

REFORME DU FERROVIAIRE : NOTRE AVENIR A DEFENDRE

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 et ses principales revendications.

Quel est l'objectif affiché de cette réforme ?

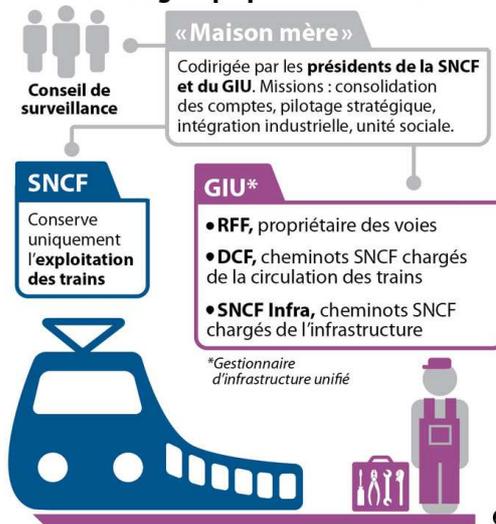
1. Maîtriser le déficit d'exploitation généré chaque année. Ce déficit est de 1,5 milliard d'euros. Il a produit une dette de 32 milliards portée par Réseau ferré de France (RFF),
2. Préparer l'ouverture à la concurrence des lignes nationales de voyageurs,
3. Réaliser une stricte séparation entre l'opérateur 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 » : Leurre ou mensonge ?

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 on scinde en 3 entités différentes les anciennes missions du couple SNCF - RFF ?

Le nouveau groupe public ferroviaire



- Un "Établissement mère" (10.000 personnes), structure qui coifferait Transporteur et réseau,

Objectif affiché : 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"** serait composée des activités transport et des filiales.

Objectif affiché : assurer les missions des entreprises ferroviaires.

- **"SNCF réseau"** serait composée de RFF (1.500 salariés), de la Direction de la circulation ferroviaire (DCF) et de SNCF Infra (Equipement et Circulation). Soit au total, 50.000 personnes.

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

Quels bénéfices attendus de cette nouvelle organisation ?

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 estimés),
- 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.

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.

Le rapport Bianco préconise une étanchéité comptable entre "SNCF Réseau" et "SNCF Transporteur".

Une réponse dictée par le projet du IV^{ème} paquet ferroviaire européen avec ses exigences libérales et dogmatiques !

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 permettant son développement et le progrès social.

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

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

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

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 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, ce projet de réforme ne garantit ni l'avenir du service public ferroviaire ni celui de tous les cheminots.

OUI ! Il faut traiter 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 qui ferait l'objet d'un contrat de performance entre l'Etat et le gestionnaire d'infrastructure unifié, d'une part, et l'état et l'exploitant, d'autre part.

L'Agence de Régulation des Achats Ferroviaires (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 des impôts et dividendes dus à l'Etat par "SNCF Transporteur" à "SNCF Réseau" (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.

Pour la CFDT Cheminots, ce sont les cheminots qui vont payer pour cette performance économique. Les idées proposées sont loin de rassurer les cheminots.

NON ! EN FRANCE COMME AILLEURS LE SYSTEME FERROVIAIRE NE PEUT PAS 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 consolidation et la promotion du pacte social des cheminots : Le Statut maintenu... Mais pour combien de temps ?

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 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.

En lien avec le ministre du Transport et du Travail, il sera nommé un représentant des pouvoirs publics afin de mener à bien la négociation de la convention collective.

Pour rappel, lors de la négociation de la CCN Fret ferroviaire 2008, la CFDT, bien isolée, avait exercé son droit d'opposition légal contre le dumping social pour l'organisation du temps de travail des entreprises privées.

Pour la CFDT, la réforme ne doit pas remettre en cause ni l'embauche au statut qui doit rester la règle, 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 exige un axe politique 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.

Le 23 mai dernier, la CFDT cheminots s'est adressée au Ministre des transports pour confirmer l'exigence de lutte contre le dumping social (respect hiérarchie des normes = pas d'accords d'entreprises inférieurs au Code du Travail et à la future Convention Collective Nationale).

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

Avant de s'engager dans une réforme ferroviaire, la CFDT exige que celle-ci garantisse trois points forts :

- Un Etat stratège, garant du statut public du Pôle ferroviaire,
- Un cadre social de haut niveau (basé sur les droits existants), et non "harmonisé" façon Commission Européenne,
- 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