Contre la réforme de la SNCF et son monde

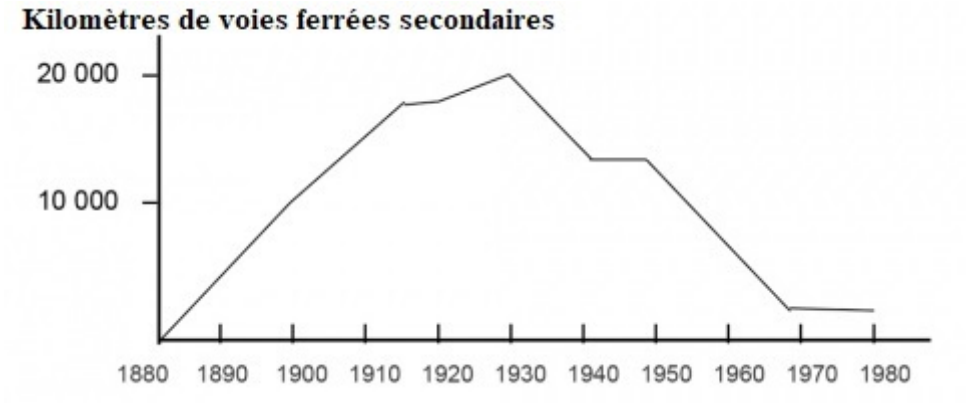
Le jeudi 15 février, le rapport Spinetta [1] donnait les grandes lignes de la future loi sur le ferroviaire, prévue pour avril, qui va conduire un peu plus loin le train de la libéralisation. Un rapport de 120 pages et de 43 propositions pour « redresser la SNCF », c'est-à-dire en clair pour essayer de la débarrasser de pas mal de « lourdeurs » qui font obstacle aux profits. Selon les mots mêmes du journal Le Monde, il s'agirait de « *la plus grande transformation qu'ait connue le rail français depuis la création de la SNCF en 1937* » [2].

Libéralisation pour imposer un recentrage brutal…

Cette loi ne tombe pas du ciel, elle s'inscrit dans la tendance générale à la libéralisation du transport et de tout ce qui peut l'être, sur laquelle tous les gouvernements se sont mis d'accord à l'échelle européenne. Les directives de l'Union européenne (à commencer par celle de 1991 qui lance le processus [3]) prévoient déjà cette libéralisation, qui a déjà commencé pour le fret ferroviaire et pour le transport de voyageurs entre pays européens (avec la ligne Thello entre la France et l'Italie). Mais pour le transport intérieur de voyageur·se·s, il manque encore une loi qui doit transposer ce droit européen en droit français (et la France s'est engagée à faire cette transposition avant la fin de l'année).

Libéraliser et privatiser le secteur ferroviaire présente quelques difficultés et risques. Faut-il faire cohabiter plusieurs entreprises de train sur un même réseau ferré, au risque de générer pas mal de désordre ? Faut-il alors découper en plusieurs zones sur laquelle une entreprise est seule à opérer ? (Mais alors la concurrence est de fait limitée…) Introduire la concurrence sur les chemins de fer est *a priori* une telle complication que beaucoup « d'économistes orthodoxes » (c'est-à-dire des économistes pro-capitalistes) parlent de « monopole naturel », un secteur dans lequel un monopole (public ou privé) est de fait plus efficace.

Mais malgré cela, ceux qui nous gouvernent ont clairement la volonté de libéraliser la SNCF, quitte à réduire son envergure. La logique est celle de suivre la tendance « spontanée » du marché depuis des années : réduction de la place du train au profit de transports beaucoup plus flexibles, comme la route ou l'avion. Puisque la fréquentation des trains a structurellement baissé sur de nombreuses lignes, il faut adapter l'offre à la demande en fermant drastiquement les lignes déficitaires. Et ce n'est qu'une accélération par rapport à un mouvement de fond depuis l'après-guerre et l'essor du modèle de la voiture individuelle.



Le rapport Spinetta propose donc de fermer 9000 kilomètres de petites lignes locales (30 % du total du réseau!), et de libéraliser de deux façons différentes les lignes maintenues :

- Pour les TER, il s'agirait de fonctionner par appels d'offre régionaux : le vainqueur remporte l'exploitation des lignes pour une durée déterminée.
- Pour les TGV et intercités, il y aurait plusieurs compagnies de trains en concurrence sur la même ligne.

Pour permettre cette concurrence, les deux principales branches de la SNCF (SNCF Mobilités et SNCF Réseaux) seraient transformés en société anonyme (SA). Actuellement ce sont des EPIC[4], qui juridiquement ne peuvent pas faire faillite, et feraient donc de la concurrence déloyale aux entreprises privées…

…et une pressurisation des cheminot·e·s

L'autre intérêt majeur de la libéralisation pour les capitalistes, c'est d'utiliser les mécanismes de marché pour mettre directement la pression sur les travailleur·se·s, en les mettant en concurrence comme le sont tou·te·s les salarié·e·s du privé : pour garder son emploi, il faudra que la compagnie dans laquelle on travaille fasse de meilleurs chiffres que celle d'en face, donc il faudra trimer plus.

Bien sûr, le gouvernement n'ose pas supprimer immédiatement les protections du statut de cheminot, donc il assure que tout cheminot qui changerait d'employeur (suite à un marché public perdu par la SNCF par exemple) conserverait ses conditions de travail… Mais le rapport Spinetta vise clairement la disparition du statut de cheminot d'ici 30 ans maximum, de façon simple : toutes celles tous ceux qui seront embauché·e·s n'auront plus le statut, et il n'y aurait qu'à attendre que les autres, comme des dinosaures, s'éteignent[5]. Et celles/ceux qui refuseraient le changement d'entreprise seraient simplement viré·e·s.

Il est évident que si rien ne vient mettre des bâtons dans les roues des gouvernants, le scénario sera bien pire qu'une extinction lente. Sous le chantage à l'emploi, les patrons n'auront qu'à utiliser les mécanismes de « négociation » mis en place par les précédentes loi travail pour liquider un à un tous les « acquis » sociaux.

Et bien évidemment, même si l'étape actuelle est de transformer la SNCF en SA à capitaux 100 % publics, la privatisation de ces SA sera largement facilitée après ce changement de statut. La privatisation ajouterait une pression supplémentaire sur les salarié·e·s pour dégager du profit.

Dégradation pour les usager·ères…

Le rapport Spinetta pointe aussi du doigt le coût des « tarifs sociaux » (personnes handicapé·e·s, familles nombreuses, congés annuels, etc.), et avance que « s'ils ne sont pas supprimés » (comme autant d'archaïsmes) alors il faudra que ce soit clairement l'État qui paye : c'est-à-dire nos impôts, mais surtout pas les futurs patrons du rail.

Par ailleurs depuis les années 1980, l'austérité a conduit la SNCF à accumuler une dette qui atteint aujourd'hui les 50 milliards d'euros (le rapport Spinetta veut d'ailleurs explicitement la faire porter par les contribuables pour que l'arène des concurrents privés n'ait pas à s'en encombrer). Mécaniquement, cela pousse à rogner sur l'entretien des infrastructures. L'accident particulièrement grave de Brétigny-sur-Orge[6] est le symbole de ce que cela donne, mais plus largement ce sont de nombreux petits incidents[7], mais aussi de retards qui en sont la conséquence.

Le paradoxe est que l'idéologie dominante a gagné tellement de terrain qu'elle parvient souvent à retourner ces problèmes contre ce qui reste de « public ». Certain·e·s usager·ères en arrivent à adhérer à l'illusion que la privatisation mettrait un grand coup de pied dans une SNCF « publique donc inefficace »… La fiabilité et la ponctualité des trains est pourtant avant tout une question de moyens. Par exemple, la ponctualité des TER s'est améliorée ces dernières années, parce que les régions ont (en moyenne) augmenté les financements suite à la délégation par l'État. Les TGV qui ont été largement favorisés (et qui profitent surtout aux couches supérieures) sont eux-aussi rarement en retard.

Il faut pourtant rappeler ce qu'a produit la privatisation ailleurs : au Royaume-Uni les retards et accidents sont plus nombreux (Hatfield en 2000, Potters Bar en 2002…), les tarifs ont explosé et les travailleur·se·s dépensent en moyenne 14% de leur revenu mensuel dans le trajet domicile-travail, contre 2% en France[8]. Au Canada, les rares lignes de train sont devenues des lignes de luxe. En Suède, les usager·ères n'ont plus aucune lisibilité entre les 36 compagnies privées qui se partagent le réseau ferré… La privatisation a été tellement convaincante… que 70% des Suédois·e·s et 58% des Britanniques sont favorables à la renationalisation.[9]

À noter que si l'exemple allemand est souvent cité, parce que le service y est réputé assez bon, on « oublie » qu'il y a plus de subventions publiques qu'en France ![10] Autrement dit, c'est encore une question de moyens, et les contribuables paient en plus pour les profits des opérateurs privés…

…et absurdité écologique

La libéralisation des « cars Macron » en 2015, tout comme cette réforme de la SNCF, sont aussi des mesures irresponsables du point de vue écologiste, tirant à la hausse la consommation énergétique. L'empreinte carbone d'un passager pour un Paris-Lyon, par rapport au train, est 18 fois plus lourde en car, 53 fois plus lourde en voiture, et 65

fois plus lourde en avion. La libéralisation du fret ferroviaire a conduit à son effondrement face aux camions.

Parmi les rares contre-exemples, l'Allemagne est parvenue à une légère hausse du fret ferroviaire en maximisant sa flexibilisation (wagons isolés, réservations possibles au dernier moment…). D'une part cela ne suffit pas à sortir de la logique d'une production trop flexibilisée et donc majoritairement routière, d'autre part cela repose aussi en grande partie sur la flexibilisation imposée aux travailleur·se·s en Allemagne.[11]

Néanmoins la libéralisation ne fait qu'accompagner la baisse de la part du rail par rapport aux voitures/camions et aux avions, qui pourrait sembler à première vue inexorable, à tort. Ces évolutions d'usage sont façonnées par les changements structurels du tournant néolibéral : le ralentissement économique a engendré une austérité qui dessert les investissements de long terme, et une recherche éperdue de la flexibilité, qui favorise les transports flexibles. L'économie n'était certes pas « planifiée » dans les « 30 glorieuses », mais aux unités de production plus massives correspondaient des transports de marchandises et de voyageur·se·s en plus grosses quantités. À l'inverse, à la multiplication des sous-traitants, de la précarité, et de la course au moins-disant, correspondent des transports plus flexibles.[12]

Économiquement, les camions ou les voitures paraissent souvent plus avantageux que le train, mais c'est sans compter le coûteux entretien des routes que nous payons de façon diffuse par nos impôts. Par ailleurs, la multiplication aberrante des vols *low cost* (dont une partie remplace directement des trains) est largement due aux subventions que donnent les régions (elles-mêmes en concurrence) pour attirer des touristes. Et évidemment, les coûts des accidents, des maladies respiratoires, et tous les coûts liés au dérèglement climatique sont « socialisés » de façon encore plus diffuse…

Contrairement au mythe néolibéral, la technique qui apparaît la plus rentable n'est

donc pas forcément la meilleure. Pour l'écologie, mais aussi pour le choix de société (« tout voiture » et aménagement du territoire qui va avec…), le politique doit primer, et les grands choix doivent être soumis à la délibération démocratique. Le capitalisme nous prive de ces choix démocratiques, et on nous fait croire que c'est notre consommation qui tranche, alors que celle-ci est contrainte par l'offre, elle-même dominée par la logique de profit.

Pour une contre-offensive syndicale et populaire…

Dès le rapport Spinetta dévoilé, des déclarations syndicales parfois combatives se sont fait entendre. Il y avait là de quoi *« mettre le feu dans l'entreprise SNCF »* (SUD-Rail)[13]. La CGT a annoncé aussitôt une journée de grève le 22 mars[14], le même jour que celle organisée chez les fonctionnaires contre la réforme de la fonction publique. À la surprise générale, la CFDT a proposé aux autres syndicats de la SNCF de lancer une « grève reconductible à partir du 14 mars »[15], annulée suivie par l'Unsa.[16] Le juge a aussi donné gain, pour un vice de forme, à plusieurs syndicats qui avaient déposé, le 6 février, un préavis de grève à durée indéterminée, de la fin 2018 jusqu'au 1er mars, notamment pour obtenir un moratoire sur la SNCF, mais ne l'ont pas mentionné sur le préavis.

Après la remise de ce rapport, suivant la méthode habituelle, le gouvernement entame les « concertations ». La semaine du 19 février, les « partenaires sociaux » (syndicats et patrons de la SNCF) ont été invités à discuter à Matignon. Même les syndicats plus modérés se sont sentis obligés d'avertir que *« le statut de cheminot est pour nous une ligne rouge **quasiment** (sic) infranchissable »* (Unsa)[17]. Mais tous, CGT et SUD compris, se sont pliés à l'exercice, même si Martinez a grommelé que *« ce genre de concertation, comme on dit un peu trivialement, c'est du pipeau »*. Si les dirigeants syndicaux veulent vraiment faire passer le message que seule la lutte classe contre classe est possible avec ce gouvernement, il faut commencer par refuser d'aller discuter avec lui ! L'attaque est historique, il n'y a donc rien à négocier avec ce gouvernement au service des capitalistes.

Finalement, le gouvernement a annoncé le 26 février sa ligne d'attaque : reculer sur la suppression des petites lignes et se focaliser sur le statut des cheminot·e·s, en cherchant à les isoler et à les rendre impopulaires. Il a même annoncé qu'il procéderait par ordonnances, comme pour la loi travail. Finalement, après s'être réunis le 27 février, les dirigeants des confédérations syndicales annoncent… qu'ils se donnent jusqu'au 15 mars pour décider des suites en fonction du contenu des ordonnances qui sera annoncé le 14 ! Comme si la volonté du gouvernement n'était pas limpide !

La seule piste possible pour enrayer le rouleau compresseur macroniste serait un mouvement de grève qui fasse réellement peur aux puissants. C'est-à-dire non seulement une grève massive, mais qui s'annonce d'emblée reconductible : or si cela n'est pas préparé, cela n'aura pas lieu.

Il est certain qu'il ne suffirait pas d'appuyer sur un bouton pour déclencher une grève de masse. Les difficultés sont réelles, notamment l'affaiblissement des syndicats plus combatifs (de 46,54 % en 1996, la CGT est tombée à 34,33 %, et l'Unsa est passée de 10,2 % à 23,86 % des votes). Il y a un vrai travail de conviction à mener à la base, notamment pour convaincre les cheminot·e·s sous statut de se mobiliser alors qu'on leur fait croire qu'on ne touchera pas à celles/ceux déjà en poste. Le taux de syndicalisation à la SNCF reste de 20 % (bien au-dessus de la moyenne nationale de 7%), et toute la question est de savoir si l'armada de responsables syndicaux (et notamment les quelques 3000 permanents, payés par la SNCF)[18] vont utiliser leurs ressources pour mobiliser. Une des priorités militantes doit donc être un travail de pression sur les dirigeants syndicaux pour qu'ils sortent enfin de leur inertie, et proposent un vrai plan de mobilisation.

La dernière grande mobilisation victorieuse de la SNCF en 1995 avait réussi notamment parce qu'elle avait pu s'appuyer sur une sympathie majoritaire dans l'opinion. Les militant·e·s qui se battent pour le camp des travailleur·se·s ont donc aussi pour tâche de combattre les messages de division du gouvernement, et faire comprendre largement que nous n'avons aucun avenir en nous faisant monter les uns contre les autres, pour finir par tou·te·s voir nos conditions se dégrader. Or le gouvernement, lui, se sent en position de force : *« On n'est pas en 1995, le pays a changé et le rail aussi. Aujourd'hui, les usagers sont mécontents de la SNCF. »*[19] Il y a donc un vrai travail de popularisation et de contre-argumentation à mener auprès des usager·ères, et plus largement de la population.

Enfin, le gouvernement ne veut pas seulement se limiter à la casse des statuts des cheminot·e·s, il veut aussi, comme le montre l'organisation du plan de départs volontaires des fonctionnaires, attaquer plus largement le statut de fonctionnaire. Le premier ministre a annoncé vouloir étendre « largement » le recours aux contractuels *« notamment pour les métiers ne relevant pas d'une spécificité propre au service public »*. L'idée est plus généralement que l'État devrait se *« réorganiser comme le font les entreprises. »*.[20] Il faut donc aussi, pour les militant·e·s, faire le lien entre la réforme de la SNCF et plus largement tou·te·s les fonctionnaires, et construire massivement la date du 22 mars de manifestation et de grève dans toute la Fonction publique.

…et idéologique !

Pour travailler l'opinion et acquérir la sympathie, il est indispensable de combiner la défensive avec une contre-offensive idéologique. Le discours sur les « réformes » nécessaires contre les « immobilistes » fait son chemin, et les macronistes sont particulièrement décomplexés en se faisant les « modernes » face aux « passéistes ». Il faut cesser d'intégrer ce discours et au contraire, montrer comment les travailleur·se·s pourraient imposer une logique opposée et progressiste.

Il nous faut défendre une SNCF forte et intégrée, dotée de tous les moyens nécessaires pour être efficace et sûre. La dette est de 50 milliards accumulée depuis des décennies, soit, mais si on additionnait les profits du secteur routier et aérien sur des décennies, on obtiendrait aussi des milliards, et beaucoup moins justifiables !

Marcon ose opposer les cheminot·e·s aux « agriculteurs qui n'ont pas de retraite ». Peut-être faudrait-il lui expliquer que la modernité c'est d'aligner les conditions par le haut, par exemple sur une retraite de président (16000 € / mois, contre 1500 € / mois pour un·e cheminot·e). Le nombre d'année de cotisations nécessaires est déjà en cours d'alignement sur les autres salarié·e·s suite aux dernières réformes. Par contre, pour les députés il est toujours de 31 ans !

Il faut assumer le choix de favoriser le rail par des décisions politiques. Le prix du billet de train doit être accessible, le service renforcé (en fréquence, en rétablissant des lignes supprimées, des trains de nuit…), et le recours au bus et aux vols intérieurs doit être limité. Ce n'est que de cette façon que l'on pourra augmenter le remplissage des petites lignes de train, faire diminuer la nécessité de la voiture, et cela fera beaucoup plus pour l'écologie que de nombreux discours actuels.

À l'inverse, il faut sortir du système de fluctuation des prix en fonction du remplissage (introduit en 1993). Il évince toute une partie de la population de façon totalement injuste : celles et ceux qui ne peuvent pas, dans leur travail, prévoir des mois à l'avance leurs congés, et qui n'ont plus les moyens de payer des billets plusieurs centaines d'euros. Les classes (1ère et 2ème) doivent être abolies – ce qui n'empêche pas, par exemple, d'organiser des espaces dédiés selon les préférences (zone familles, au calme comme IdZen…). Enfin, pour favoriser des voyages sur des trajets plus longs (en Europe, en Asie avec le transsibérien…) au détriment de l'avion, il faut aller vers une société avec bien plus de congés…

Clairement, une telle société nécessite de reprendre en main l'ensemble de l'économie pour la transformer de fond en comble. Les moyens sont à notre portée, mais il faudra pour cela éjecter les capitalistes de la locomotive. C'est avec cette perspective en tête que nous, militant·e·s communistes révolutionnaires, cherchons ici et maintenant à faire dérailler cette réforme.

---

1 Jean-Cyril Spinetta est un de ces bourgeois / hauts-fonctionnaires qui baigne depuis toujours dans le capitalisme français (ENA, ministère de l'éducation, AREVA, Alcaltel-Lucent, Saint-Gobain, Engie, Air France…)

2 http://www.lemonde.fr/economie/article/2018/02/15/sncf-neuf-propositions-chocs-et-une-revolution-dans-le-rapport-spinetta_5257410_3234.html

3 https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000000887657

4 Établissement public à caractère industriel et commercial

5 Il y a déjà autour de 10% de travailleur·se·s contractuel·les à la SNCF, qui ne sont donc pas au statut.

6 Tendance CLAIRE, *Catastrophe ferroviaire à Brétigny-sur-Orge : la casse du service public tue !* 2013

7 https://www.francetvinfo.fr/economie/transports/sncf/val-de-marne-un-rer-transerce-par-une-eclisse_2625058.html

8 https://www.latribune.fr/economie/union-europeenne/au-royaume-uni-la-privatistion-des-chemins-de-fer-deraille-628489.html

9 https://blogs.mediapart.fr/revue-frustration/blog/300717/depuis-quand-le-train-n-est-il-plus-un-service-public

10 https://en.wikipedia.org/wiki/Rail_transport_in_Europe#Subsidies et https://mpra.ub.uni-muenchen.de/67829/9/MPRA_paper_67829.pdf

11 http://www.actu-transport-logistique.fr/ferroviaire/la-part-modale-du-fret-ferroviaire-passe-sous-la-barre-des-10-en-france-174852.php

12 Tendance CLAIRE, *Le capitalisme implique structurellement gaspillage, pollution et désastre écologique*, 2013

13 https://lentreprise.lexpress.fr/actualites/1/actualites/le-rapport-spinetta-peut-mettre-le-feu-a-la-sncf-sud-rail_1985070.html

14 http://www.europe1.fr/societe/sncf-la-cgt-annonce-une-manifestation-nationale-des-cheminots-le-22-mars-3576221

15 http://www.lemonde.fr/economie-francaise/article/2018/02/26/reforme-de-la-sncf-la-cfdt-cheminots-pour-une-greve-des-le-12-mars_5262750_1656968.html

16 http://www.leparisien.fr/economie/sncf-il-va-sans-doute-falloir-un-mois-de-greve-26-02-2018-7580565.php

17 http://www.europe1.fr/economie/le-gouvernement-sattelle-des-lundi-a-la-reforme-ultra-s

ensible-de-la-sncf-3578420

18 http://bfmbusiness.bfmtv.com/entreprise/les-syndicats-peuvent-ils-encore-bloquer-la-reforme-de-la-sncf-1375421.html

19 http://www.lemonde.fr/politique/article/2018/02/26/macron-la-reforme-au-pas-de-charge_5262648_823448.html

20 https://lexpansion.lexpress.fr/actualite-economique/plan-de-departs-volontaires-pour-les-fonctionnaires-macron-defend-sa-reforme_1981535.html

Julien Varlin, le 1 mars 2018