



DÉCLARATION

Montreuil, le 10 Mars 2015

PLÉNIÈRE DU CCE DU 10 MARS 2015 Point sur la réforme du système ferroviaire

Monsieur le Président,

En préambule, il nous apparaît essentiel de vous interpellier sur l'état d'esprit de notre délégation qui siège aujourd'hui en toute responsabilité. Nous portons les revendications des Cheminots, fiers de défendre l'idée que le service public ferroviaire ne peut-être divisible.

Croire, mais surtout essayer de faire croire à qui veut l'entendre, que la bataille est finie est une grande illusion pour vous rassurer et rassurer des promoteurs de la loi du 4 août, qui au grès des vents que le gouvernement et la direction impulsent se comportent comme des exécutants, ou comme des girouettes, mais tous convaincus que la direction est bonne !!

Alors même que la mise en place de la réforme est renvoyée au 1^{er} juillet 2015, la stratégie et les orientations impulsées par notre Président PEPY, et relayées par une partie des managers ont déjà des conséquences désastreuses sur la situation sanitaire et sociale et les conditions de travail des cheminots et cela dans bon nombre de filières.

Aujourd'hui la Fédération CGT des Cheminots se félicite de voir que le travail initié depuis le mois d'octobre 2014, pour la construction d'une consultation par étape, est enfin abouti au dernier moment en amont de cette séance plénière. C'est bien la bataille sans merci que nous avons menée qui a permis de ne pas précipiter la mise en œuvre de cette réforme.

Pendant que la Fédération CGT des Cheminots travaillait, d'autres ne faisaient que colporter notre prétendu attachement à faire uniquement de la résistance passive et inutile !!!

Aujourd'hui vous actez bien le fait qu'au moins trois points du dossier remis le 26 septembre 2014, suivi de la note complémentaire du 20 novembre 2014 sont sortis de la consultation inscrite à l'ordre du jour d'aujourd'hui.

Ces trois points sont :

1. la fin de la période transitoire du 1^{er} mars 2015 au 1^{er} juillet 2015,
2. les transferts d'actifs avec une consultation prévue avant le 1^{er} juillet,
3. les contrats-cadre ÉTAT/EPIC quant à eux feront aussi l'objet d'une consultation prévue en fin d'année.

La réforme de 1997 qui consistait à confier la gestion du réseau à RFF avait deux objectifs : préparer l'ouverture à la concurrence, et libérer la SNCF de la dette liée en grande partie au développement des lignes LGV.

La loi du 04 août 2014, qui a pour objet de constituer un Groupe Public Ferroviaire, ne répondra pas aux deux problématiques énumérées ci-dessus, mais marque bien le début d'un processus de désintégration du monopole historique qui accompagne les différents paquets ferroviaires depuis 1991.

La dimension du caractère « indissociable et solidaire » du GPF amène la Fédération CGT des Cheminots à se poser la question de la robustesse juridique du modèle français, au vu de la prochaine échéance concernant l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs.

Les difficultés rencontrées lors de l'adoption des projets de décrets (avis de l'autorité de la concurrence remis au Conseil d'État, remarques de l'ARAF, et les préoccupations des instances Européennes, tous prônant une plus grande étanchéité entre les trois EPIC, en sont l'illustration.



Autre question que la Fédération CGT des Cheminots se pose, celle de l'intégration des deux EPIC filles. Réseau unifiera en effet les différents métiers de l'infrastructure [RFF, SNCF Infra, et DCF], dans le but soi-disant d'améliorer la gestion du réseau, en la rendant plus efficace et moins coûteuse, avec la suppression des interfaces GI-GID qui en théorie doit permettre des économies.

Pour la Fédération CGT des Cheminots les gains escomptés ne seront pas à la hauteur des attentes au regard de la juxtaposition des mailles territoriales sur laquelle vous bâtissez l'organisation opérationnelle de SNCF « Réseau », compilant les organisations des anciennes entités [DCF, Infra, et RFF].

11 Directions territoriales héritées de RFF, 21 EIC dont 5 en IDF, 18 PRI, une cinquantaine d'infrapôles et d'infralogs avec comme champ d'intervention quatre territoires de production.

La Fédération CGT des Cheminots a toujours combattu depuis la création de RFF en 1997, ces restructurations qui, associées à la baisse drastique des financements, n'ont eu pour seules conséquences, suppressions de personnels, dégradations des conditions de travail, pertes de compétences, dilution des responsabilités, complexification des échanges entre les différents acteurs, au détriment de la robustesse de l'exploitation, la connaissance des installations, d'une maintenance efficace de proximité et d'un réseau sûr et cohérent sur tout le territoire.

Le projet présenté par la Direction n'apporte aucune solution à la désorganisation de l'Infra SNCF et aux problèmes qui en résultent. Il crée même une nouvelle problématique en mettant en place une Direction spécifique IdF avec des procédures particulières qui différencieraient sensiblement des procédures SNCF en vigueur sur l'ensemble du Réseau au niveau de la Maintenance et des Travaux. À travers ce choix d'organisation, c'est l'unicité du réseau mise en place depuis la nationalisation qui, à terme, pourrait être remise en cause avec des conséquences évidentes sur les personnels, leur technicité, leur formation et leur mobilité.

Pour la Fédération CGT des Cheminots, l'organisation projetée pour SNCF Réseau n'a pas été pensée en fonction de considérations d'efficacité technique et humaine. Elle n'améliore en rien la sécurité l'exploitation et la maintenance du Réseau Ferré National.

Au contraire, alors que l'objectif affiché de la réforme était de retrouver un fonctionnement optimal du système ferroviaire par la réunification du GI, la non prise en compte des problèmes créés par la juxtaposition anarchique de territoires, nous donne à penser que dans ce domaine également, l'objectif partagé du départ a fait place à une déclinaison de la loi du 4 août servant uniquement les visions libérales du Gouvernement et de la Direction.

La nouvelle structuration de SNCF « Réseau » qui voit le rapprochement de 1500 salariés pour la plupart des cadres, avec plus de 50 000 cheminots agents SNCF laisse en suspens les questions de cultures notamment sur :

- Pratiques professionnelles ;
- Cursus/Statut ;
- Grille de rémunérations, etc...

La Fédération CGT des Cheminots ne peut que déplorer qu'à ce jour la direction ne nous ait rien proposés pour l'accompagnement de cette fusion, si ce n'est nous dire que les 50 000 cheminots de l'ex-SNCF Infra ne seront plus représentés par leurs élus jusqu'aux prochaines élections professionnelles.

Quant à SNCF « Mobilités » il n'y aura pas de rupture organisationnelle notable, en effet la loi du 04 août 2014, ne fait que confirmer une logique de gestion par activités, prônant un pilotage par marchés clients au détriment d'une approche technique basée sur les métiers.

D'ailleurs le fait de créer une branche Kéolis, de séparer Transilien de la branche Proximité, et de mettre en place une direction générale performance industrielle, montre bien la volonté de l'entreprise d'optimiser au maximum la gestion par activités en vue de l'ouverture des marchés.

La loi prévoit que l'EPIC de « tête » assure la gouvernance générale du système, et renforce le rôle stratège de l'État, en vue de garantir le pilotage stratégique du groupe et son équilibre économique. À ce titre on retient un certain nombre d'obligations parmi lesquelles la cohérence de l'offre proposée aux voyageurs et la coordination des AOT, ainsi que la programmation des investissements de développement et de renouvellement du Réseau. Ce rôle de stratège sera bien défini au travers des contrats-cadres entre l'État et les trois EPIC.



Pour la Fédération CGT des Cheminots, l'EPIC de « tête » ne jouera pas son rôle d'EPIC mère, en effet SNCF « Réseau » n'aura aucune obligation de se voir imposer des décisions dont il ne voudrait pas, prises par l'EPIC de « tête ».

Le rôle de l'EPIC de « tête » se limitera à donner des priorités dans la gouvernance du groupe, en ne faisant que du top management, sans aucune référence aux niveaux opérationnels.

La réforme du système du ferroviaire du point de vue de son financement ne prévoit rien donc c'est bien sur le travail et l'emploi des cheminots, et des usagers que cette réforme va devoir se financer.

Le seul objectif que vise la réforme est la stabilisation de la dette du système ferroviaire d'ici à 10 ans, sans apporter cependant aucun soutien supplémentaire au secteur.

L'EPIC de « tête » est créé sans apport de ressources, ce dernier devra équilibrer son bilan via les bénéfices de la seule intégration fiscale au niveau du Groupe Public Ferroviaire.

La dette qui est issue en grande partie du financement des lignes TGV ne sera pas reprise alors que le montant des intérêts payés aujourd'hui est similaire à celui de la résorption du déficit structurel.

Au final, la loi du 4 août 2014 vise l'arrêt de l'endettement sur deux principes :

— une règle d'or limitant drastiquement l'endettement du GIU dans le cadre d'opérations de développement et de renouvellement du réseau : Les projets devront être financés par le demandeur [État ou régions] en adéquation avec le respect de certains ratios d'endettement pour « Réseau » qui seront définis par décret.

— Second principe un « auto-équilibre » amenant les différents acteurs à dégager par eux-mêmes les marges de manœuvre à même de résorber le déficit structurel du système d'ici 10 ans.

L'amélioration de la performance opérationnelle du Groupe Public Ferroviaire sera définie dans les contrats de performance que passera l'État avec chacun des trois EPIC d'ici la fin de l'année 2015, mais la maquette budgétaire retenue fait état de trois paquets de 500 M€ à même de pallier au déséquilibre structurel de 1,5 Md€.

Dans ce cadre, 500 M€ d'économies seront ainsi demandés à « Réseau », 500 M€ de MOP supplémentaires à l'EPIC Mobilités », puis enfin 500 M€ de dividendes devront être remontés du « groupe Mobilités » jusqu'à l'EPIC de tête, que ce dernier réinjectera ensuite dans « Réseau ».

À l'instar de la politique déjà impulsée ces dernières années à la SNCF, l'amélioration des performances opérationnelles de l'EPIC Mobilités passera, par une diminution renforcée de l'emploi, de l'ordre de 10 000 emplois ETP d'ici 2020.

Cette orientation et le rythme de repli de l'emploi ont d'ailleurs été confirmés par les décisions prises lors de l'élaboration du budget 2015, après que l'Etat ait demandé à « Mobilités » un effort accru.

En ce qui concerne « Réseau », le programme d'économies ne sera enclenché qu'à horizon 2020, une fois l'indispensable effort de rénovation terminé et l'arrêt du vieillissement du réseau atteint. Pour autant, la Fédération CGT des Cheminots ne peut que dénoncer le recours à la sous-traitance accrue annoncé par la direction sur la période 2015/2020.

Pour la Fédération CGT des Cheminots, une réforme du système ferroviaire ambitieuse aurait dû commencer par un niveau de subvention à même de faire face aux enjeux actuels.

Cette réforme ne défend pas le mode de transport ferroviaire sur tout le territoire, mais vise à concentrer l'offre sur les axes les plus denses et à grande vitesse.

La Fédération CGT des Cheminots ne peut accepter une remise en cause du service public ferroviaire national à travers la loi Macron, sur la partie mobilité qui vient compléter la loi du 04 août 2014, en libéralisant le transport de voyageurs par autocar.

Cela va impacter directement les TET, alors que la commission Durond n'a toujours pas rendu ses travaux, ce qui laisse présager d'un désengagement supplémentaire de l'État sur le renouvellement de la convention pour 2016, et en même temps donnera l'occasion à la direction de mettre un terme définitif sur ces trains qui leurs coûtent 300 M€ de cash/an.

En restant sur une logique reposant sur un équilibre coût/recettes le développement pour le mode de transport ferroviaire est condamné, est va se limiter à une concentration des trafics sur les lignes les plus circulées.

Le constat aujourd'hui est sans appel, le réseau capillaire concernant les lignes UIC 7 à 9 qui représente presque 30 % du réseau est menacé de fermeture tant l'effort de rénovation est important sur toutes les lignes. La réforme ne permet pas d'enrayer ce processus bien au contraire.

La loi du 04 août 2014 acte dans le marbre le coût complet qui représente l'ensemble des coûts que le gestionnaire d'infrastructure doit assumer pour la gestion courante des dépenses d'entretien, des dépenses de rénovation, et les dépenses liées à la dette du GI c'est-à-dire le coût de l'endettement financier.

Mr le Président, la Fédération CGT des Cheminots a été force de propositions dans son projet « la voie du service public SNCF ». Vous noterez que même dans l'étude de l'impact de la loi notre proposition n'avait fait l'objet d'aucune remarque particulière, et était tout à fait euro-compatible.

Notre projet reste notre base pour atteindre notre objectif, à savoir l'intégration du système ferroviaire et l'unicité de la famille cheminote pour plus d'efficacité au service de l'intérêt général.

Une réforme est nécessaire, mais ce ne peut-être celle contenue dans la loi du 04 août 2014.

La Fédération CGT des Cheminots propose, comme point de point de départ, l'efficacité globale du système, ce qui nécessite de travailler sur une organisation en proximité en déclinant l'EPIC de tête au niveau régional et au niveau local avec un pouvoir de décision, afin que le service public ferroviaire soit en situation de répondre à sa raison d'être : faire circuler des trains en toute sécurité.

Aujourd'hui, la CGT exige l'ouverture des négociations sur la structuration du groupe public ferroviaire, le contenu des missions des trois EPIC et l'organisation de la production pour garantir un service public sûr et de qualité.

Pour finir Mr le Président, comment ne pas revenir sur le conflit du mois de juin qui, au regard des conclusions de l'expert, confirme toutes les projections néfastes que notre fédération avait envisagées. Ce sont bien des fermetures de lignes qui sont prévues, des fermetures de guichets, des trains TER qui circulent en EAS, des prix qui s'envolent, etc.

Oui les cheminots qui étaient en grève au mois de juin avaient raison et trouvent aujourd'hui toute cette légitimité.

Le capitalisme financiarisé est un problème majeur, car la hausse du coût du capital et de l'exploitation des travailleurs mènent, nécessairement à l'impasse, à la désindustrialisation, à la fermeture de sites, au développement du chômage, des précarités, de la pauvreté, et des inégalités, à la dégradation des services publics, comme c'est le cas avec cette loi portant réforme du système ferroviaire.

Je vous remercie.

