Le Projet de réforme du Gouvernement

A l'issue des Assises du Ferroviaire (en décembre 2011), la ministre des transports « demande aux services de l'État en lien avec les directions SNCF et RFF, de remettre au gouvernement un projet d'unification du gestionnaire du réseau ferré national ».

Si le constat est partagé par la CGT sur les dysfonctionnements occasionnés par la séparation de RFF et la SNCF, et sur la nécessité d'une réforme du système ferroviaire, les préconisations libérales de ces assises sont loin de répondre aux attentes des usagers et des cheminots :

- Ouverture à la concurrence de l'ensemble des trafics voyageurs en 2019. Aujourd'hui, seul le fret et les trains internationaux sont ouverts à la concurrence.
- Désengagement de l'Etat sur les trains Grandes Lignes, dit «Trains d'Equilibre du Territoire» (TET). Il est question que les régions financent l'intégralité de leur réseau. Le projet de loi appelé « acte 3 de la décentralisation » en fixe d'ailleurs quelques points, l'Etat désirant abandonner 29 lignes sur les 38 existantes, au mépris du Service Public Ferroviaire. Quand on sait que les Régions disent ne pas avoir les moyens suffisants pour faire plus de ferroviaire, on peut se poser la question de l'avenir de ces lignes !
- Suppression de 11.200 kms de lignes « dites non rentables » et passer les trafics à la route… (soit 1 tiers du réseau ferré national).
- Remise en cause du Statut des Cheminots à la SNCF, par le recours systématique d'embauches en CDI au lieu du Cadre Permanent, et une harmonisation par le bas du cadre social, avec l'ensemble des entreprises ferroviaires (une convention collective au rabais, à la place du RH0077 !!!).

Le changement de gouvernement en 2012 n'a pas remis en cause les préconisations de ces assises. Le projet de loi sur la réforme du ferroviaire en découle. Il a été présenté le 16 octobre 2013 en Conseil des Ministres, qui souhaite le faire adopter par l'Assemblée Nationale et le Sénat au cours du 1er semestre 2014, pour une application en 2015.

Nouvelle structure du système, envisagée par le projet de réforme

Un EPIC de tête « la Sncf » pôle public ferroviaire » en charge de la stratégie de cohésion économique et sociale de l'optimisation du système.

⇨ dit "EPIC mère"

Le Gestionnaire d'infrastructure « Sncf réseau » Un EPIC intégrant RFF, SNCF Infra pour assurer les fonctions et les compétences de la gestion et l'entretien du réseau.

⇦ dit "EPIC filles" ⇨

L'exploitant « Sncf Mobilités » Un EPIC réunissant toutes les fonctions transporteur de la SNCF pour assurer les missions d'entreprise ferroviaire.

Ces 3 établissements seraient liés à l'Etat par des contrats d'objectifs et de performances.

Ce sont ces 3 entités, SNCF, SNCF réseau et SNCF mobilités, qui formeraient un « pôle public unifié ». Ça permet au Ministre des Transports de parler de « réunification du système ferroviaire ». En réalité, on passe de 2 à 3 établissements possédant chacun leur propre Conseil d'Administration. Pour la CGT, il s'agit au contraire d'une démarche supplémentaire visant à l'éclatement de LA SNCF. Et cette structuration facilite également le découpage voulu par les libéraux de la commission européenne des transports dans leur 4ème paquet ferroviaire.

Secteur Fédéral CGT des Cheminots de Normandie - 5 rue de Buddicum 76300 Sotteville lès Rouen - Tél : 02 35 73 34 38 - Fax : 02 35 72 66 79 - mèl : cheminotscgt.normandie@wanadoo.fr

Réforme française et 4ème paquet européen : les liens directs de la privatisation !

Le contexte européen est directement connecté à la réforme du système ferroviaire. Début 2014 le parlement Européen sera consulté sur le 4ème paquet ferroviaire. Son contenu repose uniquement sur un dogme libéral visant à généraliser l'ouverture à la concurrence ! Ce que cachent les 6 textes législatifs européens proposant de structurer pour les 20 années à venir les systèmes ferroviaires en Europe peuvent se résumer en 3 points :

- Le règlement sur l'ouverture à la concurrence pour les transports régionaux de voyageurs prévoit de systématiser les appels d'offres à partir de décembre 2019. Cela aurait des conséquences sur les principes fondamentaux de service public. (Loi SRU)
- Une directive qui prône la séparation intégrale entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation. Le seul objectif avoué est de faciliter l'ouverture à la concurrence.
- Le règlement sur le rôle de l'agence européenne de sécurité. Elle deviendrait le guichet unique pour l'attribution des certificats de sécurité. Sa fonction essentielle serait de faciliter l'entrée de nouveaux opérateurs.

Pour la CGT l'organisation des systèmes de transport doit rester dans le domaine de compétences des Etats membres et revendique:
• Un bilan des libéralisations antérieures intervenues dans le fret ferroviaire ou dans les autres modes de transport.
• Le rôle de l'agence européenne doit être de faire appliquer les règles de sécurité à tous les opérateurs et de mettre en place des normes de travail de haut niveau.

Les failles et les dangers de ce projet de réforme du système ferroviaire

- Il acte la fin de la Société Nationale des Chemins de Fer Français, SNCF devenant une marque comme PEPY s'applique à le faire entrer dans les têtes des cheminots et de la population.
- La dette du système ferroviaire n'est pas traitée. Sur la partie financement, l'essentiel des ressources pour stabiliser l'endettement s'appuie sur la productivité, et notamment sur la destruction de l'emploi.
- Il ne figure aucune ambition de report modal au profit du rail concernant le transport de marchandises.
- Le volet social de la réforme (dit « harmonisation sociale ») remet clairement en cause le Statut des cheminots et la réglementation sur le temps de travail en vigueur à la SNCF (RH077). Le statut des cheminots, le régime spécial (prévoyance et retraite) et la règlementation du travail sont attaqués sur leurs fondements, qui reposent sur le service public national.
- Il prépare à la libéralisation totale du transport par fer, en menaçant de sacrifier les conditions sociales des cheminots sur l'autel de l'ouverture à la concurrence et du dumping social.

PEPY et RAPOPORT tentent même en interne de passer en force, en mettant en place la réforme avant le débat parlementaire et la validation de la loi. La Direction SNCF promeut son projet « Excellence 2020 » et le Président de RFF élabore son schéma « Réseau 2020 ». Cette stratégie vise à placer les Cheminots et les salariés RFF devant le fait accompli sans aucune concertation. Ils présentent une structuration qui entérine une réforme qui n'existe pas au sens de la loi, sans aucun respect pour les citoyens et les élus de la République. C'est du « déni de démocratie » !!!

Les PROPOSITIONS CGT

→ *à retrouver sur* ***www.cheminotcgt.fr***

- ✓ Développer le service public rendu aux usagers, aux chargeurs, aux citoyens en proximité.
- ✓ Contribuer à l'aménagement du territoire en optimisant l'impact environnemental, social et sociétal.
- ✓ Préserver l'avenir de l'entreprise publique SNCF.
- ✓ Pérenniser le statut des cheminots et leurs conditions sociales.

Une proposition gouvernementale de réforme du système ferroviaire doit répondre aux enjeux d'égalité de traitement, de qualité de service, de maillage territorial et de préservation de l'environnement dans le cadre d'un véritable Service Public national, le tout en garantissant le financement du système de façon pérenne.

Rien n'est acté ! Nous pouvons ENSEMBLE exiger une autre réforme !!!

« La Voie du Service Public »