

Pourquoi la lutte des cheminots est-elle d'intérêt général ?

Usagers, enquêtes d'opinion et arguments économiques.

Lundi, 26 Mars, 2018

L'Humanité



Jean-Sébastien Evrard/AFP

Avec Hélène-Yvonne Meynaud, sociologue et auteure, Denis Durand, économiste, commission économique du PCF et Sophie Mangon, usagère des transports publics.

Rappel des faits. Dans la bataille du rail engagée autour de l'exigence d'un service public à la hauteur des besoins et des défis, le débat public doit avoir lieu à partir des enjeux communs.

• **Construction d'une opinion négative par les sondages** par Hélène-Yvonne Meynaud, sociologue et auteure



Il est intéressant de réfléchir aux mots qui sont utilisés au sein des questions récemment posées par les instituts de sondage Elabe et Harris Interactive, et dont les résultats au sujet de la mise en cause de la SNCF et des cheminots ont été largement diffusés par les médias. Dans la première question d'Elabe de l'étude concernant le mouvement social (commandée par Nice-Matin, propriété du Groupe Lagardère), on remarquera que l'expression « certains syndicats » revient deux fois dans la question, ainsi que le mot de « réforme ». Question : « Certains syndicats de salariés de la SNCF ont lancé un appel à la grève et à la manifestation pour s'opposer à la réforme annoncée par le gouvernement. Quelle est votre attitude à l'égard de la volonté de mobilisation de certaines organisations syndicales contre le projet de réforme du gouvernement ? » Premier biais, il ne s'agit pas de certains syndicats, mais de tous les syndicats. Deuxième biais, il ne s'agit pas d'une réforme, mais d'une régression qui ramène à la période des entreprises par ligne, afin de permettre aux riches d'investir uniquement dans les lignes rentables et de gagner de l'argent, au lieu d'utiliser les profits des lignes rentables pour assurer le service public des lignes moins rentables, et contribuer ainsi à un avenir écologique durable.

Autre question : « Selon vous, la réforme proposée par Emmanuel Macron et le gouvernement est-elle bonne ou mauvaise pour l'avenir de la SNCF ? » Dans cette deuxième question d'Elabe, on retrouve le mot de réforme. Puis on place le mot de gouvernement pour donner un poids sérieux à la question. Et surtout on parle de l'avenir de la SNCF. Quel avenir ? Quelle SNCF ? La SNCF dont rêvent les citoyens, un service public bon marché, de qualité, dont les lignes et le matériel sont entretenus en permanence, qui irrigue tout le territoire, des agents fiables et compétents ? Ou une SNCF pour les individus fortunés qui peuvent se payer le transport quel qu'en soit le prix ? La SNCF réelle est décomposée et abîmée, en voie de

disparition depuis fort longtemps. Les agents – ceux qui ont survécu à la diminution des effectifs et à la sous-traitance – sont sous la coupe du management et des financiers (qui eux sont grassement rémunérés) et l'entreprise s'adresse aux citoyens comme à des gamins (voir la transformation de la SNCF en OUI...) ; quant à l'entretien des lignes, il n'est absolument pas au niveau, et cela a été démontré dans l'analyse des accidents récents. Et de quel avenir parle-t-on ici ? De la suppression des lignes, du fret transféré aux gros camions, des lignes remplacées par des autobus massifs, de la paupérisation des agents, du morcellement de l'entreprise, de sa privatisation qui, dans tous les pays où elle a été réalisée, a entraîné une augmentation du coût des billets de train ?

Il est clair que les 71 % de sondés de la région parisienne, ceux et celles les plus en faveur d'une réforme, espèrent qu'enfin les matériels et voies des banlieues seraient rénovés, les gares rouvertes et réanimées par des agents, les trains propres, etc. Mais est-ce bien cela le but des « réformes » ?

On constate donc que les mots sont choisis avec une grande attention pour créer le rejet du mouvement social. Une question sans biais aurait d'abord décrit de quel avenir et de quelle SNCF on parle, et de là aurait demandé l'accord des gens, car sinon on ne sait pas avec quoi les gens sont d'accord ou non. On remarquera qu'il n'y a pas d'interrogation sur les questions qui fâchent... Pourquoi les billets deviennent-ils hors de prix à l'approche des vacances (la traite des citoyens) alors que le coût du transport reste le même pour l'entreprise ?... Pourquoi dans l'immense gare de Lyon il n'y a qu'un seul lieu de toilettes et payable à 0,80 euro par personne, au meilleur profit de l'entreprise néerlandaise 2theloo (en anglais s'il vous plaît, cela veut dire « aux toilettes »)...

Le second sondage réalisé par Harris Interactive pour RMC (qui appartient au richissime Patrick Drahi) et Atlantico (site de néoconservateurs) donne des indications précises sur l'avenir auquel il faut rêver pour s'opposer aux actions des cheminots, justifier par là même la fin du statut des cheminots et le faire vite par des ordonnances. La question est la suivante : « Selon vous, et de ce que vous en avez retenu (après avoir écouté le discours d'Édouard Philippe), la réforme de la SNCF présentée par le gouvernement permettra-t-elle :

- de réduire la dette de la SNCF (oui à 69 %)
- d'assurer une bonne qualité de service pour les clients (oui à 66 %)
- d'assurer des prix attractifs pour les clients (oui à 56 %)
- de conserver les lignes peu fréquentées présentes sur tout le territoire (oui à 50 %) ? »

Or, ladite réforme ne permet en aucun cas de réduire la dette, d'une part parce que les futurs emprunts de la SA SNCF coûteront plus cher que ceux garantis par l'État, et que le statut des cheminots maintient les salaires bas avec ses grilles de salaires très serrées. Et, bien sûr, la question qui vient juste après celle-ci, « Êtes-vous favorable ou opposé à l'abandon du statut des cheminots pour les futurs salariés de la SNCF ? », distille l'idée que, si les quatre propositions précédentes n'ont pas lieu, c'est à cause du statut des cheminots attribué aux futurs salariés qui coûterait trop cher, proposition donc judicieusement introduite ici dans un but de propagande. Troisième question d'Harris Interactive qui, étrangement, n'a pas trouvé sa place dans les médias : « Et vis-à-vis des grèves et manifestations auxquelles appellent la CGT, la CFDT et l'Unsa et SUD en opposition à cette réforme, diriez-vous plutôt que :

- Vous les soutenez (43 %, dont 12 % souhaitent également participer).
- Vous y êtes opposés (38 %).
- Cela vous laisse indifférent (19 %) ? »

Les Français expriment ici leur accord avec ce mouvement. Et enfin le pompon dans une question d'Elabe : « Vous personnellement avez-vous une bonne ou une mauvaise opinion des agents SNCF ? » On demande alors aux personnes de donner leur avis sur les agents SNCF comme on le ferait sur une marque de chocolat. Là encore, de quoi s'agit-il ? Du travail qu'ils et elles réalisent dans des conditions qu'ils et elles ne déterminent pas ? De leur aspect physique ? Du contact avec les gens (en particulier dans les gares sans personnel) ? Il serait bon que les associations, les syndicats, les groupes de citoyens puissent avoir un accès équivalent aux possibilités de débat public que permettent les sondages.

Dernier ouvrage : *les Sondages d'opinion*, écrit avec Denis Duclos. La Découverte, coll. « Repères ».

• **Lettre ouverte et solidaire par Sophie Mangon,** usagère des transports publics

Je suis un usager de la SNCF. Une usagère. J'ai 63 ans, et j'ai entre 3 heures et demie et 4 heures de transport par jour pour aller au travail et en revenir. Train + métro. J'espère bien que vous trouvez ça vieux, 63 ans ! Moi aussi ! Mais on ne prend plus sa retraite à 60 ans aujourd'hui. Et que vous vous dites : 4 heures par jour, c'est dingue. Je ne vous le fais pas dire ! Mais en période de chômage, c'est comme ça. On commence à être senior à 40 ans, alors on prend le travail là où il est et on le garde là où il est. Franchement, j'espère que vous n'aurez pas à faire ça quand vous aurez mon âge. Mais si on ne fait rien, ça ne va pas en prendre le chemin. En tout cas, ce n'est pas la faute des cheminots. Ils travaillent le samedi, le dimanche, les jours fériés. Ils doivent souvent dormir loin de chez eux. Et si leur statut les protège, je dis tant mieux. Ce n'est pas en leur enlevant que je serai moins fatiguée, que les trains marcheront mieux, seront moins bondés, seront climatisés, ou que j'aurai un travail plus près de chez moi...

Depuis des années, comme tout le monde, je vois le service public se dégrader. Non pas à cause de ceux qui y travaillent mais à

cause des décisions prises par les gouvernements successifs. La Poste n'est plus la poste, l'hôpital est en danger, la situation des maisons de retraite est catastrophique.

Depuis des années, nous voyons les camions se multiplier sur les routes, le prix des TGV battre des records, les petites lignes de train fermer, le trafic des trains de banlieue exaspérer les salariés, crevés avant même d'arriver au travail.

Comme moi, chaque jour, les passagers soupirent « il y a tous les jours quelque chose », lorsque les trains de banlieue sont régulièrement en retard, voire supprimés.

Et que voit-on à la gare Saint-Lazare quand il y a un problème ? Non pas des cheminots avec un statut, pour renseigner les voyageurs, mais des vacataires recrutés en sous-traitance, à qui on a mis sur le dos un gilet SNCF... et qui ne peuvent pas renseigner car ce n'est pas leur boulot. En quoi la suppression du statut des cheminots améliorera mon quotidien ? En rien. Pire, elle l'aggravera.

40 milliards ont été donnés aux entreprises sans aucune contrepartie via le pacte de compétitivité, 10 milliards ont été perdus par la suppression de l'ISF, voilà où va l'argent au lieu de régler les problèmes de retraite, de santé, de transport !

S'attaquer aux cheminots est inutile. C'est un leurre pour dresser les uns contre les autres.

Je ne veux pas que sur le territoire français les petites lignes ferment. Car demain ce seront les lignes moyennes. Je ne veux pas de l'ouverture à la concurrence. Je ne l'ai

jamais demandée. Je ne veux rien de compliqué. Juste des trains de banlieue qui roulent à l'heure, du matériel en bon état, des salariés qui y travaillent rémunérés correctement pour ce qu'ils font.

Et je refuse qu'ils soient les boucs émissaires des problèmes de notre quotidien : mes 63 ans et mes 4 heures de transport, ils n'y peuvent rien. Plutôt que s'attaquer à eux, regardons aujourd'hui quels choix politiques nous ont menés à cette situation, et agissons !

• De l'argent pour investir dans le service public

Denis Durand, économiste, commission économique du PCF



Sous prétexte qu'un endettement de 50 milliards interdirait toute perspective de développement du service public ferroviaire, une « règle d'or » impose depuis 2014 une limite aux investissements susceptibles d'être financés par SNCF Réseau (sauf pour le très contestable CDG Express !). Pourtant, l'état dégradé des infrastructures, l'arrivée de nouvelles technologies économes en énergie pour lutter contre le réchauffement climatique, le besoin de cohérence entre les systèmes de transports à l'échelle de l'Europe, le besoin de consolider le statut des cheminots et de l'étendre à l'ensemble des salariés des transports, les perspectives de développement de l'emploi et de la création de richesses dans toutes les activités liées au transport ferroviaire, tout cela nécessiterait au contraire un vaste plan d'investissement dans le développement du service public des transports. Chaque année, les transports ferroviaires rapportent 2,7 milliards aux banques et aux compagnies d'assurances, près du tiers de ce qui revient aux hommes et aux femmes (1) qui assurent ce service public ! La question vitale n'est donc pas de se demander dans quelle poche on pourrait puiser de quoi rémunérer les compagnies d'assurances, les fonds de placement et les multinationales qui détiennent actuellement les titres de dette émis par la SNCF. Elle est de savoir comment on peut libérer l'économie de ce coût du capital pour rendre à l'entreprise publique les moyens de réaliser les investissements indispensables.

Lorsque ces investissements seront réalisés, non seulement ils répondront à des besoins sociaux et écologiques majeurs mais ils permettront la création de valeur ajoutée, de revenus et de recettes supplémentaires pour la SNCF et pour les finances publiques. Mais, en attendant, il faut de l'argent tout de suite pour les réaliser.

Continuer de recourir aux marchés financiers assoiffés de rentabilité tout en injectant de l'argent public à tour de bras dans des « partenariats public-privé », c'est continuer de soumettre le service public des transports ferroviaires aux aléas de la mondialisation financière, c'est totalement irresponsable.

Une autre solution est possible : la BCE et les 19 banques centrales nationales qui, avec elle, forment l'Eurosystème, ont créé depuis trois ans 2 500 milliards d'euros qu'elles ont injectés sur les marchés financiers. Elles accroissent cette somme de 30 milliards par mois, 1 milliard

par jour ! En pure perte : l'argent reste dans les circuits financiers et ne sert qu'à faire monter les cours des titres spéculatifs, préparant un prochain krach pire que celui de 2007-2008.

Agents et usagers du service public ferroviaire, salariés des industries qui contribuent à la construction des infrastructures, des matériels et des systèmes de gestion du trafic, salariés des banques qui devraient les financer, habitants des territoires où ces industries sont implantées, citoyens européens au nom de qui cet argent est aujourd'hui dilapidé, tous nous avons le droit d'exiger qu'il soit utilisé autrement. Le contre-projet présenté par la fédération CGT des cheminots donne une base extrêmement crédible à cette exigence.

La BCE – elle en a les moyens – pourrait acquérir une partie de la dette actuelle de la SNCF pour la transformer en une dette à très long terme et à 0 %, après le transfert de cette dette à une caisse de defeasance, comme le propose la CGT cheminots.

Plus important encore, l'argent créé par l'Eurosystème devrait servir à financer un fonds de développement du service public des transports ferroviaires dans toute l'Europe. Porteur de projets d'investissements démocratiquement élaborés dans chaque pays et soutenus par des mobilisations citoyennes, il aurait le statut d'établissement de crédit qui lui permettrait, au titre de l'article 123, paragraphe 2, du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, d'obtenir les fonds nécessaires auprès de la BCE pour accorder des crédits à taux très avantageux (aujourd'hui, le taux des prêts de la BCE aux banques est normalement de 0 % et peut descendre jusqu'à -0,4 %). Une partie de l'argent créé par l'Eurosystème y suffirait. Une autre partie pourrait servir, de la même façon, à répondre aux besoins de développement de l'hôpital et des systèmes de santé, des universités et de la formation professionnelle, et de tous ces services publics que la dictature des marchés financiers est en train d'étouffer dans toute l'Europe (2).

Ce fonds européen agirait de concert avec un pôle financier public et avec la Banque européenne d'investissement pour inciter les banques à financer les investissements et les coopérations entre firmes industrielles productrices d'équipements ferroviaires comme Alstom, Siemens, CAF et Bombardier, au lieu du bradage d'Alstom à Siemens aujourd'hui orchestré par le gouvernement pour le plus grand bénéfice des actionnaires de ces groupes. Une nouvelle sélectivité de la politique monétaire contribuerait à ce que ces nouveaux crédits soient accordés à des taux très bas, voire négatifs.

Il est possible d'agir tout de suite : qu'attendons-nous pour lancer une pétition citoyenne exigeant que le gouvernement français prenne l'initiative de proposer la création d'un fonds pour le développement des services publics en Europe, financé par la création monétaire de la BCE ? Ce serait une première bataille pour s'attaquer au cœur de la construction européenne actuelle et pour créer les conditions politiques d'un tout autre cadre de coopération entre peuples et États librement associés sur l'ensemble du continent.

(1) Commissariat général au développement durable, rapport de la Commission des comptes des transports de la nation, juillet 2017.

(2) Cette proposition est présentée dans une note de la Fondation Gabriel-Péri.