



Projet Industriel 2006-2008 de la SNCF la performance au détriment du service public

Alors que le PI 2003-2005 affichait l'ambition de « forger ensemble une entreprise de service public à la dimension de l'Europe », le PI 2006-2008 n'affiche même plus cette illusion. Il parle d'une « SNCF à l'offensive, plus performante, plus solidaire ». En fait, l'analyse économique d'inspiration libérale guide la stratégie de la SNCF. Elle ne permet pas de répondre aux attentes des citoyens qui ont rejeté ce modèle économique, notamment le 29 mai 2005.

Le PI ne répond pas à la crise énergétique et écologique de la société

La fin du pétrole devient une réalité, le réchauffement de la planète aussi. Dans ce contexte, le rail présente des atouts incontestables. Le mode routier émet 130 g/Tkm de CO₂ contre 6 g/Tkm pour le rail. Or, le PI 2006-2008 ne prend pas en compte cette nouvelle donne stratégique. Gallois affirme même que l'objectif de la SNCF n'est pas le rééquilibrage intermodal, mais de réaliser des bénéfices ! Les objectifs mis en avant concernent le chiffre d'affaires et le résultat courant, pas les volumes transportés. Sa priorité, c'est la baisse des charges et non le développement des trafics. Ainsi, alors qu'en 2000 la SNCF a transporté 52 milliards de Tkm de marchandises, elle finit l'année 2005 à 40 milliards !

La logique de la concurrence s'impose au détriment du service public

Le pari du PI est de combiner compétitivité et service public. Dans la réalité, la logique de la concurrence s'impose au détriment du service public. C'est ce qui se passe à France Télécom, EDF, GDF... et à la SNCF. En réalité, une régulation des transports ferroviaires par le marché ne permettra pas de rééquilibrage intermodal en faveur du rail. Au fret, Connex prend des marchandises à la SNCF, pas à la route !

L'avenir de la SNCF dépend surtout des choix des pouvoirs publics

Le PI dit que la SNCF est une « entreprise de service pas tout à fait comme les autres ». Pourtant, rien ne la distingue plus d'une entreprise privée. Seuls les bénéfices comptent. Chaque activité et produit doit être rentable, y compris ceux qui relèvent officiellement du service public.

La SNCF ne veut plus rien devoir à l'Etat et tente d'assurer elle-même le financement de son développement (1,3 milliard d'€ en 2006). **C'est pourtant bien parce que les pouvoirs publics régionaux ont investi dans le rail (matériel, rénovation de gares, nouvelles dessertes...) que le trafic TER a fortement augmenté ces dernières années (+20% en Nord- Pas de Calais).**

Pour SUD-rail, l'avenir de la SNCF n'est pas dans l'ignorance des pouvoirs publics. Elle doit au contraire les interpeller et agir sur l'urgence d'un rééquilibrage des transports en faveur du rail.

Branche Infrastructure : toujours des efforts de productivité pour les cheminots, mais rien sur le désendettement et le désengagement de l'état

Selon le PI, « la restauration de l'équation économique de l'infra » devient difficile dans un contexte de financement insuffisant. Pour SUD-rail, les investissements infra n'ont pas de rentabilité financière à court terme mais une utilité à long terme pour la collectivité. C'est pour cette raison qu'Eurotunnel, infrastructure privée basée sur le profit immédiat, est en situation de faillite !

Le réseau est vieillissant et mal entretenu, c'est ce que dit le récent audit sur l'état de l'infra. Il faudrait 750 millions d'euros par an pendant 20 ans pour le remettre à flot. Perben annonce qu'il va en donner 70 pour 2006... et la SNCF considère que c'est un bon début !

Dans le PI, pour l'Infra, l'accent est mis sur « une forte progression de notre efficacité économique » alors même que J. Couvert reconnaît que « l'efficacité industrielle de l'infra est satisfaisante ». De son côté, RFF annonce la « volonté d'assurer un pilotage serré avec une approche très orientée sur la connaissance des coûts ». La traduction concrète pour près de 60 000 cheminots de l'Infra, c'est un accroissement de la mise en concurrence, une baisse des effectifs (le budget 2006 prévoit -564 agents dans les EVEN), la recherche de productivité sur la formation, une fragilisation des procédures de sécurité avec STORP, et la menace de filialisation d'une partie de la direction de l'Ingénierie.

Le PI c'est aussi « l'implication des autorités organisatrices dans l'infrastructure ». Puisque l'état ne veut pas payer, on demande aux régions de le faire. Déjà, la SNCF explique à certains conseils régionaux que s'ils veulent voir le TER, qu'ils ont payé, rouler à 160Km/h au lieu de 70, il faudra également payer pour l'entretien de l'infrastructure ! La direction de la SNCF est plus prompte à interpellier les élus régionaux que la tutelle nationale.

Pour SUD-rail, il faut un véritable plan d'urgence pour moderniser le réseau. Cela passe par un désendettement massif du système ferroviaire, l'abrogation de RFF et le regroupement au sein de la SNCF des services en charge de l'infrastructure. Dans l'immédiat une revalorisation substantielle de la convention de gestion entre RFF et la SNCF et l'arrêt de la mise en concurrence s'imposent.

Branche Transport Public : la concurrence arrive et menace usagers et cheminots

Entre 2001 et 2004, le trafic TER a augmenté de 9% grâce à l'augmentation de l'offre liée à l'investissement des régions. Mais ce modèle de développement est menacé, d'une part par les limitations des ressources des régions et d'autre part par un règlement européen qui prévoit la mise en concurrence du trafic régional lors du renouvellement des conventions en 2007.

La branche TP fait le choix de s'adapter à cette libéralisation qui n'est pas encore décidée. Ce sont encore les mêmes recettes qui sont proposées « un effort de productivité d'ici 2008 pour TER, un plan d'actions qualité ambitieux pour Transilien, financé par la productivité et pour TIR un modèle économique à construire ». Derrière ces concepts, ce sont encore les cheminots qui seront mis à contribution notamment par des suppressions de postes.

Le PI affirme « qu'un degré d'autonomie est nécessaire pour être plus réactif ». Il s'agit en fait de préparer une séparation à terme de la SNCF. C'est aussi le sens de la demande d'une « plus grande affectation des ressources », c'est-à-dire dédier des cheminots à l'activité régionale. Alors qu'avec le groupe, notamment Keolis, la SNCF peut jouer la complémentarité (rail et route), elle vient de vendre des actions de Keolis ce qui en fait désormais un groupe dominé par le privé !

Le PI propose également d'accentuer l'organisation et la gestion par ligne, ce qui, contrairement aux dires de Gallois, ne représente pas une attente des élus ou des usagers, mais correspond au découpage préfigurant les futures mises en concurrence.

Pour SUD-rail, il faut amplifier les choix politiques régionaux en faveur du rail par des financements nationaux. Les usagers des TER n'ont pas besoin de concurrence. C'est parce que la SNCF est l'exploitant unique et que les activités sont encore intégrées que « l'effet réseau » permet le développement des trafics. Le projet de règlement européen prévoyant la mise en concurrence des TER doit être abandonné. Bon nombre d'élus régionaux se sont fait élire en promettant la gratuité pour les chômeurs et précaires, SUD-rail soutient cette revendication.

VFE : une gestion de plus en plus privée des TGV

Avec l'arrivée de la « la concurrence qui attaquera sur les origines / destinations les plus rentables », c'est tout le modèle économique du TGV qui est menacé. Le PI de VFE prévoit de « renforcer les partenariats », comprendre renforcer les filialisations. Les 2 objectifs sont la baisse des coûts et l'augmentation des recettes... sur le dos des voyageurs. Alors que la vente sur internet devrait être complémentaire de la vente au guichet, le PI prévoit de développer une « vente multicanaux, concurrentielle et innovante ». D'où la suppression annoncée de nombreux postes de vente. Parallèlement, le management des vendeurs s'effectue de plus en plus autour d'objectifs financiers.

C'est aussi la généralisation de la réservation sur tous les trains grandes lignes. La jungle tarifaire va encore s'épaissir avec « le renforcement de la segmentation entre professionnels et privés-loisirs ». Pour les professionnels, ce sera « des offres de bout en bout avec souplesse, placement à bord, distribution innovante, revalorisation de la 1^{ère} » bref la généralisation des gadgets d'iDTGV. En fait, l'objectif réel de ces tarifs est de soutirer le maximum d'argent aux usagers, ce que le PI appelle « développer le panier moyen, y compris en 1^{ère} classe ».

Pour SUD-rail une véritable politique tarifaire de service public proposerait au contraire, en lien avec les pouvoirs publics, des tarifs rendant le train moins cher que la voiture. Le nécessaire rééquilibrage intermodal est à ce prix. Il faut aussi l'arrêt des projets de filialisations et le regroupement au sein d'une même entité de toutes les activités nationales ou internationales voyageurs.

Au Comité Central d'Entreprise puis au Conseil d'Administration, SUD-rail a voté contre ce Projet Industriel qui transforme encore plus la SNCF en entreprise comme les autres, pilotée par ses résultats financiers.

Les TIR dans la ligne de mire ?

Après la fronde des usagers et des élus locaux de l'été 2005 contre la suppression de certains trains Corail dans l'Ouest de la France, la direction SNCF, sur injonction du gouvernement, a dû revoir sa copie. La plupart des TIR, renommé Corails Inter Cités, sont maintenus mais la qualité se dégrade avec la multiplication des ruptures de charges.

En juillet 2005, le projet de PI parlait de « rationaliser les dessertes pour maîtriser la dégradation du compte Corail ». Dans la version définitive, ce projet clé a fort heureusement disparu. Pour autant, le statu quo n'est pas souhaitable, car cela peut vouloir dire que la direction SNCF attend les élections de 2007 pour revenir à la charge.

Pour SUD-rail, les Corails sont utiles aux usagers, il faut les développer en complément des TER et TGV. C'est bien l'ensemble de ces offres qui constitue le service public voyageurs.

Fret : rentabilité au détriment des trafics

Le PI 2006-2008 pour le fret s'inscrit toujours dans le modèle économique libéral. L'objectif est « d'être à l'horizon 2008 un des deux principaux acteurs ferroviaire européen ». Mais pour quoi faire ? Pour Gallois, le fret SNCF n'a pas pour vocation le rééquilibrage intermodal ! C'est désormais la recherche de l'équilibre financier et demain du profit qui guide le plan fret et le PI. Et résultat est là : près de 600 000 camions de plus sur les routes en 2004 et 2005. Chambéry en voit passer 1,5 million par an et Lyon 2 millions ! Et en 2005, la SNCF n'a transporté que 40 milliards de TK... contre 52 en 2000 !

Gallois affirme que la baisse du trafic fret SNCF ne devrait pas durer, qu'après la rationalisation de l'outil de production la hausse devrait intervenir dans les années à venir. C'est oublier que si les règles économiques ne changent pas, la route maintiendra son avantage compétitif. Les camions ne payent que 60% du coût réel... le reste revient à la collectivité. C'est d'ailleurs ce que confirme une étude européenne récente faite par le cabinet Mac Kenzie sur le fret en Europe pour le compte de la SNCF et la DB. Selon cette étude, la libéralisation du fret n'entraîne pas de croissance du trafic ferroviaire. Lorsque le ferroviaire fait des efforts de productivité, la route fait de même. Si rien n'est fait, le fret ferroviaire en Europe pourrait tomber à 2 à 4% du trafic marchandise ! La seule solution selon l'étude : taxer la route comme en Suisse ! On ne trouve pas trace de cette orientation dans le projet industriel fret. Après cette remarque de SUD-rail, Gallois s'est engagé à faire figurer des actions en faveur du rééquilibrage intermodal dans le projet industriel... mais sans en changer l'équilibre.

SUD-rail propose la reconnaissance du fret comme activité de service public et sa régulation par d'autres mécanismes que ceux du marché. C'est-à-dire la fin de la sous tarification routière, le maintien des infrastructures fret (trriage...), l'abandon du plan Véron basé exclusivement sur la baisse des coûts.