

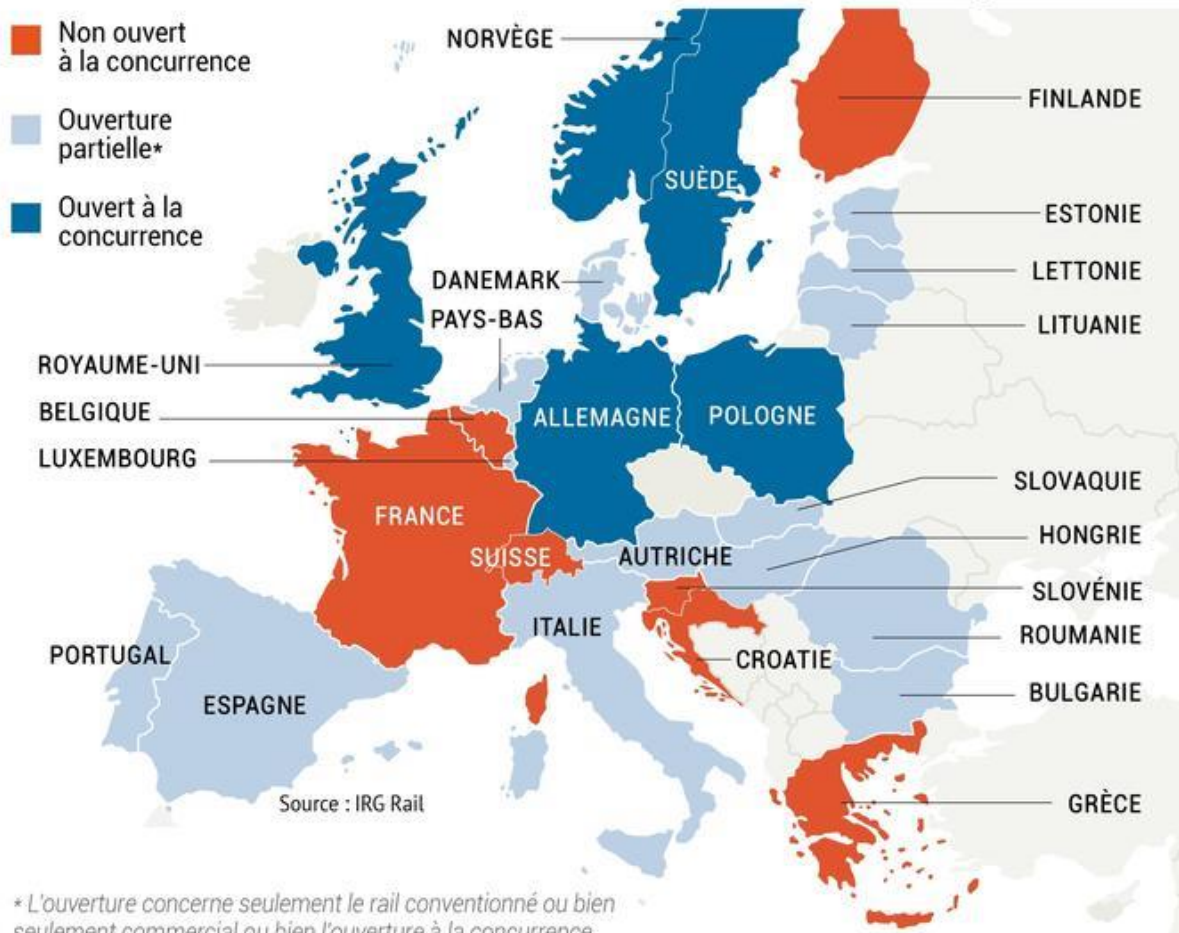


FERROVIAIRE

Document à destination de la F.I.C.T. abordant l'analyse de CFE-CGC FERROVIAIRE sur l'ouverture à la concurrence du rail.

LES RESEAUX EUROPEENS OUVERTS A LA CONCURRENCE (BLEU MARINE)

Ouverture à la concurrence contrastée du rail européen



* L'ouverture concerne seulement le rail conventionné ou bien seulement commercial ou bien l'ouverture à la concurrence est actée mais aucun concurrent n'est entré sur le marché
Source: IRG Rail

Infographie **LE FIGARO**

HISTORIQUE

1991, la Commission européenne vote la libéralisation de l'accès aux réseaux publics de chemin de fer ;

2003, ouverture à la concurrence du fret international ;

2006, ouverture à la concurrence du fret national ;

2010 :

- ouverture à la concurrence du transport de voyageurs international ;
- les vingt-huit membres de l'Union Européenne (UE) se sont mis d'accord pour ouvrir le marché de transport de passagers au niveau national et régional ;
- la Commission européenne prend une décision sur La Poste en estimant que les EPIC ne pouvant faire faillite : cela constituait *«une garantie illimitée octroyée par la France à La Poste, soit une aide d'État incompatible avec le marché intérieur»*. Cette interprétation a été confirmée par la Cour de justice de l'UE en 2014.

2015, l'Union européenne a adopté le quatrième « paquet ferroviaire » qui parachève la libéralisation du rail, les articles 2 à 5 de la Loi sur la réforme ferroviaire en France sont une transposition de cette directive européenne ;

2018, le 17 avril, l'Assemblée nationale adopte la réforme de SNCF ;

2020 :

- le 1^{er} Janvier, suite au rapport « SPINETTA », les 3 EPIC SNCF seront scindés en 5 sociétés (4 S.A et 1 S.A.S pour Fret) et l'Etat reprendra 35 milliards d'euros de dette à SNCF Réseau (sur les 46,6 milliards actuels) ;
- ouverture à la concurrence pour les TER, TET (Trains d'Equilibre du Territoire – Téoz et Intercités) et TGV ainsi que pour les nouvelles lignes Transilien.

LES RESPONSABILITES : ERREURS STRATEGIQUES, INCOMPETENCES OU SPOLIATIONS ?

Nous sommes convaincus que le mode de transport ferroviaire est la colonne vertébrale de la mobilité. C'est le moyen de transport le plus sûr comparé aux autres modes de transport que sont le routier, et l'aérien, mais malheureusement il n'a jamais été valorisé par les pouvoirs publics.

C'est encore plus vrai concernant le transport de marchandises par voies ferrées, la concurrence interne et les lobbies ont fait leur travail pour décrédibiliser ce mode de transport aux vertus plus que jamais d'actualité.

Quelle que soit l'étiquette politique des différents gouvernements, force est de constater que l'état stratège, donneur d'ordre à SNCF est le premier responsable du gâchis économique du Groupe Public Ferroviaire (GPF) et de la dette abyssale de SNCF Réseau qui, pendant des années, a favorisé le développement de la grande vitesse au travers de la dette et avec des fonds propres insuffisants (pour RFF puis SNCF Réseau) ne permettant pas de réaliser une régénération efficiente du Réseau Ferré National (RFN).

Quelques dates clefs :

- **1997** : création de l'EPIC Réseau Ferré Français (RFF) avec pour objectif inatteignable de résoudre le problème de la dette SNCF. Etablissement qui s'est trouvé dans la même situation que SNCF où les donneurs d'ordre (l'Etat) ne payaient pas leur dû et donnaient des ordres contraires à l'intérêt de RFF. (Investissements sur fonds propres au-delà de l'article 4, censés éviter les investissements à fonds perdus).

- **2006** : ouverture à la concurrence du fret ferroviaire. L'arrivée d'opérateurs privés de fret ferroviaire devaient dynamiser ce mode de transport, nous en connaissons tous le résultat catastrophique d'aujourd'hui : 52,7 mds de tonnes kilomètre transportés en 2000 contre 32,4 mds de tonnes kilomètre en 2017.

L'ensemble des présidents ou directeurs des entreprises publiques et privées de fret ferroviaire telles que SNCF, Euro Cargo Rail, Europorte et l'UTP ont rédigé une lettre commune le 25 janvier 2016, à destination du premier ministre de l'époque, **M. Manuel Valls**, pour l'alerter du déclin du transport de marchandises par voie ferrée.

Durant la même période, le président de SNCF, sous couvert de complémentarité modale, investissait dans le rachat d'entreprises de transports routiers, faisant du groupe SNCF le premier transporteur routier de France.

- **2014** : Réforme de SNCF et de RFF. Les deux entreprises sont sacrifiées et transformées en 3 EPIC. Cette réforme était annoncée comme la réforme du siècle, pour sauver le ferroviaire et faire face à la concurrence qui se profilait. Le gouvernement de l'époque et le président de SNCF, **M. Guillaume PEPY**, nous expliquaient les bienfaits de cette réforme qui a conduit au désastre actuel, alors qu'aujourd'hui, ce dernier reconnaît que l'organisation de 2014 était trop complexe.

La **CFE-CGC** avait alerté les autorités de l'époque sur l'ineptie de cette réforme, on nous répétait que trois EPIC étaient plus rentables que deux ! Nous avons donc refusé d'apposer notre signature sur ce projet insensé.

Cette réforme de 2014 a remis en cause tous les accords d'entreprise au sein de SNCF et des différentes entreprises ferroviaires privées, avec la création d'une convention collective de la branche ferroviaire qui devait être d'un « haut niveau » afin d'éviter le dumping social. La **CFE-CGC** a usé de son droit d'opposition pour dénoncer ces accords qui n'ont pas fait l'objet de réelles négociations et qui ne répondent pas à l'objectif assigné, pénalisant en particulier les salariés des entreprises privés ferroviaires.

Que dire de la création d'une multitude de filiales ? SNCF en possède aujourd'hui des centaines, autant de structures qui pourraient un jour être vendues. Parmi elles, les très peu écologiques mais très rentables entreprises de transports par camions, qui ont été étrangement développées par la présidence de SNCF ces dernières années au détriment du fret ferroviaire.

L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE NE PERMETTRA PAS D'AMELIORER LE TRANSPORT FERROVIAIRE, ELLE POURRAIT BIEN CREER UN VERITABLE SEISME !

Concernant le sujet qui nous intéresse, à savoir l'ouverture à la concurrence dans le secteur ferroviaire, le président de SNCF, **M. Guillaume PEPY** a annoncé, à qui veut bien l'entendre, que l'arrivée de la concurrence était une chance pour l'entreprise ! **CFE-CGC FERROVIAIRE** pense le contraire car l'EPIC SNCF Mobilités et demain la S.A. SNCF voyageurs n'est pas prête :

- financièrement,
- structurellement dans ses modalités quotidiennes de gestions des ressources humaines,
- et productivement dans son organisation du travail surannée,

à subir la concurrence d'autres opérateurs ne trainant pas un si lourd passif.

Nous serions plus enclins à alerter les autorités de Bruxelles sur les erreurs stratégiques qui ont eu pour conséquences la dégradation lente et continue de l'état du RFN qui nécessitera des travaux importants durant au minimum une dizaine d'années, comme l'a d'ailleurs annoncé dans les médias le président de SNCF Réseau, avec des impacts directs sur la régularité, voire la suppression de nombreux trains.

Pourquoi les préconisations des rapports de l'École polytechnique fédérale de Lausanne publiés en 2005 et 2012 n'ont jamais été suivies ? Quid des milliards versés par RFF à SNCF pour l'entretien du réseau pendant toutes ces années ?

Le transport ferroviaire dans sa globalité a fait les frais de la politique pro LGV de l'état et de l'entreprise historique. Si la création des premières L.G.V. était à notre sens indispensable, il est incompréhensible qu'elles aient été faites au détriment du réseau dit « classique ».

Les dirigeants de l'entreprise SNCF tout comme les gouvernements successifs (les donneurs d'ordre) ont une responsabilité sur les choix qui ont été opérés au sein du groupe SNCF.

L'ouverture à la concurrence risque bien de créer un véritable « séisme » avec pour conséquence majeure, une déstabilisation du système ferroviaire français. Elle ne permettra pas d'améliorer le réseau, ni la sécurité, ni la qualité, ni même la régularité des trains, d'ailleurs nos interlocuteurs peinent à nous démontrer l'impact réel des différentes directives.

Lors la libéralisation du fret ferroviaire, nous devons assister à une amélioration du transport de marchandises par voies ferrées. Nous en connaissons tous le résultat, que ce soit pour les entreprises privées qui ont des difficultés à trouver un modèle économique comme Euro Cargo Rail qui s'est déjà restructurée avec un Plan de Sauvegarde de l'Emploi (PSE) impliquant 300 salariés ou les entreprises publiques, le constat est le même : catastrophique !

Madame la ministre des Transports répète que l'ouverture à la concurrence n'a rien à voir avec la privatisation de SNCF. Pour elle, il ne sera jamais question de privatiser SNCF, mais, dans la même phrase elle précise que la future SNCF devra concurrencer les entreprises privées ferroviaires !

Comment une entreprise publique avec des missions de service public au service des usagers pourrait rivaliser avec des entreprises ferroviaires privées qui ne cherchent qu'à faire du bénéfice sur des segments identifiés pour leur rentabilité et qui n'hésitent pas d'ailleurs à fermer leurs lignes déficitaires et celles qu'ils considèrent comme non stratégiques.

Comment peut-on croire qu'une nouvelle transformation des trois EPIC actuels, en plusieurs sociétés avec des filialisations, externalisations de services, et une dette de 12 milliards est un projet viable ?

Comment un service public performant pourrait-il survivre à ce chaos ?

Comme indiqué à **M. Jean-Cyril SPINETTA**, le modèle de l'aérien n'est pas transposable au secteur ferroviaire : un incident sur les voies provoquera l'arrêt de tous les trains qu'ils soient privés ou publics, à la différence des avions qui peuvent être déroutés vers d'autres aéroports ou itinéraires.

Le gouvernement et les dirigeants de SNCF vont, en plus, bien au-delà des directives européennes.

En effet, car si le quatrième paquet ferroviaire impose aux états membres la libre concurrence dans le secteur ferroviaire, elle n'impose pas la suppression du statut des cheminots, ni l'organisation du transport ferroviaire en France et encore moins la suppression de l'écotaxe qui témoigne d'erreurs stratégiques de la part de l'état qui a sacrifié le mode ferroviaire.

Nous demandons que l'état propose un projet d'envergure pour remettre le ferroviaire sur les rails et d'arrêter le transfert des marchandises sur la route.

Les exemples récents tels que l'abandon de l'auto-train ou bien encore du train de primeurs Perpignan-Rungis en sont symptomatiques...

Nous nous interrogeons quant aux difficultés financières des différentes régions à pouvoir maintenir le réseau existant et notamment le réseau capillaire.

L'ouverture à la concurrence se conjugue avec les erreurs stratégiques du président historique de la SNCF et actuellement Président du Directoire du G.P.F. (**M. Guillaume PEPY**) qui a toujours bénéficié du soutien des différents ministres des Transports.

Il est envisageable et lucide de penser, à moyen terme, que les actifs de la future S.A. SNCF Voyageurs pourraient être vendus, à la concurrence, par secteurs d'activités avec pour conséquences la destruction d'un superbe outil de mobilité durable qui pouvait se prévaloir d'avoir le meilleur maillage d'Europe.

NOS INTERROGATIONS !

- Quelles ont été les réelles motivations qui ont poussé le gouvernement à mettre en œuvre le quatrième paquet ferroviaire dès à présent et sans préavis ?
- Pourquoi le gouvernement a accéléré soudainement la mise en place des directives de la Commission de Bruxelles, alors qu'aucun ministre n'avait évoqué le sujet en 2017, que le président de la République n'avait pas évoqué cette réforme dans sa lettre de candidat, pas davantage durant les Assises de la mobilité ?
- Pourquoi le président de SNCF, **M. Guillaume PEPY**, envoie-t-il au printemps 2018 une note interne à ses 160 000 salariés qui appelait à une nouvelle organisation des trois entreprises composant le G .P.F., alors même que les réformes coûteuses, entamées depuis 2014, ne sont pas encore terminées ?
- Pourquoi la direction de SNCF n'a toujours pas développé les autoroutes ferroviaires du fret, alors qu'elle possède depuis longtemps la technologie pour le faire ?

UN PRESIDENT DEDIE AU TRANSPORT FERROVIAIRE ET NON AU TRANSPORT ROUTIER !

VISION HORIZONTALE ET NON PLUS VERTICALE

CFE-CGC FERROVIAIRE s'interroge sur la pertinence d'avoir un même président à la tête d'un groupe SNCF chargé de gérer à la fois des entreprises de transports routiers et des entreprises de transports ferroviaires, l'excuse de la politique du « porte à porte » a ses limites.

Si nous partageons la nécessité du porte à porte et de l'intermodalité, nous considérons que les problèmes financiers et structurels du transport ferroviaire sont liés avant tout à des choix politiques fondés sur le clientélisme et la rentabilité à court terme, au détriment d'une vision sociale, sociétale et durable qui devrait être portée par une grande entreprise publique comme la SNCF.

Les erreurs du passé nous ont convaincus que seul un groupe public recapitalisé et une dette apurée avec à sa tête un président de plein exercice, dévoué exclusivement à redynamiser les services des transports ferroviaires de marchandises et de voyageurs, pourrait efficacement améliorer et valoriser le ferroviaire au seul bénéfice des citoyens et participer à la révolution écologique qui s'impose à tous.

Certes, le ferroviaire coûte cher, c'est un fait indiscutable et universel mais c'est un acteur indispensable de développement durable et économique au niveau national et régional mais aucune entreprise ferroviaire dans le monde ne fonctionne sans subvention.

L'état instigateur des mauvais choix est le principal responsable de la dette de SNCF Réseau. Il doit donc prendre à sa charge l'ensemble de cette dette et non pas comme il est envisagé, qu'une partie, (comme l'ont fait les allemands), aucune entreprise ne peut supporter des milliards de dette dans ses comptes de bilan.

Il convient d'avoir **une vision horizontale** (globale ou systémique) et **non plus verticale** (économique ou comptable) des coûts des transports, comme nous l'avons indiqué au ministère des transports.

Pour démontrer les économies réalisées par le transport ferroviaire, nous demandons donc un véritable changement de réflexion intellectuelle.

Il ne faut plus regarder uniquement les coûts engendrés par telle ou telle entreprise pour construire et exploiter ses infrastructures ou pour réaliser ses activités, mais prendre en compte les incidences sociales et environnementales des différents modes de transports.

Il est nécessaire de prendre conscience des économies réalisées grâce aux transports ferroviaires sur la santé publique et la pollution, mais également l'incidence sur l'accidentologie car, sans parler des drames humains vécus, les accidents routiers engendrent plusieurs dizaines de milliards d'euros de dépenses diverses (frais médicaux et de rééducation, pension d'invalidité, etc..) sans parler des milliards d'euros consécutifs à la congestion de nos routes.

Nous revendiquons qu'il vaut mieux voir un train transporter 40 camions que voir 40 camions circuler sur nos routes même si le coût « que nous appelons vertical » (économique ou comptable) semble moins onéreux.

Les poumons des millions d'européens préfèrent voir passer les trains plutôt que des milliers de camion pollueurs. Notre planète ne s'en portera que mieux.

Pour connaître les différentes positions de **CFE-CGC FERROVIAIRE** depuis 2017 : <https://www.cfecgc-ferroviaire.com/reforme-ferroviaire>.

M. Robert SAEZ
Président CFE-CGC FERROVIAIRE