet de serre, avec 29% du total (en hausse de +6% par rapport à 2015), dont 95% issus du mode routier¹. Il émet 130 millions de tonnes équivalent CO², dont 94,4% sont directement imputables au transport routier. Celui-ci s'est accru de 39% entre 1990 et 2015.

Ne rien faire pour tenter d'enrayer cette tendance serait irresponsable et le seul moyen efficace d'y parvenir rapidement est d'organiser le report modal vers la voie ferrée et la voie d'eau. Le Grenelle de l'environnement organisé à l'automne 2007 avait su prendre en compte cette question majeure en fixant des objectifs qui se voulaient réalistes, à l'exemple du transport des marchandises, en fixant la part modale des modes non routiers ni aériens à 25% à l'horizon 2022. Dix ans plus tard, il est évident que cet objectif ne sera pas atteint, puisque le rail représente moins de 10% et la voie d'eau stagne aux alentours de 2%. Pourtant, le mode ferroviaire a été ouvert à la concurrence dès 2006 ! Dans les faits, la volonté politique affichée ne s'est non seulement pas traduite par des actes, mais pire encore, l'abandon au marché et aux logiques financières dominantes ont conduit au repli de ces activités.

Pour la CGT, cela démontre qu'une politique publique ambitieuse au plan environnemental doit être volontariste et s'appuyer sur des outils publics dotés des moyens suffisants. Le marché ne s'organise pas autour de l'intérêt général.

LE RAIL EST UN MODE DE TRANSPORT ÉCONOMIQUE

D'aucuns trouvent de bon ton de s'alarmer du niveau des concours publics accordés au mode ferroviaire (10,5 Mds/an²) pour induire l'idée que cela coûte trop cher à la collectivité. Des études démontrent, au contraire, que le rail est très économique en comparaison avec les autres modes dès lors que tous les coûts sont pris en compte.

Les infrastructures routières coûtent plus de 16 Mds € par an en investissement et en exploitation³, la quasi-totalité étant prise en charge par la collectivité. Mais pour avoir une idée plus complète, il importe d'intégrer les coûts externes (pollution, accidentologie, santé publique, congestion routière...), eux aussi pris en charge par la collectivité.

Ainsi, le coût annuel de la pollution de l'air (dont 75% sont dus aux transports) représente chaque année 101,3 Mds €, dont 3 milliards € pour la Sécurité Sociale, selon l'OMS et l'OCDE.

Le coût des accidents corporels de la route est de 37 milliards d'€ par an. En 2016, ce bilan s'établit à 57 522 accidents, 3 477 tués et 72 645 blessés. Le ferroviaire, quant à lui, compte 145 accidents pour lesquels on dénombre 80 tués⁴. La congestion des routes représente un coût de 20 mds€ annuels. Une valeur basée sur les consommations de carburants et sur les temps perdus dans les embouteillages. Au plan énergétique, les transports représentent 95% de la consommation totale, le mode routier consommant la plus grande part.

¹ Source CGDD

² La contribution d'équilibre au régime spécial de retraite des cheminots ne saurait être assimilée à un concours public au système ferroviaire.





³ Selon le rapport de juin 2015 du CGEDD « financement des infrastructures et transport routier », sur le réseau routier national, les montants affectés à l'exploitation et au fonctionnement étaient de 1,2 Md€ en 2013. Pour les investissements, les montants dépensés sont de 1,01 Md€ en 2013. Pour les réseaux gérés par les collectivités locales, les montants affectés à l'exploitation et au fonctionnement sont de 5,22 Mds€ et pour l'investissement de 8,79 Mds€ en 2013. Soit 16,22 Mds€. Les montants pour l'investissement sont en hausse de 3,5 % entre 2012 et 2013 et de 2,1 % entre 2011 et 2012 respectivement.

⁴ Source CGDD







Récapitulatif :

Mobilités des voyageurs :

Transport de voyageurs (€ ₂₀₁₃ /1000 voy.km)				
Externalités	Mode			
				
Sécurité	29,90	1,59	1,34	0,76
Bruit	6,17	3,03	1,81	2,91
Pollution atmosphérique	14,1	1,12*	8,97	3,36
Changement climatique	5,56	0,4*	3,84	7,38
Effet amont aval hors CO ₂	5,55	2,15	1,36	6,9
<i>Effet amont aval CO₂</i>	<i>0,91</i>	<i>0,2</i>	<i>0,63</i>	<i>1,29</i>
Total	56,01	8,30	17,32	21,32
<i>Différence avec le rail</i>	<i>47,71</i>	-	<i>9,02</i>	<i>13,02</i>
<i>Rapport au rail</i>	<i>6,75</i>	-	<i>2,09</i>	<i>2,57</i>




*voir le distinguo traction électrique/thermique dans les fiches détaillées.

Autres externalités des modes voyageurs :

Transport de voyageurs (€/1000 voy.km)				
Externalités	Mode			
				
Congestion (moyenne)	39,7	0*	-	-
Paysage	0,6	0,2	0,3	0,6
Biodiversité	0,2	0	0,1	0,1


*Ces chiffres sont actuellement discutés entre SNCF et le CGDD

Transport de marchandises :

Transport de marchandises (€ ₂₀₁₃ /1000 tonnes.km)			
Externalités	Mode		
			
Sécurité	14,89	0,76	
Bruit	3,75	5,27	
Pollution atmosphérique	19,91	0,06*	10,51
Changement climatique	5,33	0,22*	1,68
Effet amont aval	3,54	0,96	0,82
<i>dont CO₂</i>	<i>1,05</i>	<i>0,13</i>	<i>0,33</i>
Total	36,35	7,28	13,00
<i>Différence avec le rail</i>	<i>29,07</i>	-	<i>5,73</i>
<i>Rapport au rail</i>	<i>5,00</i>	-	<i>1,79</i>

*voir le distinguo traction électrique/thermique dans les fiches détaillées.

Autres externalités des modes marchandises :

Transport de marchandises (€ ₂₀₁₃ /1000 tonnes.km)			
Externalités	Mode		
			
Congestion	17	0*	0
Paysage	0,7	0	0,4
Biodiversité	0,5	0	0,5

*Ces chiffres sont actuellement discutés entre SNCF et le CGDD



UNE AUTRE CONCEPTION DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE DOIT ÉMERGER

Le débat autour des transports, et singulièrement concernant le ferroviaire, s'inscrit dans celui plus vaste de l'aménagement du territoire. Vouloir rationaliser le réseau (soit d'autorité par le pouvoir central, soit par baisse des concours publics qui amèneront au même résultat) en ne considérant que la desserte des métropoles, fait écho avec le projet libéral induit par les réformes territoriales récentes, lois MAPTAM et NOTRe. Ces projets font la promotion de métropoles ayant vocation à tirer la croissance financière – qu'on ne saurait confondre avec le développement économique – au détriment des autres territoires.

Dans un pays qui, hormis les zones à fort peuplement de la région parisienne et de quelques grandes métropoles, présente un ensemble de territoires à faible densité urbaine, les TET, les TER et le fret de proximité sont des facteurs de cohésion et de désenclavement territorial. Plus précisément encore, les TET sont complémentaires des TGV et des TER, en ce sens qu'ils desservent plus finement les territoires que les TGV et sur des trajets plus longs que les TER.

Le recul du rail s'inscrit, dès lors, dans le mouvement de désertification de nombreuses régions qui atteignent les services publics de plein fouet (santé, poste, sécurité sociale, collectivités,...), mais aussi le tissu économique, qu'il soit agricole, industriel ou des services.

C'est le contraire d'un développement harmonieux et solidaire du territoire dans lequel le rail peut jouer un rôle essentiel pour assurer les dessertes urbaines, mais aussi leur continuité avec les zones à moins forte densité. C'est à la fois nécessaire pour les déplacements des personnes vers les concentrations d'emplois, mais aussi pour le transport des marchandises et pour favoriser l'implantation d'activités économiques de façon mieux répartie sur l'ensemble du territoire. Ce faisant, il s'agit de lutter contre les congestions des axes routiers et de proposer des solutions d'habitat en lien avec l'activité sur des périmètres plus larges tout en évitant l'étalement urbain.

LE RAIL EST UN ATOUT POUR DE NOUVELLES AMBITIONS INDUSTRIELLES

La France voit la part de son industrie décliner depuis des années. Elle ne représente plus que 10% du PIB national contre 16% en moyenne dans l'Union Européenne. Si certains stratèges ont pu considérer que la vocation du pays n'était plus à l'industrie, ce point de vue est loin de faire l'unanimité. Le transport ferroviaire peut et doit jouer un rôle majeur pour une relance industrielle ambitieuse.

L'efficacité du rail pour le transport de masse (un train de 35 wagons équivaut à 55 poids-lourds de 32 tonnes) en fait un atout indispensable à l'approvisionnement des sites industriels, comme de la mise à disposition des produits finis.

La question des ports est un enjeu majeur. Alors que la France possède une façade maritime unique en Europe, ses grands ports maritimes ne jouent pas encore le rôle qui devrait leur revenir. Les acheminements ferroviaires depuis les ports vers leurs hinterlands sont extrêmement faibles (de l'ordre de 3% pour le Havre par exemple, contre 30% à Hambourg en Allemagne). La cession des voies ferrées internes transférées du Réseau Ferré National aux ports n'a rien réglé de ce point de vue. Il y a nécessité de revoir les organisations et les infrastructures pour dynamiser le trafic ferroviaire portuaire. Cela passe, là aussi, par une reprise en main de la puissance publique car le marché ignore cette question cruciale.



L'industrie ferroviaire par elle-même constitue un secteur à préserver et à développer. Il regroupe les matériels roulants, les équipements, roues et essieux, la signalisation, le contrôle et communication, les infrastructures ainsi que la réparation/reconditionnement/maintenance. Cette filière stratégique génère un chiffre d'affaires annuel de 4,2 Mds€, dont près de 1,2 Md€ à l'exportation. Elle emploie directement 21 000 salariés, auxquels il faut ajouter les 24 000 salariés de la maintenance SNCF et les 39 000 autres salariés qui interviennent sur les infrastructures⁵. Les besoins sont très importants et la France a la chance de pouvoir compter sur des constructeurs qui ont fait leurs preuves. Cette filière, très dépendante de la commande publique, joue aussi son avenir dans le cadre des décisions qui concernent l'avenir du système ferroviaire.

LES CONCOURS PUBLICS ET LES AUTRES MODES DE TRANSPORT

Le territoire national est doté de diverses infrastructures de transport : les principales sont le réseau routier, le réseau ferré, le réseau des transports urbains (province et IDF), les ports maritimes, les voies navigables et ports fluviaux, les aéroports et la navigation aérienne.

Les investissements en infrastructures de transport ont représenté, en 2016, 5,3% des investissements nationaux et sont en baisse de 6,2% par rapport à 2015. Près de 50% de ces investissements sont destinés aux routes, 22% aux transports collectifs urbains (6,3% pour réseau SNCF IDF, 6,7% pour RATP, 9,3% pour Transport urbain de province), 21% aux voies ferrées (LGV et classique) et 8% pour les ports maritimes, les aéroports et les voies navigables.

L'existence de cette diversité de réseaux et d'offres complémentaires de transport n'a malheureusement pas été mise au service de l'intérêt général. C'est au contraire une concurrence intermodale féroce qui a été privilégiée, par l'abandon au marché mais aussi en conséquence des politiques publiques.

L'État a mené pendant des décennies une politique favorable à la route. Le réseau autoroutier a été développé alors que le Réseau Ferré National a stagné. Les rapports de l'école polytechnique de Lausanne attestent que le défaut de financement public pour renouveler le réseau a conduit à une détérioration de son état, posant le problème de sa performance et de sa consistance, ce qui handicape gravement le système ferroviaire.

La suppression, en 1984, de la tarification routière obligatoire a conduit à l'absence de prise en compte des coûts externes (pollution, congestion du réseau, accidentologie...), à une pression toujours plus forte des chargeurs sur les prix et au dumping social organisé par le patronat routier.

Les efforts comparés de l'Etat dans l'infrastructure depuis 1970 s'élèvent à 54,6 Mds € pour le ferroviaire contre 59,3 Mds pour l'aérien et 88,2 Mds € pour la route.

La réforme ferroviaire adoptée en août 2014, que la CGT a combattue avec les cheminots, devait permettre « de moderniser le service public ferroviaire, pour le rendre plus efficace et moins coûteux, au service de tous les Français ».

À peine cette réforme se met-elle en place que ses effets les plus néfastes, dénoncés par les cheminots en juin 2014, se font ressentir :

- Hausse des tarifs SNCF de 2,6 % dès janvier 2015 ;



⁵ Chiffres de la Fédération des industries ferroviaires

- Les dysfonctionnements qui traduisent les réductions de moyens humains et matériels se multiplient : retards et suppressions de trains, investissements d'acquisition de nouvelles rames abandonnés, dégradation de la sécurité et de la sûreté... ;
- Le désengagement des pouvoirs publics se poursuit. Abandon de l'écotaxe, privatisation des autoroutes et des routes nationales, recul des subventions pour le rail ;
- Enfin, le ministre Macron a libéralisé le transport par autocar avec comme conséquences prévisibles des suppressions de trains grandes lignes et TER, de nouvelles hausses des tarifs pour les usagers. Un véritable cercle vicieux...

Cette stratégie a conduit à abandonner rapidement les objectifs du Grenelle de l'environnement d'atteindre 25 % des trafics pour les modes alternatifs à la route (ferroviaire et fluvial).

Autoroutes ferroviaires, TGV FRET, Ecotaxe, réforme du ferroviaire, libéralisation des autocars... autant de projets qui masquent mal les méfaits d'une politique qui mène en définitive au report modal massif sur la route.

Près de 40% des dépenses d'investissement de l'Etat et 63% de celles des collectivités territoriales sont consacrés à la route. Les collectivités territoriales versent près des trois quarts des aides au fonctionnement (rémunération de la délégation de service public ou subvention de fonctionnement, compensations tarifaires...). Cela correspond à 2,2 milliards pour Transilien, 2,1 Md'€ pour RATP et 3,4 Md'€ pour les transports urbains de province, l'utilisateur payant environ un tiers du coût. Les transports urbains de province et les bus de la grande couronne d'Ile-de-France sont, pour la plupart, gérés par le secteur privé en Délégation de Service Public (DSP)⁶. La gestion privée ne fait donc pas la démonstration d'une baisse des coûts de production au bénéfice des collectivités. Elles génèrent également, dans la plupart des cas, un abaissement des conditions sociales (dumping social) pour dégager des sources de revenus du capital.

Par ces quelques chiffres⁷, on se rend bien compte de l'importance des transports dans la vie de chacun, ce qui justifie l'intervention de la puissance publique dans leur financement. Or, nous sommes confrontés à une dégradation de l'ensemble de nos réseaux d'infrastructures, du fait des politiques d'austérité qui conduisent au désengagement de l'Etat. Le Capital n'a jamais eu autant besoin du transport pour les échanges des biens et des personnes. La recherche systématique de la rentabilité financière et de la baisse du coût global de production demeurent les alphas et omégas au détriment de la réponse aux besoins.

Avec l'éloignement des lieux d'habitation des lieux de travail, l'externalisation des activités industrielles ou le e-commerce, les besoins de transport augmentent chaque année. Cette croissance des besoins de déplacements, tant pour les biens que pour les personnes, le choix du Capital de se tourner vers des modes de transports routiers pour y faire face, car ne supportant pas le coût complet du transport, conjugués à l'absence de modernisation et au développement d'infrastructures ferroviaires nouvelles, génèrent congestion et usure prématurée du réseau routier, nuisances sonores, pollution par émissions de gaz à effet de serre ou encore maladies et accidents. Mais de ces coûts sociaux, le Capital ne veut pas en entendre parler.

⁶ On peut parler d'un oligopole à 3 : Keolis (groupe SNCF) ; Transdev (Caisse des dépôts) et RATP Dev

⁷ Source CGDD



L'Etat a pris des mesures incitatives en faveur du covoiturage, afin de tenter de répondre à des besoins individuels de transport. Il représente en 2015 un coût pour l'Etat et les collectivités d'environ 203 millions d'€⁸. 71% des « covoitureurs » (au sens passagers payants) auraient pris le train comme alternative et seulement 16% la voiture. Le covoiturage entraîne une augmentation des circulations automobiles et des « externalités environnementales négatives »⁹.

Les cars Macron ont représenté en 2016 6,14 millions de passagers parcourant en moyenne 339 km. 37% des utilisateurs se sont détournés du train essentiellement en raison du prix¹⁰. Dans la plupart des situations, ils sont directement en concurrence avec le train, à la différence près que le temps de parcours est multiplié par 2 voire 3. Aucune des entreprises de cars Macron n'a de résultats financiers à l'équilibre. Ouibus (filiale de la SNCF), c'est 45 M€ de CA pour 45M€ de déficit en 2016. Le déficit global cumulé est de 130 M€ entièrement financé par la SNCF. Parallèlement, la part de sous-traitance est passée de 33% en 2015 à 62,3% en 2016. Ce modèle économique est identique sur les autres entreprises (Flixbus et Isilines).

Le patronat routier de marchandises est exonéré de la TVA à hauteur de 180 M€¹¹ et bénéficie d'exonérations de la TICPE pour un tiers du montant (890 M€ en 2017). Idem à propos de la taxe à l'essieu qui, pourtant, ne concerne que les poids-lourds. En 2016, la part de la route dans le transport des marchandises (y compris les véhicules utilitaires légers 3,5T max) est de 88% et la voiture particulière représente 79% du transport de voyageurs¹².

Parce que la priorité n'a pas été donnée à des modes de transport plus vertueux, nous assistons à une hausse des coûts externes transport, notamment ceux générés par la route, qui n'est pas prise en charge par les entreprises utilisatrices mais par l'ensemble des contribuables. A l'inverse, il est imposé au système ferroviaire de tendre vers la couverture du coût complet, ce qui a pour conséquence d'accroître la dette.

Les coûts de transport existent bien. La question est de savoir qui les supporte ! Actuellement, le Capital est gagnant car c'est le contribuable qui supporte le coût complet des transports. Dans les transports, mais comme ailleurs, ils socialisent les pertes (coût environnemental et social) et ils privatisent les bénéfices.

Les tarifs subventionnés de Ryanair, compagnie aérienne low-cost, en sont un exemple. Les remises de l'aéroport de Beauvais accordées à Ryanair représentent 78M€ d'argent public sur la période 2008-2014¹³. Cette compagnie agit dans le même esprit sur l'ensemble des dessertes. Pour desservir une ville, Ryanair exige des exonérations sur les taxes d'aéroport.

Ce constat accablant démontre l'urgence à mettre en œuvre une autre politique qui privilégie un rééquilibrage des différents modes de transport, notamment en développant les transports collectifs, dont le ferroviaire. La domination de la route est néfaste pour l'environnement et génère des coûts induits de plus en plus importants.

⁸ Source étude Adetec-Fnaut Novembre 2017

⁹ Source ADEME

¹⁰ Source ARAFER

¹¹ Source FNTR

¹² Source CGEDD

¹³ Source Rapport de la cour des comptes fév. 2017



LE SERVICE PUBLIC, CIBLE DU LIBÉRALISME

Les services publics, la fonction publique et le secteur public ont été fortement développés à la Libération, et renforcés au début des années 1980 (nationalisations, statut des fonctionnaires...).

Depuis, les attaques contre ces secteurs se sont multipliées : « ouverture du capital », organisation des entreprises publiques calquée sur le modèle privé, voire privatisations des entreprises publiques, remise en cause des fonctions sociales et économiques de l'État, affaiblissement des statuts particuliers des entreprises publiques et du statut général des fonctionnaires, fermeture de nombreux services publics « de proximité ». Ces logiques trouvent leur concrétisation dans la révision générale des politiques publiques et se poursuivent depuis 2012 avec la politique dite de « modernisation de l'action publique », le programme Action Publique 2022 et la réforme territoriale, qui portent à la fois sur l'organisation des services de l'État et des collectivités locales.

Les premiers effets de cette politique sont la concentration accrue des compétences et des moyens au niveau régional et la restriction de l'intervention publique en territoire au niveau communal et départemental, au détriment des principes d'égalité, de proximité du service public et de la démocratie politique et sociale.

La concentration des pouvoirs aux mains des préfets de région porte atteinte aux principes d'égalité d'accès et de traitement en leur donnant la liberté d'organiser à la carte, et comme ils l'entendent, certains services régionaux de l'État.

Ces réformes visent à adapter notre pays à la compétition économique libérale mondiale et européenne et à la réduction des dépenses publiques sous la pression des règles et diktats européens.

Cette politique de restructuration publique est largement aggravée par le contexte d'austérité budgétaire et de chasse aux dépenses publiques, dont le Pacte de responsabilité issu du Traité européen de stabilité, de coordination et de gouvernance, place les collectivités locales en situation d'impasse financière et budgétaire.

Parallèlement, il a été mené une offensive idéologique contre les services publics et leurs agents, afin d'opposer les salariés du public et ceux du privé.

Le développement des Partenariats Public/Privé, y compris avec concessions pour l'exploitation, a pour conséquences :

- perte de maîtrise publique en matière de création et de contrôle des activités ;
- priorité à des objectifs financiers en lieu et place d'une réponse aux besoins sociaux ;
- choix de financement se focalisant principalement sur des équipements ou services aptes à dégager une rentabilité financière immédiate, ce qui porte atteinte ou affaiblit la cohésion sociale et territoriale.

En Europe

La « concurrence libre et non faussée » s'oppose aux principes qui fondent les services publics. De nombreuses directives sectorielles qui s'inspirent de ce principe conduisent à une mise en concurrence des entreprises et services publics. La jurisprudence européenne, bien que parfois en contradiction avec ce principe, n'est pas suffisante pour enrayer le processus.



Le refus actuel d'une directive transversale Service Public laisse le champ libre à la logique de déréglementation.

Les effets de la libéralisation des services publics

- des inégalités accentuées, un accès rendu plus difficile à des services essentiels (éloignement accru, prix augmentés) ;
- une aggravation de la situation pour les habitants des zones fragiles : zones rurales, territoires frappés par la désindustrialisation et quartiers défavorisés ;
- une diminution de l'emploi public, qui est utile et non délocalisable, ainsi qu'une fragilisation du statut des travailleurs du public et du privé ;
- une gestion plus opaque, moins accessible aux citoyens, sous couvert du « secret des affaires » et des règles de confidentialité qui accompagnent la concurrence.

SPÉCIFICITÉS ET PERTINENCE DU MODE FERROVIAIRE

Le mode ferroviaire est un transport guidé. Plus que pour tout autre mode, sa production nécessite de grandes synergies entre le mobile et le support, autrement dit, la roue et le rail. Tout ce qui tend à cloisonner la production ferroviaire entre la gestion de l'infrastructure et son exploitation entraîne sa fragilisation, remet en cause la fiabilité, la qualité de service et jusqu'à la sécurité des circulations.

Le réseau ferré est un monopole naturel, chaque exploitant ne pouvant disposer d'un réseau ou de lignes dédiés. De plus, l'effet réseau, sa diffusion en territoire dans une cohérence globale, participent de son efficacité économique et sociale. La multiplication d'acteurs vient dès lors complexifier la production ferroviaire et la relation entre gestionnaire de l'infrastructure et les opérateurs.

De ce fait, l'ARAFER¹⁴ joue un rôle de plus en plus pesant, non seulement dans la régulation du système ferroviaire, mais aussi en termes de prescription concernant le modèle économique et son organisation. Cela résulte à la fois d'une vision favorable à la concurrence, imposée par les textes européens, mais aussi de la nécessité de palier l'affaiblissement de fait d'un modèle ferroviaire éclaté par les différentes réformes.

L'exploitation du transport ferroviaire met en œuvre des normes et des compétences techniques spécifiques dont la maîtrise nécessite une continuité et une stabilité des acteurs chargés de sa mise en œuvre. Elle n'est pas assimilable à une activité commerciale ordinaire qui autoriserait une volatilité, même relative, des opérateurs et la multiplication de défaillances¹⁵.

Il n'y a pas de domaine de pertinence réservé au rail, dès lors où l'on se situe en regard de l'intérêt général. En effet, les comparaisons arbitraires entre modes se font sur une compétitivité prix/distance qui ignore les coûts externes et les enjeux territoriaux.

On ne peut juger de la pertinence d'une relation ferroviaire de courte distance sans examiner la consistance de l'offre (fréquence, amplitude) et sa capacité à répondre aux besoins. Le constat ne suffit pas.

¹⁴ Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières

¹⁵ Ce fut le cas au Royaume-Uni avec la défaillance de « East Coast Main Line » en 2009. La ligne a dû être reprise en gestion publique après la défaillance de deux opérateurs privés successifs.



La grande vitesse permet aussi de répondre à la grande majorité des besoins de déplacement grande distance au sein du territoire national, et pas seulement à moins de 3 heures, de par le positionnement des gares en cœur de ville. Cela nécessite évidemment l'accès à l'infrastructure LGV dont certaines grandes villes sont privées aujourd'hui. Les trains Intercités et les trains de nuit permettent une offre complémentaire là où la vitesse n'est pas le premier critère de choix, ce qui concerne des millions de voyageurs chaque année.

On peut envisager les TER et le peu de TET subsistants, comme socialement complémentaires des TGV. Ces deux premières catégories de train continuent en effet à toucher un public plus populaire, issu de villes moyennes, employés ou jeunes à petits revenus, migrants voyageant avec des abonnements. Ce sont des alternatives au modèle dominant du TGV traditionnel (hors OUIGO), calqué sur l'aérien : accès sur réservation, pour un trajet de longue distance d'un point à un autre, avec peu ou pas d'arrêts, à destination surtout de voyageurs d'affaire et de tourisme.

Enfin, la notion de complémentarité se pose dans la perspective d'une indispensable coordination de l'ensemble des transports en fonction des vertus sociales et environnementales de chaque mode et des services rendus à l'utilisateur et la collectivité. Par exemple, en milieu rural ou dans les zones peu denses, il reste encore beaucoup à faire pour assurer une articulation entre l'usage de la voiture ou les deux roues et l'accès au train (stationnement dédié au vélo, parking relais). Trop de gares restent encore déconnectées d'un réseau de transport en commun performant (bus, car ou tram).

L'articulation des dessertes TER avec le TGV et les TET est la réponse qui permet une couverture maximum du territoire en utilisant toutes les lignes pour aller au plus près des usagers, même celles empruntées par le trafic de marchandises.

Enfin, le transport des marchandises de proximité est essentiel au report modal de la route vers le rail à partir des lignes capillaires. La promotion des Opérateurs Fret de Proximité (OFP), reprenant ce que Fret SNCF faisait auparavant, témoigne de cette nécessité.

La seule limite au domaine de pertinence du mode ferroviaire est l'existence ou non d'une voie ferrée.

L'EFFICACITÉ DE L'ENTREPRISE PUBLIQUE

Il n'est pas inutile de revenir sur les raisons qui ont poussé historiquement à la création de la SNCF en 1938. Un siècle après le démarrage des premières lignes de chemin de fer en France, toutes sous concessions accordées à des entreprises privées, c'est d'abord un constat de faillite des grandes compagnies qui a conduit le gouvernement à achever la reprise en main du système ferroviaire.

En effet, après un mouvement de fusion et de concentration des entreprises concessionnaires pour aboutir à quelques grandes compagnies détenues par de grandes familles de financiers (Rothschild, Pereire...), c'est l'État qui a, dans un premier temps, étendu son propre réseau en absorbant les compagnies déficitaires (Compagnie des chemins de fer de l'Ouest par exemple).

Le décret du 31 août 1937 qui crée la SNCF sous forme de société d'économie mixte pour une durée de 45 ans, donne le départ d'un nouvel âge pour les chemins de fer français au service de la Nation. Cette situation va connaître une nouvelle évolution positive en 1983, à la suite de la promulgation de la LOTI sous l'impulsion du gouvernement Mauroy et du ministre des transports de l'époque,



Charles Fiterman, puisque la SNCF deviendra un EPIC (Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial). L'Etat en devient propriétaire (et non actionnaire) à 100%.

C'est l'entreprise publique qui relève les défis de la modernisation et du développement de l'activité ferroviaire. Sous son impulsion, les chemins de fer français vont devenir une référence mondiale en termes de sécurité, de ponctualité, de confort, d'offre et d'avant-garde technique. L'électrification du réseau, commencée partiellement entre les 2 guerres, va prendre son essor dans les années 50 et 60.

Déjà, l'enjeu de la vitesse est pris en considération avec le lancement des trains rapides Capitol et Mistral, sans parler du record du monde sur rail établi en 1955 à 331 km/h et porté depuis à 574,8 km/h. Après une phase de recul dans les années 60, due pour l'essentiel au développement de l'automobile, la SNCF se lance dans la grande vitesse. Le TGV est le fruit du service public et du constructeur national ALSTHOM (devenu ALSTOM), avec l'appui de la CGT. La SNCF publique sera toujours en permanente recherche d'innovation en matière ferroviaire, tant que cela le lui sera permis, c'est-à-dire avant que sens de l'intérêt général, de l'innovation technique, de la mise en avant des savoirs et des savoirs faire soient supplantés par les logiques financières et les stratégies à courte vue.

Il est important de souligner que les nationalisations opérées, notamment à la Libération avec les industries électriques et gazières et la naissance d'EDF GDF, vont être les outils essentiels du redressement national et de la modernisation du pays. Ce simple constat suffit à dire que sans un secteur public de cette dimension, la tâche eut été impossible et, en tout cas, que le marché aurait été incapable d'y parvenir. Or, si le défi n'est plus la reconstruction d'un pays détruit par la guerre, d'autres enjeux lourds de société, dont nous parlons plus haut, sont à relever, qui méritent qu'on préserve ces outils au service de la Nation.

Il convient de ne pas non plus idéaliser le passé. Au fil des décennies, le rail public a connu des reculs et des attaques. Le réseau s'est contracté fortement au cours des années 60 et 70. Des tentatives de remise en cause du modèle SNCF se sont multipliées (Plan Guillaumat à la fin des années 70) jusqu'aux réformes plus récentes d'inspiration libérale, qui ont aiguillé la SNCF sur une voie toute différente de sa vocation originelle. Le concept d'une SNCF « entreprise comme une autre » (ce qu'elle n'est pas) a pu s'imposer au sein d'une direction SNCF désormais plus largement inspirée par les écoles de commerce que par le monde ferroviaire et l'intérêt général.

Cette désorganisation de la SNCF, malgré la résistance des cheminots, a brouillé son image et celle du service public parmi la population. Là aussi, les mêmes recettes ont été appliquées à d'autres : France Télécom, La Poste, EDF-GDF et même l'hôpital public. Pour certaines, cette stratégie a pavé le chemin vers la déréglementation, la privatisation, l'éclatement des activités avec à chaque fois, les mêmes promesses de meilleurs services à moindre coût pour l'utilisateur devenu client, ce qui ne se vérifie quasiment jamais dans les faits, bien au contraire.

L'existence d'une entreprise publique nationale a permis la mise en œuvre d'une décentralisation des transports régionaux sans balkanisation, c'est-à-dire en gardant la cohérence nationale du système ferroviaire. Ce fut une réussite indéniable. La régionalisation a permis la croissance des trafics, la réouverture de gares et de lignes. Ainsi, l'offre est passée de 137,8 millions de trains.kms



en 2002 à 166,3 en 2014. La fréquentation est passée de 9,2 milliards de voyageurs.kms à 13,6 dans la même période.¹⁶

L'asphyxie financière des autorités organisatrices, victimes des politiques d'austérité, et une direction SNCF actuelle qui ne raisonne qu'en fonction de critères financiers et dont de nombreux acteurs regrettent le manque de transparence, vient là aussi ternir ce bilan. Voilà qui laisse un champ ouvert aux promoteurs de la concurrence, laquelle ne réglera pourtant rien.

Intégrée et multi-activités, la SNCF a permis de répondre à la diversification des besoins de transport ferroviaire. Pendant longtemps, c'est le transport des marchandises qui a donné les moyens du développement des activités de transport des voyageurs. Cette tendance s'est inversée depuis quelques décennies. La gestion publique du GPF permet, en théorie, que les services ou lignes rentables financent tout ou partie des services ou lignes non-rentables via le mécanisme de péréquation tarifaire. Ce modèle a été toutefois progressivement abandonné par la SNCF qui cloisonne désormais ses activités par branche et par produit et organise leur mise en concurrence interne, avant même l'arrivée prochaine d'éventuels opérateurs concurrents.

Mais, les avantages de la péréquation se voient encore à travers le TGV qui relie environ 200 gares en France, ce qui est rendu possible par l'utilisation des recettes des dessertes les plus rentables. C'est un enjeu important d'aménagement du territoire. Or, c'est précisément ce que la concurrence pourrait remettre totalement en question dès demain.

Ajoutons que le financement du Gestionnaire de l'Infrastructure est assuré pour partie par la production et les richesses créées par le travail des cheminots de SNCF Mobilités, qui reverse 40% de son résultat net à SNCF Réseau, ce qu'aucun opérateur privé ne sera tenu de faire.

L'EXPÉRIMENTATION DOULOUREUSE DES TRANSFERTS AU PRIVÉ

L'exemple des Partenariats Public-Privé a révélé leur inefficacité et leur tendance à engendrer d'énormes gâchis financiers. Ainsi, la ligne Perpignan-Figueras a dû être reprise en main par les Etats Français et Espagnols, le consortium privé TP Ferro (Eiffage) étant défaillant. La ligne Sud Europe Atlantique (Tours-Bordeaux), dont la concession (d'une durée de 50 ans !) est détenue par le groupe LISEA dominé par VINCI, arrive à imposer une fréquence de circulation quotidienne à la SNCF qui lui fera perdre 200 millions par an. Ces constructions capitalistiques n'ont pas grand-chose à voir avec le service public, mais elles vivent des financements publics, à l'instar de la situation observée dans les sociétés concessionnaires d'autoroutes.

De même, l'entreprise procède au recours massif à la sous-traitance qui tend de plus en plus à une logique d'externalisation. Confier le travail auparavant réalisé par des cheminots formés à des entreprises privées génère des malfaçons, des retards dans les chantiers et amplifie la facture. Les achats de sous-traitance travaux (développement et rénovation mais hors PPP) peuvent être estimés à 2,5 Mds€ en 2016, en croissance +56% par rapport à 2011. Cette croissance devrait se poursuivre jusqu'en 2020 (+24% par rapport à 2016). Les achats de prestations intellectuelles et de service (500M€ en 2016) présentent les mêmes tendances (+300M€ depuis 2011 et +200M€ attendus d'ici à 2020). En se concentrant sur ces deux catégories d'achats, la sous-traitance s'élève ainsi à 3 Mds€ en 2016 et est installée sur une tendance fortement haussière (+67% par rapport à 2011 et +27% attendus d'ici à



¹⁶ Source ARF. Chiffres clés des régions 2016

2020). Si, en théorie, il existe un large panel d'entreprises intervenant en sous-traitance pour la SNCF, en réalité, 3 grands groupes du BTP se partagent 70% de l'activité: VINCI, BOUYGUES et EIFFAGE.

La mise en œuvre des services publics par le truchement d'entreprises privées est de plus en plus critiquée par les citoyens-usagers. Nous l'observons à travers le soutien grandissant aux initiatives pour remettre la distribution de l'eau dans le giron public par exemple, ou encore dans le domaine de l'énergie contre la fin des tarifs réglementés. Dans les pays où le rail a été ouvert à la concurrence, une large partie de la population demande la renationalisation, comme c'est le cas en Grande-Bretagne.

Pour la CGT, il n'est pas utile de passer par des expériences malheureuses avant de constater l'importance de disposer d'une entreprise nationale et publique SNCF au service de la Nation toute entière.

UN MODÈLE SOCIAL AU SERVICE DE L'INTÉRÊT GÉNÉRAL

Le premier Statut des cheminots date de 1912 sur le réseau de l'Etat et fut généralisé en 1920 à l'ensemble des compagnies. Il est bien antérieur à la création de la SNCF. Il faut le distinguer du régime spécial des retraites des cheminots dont l'origine remonte à 1909 qui ne lui est pas directement lié, bien que souvent assimilé.

Le Statut s'apparente davantage dans sa forme à une convention collective (ce fut d'ailleurs le cas entre 1936 et la Libération), dont la spécificité est de relever d'un acte réglementaire gouvernemental. Ces règles ont été maintenues lors de la nationalisation de la SNCF en 1938. Par la suite, la loi du 30 décembre 1982 (LOTI) qui a transformé la SNCF en EPIC, a confirmé ces dispositions.

Sous l'impulsion des mobilisations des cheminots relevant à l'époque de différentes compagnies privées, afin d'établir une solidarité de droits communs exprimée dans de nombreuses luttes de grande ampleur (1910,1920), la nécessité d'un Statut national répondait également au besoin d'avoir des règles unifiées dans un secteur essentiel à la marche globale de l'économie du pays et de son aménagement territorial.

Cela a conduit l'Etat à légiférer pour créer un Statut unique à l'ensemble des travailleurs du ferroviaire. Il a ainsi imposé aux différentes compagnies l'emploi d'un nombre d'agents suffisant et de les fidéliser pour permettre la transmission des savoirs et savoir-faire professionnels. Chaque cheminot doit ainsi avoir un haut niveau de formation, en regard des spécificités fortes des différents métiers et une organisation du travail encadrée pour garantir la sécurité des circulations, pour une durée de travail équivalente à celle des autres salariés. La réglementation obéit à des règles spécifiques permettant d'assurer la continuité du service public 365 jours par an et 24h/24.

Aujourd'hui, le Statut des relations collectives entre la SNCF et son personnel (référéncé RH 0001), régit les conditions d'embauche, de rémunération, de déroulement des carrières, les sanctions et garanties disciplinaires, la mobilité géographique et fonctionnelle inhérente à l'entreprise nationale, les congés, les conditions de cessation de fonction, l'assurance maladie et le droit syndical.

Le Statut donne des droits mais confère aussi des devoirs : Un an de période d'essai, et même trois ans pour les cadres ; travail du dimanche et des jours fériés rémunérés en dessous du code du travail, travail de nuit, mobilité induite. Aujourd'hui, la grille de rémunération place environ 3 000 cheminots à un niveau inférieur au SMIC. L'affirmation mainte fois assénée par les partisans de la fin



du statut, de cheminots « coûtant » 30% de plus que les salariés de la concurrence n'est pas démontrée.

Le Statut s'inscrit dans la garantie de l'adaptabilité et de la continuité du service public. Les cheminots sont soumis à des rythmes de travail et des horaires atypiques ainsi qu'à l'obligation de faire fonctionner la SNCF toute l'année.

Si la sécurité ferroviaire et la continuité de service sont les fondements du Statut des cheminots de la SNCF, il faut y ajouter un principe de neutralité. En effet, les cheminots ne travaillent pas en principe pour répondre à des exigences patronales ou financières. Ils s'engagent pour placer l'entreprise publique au service de la Nation et des citoyens. Cela suppose que l'agent de la SNCF reste en responsabilité et non soumis aux aléas relevant de l'arbitraire technocratique et/ou financier.

Le Statut permet en outre une solidarité entre agents à l'inverse d'une mise en compétition, elle-même en contradiction avec l'exercice des métiers de cheminots qui demande professionnalisme, rigueur et sens du travail collectif dans un système ferroviaire très complexe. Ce principe est très largement entamé par les logiques de séparation des activités, des axes et produits. Dédier un cheminot à un type de train, un type de desserte, un type de clientèle, un type de ligne, réduit le collectif, isole et casse les liens.

Le Statut est par ailleurs menacé par la croissance importante des embauches de personnels contractuels observée ces dernières années. Cela motive de nombreuses luttes syndicales pour que ces salariés soient reconnus dans leurs droits au même titre que les agents Statutaires (Cadre Permanent).

Le Statut donne donc un cadre et des garanties pour les agents mais aussi pour les usagers et le service public. C'est pourquoi, le Statut de cheminot est un enjeu fort. Il est consubstantiel du service public et de l'idée que la société s'en fait. Il n'est pas une spécificité française. Au-delà d'un repère collectif de salariés exerçant divers métiers dans une même entreprise, le Statut de cheminot donne corps au rapport étroit du professionnel au service public et donc à la nation au service de laquelle il exerce.

En dénigrant cette dimension majeure pour la remettre en cause, les tenants des réformes libérales ne visent pas des « avantages » supposés (quand bien même le nivellement des droits des salariés par le bas est un objectif concret des politiques libérales). C'est le service public lui-même qui est en cause.

LA LOGIQUE ACTUELLE DU GROUPE SNCF

La SNCF emploie des agents (les cheminots) sous un statut social particulier afin d'assurer un service public de transport pour répondre aux besoins de la Nation et des usagers. Dans l'imaginaire collectif, la « vieille dame » est toujours envisagée comme une compagnie ferroviaire d'Etat, voire une administration de l'Etat. Cette représentation ignore les restructurations intervenues depuis une vingtaine d'années.

Derrière la façade de l'opérateur public réputé intégré, se déploie un groupe commercial internationalisé, formé de plus d'un millier de filiales de droit commun, dont certaines de taille imposante comme Geodis, numéro un français du transport routier et de la logistique, ou Keolis, un des leaders mondiaux des transports urbains. Ces Sociétés Anonymes, au capital parfois ouvert à des investisseurs privés, agissent aussi bien dans le mode ferroviaire (Thalys, Eurostar, VFLI, Systra, Akiem...) que dans des modes concurrents, tels le camion (Geodis Calberson), l'autocar (Ouibus), le covoiturage (IDvroom) ou la



location de voiture (Oucar). La SNCF détient également des firmes spécialisées dans l'immobilier, la gestion de parkings et même les drones. Le projet du groupe SNCF ambitionne de réaliser 42.8 milliards de chiffre d'affaires en 2025, dont 50% aux activités à l'international.

On constate ainsi que l'EPIC SNCF sert de banque pour financer le développement des filiales routières en France ainsi que l'expansion à l'international. La SNCF a racheté par exemple l'activité messagerie du groupe international routier GIRAUD. L'activité historique de transport ferroviaire de marchandises s'est peu à peu délitée au sein de SNCF GÉODIS, dont la vocation principale est le transport routier.

En fait, les centaines de millions d'euros investis dans des sociétés étrangères (logistique OHL aux USA pour 717 millions, bus ATE en Australie pour 113 millions...) font augmenter la taille du Groupe et son chiffre d'affaires, mais ne dégagent quasiment aucune marge, voire sont sources de pertes (-29,3 millions pour Keolis Boston en 2015). Ces investissements constituent en vérité un sacrifice de l'entreprise publique de service public SNCF pour lui substituer un groupe international de mobilités, dans lequel l'activité ferroviaire publique française est appelée à devenir minoritaire. En d'autres termes, c'est un détournement des moyens normalement dévolus au service public au service d'un groupe à dominante privée.

A ce jour, les filiales réalisent la moitié des 32 milliards de chiffre d'affaires annuel du groupe SNCF. Leurs effectifs progressent régulièrement alors que le nombre de cheminots embauchés par les établissements publics (EPIC) décline depuis quinze ans (environ 145 000 cheminots sur 280 000 salariés au niveau du groupe). La perspective d'une extension de l'ouverture à la concurrence du rail concernant le transport intérieur de voyageurs – le fret étant libéralisé depuis mars 2006 – risque de porter un nouveau coup aux EPIC au bénéfice de sociétés privées, fussent-elles incluses dans le groupe SNCF.

Symbole de cette stratégie, SNCF Mobilités vient de sous-traiter l'exploitation d'un nouveau tram-train, dont elle est directement attributaire et circulant sur le Réseau Ferré National en Seine-Saint-Denis, à une filiale majoritairement contrôlée par Kéolis (Transkéo). La SNCF envisage ainsi sa politique de groupe non pas sous l'angle d'une complémentarité utile (Transports urbains-Transport ferroviaire de proximité), mais en organisant la concurrence de l'EPIC par ses filiales et en encourageant le dumping social.

L'infrastructure ferroviaire n'est pas épargnée par cette intrusion des intérêts privés dans la sphère publique. Sur ce terrain, les géants du BTP sont à l'offensive, décidés à tirer profit du programme de modernisation du réseau ferré et des 46 milliards de travaux prévus sur la prochaine décennie. Les groupes de la construction se positionnent non seulement sur les phases de régénération de lignes, mais aussi, plus durablement, sur la maintenance ou l'exploitation de pans entiers du rail français.

Ils se saisissent des contrats en Partenariat Public-Privé (PPP), comme dans le cas de la Ligne à Grande Vitesse Tours-Bordeaux, ou de contrats de partenariats industriels portant sur de gros chantiers, comme la rénovation des caténaires de la ligne C du RER. En toute discrétion, Vinci, Eiffage et quelques autres héritent de la conception et de la réalisation de missions entières, entraînant, au détriment de SNCF Réseau, des transferts massifs de charges de travail, de technologies, de compétences et, au final, d'emplois potentiellement dévolus aux cheminots.

D'aucuns présentent cet effacement de la propriété et maîtrise publiques d'un Etablissement de l'Etat comme un gage de meilleure performance. Pour les



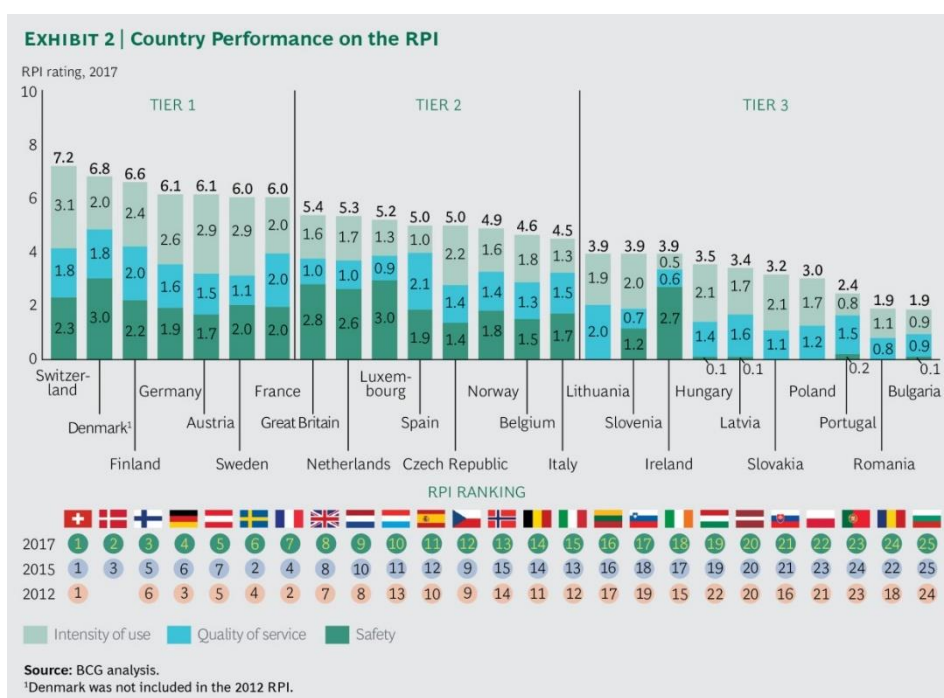
tenants de « l'Asset Management », la valorisation des actifs devient la seule manière d'être d'une entreprise efficace. C'est oublier un peu vite que dans le régime de la propriété lucrative (celui de la Société Anonyme), la recherche d'efficacité se focalise sur la survaleur attendue par les détenteurs du Capital, ceux-là même qui prélèvent leur tribut sur le travail, notamment à travers la vente des marchandises produites. Ces exigences conditionnent les choix de gestion. Dans les faits, le recul des biens et investissements publics s'accompagne de surcoûts financiers virant parfois au fiasco, et d'une dégradation, qualitative et quantitative, du service public rendu et des conditions d'emploi des cheminots.

La dilution de l'EPIC dans un groupe « champion » mondial des services de mobilités et de logistique s'accompagne d'un abandon des obligations et missions de service public comme cadre de référence autour de la réponse aux besoins pour tous les citoyens sur tout le territoire. Le groupe est cimenté sur des valeurs uniquement commerciales et autour d'un objectif prioritaire de compétitivité, notion qui renvoie directement à des impératifs d'adaptation à la concurrence.

LA CONCURRENCE EN EUROPE, MYTHES ET RÉALITÉS

Les partisans de l'ouverture des réseaux ferrés à la concurrence n'ont de cesse de répéter qu'elle est la condition incontournable d'un chemin de fer sûr, performant, moins cher pour l'utilisateur et économe des deniers publics. A l'inverse, l'entreprise publique non concurrencée et dirigée par un Etat incapable de bien gérer est dénoncée comme coûteuse, peu productive et défaillante. Cette affirmation n'est que rarement accompagnée de faits étayés, mais semble souvent admise comme une vérité incontestable. Or, un examen plus attentif des exemples pris chez nos voisins européens montre que l'efficacité du système ferroviaire est avant tout une question de moyens.

Le système ferroviaire français, bien qu'en souffrance depuis des années sous l'effet du manque d'investissement et d'une gestion de plus en plus éclatée, reste malgré tout parmi les meilleurs en Europe, comme le montre le graphique ci-dessous¹⁷ :



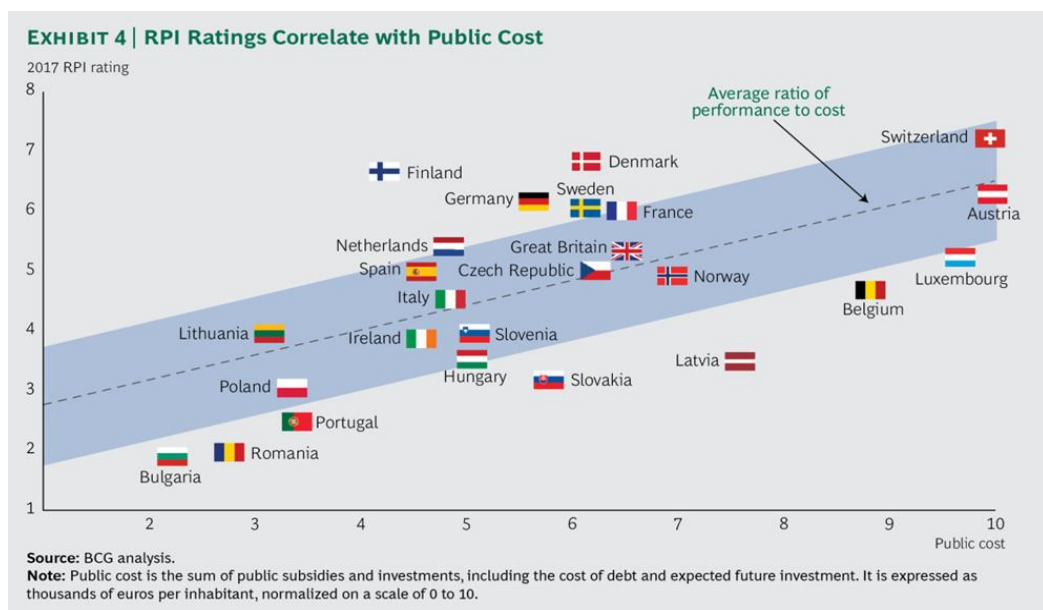
¹⁷ Les graphiques sont extraits du rapport « 2017 European Railway Performance Index » du Boston Consulting Group (BCG)

On notera que le système noté comme le plus performant est celui des chemins de fer fédéraux suisses, contrôlés à 100% par l'Etat. Les CFF sont une entreprise intégrée, à la fois opérateur ferroviaire et Gestionnaire de l'infrastructure. La France se maintient dans le premier tiers des pays européens, bien qu'en recul pour des raisons qui ne tiennent en rien à la nature juridique de la SNCF ou à l'absence de concurrence, mais plus sûrement à la casse organisée du service public. Ce recul s'est accentué encore depuis la mise en œuvre de la réforme de 2014. La France est dans le peloton de tête des pays européens sur les critères de sécurité et de qualité de service. Elle n'est supplantée que sur le critère de l'intensité de l'usage du train, ce qui signifie que les pays en tête de cet index ont fait des choix axés sur la croissance des volumes et non sur la rationalisation.

La différence en Europe se fait en outre sur les niveaux d'investissements sur le réseau. La fréquentation des lignes est liée à leur attractivité. Or, sur un réseau vieillissant (30 ans de moyenne d'âge en France contre 17 ans en Allemagne), il est difficile d'accroître l'offre, la fréquence et l'amplitude de service. C'est pourquoi de nombreux Etats se sont engagés dans des plans d'investissements de haut niveau pour leur système ferroviaire :

- Italie 2016 : Plan d'investissement de 100 Milliards d'Euros sur 10 ans, dont 73 Mds sur l'infrastructure ;
- Grande-Bretagne 2014 : 38 Milliards de Livres (42,5 Mds€) sur 5 ans ;
- Belgique 2013 : 25 milliards d'Euros sur 12 ans ;
- Allemagne 2016 : 28 Milliards d'Euros sur 5 ans, dont 16,6 provenant de l'Etat fédéral et 11,4 de la DB. C'est 20% de plus que le plan de modernisation français. Parallèlement, l'Etat met 350 M€ au pot pour baisser le coût des sillons pour le Fret ferroviaire.

Le BCG note que « plus globalement, comme en 2012 et 2015, l'étude de 2017 montre une corrélation entre les dépenses publiques et la performance d'un système ferroviaire donné [...]. De plus, cela révèle des différences dans la valeur que les pays captent en retour pour leurs dépenses publiques. Le Danemark, la Finlande, la France, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suède et la Suisse récupèrent une haute valeur relative pour l'argent investi. »



(Les dépenses publiques sont l'addition des subventions et des investissements, dont le coût de la dette et des investissements futurs attendus. Ils sont exprimés en milliers d'Euros par habitant, convertis sur une échelle de 0 à 10.)



Donc, au-delà des efforts d'investissements qui marquent de réelles différences sur le niveau de l'infrastructure, il faut aussi considérer les concours publics en termes d'exploitation. Ainsi, le trafic régional allemand est placé sous l'autorité des Landers (l'Allemagne est un Etat fédéral) dont les budgets sont sans commune mesure avec ceux des régions françaises¹⁸. En 2017, les Landers ont consacré 8,2 Mds€ (+ 30% par rapport à 1994, année de la réforme des chemins de fer allemands), contre 4,3 Mds€ pour les régions françaises. C'est aussi l'Etat fédéral qui a permis le désendettement de l'opérateur historique (70 Mds de DM en 1994, soit 35 Mds€), ce que la France refuse encore aujourd'hui.

Le contre-exemple britannique montre par ailleurs que la concurrence et la privatisation ne tiennent jamais leurs promesses. La privatisation de British Railways (opérateur et gestionnaire d'infrastructure) devait permettre la croissance des trafics, des investissements plus importants, la baisse des prix pour un meilleur service et moins de concours publics. Si on excepte la croissance des trafics¹⁹, due essentiellement à la conjoncture économique et au niveau d'activité, ainsi qu'à l'éloignement domicile-travail compte tenu des difficultés pour se loger à Londres notamment, tous les autres objectifs n'ont non seulement pas été atteints, mais au contraire, la situation a empiré.

Le rapport Rebuilding Rail a conclu que les investissements privés représentent seulement 1% du total de l'argent investi dans le ferroviaire. L'âge moyen du matériel roulant au Royaume-Uni est passé de 16 ans au moment de la privatisation à 18 ans en 2013. La privatisation a engendré des services moins fiables et plus chers. En comparant les 20 dernières années de British Rail (public) avec les 19 ans de présence des opérateurs privés avant 2013, il résulte que les services de British Rail étaient 3 % plus ponctuels que les services rendus par les opérateurs privés. Depuis la privatisation du rail en 1995 jusqu'à 2015, tous les billets ont augmenté en moyenne de 117 %. La Grande-Bretagne a les allers-retours Banlieue quotidiens et les abonnements les plus chers d'Europe. Entre 2010 et 2014, le prix moyen de l'abonnement au Royaume-Uni a augmenté de 27 %.

La privatisation coûte plus cher aux contribuables. Les coûts de fonctionnement des chemins de fer ont plus que doublé en termes réels, passant de £ 2,4 milliards par an (1990-91 à 1994/95) à approximativement £ 5,4 milliards par an (2005/06 à 2009/10). En 2013-14, le gouvernement a contribué à hauteur de £ 3,8 milliards à l'industrie des chemins de fer britannique²⁰.

Selon l'ORR (Office of Rail and Road, l'équivalent de l'ARAFER au Royaume-Uni), la dette du Gestionnaire de l'Infrastructure Network Rail s'établit à 46,3 milliards de livres (51,8 Mds €) en 2017 et devrait atteindre 53 Milliards de livres (59 Mds€) en 2019²¹. C'est significativement supérieur à la dette de SNCF Réseau. Or, le réseau britannique compte 17 000 kms de voies contre 29 000 en France.

La démonstration est ainsi faite que la capacité pour un système ferroviaire à répondre aux attentes et aux besoins ne tient en rien à la concurrence, mais davantage à une volonté politique tournée vers le développement et l'investissement.

¹⁸ Le budget total des régions s'élevait en 2014 à 25,5 Mds€. Le seul lander de Rhénanie du nord – Westphalie gérait un budget de 61,4 Mds€. Source ARF, les chiffres clés des régions. Septembre 2016.

¹⁹ Les chiffres avancés comprennent la forte croissance du réseau ferré métropolitain londonien (+ 60% entre 1994 et 2013). Or, « l'Underground » est sous administration publique. La hausse de 59 % du transport ferroviaire sur les chemins de fer RU a été stimulée par une hausse de 300 % des subventions publiques depuis la privatisation.

²⁰ Source : "The four big Myths of UK rail Privatisation". Action for Rail. 2013

²¹ Cité dans « Transport Network » du 20 juillet 2017



L'argument du passage obligatoire à la concurrence doit aussi être contesté. Certes, le 4^{ème} paquet ferroviaire européen a été adopté. Pour autant, la nouvelle rédaction du règlement dit « Obligation de Service Public » (OSP) n'est pas aussi directive. Ainsi, le paragraphe **4bis de l'Article 5** de ce règlement retient l'attention :

Sauf interdiction en vertu du droit national, l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer :

a) lorsqu'elle considère que l'attribution directe est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concernés, et notamment leur taille, les caractéristiques de la demande, la complexité du réseau, son isolement technique et géographique et les services couverts par le contrat ; et

b) lorsqu'un tel contrat aurait pour effet d'améliorer la qualité des services ou le rapport coût-efficacité, ou les deux, par rapport au précédent contrat de service public attribué.

Sur cette base, l'autorité compétente publie une décision motivée et en informe la Commission dans le mois qui suit sa publication. L'autorité compétente peut procéder à l'attribution du contrat.

En s'appuyant sur ce texte et en exigeant des normes sociales, qualitatives et environnementales de haut niveau, comme prévu à **l'article 4 paragraphe 6**, la Nation peut garder un Service Public du ferroviaire.

Lorsque, conformément au droit national, les autorités compétentes exigent des opérateurs de service public qu'ils respectent certaines normes de qualité et normes sociales, ou qu'ils établissent des critères sociaux et qualitatifs, ces normes et critères figurent dans les documents de mise en concurrence et dans les contrats de service public...

Jusqu'alors la France est protégée par la Loi SRU de 1999 qui oblige les Régions à faire exercer le trafic ferroviaire sur le réseau national par l'opérateur historique SNCF. Ce règlement oblige l'intégration dans la loi française de ces nouveaux éléments. Pas d'ouvrir à la concurrence.

Les « dates butoirs » souvent citées quant à l'ouverture à la concurrence (2019 pour les trafic nationaux, 2023 pour les trafics conventionnés régionaux) ne sont pas inflexibles non plus. Le rapport Spinetta lui-même, en raison de spécificités propres à la région Ile-de-France, propose de reporter l'ouverture à la concurrence à 2033 et 2039 pour les lignes du RER.

COMPLÉMENTARITÉS ET SOLIDARITÉ VS CONCURRENCE ET DÉMANTELEMENT

Malgré des efforts récents d'investissements, le réseau continue à se dégrader. La consistance et l'unicité du Réseau Ferré National ont été fragilisées.

La politique des renoncements de maintenance, des insuffisances d'investissement, entraîne une augmentation des ralentissements. Les voies de service ont été drastiquement réduites.



L'accident de Brétigny de juillet 2013 a été le révélateur au grand public de l'état du réseau et de sa maintenance. Il a amené à une prise de conscience des réalités que nous dénonçons de longue date.

Sous couvert de recherche de « gains de productivité », on constate une augmentation de la sous-traitance et de la filialisation qui apporte moins de sécurité, moins de qualité, pour un résultat économique que les décideurs refusent de rendre public.

Là encore, la réforme non financée du ferroviaire ne répond en rien aux enjeux. Le poids de la dette continue à peser sur SNCF Réseau, Gestionnaire de l'Infrastructure, rendant impossible l'atteinte des objectifs de qualité et de sécurité.

La Commission Mobilité 21 (DURON 1) avait posé des priorités d'infrastructures nouvelles.

Une fois de plus, le recours à de nouvelles ressources de financement est abandonné. Il en va ainsi du renoncement à l'écotaxe sous la pression du lobby routier. Le nouveau rapport DURON est, de ce point de vue, dans le statu quo.

Les problématiques de financement sont au cœur du débat. Les déficits croissants du système ferroviaire ont constitué un argument majeur lors de l'élaboration de la loi du 4 août 2014. La communication alors réalisée « cachait » néanmoins un élément de taille : l'endettement croissant du système ferroviaire, qui provient principalement des investissements sur l'infrastructure, est dans une large mesure la conséquence du désengagement financier de l'Etat malgré un système ferroviaire qui, par nature, ne peut s'autofinancer. Cela se vérifie dans tous les pays du monde.

L'enjeu aujourd'hui est de taille, le maillage du réseau ferré est fragilisé et l'avenir de nombreuses lignes se joue sur le seul critère de rentabilité et non sur l'intérêt à disposer d'un service public de transport sûr et de qualité. Chaque année, la SNCF transporte plus de 1.1 milliard de voyageurs, dans des conditions de sécurité, de rapidité, de régularité, de confort et de respect de l'environnement supérieures au transport routier de voyageurs.

Les 50 milliards d'euros qui handicapent lourdement le système ferroviaire français proviennent, pour plus de la moitié, des emprunts contractés depuis les années 80 pour la construction des Lignes à Grande Vitesse, investissements que l'Etat n'a pas financés, contrairement à ceux ayant permis par ailleurs de créer un vaste réseau autoroutier (11 000 km d'autoroutes, dont 8 200 concédés, à comparer aux 2 800 kms de Lignes à Grande Vitesse (LGV)). L'objectif d'accentuer l'attrition ferroviaire afin de se concentrer sur les zones denses et les axes les plus rentables, va à l'encontre de la logique du service public et de l'aménagement du territoire.

Déjà, en 2007, des experts du secteur ferroviaire dénonçaient les risques de démantèlement que comportait la stratégie retenue par la SNCF avec l'aval des responsables de l'Etat : « *D'un côté, la SNCF fait le choix commercial d'exploiter des trains de grandes lignes aux points d'arrêt de moins en moins nombreux ; de l'autre, des liaisons de plus en plus éclatées du fait de leur transformation en TER. Le premier point appauvrit les dessertes, le second les émiette, et au final, le ferroviaire risque de se réduire à quelques grands axes et à des trains régionaux dans les zones très denses.* »

Le manque d'entretien faute de moyens financiers n'est pas sans conséquences, mais passe par un processus plus lent (abaissement de la vitesse, temps de parcours qui s'allongent et usagers qui se reportent sur d'autres modes de transport), mais qui au final, se traduit par la fermeture de la ligne. A chaque



substitution d'une desserte ferroviaire par une desserte par autocar, ce sont 30 à 50% des usagers qui migrent vers la voiture individuelle.

Les choix stratégiques guidés par les intérêts financiers des EPIC Mobilités et Réseau rentrent souvent en confrontation. Ainsi, SNCF Réseau souhaite voir les recettes des péages augmenter, alors que SNCF Mobilités va chercher à les réduire, y compris en réduisant l'offre ferroviaire. En ce sens, la réforme du système ferroviaire de 2014 a été contre-productive et le gouvernement actuel semble vouloir continuer dans la même direction.

Les projections faites par deux cabinets d'experts diligentés par le CCE-SNCF en 2014 sont plus que vérifiées et confirmées. Elles concluaient à la disparition d'une partie importante de l'outil ferroviaire, avec comme conséquences, une réduction massive des emplois de cheminots et une augmentation des tarifs pour les usagers avec toujours moins de service rendu.

L'abandon de l'écotaxe qui prive le système ferroviaire de 800M€/an, celui du Versement Transport Interstitiel (VTI), pourtant inscrit dans la loi du 04 août 2014, les baisses de subvention à l'AFITF sont des exemples de ce qu'il ne faut pas faire si on veut conserver et développer notre service public de transport !

UNE GESTION CLOISONNÉE DE L'ENTREPRISE POUR MIEUX LA PRIVATISER À TERME

Initiée par l'entreprise en 1996, la gestion par activité s'est accentuée au fil des ans pour devenir une gestion par produit.

Le système ferroviaire a besoin, pour un fonctionnement optimal, d'être intégré. Produire un train, le faire circuler dans des conditions de sécurité, fiabilité, confort et régularité nécessitent une synergie entre tous les acteurs et métiers du ferroviaire. En segmentant le travail des cheminots dans des établissements dédiés, on sépare les maillons d'une chaîne indispensable à la qualité de l'offre ferroviaire.

La rigidité induite par ce fonctionnement « en tubes » empêche la mutualisation et la complémentarité. La gestion par produit dans les activités séparées n'a fait que renforcer l'effet bloquant. Ainsi, un conducteur de train est soit un conducteur de TGV, du FRET ou du TER. Un contrôleur de train fait du TER ou du TGV. Idem pour la maintenance du matériel ou l'entretien et la circulation ferroviaire. Les surcoûts générés par la facturation comptable entre les EPIC, les activités, les établissements et les services pour les prestations qui devraient être mutualisées sont importants, mais jamais communiqués par l'entreprise.

S'il est aisé de comprendre que ce fonctionnement est cher et contre-productif, il présente néanmoins, pour les partisans du libéralisme, le meilleur moyen de privatiser l'entreprise. Les activités indépendantes les unes des autres, produisent des comptes financiers, investissent pour elles-mêmes, ont leur propre gestion de l'emploi et des qualifications avec des objectifs de rentabilité parfois supérieurs à ceux des multinationales. Bien entendu, cette conception des taux de rentabilité à deux chiffres génère inévitablement de la recherche de productivité au détriment de la qualité de service rendu aux utilisateurs.

Ainsi, le personnel, pour réaliser, entretenir et réparer est réduit à sa portion congrue, d'ailleurs les 2000 suppressions d'emplois par an à la SNCF depuis une décennie se font en fonction du seul résultat financier à atteindre.

D'une manière générale, tous les postes de dépenses budgétaires sont orientés vers le profit. Ainsi, la sécurité est considérée comme un coût. On passe de la prévention à la gestion du risque (mal) calculé.



LA BRANCHE FERROVIAIRE : LE CONTRE EXEMPLE DU FRET

Ouvert à la concurrence depuis 2006, le transport intérieur de fret ferroviaire s'est articulé autour d'une entreprise publique, la SNCF, devenue depuis 2015 SNCF Mobilités, et des entreprises privées : Colas Rail, Euro Cargo Rail, Europorte France, VFLI, etc.

Il peut paraître surprenant de voir le peu de cas qui est fait de cette libéralisation dont est pourtant friande la pensée dominante orthodoxe libérale.

Non seulement la libéralisation du fret ferroviaire et l'ouverture à la concurrence (en 2003 pour les trafics internationaux, en 2006-2007 pour les trafics intérieurs) n'ont pas amélioré la situation du fret ferroviaire contrairement à ce qui était promis (pas une tonne transférée de la route vers le rail), mais elles l'ont aggravée en accélérant le déclin de ce mode.

La réforme du 04 août 2014, avec ces deux piliers majeurs que sont « la cohésion économique et sociale, et l'intégration industrielle du GPF » n'aura pas eu raison de ces maux, bien au contraire. Les politiques indigestes de l'Etat et de la SNCF marquent un repli et une attrition des moyens alloués tant sur les infrastructures, que dans le vieillissement des matériels avec, au final, une diminution du service rendu aux usagers. Ainsi, en Champagne-Ardenne par exemple, faute d'avoir entretenu des lignes, celle-ci ont été purement et simplement fermées. La conséquence directe est la présence de 43 000 camions supplémentaires sur les routes ardennaises.

Après dix ans d'expérience, le résultat est catastrophique. Jamais le rail n'a si peu transporté de marchandises en France (moins de 10% de part modale aujourd'hui). Toutes les entreprises ferroviaires perdent de l'argent. Certaines ont jeté l'éponge (Véolia Cargo, Combiwest...) d'autres sont en difficulté (Eurocargo Rail, filiale de la Deutsche Bahn, a supprimé 300 emplois récemment). Les entreprises privées sont donc confrontées aux mêmes difficultés que l'entreprise publique et ne font pas mieux.

D'ailleurs, contrairement à ce que prévoient les textes européens, aucun retour d'expérience n'a été fait sur l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire. Ce devait pourtant être un préalable à sa généralisation au transport ferroviaire de voyageurs.

A la lecture d'une étude de Fer de France, on peut noter que « les acteurs ont du mal à se projeter dans un horizon à vingt ans ».

Au final, les constats sur le fret ferroviaire sont globalement partagés par tous. Les acteurs ont des attentes très fortes vis-à-vis de l'Etat, mais n'ont en même temps aucune confiance dans l'avenir de la filière. Les acteurs ne semblent pas en capacité de proposer par eux-mêmes des innovations pour créer des ruptures et ainsi redonner une dynamique. Ils s'interrogent sur les choix de l'Etat concernant le fret ferroviaire et la régulation du mode routier. En particulier, les regrets sont unanimes concernant la suppression de l'écotaxe poids-lourds alors que le fret ferroviaire paye des péages sur toutes les infrastructures, y compris les lignes de proximité.

L'autorisation, dans certaines conditions, des 44 tonnes routiers est vue comme un frein direct au transport combiné.

Alors même que les manquements à la convention collective nationale se sont multipliés ces dernières années, que les cheminots de ces entreprises privées ont eu pour nombre d'entre eux à subir la précarité, le dumping social érigé en modèle par les tenants des politiques d'austérité, force est donc de constater que l'entreprise de libéralisation a échoué à atteindre les objectifs de



développement de l'activité qu'elle avait annoncée... Alors le problème ne serait donc pas le statut des salariés ?

A y regarder de près, les plus grosses entreprises du secteur appartiennent à des grands groupes de transport qui sont tous multimodaux. Et tous ont fait le choix du mode routier, en l'absence d'une régulation publique, car ce dernier est plus performant ... financièrement !

En effet, la part la plus importante du mode routier repose sur le contribuable, contrairement au mode ferroviaire où les entreprises en assument l'essentiel.

Enfin, les principales entreprises privées du secteur sont des filiales d'entreprises publiques, comme VFLI (filiale de SNCF Mobilités), Eurocargo Rail (filiale de la Deutsche Bahn), les Opérateurs Ferroviaires de Proximité étant pour leur part largement financés par les collectivités territoriales.

Cette libéralisation aura donc, en définitive, consisté au financement d'entreprises privées avec de l'argent public, à l'abaissement des conditions sociales des cheminots dans leur ensemble, pour des résultats proportionnellement inverses aux attendus ; un report modal vers la route sans faire l'économie d'un euro d'argent public.



LE SERVICE PUBLIC SNCF AU CŒUR D'UN PROJET DE SOCIÉTÉ

Le service public SNCF contribue au développement économique et social. Il apporte la réponse aux besoins sans compromettre la capacité des générations futures à satisfaire les leurs.

Il doit également satisfaire les nouveaux besoins sociaux : transition écologique et énergétique, aménagement du territoire...

La politique des transports est constitutive d'une politique d'aménagement du territoire, de développement économique et de cohésion sociale et environnementale.

La CGT milite pour une politique des transports intégrée, multimodale et complémentaire afin d'apporter une meilleure réponse aux besoins de déplacements des biens et des personnes, et de favoriser le report modal vers le ferroviaire.

Dans cette conception, le groupe SNCF doit être l'acteur central et son caractère public doit être conforté et renforcé.

Le développement du Service Public ferroviaire SNCF requiert le retour à une entreprise publique unique et intégrée.

Les évolutions juridiques de ces dernières années et celles en cours, au plan européen comme au plan national, tournent le dos à cette exigence.

L'État, acteur de l'orientation stratégique libérale, applique les traités européens, dont celui de Lisbonne qui consacre le critère de compétitivité comme fondement des contrats de projets Etat - Régions.

La politique des transports en France souffre d'une sous-tarifcation, quel que soit le mode, et d'un désengagement financier constant de l'État.

L'intervention de l'État est centrée sur un réseau structurant d'infrastructures qui privilégie les métropoles (loi MAPTAM) et les grands axes internationaux, la concurrence, le tout routier et le TGV, au détriment de l'aménagement du territoire national.

Le Service Public n'est pas une activité comme les autres. La satisfaction des besoins fondamentaux de toutes les personnes sur l'ensemble du territoire fonde son utilité sociale et structure notre choix de société.

Tout en tenant compte des contraintes législatives, la proposition de la CGT vise à organiser de manière efficace, dans une entreprise publique unique et intégrée, la réponse aux besoins de transport à partir de ses valeurs du Service Public.

Dans ce contexte, la réunification des missions du Gestionnaire d'Infrastructure au sein de SNCF Réseau n'a été qu'une première étape du nécessaire décloisonnement de la production ferroviaire.

Dans notre conception, les questions de l'infrastructure, de la dette et du financement, comme celle de l'organisation du transport des marchandises ou des voyageurs, relèvent de la responsabilité de l'Etat. L'organisation du fonctionnement du système ferroviaire et de la production relève par contre de l'entreprise publique.

La CGT combat les décisions européennes en matière ferroviaire, fondées sur une concurrence qui n'a pas montré son efficacité après plus de trente ans de libéralisation du secteur, que ce soit sur les plans économiques, sociaux et environnementaux.



La pérennité et le développement du Service Public ferroviaire sont étroitement liés à la consistance et à la qualité de l'infrastructure.

POUR UN SERVICE PUBLIC DU FRET FERROVIAIRE

Le schéma directeur de la SNCF et sa logique comptable doivent être stoppés, car en poursuivant la casse de l'appareil industriel de production, ils sont incompatibles avec l'enjeu de société que constitue le report modal du transport des marchandises de la route vers le rail.

Pour la CGT, la production doit et peut être améliorée, fiabilisée dans d'autres organisations, avec l'utilisation d'autres sillons et matériels.

Il ne peut y avoir de véritable rééquilibrage rail/ route dont la société a besoin sans volonté politique, sans efforts publics conséquents, sans moyens humains et matériels accrus et sans infrastructures modernisées et supplémentaires.

Le maillage fin du réseau est indispensable à l'irrigation du territoire et aux réponses de proximité en matière de transport des marchandises.

Les ports maritimes représentent un enjeu d'avenir majeur. La France possède la plus importante façade maritime d'Europe, mais en tire insuffisamment avantage.

Or, les expériences des grands ports du nord de l'Europe nous montrent que le développement de leurs activités s'appuie nécessairement sur les modes fluviaux et ferroviaires pour irriguer leurs hinterlands (ports secs).

Tous les grands ports en Europe s'appuient sur le rail pour se développer. En France, le potentiel de développement des ports avec une façade maritime exceptionnelle doit être une priorité de l'Etat et de la SNCF. En cela, il serait utile de développer les coopérations entre entreprises publiques des Grands Ports Maritimes et la SNCF, notamment en termes de gestion, d'exploitation et de maintenance des voies de ports.

Le transport est un ensemble complexe logistique de l'expéditeur au destinataire final. Il faut raisonner en système de transport et considérer le ferroviaire comme un segment d'une chaîne multimodale.

Il faut contribuer à assurer les cohérences territoriales.

La puissance publique doit maîtriser l'organisation globale de la logistique et avoir une connaissance la plus fine possible des flux de marchandises transportées.

Ainsi, l'intervention publique au nom de l'intérêt général doit fixer des objectifs concrets aux chargeurs et aux industriels en matière de report modal.

Des convergences peuvent se développer entre l'intérêt général, qui vise à orienter les flux vers des modes respectueux de l'environnement, et l'intérêt des chargeurs, qui peuvent bénéficier de ces mises en commun.

Seule une politique des transports basée sur les principes du Service Public permettra de respecter ce choix. Elle doit s'appuyer à la fois sur l'amélioration des conditions sociales des salariés concernés et de la sécurité des circulations, ainsi que sur une volonté forte en matière d'infrastructure et sur un système de production performant irriguant le territoire.

Si l'on en croit le rapport de juillet 2016 concernant les projections de la demande de transport sur le long terme²², le volume des marchandises transportées passerait au total de de 303.8 Mds t.kms en 2012 à 441.6 en 2030 et à 575,9 en 2050. Le tout sans augmentation majeure des parts modales des modes alternatifs à la route.

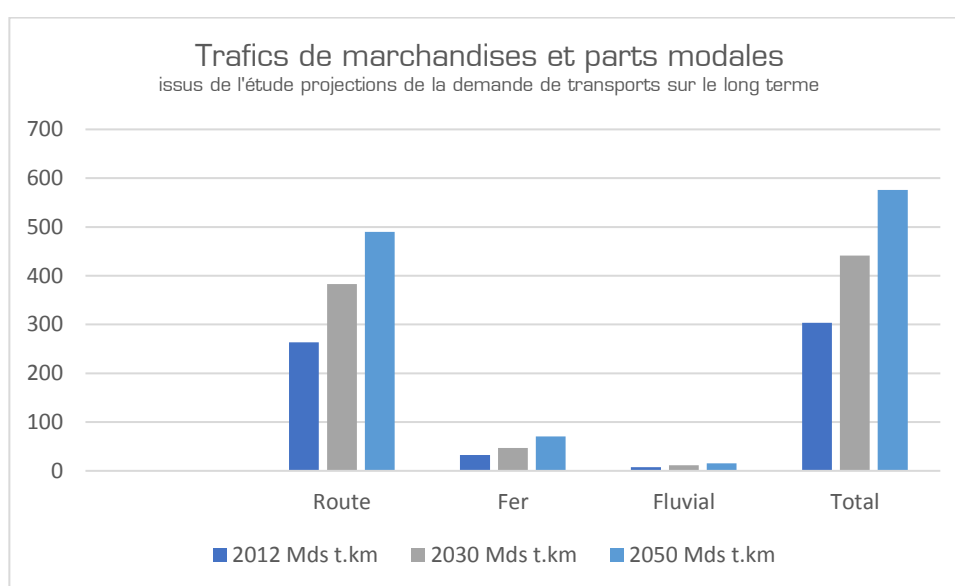


²² Projections de la demande de transport sur le long terme, juillet 2016, ministère de l'environnement de l'énergie et de la mer

Cette projection représente une augmentation de 45.2% des volumes de marchandises transportées par la route d'ici à 2030 et de 85.92 % d'ici à 2050.

Trafics de marchandises et parts modales
issus projections de la demande de transports sur le long terme

Mode	2012		2030		2050	
	Mds t.km	Part modale	Mds t.km	Part modale	Mds t.km	Part modale
Route	263,5	86,8%	382,7	86,7%	489,9	85,1%
Fer	32,5	10,7%	47,2	10,7%	70,5	12,2%
Fluvial	7,7	2,5%	11,6	2,6%	15,6	2,7%
Total	303,7	100%	441,5	100%	576	100%



Pour la CGT ce modèle n'est pas soutenable.

A contrario, la CGT considère qu'il est urgent d'enfin mettre en œuvre les décisions prises lors des différents sommets environnementaux. Ainsi, la loi Grenelle fixe comme objectif de faire évoluer la part modale du non routier et non aérien de 14% à 25% à l'échéance 2022.

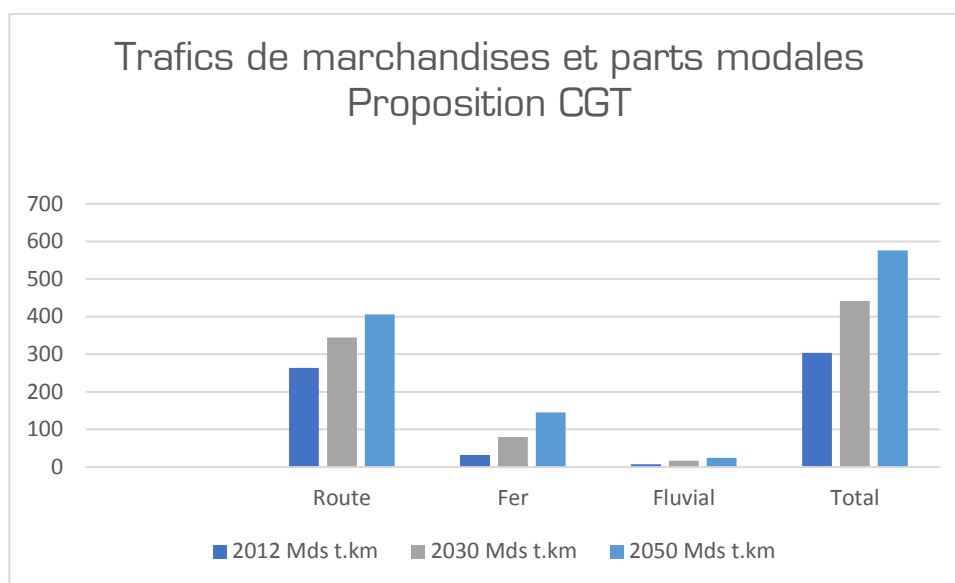
La proposition CGT fixe comme objectif de passer à 30% de part modale du non routier et non aérien d'ici à 2050.

Notons que notre projection représente tout de même 140 Mds t.km de marchandises supplémentaires sur la route d'ici à 2050. Pour la CGT, il est impératif par ailleurs de repenser la logistique, l'articulation lieu de travail - lieu de résidence, de recourir aux circuits courts, pour diminuer le volume global des transports. Néanmoins, notre projection s'articule autour du volume global envisagé dans l'étude du ministère.



Trafics de marchandises et parts modales
Proposition CGT

Mode	2012		2030		2050	
	Mds t.km	Part modale	Mds t.km	Part modale	Mds t.km	Part modale
Route	263,5	86,8%	344,7	78,1%	405,9	70,5%
Fer	32,5	10,7%	80,2	18,2%	145,2	25,2%
Fluvial	7,7	2,5%	16,6	3,8%	24,8	4,3%
Total	303,7	100%	441,5	100%	576	100%



La première phase de développement du transport ferroviaire de marchandises d'ici à 2030 pour atteindre 80,2 Mds t.km et 18,2% de part modale s'articule autour de trois grands axes :

- le développement des voies des ports concomitamment au développement des ports français ;
- le développement de la logistique urbaine (cross dock, hôtels logistiques...) ;
- le retour progressif du wagon isolé.

La seconde phase de développement d'ici à 2050 pour atteindre 145,2 Mds t.km et 25,2% de part modale correspond s'articule autour de trois axes supplémentaires :

- l'aboutissement des projets de développement des infrastructures ferroviaires ;
- la relance effective et la nouvelle dynamique des ports français, qui permet également de renforcer le transport combiné ;
- le retour effectif et la montée en charge du wagon isolé.

SITUATION DU TRANSPORT PUBLIC SNCF DE VOYAGEURS

La péréquation entre les activités permettrait d'améliorer et de développer le Service Public ferroviaire SNCF, afin de répondre aux besoins de déplacement de la population.



La complémentarité inhérente au train se manifeste dans la production d'une offre de déplacement cohérente et attractive. Pour cela, l'opérateur doit pouvoir s'appuyer sur un réseau bien maillé pour proposer des dessertes proches et adaptées aux besoins des usagers, en garantissant les interconnexions et correspondances nécessaires.

A rebours de cette recherche d'unicité, la tendance de l'Etat et du GPF à vouloir transférer leurs responsabilités vers les régions et le TER risque de mettre à mal la continuité du réseau ferroviaire en multipliant les ruptures de lignes.

L'autonomisation financière et comptable des conventions TER avec la mise en place des comptes par ligne fragilisent encore plus certaines relations régionales.

Pour la CGT, la régionalisation a besoin d'un nouveau souffle socio-économique au risque de voir l'offre ferroviaire se réduire dans les prochaines années.

Pour la CGT, la décentralisation donne plus de place à la proximité et à la réponse aux besoins.

Elle permet une meilleure implication des Régions dans l'aménagement du territoire et le développement des transports collectifs au sein d'une région spécifique.

La réponse aux besoins de transport nécessite de nouveaux investissements importants. Cela passe par l'accroissement des capacités (nouveaux systèmes d'exploitation, mise en place d'IPCS²³, régénérations de voies, nouveaux matériels roulants...)

Il est impératif que les Régions disposent de ressources spécifiques et pérennes pour financer de nouveaux développements.

L'Etat doit réactualiser sa dotation au regard de l'évolution de l'offre depuis 2002 et mettre en place un système évolutif de cette dotation en lien avec l'augmentation des besoins de transport.

La SNCF doit jouer pleinement son rôle d'expert, de conseil, d'assistance à maîtrise d'ouvrage et mettre les moyens nécessaires pour garantir la sécurité et atteindre les objectifs de qualité, d'information, de sûreté.

Tous les éléments concourant à la qualité de service doivent être repris dans les conventions avec les moyens associés, comme l'ouverture des gares du premier au dernier train, la présence humaine dans les gares et les trains par des cheminots à statut.

Le rapport de juillet 2016 concernant les projections de la demande de transport sur le long terme²⁴, de voyageurs longue distance passerait pour l'ensemble des modes de 317.4 Mds voy.km en 2012 à 396.2 en 2030 et à 489.9 en 2050.

Traffics de voyageurs longue distance

Issus Projections de la demande de transports sur le long terme

Mode	2012		2030		2050	
	Mds voy.km	Part modale	Mds voy.km	Part modale	Mds voy.km	Part modale
Route	237,9	75,0%	290,7	73,4%	343,3	70,1%
Fer	65,5	20,6%	88,9	22,4%	125,8	25,7%
Air	14	4,4%	16,6	4,2%	20,8	4,2%
Total	317,4	100%	396,2	100%	490	100%

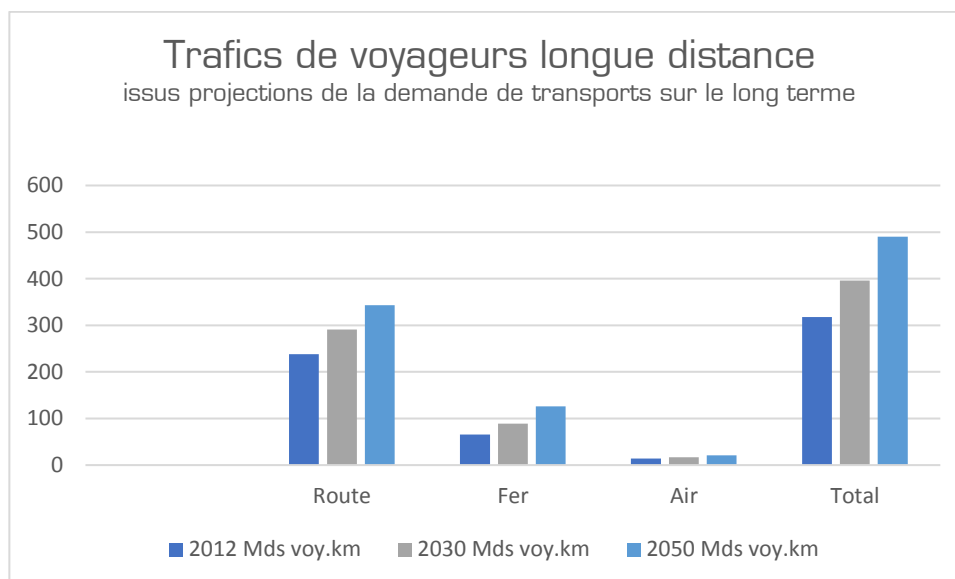
²³ Installation Permanente de Contre Sens

²⁴ Projections de la demande de transport sur le long terme, juillet 2016, ministère de l'environnement de l'énergie et de la mer



Si nous pouvons observer ici une augmentation des parts modales du fer comme alternative à la route qui passeraient de 20 à 25% sur l'ensemble de la période, il y a lieu, une nouvelle fois, d'interroger le modèle qui conduit à toujours plus de transport, et donc d'interroger sa soutenabilité.

En effet, au global, c'est une augmentation de 65% des Mds voy.km entre 2012 et 2050 qui est envisagée.



De plus, le rapport montre que le développement du covoiturage et des autocars « Macron » se ferait principalement au détriment du ferroviaire. En réalité donc, ces modes ne sont pas des autres modes mais font partie à part entière du mode routier.

Pour ce qui concerne plus particulièrement le mode ferroviaire, la projection anticipe un très fort accroissement du TGV au détriment des trains grandes lignes et des TER.

Pour la CGT, cette projection confirme que la suppression de lignes de proximité est bien envisagée et que le développement passe, pour un certain nombre d'experts, par la massification des flux sur les métropoles.

A contrario, nous proposons de renforcer la part du ferroviaire sur les trains grandes lignes et les TER, pour un développement juste et harmonieux des territoires tout en conservant l'objectif minimal de 25% de part modale d'ici à 2050.

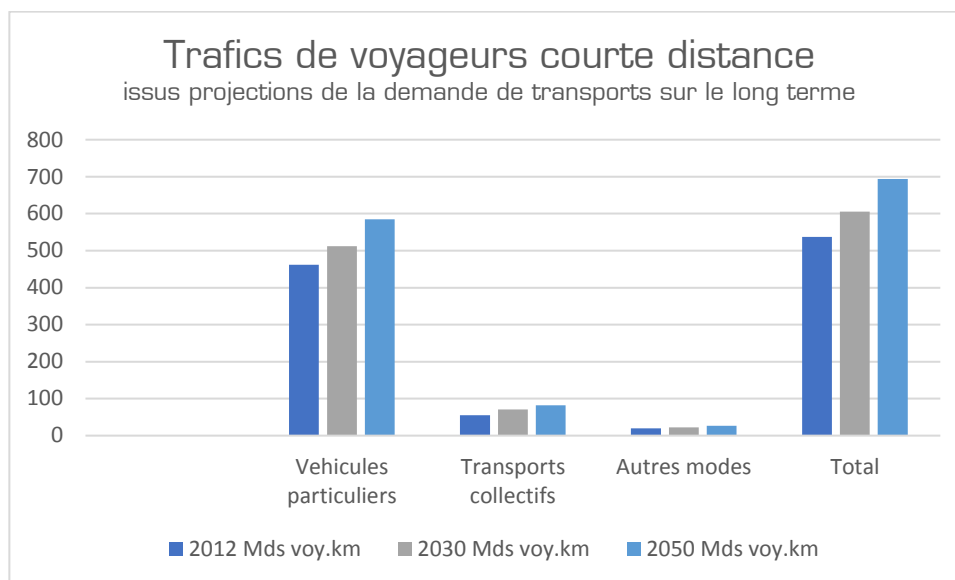
Pour ce qui concerne le transport de voyageurs de courte distance (moins de 100 kms), les projections du rapport de la demande de transport sur le long terme (juillet 2016 ministère de l'environnement de l'énergie et de la mer) sont alarmantes.

Trafics de voyageurs courte distance

Issus Projections de la demande de transports sur le long terme

Mode	2012		2030		2050	
	Mds voy.km	Part modale	Mds voy.km	Part modale	Mds voy.km	Part modale
Vehicules particuliers	462	86,0%	512,2	84,6%	584,9	84,3%
Transports collectifs	55,4	10,3%	71	11,7%	82,4	11,9%
Autres modes	19,5	3,6%	22,5	3,7%	26,2	3,8%
Total	536,9	100%	605,7	100%	694	100%





Les trafics voyageurs courte distance continueraient à augmenter de 29% entre 2012 et 2050.

Sur la même période, les trafics en voitures particulière continueraient de croître de 27%.

S'il faut noter un accroissement de 49% des transports collectifs, leur part resterait trop peu significative avec – de 12%, sachant que ces projections ne disent rien des parts modales rail/route et qu'il y a fort à penser que la tendance projetée ici est à l'aggravation du modèle tout routier.

Pour la CGT, à l'évidence, il faut envisager une part beaucoup plus importante des transports collectifs sur ces courtes distances de l'ordre de 25%, avec notamment le développement des TER. Le levier essentiel pour y parvenir est de sortir de la concurrence intermodale pour s'inscrire de manière volontaire dans la coopération multimodale. A cette fin, la CGT propose de créer un pôle public des transports des marchandises et de voyageurs.

Tarifification du transport Voyageurs

La tarification doit respecter les principes fondamentaux d'égalité de traitement, de solidarité et de péréquation en tout point du territoire. A ce titre, les tarifs qui se développent dans toutes les Régions doivent être harmonisés à l'ensemble du territoire, afin de permettre à tous les usagers d'en bénéficier.

A cette fin, la CGT revendique une diversification de l'offre ainsi qu'une tarification incitative et simplifiée reposant sur les principes de service public et définie au plan national, pour les voyageurs avec :

- L'abandon de la tarification de marché pour revenir à une tarification au kilomètre
- avec l'amélioration des tarifs sociaux ;
- La mise en place d'un réseau de distribution permettant à tous les usagers de pouvoir bénéficier de toute la gamme tarifaire quel que soit le canal utilisé (guichet, borne de libre-service, ligne directe ou internet).

De plus, pour la CGT, les frais de transport domicile/travail doivent être pris en charge intégralement par l'employeur sur l'ensemble du territoire.



LEVIERS POUR LA CONQUÊTE ET LE DÉVELOPPEMENT DU SERVICE PUBLIC SNCF

RENFORCER LE POUVOIR D'INTERVENTION DES USAGERS, DES CHEMINOTS, DE LA REPRÉSENTATION NATIONALE ET DES AOT TOUT EN MAINTENANT LA COHÉRENCE NATIONALE DU SYSTÈME.

Pour la CGT, le service public ferroviaire doit disposer d'une large autonomie de gestion dans le cadre d'orientations définies démocratiquement.

La qualité du service requiert l'expression des besoins des usagers de tous les services publics, le contrôle et l'évaluation de l'utilisation des moyens publics par ceux-ci.

Les outils en matière de démocratie locale (conseils de quartier, comités de quartier, conseils de développement, etc.) doivent évoluer en les dotant de nouveaux moyens, avec les droits permettant d'exercer réellement et pleinement les prérogatives.

La création d'espaces démocratiques communs aux salariés, usagers, élus (tels que les comités de lignes, les comités de partenaires...) doit déterminer les besoins des populations, des salariés en s'appuyant sur le rôle politique des élus.

Le Conseil National des Services Publics doit devenir une véritable commission nationale d'organisation et d'évaluation des services publics, en articulation avec des commissions locales avec une composition permettant la participation des usagers et des salariés, ce qui implique de les doter de droits nouveaux.

L'évaluation démocratique des politiques publiques doit permettre de vérifier l'efficacité de celles-ci par rapport aux objectifs fixés afin de mieux répondre aux besoins. Cette évaluation ne peut être l'apanage du seul gouvernement qui serait en la matière juge et partie : elle doit être soumise à l'avis du parlement.

Le conseil d'administration doit devenir une véritable instance décisionnelle appuyée sur la transparence, la démocratie, le rôle primordial des salariés et des usagers.

De même, la composition de l'ARAFER doit être élargie aux représentants des usagers et des salariés de la SNCF.

LE FINANCEMENT DU SYSTÈME FERROVIAIRE

Le système ferroviaire ne peut s'autofinancer. C'est l'insuffisance des subventions publiques qui est à l'origine de sa dette et de ses difficultés financières. La modernisation du réseau exige plus de 3 Mds€ d'investissement par an. Or, et ce malgré la hausse continue des péages, il manque 2 Mds€ pour les atteindre. C'est le financement qui doit être modifié, sinon l'endettement se poursuivra.

L'Etat doit prendre ses responsabilités :

- En transformant sa dette du système ferroviaire en dette publique ;
- En dégagant de nouveaux financements en nationalisant les sociétés d'autoroute.

La CGT propose de nouvelles modalités de financement :

- Fléchage de la TICPE pour le financement des infrastructures.
- Cela doit permettre d'en finir avec le principe « hausse des péages = baisse des subventions ».



- Création d'un Versement Transport additionnel pour les régions ;
- Stopper les Partenariats Public-Privé (PPP) qui ne servent que l'intérêt de groupes du BTP (Vinci, Bouygues, Eiffage) ;
- La création d'un pôle financier public participant au financement des infrastructures ferroviaire ;
- En mobilisant l'épargne populaire.

L'Etat doit prendre ses responsabilités :

Transformer la dette du système ferroviaire en dette publique

Nous proposons en fait de « créer et de remplir une caisse » de l'Etat pour constituer une structure de défaisance de la dette dont les ressources reposent sur l'activité économique de transport dans le cadre d'une politique multimodale tournée de manière plus volontariste vers le report modal.

La création d'une CADEFE (**C**aisse d'**A**mortissement de la **D**ette **F**erroviaire de l'**E**tat) permettra de libérer le fonctionnement du système ferroviaire de ce poids et de mobiliser toutes les énergies pour la reconquête d'un service public ferroviaire efficace Voyageurs et Fret.

La création de la CADEFE apporte mécaniquement près de 2 Mds€ tous les ans au système ferroviaire en le libérant des intérêts bancaires de la dette.

Nationaliser les autoroutes

Si la propriété du réseau autoroutier en France reste du domaine de l'Etat au regard de son utilité publique, son exploitation a été totalement privatisée le 18 juillet 2005 lorsque l'État a cédé l'ensemble des participations qu'il détenait dans les sociétés concessionnaires.

Il faut noter que ce désengagement de l'Etat est intervenu seulement quelques mois après la création de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transports Française (AFITF), fin 2004, dont la ressource principale devait être justement les dividendes des sociétés concessionnaires.

Cette décision était d'autant plus grave que l'AFITF est chargée d'apporter la part de l'Etat dans le financement « *des projets d'intérêt national ou international relatifs à la réalisation ou à l'aménagement d'infrastructures routières, ferroviaires, fluviales ou portuaires ainsi qu'à la création ou au développement de liaisons maritimes régulières de transport de fret* ». Mais depuis lors, l'agence s'est vue confier d'autres missions supplémentaires, au premier rang desquelles le développement de liaisons ferroviaires de fret et celle des transports collectifs de personnes, ceci sans compter le financement des contrats de plan Etat-Région.

La perte de cette ressource a été partiellement compensée, mais elle devait aussi être compensée par la création d'une taxe poids lourds.

Le rapport annuel 2009 de la cour des comptes résume bien la situation en parlant d'une « *agence de financement aux ambitions limitées, privée de moyens et désormais inutile* ».

Renationaliser les sociétés concessionnaires d'autoroute est d'autant plus pertinent que les SCA (Sociétés Concessionnaires d'autoroutes) qui détiennent les ¾ du réseau autoroutier, issues de la privatisation des autoroutes en 2007, se sont bâti une véritable situation de rente. En 2016, elles ont connu une croissance de 4,5% de leur chiffre d'affaires, en situation comparée à 2015,



pour atteindre 9,8 milliards d'€. En outre, les actionnaires se sont partagé 4,7 milliards d'€ de dividendes, (+41,3% par rapport à 2015). Parallèlement, les investissements sont en forte baisse à 1,3 Md€ contre 3,6Mds€ en 2010. Quant aux effectifs, ils ont fondu de 16500 à 12500 environ, soit moins 4000 en 10 ans (source CGDD et Arafer).

La CGT propose d'affecter cette nouvelle ressource à la CADEFE afin de ne pas faire supporter au seul contribuable le poids de la dette ferroviaire de l'Etat.

La création d'une Eco Taxe poids lourd comme autre ressource à la CADEFE permettrait d'apurer la dette.

La CGT propose de nouvelles modalités de financement :

Fléchage de la TICPE pour le financement des infrastructures

La TICPE (Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques) est une taxe appliquée aux produits utilisés comme carburant pour moteur ainsi qu'aux hydrocarbures qui sont utilisés pour le chauffage, à l'exception du gaz naturel. A ce titre c'est une forme de « taxe écologique ». La CGT propose de mettre fin aux exonérations et au remboursement partiel de la TICPE (transporteurs routiers, aérien...)

Pour la CGT, l'ensemble des infrastructures de transport doivent être financées par l'état.

La CGT propose pour se faire d'affecter l'intégralité de la TICPE à ce financement dont 6 Mds € directement au financement du RFN²⁵.

En 2016, les recettes de TICPE (Taxe Intérieure de Consommation sur les Produits Energétiques) se sont élevées à 28,5 milliards d'euros environ pour les produits pétroliers.

Ces recettes sont largement suffisantes pour financer la totalité des infrastructures de transport, dans une logique de développement durable qui doit se mettre en place progressivement en favorisant les investissements sur les modes les plus respectueux de l'environnement. Ainsi, les recettes des transports sont affectées aux transports avec comme objectif la réduction des externalités en développement la multi modalité avec les modes alternatifs à la route.

Cela va permettre d'en finir avec le principe « hausse des péages = baisse des subventions ».

La subvention aux charges d'infrastructures versée par l'Etat est destinée à l'entretien et la maintenance, les investissements font l'objet d'un autre montage financier.

Le désengagement de l'Etat et l'actualisation de sa subvention aux charges d'infrastructures ferroviaires n'est pas nouveau et s'aggrave d'année en année.

Rappelons qu'en 2005, un audit sur l'état du réseau réalisé par l'Ecole Polytechnique Fédérale de Lausanne à la demande de RFF et de la SNCF alertait sérieusement sur le vieillissement du réseau, pointait la responsabilité de l'Etat et évaluait à 5,5 Mds€ par an les moyens nécessaires jusqu'en 2015 pour maintenir et régénérer le réseau.



²⁵ RFN : Réseau Ferré National

L'Etat n'ayant pas alloué les moyens nécessaires à RFF et à la SNCF, les ralentissements se sont multipliés plus vite que la capacité à les résorber. En 2005, les ralentissements concernaient 1 780 kms de voies, fin 2006 on en était à 2 387, fin 2013 c'était 3 289 kms et en 2017 5 563 kms.

La proposition de la CGT de flécher 6 Mds€ des recettes de la TICPE pour le financement du RFN permet de rompre avec cette spirale infernale pour rentrer dans un cercle vertueux qui va directement libérer le système ferroviaire des péages.

De fait, cela libère les capacités d'auto-financement pour développer le service public ferroviaire SNCF.

Créer un Versement Transport additionnel pour les Régions

Cette proposition ne concerne pas le financement de l'infrastructure ou son entretien mais vise à subventionner l'exploitation ferroviaire au niveau régional.

Le Versement Transport (VT) est un impôt calculé à partir de la masse salariale, redevable par les entreprises d'au moins 11 salariés pour contribuer au financement des transports en commun. Initialement institué en région parisienne, il s'est étendu progressivement aux communes de 10 000 habitants et plus. La Région IDF est donc la seule à bénéficier du VT, les autres régions en sont exclues.

Les décisions du gouvernement de geler les dotations des régions et de supprimer la Taxe Professionnelle ont appauvri les régions alors que les attentes en matière de transport régional de voyageurs sont immenses. Pour le fonctionnement et le développement des transports de voyageurs régionaux, il est urgent de doter les Régions d'une ressource financière propre, pérenne et dynamique.

La création d'un Versement Transport Régional (VTR) permet de doter les régions d'une ressource provenant du secteur économique, principal bénéficiaire du système des transports régionaux.

Le GART et l'ARF ont réalisé une étude sur l'extension du Versement Transport au bénéfice des régions. Elle montre, pour les 20 régions (hors Ile de France), que le VTR rapporterait de 500 à 850 millions d'euros.

On parle de versement transport interstitiel lorsqu'il ne concerne que les entreprises qui n'y sont pas encore soumises, de versement additionnel pour celles qui y sont déjà soumises, et de versement mixte lorsque les 2 solutions sont instaurées avec des taux d'imposition différents.

Par ailleurs, en lien avec nos propositions de réforme de la fiscalité, nous proposons de pondérer le montant du VTR en fonction de la politique d'emploi et de respect de l'environnement des entreprises afin de favoriser celles qui se tournent vers un développement humain durable et le cas échéant, de pénaliser les autres.

Stopper les Partenariats Public-Privé (PPP) qui ne servent que l'intérêt de groupes du BTP (Vinci, Bouygues, Eiffage)

Le Contrat de Partenariat (CP) est une forme de contrat public créé par une ordonnance gouvernementale du 17 juin 2004 (c'est à dire sans passage devant l'Assemblée Nationale) fortement inspiré du droit anglais sur les « Private Finance Initiative ». S'il n'est pas la première ni la seule forme de partenariat entre public et privé, l'usage de cette expression pour désigner ces seuls contrats s'est imposée.



La circulaire signée par le Ministre de l'Economie, des Finances et de l'Industrie et M. Sarkozy, à l'époque Ministre de l'Intérieur et de l'Aménagement du territoire, précisant les conditions d'application indique clairement l'orientation de la perte de maîtrise publique sur le service exploité :

« Les contrats de partenariat sont des contrats administratifs par lesquels la personne publique confie à un tiers, pour une période déterminée..., une mission globale relative au financement d'investissements immatériels, d'ouvrages ou d'équipements nécessaires au service public, à la construction ou transformation des ouvrages ou équipements, ainsi qu'à leur entretien, leur maintenance, leur exploitation ou leur gestion,... »

C'est à la fin de l'année 2005, au travers de la loi relative à la sécurité et au développement des transports (celle qui ouvre la concurrence dans le fret au 31/03/2006), que la loi de 1997 ayant créé RFF est modifiée pour lui permettre d'avoir recours à ce mode de financement. Sur le fond, cela introduit la notion d'investissements rentables au détriment du service public et d'un aménagement équilibré du territoire. Cela peut déboucher, à terme, sur l'éclatement du Réseau Ferré National.

Les PPP sont réalisés entre l'État, une collectivité territoriale ou un établissement public et un consortium, réunissant en général les banques et les investisseurs, les entreprises de construction du BTP et les prestataires de service.

Les PPP ne sont ni des marchés publics ni des délégations de service public, il s'agit d'une nouvelle forme de privatisation. Contrairement aux marchés publics, où les entreprises n'ont que le chantier à réaliser, les PPP accordent au privé la gestion du bien construit durant plusieurs décennies, en échange d'un loyer payé par le partenaire public. Ceci distingue aussi les PPP des délégations de service public, puisque dans ces dernières, le privé, qui exploite le bien, se rémunère sur le résultat d'exploitation du service.

La LGV Tours-Bordeaux, pour laquelle RFF a signé avec Vinci le plus important Partenariat Public-Privé de France, est un bon exemple. Alors que 71 % du financement sont publics (État, RFF, collectivités locales), le groupement Lisea est assuré d'une rente de 250 millions d'euros par an pendant 50 ans, pour 2,7 milliards investis, soit une rentabilité de l'ordre de 15 % par an payée par l'usager-contribuable.

La création d'un pôle financier public participant au financement des infrastructures ferroviaires

Ce pôle financier public reposerait sur la mise en réseau d'un ensemble d'institutions financières de statut public et semi-public exerçant des missions de service public et d'intérêt général.

Il serait placé sous contrôle public et social : responsables des établissements, élus (nationaux et locaux), représentants de la société civile (salariés, associations).

La question du financement étant cruciale pour un autre type de croissance au service du plein emploi solidaire et du développement humain durable, le pôle financier public pourrait jouer un rôle important au service de ces objectifs :

- en répondant à des besoins sociaux fondamentaux comme le logement, la santé ... ;



- en finançant des grands projets de développement des services publics, par exemple dans le domaine des mobilités : transports terrestres, notamment ferroviaires, fluviaux et maritimes ;
- en permettant de financer la relance d'une nouvelle politique industrielle ;
- en soutenant l'aménagement et le développement solidaire des territoires ;
- en soutenant des actions en faveur du développement durable ;
- en présentant une alternative à des montages financiers comme les LBO (Leveraged Buy Out) dont l'un des objectifs est la prise de contrôle d'une entreprise dans un but spéculatif.

Tout cela dans le but de donner la priorité à l'emploi, à la création de richesses dans les territoires et à la préservation de l'environnement, et non plus à la recherche de la rentabilité des capitaux.

Ce pôle financier public interviendrait notamment dans les domaines suivants :

- un pôle financier public au service du développement humain durable.
- soutien au développement des TPE, des PME, des ETI (entreprise de taille intermédiaire) et du tissu économique local ;
- financement du logement social (logement locatif social et accession sociale à la propriété) ;
- politique de la ville ;
- infrastructures de transports ;
- politique industrielle ;
- aide à l'innovation ;
- contribution au financement des collectivités locales.

L'existence d'un pôle financier public vise à responsabiliser le secteur privé et mutualiste de ses obligations dans l'économie.

Mobiliser l'épargne populaire

Avec cette proposition, il s'agit de créer une source de financement pérenne, permettant de sortir les investissements en infrastructures de transport (pas que ferroviaire) des pressions des marchés financiers et des PPP.

Sur le modèle du Livret A créé pour financer le logement social, nous proposons la création d'un nouveau livret d'épargne défiscalisé offrant un produit d'épargne sécurisé, dont les fonds seraient centralisés par la Caisse des Dépôt et Consignations.

Ces fonds seraient disponibles pour des prêts à très long terme, afin de financer les projets du SNIT que la commission DURON a hiérarchisés à partir de critères plus financiers que d'aménagement du territoire. Ils seraient accessibles pour des investissements nouveaux mais aussi pour des travaux de maintenance et de régénération.

DE NOUVELLES NORMES SOCIALES, ENVIRONNEMENTALES ET DE SÉCURITÉ POUR L'ENSEMBLE DU SECTEUR DES TRANSPORTS

La CGT propose l'instauration d'une Tarification Sociale Obligatoire (TSO).

Ce n'est ni au salarié du secteur, ni aux populations de payer la note des exactions de ceux qui ont érigé ce système et des profiteurs. Il faut se défaire du dumping et faire financer ceux qui tirent les gros bénéfices d'un transport tellement sous-tarifé qu'il n'est même pas un frein aux délocalisations



industrielles, mais contribue à casser l'emploi sur les territoires. Grande distribution, chargeurs, grosses industries, gros donneurs d'ordre doivent être responsabilisés, ils doivent payer.

Pour engager la transition économique, sociale et écologique de ce secteur, il faut impérativement s'opposer à la concurrence modale et intermodale, qui tire les conditions sociales des salariés du transport vers le bas en prenant le routier comme le modèle.

Les intérêts du patronat sont toujours antagoniques avec ceux des salariés, du développement durable et des normes de sécurité ! Il faut sortir de la pensée dominante dont les maîtres-mots sont : compétitivité, concurrence, dumping social, coût du travail, risque calculé ou encore comble du cynisme libéral : le coût marginal de la morbidité routière.

Le vrai problème, c'est le « coût du capital » contre lequel se bat la CGT, qui est engagée dans une campagne sur le sujet.

La politique des transports, singulièrement le transport des marchandises, constitue un aspect essentiel de la relance de l'activité industrielle, de l'économie et de l'emploi. Elle est aussi un des piliers de l'aménagement du territoire, un facteur de cohésion sociale, un levier indispensable à une politique soucieuse du développement durable. C'est dans cette conception que la CGT revendique une politique des transports multimodale et complémentaire au service des hommes et de l'intérêt général.

Loin des discours de façade comme lors de conférence Paris Climat 2015 (COP 21), c'est la récession durable, économique, sociale et environnementale qui s'enracine pour les transports, dans la droite ligne des politiques d'austérité engagées depuis des années.

Combien coûtent réellement à la collectivité, le transport de voyageurs, de marchandises pour le rail, le fluvial, la route, l'aérien... ? Alors que les transports sont les premiers émetteurs de CO2, comment atteindre les objectifs fixés lors d'ambitieux sommets environnementaux ?...

Pour la CGT, il est indispensable de tenir compte de l'ensemble des externalités des différents modes de transports pour mettre à plat les politiques publiques en la matière.

Il est impératif de renforcer et d'améliorer la sécurité de tous les transports en renforçant les normes, en renforçant également l'EPSF, et en favorisant le report modal au profit du mode ferroviaire afin d'agir sérieusement contre l'insupportable décompte funèbre des morts sur la route (3469 en 2016).

Autant de questions et de propositions qui nécessitent, pour la CGT, un débat public national.

Les salariés des transports et des infrastructures mesurent bien la gravité des attaques, eux qui subissent depuis des années les effets dévastateurs des politiques d'austérité, sources d'un terrible dumping social plaçant les salariés en concurrence entre eux dans une logique de moins disant social, et environnemental.

La part de la précarité dans le salariat du secteur n'a cessé d'augmenter.

Pour la CGT, au contraire, un développement humain durable, économique social et environnemental exige toujours plus de garanties et de droits pour les salariés.



Elle porte le renforcement des droits de tous par la création d'un « nouveau statut du travail salarié » (NSTS) : transférabilité des droits individuels et collectifs, droits attachés au salarié tout au long de la vie.

La revendication du NSTS s'applique à l'ensemble des salariés du secteur public comme du secteur privé et implique la nécessité de préserver et renforcer les différents statuts présents dans les services publics, notamment le statut des Cheminots.

COOPÉRATION AVEC LES AUTRES SERVICES PUBLICS

Pour la CGT, il est nécessaire de développer des coopérations avec d'autres services publics, aux plans local, national et international.

Cette question n'est pas suffisamment prise en compte par les politiques publiques. Pourtant, beaucoup de synergies sont envisageables.

Alors que la question d'un pôle public de l'énergie est posée, il serait à l'évidence utile de regarder comment la SNCF, grande consommatrice d'électricité, peut coopérer avec les entreprises du secteur de l'énergie.

Pour ce qui concerne les petits colis et le développement exponentiel de cette forme logistique, il y a également des pistes à creuser dans un partenariat avec La Poste, qui pourrait passer par la mise en place de cross dock au cœur des villes en utilisant les triages ferroviaires afin de faire de la desserte fine en véhicule électrique, vélo...

Il en va de même pour les questions de recherche et développement... sans multiplier les exemples, on voit bien qu'il y a de forts potentiels qui sont aujourd'hui inexploités.

LA CGT PROPOSE UNE AUTRE RÉFORME : LA VOIE DU SERVICE PUBLIC SNCF

Le transport ferroviaire est un transport guidé : cette contrainte technique est renforcée par les usages concurrents des installations (entre travaux et sillons, entre trains de voyageurs de différents types et trains de fret, entre trains opérés par différentes Entreprises Ferroviaires). Usage concurrent qui serait donc encore renforcé par l'ouverture au marché.

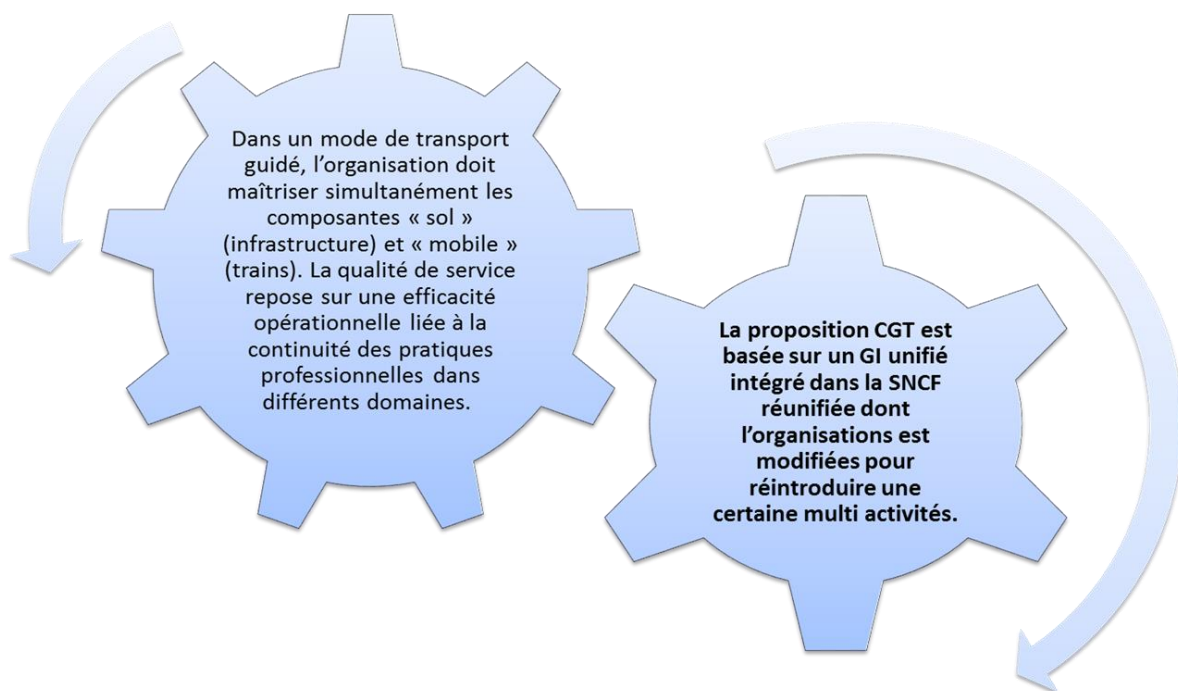
C'est un transport guidé sur un réseau interconnecté : toute partie du réseau ferré au sein d'un territoire est connectée à un réseau plus vaste et doit mettre en perspective ses besoins par rapport à d'autres. C'est vrai pour les régions et pour le cadre national. C'est d'ailleurs aussi le cas du territoire français en tant que partie du réseau européen.

Le besoin de règles communes, d'une coordination précise et d'une planification rigoureuse s'impose.

L'efficacité opérationnelle nécessite une continuité des pratiques professionnelles des personnels (horairistes par exemple).

L'efficacité globale du système nécessite de fait une unicité organisationnelle.





Les propositions de la CGT sont basées sur des objectifs et tiennent compte de contraintes.

Objectifs :

- Développer le service public rendu aux usagers, aux chargeurs, aux citoyens en proximité.
- Contribuer à l'aménagement du territoire en optimisant l'impact environnemental, social et sociétal des dessertes territoriales.
- Renforcer le rôle des Autorités Organisatrices de Transport en préservant la cohérence nationale du système.
- Préserver l'avenir de l'entreprise publique SNCF.
- Pérenniser le statut des cheminots.
- La gestion de la sécurité : l'actualité récente nous rappelle toute la pertinence de cette question.

Pour la CGT, la meilleure réponse est la voie du service public.

Contraintes :

- Les règlements européens en vigueur, que nous continuons de combattre par ailleurs ;
- Il nous faut bâtir un système économiquement viable (cf. partie « Financement » des propositions CGT).

Les différentes réformes précédentes partaient du constat des dysfonctionnements provoqués par l'organisation du système ferroviaire. Les experts libéraux ont focalisé sur le mode de gouvernance facilitant l'ouverture à la concurrence et ont abouti à une solution technique (GI unifié) qui ignore à la fois les finalités et les hommes.



Or, un GI unifié ne suffit pas à restaurer l'efficacité du système ferroviaire. Cela nécessite une meilleure intégration de la production ferroviaire sous maîtrise publique nationale.

Afin de garantir le fonctionnement, l'adaptabilité, le maintien du niveau de sécurité, le développement et la capacité d'innovation du service public ferroviaire, il est nécessaire que tous les services dans une entreprise publique unique et intégrée, la SNCF, travaillent en coordination sur la circulation des trains et sur la maintenance des installations ainsi que sur leur développement. En effet, la performance globale du système ferroviaire répond à des enjeux plus vastes de qualité des interfaces de la production ferroviaire dans son ensemble (notamment dans les domaines de la planification et de la sécurité).

Cette performance globale, notamment la sécurité, est structurante pour la vie économique et sociale de la Nation. Pour être pleinement efficace, elle nécessite de réinternaliser certaines tâches (notamment à l'infra...), une organisation transverse de la production et une mutualisation des moyens communs aux activités et un renforcement de la maîtrise publique du système ferroviaire.

Dans un mode de transport guidé, l'organisation doit maîtriser simultanément les composantes « sol » (infrastructure) et « mobile » (trains). La qualité de service repose sur une efficacité opérationnelle liée à la continuité des pratiques professionnelles dans différents domaines.

La proposition CGT est basée sur une entreprise publique de service public unique et intégrée, la SNCF, qui doit assurer l'intégration industrielle et dont l'organisation permet de réintroduire la multi-activités.

Il faut redonner à l'État son pouvoir de gouvernance qu'il aurait toujours dû avoir, en lui confiant les fonctions essentielles et en élargissant les prérogatives de l'ARAF et de l'EPSF.

Le renforcement de la maîtrise publique implique que l'État, dans le cadre d'une politique multimodale et complémentaire répondant aux ambitions du développement durable, assume un rôle central dans le système ferroviaire par le renforcement du rôle et des missions de :

- L'ARAFER (L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières) en étendant le contrôle de l'égalité de traitement entre opérateurs à l'évaluation de l'accessibilité de la population au service public ferroviaire.
- L'EPSF (Établissement Public de Sécurité Ferroviaire) en élargissant son domaine d'intervention à la validation des référentiels de conception, de maintenance, d'exécution, au contrôle des conditions d'exploitation par les différents intervenants, tant cette dimension est fondamentale à la sécurité ferroviaire.

Afin d'être en conformité avec les règlements européens, la tutelle de la SNCF pourrait être exercée par l'Agence des Participations de l'État qui dépend du ministère de l'Économie, et non des transports comme la DGITM.

Depuis 2014 et la mise en place de la direction Accès Réseau indépendante au sein de SNCF Réseau, et de Gares et Connexions indépendante au sein de SNCF Mobilités, la loi du 4 août 2014 fleurte avec les limites de l'incompatibilité vis-à-vis des dispositions européennes concernant les fonctions essentielles. Nous réaffirmons que la voie du service public qui prévoit que la gestion des fonctions essentielles soit assurée par la DGITM constitue une solution plus durable.

Par ailleurs, la décision d'intégrer Gares et Connexions à Mobilités n'a fait que répondre à des enjeux financiers concentrés autour des plus grandes gares au détriment des dessertes de proximité.



L'évolution du système et des fonctionnements (séparations RFF, SNCF puis SNCF Réseau/SNCF Mobilités, Fret/reste de la SNCF, circulation/reste de la SNCF, vente grandes lignes/vente TER...) a conduit à un morcellement de la production, source de dysfonctionnements et de surcoûts.

Ces séparations ont eu pour objectif d'assurer la transparence des flux financiers entre chaque activité.

Elles sont un contre-sens en termes de pilotage et de production opérationnelle.

Dans un système ferroviaire mixte où les trains de toutes natures (de voyageurs, de fret, de service, de travaux, d'autres entreprises...) empruntent les mêmes voies, la qualité de fonctionnement dépend des interactions des uns avec les autres :

La qualité des interfaces opérationnelles suppose, entre les personnels concernés, des références communes, l'existence partagée de savoirs tacites, une circulation des expériences, des réseaux informels de relations.

Les interfaces opérationnelles s'inscrivent dans des processus allant de l'amont à l'aval par exemple la construction, la maintenance et l'exploitation des trains.

Les interfaces opérationnelles déterminent des chaînes de service. À titre d'exemple, la fraude des voyageurs s'introduit dans la porosité d'une chaîne qui concerne la tarification, la commercialisation, le contrôle, la production.

Les gares structurent sur un espace délimité des interfaces entre des fonctionnalités ferroviaires aussi bien que des connexions multiples ouvertes sur la ville.

Dans un système ferroviaire mixte où les trains de toute nature (de voyageurs, de fret, de service, de travaux, d'autres entreprises...) empruntent les mêmes voies, la qualité de fonctionnement dépend des interactions des uns avec les autres :

La qualité des interfaces opérationnelles suppose entre les personnels concernés des références communes, l'existence partagée de savoirs tacites, une circulation des expériences, des réseaux informels de relations

Les interfaces opérationnelles s'inscrivent dans des processus allant de l'amont à l'aval comme par exemple la construction, la maintenance et l'exploitation des trains

Les interfaces opérationnelles déterminent des chaînes de service. A titre d'exemple, la fraude des voyageurs s'introduit dans la porosité d'une chaîne qui concerne la tarification, la commercialisation, le contrôle, la production

Les gares structurent sur un espace délimité des interfaces entre des fonctionnalités ferroviaires aussi bien que des connexions multiples ouvertes sur la ville

Comment faire un train, des travaux en améliorant la qualité et la sécurité : pour la CGT, la meilleure réponse est la voie du service public.

La CGT ne remet pas en cause la gestion comptable par activité. Par contre, elle conteste leur périmètre et surtout le pilotage de la production par des activités indépendantes les unes des autres.

Par exemple, concernant les voyageurs, s'il est pertinent d'avoir différents produits pour répondre à la diversité des attentes des usagers et des populations, cela relève de la même activité. L'utilisateur qui effectue un voyage peut avoir le choix entre différents types de trains ou les emprunter en correspondance (TER, IC, TGV), mais les cheminots qui le prennent en charge, que ce soit pour l'information, l'accueil, la vente, l'accompagnement... exercent des métiers de l'activité « voyageurs ».

Dans notre conception, il n'y a donc qu'une activité « voyageurs » dont le rôle est de concevoir et développer les réponses aux besoins des populations par le service public et de s'assurer de leur mise en œuvre par les métiers. Avec l'activité fret dont les rôles et missions sont comparables, fret et voyageurs sont les deux activités principales qui sont la finalité même de l'entreprise : transporter des voyageurs et des marchandises. Les autres activités, domaines,



fonctions, services, entités... sont, de manière transverse et solidaire, au service de cette même finalité.

La séparation comptable, au-delà des obligations légales pour certaines activités (fret notamment), est nécessaire pour des raisons d'identification et d'affectation de coûts pour une gestion efficiente du service public. De plus, la SNCF, entreprise publique, doit être transparente vis-à-vis des Autorités Organisatrices.

AMÉLIORER LA PRODUCTION

Le développement durable du trafic et l'amélioration de la qualité du service public nécessitent des moyens, mais aussi des organisations du travail plus réactives, plus efficaces. Pour concevoir les produits adaptés aux besoins, les activités doivent partir des lieux où s'expriment les besoins, c'est-à-dire les bassins de vie et d'emploi.

La « fabrication » de ces produits est réalisée dans des établissements de production décloisonnés au sens des activités, mais organisés (pas cloisonnés) sous la responsabilité des métiers. Dans ces établissements transverses, pour être efficaces, les métiers doivent être renforcés dans l'animation, les qualifications, les formations... car ils sont les garants de la qualité et de la sécurité.

Pour rester dans les exemples voyageurs, l'utilisateur qui se présente au guichet doit avoir accès à toute la gamme des produits avec un seul interlocuteur qui sait mettre en œuvre toute la palette de son métier, plutôt qu'être limité au TER ou au Transilien.

Dans l'organisation, à partir des produits choisis par la direction, chaque cheminot est contraint d'exercer des tâches relevant de différents métiers (accueil, vente, filtrage, départ des trains...) avec des formations réduites limitées aux tâches en question. Avec la rentabilité financière comme finalité, elle conduit à l'éclatement des métiers et à la polyvalence.

L'organisation à partir de la multi activités avec le service public comme finalité s'appuie sur les métiers et conduit à leur enrichissement et à la poly compétence. Dans l'organisation défendue par la CGT, chaque cheminot devient un spécialiste d'un métier dont il exerce toutes les facettes, ce qui renforce le professionnalisme, le savoir-faire, l'expertise...

L'intégration des métiers de la production au niveau du site géographique conforte la maîtrise des fondamentaux du transport ferroviaire et permet une amélioration de la qualité des services par des réponses appropriées aux réalités locales.

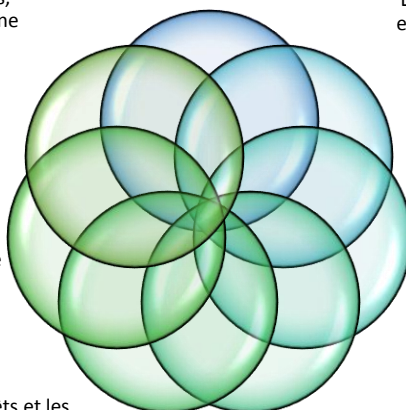


Dans une conception de proximité et d'accessibilité des services publics, l'EMA regroupe l'ensemble des services dans un bassin économique et d'emploi

Tous les acteurs du site sont mobilisés, motivés et solidaires sur la totalité d'une offre ferroviaire structurante pour l'aménagement du territoire et la réponse aux besoins.

Aucune activité n'est privilégiée ou abandonnée pour des questions de marché au détriment ou au profit d'une autre.

L'EMA évite les conflits d'intérêts et les pressions des activités, que l'on retrouve inévitablement dans les cellules de crise du fonctionnement actuel, car tout le monde est habitué à travailler ensemble de manière coordonnée.



L'EMA permet d'optimiser l'effet réseau et les avantages de la production liée par la mutualisation et la complémentarité des ressources.

Un management unique de site, associé à des lignes métiers fortes, permet de mettre en œuvre toutes les interfaces et les synergies entre des différents services pour répondre de manière coordonnée aux besoins exprimés et potentiels.

En situation perturbée, l'EMA permet une gestion globale de l'incident et la réduction de ses conséquences, il permet une information multi produits aux usagers et aux médias.

L'organisation et la structuration doivent être adaptées au cas par cas, il ne peut y avoir de schéma type car il convient de prendre en compte la diversité ferroviaire et les particularités d'exploitation ou d'exercice de certains métiers, les zones denses et les zones diffuses...

Dans la plupart des situations, l'Établissement Multi Activité repose sur une organisation « multi-métiers » car la qualité de service repose sur une efficacité liée à la continuité des pratiques professionnelles entre les différentes étapes de la production et donc sur la qualité des interfaces opérationnelles.

De la même manière, les gares structurent des interfaces purement ferroviaires aussi bien que des connexions sur la ville, la multi modalité... et permettent d'étendre les avantages de l'organisation intégrée des EMA en concrétisant les complémentarités avec les filiales du Groupe SNCF.

Dans certains cas, il peut être intéressant de conserver une organisation nationale fondée sur une filière métier. C'est par exemple le cas pour les opérations lourdes de maintenance du matériel réalisées dans des EIMM et qui nécessitent de sortir le matériel roulant de son roulement pour une longue durée. Par contre, pour la maintenance réalisée sur le matériel en exploitation, l'intégration dans l'EMA répond mieux aux besoins de proximité, de réactivité, d'adaptabilité du service public.

Il peut en être de même au plan régional pour la gestion des ADC et ASCT où il peut y avoir un intérêt à conserver des établissements « métiers » qui travaillent pour les EMA de la région.

DÉVELOPPER LE SERVICE PUBLIC SNCF

Enfin, il faut capitaliser en termes de service public l'expérience acquise par les régions politiques pour ancrer encore plus le ferroviaire comme colonne vertébrale de l'organisation d'un service public des transports en proximité tout en s'appuyant sur la cohérence nationale de la SNCF.

Pour la CGT, il faut une nouvelle étape de conventions, l'État doit être présent en tant que financeur principal et garant de la cohérence nationale et la SNCF doit être représentée au double titre de l'infra et de l'exploitant.



REMERCIEMENTS

La Fédération CGT des Cheminots remercie les rédacteurs de ce rapport pour leur contribution, analyse et rédaction, effectuées dans un délai contraint.

Sébastien GASC : Secrétaire Fédéral en charge du pôle économique.

Jean RICONNEAU : Président de la Commission économique du CCGPF.

Frédéric LE MERRER : Secrétaire Général de l'UIT.

Muriel DAUVERGNE : Représentante CGT des salariés au CA SNCF Réseau

David DONNEZ : Secrétaire Fédéral en charge des Entreprises Ferroviaires privées et des relations internationales.

Marc THIBERVILLE : Expert ferroviaire.

Hervé GOMET : Expert ferroviaire.

Bruno LACROIX : Représentant CGT des salariés au Conseil de Surveillance.

Dominique LAUNAY : Expert transports.

Olivier PETIT : Secrétaire du CE Fret SNCF

