



© Pascal Lejay

FICHE N°1

Rapport CGT - mars 2018

« ENSEMBLE POUR LE FER »

LA DETTE DU GPF

(GPF 3 EPIC : SNCF Mobilités, SNCF Réseau, la SNCF)

ORIGINE

La dette du système ferroviaire est antérieure à la création de la SNCF en 1937. Elle provient en partie des différentes compagnies privées qui ont fait faillite avant la nationalisation.

La dette de la SNCF est une dette d'État consécutive d'investissements publics exigés par l'État pour la construction et la modernisation du Réseau Ferré National (RFN) avec notamment les Lignes à Grande Vitesse (LGV).

CHIFFRES CLEFS

Montant actuel (endettement financier net référence budget 2018) :

SNCF Réseau : 49, 998 Mds€ ;

SNCF Mobilités : 4,934 Mds€ (+ 3,751 Mds€ sur le groupe SNCF, c'est à dire les filiales en France et dans le monde).

Total GPF : 54,932 Mds€.

La partie infrastructure représente 91% de la dette du GPF.

Intérêts : 1,7 Md€/an (dont 1,5 Md€ pour SNCF Réseau)

COUR DES COMPTES

En 2008 : Cour des comptes préconisait la reprise par l'État d'au moins 12 Md€ de la dette de RFF sur les 30 Md€ de l'époque...

EUROPE

La directive européenne 91 440 prévoit la reprise de la dette des opérateurs historiques par les États membres.





Cela a été fait en Allemagne en 1994 où la dette de la DB de 35 milliard d'euros a été reprise intégralement.

La dette de Network Rail (gestionnaire d'infrastructure au Royaume-Uni) s'élève : à **51,8 Md€ en 2017** (SNCF Réseau 49 Md€) et devrait atteindre **59 Md€ en 2019** pour un réseau qui compte de 17 000 kms de voies contre 29 000 kms en France. Le ferroviaire est pourtant ouvert à la concurrence au Royaume-Uni depuis de nombreuses années.

Dans son rapport du 15 février 2018, Jean-Cyril Spinetta concède que « l'ensemble du système souffre d'un déficit de financement » (page 7).

Page 27, Jean-Cyril Spinetta explique que l'accroissement de la dette entre 2010 et 2016 est dû à :

- 4 projets simultanés de lignes à grande vitesse ;
- un effet vieillissement du réseau sans qu'il soit possible de distinguer d'éventuels défauts de productivité ;
- la montée en charge des investissements sur le réseau existant (vieillissant) ;
- une hausse des frais financiers due à l'augmentation de la dette.

ENSEMBLE POUR LE FER

CE QUE LA CGT PROPOSE

- **Créer une Caisse d'Amortissement de la Dette Ferroviaire de l'Etat (CADEFE)** afin de libérer le système ferroviaire de ce poids (1,7 Md€ d'intérêts par an) et ainsi mobiliser toutes les énergies pour la reconquête d'un service public ferroviaire efficace.
- **Les ressources de cette structure de défaisance** de la dette (CADEFE) reposeraient sur l'activité économique des transports dans le cadre d'une politique multimodale tournée vers le report modal.
- La CGT propose de **nationaliser les autoroutes** et d'utiliser les profits pour alimenter la CADEFE.
- **L'Eco Taxe poids lourd** dans le cadre de la transposition en droit français de la directive Euro Vignette permettrait également d'apurer la dette.

ENSEMBLE POUR LE FER



© Pascale Lais

FICHE N°2

Rapport CGT - mars 2018

« ENSEMBLE POUR LE FER »



LA TARIFICATION VOYAGEURS

Chiffres clefs

- Prix moyen en France du transport ferroviaire : **7.80€ pour 100 Kms**
- Coût d'un **abonnement TER** : **6 centimes d'euros/Km** (contre environ **30 centimes d'euros/Km** pour le coût d'usage complet d'un véhicule particulier)
- Sur le **coût réel du transport** (exploitation et infrastructures), l'usager paye entre **25 et 35 % pour les TER/Transilien, 75% pour les TET et 85 % pour les TGV.**

En Europe

- Prix moyen pour 100 Kms : **28.60€ en Suisse, 9.09€ en Allemagne et 6.97€ en Grande Bretagne** (sans TGV).
- Tarifs urbains **3 fois plus chers à Londres qu'à Paris.**

Situation à la SNCF

- Depuis 1993, l'Etat a autorisé la SNCF à appliquer d'autres tarifications que celle liée à la distance kilométrique. C'est ainsi que les résas TGV ont vu leurs tarifs moduler selon les créneaux horaires pour aboutir en 2007 au concept issu du transport aérien de « **yield management** », **amenant les prix à varier en fonction de la demande** pour optimiser remplissage et chiffre d'affaires...
- Aujourd'hui, alors que ce procédé est peu utilisé chez les autres opérateurs européens, **on peut avoir jusqu'à 50 tarifs différents à bord**





d'un même TGV pour le même trajet, amenant usagers et associations de consommateurs à régulièrement dénoncer, à juste titre, l'opacité de ce système.

- Fruit de la réforme de 2014, un **décret** d'application du 19 mars 2016 a accordé aux Régions le pouvoir de fixer leurs conditions tarifaires sur les billets TER sans correspondance avec TGV et Intercités.
- Malgré ces évolutions, l'Etat joue encore un rôle prépondérant dans la tarification à travers un encadrement des tarifs TGV et l'obligation faite à la SNCF de pratiquer certaines tarifications sociales (famille nombreuse, congés annuels...).
- Le rapport Spinetta préconise de mettre un terme à ces réglementations administratives, tout comme il préconise d'augmenter la contribution de l'utilisateur dans le coût du transport...
- Le rapport Duron est plus précis et fixe à 50% la part que devrait payer l'utilisateur, ce qui représenterait une augmentation de 50 à 100% du prix du billet TER/Transilien !

ENSEMBLE POUR LE FER

CE QUE LA CGT PROPOSE

La tarification doit respecter les principes fondamentaux d'égalité de traitement, de solidarité et de péréquation en tout point du territoire. La CGT revendique une tarification incitative et simplifiée reposant sur les principes de service public et définie nationalement avec :

- L'abandon de la tarification de marché pour revenir à une tarification au kilomètre.
- L'amélioration de la tarification sociale.
- La prise en charge intégrale des trajets domicile/travail dès le premier salarié pour l'ensemble des employeurs.
- 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 libre-service, ligne directe ou internet).

ENSEMBLE POUR LE FER



© Pascal Lais

FICHE N°3

Rapport CGT - mars 2018

« ENSEMBLE POUR LE FER »

LA CONCURRENCE ET L'EUROPE

L'ouverture du réseau ferré à la concurrence est-elle imposée par les textes européens ? NON !

Le règlement « Obligation de service public » prévoit d'attribuer **directement les contrats de service public** si l'autorité compétente (qui peut être l'Etat) estime que cela est justifié par les caractéristiques du marché et du réseau, sa complexité, son isolement technique et géographique ou pour améliorer la qualité des services ou le rapport coût-efficacité (article 5, § 4 bis). De même, les dates dites « butoir » pour l'ouverture à la concurrence (2019 pour les services non conventionnés et 2023 pour les services conventionnés) ne sont pas inflexibles. Ainsi, il est envisagé l'ouverture graduée à la concurrence en Ile-de-France jusqu'en 2039.

La concurrence est-elle synonyme de croissance des trafics et de meilleure qualité ? NON !

Selon le Boston Consulting Group, le « meilleur » système ferroviaire européen est celui des chemins de fer fédéraux suisses qui sont **100% publics et qui intègrent opérateur ferroviaire et gestionnaire de l'infrastructure**. La SNCF est en 7^e position en Europe (sur 25) et devant l'Allemagne, la Suède ou la Grande-Bretagne en qualité de service et sécurité. La part modale du ferroviaire/voyageurs était, en 2014, de 9,2% en France, contre 8,9% en Suède et au Royaume-Uni et 8,3% en Allemagne. Par contre, le Fret ferroviaire français, ouvert à la concurrence en 2006, a vu sa part modale s'effondrer de 17% en 2000 à moins de 10%. La croissance des trafics dépend aussi du contexte (géographie, tissu urbain, croissance économique), ce qui rend les comparaisons très risquées. Ceci étant, la croissance du nombre de passagers a été plus forte en France



qu'en Allemagne (de 71 MM de Voyageurs/kilomètre en 1995 en Allemagne à 91,3 en 2015 et de 54,2 à 89,1 en France dans la même période).

La concurrence permet-elle la baisse des tarifs et des économies d'argent public ? **NON !**



Le prix du billet est en moyenne plus élevé en Allemagne qu'en France, y compris pour les services non conventionnés. Un billet TGV coûte en moyenne entre 0,13 € et 0,21€ du km en France contre 0,26€ en Allemagne. L'exemple du Royaume Uni est encore plus frappant. De 1995 à 2015, les billets ont augmenté de 117% en moyenne et les abonnements de 27% entre 2010 et 2014. Ils sont devenus les plus chers d'Europe. Si les contributions publiques sont moins importantes en Allemagne qu'en France (6 milliards contre 10,5), c'est essentiellement dû à un réseau en meilleur état (17 ans de moyenne d'âge contre 30 en France) et au désendettement de la DB en 1994 (35 milliards €), ce n'est pas le cas en France. **Au Royaume Uni, les contributions publiques ont été multipliées par 3 depuis la privatisation et l'endettement du gestionnaire d'infrastructure Network Rail est supérieur à celui de SNCF Réseau avec 51,8 Md€ en 2017 pour 17 000 kms de voies ferrées contre 29 000 en France.**

ENSEMBLE POUR LE FER

CE QUE LA CGT PROPOSE

L'Etat doit transposer les dispositions du 4^e paquet ferroviaire dans le droit national en décidant de l'attribution directe de l'exploitation des services ferroviaires à la SNCF sur l'ensemble du réseau ferré national. Cette décision est conforme à l'article 5 - paragraphe 4 bis du règlement Obligations de service public (OSP) qui prévoit des exceptions à la mise en concurrence en regard des caractéristiques structurelles géographiques, de la complexité du réseau, ainsi que de la qualité de service et d'un meilleur rapport coût-efficacité. Cette transposition restrictive, bien que conforme au droit européen, permettrait de poursuivre la mise en œuvre de la loi Solidarité Renouvellement Urbain (SRU) qui a permis l'essor des Trains Express Régionaux sous l'autorité des régions dans une cohérence nationale avec l'entreprise publique SNCF.

ENSEMBLE POUR LE FER



© Pascal Lejay

FICHE N°4

Rapport CGT - mars 2018

« ENSEMBLE POUR LE FER »

DÉVELOPPER, MODERNISER LE RÉSEAU

Chiffres clefs

- 29 000 Kms de lignes dont 15 500 kms sont électrifiés ; 2 600 Kms de LGV
- Age Moyen des voies : 30 ans

Rapport SPINETTA

« recentrer le transport ferroviaire sur son domaine de pertinence : les transports du quotidien en zones urbaine et périurbaine et les dessertes à grande vitesse entre les principales métropoles françaises »

Le débat autour des transports

Le débat autour des transports, et singulièrement concernant le ferroviaire, s'inscrit dans celui plus vaste de l'aménagement du territoire. 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.

Les réformes territoriales récentes, lois MAPTAM et NOTRe, 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. **Les rapports Spinetta et Duron ne font**





que s'inscrire dans cette logique de concentration inter-métropoles en proposant de **rationaliser le réseau** soit d'autorité par le pouvoir central, soit par baisse des concours publics qui amèneront au même résultat en en faisant porter la responsabilité aux collectivités locales.

A ce stade, la définition de la consistance du Réseau Ferré National reposerait sur la capacité financière et les choix des Régions qui ne voient que leurs intérêts aux bornes de leurs territoires sans soucis de cohésion nationale.

Le système actuel de financement du ferroviaire au-delà de son insuffisance, exclut les lignes UIC 7 à 9 de la péréquation pour le renouvellement, les condamnant de fait si elles ne sont pas reprises dans un CPER. Alors qu'il faudrait développer le Fer et donc le remettre à niveau, le moderniser et le développer pour répondre aux enjeux de désenclavement, de développement économique des territoires et de report modal, c'est au contraire l'attrition du mode qui est proposée. Le mode ferroviaire est tributaire de la densité et de la qualité du réseau qui est un préalable. Sans réseau, pas de trains.

ENSEMBLE POUR LE FER

CE QUE LA CGT PROPOSE

- Sortir du financement par les seuls péages qui font porter sur le mode ferroviaire l'ensemble des charges.
- Améliorer la qualité du réseau par des investissements qui améliorent l'âge moyen des voies et des performances.
- Décentraliser et démocratiser les lieux de définition des besoins d'infrastructure (y compris développement) assis sur des financements nationaux.
- Travailler les infrastructures sous les aspects fonctionnels incluant le Fret et les voyageurs pour les trajets du quotidien, courte et longue distance.
- Créer et investir dans des transversales (VFCEA, Nantes Lyon) délestant les nœuds ferroviaires et axes saturés.

ENSEMBLE POUR LE FER



© Pascal Lais

FICHE N°5

Rapport CGT - mars 2018

« ENSEMBLE POUR LE FER »



AVENIR DES LIGNES DE PROXIMITÉ

Le réseau ferroviaire

Longueur totale des lignes ferroviaires exploitées en France :

- **29 000 Kms classées** par catégories dites UIC entre 1 et 9. Entre 1995 et 2015, ce sont **2 953 Kms** de lignes supprimées ou inexploitées soit 10 % de diminution du réseau. Dans le même temps, **le réseau routier lui passe de 962 000 Kms à 1 078 000 soit 12 % de plus.**
- Si les lignes les plus fréquentées du réseau structurant font l'objet de rénovations importantes, les lignes de proximité qui rentrent dans la catégorie « Lignes UIC 7 à 9 avec voyageurs (AV), ou sans voyageur (SV) » sont laissées pour compte et continuent de vieillir.
- L'âge moyen de ces lignes dites 7 à 9 AV sont de 41,6 ans, et de 73,5 ans pour les 7 à 9 SV, alors qu'elles représentent 40 % du réseau soit un peu plus 12 000 Kms, dont 9 000 Kms sur lesquels circulent des voyageurs. 2 400 Kms de ces lignes subissent des ralentissements afin de garantir la sécurité des circulations.

Ce que dit le rapport Spinetta (P47)

« Le réseau ferroviaire est beaucoup moins utilisé que ces voisins européens : le trafic moyen est de 46 trains par ligne et par jour contre 140 aux Pays-Bas, 125 en Suisse, 96 en Grande Bretagne et 85 en Allemagne. Cette situation masque des disparités très fortes : le réseau Île-de-France supporte 160 trains par ligne et par jour et les lignes de dessertes fines du territoire (catégories UIC 7à9) supportent seulement 13 trains par ligne et par jour. »





Le système ferroviaire constitue, aujourd'hui encore, un levier majeur du développement économique, industriel et social de la France.

Environ 1,2 milliard d'usagers sont transportés, soit environ 3,2 millions de passagers par jour empruntant l'un des 11 200 trains de voyageurs circulant quotidiennement sur le réseau en moyenne.

Les TER et Transilien représentent à eux seuls environ 90 % de l'offre ferroviaire et 87,5 % des voyageurs.

En 2016, **2 634 communes sont desservies par un service ferroviaire**, dont 89 % par un TER. **69 % des communes de France métropolitaine sont situées à moins de 10 kms, à vol d'oiseau, d'une des 2 996 gares ferroviaires exploitées** et 90 % de la population réside à moins de 10 kms de l'une de ces gares.

ENSEMBLE POUR LE FER

CE QUE LA CGT PROPOSE

- Améliorer et développer le Service Public ferroviaire SNCF afin de répondre aux besoins de déplacement de la population par un système solidaire sur l'ensemble du territoire basé sur le principe que chacun contribue selon ses moyens et reçoit selon ses besoins.
- Pour cela, la SNCF doit pouvoir s'appuyer sur un maillage territorial du réseau permettant de proposer des dessertes proches et adaptées aux besoins des usagers, en garantissant les interconnexions et correspondances nécessaires.
- Le groupe SNCF doit, au travers d'une offre multimodale, permettre d'assurer les derniers kilomètres à partir des lignes et gares de proximité jusqu'aux localités environnantes par des offres de transport collectif.

ENSEMBLE POUR LE FER



© Pascal Le Lay

FICHE N°6

Rapport CGT - mars 2018

« ENSEMBLE POUR LE FER »



QUALITÉ DE SERVICE/ AMÉLIORATION DE LA PRODUCTION



- **La qualité de service recouvre divers critères** comme la régularité, la sûreté, l'information des voyageurs, la gestion des situations perturbées, l'accessibilité des personnes à mobilité réduite. Le Conseil Général de l'Environnement et du Développement Durable y ajoute la tarification, la billettique, les correspondances, le service à bord, l'accueil en gare, l'intermodalité. Les indicateurs ne sont pas toujours chiffrés ou avec des méthodes de calcul variables selon l'émetteur et souvent opaques.
- **Le rapport de la mission Spinetta souligne que « les performances du système ferroviaire français apparaissent insuffisantes** : la qualité de service est dégradée et plusieurs accidents majeurs ont terni l'image de la SNCF en matière de sécurité ». Or, si cette dégradation est réelle, l'enquête de la Commission Européenne sur la satisfaction des usagers montre que le niveau de satisfaction des Français reste au — dessus de la moyenne européenne. **Selon l'index 2017 du Boston Consulting Group, la SNCF est dans les 4 premiers réseaux européens s'agissant de la qualité de service.**

Les Causes de la dégradation

Le mauvais état du réseau, victime d'un sous-investissement de plusieurs décennies, qui génère des incidents, l'abaissement de la vitesse sur 5 500 kms de lignes en 2017, et une organisation des travaux pénalisante, bien que nécessaire. **La production ferroviaire spécialisée**

par activité (TGV, TER, Intercités, Transilien, FRET...) **et l'organisation du travail qui empêche la mutualisation des moyens** sont parmi les causes de la baisse de la performance, alors même que la productivité des cheminots ne cesse d'augmenter (+3,2 % par an entre 2004 et 2014 contre +1,9 % dans l'économie en général et +2,6 % dans le secteur des transports). Il convient d'y ajouter les suppressions massives d'emplois à la SNCF (-20 000 emplois en 10 ans) et le recours accru à la sous-traitance.

ENSEMBLE POUR LE FER

CE QUE LA CGT PROPOSE

- L'amélioration de la qualité du service public nécessite des moyens humains et matériels. Cela renvoie à nos propositions en matière de financement du système ferroviaire (voir fiche correspondante). Mais il faut aussi des organisations du travail plus efficaces. Pour concevoir les services adaptés aux besoins, les activités doivent s'organiser à partir des lieux où s'expriment les besoins, c'est-à-dire les bassins de vie et d'emploi.

C'est « la voie du service public ». Une entreprise unique et des établissements multi activités (voyageurs grandes lignes/proximité et Fret le cas échéant) décloisonnés au sens des activités, mais reposant sur la reconnaissance des métiers, garants de la qualité et de la sécurité. Ils doivent être renforcés dans l'animation, les qualifications, les formations...

- La Mutualisation des moyens, des personnels, et des informations est source d'efficacité. Par exemple, des guichets multiservices vendant à la fois des billets grandes lignes, TER, Transilien, reprenant l'ensemble des tarifs possibles (fin des tarifs accessibles uniquement sur internet), des agents d'accueil dotés de l'ensemble des informations permettant de répondre aux usagers (départ des trains grandes lignes ou régionaux, cheminement pour l'accès à l'ensemble des quais, services annexes tels que bagages, voyage enfant seul, voyageur handicapé, groupes...), des agents de gare pouvant intervenir sur une préparation de train fret comme voyageur, la vente des titres de transport et les fonctions de sécurité en gare, des conducteurs formés et habilités à l'ensemble des machines nécessaires avec des réserves mutualisées (fret, intercity, TGV, TER Transilien).

ENSEMBLE POUR LE FER



© Pascal Lais

FICHE N°7

Rapport CGT - mars 2018

« ENSEMBLE POUR LE FER »

DÉVELOPPER LE SERVICE PUBLIC VOYAGEURS

Quelques chiffres

- La SNCF transporte 1,1 milliard de voyageurs par an (10% en part modale).
- Les transports sont le plus gros contributeur aux émissions de gaz à effet de serre (19%) dont 95% issus du mode routier.
- Les coûts externes (sécurité, bruit, pollution...) représentent 56,01€/1 000 voyageurs Km pour la voiture individuelle, 17,32 pour le car et 8,30 pour le ferroviaire.

Contexte

- Le service public SNCF contribue au développement économique et social des citoyens et de la Nation. Il est un acteur majeur du droit au transport (en opposition au concept de mobilité plus individuel), de l'aménagement du territoire, de la cohésion sociale et constitue un atout précieux pour l'environnement
- Si la technologie permet aujourd'hui des offres alternatives (auto-partage, covoiturage...), il n'en demeure pas moins essentiel pour un transport de masse sûr et fiable au cœur d'un système multimodal en pleine expansion.
- Le mode ferroviaire est économique pour peu que tous les coûts soient pris en compte (sécurité, pollution, bruit...)





- **Or, depuis plusieurs années, c'est une politique résolument pro routière que mène l'État**, le dernier exemple en date étant la mise en place des cars « Macron » en concurrence frontale avec le train...
- **Le désengagement de l'Etat fait peser des contraintes financières croissantes sur le système ferroviaire** qui marque aujourd'hui le pas en termes de sécurité, de qualité de service et de ponctualité.
- Même si la SNCF demeure un opérateur de référence mondiale, **ceux qui ont provoqué cette situation, se basent maintenant sur les rapports Spinetta et Duron pour tenter d'imposer la concurrence, la privatisation et l'abandon des dessertes de proximité** avec la complicité de la direction, qui a depuis longtemps organisé le sabordage de l'entreprise publique au profit de filiales routières (Keolis, Ouibus).

ENSEMBLE POUR LE FER

CE QUE LA CGT PROPOSE

A l'opposé de ces orientations, la CGT veut au contraire replacer le service public SNCF au cœur d'un projet de société en proposant de :

- Développer une politique des transports multimodale et complémentaire à travers la création d'un pôle public de transport.
- Placer la SNCF, entreprise publique unique et intégrée comme acteur central du système.
- Réorganiser la SNCF en se basant sur la multi-activités qui permet une production décloisonnée plus réactive et plus efficace.
- Développer un réseau maillé et de qualité pour répondre aux besoins des usagers sur tout le territoire.
- Remettre en place une péréquation entre activités pour assurer l'égalité des usagers vis-à-vis du service public.
- Doter les Régions de subventions financières de l'Etat accrues pour accompagner le développement de l'offre.
- En refusant la concurrence, faire jouer pleinement à la SNCF, au-delà de son rôle d'exploitant, son rôle d'expert et de conseil auprès des Autorités organisatrices.

ENSEMBLE POUR LE FER



© Pascal Lejay

FICHE N°8

Rapport CGT - mars 2018

« ENSEMBLE POUR LE FER »



LE FINANCEMENT DU SYSTÈME FERROVIAIRE

Quelques chiffres

- Le système ferroviaire, comme l'ensemble des transports, ne peut s'auto-financer. C'est l'insuffisance des subventions publiques qui est à l'origine de sa dette et de ses difficultés financières.
- L'infrastructure est financée par la puissance publique à **99 % pour la route contre 40 % pour le ferroviaire**. Il y a donc une contradiction majeure entre les déclarations sur le rééquilibrage des modes et les arbitrages budgétaires.
- La modernisation du réseau ferroviaire 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.
- **Jean-Cyril Spinetta écrit dans son rapport, page 7** : « l'ensemble du système souffre d'un déficit de financement, avec une dette croissante ».
- Pour la CGT, l'État doit prendre ses responsabilités et reprendre la dette ferroviaire qui est une dette d'État (voir fiche sur la dette).

Cela libérerait le système ferroviaire de 2 Md€ par an d'intérêts versés aux banques.



ENSEMBLE POUR LE FER

CE QUE LA CGT PROPOSE

La CGT propose de nouvelles modalités de financement :

- Fléchage de la TICPE¹ pour le financement des infrastructures de tous les transports (routes, ferroviaire, voies navigables..).

La TICPE 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 ».

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

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

- **Création d'un Versement Transport² additionnel pour les régions** : 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.
- **Stopper les Partenariats Public-Privé (PPP)** qui ne servent que l'intérêt de groupes du BTP³ (Vinci, Bouygues, Eiffage); 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.
- **La création d'un pôle financier public** pour 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.

ENSEMBLE POUR LE FER

¹ TICPE : Taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques qui représente environ 25 Md€/an

² Versement transport : contribution des entreprises destinée à financer les transports en commun que la CGT propose d'élargir aux TER

³ BTP : secteur économique du bâtiment et des travaux publics



© Pascal Lejay

FICHE N°9

Rapport CGT - mars 2018

« ENSEMBLE POUR LE FER »



DÉMOCRATIE

La situation



- Les attaques contre les services publics se sont multipliées depuis des années : « 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 ».
- Cela entraîne une gestion plus opaque, moins accessible aux citoyens, sous couvert du « secret des affaires » et des règles de confidentialité qui accompagnent la concurrence.
- 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.

CE QUE LA CGT PROPOSE

Pour la CGT, il faut renforcer le pouvoir d'intervention des usagers, des cheminots, de la représentation nationale et des AOT tout en maintenant la cohérence nationale du système.

- 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.



© Pascal Lais

FICHE N°10

Rapport CGT - mars 2018

« ENSEMBLE POUR LE FER »



DÉVELOPPER LE SERVICE PUBLIC FRET SNCF

Un constat sans appel

- Le fret ferroviaire transportait **57,7 milliards de tonnes-kilomètres en 2000 avec une part modale de 17%** des marchandises transportées par une seule entreprise, la SNCF. Après des années de contraction de l'activité, « d'écrémage des trafics », de fermetures de gares et de triage (Plans Véron, Marembaud...). **Il ne transporte plus que 32,6 Milliards de tonnes-kilomètres en 2016 avec une part modale de moins de 10%**. L'ouverture à la concurrence du secteur a été mise en œuvre en 2003 pour les trafics internationaux et en mars 2006 pour les trafics intérieurs en France (2007 dans le reste de l'Europe !). Cela devait être « une chance » pour le Fret ferroviaire et l'espoir d'un nouveau développement. Il n'en a rien été.
- Une vingtaine d'entreprises concurrentes et de tailles variables sont présentes aujourd'hui sur le territoire national. Quasiment tous ces opérateurs perdent de l'argent, certains ont même jeté l'éponge (Véolia Cargo, Combi West), d'autres ont engagé des suppressions massives d'emplois (ECR, filiale de la Deutsche Bahn).
- Le transport des marchandises est d'intérêt général, car il est une réponse aux enjeux de la période : Environnement et limitation des Gaz à Effet de Serre (GES), congestion routière, sécurité routière, santé publique, relance industrielle, aménagement du territoire et logistique urbaine.



- **Le marché est incapable d'organiser le report modal de la route vers le ferroviaire, au contraire.** Il faut que le Fret ferroviaire revienne sous contrôle de la puissance publique, dans le cadre d'une politique des transports multimodale, s'appuyant sur la complémentarité des modes (ferroviaire, routier, fluvial, maritime) et non leur mise en concurrence.

ENSEMBLE POUR LE FER

CE QUE LA CGT PROPOSE

- Les pouvoirs publics disposent de leviers qu'il faut renforcer (incitations, investissements, organisations, réglementation, maîtrise des flux et des Origines/Destinations, massification, organisation du report modal). Cela passe aussi par la maîtrise du foncier et de l'aménagement du territoire : les zones logistiques et les installations terminales embranchées. Les emprises ferroviaires doivent être préservées et modernisées. La SNCF doit s'appuyer sur son groupe, pour se mettre au service de cette ambition.
- Le développement des ports doit s'appuyer sur davantage d'acheminements ferroviaires à destination et en provenance des Hinterlands (« zone de distribution des ports »). Il n'est pas normal qu'un grand port comme Le Havre ne remette que 3 ou 4 % de son trafic total au mode ferroviaire quand d'autres ports européens comptent 35 % de part modale ferroviaire (Hambourg).
- Pour la distribution urbaine, il faut s'intéresser aux acheminements en amont et définir les infrastructures nécessaires (hôtels logistiques, plateformes intermodales ou Cross-Dock...).
- Il faut internaliser les coûts externes propres à chaque mode (supportés par la collectivité) par une tarification du fret à son juste coût. La CGT se prononce pour une Tarification Sociale Obligatoire (TSO).
- Il faut réorienter l'utilisation des produits de la fiscalité (exemple du produit de la TICPE).
- Les aides publiques aux entreprises industrielles et de service doivent aussi être conditionnées à l'usage d'un mode de transport vertueux. La transparence et le contrôle doivent être de mise sur les aides, exonérations et défiscalisations (CICE, CIR...) dont bénéficient les transporteurs et faire l'objet de conditions sociales et environnementales.

ENSEMBLE POUR LE FER



© Pascal Leblais

FICHE N°11

Rapport CGT - mars 2018

« ENSEMBLE POUR LE FER »



STATUT DES CHEMINOTS

Un statut inséparable du service public

- **Le premier statut des cheminots date de 1912** sur le réseau de l'État et fut généralisé en 1920 à l'ensemble des compagnies. **Il est bien antérieur à la création de la SNCF.** Il relève d'un acte réglementaire gouvernemental.
- **Le Statut** des relations collectives entre la SNCF et son personnel, 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. Il est complété par d'autres textes ayant valeur réglementaire (Réglementation du travail par exemple), d'accords collectifs et de dispositions unilatérales de l'entreprise.
- **Il faut le distinguer du régime spécial des retraites des cheminots, bien que l'appartenance au cadre permanent de la SNCF en est une condition d'affiliation.**
- 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 d'ampleur nationale (1910, 1920), il a 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 durée de travail encadrée pour garantir la sécurité des circulations, bien que celle-ci soit globalement équivalentes à celle des autres salariés.**





- **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.
- **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 365 jours par an. Sécurité ferroviaire et continuité de service sont les fondements du statut. Il faut y ajouter le principe de neutralité. En effet, les cheminots 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 impose en outre une solidarité et non une compétition entre agents**, 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.
- **Le statut donne donc un cadre et des garanties pour les agents, mais aussi pour les usagers**. Il est consubstantiel du service public et de l'idée que la société s'en fait.

ENSEMBLE POUR LE FER

CE QUE LA CGT PROPOSE

Maintien et amélioration du statut dans le cadre d'une SNCF intégrée et publique. Admission au statut de tous les personnels de la SNCF qui remplissent les conditions.

ENSEMBLE POUR LE FER



© Pascal Lais

FICHE N°12

Rapport CGT - mars 2018

« ENSEMBLE POUR LE FER »



EPIC vs SOCIÉTÉ NATIONALE PAR ACTIONS

Quelles différences ? quels enjeux ?



- Le rapport de la mission Spinetta préconise de transformer en « société nationale à capitaux publics » -dont les actions seraient incesibles- les EPIC SNCF Réseau (recommandation 14) et SNCF Mobilités (Recommandation 40). Ce changement de statut juridique aurait pour effet, toujours selon ce rapport, d'éviter un endettement « insoutenable » à l'avenir en lui imposant des limites plus strictes ainsi qu'une liberté contractuelle et l'élimination de tout risque de litige concernant les aides de l'Etat. **Pour la CGT, il s'agit pour le gouvernement, d'amorcer le désengagement de l'Etat du financement et du pilotage du système ferroviaire et de préparer une possible privatisation.**
- **Un établissement public à caractère industriel et commercial (EPIC)** est une personne morale gestionnaire d'un service public. Il n'a pas de capital et par conséquent pas d'actionnaire. Il est rattaché à l'Etat (ou à une collectivité) qui en a la tutelle. Son existence se justifie par la réponse à un besoin qui ne pourrait pas être correctement assurée par une entreprise privée soumise à la concurrence. L'EPIC bénéficie des privilèges de la puissance publique (insaisissabilité des biens, pas de liquidation ou de redressement judiciaire, mêmes taux d'intérêts...) particulièrement importants pour garantir la continuité et l'absence de défaillance dans la mise en œuvre du service public.
- **Une société nationale à capitaux publics** possède toutes les caractéristiques d'une Société Anonyme de droit privé, à la différence qu'une SA doit normalement avoir au moins 2 actionnaires. Elle est dotée d'un capital et ne bénéficie plus des mêmes garanties de l'Etat pour son financement. Son objet principal est précisément de « lever du capital » auprès



d'investisseurs, lesquels ne peuvent supporter des pertes qu'à concurrence de leurs apports. Elle peut être en faillite, redressée ou liquidée.

- Les conséquences de la transformation des EPIC SNCF Réseau et SNCF Mobilités en sociétés par actions seraient de supprimer les protections liées à la garantie de la puissance publique et notamment la dégradation des charges financières en les exposant à la remontée des taux d'intérêt des emprunts. Ces recommandations ne sont fondées que par deux objectifs idéologiques :

- L'ouverture à la concurrence à tout prix dans un cadre compatible avec la jurisprudence de la cour de justice européenne (Cas de « La Poste »)
- La remise en cause de la légitimité de l'Etat à gérer une activité économique d'intérêt général, ce qui est au cœur du projet libéral.

Sur ce dernier point, la garantie d'un actionariat 100% public n'existe pas, même en cas d'incessibilité des actions. Une augmentation de capital pour y faire entrer d'autres actionnaires ou la fusion avec un groupe privé est tout à fait envisageable (Cas GDF-SUEZ, malgré les promesses du gouvernement d'alors).

ENSEMBLE POUR LE FER

CE QUE LA CGT PROPOSE

La CGT s'oppose à la transformation des EPIC en sociétés nationales de type SA. Elle propose le regroupement de SNCF Réseau, SNCF Mobilités et l'EPIC SNCF (dit « de tête ») au sein d'un seul EPIC SNCF en veillant à la séparation comptable entre l'opérateur et le gestionnaire de l'infrastructure, seule obligation imposée par les textes européens.

ENSEMBLE POUR LE FER