

## Avenir du service public ferroviaire

Montreuil le 23 janvier 2012

# APRÈS LES ASSISES, PLACE AU DÉBAT PUBLIC ET À L'ACTION

Les assises du ferroviaire initiées par Mme la Ministre Nathalie Kosciusko-Morizet, se sont terminées le 15 décembre 2011. Après 3 mois de travaux entre experts « es ferroviaire », les présidents des quatre commissions ont présenté leurs rapports. Ils ont permis à Mme la Ministre de conclure l'exercice par l'annonce d'un plan de travail pour préparer la mise en œuvre d'une réforme libérale du système ferroviaire.

L'orientation, guidée par la rentabilité financière, est la poursuite de l'ouverture à la concurrence, le démantèlement de la SNCF sous prétexte de réunification de l'infrastructure, la casse du statut des cheminots sous couvert d'harmonisation sociale et l'amputation, à plus ou moins long terme, de plus d'un tiers du réseau utilisé par moins de 20 trains par jour.

C'est à partir de cette remise en cause sans précédent du service public SNCF que le gouvernement actuel prépare la future politique ferroviaire de notre pays. Mais ces annonces n'ont aucune valeur de décision, d'autant plus, dans cette période de débat politique pré-électoral où les grands choix de société sont présentés aux citoyens.

La CGT propose aux cheminots de s'emparer du débat sous toutes les formes, y compris par des mobilisations, car ces orientations ne répondent en rien aux problèmes dont souffre le service public ferroviaire français : l'insuffisance d'engagement financier de l'Etat à l'origine de la dette, les défauts de ressources financières à l'origine du mauvais état du réseau classique, l'absence de régulation de la concurrence avec la route, la stratégie suicidaire de Fret SNCF.

Les véritables enjeux sont de répondre aux besoins croissants des usagers et aux exigences de report modal du fret vers un transport ferroviaire de qualité, fiable, ponctuel et dont le niveau de sécurité soit maximal.

C'est à partir de ces problèmes et de ces enjeux, que la CGT commente les conclusions des assises du ferroviaire et relève le défi en organisant les Etats Généraux du Service Public Ferroviaire.



# CONCLUSIONS DES ASSISES PROPOSITIONS

## L'OUVERTURE à la concurrence

Le président de la section sociale du Conseil d'État et le CESE poursuivent leurs travaux sur le droit social et l'ouverture à la concurrence des TER, afin qu'une loi fixe le cadre juridique pour :

- une expérimentation de l'ouverture à la concurrence des TET à l'issue de la convention actuelle en 2014 et des TER pour les régions qui le souhaitent,
- un cadre social harmonisé pour tous les salariés du ferroviaire, avec une convention collective du transport de voyageurs, qui pourrait être complétée par des accords d'entreprise,
- la possibilité de transfert de cheminots de l'EPIC vers d'autres opérateurs.

Pour la CGT, le cheminot concerné perdrait la réglementation du travail SNCF et toutes les garanties collectives du statut (par exemple : grille de salaires et de qualifications, notations, congés, droits syndicaux).

Après la loi, la négociation s'ouvrirait avec les partenaires sociaux. L'objectif est d'avoir un projet détaillé d'ici l'été.

Il n'existe aucune obligation légale Européenne ou Française d'ouverture à la concurrence que ce soit pour les TER, les TET ou les TGV. Pour les TER, le monopôle de la SNCF est même inscrit dans la législation française.

Avant de réfléchir à une éventuelle nouvelle étape de concurrence, il est nécessaire de tirer les enseignements du fret : recul de la part modale du ferroviaire, qua-

lité de service défailante, dumping social, sécurité fragilisée. La CGT participe aux négociations de la Convention collective Fret concernant les EF\* privées en cours avec l'objectif de parvenir à :

- L'application d'une seule réglementation du travail, celle en vigueur à la SNCF,
- Une convention collective nationale du transport ferroviaire se rapprochant du statut des cheminots de la SNCF.

La réglementation et l'organisation du travail, comme le statut sont issues de l'histoire et sont liées étroitement aux obligations de service public, à la sécurité ferroviaire, aux limites physiques des agents. L'ensemble permet d'assurer le service public en tous lieux et en toutes circonstances 24 h sur 24, 365 jours par an et en toute sécurité.

## La GOUVERNANCE du système

L'unification des métiers du gestionnaire d'infrastructure est décidée mais les modalités ne sont pas arrêtées. Un groupe de travail composé des services de l'État, des présidents de la SNCF et de RFF est chargé de remettre au gouvernement un projet comportant le calendrier et les modalités de rapprochement de l'INFRA SNCF, de la DCF\* et de RFF\* pour le printemps, en cohérence avec le calendrier de la Commission européenne. Ce document, qui proposera un schéma de principe d'organisation globale, fera l'objet de discussions avec des participants des assises, notamment les Organisations Syndicales. Il sera ensuite soumis à l'UTP\*, au GART\*, à l'ARF\*, à l'ARAF\* et au SNIT\*, ainsi qu'aux représentants des AOT\* de transport régional.

Par ailleurs, la région doit devenir la collectivité territoriale coordinatrice en matière de transports. Dans ce cadre,

l'ARF et les services de l'État finaliseront les propositions d'une nouvelle étape de régionalisation ferroviaire.

Pour la CGT, l'importance de la sécurité impose de renforcer les prérogatives de l'EPSF. Afin de répondre aux obligations européennes, la construction des services horaires et l'allocation des capacités doivent être validées par une autorité indépendante telle que l'ARAF. De la même manière, il faut redonner à l'État un rôle central sur les questions « régaliennes » comme la décision du niveau de péage ou les choix d'investissements (infrastructures nouvelles ou régénération du réseau existant) dans le cadre d'une politique multimodale répondant aux ambitions du « Grenelle de l'Environnement ». Dans ce cadre, ces organismes doivent être dotés des compétences et moyens d'expertises néces-

saires qui existent actuellement à RFF et à la SNCF. Enfin, les autres services et personnels de RFF doivent être intégrés dans la SNCF afin de redonner à l'entreprise publique son implication centrale dans le fonctionnement du système.

Sur la nouvelle étape de régionalisation, la CGT propose que l'ARF siège au Conseil d'Administration de la SNCF, que cette dernière s'implique dans de nouvelles conventions régionales, élargies à l'État, en tant qu'exploitant et gestionnaire de l'infrastructure. Les dotations décentralisées de l'État doivent être réévaluées en lien avec l'augmentation des besoins de transport et les Régions devraient disposer d'une ressource fiscale propre et nouvelle telle que le versement transport dont disposent les autres autorités organisatrices de transport.

# SISES DU FERROVIAIRE

# TIONS CGT

## Les FINANCEMENTS

En plus de la dette, il manque au système plus d'un milliard tous les ans, l'objectif est de résorber ce déficit structurel à l'horizon 2020 sans faire un appel supplémentaire aux contribuables, pour cela différents leviers seront actionnés :

- Des conférences régionales des dessertes ferroviaires seront organisées pour réévaluer l'offre ferroviaire sur le territoire, notamment l'articulation des services entre TGV, TET et TER. Afin de concentrer les moyens sur les lignes les plus utiles, un débat aura lieu entre les régions et RFF ou le GI\* unifié pour les lignes les moins utilisées. Le transport par car est proposé.
- Au-delà des quatre LGV en cours de travaux ou de passation de contrat, les autres projets feront l'objet d'une expertise indépendante.
- La productivité des acteurs du ferroviaire, cela concerne aussi des choix stratégiques industriels, l'organisation du travail, la structure des entreprises et le statut des cheminots.

- Une fixation pluriannuelle du prix des péages sur un horizon de 4 ou 5 ans afin d'avoir une plus grande visibilité.
- en matière tarifaire, une évolution sur les modes de fixation des tarifs TGV qui sont aujourd'hui homologués par l'État.

Pour la CGT, Le gouvernement élude la question de la dette et persiste à ne pas traiter la racine du mal. Les solutions ne résident pas dans la suppression de milliers de kms, dans l'arrêt des projets de LGV, dans la libéralisation du prix du train ou dans la casse des conditions sociales des cheminots. L'insuffisance des subventions publiques est à l'origine de la dette et des difficultés financières du système ferroviaire et l'État en est le responsable. En 2010, la dette consolidée du système était de 32,5 Md€ et générait plus d'1 Md€ d'intérêts. La CGT propose le désendettement du système et formule des propositions concrètes permettant de poursuivre le développement sans reconstituer une nouvelle dette.

## La FILIÈRE FERROVIAIRE française

La création d'une plate-forme de collaboration des constructeurs de matériel ferroviaire nommée «Fer de France» est décidée en lien avec la mise en place du fonds de modernisation des équipementiers ferroviaires.

Pour la CGT, il faut sortir de ce processus de réflexions et de décisions entre les seuls actionnaires. Il faut asseoir la gouvernance de la filière sur des critères sociaux, environnementaux et de qualité qui permettent de protéger l'emploi et les salariés et de responsabiliser les groupes industriels en territoires (du local au niveau européen) au regard de l'ensemble des réseaux sous-traitants. De nombreuses PME sont au bord de l'asphyxie. Il faut un plan d'urgence en direction de ces PME qui s'inscrira dans la création indispensable d'un véritable « pôle public financier » et d'un « fonds national pour l'emploi, la formation et le développement », se déclinant ensuite au niveau régional. Par ailleurs, la maintenance du matériel roulant (TGV, TER, automotrices, tram-train, locomotives, voitures, wagons) doit rester sous la responsabilité de la fonction matériel de la SNCF.



# Des **Etats Généraux** pour DÉFENDRE et développer le Service Public ferroviaire

Dans cette période intense en discours idéologiques, certains s'ingénient à occulter les valeurs essentielles, à cultiver la confusion entre service public, délégation de service public, mission de service public. La démarche des Etats Généraux du Service Public Ferroviaire s'inscrit pleinement dans les campagnes lancées par la confédération CGT pour «une politique industrielle durable» et sur le thème «Service public et développement humain durable».

Le service public ne s'est pas construit sur des valeurs commerciales mais sur des bases de coopérations et de contributions collectives pour répondre aux besoins des populations, c'est pourquoi seule une administration ou une entreprise publique peut en assurer la garantie. C'est aussi pourquoi les salariés du service public doivent être soumis à des conditions sociales et à une réglementation spécifique pour assurer la qualité du service dûe à la Nation dans des conditions de sécurité optimales engageant l'Etat. Ce sont ces valeurs qui ont guidé nos aînés en 1937 lors de la création de la SNCF ou en 1945 dans le Conseil National de la Résistance.

L'objectif est de passer de la résistance à l'offensive en donnant la parole aux usagers et plus largement à la population pour qu'ils expriment les besoins de déplacements tant voyageurs que fret. Puis, avec les cheminots de traduire ces besoins en propositions d'organisations, en métiers, en effectifs. Et enfin de déployer l'activité revendicative nécessaire pour gagner les moyens de réaliser le service public qu'attendent nos concitoyens.

Les cheminots, avec la CGT, n'ont de cesse de combattre les projets qui désorganisent la production, affaiblissent les conditions sociales, dégradent la qualité du service public. Avec les Etats Généraux, la CGT propose d'ouvrir un véritable débat public concernant l'avenir de la SNCF et de passer à l'offensive en proposant des alternatives concrètes et en impulsant les luttes pour gagner sur le terrain social et sociétal.

