Le Contexte

Historique de la SNCF

1937 Les compagnies ferroviaires privées font faillite et se retrouvent dans l'incapacité à répondre aux besoins des populations et des entreprises. Les chemins de fer français sont nationalisés afin de mettre au service des citoyens et de la Nation une entreprise pour le développement économique et le progrès social : avec la SNCF, le service public ferroviaire est né !

1982 Au terme des 45 années sous son ancien statut, la SNCF devient un Établissement Public à caractère Industriel et Commercial (EPIC). Elle demeure une entreprise d'Etat.

1997 Création de RFF (Réseau Ferré de France), aussi en ÉPIC. RFF est chargé de gérer et d'entretenir l'ensemble du réseau. En échange, la SNCF lui verse des péages pour la circulation de ses trains.

2002 Régionalisation du transport voyageur, sous convention avec les Conseils Régionaux, qui deviennent Autorité Organisatrice des Transports (AOT).

2006 Arrivée des premiers trains de marchandises privés. Ouverture à la concurrence du fret SNCF.

2010 Ouverture à la concurrence pour les trains de voyageurs internationaux.

2011-13 Assises du ferroviaire (sept-déc 2011), prônant la concurrence et l'abandon de lignes / Réflexions de la Commission Européenne Transport pour un 4ème Paquet ferroviaire européen, visant la privatisation totale des chemins de fer / Projet de Réforme ferroviaire, visant à restructurer l'organisation, s'adapter aux futures décisions européennes (4ème paquet), et harmoniser les conditions sociales des salariés (autrement dit, attaquer le Statut et le RH 0077).

Structure et fonctionnement actuel du mode ferroviaire

La séparation de la SNCF en deux structures, présentée en 1997 comme la solution au désendettement du système, n'a en réalité produit que des conflits d'intérêt entre les 2 établissements publics.

Etablissement Public RFF
Chargé de la gestion du réseau et des investissements
De l'attribution et la vente des sillons aux entreprises ferroviaires

⇔

Etablissement Public SNCF
Conseil d'administration du Groupe SNCF.
Chargé De l'exploitation du réseau
Cloisonnement par branches et activités : FRET (Géodis), Transilien, Intercités, Infra, gares et connexions.

La gestion par branches et activités de la SNCF a également produit des effets néfastes sur la qualité du transport, une activité n'hésitant pas, pour améliorer ses résultats à le faire au détriment des autres.

La structuration actuelle de la SNCF, cloisonnée par activités, est source de dysfonctionnements et de surcoûts, elle a des conséquences sur le quotidien des usagers et chargeurs, comme sur celui des cheminots. Ces séparations rendent possible une vente à la découpe.

+

les filiales, aujourd'hui utilisées pour concurrencer les activités de l'EPIC SNCF

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

La SNCF transporte chaque jour 14 Millions de voyageurs, soit dans un Train Express Régional (TER), un Transilien (pour l'Ile-de -France), un Intercités (ex corail) ou un TGV.
Ces dernières années les usagers, comme les cheminots, ont subi les conséquences d'une gestion libérale de la SNCF qui a entraîné une dégradation globale de la qualité de transport au quotidien.

De même, le transport de marchandises par mode ferré a été plus que divisé par 2 (de 55GTK en 2002 à 21GTK en 2011), même en comprenant le trafic des nouveaux opérateurs ferroviaires (filiales ou privés), pendant que les pertes financières dans cette activité croissaient de manière exponentielle (de 50M€ en 2002 à 450M€ en 2011)

Les conséquences pour les usagers et cheminots

La séparation du gestionnaire d'infrastructure (RFF) et de la SNCF depuis la création de RFF en 1997, a entraîné des aberrations qui dégradent la qualité et la fiabilité du service rendu.

- Des lignes entières sont fermées pour cause de travaux, alors que le savoir faire des cheminots permet d'assurer la continuité des circulations même en période de grands travaux.
- L'entretien de certaines lignes est négligé. Sur les axes Paris-Le Havre/Cherbourg/Granville, les infrastructures ont été les moins entretenues ces 30 dernières années, du fait surtout que c'est une région sans TGV !
- Des lignes et Gares ferment ou sont menacées de fermeture. Des bus remplacent alors les trains par endroits ! Et les camions, pour le Fret !
- Suppressions de trains par manque de personnel habilité. (par exemple, un conducteur de trains de marchandises n'est plus autorisé à conduire un train de voyageurs, et vice versa).
- Des gares identifiées grandes lignes, Transilien, TER… pour lesquelles les cheminots sont exclusivement dédiés, abaissent la qualité de service. (par exemple, un cheminot qui travaille dans un guichet d'une gare dite : « Transilien», ne peut pas vendre de billets de TGV !)
- La présence humaine dans les gares et dans les trains est réduite au détriment de la sûreté, de l'information, ou de l'accompagnement des trains.
- Pour les cheminots, c'est clairement une perte de leur outil de travail. Ils voient dans leur quotidien les aberrations d'une telle organisation. Et la séparation par activités n'a fait que renforcer ces dysfonctionnements, avec des conséquences économiques, sociales et environnementales dramatiques !

Les PROPOSITIONS CGT

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

Pour la CGT une réforme d'une autre envergure est possible et surtout nécessaire. Elle doit :

- ✓ Tenir compte de la législation européenne.
- ✓ Résoudre les dysfonctionnements dû au cloisonnement
- ✓ Améliorer l'efficacité économique du système
- ✓ Garantir de hautes conditions sociales pour les salariés. (Statut, RH0077)

Nous proposons que tous les cheminots sur le territoire retravaillent ensemble pour une meilleure efficacité à répondre aux besoins des populations. Cela doit se traduire par la gestion mutualisée des moyens (de chaque activité) par bassins économiques d'emplois des différents services de la SNCF et cela ne peut se faire qu'en réunifiant tous ces services au sein d'un seul EPIC.
L'ensemble de ces métiers constitueraient une chaîne de service répondants aux besoins de transports voyageurs et fret.

Réforme du ferroviaire, ATTENTION !!!

Agissons ensemble pour que la réforme ne soit pas le butoir de la dislocation !

Soutenons *« La Voie du Service Public »*

J'♥ LE SERVICE PUBLIC