

Loi ferroviaire, rapport Duron, loi Macron Tout pour les patrons... Les cheminots du Matériel payeront !

Le député M. DURON vient de remettre un rapport au gouvernement au sujet des Trains d'Equilibre du Territoire (TET), plus connus sous le nom de trains Corail. Ce rapport propose au gouvernement plusieurs pistes. Il est à noter que celles-ci sont dans leur grande majorité partagées par la direction de la SNCF.

La SNCF possède 30 lignes de TET ; 22 lignes de jour et 8 lignes de nuit, mais cette activité est déficitaire. L'Etat est l'Autorité Organisatrice des TET depuis 2011.



C'est donc ce dernier qui a en charge une partie du financement des TET. Pour les financer, le gouvernement a mis en place une taxe, le Compte d'Affectation Spécial (CAS). Or, ce CAS est financé à 94% par la SNCF. **Par conséquent, l'Etat donne une contribution à la SNCF financée à 94% par la ...SNCF. Franchement, il fallait y penser !**

En 2011, lorsque la SNCF a passé cette convention, il y avait 40 lignes de trains Corail ; aujourd'hui, il n'y en a plus que 30. **Les purges ont donc déjà eu lieu pour les trains les moins rentables, pourtant les déficits se sont maintenus !!!** Le prix des sillons des TET a été aligné sur celui des...TGV, c'est-à-dire que pour le même train, la SNCF paye maintenant un sillon bien plus élevé qu'avant.

L'Etat veut limiter ses dépenses :

Dans les 5 ans à venir, l'ensemble du matériel doit être renouvelé. Le coût est estimé à 4 milliards d'euros. Le but est donc de réduire le nombre de lignes, afin de limiter les coûts du rachat en matériel. Voilà ce qu'écrit le rapport: « *la commission estime cette réduction de l'effort d'investissement nécessaire à un quart du parc existant, ce qui représente une économie de l'ordre de 0.8 à 1 milliard par rapport au chiffre initial.* »

En dehors de la baisse de charge de travail, c'est également des gains de productivité qui seront demandé aux cheminots. Concurrence entre les ateliers de maintenance SNCF et les ateliers des constructeurs.

La commission préconise d'anticiper l'ouverture à la concurrence des trains.

Le quatrième paquet ferroviaire prévoit une ouverture à la concurrence des trains nationaux pour 2019. Cette ouverture est décalée à 2022 pour les TER. **La commission propose d'anticiper l'ouverture, en l'expérimentant sur certaines lignes de TET.**

« *La commission estime en définitive que l'ouverture à la concurrence est une évolution réglementaire attendue, qui doit être anticipée et constitue une véritable chance pour redynamiser ce service public* »

Pourtant les faits disent exactement l'inverse, **l'ouverture à la concurrence du fret a considérablement affaibli le trafic de marchandises par le train.**

Le rapport préconise la suppression de plusieurs lignes TET (Corail)

La moitié des trains de nuit, 4 sur 8 lignes, pourrait disparaître, mais également des centaines d'arrêts dans des gares intermédiaires, y compris là où l'offre ferroviaire serait renforcée.

Si certaines lignes autour de Paris verraient leur offre renforcée, cela se ferait souvent au détriment de leur terminus qui se verrait décalé. **C'est le cas de la ligne Paris-Bourges-Montluçon qui se transforme en ligne Paris-Bourges.**

Certaines lignes seront supprimées et remplacées par des bus, comme les lignes **Toulouse-Bayonne-Hendaye** et **Clermont-Béziers.**

D'autres lignes seront transférées au TER, sans que l'on sache véritablement si cela se fera à trains constants, c'est-à-dire sans d'autres TER supplémentaires, comme les lignes Clermont-Nîmes ou encore Paris-Evreux-Serquigny.

Ce rapport enterre un peu plus le Service Public Ferroviaire, en augmentant la désertification des zones rurales au nom de la sacro-sainte rentabilité.



Quoiqu'il en soit, l'offre globale sera bien inférieure à l'offre actuelle, entraînant une baisse de charge de travail dans les ateliers de maintenance.

Les fausses bonnes idées

Des autocars à la place des trains:

La loi Macron prévoit l'ouverture du marché des autocars. Celle-ci a eu lieu en Allemagne en 2013. **Depuis, 27 sociétés de bus déplacent 19,6 millions de passagers, dont la moitié vient des trains.** Sur ces 27 sociétés, aucune n'est rentable ; elles sont toutes en déficit, bien souvent subventionnées ...par les collectives locales.

En France la SNCF a lancé ID-Bus.

En 2013, ID-Bus faisait 25 millions de déficit pour 12.7 millions de chiffre d'affaire, c'est-à-dire un déficit deux fois plus important que son chiffre d'affaire....

La loi Macron va développer de façon exponentielle les sociétés d'autocars en France.

Nous allons donc assister à un report modal du rail vers la route, sans que cela coûte pour autant moins cher à la collectivité.

L'abandon de l'écotaxe poids lourds:

La ministre du pétrole et du lobby routier, a définitivement supprimé l'écotaxe. Cette taxe sur les poids

lourds devait à l'origine alimenter une agence afin de financer les infrastructures de transport, notamment le ferroviaire. Ce dispositif aurait pu rapporter

1,24 milliards d'€ par an. En cédant encore une fois aux patrons, le gouvernement coule un peu plus le ferroviaire.

Ne laissons pas



creuser la tombe de la SNCF et du service public ferroviaire !

Une même politique de connivence

La loi Macron qui permet aux autobus de rouler à la place des trains, un rapport Duron qui suggère de supprimer les trains de nuit et de fermer certaines lignes... toute cette politique n'est pas due au hasard, c'est bien une seule et même logique :

Casser le service public ferroviaire!

Cette politique est renforcée par la loi ferroviaire qui casse la SNCF en 3 EPICS et va faire payer la dette publique aux cheminots et aux usagers!

Et pourtant la COP 21

En décembre, se tiendra en France la COP 21, (conférence onusienne sur le climat). Tout le monde se souvient de Chirac qui disait que « la maison brûle »... Après, il y a eu Sarkozy et son grenelle de l'environnement, et maintenant Hollande et sa COP 21. Gouvernement après gouvernement, tous participent à une pollution de plus en plus accrue, et tous jouent à celui qui aura le discours le plus écolo possible.

Comment croire que le gouvernement actuel veut réduire la pollution en favorisant les poids lourds et les autobus au détriment du chemin de fer ?

A moyens termes la maintenance des rames sera assurée par les constructeurs.

L'UNSA, la CFDT, la CFTC et le patronat viennent de signer un accord sur le champ d'application de la future convention collective du ferroviaire. SUD-Rail, FO et la CGC ne l'ont pas signé et l'ont dénoncé. La CGT ne l'a pas signé mais ne l'a dénoncé. **Par conséquent l'accord s'appliquera.**

Dans cet accord, une bonne partie de la sous-traitance est exclue. **Par exemple, les constructeurs tels Alstom, Bombardier ou Siemens, pourront faire de la réparation des trains, mais sans être soumis à la convention collective du ferroviaire.** Cet accord prend donc tout son sens.

Voilà ce qu'écrit le rapport Duron:

« *l'autorité organisatrice (l'Etat), qui préconiserait de confier la maintenance au constructeur du matériel* ».

L'Etat se garde donc la possibilité de faire entretenir ses trains par les constructeurs.

Pour cela il fallait donc exclure du champ d'application du ferroviaire une partie des agents assurant la réparation des trains. Cela étant fait, le champ est maintenant libre afin qu'une concurrence se fasse demain entre les ateliers de maintenance de la SNCF et les ateliers de réparation des constructeurs.

L'activité ferroviaire la plus rentable en Grande Bretagne, après la location du matériel ferroviaire, est la maintenance des trains.



La loi Macron, les préconisations du rapport Duron, la suppression de l'écotaxe poids lourds auront des conséquences désastreuses pour la SNCF et pour les cheminots du Matériel en particulier.

Quel est l'avenir des Technicentres Industriels ? Particulièrement celui de Périgueux ? Quel est l'avenir des Technicentres de maintenance qui entretiennent les locs des TET ou les rames corail ?

Bien évidemment, tout le monde le sait, il est très sombre.

Le champs d'application de la future convention collective exclue les agents faisant la réparation des trains. Les Technicentres Industriels sont rattachés à l'EPIC Mobilité sans y être vraiment... Tout comme les Technicentres TGV !

Certaines organisations syndicales veulent accompagner ces reformes, c'est leur choix... mais ce n'est pas de l'intérêt des cheminots!

**En 2015, plus que jamais, soyons Solidaires !
Plus que jamais, il faut renforcer un syndicalisme de lutte !
Plus que jamais, avec SUD-Rail !**