

ENSEMBLE

MOUVEMENT POUR UNE ALTERNATIVE
DE GAUCHE, ECOLOGISTE ET SOLIDAIRE

MEMBRE DU

FRONT DE GAUCHE

Soutien aux cheminots en grève reconductible

« Réforme » de 1997 1^{ère} étape de privatisation

Préparée par la droite, mise en place par la gauche, elle a coupé la SNCF en 2. Une partie de la SNCF a été séparée pour créer RFF chargée de la gestion des infrastructures (les voies, les signaux, une partie des bâtiments).

Ainsi, tous les opérateurs ferroviaires pouvaient acheter des sillons (une portion de voie attribuée à un moment précis pour aller d'un endroit à un autre) à RFF pour faire rouler un train, c'est ce qu'on fait des opérateurs pour le fret, puis pour les voyageurs à l'international.

Cette étape n'était pas complète : conscients des difficultés de faire fonctionner le système ferroviaire, la SNCF a conservé de fait la responsabilité de la circulation de ses trains et de ceux des concurrents.

Echec de cette étape de libéralisation

La dette et les péages

Contrairement à d'autres pays comme l'Allemagne ayant appliqué la directive européenne de 1991, l'État n'a pas repris à son compte la dette ferroviaire provoquée par les lourds investissements d'infrastructures, notamment pour les TGV. Le système ferroviaire français reste plombé par une dette de 31,7 milliards d'euros (7 laissés à la SNCF et surtout 20,5 à RFF). Aujourd'hui, cette dette s'élève à 37,9 milliards (4,2 SNCF + 33,7 RFF).

Cette dette dégrade la qualité et le tarif des transports :

- RFF ne cherche pas à satisfaire les usagers qu'il ne voit pas, puisque c'est la SNCF qui reçoit les plaintes du mauvais état du réseau entraînant retards et mauvaise qualité de voyage ;
- la mission essentielle de RFF, diminuer sa dette, incite à augmenter fortement (7 % par an) les péages demandés aux opérateurs faisant rouler des trains. La SNCF ne paie plus les intérêts de la dette, mais 3,44 milliards d'euros à RFF ; le péage représente plus du tiers du billet ! Depuis la création de RFF, la SNCF a versé 39,88 milliards d'euros constants (corrigés de l'inflation) en péages, soit 1,5 fois la dette de RFF !

Cette dette handicape l'entretien et les investissements :

- près de 3 500 km de voies sont circulés au ralenti compte-tenu de leur manque d'entretien ;
- le rythme de la suppression des dangereux passages à niveaux a été divisé par 3 depuis que RFF s'en occupe.

Les coûts de transactions

Les agents des 2 entreprises séparées devant travailler étroitement ensemble, doivent « perdre » du temps et de l'argent : négocier, rédiger des contrats, vérifier, contrôler, décider qui paie quoi, arbitrer les différends... Il faut des systèmes pointus d'information pour les facturations réciproques RFF-SNCF. Tout cela diminue les chiffres d'affaires de 1,5 milliard d'euros, retarde les projets ferroviaires, handicape le fonctionnement.

L'actualité des quais à raboter pour laisser passer des TER plus large, illustre les rapports difficiles entre 2 entreprises chargées de se coordonner pour faire rouler les trains de l'une sur les voies de l'autre.

Le projet de « réforme » de 2014

Il franchit un pas vers la privatisation de la SNCF et met en place une concurrence « franche et loyale » entre plusieurs opérateurs ferroviaires, en faisant payer la note aux cheminots et les conséquences aux usagers. Les pouvoirs publics et les financiers conviennent que la « réforme » de 1997 ne fonctionne pas. **Le projet gouvernemental veut corriger :**

- **les dysfonctionnements** importants entre RFF et SNCF ;
- **l'absence de maîtrise des coûts**, notamment de transactions ;
- **l'éclatement du cadre social**. La lettre de mission du ministre à Pepy comporte la compétitivité du système ferroviaire, c'est-à-dire la baisse du coût du travail et de la masse salariale.

Le projet de loi veut passer de 2 entités à 3 :

Le Gestionnaire infrastructure unifié (GIU)

Ce GIU regroupe 50 000 cheminots dispersés aujourd'hui entre RFF, DCF (Direction qui assure la Circulation et la régulation des trains) et Infra SNCF (qui entretient et surveille les voies). Il sera en outre chargé de la répartition des sillons, du montant des péages, de la gestion des gares d'intérêt national. Dans le respect des directives européennes, il doit garantir l'accès transparent et non discriminatoire au réseau à tous les opérateurs ferroviaires.

Il s'agit d'un pas important vers la privatisation. Ce super RFF gèrera seul les infrastructures et les circulations. Il pourrait, du jour au lendemain sur simple décision politique, redevenir indépendant...

L'établissement ferroviaire (EF)

Cet EF SNCF devient un simple opérateur de transport ferroviaire dont les activités seront davantage soumises à la concurrence (après le fret et le voyageur international, ce sera en 2019 le voyageur national et régional). L'opérateur perdra encore des trafics, notamment lorsque les Conseils Régionaux lanceront des appels d'offres pour les TER.

L'Etablissement-mère

Il chapeaute les 2 autres pour « porter la stratégie et de l'unicité » et faire passer la pilule du GIU super RFF réduisant l'EF en simple opérateur. De fait, **son rôle sera réduit** à la politique des ressources humaines et de formation pour l'ensemble des personnels : c'est l'État, par des contrats (quinquennal et pluriannuel), qui fixera la politique ferroviaire. La droite a déjà promis, en cas de retour au pouvoir, de le supprimer...

Une 4^e entité, l'autorité de régulation (ARAF) renforcée, surveille l'ensemble et arbitre les conflits d'intérêts, avec l'appui d'un Haut-Comité, créé pour veiller au respect des intérêts des différentes parties et divers opérateurs ferroviaires.

La mobilisation

La plateforme unitaire CGT, SUD-Rail et UNSA

Ces 3 organisations représentent les $\frac{3}{4}$ des cheminotes et cheminots. Ensemble, **elles revendiquent :**

- **une réelle réunification du système ferroviaire** public autour de la SNCF,
- **un seul contrat** Etat/Système Ferroviaire Public de 10 ans,
- **une seule Direction Générale** gérant la stratégie et les finances, les systèmes d'information, la sécurité, le recrutement et la gestion du personnel,
- **la reprise de la dette**, et le financement des travaux de régénération par des ressources nouvelles,
- **un programme législatif pour un report modal** massif des transports de marchandises et de voyageurs de la route vers des modes alternatifs plus propres comme le rail,
- **la précision** dans la loi que les embauches à statut sont la règle,
- **un décret socle** afin que la future convention collective reprenne la réglementation du travail de la SNCF.

CGT et SUD-Rail appellent à la grève illimitée à partir de mardi 10 juin à 19 h

Les Assemblées générales des grévistes décideront chaque jour de la poursuite de la grève.

A partir de mardi 10 juin à 19h, **les cheminotes et cheminots sont en grève reconductible** contre le projet de loi qui veut franchir un grand pas vers la privatisation de la SNCF.

Après la 1^{ère} étape incomplète de 1997 coupant la SNCF en 2, le gouvernement veut la couper en 3, dont un « super RFF » récupérant tous les rôles (et les emplois) de circulation et de régulation des trains, transformant la SNCF en simple opérateur ferroviaire, comme les opérateurs privés.

Soutien aux cheminots en grève pour défendre le service public ferroviaire