

Présidentielle 2017

L'UNSA-Ferroviaire propose et interroge les candidats à la présidentielle, **sur la place du ferroviaire dans la Mobilité et les Transports**



Paris, mars/avril 2017





Roger DILLESEGER Secrétaire Général

06 08 89 71 69
dillenseger.r@unsa-ferroviaire.org

Benoît VIENNE Secrétaire Général Adjoint

06 08 36 41 71
vienn.b@unsa-ferroviaire.org

Christine GRAFFIEDI Conseil de Surveillance ÉPIC SNCF

07 77 99 75 22
graffiedi.c@unsa-ferroviaire.org

Thierry MARTY Conseil d'Administration SNCF MOBILITÉS

06 08 80 13 69
marty.t@unsa-ferroviaire.org

Fanny ARAV Conseil d'Administration SNCF RÉSEAU

06 85 02 67 92
arav.fanny@unsa-ferroviaire.org

José GOMEZ Comité de Groupe SNCF

06 25 30 30 39
gomez.j@unsa-ferroviaire.org

Laurent FAUVIAU Comité d'Entreprise Européen SNCF

06 24 51 20 46
fauviau.l@unsa-ferroviaire.org



UNSA-Ferroviaire

56, rue du Faubourg Montmartre • 75009 PARIS
Tél : 01 53 21 81 80 • Fax : 01 45 26 46 65 • federation@unsa-ferroviaire.org

www.unsa-ferroviaire.org





Paris, le 15 mars 2017

Madame, Monsieur,

Vous avez décidé de vous porter candidat(e) à la prochaine élection présidentielle qui se tiendra les 23 avril et 7 mai 2017.

Dans cette période de crise du pouvoir d'achat et de fortes mutations technologiques et environnementales, nous pensons que cette élection présidentielle constitue plus que jamais une échéance cruciale pour la France.

Les transformations économiques, technologiques, sociales et culturelles profondes ouvrent des perspectives nouvelles. Elles cohabitent néanmoins avec un creusement des inégalités, des pertes de repères et des craintes exprimées par l'ensemble des françaises et des français.

L'impératif écologique est devenu une nécessité vitale. La tenue de la COP21 constitue certes une étape significative dans la prise de conscience des enjeux environnementaux. Elle a contribué à mobiliser les acteurs politiques autour des mobilités propres et de l'aménagement des territoires.

En revanche, la poursuite de cette démarche, l'avenir de la mobilité des personnes et des biens, l'apport du mode ferroviaire à la transition énergétique et écologique, dépendent beaucoup des impulsions que donnera le Président de la République élu.

C'est avec la volonté de répondre à ces différents enjeux que l'UNSA-Ferroviaire, 2^{ème} organisation syndicale du Groupe Public Ferroviaire, porte un immense intérêt aux programmes des différents candidats qui prétendent à la magistrature suprême. De la place syndicale qui est la sienne, l'UNSA-Ferroviaire entend faire des propositions aux principaux candidats à la présidence de la République.

De quels services publics ferroviaires avons-nous besoin ?

Comment remettre à niveau et comment financer le réseau ferroviaire ?

Quelle SNCF, quels salariés du ferroviaire au service de la France et des Français ?

L'UNSA-Ferroviaire souhaite vous interroger sur vos orientations politiques à moyen et long-terme concernant l'ensemble de ces points afin de pouvoir travailler avec une plus grande visibilité sur l'avenir politique de notre pays et nous permettre d'informer les cheminotes et les cheminots en toute transparence.

Dans l'attente de vous lire, recevez, Madame, Monsieur, l'expression de nos salutations cordiales.



Roger DILLESEGER
Secrétaire Général



Benoit VIENNE
Secrétaire Général Adjoint

De quels services publics ferroviaires avons-nous besoin ?

Le ferroviaire n'est pas un mode de transport obsolète. Il répond aux besoins de la Nation en présentant toutes les garanties en matière de sécurité, de service, d'efficacité, de qualité, de coût et surtout de préservation de l'environnement. Pour accompagner le retour à la croissance en respectant les engagements environnementaux il faut rompre avec la stratégie de déclin du ferroviaire sous toutes ses formes.

Le ferroviaire est soumis aux risques et aux opportunités liés à l'évolution de la société : demande accrue de mobilités, agilité de plus en plus grande du consommateur, polarisation de la demande entre le «lowcost» et le haut de gamme, concurrence des modes de transports, digitalisation, métropolisation du territoire, financements contraints, demande de transparence.

L'accès à l'emploi et à la formation par des transports sûrs, fiables et économiquement accessibles, est au cœur du service public. À ce titre le transport du quotidien n'est pas un confort mais un besoin primordial. L'UNSA-Ferroviaire propose de lui appliquer une TVA au taux réduit de 5,5 %.

Le TER est un atout pour le développement régional

Il assure la continuité du lien social sur l'ensemble des territoires. Il représente un formidable outil d'attractivité économique en répondant aux différents besoins de mobilités de chacun tout en s'adaptant aux nouveaux défis écologiques du 21^{ème} siècle. Il permet de garantir une solution de transport à tous à des conditions économiques équitables sans discrimination financière.

Afin de répondre à ces enjeux, les Régions qui en sont les Autorités Organisatrices doivent retrouver des marges de manœuvre grâce à des ressources affectées et stables. Depuis la réforme de la taxe professionnelle, les Régions ne peuvent plus avoir de fiscalité dynamique. Le gel de la dotation de l'État aux collectivités en 2010 puis sa baisse depuis 2015 empêchent tout dynamisme budgétaire. Sous contraintes, les Régions mettent la pression sur les opérateurs de transport et en particulier la SNCF, ce qui conduit à terme à une dégradation du service public.

C'est pourquoi, l'UNSA-Ferroviaire est favorable au remplacement de la DGF par une fraction de TVA. Cependant, cette mesure annoncée lors du Congrès des Régions de France qui s'est tenu à Reims fin septembre 2016, nous paraît insuffisante.

L'UNSA-Ferroviaire soutient la mise en place d'un Versement Transport Interstitiel qui permettrait aux Régions d'asseoir une recette pérenne dédiée et de relancer une dynamique de croissance des TER. Elle renforcerait l'équité des employeurs vis-à-vis des transports sur l'ensemble du territoire dans une logique de complémentarité croissante entre les réseaux urbains et les réseaux régionaux, à l'image de ce qui est pratiqué en Île-de-France.

En IDF, le déploiement du Grand Paris Express ne doit pas tarir les investissements nécessaires à la remise à niveau du réseau existant.

Le projet du Grand Paris Express va permettre une nouvelle densification et une meilleure répartition de la population en petite et moyenne couronne. Il peut donner à l'Île-de-France une nouvelle cohésion sociale et économique.

L'état actuel du réseau Transilien, en termes d'infrastructures comme de matériels roulants ne permet pas de répondre aux besoins des populations. Faute de qualité et de disponibilité, les franciliens recourent majoritairement aux transports routiers individuels malgré la congestion du trafic et la pollution engendrée.

Le STIF vient de décider un investissement massif dans de nouveaux trains.

L'État doit assumer ses responsabilités dans le financement de la rénovation du réseau ferroviaire. Compte tenu de l'impact économique des transports dans le Bassin Parisien, il est indispensable de sanctuariser les ressources financières et humaines dans le réseau pour obtenir une qualité de service acceptable.

Les Trains d'Équilibre du Territoire ont besoin d'une vraie gouvernance.

Le conventionnement avec l'État, mis en place depuis 2010, n'est qu'un camouflage pour rendre euro-compatible l'obligation maintenue pour SNCF de financer le déficit des TET. La qualité du service est primordiale pour rendre attractive l'offre TET. La France a besoin d'un réseau maillé de trains rapides, cadencés, confortables, et à prix abordables. L'État doit déléguer à des Communautés inter-régionales de transport (véritables Autorités Organisatrices) la contractualisation de l'offre nécessaire. Les Commandes décidées par l'État ont eu le mérite de sortir les TET de l'impasse concernant le matériel roulant. Toutefois, La capacité de l'AFITF à financer les nouveaux trains n'est pas suffisamment garantie. Les besoins de financement de la convention de service public (entre 300 et 400 M€/an) à l'horizon 2020 ne peuvent plus être prélevés sur le ferroviaire. L'UNSA-Ferroviaire propose d'utiliser pour les TET le levier de la fiscalité des carburants.

Le TGV doit rester un transport accessible au plus grand nombre.

Fleuron de l'industrie française, le TGV a profondément transformé la carte de France, en rapprochant les grandes métropoles du pays. Sa réussite technique et son succès populaire sont une fierté pour la France et pour les cheminots. Cependant, derrière cette vitrine séduisante, le fonds de commerce est fragile. Plus d'un tiers des dessertes TGV en France sont déficitaires. Ces dessertes sont aujourd'hui assumées par SNCF Mobilités, dans une péréquation interne entre dessertes rentables et dessertes non rentables. C'est un service public d'aménagement du territoire, non conventionné et non compensé. Pour l'UNSA-Ferroviaire La notion de « service public » pour le transport de voyageurs longue distance doit demeurer une composante structurante de l'offre. Notre vision du TGV repose sur un service accessible, desservant largement les territoires. Le modèle économique du TGV doit favoriser un transport de volume à prix accessibles.

Le TGV ne peut plus financer tous les déficits structurels du mode ferroviaire (infrastructure, TET ou constructeurs de matériel).

La gare, lieu de vie au cœur du transport ferroviaire.

La gare développe une double fonction : c'est un élément indispensable dans le parcours du voyageur en termes d'accessibilité, de services, de proximité, mais aussi la gare s'ouvre vers la cité avec le développement de l'inter-modalité et des commerces de proximité. La place des gares se doit d'être inscrite dans le secteur ferroviaire et plus particulièrement dans le Groupe Public Ferroviaire SNCF.

L'UNSA-Ferroviaire défend des gares vivantes sur l'ensemble du territoire. En zone diffuse, en coopération avec Régions, les gares doivent bénéficier d'une amélioration de l'accessibilité et évoluer en

gares de service pour maintenir la présence humaine et gagner en attractivité. Cette évolution passe par la création de pôles multimodaux et de parkings.

Pour le Fret, la politique du « tout en camion » est irresponsable.

Le développement du marché unique européen s'est appuyé sur la réduction des coûts du transport routier longue distance en laissant émerger une forme de dumping social. Le ferroviaire est, au même titre que les salariés français du transport routier, une victime collatérale de cette politique. Sa libéralisation n'a pas endigué son déclin tout en provoquant des dégâts écologiques et sociaux considérables.

La revitalisation du fret ferroviaire est incontournable pour changer de stratégie. Ceci passe par la prise en compte par la Nation des besoins des territoires et des entreprises industrielles, ainsi que du gain socio-économique qu'apporte le fret ferroviaire. De même les politiques portuaires devraient mieux s'articuler avec le mode ferroviaire. L'État doit agir pour rééquilibrer la concurrence entre le routier et le ferroviaire. Ce chantier est considérable à en juger par le bilan de l'échec de la mise en place de l'Écotaxe.

Au-delà du Fret ferroviaire marchand, l'UNSA-Ferroviaire estime nécessaire de favoriser l'émergence d'un « service public du Fret » apportant des réponses aux problèmes de saturation et de congestion du réseau routier. L'autoroute ferroviaire Alpine, dont l'avenir dans les conditions actuelles est compromis, serait une belle vitrine de mise en œuvre de cette politique.

L'ouverture à la concurrence ne doit pas conduire à l'affaiblissement du service public ferroviaire. L'UNSA-Ferroviaire n'est pas favorable à l'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires. Elle s'y prépare néanmoins en examinant le fonctionnement dans les transports européens.

L'ouverture à la concurrence pour le TER sera obligatoire à partir de 2023. Il semble que les Régions de France souhaitent aller plus vite en mettant en place une expérimentation. L'UNSA-Ferroviaire craint que la concurrence n'engendre une perte d'équilibre financier entre les lignes les plus rentables et les lignes les moins rentables qui seront vouées à disparaître, rompant l'égalité d'accès au service public.

La mise en appel d'offres de conventions de service public TER, même sous la forme d'expérimentations, nécessite une modification législative pour faire évoluer le Code des Transports. Si cette évolution se produit, l'UNSA-Ferroviaire interviendra pour imposer une négociation dans le cadre de la convention collective du ferroviaire, de la reprise du personnel et de la portabilité des droits en cas de changement d'opérateur.

L'ouverture à la concurrence du TGV prévue dès 2019 par le quatrième paquet ferroviaire pourrait avoir en France, des effets dévastateurs. Confrontée à des concurrents agressifs sur ses dessertes rentables et mettant en péril son équilibre économique, SNCF Mobilités pourrait comme elle l'a fait pour le fret, rapidement abandonner les dessertes fortement déficitaires et réduire progressivement la voilure sur les autres.

Les changements de gouvernance préconisés par la mission parlementaire d'évaluation de la réforme ferroviaire, l'ARAFER et plus récemment la Cour des Comptes, pour accompagner l'ouverture à la concurrence, renforcent ce risque. Le changement de statut de SNCF Mobilités d'ÉPIC en SA, lui donnerait en effet l'autonomie pour décider de telles mesures. Pour l'UNSA-Ferroviaire, cette perspective n'est pas acceptable. Un abandon de dessertes serait catastrophique pour l'emploi à la SNCF, mais aussi pour l'emploi et les commerces des nombreuses villes qui seraient brutalement privées de l'accès au réseau TGV.

Comment remettre à niveau et comment financer le réseau ferroviaire ?

Le transport ferroviaire est et restera un moyen de transport pertinent en termes de sécurité, de massification des flux, d'occupation foncière, de développement durable, de contribution à des emplois durables et non délocalisables directs et indirects, via une filière industrielle stratégique.

Le ferroviaire est un moyen de transport efficace, pour autant que l'investissement et la technologie soient adaptés aux flux et sollicitations, notamment dans les zones denses voyageurs, mais aussi au gabarit actuellement usité en logistique pour le fret ferroviaire. Les liaisons terminales TGV sont aussi une des raisons de son succès, car outre des relations entre métropoles, TGV assure la desserte de territoires ayant une forte attractivité touristique, ou par enjeux d'aménagement du territoire.

Quels financements ?

Quelle reconnaissance de l'intérêt économique du ferroviaire, bien évidemment pris dans un contexte intermodal ?

- Revoir les barèmes socio-économiques, si les références telles les valeurs du temps ne correspondent plus à la réalité sociétale (Cf développement des cars), il faut avoir le courage d'actualiser les instruments de mesure de l'intérêt général : donner plus de poids à la robustesse, la ponctualité, la qualité et le confort.

Quels sont pour vous les critères à redéfinir de l'intérêt général ?

- L'attractivité des territoires auprès notamment des entreprises, se définit par un ensemble de critères dont l'existence d'un réseau de transport de qualité. A ce titre, les entreprises participent au financement du transport selon leur taille, mais aussi pour plus immédiatement leurs salariés (et plus directement lors de la prise en charge à 50 % des titres de transports) et visiteurs via le versement transport, qui est un système envié car pérenne et équitable.

- COP 21, transition écologique, usage des sols, le transport public, participe au développement durable.

Comment mieux valoriser la plus faible consommation carbonée, mais également le foncier du ferroviaire, et autres effets externes ?

- Si l'hyper-segmentation des modes et des modèles à l'intérieur de chaque mode, par public cible est rentable économiquement, quel modèle de société, et quelles conséquences sur notre capacité à vivre ensemble. Si les transports publics n'apportent plus l'occasion à des catégories d'individus, d'au moins se croiser ponctuellement outre la contribution directe à l'économie, *quels sont les autres objectifs du transport public ?*

Les réglementations européennes, et plus encore l'ARAFER, poussent notre système de tarification de l'infra mais aussi des clients finaux, à exclure les péréquations antérieures qui permettaient un rééquilibrage via un contrat moral sinon social tacite du système.

Quel nouveau modèle de solidarité territoriale inventer, entre liberté des AOT Régionales et poids des investissements (ou carences) passés et inflexions futures dans un contexte de finances publiques en attrition ?

Le ferroviaire fait partie des filières stratégiques industrielles, la SNCF est un des plus gros donneurs d'ordre public en termes d'achats, de sous-traitance et de partenariats économiques dont des partenariats d'innovation, et contribue au rayonnement du savoir-faire ferroviaire français à l'étranger.

Quelles perspectives pour la dette historique du ferroviaire ?

Les investissements importants réalisés depuis des décennies pour la construction du réseau LGV ont permis au mode ferroviaire français d'entrer dans le 21^{ème} siècle. Une flotte de près de 500 TGV, le maillage et la couverture du territoire confèrent à ce mode de transport une efficacité économique et répond à un besoin de mobilité croissant.

Le sujet financement du système ferroviaire a été le grand absent de la loi portant la réforme du Ferroviaire du 4 Août 2014, or les conditions économiques se sont encore dégradées :

- Baisse de la fréquentation voyageurs, suite à des facteurs conjoncturels (attentats, inondations, ...) mais aussi à des facteurs plus structurels comme la baisse du pouvoir d'achat de la classe moyenne concomitamment à une intensification de la concurrence intermodale avec l'ouverture notamment de lignes de cars et le covoiturage. Si ces derniers modes ont permis l'induction de nouveaux voyages, une part non négligeable de personnes s'est reportée du train sur ces modes,
- Baisse du panier moyen, y compris du côté des voyages professionnels, qui n'optent plus systématiquement pour la 1^{ère} classe, et recherche généralisée des « petits prix » pour un ensemble plus important de population que par le passé,
- Un trafic TER très divers selon les Régions et surtout le niveau de métropolisation,
- Un trafic Fret, dont la redynamisation est encore frémissante, conditionné à un haut niveau de subventionnement,
- Un nécessaire effort de modernisation du Réseau qui induit des engagements financiers très importants mais aussi de nombreux chantiers qui ne sont pas sans conséquence sur les circulations,
- Un Réseau encore obsolète qui n'a pu suivre la très forte croissance des circulations dans les zones denses ces dix dernières années (+30 % de voyageurs en IdF) multipliant les problèmes de régularité, de robustesse (postes d'aiguillage, stations électriques).

Assurer le financement pluriannuel des travaux de rénovations grâce au Contrat de Performance permettra d'optimiser la planification et la gestion financière des travaux, mais les montants ne permettront pas de remettre l'ensemble du Réseau à niveau ; seul le Réseau principal (UIC 2 à 4) et une partie du réseau secondaire (UIC 4 à 6) et quelques lignes capillaires (UIC 7 à 9) pourront faire l'objet de réelles modernisations. Les CPER/CER seront sollicités mais ne pourront atteindre les niveaux antérieurs faute de capacités financières des Régions. Si l'on considère les Conseils Régionaux comme véritables alternatives pour le financement du ferroviaire, il est alors indispensable de consolider leurs ressources au-delà des dotations de l'État, via une fiscalité appropriée au Transport selon une logique de type taxe carbone, redonnant une lisibilité des coûts complets de chacun des modes par transfert de valeur.

La SNCF s'est saisie des MOBILITÉS plurimodales via ses filiales et est en mesure de proposer l'ensemble des modes usités par les voyageurs. Pour autant les disruptions liées au numérique, la rupture des schémas d'élasticité prix-temps, les attentes, voire la fascination exercée par les « transports innovants » (dont le véhicule autonome) nous font parfois oublier les objectifs des transports publics.

La frontière entre le transport urbain /périurbain / régional est ténue, voire poreuse dans les grandes agglomérations, il s'agit de mieux harmoniser les modes entre eux et cesser les concurrences stériles intermodales et véritablement proposer des modes complémentaires, une extension du versement transport, mais conditionnée à la complémentarité effective du service, pourrait apporter une réponse au développement du transport périurbain.

La plus-value foncière pourrait aussi être mise à contribution pour financer, voire préfinancer, le développement du transport (modèle suisse, mais aussi Grand Paris). Pour autant il faudra agir sur une meilleure articulation entre urbanisation et transport.

Le Ferroviaire est le seul mode à payer l'intégralité de ses effets externes :

- Occupations des sols, surface foncière par voyageurs/tonne transportée,
- Effets externes environnementaux : carbone, gaz à effet de serre,
- Effets de jonction et requalification urbaine des sites gares,
- Faible accidentologie,
- L'ensemble des taxes sur énergies carbonées (Diesel) et sur l'électricité.

La réglementation française a autorisé les poids lourds 44t, et seules quelques villes ont mis en place des réglementations contraignantes sur les heures de circulation pour les poids lourds.

Le transport routier utilise des autoroutes qui ont été cofinancées par l'État (et le sont encore via les contrats de reconduction des concessions) raccordées par un réseau routier financé par l'état. La dispersion du financement pour l'entretien du réseau routier non concédé, entre L'État, les différentes couches de collectivités territoriales (département, agglomération, communauté de commune, commune, ...) et de ce qui relève de la voirie, de l'aménagement des abords (talus, rond-point, ...) ne permet que difficilement d'avoir un coût agrégé, des dépenses publiques (compte des transports dans les comptes de la nation) ce qui tronque les analyses comparatives entre les modes.

Par ailleurs, le découpage institutionnel, avec affectation des périmètres de compétences différenciés sur les transports, bien que rebattu par la loi NOTRe, n'est pas bien adapté à des périmètres de transport où l'urbain et le périurbain s'étalent, où le TER prend la fonction de RER dans bien d'autres agglomérations que la Capitale.

Le financement du transport est le résultat d'une succession de mesures qui ne sont plus assez coordonnées et aux logiques d'objectifs difficilement lisibles pénalisant leur acceptabilité : dotation état aux collectivités locales, subventionnement d'exploitation pour services conventionnés (TET, TER) subventions/compensation tarification d'infra du Fret, participation aux grands projets via l'AFIFT et en direct, participations aux CPER, ...

Les choix de l'Allemagne (Réseau financé par État, exploitants aidés par les Länder) sont plus lisibles et apparaissent plus cohérents.

Le processus décisionnel des grands projets a également montré ses limites, l'acceptabilité de ces projets est remise en question, tant l'intérêt général est devenu une notion décrédibilisée (Lyon-Turin est un exemple frappant) et soumise à suspicion en ces temps de raréfaction financière où le soupçon d'intérêt plus local, voire particulier, plane. Le décret « règle d'or » devrait permettre à SNCF Réseau de limiter les conséquences financières de certains projets, pour autant que toutes les modalités de participation soient prises en compte dont les participations au capital des sociétés de projet.

Les PPP ont permis de construire simultanément trois LGV, mais le coût total interroge : réclamations, raccordements, consistance de la desserte revue aux dépens des finances publiques, coûts de transaction, ... Une évaluation complète et sincère nous permettrait d'en tirer les enseignements ! Mais il est déjà patent que la multiplication des co-financeurs et l'ingénierie financière (taux d'emprunt et frais financiers) induisent des coûts financiers bien supérieurs à l'emprunt public.

Reformuler de nouveaux emprunts publics liés à des projets de développements, ou à des grands projets de modernisation pouvant être considérés comme des « investissements d'avenir » (PIA), apparaît comme une source de financement moins onéreuse et redonnant plus de sens à l'emprunt que la couverture des déficits !

Il s'agirait de mieux clarifier là aussi, les objectifs et les moyens/outils financiers associés.

Dans le même esprit, les Régions financent l'exploitation et le réseau, à la différence des Länder qui financent (voire participent plus directement) à l'exploitation mais ne participent pas au financement du Réseau (Cf grand plan de modernisation de l'état fédéral qui vient d'être signé avec comme objectif prioritaire : la régularité).

À défaut d'une séparation aussi stricte entre financement de l'exploitation et du Réseau (qui serait toutefois plus en conformité avec la réglementation européenne, éviterait quelques confusions dans les arbitrages, donnerait une plus grande lisibilité dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des TER, et limiterait l'instrumentalisation de certains grands projets de développement), il est indispensable de préciser les champs d'intervention des financements régionaux y compris via des financements européens.

La dette du ferroviaire se décompose en :

- Dette non amortissable, en partie héritée des grands projets passés, déjà considérée en grande partie dette d'État par l'INSEE (dette historique de RFF),
- Dette liée aux différentiels entre prévisions et réalités sur les grands projets passés et exploités depuis plus de 10 ans qui ne seront jamais récupérés, qui devraient rejoindre, du moins en partie, la dette d'État,
- Accumulation de déficit d'exploitation,
- Les créances portées pour comptes d'autrui (AFIFT, État, collectivités) avec un faible espoir de recouvrement (aujourd'hui non inscrites et non provisionnées),
- Les frais financiers (dont dettes historiques, sur créances, sur déficits),
- Les futures dettes déjà évaluables sur un re-calcul des conditions des participations financières sur les projets de développement mais aussi certains grands projets de modernisation aux vus des différences de conditions économiques (tarifications, trafics, inflation),
- Les investissements de développement économiques nationaux « commandés » par la puissance publique : Alstom, PPP, ...

Cette dette de 60 Md€ va continuer à croître tant que l'effet rénovation ne l'emportera pas sur les écarts lourds de prévisions économiques notamment liées aux grands projets.

Si jusqu'à présent, les taux d'intérêts exceptionnellement bas, ont permis d'optimiser la gestion financière de la dette via la titrisation, le renversement attendu lié aux USA et dont on voit en ce début d'année les effets sur les marchés financiers (baisse maturité des titres) nous amènent à devoir envisager plus sérieusement le traitement la dette !

Le Groupe Public SNCF ne pourra pas indéfiniment contenir à la fois les dépréciations d'actifs compte tenu des sensibilités des tests de dépréciations et le montant de la dette (dont frais financiers).

Une reprise par l'État de la dette non amortissable s'impose, celle-ci peut faire l'objet d'une caisse de cantonnement ad hoc associée aux grands projets de transports et d'équipements publics vertueux pour l'environnement (et donc éligibles à des Green bonds d'État, voire européens).

Une renégociation de certains contrats, avec l'appui de l'APE, au vu des variations des conditions économiques, devrait être également possible. Et pour éviter de reproduire certaines distorsions : une application de la « règle d'or » stricte, impliquant également les participations financières aux sociétés de projets et les filiales.

Par ailleurs si nous portons le savoir-faire SNCF sur la MOA et la MOE, nous entendons la nécessaire implication des entreprises de sous-traitance et des partenariats et la construction d'une filière industrielle forte. Il serait un juste retour que ce soit sur les bases d'une mise en concurrence saine dans un milieu du BTP marqué par la présence d'un faible nombre de grands groupes dominant le secteur et l'application selon la RSE d'obligations quant à la qualité des emplois ainsi développés (formation, insertion, travail détaché).

Quelle SNCF, quels salariés du ferroviaire au service de la France et des Français ?

Le corps social des salariés du nouveau Groupe Public Ferroviaire tient une place particulière dans le paysage salarial français. Construit historiquement pour répondre aux spécificités des métiers, des conditions d'exploitation et aux obligations de continuité de service du mode ferroviaire, le STATUT des Cheminots constitue une garantie d'unicité de la SNCF et contribue fortement aux exigences d'un haut niveau de sécurité.

Sur la base de ses quatre-vingt-dix années d'expertise, l'UNSA-Ferroviaire est convaincue que le système de production intégré reste le mode d'organisation le plus performant. En Europe, les choix politiques, ne vont pas dans ce sens. Dans tous les cas, nous affirmons que pour fonctionner efficacement le système ferroviaire doit s'appuyer sur « **un corps social homogène** ».

Avec la construction de la BRANCHE FERROVIAIRE, l'architecture du droit social évolue et se réfère désormais sur :

- Le code du travail,
- Le décret socle,
- La convention collective et les accords d'entreprise.

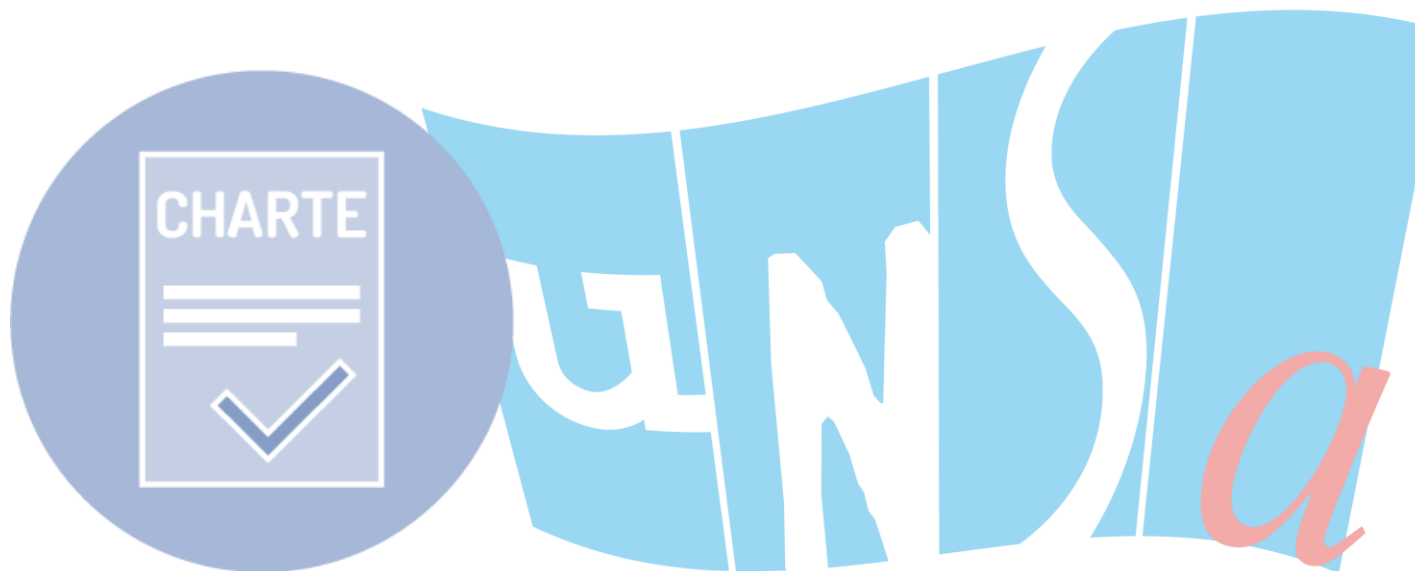
L'UNSA-Ferroviaire s'engage dans la négociation collective pour faire de la CCN Ferroviaire le meilleur outil contre la concurrence par le dumping social.

L'adoption du quatrième paquet ferroviaire définit le calendrier potentiel de l'ouverture à la concurrence. Il est vital que la reprise des personnels soit imposée en cas de changement d'opérateur. Les conditions de transfert des personnels et de portabilités des droits doivent être définies en amont de toute expérimentation.

La logique de carrière reste le meilleur moyen de maintenir les compétences, de fidéliser les salariés et de transmettre les compétences.

Le maintien d'un corps social homogène passe par la consolidation de marqueurs d'appartenance :

- La Caisse de Prévoyance et de Retraite doit devenir la caisse de l'ensemble des salariés de la branche ferroviaire,
- Les facilités de circulation doivent couvrir l'ensemble des salariés des entreprises ferroviaires,
- La politique de logement doit être en phase avec les nécessités de mobilité des personnels,
- La politique salariale doit être un élément d'attractivité et de fidélisation.



La charte des valeurs de l'UNSA :

L'UNSA se donne comme mission de développer en France, en Europe et dans le monde un mouvement syndical réformiste et progressiste, fort et uni, dans le respect des grands principes suivants : attachement à la laïcité de la République, à la démocratie, aux libertés, à la justice sociale, à la solidarité, à la défense du Service public, au droit à l'emploi, à la fraternité et la tolérance, dans la fidélité au principe de l'indépendance syndicale.

L'UNSA fait de la lutte contre les discriminations l'un de ses principes fondateurs. L'UNSA refuse toute forme de discrimination telle que définie par l'article L1132-1 du Code du Travail, conformément aux lois 2001-1066 du 16 novembre 2001 et 2008-496 du 27 mai 2010.

Nos valeurs :

- ▶ **L'économie au service de la personne humaine ;**
- ▶ **Pour l'emploi contre l'exclusion ;**
- ▶ **Droit du travail : droit des salariés - droit syndical ;**
- ▶ **Garantir la protection sociale par la solidarité ;**
- ▶ **Des Services publics au service de la Nation ;**
- ▶ **L'accès à la culture, un droit pour tous ;**
- ▶ **Défendre et promouvoir les libertés ;**
- ▶ **Contribuer à la solidarité internationale ;**
- ▶ **Pour un syndicalisme rassemblé.**



Notes

AUTO
nome

*plus
qu'un
syndicat...*

Posi
tif

effi
CACE

