

Les syndicats de la SNCF divisés sur la prochaine réforme ferroviaire

Une grève perturbe le trafic jeudi et vendredi, à trois mois des élections internes

Environ 30 % de TGV en moins, 40 % des Intercités et 50 % des RER qui restent à quai... Jeudi 12 et vendredi 13 décembre, le trafic des trains est de nouveau perturbé par une grève, qui, comme celle du 13 juin, vise la future réforme ferroviaire.

Une mobilisation qui montre que la SNCF n'est pas tout à fait sortie de la culture de la grève. Y compris « préventive ». En l'occurrence, les syndicats entendent peser sur la réforme annoncée par le gouvernement pour stabiliser la dette du système ferroviaire et préparer l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs. Présenté en conseil des ministres le 16 octobre, le projet de loi en cause ne sera pas débattu avant les élections municipales, voire les européennes. Donc a priori pas avant juin.

Mais, à trois mois des élections internes à la SNCF, la grève porte également sur des revendications plus classiques. Les cheminots exigent ainsi des embauches, une

revalorisation des salaires et des retraites, et une « ré-humanisation des gares et des trains ».

Paradoxalement, la grève met aussi en lumière les différences de vue des syndicats. Officiellement, les cheminots affichent un « front

La réforme vise à stabiliser la dette et à préparer l'ouverture à la concurrence du transport de voyageurs

uni ». En réalité, les cinq fédérations (CGT, Sud-Rail, UNSA, FO et FIRST) qui appellent à l'action ne sont pas sur la même longueur d'ondes.

Très hostile à toute concurrence, Sud-Rail réclame le retrait pur et simple du projet de loi. La CGT, elle, accepte qu'il y ait un texte

mais demande au gouvernement de « revoir sa copie ». « Le projet actuel n'est pas fidèle à ce qui avait été annoncé », argumente Gilbert Garrel, le patron de la CGT des cheminots. Le texte garantit certes le maintien d'un groupe ferroviaire public et préserve le statut des cheminots. « Mais au lieu d'une réunification de la SNCF, on passe de deux à trois établissements publics ! Et rien n'est prévu pour traiter la dette ni financer le réseau. » Quant à l'UNSA, elle se concentre sur les futurs amendements au projet actuel.

Associée à l'action en juin, la CFDT reste cette fois-ci à l'écart du mouvement. Pour la quatrième organisation de la SNCF, la grève pourrait même se révéler contre-productive. « Notre crainte, c'est que cette journée marche trop bien, et que le gouvernement capitule en rase campagne, comme il l'a fait pour l'écotaxe », explique Didier Aubert, le secrétaire général du syndicat. Or cette réforme est nécessaire ! Non seulement pour

répondre aux demandes de Bruxelles, mais pour dégager les finances dont la SNCF a besoin. On ne peut pas laisser la dette s'alourdir et le réseau classique se délabrer, il faut agir. »

Pour la CFDT, qui a préparé une dizaine d'amendements au projet de loi, l'Allemagne peut servir d'exemple. « L'ouverture à la concurrence a été plutôt bien organisée », juge M. Aubert. Point décisif à ses yeux : la convention collective de branche plafonne à 6,5 % l'écart de coût entre un salarié de la Deutsche Bahn et son homologue dans le privé. « Si bien que la compétition se fait surtout sur la qualité du service, et non sur le coût du travail », relève M. Aubert.

Une vision contestée par la CGT. « En Allemagne, la libéralisation a conduit à une harmonisation sociale par le bas et une flambée des tarifs », relève M. Garrel. Si c'est cela le modèle, les usagers et les cheminots risquent de déchanter ! ■

DENIS COSNARD

En Allemagne, l'ouverture du rail à la concurrence est jugée satisfaisante, avec un gros bémol pour les grandes lignes

Berlin

Correspondance

En 2014, l'Allemagne fêtera les vingt ans de sa réforme ferroviaire. Celle-ci a conduit à l'ouverture à la concurrence du secteur du rail et à la création de la Deutsche Bahn AG (DB), une société anonyme dont le capital est détenu à 100 % par l'Etat fédéral.

Au terme de ces deux décennies, le consensus est général pour saluer les avantages de cette libéralisation du chemin de fer, tant pour les usagers que pour les contribuables.

Mais si l'Allemagne ne cesse de clamer être un des meilleurs élèves européens de la libéralisation ferroviaire, beaucoup jugent en fait que l'ouverture à laquelle il a été procédé ne va pas assez loin.

Les concurrents de Deutsche Bahn (DB) occupent certes 25 % du marché sur le transport régional et 28,6 % sur le fret, mais l'opérateur historique reste en position de quasi-monopole sur les grandes lignes, où elle exploite encore 99 % du trafic.

Et sur ce segment, les prestations restent chères, pas toujours fiables, avec des infrastructures qui ont souffert d'un désinvestissement ces dernières années. Surtout, la compagnie publique détient toujours la propriété du réseau, via sa filiale DB Netz. Cet avantage est d'ailleurs jugé déloyal par ses concurrents mais aussi par la Commission européenne. Fin novembre, une plainte de Bruxelles a été déposée sur ce dossier devant la Cour de justice européenne.

La réforme de 1994 ne s'était pas faite sur pression européenne. Elle visait avant tout, pour le gouvernement allemand, à transformer un service qui était profondément déficitaire et peu performant pour les usagers.

Trois grands objectifs avaient alors présidé à cette réforme : faire regagner des parts de marché au transport ferroviaire par rapport à l'avion et à la route, alléger le coût pour le contribuable et faire de la DB une entreprise performante et rentable.

Dans son dernier rapport sur la réforme, publié en novembre, la DB estime avoir « globalement atteint ces objectifs ». Depuis 1994, le transport de voyageurs a augmenté de 36 %, le fret de 56 %. Quant aux dépenses publiques consacrées à la compagnie, elles ont diminué de 19 %. La DB déga-



Un centre de maintenance de la société Keolis, outre-Rhin. La filiale de la SNCF est présente sur le marché régional du transport ferroviaire. GILLES ROLLES/REA

ge même un résultat opérationnel de 2,7 milliards d'euros, contre une perte de 2,9 milliards en 1994. Et elle a versé, en 2012, un dividende de 525 millions d'euros. Une manne pour l'Etat fédéral.

Pour le consommateur, les effets de la libéralisation se font surtout sentir sur le transport régional. La réforme a en effet confié aux Etats-régions la responsabilité de mettre ce réseau en concurrence. L'Etat fédéral reverse chaque année 7 milliards d'euros aux Länder afin qu'ils confient à des entreprises l'exploitation des réseaux en fonction de leurs besoins. Les entreprises françaises Keolis, filiale de la SNCF, et Veolia sont ainsi actives, outre-Rhin, sur le réseau régional.

« Cette concurrence a introduit un vrai plus pour les usagers. Dans l'est de l'Allemagne, par exemple, il y a plus de lignes et les trains sont plus confortables », juge Gerd Aschoff, porte-parole de la fédération de voyageurs ProBahn.

« L'ouverture à la concurrence a forcé la DB à améliorer son service ; l'information est meilleure, le personnel plus sympathique. [L'entreprise] a même constaté que des segments qu'elle jugeait sans avenir, comme les réservations sur le trafic régional, sont exploités avec succès par ses concurrents », renchérit Christian

Böttger, expert ferroviaire et professeur à l'université de sciences appliquées de Berlin.

La situation est différente sur les grandes lignes. Seules deux compagnies sont parvenues à s'installer sur ce marché : InterConnex, filiale de Veolia, qui relie, depuis 2002, Warnemünde, sur les bords de la mer Baltique, à Leipzig, et Hamburg Köln Express (HKX), qui permet de se rendre

L'objectif, en 1994, était de transformer un service déficitaire et peu performant pour les usagers

dans la cité hanséatique depuis Cologne depuis mi-2012. Les difficultés et les retards qu'a connus cette firme sont emblématiques des freins que doit affronter la concurrence sur ce segment.

L'accès à l'« outil » – les locomotives et les wagons – est coûteux et risqué, car sans garantie pour les investisseurs, contrairement à ce qui se passe sur le réseau régional. HKX a ainsi été contraint d'acquiescer des voitures de première classe des années 1970 pour lancer son activité.

Par ailleurs, la DB restant propriétaire des gares, des voies et du réseau de distribution d'électricité, le risque subsiste qu'elle privilégie ses propres trains aux dépens des autres. HKX a bataillé contre DB Netz, qui a subitement changé ses tarifs de location des voies et des gares. Les trains de 170 mètres devaient payer le plus haut tarif, contre 180 mètres auparavant, mesure qui touchait exclusivement les trains de HKX. L'intervention de l'autorité de la concurrence a mis un terme au conflit.

La DB, premier consommateur de courant du pays, jouit d'une réduction importante sur le prix de l'électricité, dont les exploitants plus petits ne profitent pas. Enfin, les concurrents ne bénéficient pas du réseau de distribution de tickets de la DB, ce qui complique l'accès des voyageurs à l'offre existante.

Ces défauts sont dénoncés régulièrement par la commission allemande de la concurrence, qui estime que l'autorité de régulation manque de pouvoir.

« La DB fait toujours de gros profits, ce qui décourage la concurrence. Il n'y a presque aucun rival sur les grandes lignes, alors que la DB n'a pas assez de trains pour couvrir la demande », conclut M. Böttger. ■

CÉCILE BOUTELET