

VOYAGEURS SNCF

VOTRE TRAIN EST MENACÉ



Le rapport Spinetta, les dernières déclarations du Premier ministre, les ordonnances et l'ouverture à la concurrence du transport public ferroviaire ne sont qu'un amalgame visant à attaquer le statut des cheminots et à en faire le responsable de tous les maux que le système ferroviaire français rencontre aujourd'hui. En revanche, l'incapacité de l'État et du gouvernement, ainsi que le manque d'investissements dans le réseau public restent des sujets tabous. La CFDT vous propose sept questions & réponses afin d'apporter une courte explication sur tous ces éléments qui vous concernent également et plus que vous ne l'imaginez. **Éclairage.**

1

DEPUIS QUELQUES SEMAINES, J'ENTENDS PARLER DU RAPPORT SPINETTA. EN QUOI CELA ME CONCERNE EN TANT QU'UTILISATEUR DU TRAIN ?

Le rapport Spinetta a été commandé par le gouvernement dans le but de nourrir son projet autour de la loi d'orientation sur les mobilités, prévue en avril prochain. Ces textes législatifs devront aussi permettre la transposition dans la loi française de la directive européenne sur l'ouverture à la concurrence du transport public ferroviaire des voyageurs. En premier lieu, ces mesures concerneront le client du ferroviaire, car elles auront des répercussions sur son quotidien. ●●

2

JE N'HABITE PAS UNE GRANDE VILLE, MAIS JE TROUVE BIEN L'OFFRE FERROVIAIRE QUE LA SNCF ME PROPOSE AUJOURD'HUI. QU'EN SERA-T-IL DEMAIN ?

Ce rapport renvoie à une rationalisation du financement des réseaux « secondaires ». Le gouvernement envisage ainsi d'aller vers une offre ferroviaire régionale à géométrie variable, avec le risque d'une fermeture massive de ce qu'il appelle « lignes secondaires ». Pour la CFDT, cela est inacceptable ! Plus précisément, pour ces lignes, l'État prévoit soit un financement intégral par les régions, soit la fermeture définitive. C'est l'affirmation du désengagement de l'État ! Cette proposition risque de consacrer une grande rupture d'égalité entre les citoyens au niveau de l'aménagement du territoire. Le train pour les régions riches, la route et les risques routiers pour les plus pauvres. Nous sommes très loin des engagements du Président de la République en faveur d'une neutralité carbone et d'une écoute des territoires... ●●



3
J'ENTENDS AUSSI PARLER DE L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE. QUELLES SERAIENT LES RÉPERCUSSIONS SUR MES TRAJETS QUOTIDIENS ?

Tout d'abord, le prix des billets de train sera revu à la hausse et le financement par l'État de ces tarifs ne sera évidemment pas assuré. La CFDT a toujours affirmé son opposition de principe à l'ouverture à la concurrence. Elle regarde avec lucidité les évolutions induites par la législation européenne et nationale qui deviendront une réalité pour tous. Ceux qui vous disent que la concurrence permettra une baisse des billets de train vous mentent. Le rapport Spinetta préconise une hausse du prix des billets aux heures de pointe et des tarifs des trains Ouigo – les TGV à bas coût – et demande un « *toiletage* » des tarifs sociaux (handicapés, familles nombreuses, etc.). Au lieu de s'attaquer aux voyageurs, le gouvernement ferait mieux de commencer par la suppression des billets spéciaux dont les élus disposent ! ●●

4
QUELLE EST LA SITUATION DANS LES PAYS VOISINS QUI ONT DÉJÀ PLUSIEURS OPÉRATEURS FERROVIAIRES ? COMMENT LA MOBILITÉ EST-ELLE PERÇUE ?

En Grande-Bretagne, après 20 ans d'ouverture à la concurrence, le constat est alarmant. D'après une étude publiée par le *Financial Times*, les billets sont 30 % plus chers qu'en France. Le coût de fonctionnement du réseau du chemin de fer britannique est 40 % plus élevé que celui du reste de l'Europe. Et l'État britannique, donc le contribuable, est obligé de subventionner massivement les entreprises ferroviaires privées. Le service est souvent défaillant. Près du quart des gens qui se déplacent quotidiennement en train pour aller travailler sont debout. Une compagnie dans le sud du pays comptabilise, à elle seule, 80 % de retards et des trains annulés à la dernière minute. Récemment, un sondage révélait que 58 % des Britanniques demandaient une renationalisation ! En Suède, le financement public destiné au ferroviaire a très fortement augmenté. En Allemagne, le prix de l'ICE (TGV) est en moyenne supérieur de 15 à 20 % par rapport à la France. Et les mauvais exemples peuvent continuer... ●●

5
POURQUOI LE TRAIN EST-IL UN SERVICE PUBLIC COMME UN AUTRE ?

Comme l'école, l'hôpital, ou la mairie, le train répond à des missions de service public et d'aménagement du territoire. Le ferroviaire est un choix de société qui ne peut pas être pris en compte uniquement sous le prisme de la rentabilité pour ses services rendus à la Nation. Cependant, il ne peut pas y avoir de ferroviaire sans financement, et la question de la fiscalité écologique est essentielle, car pérenne et structurante. La CFDT rencontrera les associations d'usagers pour mener un travail convergent entre les attentes légitimes des citoyens et la préservation d'un modèle social et économique dans l'intérêt de la Nation. ●●

6
LE STATUT DES CHEMINOTS EST-IL VRAIMENT AUSSI BIEN QUE L'ON ME LE PRÉSENTE À LA TÉLÉ ?

Le fameux statut n'est qu'une modalité d'embauche spécifique à l'une des branches du service public qu'est le ferroviaire. La fonction publique en a un, le ferroviaire aussi. Il faut savoir que l'embauche au statut commence généralement au SMIC et que les augmentations salariales se font à partir d'une grille salariale obsolète. Tous les cheminots ne sont pas embauchés au statut ; le nombre d'agents contractuels est en forte hausse depuis des années. Supprimer ce statut spécifique cheminot ne fera pas augmenter les recettes de la SNCF ou de l'État, bien au contraire : qui prendra en charge une future caisse de retraite défaillante si ce n'est pas le régime général et donc le contribuable ? ●●

7
IL N'Y A DONC RIEN À FAIRE POUR AMÉLIORER LE SERVICE ?

Bien entendu, le service public ferroviaire peut et doit être amélioré. Cela passe d'abord par une politique ambitieuse en faveur du train. Le système ferroviaire a souffert de décennies de sous-investissement. Aujourd'hui, la SNCF réalise pour 2,5 milliards d'euros d'entretien et pour près de 3 milliards d'investissements sur le réseau existant. Ces chantiers mobilisent 7 jours sur 7 et 24 heures sur 24 des dizaines de milliers de cheminots. Pour redresser réellement la performance du réseau ferroviaire, cet effort doit être encore renforcé : la CFDT demandait un effort d'investissement supplémentaire de 500 M€ par an au minimum. Le gouvernement a confirmé la nécessité d'une telle mesure, mais la multiplication des chantiers ne résoudra pas immédiatement le retard pris pendant 30 ans. D'autres dysfonctionnements tiennent à l'organisation interne de la SNCF, beaucoup trop cloisonnée ; les cheminots eux-mêmes en souffrent, car ces rigidités les empêchent souvent de réaliser correctement leur service. La CFDT est favorable à des évolutions internes à la SNCF pourvu qu'elles permettent un meilleur travail pour un meilleur service rendu. ●●