

REFORME DU FERROVIAIRE : UN AVENIR A ECRIRE

Ce que vous devez savoir !

Du haut de ses 75 ans, jamais la SNCF et ses salariés n'auront connu de tels bouleversements.

Le 29 mai 2013, lors du Conseil des ministres, a eu lieu la présentation des axes de la réforme ferroviaire qui structureront le futur projet de loi. Ce projet intervient après la remise des rapports de Jean-Louis Bianco (ancien ministre des Transports) et Jacques Auxiette (Président de la région Pays de la Loire) qui en définissent les grands axes.

À l'aube de cette réforme, la Cfdt vous propose l'analyse de la situation.

Quel est l'objectif affiché de cette réforme ?

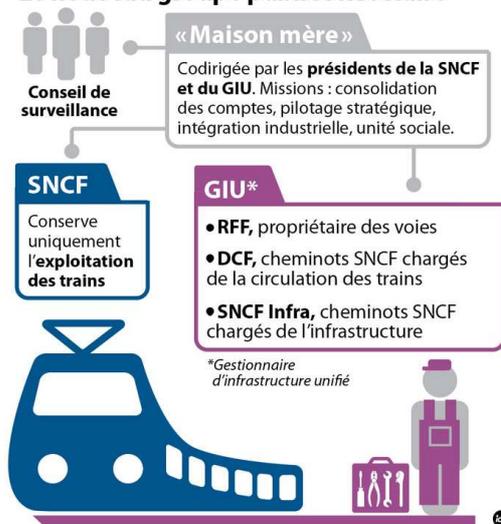
1. – maîtriser le déficit d'exploitation généré chaque année. Il est de 1,5 milliard d'euros. Ce déficit a produit une dette de 32 milliards portée par Réseau ferré de France (RFF)
2. – préparer l'ouverture à la concurrence des lignes nationales de voyageurs,
3. – Réaliser une stricte séparation entre l'opérateur historique (la SNCF) et le gestionnaire d'infrastructure (Réseau ferré de France) afin de satisfaire les exigences de la commission Européenne (quatrième "paquet" ferroviaire)

La réunification de « la famille ferroviaire » : Un leurre ?

Cette réunification en trompe-l'œil s'opérerait par la création d'un groupe public industriel intégré, constitué de trois EPIC : **un établissement « mère » et deux établissements « filles »**, **SNCF transporteur et SNCF réseau**

Comment parler de réunification, quand dans le même temps, on scinde en 3 entités différentes les anciennes missions du couple SNCF - RFF ?

Le nouveau groupe public ferroviaire



- un "**Établissement mère**" (10000 personnes), structure qui coifferait Transporteur et réseau

Objectif : Assurer le contrôle et le pilotage stratégique, la cohérence économique, l'intégration industrielle et l'unité sociale de l'ensemble du groupe public.

Il sera dirigé par les présidents de SNCF Transporteur et de SNCF Réseau réunis au sein d'un directoire, sous l'autorité d'un conseil de surveillance.

- **SNCF Transporteur** composé des activités transport et des filiales.

Objectif : assurer les missions d'entreprise ferroviaire.

- **SNCF réseau** composée de RFF (1 500 salariés), de la Direction de la circulation ferroviaire (DCF) et de SNCF Infra. Soit au total, 50 000 personnes.

Objectif : assurer la maintenance et les travaux, répartir les capacités entre les différentes entreprises ferroviaires.

Bénéfices attendus de cette nouvelle articulation :

Hors l'effet d'annonce de 500 millions d'euros de productivité de la part de SNCF Transporteur, elle permettrait de :

- faire plus de travaux sur le réseau ferré vieillissant, "plus vite et à un coût plus réduit",
- faire des gains de productivité (500 millions d'euros d'économie estimée),
- maîtriser la dérive financière du gestionnaire d'infrastructures dont la dette augmente de 1,5 milliard d'euros chaque année pour atteindre près de 33 milliards d'euros fin 2013.

SNCF réseau conservera la propriété des lignes et la dette afférente. Il réunira les salariés de Réseau Ferré de France, ceux de la Direction de la Circulation Ferroviaire aujourd'hui rattachés à la SNCF et de SNCF Infra. Son président sera nommé par l'Etat, après avis de l'autorité de régulation des activités ferroviaires (Araf), qui sera en charge de contrôler l'attribution des sillons et la détermination du montant des péages.

En cas de désaccord entre les dirigeants de SNCF Transporteur et SNCF Réseau, c'est le conseil de surveillance, instance gouvernementale placée au

dessus du conseil d'administration qui tranchera, selon le ministre des Transports.

Monsieur Bianco préconise de plus une étanchéité comptable entre SNCF Réseau et SNCF Transporteur.

Une réponse dictée par le projet d'ouverture à la concurrence et par les exigences libérales et dogmatiques de Bruxelles !

La CFDT Cheminots dénonce une réforme de la gouvernance engagée pour faire face aux exigences européennes d'ouverture à la concurrence du réseau ferré, et non une réforme de fond du système ferroviaire.

La CFDT Cheminots agit pour un modèle économique pérenne et défend les revendications légitimes des salariés du ferroviaire.

Pour la CFDT, la question de l'avenir du ferroviaire passe par un nouveau modèle de développement et une croissance durable qui participent :

- à l'aménagement du territoire ;
- à la cohésion sociale ;
- à la protection de la biodiversité ;
- à la réduction énergétique ;
- à la politique industrielle.

Pour ce faire, la CFDT revendique :

- que la future organisation soit garante de la cohérence du système et devienne le levier de la stratégie de l'Etat actionnaire ;
- que le système ferroviaire soit pour le moins stabilisé dans son financement et garanti contre le surendettement ;
- l'assurance du retour à la fiabilité du transport ferroviaire de marchandises ;
- que les transports de personnes et de biens représentent un gisement d'activités synonymes de créations d'emplois de tous niveaux.

Aujourd'hui, cette réforme ne garantit ni l'avenir du service public ferroviaire ni celui de tous les cheminots.

Il faut traiter la problématique de la dette enjeu du modèle économique du système ferroviaire.

Pour endiguer la dette ferroviaire qui augmente de 1,5 milliard par an, le projet de loi propose une « règle de pérennité économique » définie par le Parlement et qui ferait l'objet d'un contrat de performance entre l'Etat, d'une part et le gestionnaire d'infrastructure unifié et d'autre part, entre l'état et l'exploitant. L'ARAF exercerait son droit de contrôle.

L'État fournirait aussi un effort financier : il pourrait utiliser les excédents réalisés par le transporteur pour réduire la dette portée par SNCF Réseau. Cette contribution prendrait la forme d'une affectation temporaire à SNCF Réseau des impôts et dividendes dus à l'Etat par

SNCF Transporteur (208 millions d'euros pour l'exercice 2012). Mais là, rien n'est encore décidé.

Pour parvenir à un retour à un équilibre économique, le gouvernement souhaite « une amélioration forte de la performance de l'ensemble du groupe, une optimisation de l'offre ferroviaire et une efficacité accrue de l'organisation du travail ». C'est cette vision qui sera défendue par la France, dans le cadre de la négociation relative au quatrième paquet ferroviaire européen.

Un marché de dupe dans lequel le cheminot servira de variable d'ajustement !

Le rapport Bianco préconise :

- La contribution de RFF et de la SNCF à la réduction du déficit annuel pour un montant de 500 M€ chacun d'ici 5 ans
- La réduction des investissements à la portion congrue pour permettre la stabilisation de la dette voire le retour à l'équilibre,
- La confiscation des excédents du transporteur (SNCF) pour réduire la dette de SNCF Réseau sans qu'il soit fait référence à une quelconque contribution des autres opérateurs privés.

La CFDT Cheminots fait le constat amer que ce sont bien les cheminots qui sont principalement priés de contribuer à cette performance économique et les préconisations sont loin de les rassurer.

NON ! EN FRANCE COMME AILLEURS LE SYSTEME FERROVIAIRE NE PEUT S'AUTOFINANCER !

La CFDT Cheminots déplore que ces mesures fassent supporter l'essentiel des efforts financiers sur le seul pôle public ferroviaire, sans qu'à aucun moment, l'état Français,

n'ait le courage politique d'assumer sa responsabilité vis-à-vis de cette dette.

La refondation du pacte social : Le statut cheminot maintenu... Mais pour combien de temps encore ?

Dans un premier temps les embauches au statut cheminot pour le transporteur comme pour SNCF Réseau seraient maintenues. Mais il est indiqué ceci "il faut amorcer des négociations sociales sur une convention collective de la branche ferroviaire (...) afin de diminuer les coûts de production du service."

Les règles de bases en matière de sécurité ferroviaire et de continuité de service public seront déclinées dans un « décret-socle ». Une convention collective de branche serait ensuite adoptée pour toutes les entreprises opérant dans l'ensemble des activités ferroviaires (fret, transport de voyageurs, gestion de l'infrastructure). Cette convention pourra être complétée par des accords d'entreprise.

Ainsi, en lien avec le ministre du Transport et du Travail, il est prévu de nommer un représentant des pouvoirs publics afin de mener à bien la négociation de la convention collective.

Pour la CFDT, la réforme ne doit pas remettre en cause ni l'embauche au statut ni les garanties qui y sont liées.

Elle doit concerner tous les salariés du secteur ferroviaire, afin d'obtenir une équité sociale et des convergences de haut niveau pour, créer un système ferroviaire de qualité, sécurisé et efficace.

La CFDT souhaite un axe fort articulant loi, décret, convention collective de branche ferroviaire et accords d'entreprise. Le décret doit fixer le périmètre du système, sans que les accords en découlant ne viennent amoindrir les garanties sociales.

La réforme du ferroviaire doit définir une logique de filière industrielle, incluant la maintenance tant de l'infrastructure que du matériel ferroviaire.

La CFDT rappelle qu'avant de s'engager dans une réforme ferroviaire, elle exige que celle-ci garantisse trois points forts :

- **Un Etat stratège garant du statut public du Pôle ferroviaire,**
- **un Statut social de haut niveau,**
- **un Pôle Public Ferroviaire Unifié.**

Le calendrier prévisionnel d'une réforme qui doit évoluer !



47-49, avenue Simon Bolivar - 75019 PARIS
Tel. 01 56 41 56 70 - Fax : 01 56 41 56 71

Courriel : contact@cfdtcheminots.org - Web : www.cfdtcheminots.org

S'ENGAGER POUR CHACUN, AGIR POUR TOUS