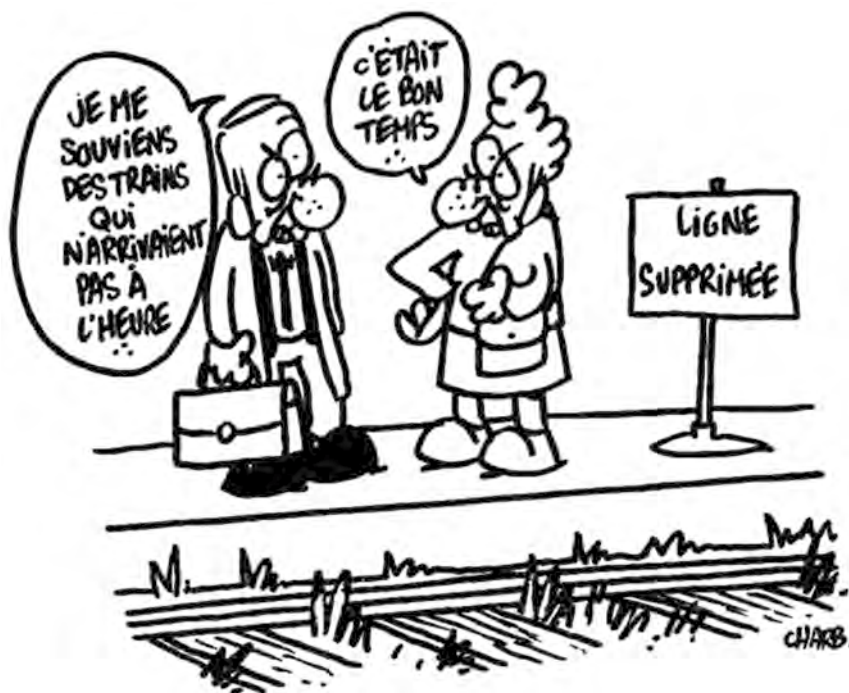


RÉAPPROPRIONS-NOUS **LE SERVICE PUBLIC** **ferroviaire**



FÉDÉRATION DES SYNDICATS SUD-RAIL - 17 BOULEVARD DE LA LIBÉRATION - 93200 SAINT-DENIS

SOMMAIRE

5 Osons construire le service public ferroviaire dont nous avons besoin!

8 L'ORGANISATION DU CHEMIN DE FER: UNE HISTOIRE...

9 Un peu d'histoire de l'organisation du chemin de fer en France

16 À propos de l'infrastructure et de l'exploitation

20 Les bases de la désintégration ferroviaire:
un mélange d'incompétence, d'idéologie... et de cupidité

26 Le chemin de fer est un système intégré qui ne peut pas
fonctionner divisé

**30 LA CASSE DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE:
DES ATTAQUES NOMBREUSES!**

31 2005: pour la première fois depuis 1937 un train privé circule
sur le réseau ferré national

34 2011, les assises du ferroviaire du gouvernement Sarkozy

40 2012, le rapport Le Paon au Conseil économique social et
environnemental

46 2013, les rapports Auxiette et Bianco préparent la loi

50 Les positions, propositions et revendications de la fédération
SUD-Rail

62 La loi d'août 2014: un pas de plus vers la privatisation

70 DÉBATTRE, EXIGER, ARGUMENTER, REVENDIQUER...

- 71** Quelques évidences toujours utiles à rappeler
- 75** La dette du système ferroviaire: évolutions et conséquences
- 87** Pourquoi trois EPIC ? Les patrons mentent...
- 92** Transports et environnement : de considérables impacts, très différenciés selon les modes, avec de forts atouts pour le rail
- 104** Pour une politique des transports de marchandises vraiment écologique et sociale
- 110** Pour un transport ferroviaire de voyageurs au service de la société

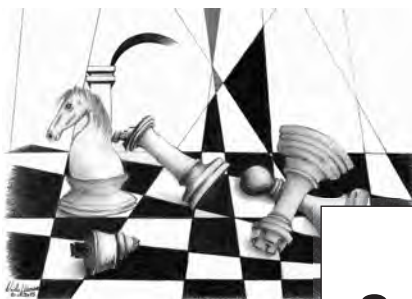
116 AUJOURD'HUI

- 117** Convention collective nationale: c'est très mal parti!
- 121** Avec SUD-Rail: améliorons les droits de tous et toutes!
- 130** Les textes législatifs commentés
- 138** Au lieu d'améliorer le service public, Pepy et consorts jouent au Monopoly ferroviaire: aperçu des filiales SNCF en 2015...
- 142** Les structures SNCF en 2015.
Cartographie du groupe public ferroviaire et de ses principales filiales

LES utopiques

NUMÉRO 1 - MAI 2015

CAHIER DE RÉFLEXIONS DE L'UNION SYNDICALE SOLIDAIRES



Union
syndicale
Solidaires

144 BOULEVARD DE LA VILLETTE - 75019 PARIS

Union
syndicale
Solidaires

144, BOULEVARD DE LA VILLETTE

75019 PARIS

TÉL : 01 40 18 44 43

FAX : 01 43 67 62 14

MAIL : contact@solidaires.org

Sommaire

- 4 ÉDITO
- 6 NOTRE SYNDICALISME DE TRANSFORMATION SOCIALE, ANTI-CAPITALISTE, INTERNATIONALISTE
- 20 DÉMOCRATIE ET FINANCE
- 40 LE SYNDICALISME CONTRE LE FASCISME
- 48 ALLEMAGNE: À PROPOS DE PEGIDA
- 52 FEMMES ET EXTRÊME DROITE
- 62 LES NOUVEAUX ANTISEMITES
- 70 FASCISME ET GRAND CAPITAL
- 78 LE DROIT DE PROPRIÉTÉ EN QUESTION
- 90 L'ANTHROPOCÈNE ET SES LECTURES POLITIQUES
- 100 UNE HISTOIRE SYNDICALE DE L'ENVIRONNEMENT
- 108 LA DÉMOCRATIE EST-ELLE SOLAIRE TOURNEMENT DANS LA REPRÉSENTATIVITÉ SYNDICALE (ISSUE DES ÉLECTIONS PROFESSIONNELLES?)
- 112 LES ALÉAS DU DROIT DE GRÈVE
- 124 LE DÉTACHEMENT DES SALAIRES DANS L'UNION EUROPÉENNE
- 130 INTERNET ET DÉMOCRATIE
- 134 LA LOI SUR LA REPRÉSENTATIVITÉ DES ORGANISATIONS SYNDICALES. PREMIER BILAN
- 142 ÉLOGE DES SYNDICATS

OSONS CONSTRUIRE LE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DONT NOUS AVONS BESOIN !

Utilisant la classique rhétorique consistant à qualifier de «réforme» une mesure socialement rétrograde, les promoteurs de la loi ferroviaire d'août 2014 oublient que le système ferroviaire a déjà connu une semblable «réforme»: en 1996, lorsque le gouvernement de droite décida de casser la SNCF pour créer RFF ; en 1997, lorsque le gouvernement PS/PCF/Verts décida de mettre en œuvre cette fatale rupture entre infrastructure et exploitation ferroviaires. Alors démantelé en deux entreprises, le service public ferroviaire l'est maintenant en trois entités distinctes ; comment peut-on oser appeler cela une réunification !

Si l'on s'en tient à la seule SNCF, on ne compte plus les « réformes » entreprises ces trente dernières années ; des « réformes » qui aboutissent à une désintégration du sens même du travail des cheminots et des cheminotes. Il ne s'agit pas seulement des innombrables privatisations déjà effectuées à travers les filialisations et l'extension de la sous-traitance, mais aussi de la structuration interne, de plus en plus placée sous le signe d'absurdes rapports clients/fournisseurs, là où il y a besoin d'une complémentarité... comme le montre un siècle et demi d'histoire ferroviaire !

Il y a près de vingt ans maintenant, l'éclatement du système ferroviaire fit l'objet d'un consensus droite/gauche ; au plan syndical, malheureusement on ne fut pas loin de cette situation. Il n'y avait alors que la CFDT de l'époque et SUD-Rail pour refuser cette solution, en expliquer l'absurdité et les dangers. La CGT refusait d'organiser l'action contre cette loi, qu'elle présenta même durant quelque temps comme un acquis de la grève de 1995 ; le choix du ministre PCF¹ d'entériner la loi en 1997 illustre aussi cette collusion ; il fallut attendre 6 moi pour que la fédération CGT critique cette « réforme de la réforme » qui en réalité entérinait la loi du gouvernement Chirac/Pons/Idrac.

¹ Lors de la promulgation de la loi Pons/Idrac en 1996, Jean-Claude Gayssot alors député PCF déclare « ce qu'une loi a fait, une autre loi peut le défaire ». En 1997, Jean-Claude Gayssot, ministre des transports du gouvernement PS/PCF/Verts refuse de remettre en cause la loi et la consolide à travers ce qu'il appellera « la réforme de la réforme ».

Pourtant, par définition, dans le système ferroviaire, infrastructure et exploitation sont totalement liées et interdépendantes, créer deux entités qui défendent des intérêts opposés ne peut qu'aboutir à un affaiblissement de la qualité et de la sécurité.

Quoi qu'on pense des directives européennes et de la nécessité ou non de décider politiquement de ne pas s'y soumettre, il faut relever que rien dans ces textes n'oblige à une telle séparation. C'est un point fondamental.

La réforme, les réformes, le système ferroviaire connaît. Mais le déclin aussi : le trafic Fret de la SNCF est tombé en dessous de celui des compagnies ferroviaires... en 1911 ! Quant au transport de voyageurs, retards, suppressions de trains, désertification des gares sont quelques-unes des caractéristiques d'une dégradation que personne ne conteste. Aujourd'hui, la solution serait de privatiser ? Comme cela n'a pas marché pour le Fret, on nous propose de faire la même chose pour le trafic de voyageurs ! Celles et ceux qui ne jurent que par la privatisation veulent cacher derrière des « éléments de langage » ce qui est un choix politique, un choix de société. Pourtant, les choses sont simples : si on considère que le transport ferroviaire, de marchandises et de voyageurs, répond à un besoin collectif, à une nécessité sociale, écologique, économique, ... il doit être assuré par un service public ayant les moyens d'assumer cette mission. Par définition, ça ne peut pas être l'objectif d'entreprises privées qui, dans le cadre du système économique actuel, ont pour fonction de dégager des profits financiers pour leurs actionnaires, c'est-à-dire de défendre les intérêts d'une minorité, y compris contre les besoins de la collectivité.

L'objectif de certain-es est de pousser au maximum la désorganisation du système ferroviaire, dans l'espoir que leurs solutions apparaissent indispensables : privatisation



totale, réseau limité aux seules dessertes les plus rentables, abandon de nombreux trafics ferroviaires à la route malgré les conséquences environnementales et sociales, dumping social... Cela signifierait un désastre pour la société dans son ensemble.

Le service public ferroviaire unifié doit prendre en compte la diversité des réalités locales. À l'inverse du modèle actuel où la technocratie impose des décisions idéologiques qui ne reposent aucunement sur les besoins de la population. Le fonctionnement même de ces services publics doit être totalement revu. Par notre travail, nous créons la richesse collective, sous forme de produits et de services; patrons et actionnaires nous en volent une partie pour leurs profits privés. **Puisque personne ne travaille à notre place, que personne ne décide à notre place! Qui mieux que les salarié-es du secteur ferroviaire sait com-**

ment faire fonctionner cette activité?

Pourquoi accepter d'être dirigé par des profiteurs qui vont d'entreprises en entreprises pour piller le bien commun? La gestion directe du service public ferroviaire par celles et ceux qui le font exister est possible; difficile à mettre en œuvre? Sans doute, car tout est fait dans la société capitaliste pour nous faire croire que les travailleurs et les travailleuses ne sont pas capables de cela; mais que dire des «magnifiques réussites» de celles et ceux qui «savent», de ces responsables qui détruisent le chemin de fer et les autres biens publics depuis des années! Reprenons en mains le service public ferroviaire: avec nos organisations syndicales professionnelles et interprofessionnelles, c'est à nous de décider, en tant que travailleurs et travailleuses du secteur et aussi en tant qu'usagers du chemin de fer. ■ ■



L'organisation du chemin de fer

UN PEU D'HISTOIRE DE L'ORGANISATION DU CHEMIN DE FER EN FRANCE¹

Dès l'origine, le caractère particulier du chemin de fer a posé la question de son régime économique et juridique d'exploitation (détention des capitaux et détermination des règles de fonctionnement: services offerts, tarification, sécurité, réglementation du travail). Débattu sous le règne de Louis-Philippe, qui a vu la naissance du chemin de fer en France, l'enjeu était considérable: fallait-il abandonner l'entreprise à l'initiative privée ou bien créer un nouveau monopole public, comme pour le télégraphe? L'importance du nouveau mode de transport avait vite été reconnue, tant par le capital privé pour s'accroître que par l'État pour affirmer son autorité: dès 1838, le ministre chargé des Travaux publics, Martin, avait affirmé que les grandes lignes ferroviaires étaient assimilables à des «rênes de gouvernement».

¹ Ce texte doit beaucoup à Georges Ribeill, *Les chemins de fer, La Découverte, Paris, 1984* (épuisé).

: une histoire...

Étant donnée l'ampleur inédite des investissements à consentir et face à un avenir économique à long terme du chemin de fer jugé incertain, **ni l'État ni les financiers privés ne revendiquèrent l'exclusivité de l'exploitation et des charges afférentes**. Le débat fut tranché par la loi du 11 juin 1842 qui définissait un régime mixte intermédiaire, sous la forme de concessions par l'État à des compagnies privées, du monopole d'exploitation de certaines lignes, chaque compagnie se constituant ainsi un réseau propre, couvrant une région déterminée.

L'État exerçait une forte tutelle commerciale, en imposant un cahier des charges qui exigeait par exemple un minimum de trains quotidiens sur chaque ligne exploitée, en fixant les tarifs par nature de trafic et en contrôlant la bonne exécution du service ferroviaire par des fonctionnaires spéciaux. Il se chargeait des expropriations, qu'il était seul à pouvoir mener, de l'achat des terrains nécessaires et de la construction des infrastructures proprement dites (plates-formes et ouvrages d'art : ponts, viaducs, tunnels), qu'il remettait à la compagnie exploitante pour la durée de la concession, l'ensemble devant lui revenir à l'expiration de celle-ci ou en cas de faillite du concessionnaire.

De leur côté, les compagnies tirèrent profit de leurs engagements pour au moins deux raisons : le monopole de longue durée des lignes concédées, limitant la concurrence et assurant leur maîtrise d'un système ferroviaire intégré sur une aire géographique ; les

garanties financières accordées par l'État au rendement du capital investi, puisqu'en cas d'exercice annuel déficitaire, l'État avançait aux actionnaires des compagnies un dividende garanti, remboursable à l'occasion d'un exercice bénéficiaire ultérieur.

Par le jeu des fusions et acquisitions, les compagnies furent vite réduites au nombre de six : compagnies de l'Est, du Nord, de l'Ouest, du PO (Paris à Orléans), du PLM (Paris-Lyon-Méditerranée) et enfin du Midi. Le chemin de fer connut de fait un développement continu, qui affecta en profondeur et durablement l'économie française. **Rappelons au passage que le régime de retraite des cheminots ne résulte pas du paternalisme de la SNCF** ou d'un prétendu chantage au blocage des transports exercé sur le gouvernement par des personnels sûrs de leurs emplois et de leur capacité de nuisance, comme l'a affirmé avec autant d'assurance que d'ignorance François de Closets dans son ouvrage à succès, *Toujours plus* (Grasset, 1982) et bien d'autres à sa suite¹. En réalité, ce régime – notamment l'ouverture des droits à partir de 55 ans d'âge et vingt-cinq ans d'ancienneté – a été institué par les compagnies privées dès le début de la seconde moitié du XIX^e siècle. Il n'a été qu'unifié, et non pas octroyé, par l'État en 1909 pour donner naissance au régime actuel. La raison de cette institution fut la nécessité, tôt reconnue par les compagnies, **de s'attacher un personnel nombreux dont la formation très spécifique était coûteuse, sans élever ses traitements au-delà de la moyenne malgré la qualité et les contraintes des services exigés**.

Le régime mixte d'exploitation ferroviaire, où l'État a toutefois toujours eu le dernier mot, dura jusqu'en 1937. À partir de 1920, les transports routiers, dont les possibilités étaient apparues à la faveur du premier conflit mondial, avaient commencé à lamener inexorablement la part du rail, jusque-

¹ Ce polygraphe médiatique ment estampillé a récidivé en 2006 avec un nouveau pavé, *Plus encore !* (Fayard-Plon), où il a renchéri dans le confusionnisme hargneux : une dénonciation sur le même plan du « privilège » de l'agent du secteur public ou nationalisé qui gagne en

moyenne 2 300 euros bruts par mois et des « parachutes en or massif » de certains PDG pour plusieurs millions, voire dizaines de millions d'euros. Qui bénéficie en réalité de cet amalgame ahurissant ? Et qui parle de quoi, finalement, et depuis quel lieu ?

là hégémonique. De plus, la construction, jusqu'en 1914, de certaines «voies ferrées d'intérêt électoral», d'emblée déficitaires, avait contribué à déséquilibrer les comptes des compagnies, car au «Plan Freycinet» de 1879, qui prévoyait la desserte ferroviaire de toutes les préfectures et sous-préfectures du territoire, s'étaient ajoutés les raccordements au réseau de nombreux chefs-lieux de cantons, peu générateurs de trafic. Était alors apparu peu à peu un énorme déficit cumulé d'exploitation, que la crise économique de 1930 et ses suites n'ont fait qu'aggraver, car le trafic ferroviaire accuse, voire amplifie, les variations du mouvement économique général. En 1936, ce déficit cumulé atteignait l'ordre de grandeur du budget de l'État, un peu comme si la dette du système ferroviaire d'aujourd'hui, environ 40 milliards d'euros, était six fois plus élevée!

L'État n'a jamais cherché à équilibrer par la fiscalité les conditions concurrentielles entre le rail et la route.

Il est utile de rappeler aux idéologues de la gestion privée que ce sont les compagnies elles-mêmes qui demandèrent à être nationalisées, pour éviter une honteuse mise en faillite. Elles profitèrent pour cela du remplacement à la présidence du Conseil du socialiste Blum par le radical Chautemps, lequel obtint du Parlement, le 30 juin 1937, les pleins pouvoirs pour une durée de deux mois. Cette vacance du législatif a permis aux compagnies de négocier au mieux de leurs intérêts, en tête-à-tête avec des «hommes modérés», la refonte du régime ferroviaire, finalement instituée par le décret-loi et la convention du 31 août 1937 créant la Société nationale des chemins de fer français (SNCF), qui prit en charge l'exploitation du réseau le 1^{er} janvier 1938.

La SNCF a été juridiquement constituée en société anonyme au capital mixte, réparti à raison de 51% pour l'État, qui prenait ainsi son contrôle en limitant au plus bas le rachat des parts, et de 49% pour les actionnaires des compagnies. Ces derniers



étaient totalement désintéressés du sort de la société: minoritaires au conseil d'administration (CA), leurs actions bloquées, percevaient un intérêt fixe garanti, quels que soient les résultats, même déficitaires, de la SNCF, et ces actions ont été progressivement remboursées jusqu'à leur amortissement total. Cette SNCF mixte a expiré, comme prévu, après quarante-cinq ans et tout son actif est revenu à l'État, qui a mis en place le 1^{er} janvier 1983 une nouvelle SNCF dotée du statut juridique d'établissement public industriel et commercial (EPIC). **Depuis 1938, l'État contrôle donc majoritairement le CA de la SNCF.** Ce dernier n'est autre qu'une chambre d'enregistrement des décisions de l'État, sur proposition de la direction de la SNCF, le ministère chargé des Finances tenant les cordons de la bourse. Le dispositif adopté a constitué

une étatisation du chemin de fer, très éloignée d'une nationalisation telle qu'on pourrait la concevoir avec une représentation à parts égales de l'État, des usagers et du personnel. Bien que née dans le contexte du front populaire, la SNCF a ainsi échappé à son esprit social et démocratique. D'emblée, les cheminots ont eu le sentiment de voir se substituer à l'autorité des «seigneurs du rail» celle, tout aussi unilatérale, de l'État-patron, qui renonçait ainsi à sa position antérieure d'État-arbitre.

Quelle que soit sa couleur politique, cet État-patron a toujours été un patron austère, exigeant, imposant au personnel toujours plus de productivité et ne recherchant pas le développement du chemin de fer.

Car le déficit chronique de la SNCF après la seconde guerre mondiale a prolongé celui des compagnies, déchaînant régulièrement les foudres de quelques parlementaires «libéraux» lors du vote des subventions budgétaires allouées à la société nationale. En réponse, l'État n'a jamais cherché à équilibrer, par la fiscalité, les conditions concurrentielles entre le rail et la route, au nom de son idéologie libérale pro-routière ainsi que sous la pression du lobby patronal des transporteurs. Par ailleurs, les taxes sur les carburants ont constitué peu à peu une source de rente fantastique pour l'État qui, soucieux de ne pas «tuer la poule aux œufs d'or», a toujours choisi de n'agir que sur la SNCF, dans le sens d'une pression à la baisse de ses coûts.

Devant les accusations réitérées d'être «budgétivore» portées par les libéraux contre la SNCF, l'État a toujours limité au plus juste les subventions accordées au titre du service public ferroviaire. La convention de 1969 et les suivantes ont prévu que la SNCF devait équilibrer ses comptes et à partir de 1974, par une décision de l'ancien ministre chargé des

² 25 % il y a trente ans, 15 % il y a vingt ans.

³ Notion économique, le *dumping* désigne au sens strict une pratique anticoncurrentielle punie par la loi et consistant à vendre un produit moins cher que ce qu'il a coûté à fabriquer, afin d'éliminer des concurrents qui ne peuvent pratiquer des tarifs aussi bas, sachant qu'ensuite on disposera d'un monopole permettant de pratiquer des tarifs plus rémunérateurs qu'en situation de concurrence. Le *dumping* social désigne l'avantage concurrentiel conféré à une entreprise mettant en pratique, voire ne respectant même pas, une législation sociale minimale ou peu avancée (salaires et garanties sociales, conditions de travail, etc.), ce qui lui permet de remporter la compé-

tition économique contre des entreprises offrant une meilleure protection sociale, évidemment plus coûteuse. On évoque également le *dumping* social d'un pays vis-à-vis d'un ou plusieurs autres, lorsque les législations sociales sont moins protectrices pour les travailleurs dans ce pays que dans les autres, ce qui lui confère un avantage compétitif. On parle aussi de *dumping* fiscal pour désigner les avantages dont dispose un État où les impôts sont plus faibles pour attirer les investissements étrangers et les emplois, et de *dumping* environnemental pour désigner ces avantages dans les cas où c'est la législation de protection de l'environnement qui est moins exigeante.

Finances devenu Président de la République, Valéry Giscard d'Estaing, le budget de l'État n'a plus été tenu de combler les déficits éventuels des entreprises publiques. Depuis lors, la SNCF a dû financer ses déficits par l'emprunt sur le marché financier sans obtenir, pour ses investissements, l'éligibilité aux prêts bonifiés par l'État (à la différence d'ailleurs, grâce à M. Fabius, de Disneyland Paris en 1986!), ce qui a déclenché la spirale de sa dette. Ainsi, la SNCF « *vivra crescendo les ambiguïtés de son statut originel : ni société nationalisée, ni concession, mais société hybride condamnée à concilier service public et équilibre économique devant une concurrence croissante et sous la tutelle d'un État exigeant, mais toujours avare de ses deniers* » (G. Ribeill, op.cit.). Sa transformation en EPIC n'a provoqué aucune espèce de rupture dans cette situation bâtarde.

À partir d'environ 515 000 cheminots à la nationalisation, les effectifs de la SNCF ont vite fondu après la reconstruction qui a suivi la guerre, passant de 450 000 agents en 1950 à 300 000 en 1970, 250 000 en 1983 lors de la création de l'EPIC SNCF, puis 150 000 à la fin de 2013. Cette baisse impressionnante a eu lieu sous le triple effet de progrès technologiques importants, parmi lesquels on doit citer le remplacement, achevé en 1970, de la traction à vapeur par la traction Diesel et surtout électrique (qui assure aujourd'hui 90% du trafic ferroviaire de la SNCF, mesuré en tonnes.km brutes remorquées), des gains de productivité organisationnels et enfin de la diminution du trafic de marchandises.

Ce dernier, après avoir atteint un maximum en valeur absolue en 1974 avec 72,4 milliards de tonnes.km, n'était plus que de 32 milliards de tonnes.km en 2013 (dont 40% effectués par des entreprises ferroviaires privées). Cependant, c'est depuis beaucoup plus longtemps que la part de marché « fret » du rail

français est structurellement en baisse sous l'effet de la concurrence routière. De l'ordre de 60% en 1950, cette part est tombée à 9% actuellement², entreprises privées comprises. Les « Plans fret » successifs de 2004 à 2010 de la SNCF n'ont évidemment pas été étrangers à la réduction accélérée des dernières années: le trafic de fret de l'établissement public SNCF a diminué de 65% entre 2000 et 2013.

La situation du fret ferroviaire est liée au fait qu'il n'a pas été l'objet d'investissements comparables à ceux effectués pour le TGV, mais il convient de ne pas en rester à ce constat. En effet, il résulte de cet autre fait qu'aucun exploitant ferroviaire, public ou privé, ne peut espérer rentabiliser des investissements pour le fret ferroviaire dans le présent contexte où le mode routier, le moins régulé et donc le plus sujet au dumping social³, peut se tailler la part du lion sur le marché des transports de marchandises et servir ainsi de référence tarifaire. Sauf à considérer que le rail doit lui aussi entrer dans la course au moins-disant social, ce que les capitalistes, et donc la Commission européenne qui défend surtout leurs intérêts, s'efforcent d'obtenir par la « libéralisation ».

En revanche, le trafic ferroviaire de voyageurs a crû en valeur absolue – il a doublé depuis 1970 – pour atteindre, en 2013, 82 milliards de voyageurs.km au total, le maximum historique ayant été de 84,7 milliards de voyageurs.km en 2008. La SNCF occupe ainsi le premier rang des transporteurs ferroviaires européens de voyageurs. Le rail français a ici résisté à la concurrence routière et aérienne puisque sa part de marché, d'environ 12% toutes distances confondues en 1970, était encore de 9% en 2013 (pour la seule SNCF). Ce résultat est surtout dû au succès du train à grande vitesse (TGV) qui a représenté près de 70% du trafic (hors banlieue parisienne) de la

SNCF en 2013 et circulait sur 9680 km de lignes, dont 2033 sont des lignes à grande vitesse proprement dites. Notons que la longueur totale du réseau exploité était en 2013 de 28750 kilomètres, dont 24400 ouverts au trafic voyageurs, contre 42700 kilomètres lors de la nationalisation de 1938 (hors lignes à voie étroite).

Le TGV faillit pourtant ne pas naître. En 1945, après les destructions considérables du réseau ferroviaire par la guerre, certains esprits « modernes et visionnaires » proposaient dans les instances

gouvernementales de bitumer purement et simplement les voies ferrées pour lancer plus rapidement le programme autoroutier qui faisait défaut à la France. Si la décision de reconstruire le réseau, pour rétablir rapidement les transports ferroviaires de pondéreux (minerais, charbon,...) nécessaires au redémarrage de l'industrie, fut finalement prise, il n'en demeure pas moins que l'idée que le chemin de fer était « un mode de transport du XIX^e siècle », une sorte de « produit en fin de vie », resta dominante jusqu'à une



date récente au sein des milieux économiques «en pointe» et parmi les «élites» étatiques.

Il fallut la ténacité d'une poignée d'ingénieurs du service de la recherche de la SNCF créé en 1966, soutenue par le directeur général de l'époque mais très isolée au sein d'une technocratie plutôt conservatrice, pour parvenir, après la présentation du projet au gouvernement en 1969 et surtout à la faveur du premier «choc pétrolier» de 1973, à obtenir, en 1974 seulement, la décision de construire la première ligne de TGV de Paris à

Lyon, finalement mise en service en 1981. L'incontestable succès du TGV Paris-Lyon incita la SNCF à proposer au gouvernement la construction des lignes du réseau actuel, ceci afin de devenir enfin, comme l'a toujours exigé sa tutelle, une «entreprise rentable». Il est cependant notable que la SNCF, entreprise publique, a été moins bien traitée par l'État que ne l'avaient été les compagnies privées concessionnaires au XIX^e siècle puisque, à l'exception de 30% du coût des infrastructures du TGV Atlantique payés par l'État, ce dernier a laissé la SNCF emprunter aux taux des marchés financiers, parfois très élevés, pour financer elle-même la construction du réseau à grande vitesse qu'il avait décidée.

L'énorme endettement accumulé consécutivement par la SNCF l'a placée dans une situation d'où elle ne pouvait sortir seule. Cet aspect a joué un rôle premier dans le contenu des réformes ferroviaires françaises de 1997 puis de 2014. En effet, ce qui a sous-tendu ces deux réformes n'a jamais été, en vérité, la volonté de développer ni même de seulement sauvegarder le mode ferroviaire en France, mais bien plutôt l'obsession du ministère chargé des Finances de ne surtout pas voir la dette ferroviaire reprise par l'État quitte, pour éviter cela, à démanteler le système ferroviaire national et à en privatiser les parties rentables.

Pourtant, le réseau ferroviaire est en totalité un bien public utile à la collectivité, ce que les gouvernements successifs ont d'ailleurs toujours estimé en ce qui concerne le réseau des infrastructures routières... parce que, via notamment les taxes sur les carburants, la circulation routière rapporte énormément au budget national, comme il a déjà été dit précédemment. ■ ■

Le réseau ferroviaire est un bien public utile à la collectivité.



À PROPOS DE L'INFRASTRUCTURE ET DE L'EXPLOITATION

Un rappel est nécessaire sur un point essentiel, celui de l'erreur grave que constitue la séparation organique entre GI (gestionnaire de l'infrastructure) et EF (entreprise ferroviaire) pour un mode de transport guidé comme le chemin de fer. La notion de gestionnaire d'infrastructure séparé dans le transport provient des méthodes de gestion des modes de transport non guidés (route/autoroute ; transport aérien...). Son application au chemin de fer est une transposition abusive d'un modèle applicable à des véhicules dotés d'une souplesse dans deux (véhicule routier) ou trois (avions) dimensions de l'espace, ce qui n'est pas le cas d'un train. Le ferroviaire est un mode vertueux du point de vue énergétique, de l'emprise au sol, de l'efficacité pour des transports de masse mais il a une « raideur » liée à la relation « rail/roue » qui ne peut être compensée que par une exploitation fortement intégrée entre « mobiles » et « infrastructure ». Cette intégration doit s'appuyer sur des compétences pointues exclusivement ferroviaires. Cette intégration, nécessaire parce qu'intrinsèque, est aussi un atout pour la sécurité ferroviaire, pour renforcer l'efficacité énergétique, réduire l'impact environnemental et développer des innovations technologiques.

¹ En 1995, la dette de la SNCF engendrait des frais financiers colossaux correspondant à environ 6000 F par agent par mois ! Les dirigeants de l'époque considéraient qu'avec un tel fardeau apparent, il était impossible de mobiliser l'encadrement et le personnel pour obtenir la productivité recherchée.

La séparation entre GI et EF, instaurée par la loi de 1997 créant RFF, n'a donc pas de sens du point de vue de la technique ferroviaire. Que cela plaise ou pas, le ferroviaire est un mode de transport guidé: ce n'est pas une idéologie, c'est un fait. D'ailleurs, les systèmes ferroviaires les plus efficaces au monde (grande vitesse au Japon, transport de marchandises aux USA) relèvent d'entreprises ferroviaires intégrées...

Cet aspect essentiel a été occulté de manière dogmatique pour créer les conditions de la concurrence et de l'ouverture aux intérêts privés au sein du ferroviaire. En effet, les propriétaires du capital privé sont plus que réticents à investir massivement dans l'infrastructure ferroviaire, car le retour sur investissement y est incertain et trop long. Ils ont donc été demandeurs de la désintégration du ferroviaire et du maintien de l'infrastructure sous la responsabilité de l'État (avec les dépenses correspondantes) afin de disposer à terme d'un nouveau marché potentiellement plus rentable: le seul transport ferroviaire. Ils se sont inspirés de la déréglementation/privatisation des télécoms, comme si la circulation des trains sur les rails pouvait s'assimiler à celle d'électrons dans des câbles...

Autre point important à souligner: la loi de 1997 a permis de créer l'illusion du règlement de la dette de la SNCF et de créer les conditions d'affichage de résultats financiers «normaux» du point de vue des règles de gestion capitalistes¹, la recherche de ceux-ci justifiant la mise en œuvre de méthodes de management d'entreprise issues du secteur privé, nécessaires aux yeux des gouvernements et des dirigeants successifs de la SNCF depuis environ vingt ans pour mater un corps social qui avait effrayé les «élites» lors des grèves des hivers 1986/87 et 1995/96 et le préparer à la transformation de la SNCF en une entreprise de transport tournée vers le «bizness».

La loi du 4 août 2014 instaurant la nouvelle «réforme ferroviaire», concoctée par les «socio-libéraux» au pouvoir, conforte la notion de gestionnaire d'infrastructure séparé puisqu'elle impose l'intégration dans RFF des activités de gestionnaire d'infrastructure délégué, jusque-là maintenues péniblement au sein de la SNCF (Circulation ferroviaire/Maintenance et Travaux/Ingénierie de l'Infrastructure). Pour rassurer les «gogos», RFF change de nom en devenant SNCF Réseau mais, les décrets de 2015 le confirment, SNCF Réseau est le «big» RFF dont rêvaient les partisans de l'éclatement du service public ferroviaire. Le décret 2015-137 définissant les missions de l'EPIC (établissement public industriel et commercial) dit de tête, dénommé SNCF

Avec un système ferroviaire éclaté, il est impossible d'avoir une sécurité unique.



«tout court», est explicite. Contrairement aux promesses du gouvernement avant l'adoption de la loi, cet EPIC a très peu de pouvoir et devra laisser une grande liberté à RFF ; pardon, à SNCF Réseau !

Depuis 1997, les relations entre RFF et la SNCF étaient conflictuelles sur au moins 3 aspects :

- le niveau des péages dont le montant a explosé ces dernières années ;
- la construction des sillons horaires ;
- les arbitrages entre circulations commerciales et travaux.

Avec la loi du 4 août 2014, quelles sont les évolutions prévisibles dans ces trois domaines ?

En ce qui concerne le niveau des péages, chacun comprend que le montant des péages est fortement lié à la situation financière de SNCF Réseau. La loi du 4 août 2014 ne règle en rien la question de la dette. Au 31 décembre 2014, le montant de la dette de l'ensemble RFF/SNCF Réseau (hors filiales de droit privé) atteint 41 milliards d'euros selon les documents comptables officiels. Cette dette colossale engendre près de 1,4 milliard d'euros de frais financiers chaque année, soit près de 40 % du montant des péages perçus par RFF de la part de la SNCF (3,6 milliards d'euros en 2014 !)

Dans ces conditions, le niveau des péages, déjà très élevé, va encore s'accroître considérablement: il est question d'un doublement d'ici dix ans, afin d'atteindre le coût complet d'entretien du réseau. SNCF Mobilités, principal transporteur ferroviaire, paiera donc de plus en plus cher le droit de faire rouler des trains, ce qui se répercutera inévitablement sur les prix du train pour ses usagers. Mais en outre, cet établissement sera soumis à une sorte de double peine puisque la loi du 4 août 2014 prévoit que les éventuels bénéfices de SNCF Mobilités devront remonter à l'EPIC de tête pour permettre à ce dernier de sub-

ventionner SNCF Réseau, cet artifice étant la solution mise en avant par le gouvernement pour réduire la dette de SNCF Réseau sans engager lui-même de dépenses !

En ce qui concerne la construction des sillons horaires, la politique développée ces dernières années va se poursuivre.

Rappelons qu'elle consiste à généraliser le cadencement par ligne pour réduire les coûts d'élaboration des sillons plutôt que de réaliser un travail plus sophistiqué (du sur-mesure) permettant d'organiser des correspondances intéressantes pour les voyageurs ou d'offrir des sillons horaires plus rapides aussi bien pour les trains de marchandises que de voyageurs. Il est vrai que ce travail sur-mesure nécessiterait plus de personnel qualifié ce qui est contraire à la politique de baisse des effectifs mise en œuvre par la direction. Par ailleurs, les moyens nécessaires pour investir dans les secteurs du réseau saturés sont fortement réduits compte tenu de la pénurie financière découlant du poids de la dette.

Sur les arbitrages entre circulations et travaux, SNCF Réseau entend poursuivre sa politique de maintenance qui consiste à transférer le maximum de charge de travail aux entreprises privées du BTP. Celles-ci ne savent pas travailler autrement qu'avec le régime de la fermeture partielle ou totale des lignes. Par conséquent, les suppressions de trains se poursuivront à grande échelle sur les tronçons de lignes en travaux. En outre, les modalités technico-organisationnelles concrètes qui découlent des choix d'investissements effectués par un gestionnaire d'infrastructures séparé, comme c'était déjà le cas pour RFF depuis 1997, vont toujours dans le sens d'une diminution des coûts pour lui-même, sans considération des difficultés ou des pertes de performance que ces choix provoquent pour le ou les transporteurs. Cet éloignement d'un optimum d'ensemble du



système ferroviaire ne pourra que se renforcer avec une séparation infrastructure/transports elle-même renforcée.

Les conséquences sur la sécurité ferroviaire sont déjà et seront encore plus lourdes. Avec un véritable établissement public intégré, comme le revendique SUD-Rail, la question de savoir qui est responsable (SNCF Réseau ou SNCF Mobilités ?) en termes de sécurité ferroviaire ne se poserait pas. Ce n'est certes pas une condition suffisante pour garantir un haut niveau de sécurité (la question des moyens et de l'expertise en la matière compte énormément dans ce domaine), mais c'est une condition nécessaire pour forcer les dirigeants à traiter ce sujet avec la vision d'ensemble qui s'impose pour un mode de transport guidé.

Avec un système ferroviaire public éclaté en 3 EPIC, il ne pourra plus, quoi qu'en disent leurs dirigeants, y avoir un système de sécurité unique. SNCF Réseau et SNCF Mobilités auront chacune leur propre système et leurs dirigeants ne se sentiront

responsables que de «leur» système. Les partisans de la loi du 4 août 2014 affirment que l'intégration des systèmes de sécurité de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités sera assurée par SNCF (l'EPIC de tête). Il s'agit d'une contre-vérité: la lecture des décrets d'application est explicite sur ce point.

Ainsi, il est clair que la loi du 4 août 2014 désintègre encore plus la sécurité ferroviaire. D'ailleurs la directive (interne à la SNCF) RG 0010, qui définissait les missions et responsabilités en la matière au sein de l'ancienne SNCF, a été purement et simplement abrogée. Elle prévoyait encore quelques mesures de gestion intégrée de la sécurité ferroviaire entre l'infrastructure et les autres activités. Ces mesures ont disparu et ne sont pas remplacées.

Pour conclure en matière de sécurité ferroviaire, SNCF Mobilités devient une entreprise ferroviaire comme une autre vis-à-vis de SNCF Réseau. Il s'agit d'une étape négative cruciale en matière de désintégration et d'affaiblissement de cette sécurité. ■ ■



La maintenance passe de plus en plus aux entreprises privées du BTP.

LES BASES DE LA DÉSINTÉGRATION FERROVIAIRE

UN MÉLANGE D'INCOMPÉTENCE, D

Le chapitre précédent (« À propos de l'infrastructure et de l'exploitation ») a montré que le chemin de fer, **en tant que mode de transport guidé**, ne pouvait être organisé comme les autres modes, sauf à perdre fortement en efficacité. Il ne peut davantage être assimilé aux autres « services en réseau » qui distribuent aux usagers le gaz, l'électricité, l'eau ou les communications téléphoniques, vu l'étroite interdépendance entre réseau et services qui caractérise le chemin de fer. En effet, à la différence du réseau téléphonique ou des réseaux de distribution de gaz ou d'électricité, un réseau ferroviaire n'est pas un simple « tuyau », un instrument purement matériel et technique faisant figure de « boîte noire » pour l'utilisateur final. **Les voyageurs et les marchandises circulent eux-mêmes physiquement sur le réseau**, alors que les consommateurs d'électricité, de gaz, d'eau et les locuteurs téléphoniques sont indifférents aux réseaux physiques qui transportent les kilowattheures d'électricité et les unités de communication sous forme de flux d'électrons, ou les mètres cubes de gaz ou d'eau. Parmi lesdits « services en réseau », aucun autre que le chemin de fer ne présente de telles caractéristiques de système intrinsèquement intégré.

RE CE, D'IDÉOLOGIE... ET DE CUPIDITÉ

L'OFFENSIVE NÉOLIBÉRALE DES INSTANCES EUROPÉENNES FONDÉE SUR LE DOGME DE LA CONCURRENCE

Plus tardive que dans d'autres modes de transport, l'offensive néolibérale sur le rail est d'autant plus violente qu'il s'agit d'un secteur très réglementé parce que soumis à des impératifs de sécurité de niveau élevé et aussi parce que son personnel, en majorité qualifié et spécialisé, a une longue tradition de combativité sociale. Pour vaincre ces résistances, la Commission européenne produit à jet continu depuis 25 ans, en se drapant sous une rhétorique de «revitalisation» du rail, force papiers sous forme de «livres verts» ou «blancs» de directives et de règlements destinés à élargir pas à pas la mise en concurrence des entreprises ferroviaires publiques historiques. Celles-ci s'épuisent à modifier sans répit leurs organisations internes pour s'y adapter; cet épuisement fait aussi partie du but recherché. Ainsi, par un apparent paradoxe, c'est par la mise en place d'un véritable Gosplan¹ que la déréglementation est imposée. En fait, se vérifie dans l'Europe néolibérale une règle générale du développement capitaliste: la machine

administrative et gouvernementale doit tourner à plein régime pour «fabriquer du marché»

Le tour de passe-passe de la Commission de l'Union européenne a consisté à affirmer, sans fournir la moindre démonstration économique, que le «monopole naturel»² constitué par un système ferroviaire devait être cantonné à l'infrastructure (les voies ferrées). Imposer dogmatiquement cette réduction était le seul moyen de faire entrer la concurrence dans le mode ferroviaire: en séparant la gestion des services

¹ En URSS, le Gosplan était l'organisme d'Etat, particulièrement bureaucratique, chargé de définir et planifier les objectifs de l'économie soviétique.

² La notion économique de monopole naturel entérine les défaillances du marché capitaliste, lorsqu'un service coûte plus cher à fournir par des entreprises privées en concurrence que par une entité unique, malgré la baisse des prix censée résulter de la concurrence. Relè-

vent du monopole naturel les secteurs à rendements croissants (importantes économies d'échelle) comme le chemin de fer pris dans son ensemble (réseau et trains). L'alinéa 9 du préambule de la Constitution française de 1946, repris en préambule de celle en vigueur de la IV^e République, stipule: «Tout bien, toute entreprise, dont l'exploitation a ou acquiert les caractères d'un service public national ou d'un monopole de fait, doit devenir la propriété de la collectivité.»

ferroviaires et de leurs infrastructures, des trains exploités par des entreprises distinctes peuvent rouler sur les mêmes lignes. L'assimilation abusive du rail à la route et à l'air, alors qu'il est plus réaliste de comparer le chemin de fer au funiculaire ou au téléphérique, a permis aux idéologues bruxellois et à leurs soutiens nationaux de décréter que l'on pouvait et devait réaliser cette séparation, afin d'introduire le « marché » à l'intérieur même du système. L'intégration des systèmes ferroviaires était pourtant le résultat de plus de 150 années d'histoire technico-économique, niée par la Commission européenne³. Cette assimilation de modes de transport si différents traduit-elle de l'incompétence ou de l'idéologie ? Question anecdotique dans la mesure où l'idéologie a toujours eu recours à l'incompétence de ses propagateurs pour prospérer...

³ Ce déni de l'histoire caractérise la Commission car les systèmes ferroviaires les plus performants au monde sur un plan strictement économique, celui des États-Unis pour le fret et celui du Japon pour les voyageurs, sont certes privatisés mais demeurent intégrés. Ce maintien résulte d'un choix affirmé par leurs dirigeants, qui proclament ouvertement que la séparation de l'infrastructure et son ouverture forcée à des services en concurrence sont des absurdités techniques et économiques. Cela n'empêche pas la Commission de saluer volontiers leur réussite... tout en persistant dans son dogme.

⁴ A supposer qu'elle existe, cette « rente » ne serait pas indue: elle a pour source l'investissement public, donc l'argent du contribuable. En outre, dans un service public, la contribution des services bénéficiaires n'est pas une « rente »: elle contribue à assurer la pérennité tarifaire (cf. le prix unique du timbre-poste) et à créer ou maintenir, des services peu ou pas « rentables » en termes financiers.

La position de la Commission européenne ne relève pourtant pas que de l'idéologie: elle répond à une nécessité découlant des conditions actuelles du capitalisme, qui conduisent ses gestionnaires à s'approprier les parties qu'ils jugent rentables du secteur public. La casse imposée répond à la volonté des propriétaires du capital de capter ce qu'ils considèrent comme une « rente » indûment publique⁴; l'idéologie n'apparaît qu'a posteriori, sous forme de justifications factices converties en ukases par la Commission, afin de permettre aux intérêts privés, qu'elle défend avant toute autre considération, de débusquer des profits potentiels au sein du secteur public.

Les ukases « libérales » de la Commission de l'UE, et les obligations associées pour les États et leurs systèmes ferroviaires, conduisent à une multiplication des acteurs. Là où n'existaient, dans chaque pays, que l'État et l'opérateur ferroviaire historique (partout nationalisé), on compte à présent en surplus: le gestionnaire d'infrastructure, les « nouveaux entrants » (opérateurs ferroviaires privés concurrents), une agence de sécurité ferroviaire, une agence européenne d'interopérabilité ferroviaire (fixant les critères techniques permettant aux trains de circuler dans les différents pays d'Europe), un organisme de contrôle, un organisme d'enquête après accident, un organisme de régulation jouant surtout le rôle de gardien de la concurrence sur le réseau, un organisme de certification de sécurité, diverses entreprises de travaux publics devenues de petits gestionnaires d'infrastructures ferroviaires dans le cadre des « partenariats publics-privés » et l'on en passe... Cette énumération à la Prévert semble amusante mais elle ne l'est pas quant à ses conséquences. La bureaucratie européenne, dont les membres méprisent les techniciens du ferroviaire toujours soupçonnés de nier les bienfaits de la

concurrence, fait en effet bon marché – c'est le cas de le dire – d'une loi des systèmes techniques: dans ceux-ci, les fragilités aux plans techniques et de la sécurité résident aux interfaces. Or, en multipliant les acteurs, porteurs de surcroît d'intérêts pas toujours convergents, les ukases bruxellois multiplient ces interfaces. Ces gens savent bien ce qu'ils veulent: «*La concurrence libre et non faussée*»; mais ils ignorent à l'évidence tout ce qu'ils cassent. On peut penser que, lorsque la destruction des entreprises publiques historiques de chemin de fer aura été menée à sa fin pro-

grammée, la nécessité d'une intégration services/infrastructure fera retour au nom même d'une rationalité économique et technique qui n'aura été que provisoirement maltraitée par un détour idéologique. Bien sûr, il ne restera alors plus grand-chose des statuts sociaux en vigueur dans ces entreprises et les monopoles intégrés reconstruits seront... privés. Le processus suivi permet surtout de briser des monopoles publics où l'existence de collectifs de travail combattifs constitue le dernier obstacle à l'instauration du dumping social dans le secteur ferroviaire. Il n'est pas indifférent que la réforme ferroviaire française ait été élaborée juste après le mouvement social de 1995, alors que déjà, en 1986-87, une puissante grève des cheminot-es avait mis le gouvernement en difficulté...

Le chemin de fer : une étroite interdépendance entre réseau et services.





DÉSINTÉGRATION « À LA FRANÇAISE » : CHOISIR LA PIRE DE TOUTES LES ORGANISATIONS, POUR PRIVATISER ENSUITE

En créant RFF par la réforme de 1997, le gouvernement français allait au-delà de la séparation strictement comptable entre la gestion de l'infrastructure et celle des services exigée par la première directive de libéralisation (n° 91/440). Soucieux d'afficher un pseudo-maintien de l'unité du système, les auteurs de cette réforme ont concocté une « usine à gaz » par laquelle la SNCF conservait l'entretien et l'exploitation des infrastructures pour le compte et sous les directives de RFF, dans le cadre d'une « Convention de gestion » négociée chaque année, par laquelle RFF rémunérait la SNCF pour ses missions de « gestionnaire d'infrastructure délégué ».

Compte-tenu des intérêts divergents des deux entités publiques, l'échec patent de cette organisation est apparu même aux plus obtus⁶. Après une étape en 2010, qui plaçait la gestion en temps réel des circulations ferroviaires (les postes d'aiguillage et de régulation) sous les ordres de RFF, le gouvernement décidait, après les Assises du ferroviaire, fin 2011, de réunifier complètement... non pas l'ensemble du système mais seulement la gestion complète de l'Infrastructure (maintenance et travaux, définition des horaires et des péages, gestion des circulations) dans l'établissement SNCF Réseau, distinct de l'établissement chargé des services ferroviaires (SNCF Mobilités), au motif que l'Europe l'imposerait, ce qui est une contre-vérité.

Avec la nouvelle réforme ferroviaire de 2014, aucun retour à l'efficacité d'un système intégré n'est donc à attendre, ce qui était possible dans le cadre des directives européennes existantes⁷.

Quel est donc le but recherché? Dès 1997, la désintégration avait gangrené l'ex-SNCF qui, sans y être obligée par des directives externes, a « segmenté ses clientèles » en adoptant une organisation par activité qui sous-tend désormais tout son fonctionnement, depuis ses directions centrales et régionales jusqu'aux établissements opérationnels et à leurs agents, maintenant dédiés aux « activités » que sont les Grandes Lignes, le Fret, les Transports Express Régionaux (TER), la banlieue de Paris, les gares... Le matériel roulant a aussi fait l'objet d'une « dédicace » aux activités, privant la SNCF du bénéfice d'une relative banalisation des matériels et niant la réalité, très présente dans l'économie du transport ferroviaire, des phénomènes de productions liées. Par le cloisonnement consécutif, les cheminot-es ont le sentiment de ne plus travailler tous dans la même entreprise.

Après la séparation complète de l'infrastructure qui constituait la « colonne vertébrale » de la SNCF, cette organisation permet de procéder à la vente « par appartement » de SNCF Mobilités. La dynamique des réformes de 1997 et 2014 conduira des intérêts privés à s'approprier les morceaux les plus rentables du transport ferroviaire, en bénéficiant des investissements publics passés et en laissant in fine à l'État la gestion des parties déficitaires, selon la méthode prédatrice propre au capitalisme: privatiser les profits et socialiser les pertes. ■ ■ ■

⁶ Cf. le chapitre sur la dette du système ferroviaire français.

⁷ Cf. le chapitre: « Pourquoi trois EPIC ? Les patrons mentent. »

LE CHEMIN DE FER EST UN SYSTÈME INTÉGRÉ

Le ferroviaire ne peut pas être comparé aux autres modes de transport. L'avion se déplace dans 3 dimensions, le camion et la voiture dans 2 avec possibilité de doubler et d'avoir le choix entre plusieurs routes d'un réseau dense pour aller d'un point à l'autre, mais le train circule dans une seule dimension sur un réseau bien plus limité et en diminution. Comme dans un tuyau, les trains se suivent sur la même voie, un train lent (marchandise) bloque le train suivant bien plus rapide, ce qui ne permet pas de les faire passer en même temps. Les marchandises expédiées vers une même destination sont mises dans un même wagon inséré dans un train qu'il quitte dans un triage pour prendre un autre train... Un voyageur monte dans une voiture, descend dans une gare, prend un autre train en correspondance... Le bon fonctionnement exige une planification exacte de l'ensemble des circulations par une seule entité gérant à la fois les correspondances, la cadence de chaque train sur une ligne de chemin de fer, le personnel au sol et dans les trains. Séparer ces organisations étroitement imbriquées, multiplier les exploitants, c'est désorganiser le système, lui imposer des contraintes supplémentaires, tenter d'harmoniser le tout par des contrats entre toutes les parties ; contrats, qu'elles doivent établir, négocier en prévoyant des factures réciproques ce qui génère complications, retards,

RÉ QUI NE PEUT PAS FONCTIONNER DIVISÉ

coûts de transaction, manque de réactivité voire impossibilité de rétablir une situation perturbée ; en effet, gérer au mieux ces moments exige la modification instantanée du plan de transport en connaissant les lignes, les sillons disponibles, les origines destinations de chaque train dont certains doivent se trouver au même moment dans la même gare pour les correspondances. Le chemin de fer ne peut pas se comparer non plus aux autres industries fonctionnant avec un réseau qui ne subissent pas les mêmes contraintes. Un opérateur électrique utilise le réseau des lignes ERDF, mais il injecte des électrons à un endroit et en vend d'autres ailleurs. Comment pourrait-il suivre et vendre les mêmes électrons ? C'est pourtant ce que fait le ferroviaire, en faisant entrer un voyageur ou une marchandise à un endroit et en le déposant à un autre. Accélérer une relation ferroviaire nécessite d'agir sur tous les paramètres dans une grande concertation : la qualité de la voie et l'ampleur des courbes qui permettent une certaine vitesse, les signaux qui autorisent cette vitesse et imposent la distance entre 2 trains se suivant, le matériel roulant, les arrêts qui prennent du temps, les sillons... Tous les techniciens ferroviaires le disent : le TGV n'aurait pas pu voir le jour avec la séparation RFF/SNCF, car il a fallu que des équipes Matériel et Infra coopèrent étroitement en toute confiance.

LES TENTATIVES DE PRIVATISER UNE PARTIE DU FERROVIAIRE

Nous sentons bien la volonté farouche des gouvernements de privatiser les chemins de fer... et leurs hésitations sur la façon de le faire, leurs erreurs, essais et reculs suivis de fuites en avant... selon les pays et les moments. Ces hésitations reflètent les grandes difficultés à privatiser les énormes monopoles naturels qu'ont toujours représentés les entreprises qui ont besoin d'un réseau important pour faire circuler un produit (électricité, trains...). Des économistes tâtonnent et cherchent toujours une théorie économique justifiant la politique néolibérale. En bref: l'ensemble de l'activité de ces entreprises ne rapporte pas assez de profits à court terme et représente un trop gros morceau pour être acheté d'un bloc, alors ils cherchent un découpage des entreprises intégrées verticalement pour vendre les parties rentables en petits morceaux aux nouveaux entrants. Ils sont ainsi confrontés à des dysfonctionnements générés par le découpage et à des surcoûts de fonctionnement (coûts de transaction) très importants.

LA THÉORIE DES 3 COUCHES

1 - L'infrastructure. Tout le monde admet l'échec de la privatisation en Angleterre pour 3 raisons: entrée quasiment impossible du privé qui devrait investir au départ des sommes colossales; impossibilité de demander à une entreprise commerciale d'investir sur le long terme (d'où l'accélération rapide de la dégradation des rails anglais déjà en mauvais état); seul le pouvoir politique peut décider un aménagement du territoire répondant aux besoins des populations. Même les plus libéraux demandent aujourd'hui que l'État conserve la maîtrise des infrastruc-

tures et la responsabilité des investissements... même si certains souhaitent que la gestion en soit confiée à une entreprise privée.

2 - Les opérations de commande et de contrôle, c'est-à-dire pour les chemins de fer la répartition et la gestion des sillons, les postes de commandement, voire les gares. Les partisans de la libéralisation insistent fortement sur l'autonomie et l'indépendance totale de cette deuxième couche, qui leur semble être un préalable garantissant le libre accès au réseau.

3 - Le service visible du consommateur: l'opérateur ferroviaire exploitant, dont on voit la multiplication dans certains pays.

Le chemin de fer demande une grande concertation. Le privatiser, c'est la désorganisation assurée.





LES RÉCENTES ÉTAPES DE LA PRIVATISATION EN FRANCE

L'objectif reste la séparation du ferroviaire en trois: l'infrastructure non rentable sous la responsabilité de l'État ; les opérations de commande et de contrôle des flux/circulations (la direction de la circulation ferroviaire, DCF); les exploitants faisant payer un service à des clients.

La création de RFF a représenté une première étape en séparant l'infrastructure du reste. La loi de 2014 franchit un pas de plus, elle transforme SNCF (Mobilités) en simple exploitant ferroviaire en lui prenant les 50 000 cheminot-es de la SNCF qui étaient à l'Infra et à la DCF, confiant ainsi à RFF (SNCF Réseau) la responsabilité des infrastructures, des travaux, de la répartition des sillons. Ces échéances respectent les étapes annoncées dès 2008 par le « spécialiste ferroviaire », le sénateur Haënel: obligation économique et sociale de privatiser par étapes, attendre 2009 pour créer la DCF à l'intérieur de la SNCF pour éviter les remous... et sortir la DCF de la SNCF, ce que réalise la loi de 2014.

La prochaine étape sera de ne laisser dans SNCF Réseau que l'infrastructure, de créer une autre entité avec la DCF et les gares qui pourra être ensuite confiée au privé vendant des services rentables.

Ces étapes avancent au rythme permis par la mobilisation des cheminot-es et de la

population. Si les libéraux arrivent à leur fin, cela aura pris des dizaines d'années. Rien ne dit qu'ils y arriveront. Les dégâts occasionnés par la séparation SNCF/RFF ont imposé une autre organisation, qui ne résout aucun des problèmes. La population va percevoir les reculs :

- du droit égal aux transports pour tous, partout et tout le temps, grâce à la tarification au km de plus en plus remise en cause,
- l'aménagement du territoire, notamment des dessertes dans les bassins à faible population, ce que la loi ferroviaire de 2014 remet en cause en donnant un pouvoir accru à des Régions manquant de moyens, libres de multiplier les liaisons par autocars, et qui seront avant tout soucieuses de leur « métropole »,
- l'environnement pour préserver la planète, car la loi de 2014 accélère le déclin du fer au profit de la route.

La loi de 2014 porte un autre objectif que la séparation pour privatiser, elle pousse aussi à abandonner tous les aspects moins rentables pour ne conserver au privé que le plus profitable, les trafics massifs dans des zones denses. Ce n'est pas nouveau, c'était le « plan Guillaumat » abandonné en 1979 grâce à la mobilisation des cheminot-es, qui a permis de gagner au moins trente-cinq ans.

Ces deux objectifs sont complémentaires : le système ferroviaire de 2014 ne peut pas fonctionner, il faut le réduire en ne gardant que l'essentiel. À nous d'argumenter, de montrer les conséquences néfastes de la loi de 2014 et de la libéralisation. C'est l'objet de cette brochure qui reprend l'essentiel de nos arguments. ■ ■



La casse du service des attaques

2005: POUR LA PREMIÈRE FOIS DEPUIS 1937 UN TRAIN PRIVÉ CIRCULE SUR LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

N « Nous enlevons les rails parce que nous refusons que le train privé CONNEX pille le service public ferroviaire ! » Tel était le titre d'un des tracts édités alors par la fédération SUD-Rail et l'Union syndicale Solidaires. Nous en reprenons ici une partie, qui montre le contexte et rappelle l'absence de beaucoup de forces sociales dans ce moment décisif.

public ferroviaire: nombreuses!

“

La circulation d'un train privé sur le réseau national, pour la première fois depuis la nationalisation des compagnies en 1937, ne peut se faire sans que nous réagissions. CONNEX, qui a déjà récupéré d'autres trafics jusque-là assurés par la SNCF, s'implante en France au moment où cette même société est chassée de Grande-Bretagne car elle ne satisfait pas aux conditions de sécurité minimales.

Déjà le 13 juin 2005, jour de la première circulation d'un train privé, des centaines de cheminots manifestaient contre la première circulation du train privé. Les cheminots furent expulsés des voies par les charges et les gaz lacrymogènes des gendarmes mobiles, pour faire place au train CONNEX! Et le 29 juin, le ministre délivrait une licence pour le transport de voyageurs à cette même société CONNEX. Début juillet, SUD-Rail et l'Union syndicale Solidaires proposait une suite à cette action, un prolongement concret à la campagne unitaire qui a permis la victoire du «non à la constitution européenne» du 29 mai 2005.

L'ensemble des organisations syndicales (fédérations de cheminots et structures interprofessionnelles) mais aussi toutes les composantes associatives et politiques des collectifs «pour le non» furent invités à deux réunions de préparation. C'est ainsi que nous avons construit le «camping des luttes» des 16 et 17 septembre.

Deux jours de convivialité, de débats... et d'action directe contre le train de la privatisation.

Avec des délégations de nombreux syndicats européens (RMT de Grande Bretagne, CGT d'Espagne, ORSA d'Italie, CGSP de Belgique, FNV des Pays-Bas), les syndicalistes de SUD-Rail et l'union syndicale Solidaires ont publiquement retiré un rail, sur cette ligne de service public aujourd'hui livrée à CONNEX.

C'est dans ces conditions que circula le premier train privé le 13 juin 2005.



■ LA CASSE DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE : DES ATTAQUES NOMBREUSES !

FACE AU CAPITALISME QUI DÉTRUIT: RÉSISTANCE ET DÉSObÉISSANCE CIVILE!

Lorsque les patrons licencient des milliers de personnes pour gagner plus de fric en allant exploiter les enfants du tiers-monde, c'est légal. Lorsque des spéculateurs accumulent les millions en laissant pourrir des immeubles dans lesquels des dizaines d'êtres humains trouvent la mort, c'est aussi en toute légalité. Lorsque le président de la République se fait payer ses repas, ses vacances, ses voyages par l'argent des citoyen-nes il trouve aussi les moyens pour que ça ne soit pas illégal... Patrons et gouvernants (avec les gouvernements Raffarin et De Villepin, c'est vraiment la même chose!) décrètent ce qui est légal... et ce qui ne l'est pas. Le 29 mai 2005, lors de l'exercice de démocratie directe que fut le référendum, une majorité s'est dégagée pour dire «non au libéralisme», «oui à la défense des services publics»? Ils n'en ont que faire! Il est des moments où il faut assumer des actions dites illégales, car elles sont légitimes. Nous ne prôtons pas l'action violente, minoritaire, irréfléchie, mais la résistance collective [...] «Savoir dire non, oser agir pour s'opposer au pire est indispensable. Les mots ne suffisent plus pour faire cesser cette volonté de marchandisation des services. L'action collective syndicale et citoyenne doit se mettre en place pour empêcher la dérive libérale». ■ ■

17 septembre 2005. Nous enlevons les rails parce que nous refusons que le train privé pille le service public ferroviaire !



■ LA CASSE DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE : DES ATTAQUES NOMBREUSES !

2011, LES ASSISES DU FERROVIAIRE DU GOUVERNEMENT SARKOZY

L'annonce des « assises du ferroviaire » a été faite par la ministre des Transports le 16 juin 2011, lors du colloque organisé à propos de la concurrence dans le transport ferroviaire régional de voyageurs. Ces assises ont donc une portée politique évidente, dès leur lancement. Dès juillet 2011, la fédération SUD-Rail situait les enjeux de ces assises, dans une expression fédérale dont nous reproduisons ici le contenu.

“

Nous ne reprendrons pas à notre compte l'explication de la fédération CGT selon laquelle cette annonce faite le matin du 16 juin est un acquis de la manifestation des cheminot-es qui s'est tenue l'après-midi. Outre le rapport au temps assez particulier, ce serait passé sous silence l'échec de cette manifestation en comparaison à celles du même type précédemment organisées... ce qui n'est jamais le meilleur moyen de progresser!

Par contre, nous affirmons que cette initiative gouvernementale est le fruit d'au moins deux éléments:

■ **La situation catastrophique du système ferroviaire**, ou plutôt la visibilité de plus en plus grande de cette situation: le caractère nuisible de l'organisation mise en place en 1996, et développée depuis, dont les conséquences quasi-quotidiennes ne peuvent plus être cachées.

■ **Le travail des organisations syndicales (notamment de SUD-Rail)**, celui des associations d'usagers dans leur champ d'activités, obligent le gouvernement à traiter les questions de fonds. Comme nous l'avons déjà écrit et dit, nous sommes à un point de rupture du système. L'organisation du système ferroviaire français (dont l'organisation de la SNCF est un des éléments) risque d'aboutir à des catastrophes en matière de sécurité. Si on ne change pas radicalement d'orientation, le ferroviaire pourrait bien se retrouver aux assises!

→ **Le gouvernement entend utiliser cela comme élément de propagande**, sur le modèle du « Grenelle de l'Environnement » : l'idée est de faire croire que « tout le monde réfléchit ensemble, à égalité, et que la décision sera collective ».

→ **L'opposition gouvernementale utilisera cela pour promouvoir ses solutions pour l'après-2012**; celles-ci varient un peu selon les partis politiques et aucun n'affiche à ce jour de position reprenant nos exigences sur les sujets essentiels (système ferroviaire intégré au sein d'une unique entreprise publique, la SNCF – convention collective nationale pour l'ensemble des travailleurs/ses du rail, sur la base du Statut et de la réglementation du travail de la SNCF qui doivent être améliorés). Nous retrouverons aussi dans ces assises les élu-es nationaux, régionaux, locaux,... aux discours et pratiques parfois contradictoires selon les terrains d'expression.

→ **Les associations d'usagers, les associations de défense de l'environnement porteront leurs préoccupations**. Sur plusieurs points, nous avons des convergences et c'est l'occasion de les formaliser car cela peut être utile pour défendre nos positions et nos revendications; sur d'autres, nous n'avons pas les mêmes intérêts,... car nous nos buts sont différents.

ET NOUS... ?

Quelle utilité pour nous? Cette question est nécessaire, pas seulement pour cette initiative; elle se pose pour tout ce qui nous est proposé, pour tout ce qui ne provient pas de nos propres décisions. Il en est ainsi, aussi, des innombrables réunions avec la direction SNCF par exemple. L'utilité ne se juge pas seulement à l'efficacité en termes de résultats immédiats; c'est un des éléments à prendre en compte mais pas le seul: la participation à des réunions peut être judicieuse aussi pour récupérer des informations, pour affirmer et défendre des positions, pour alimenter l'information aux salarié-es, dans le cadre d'une stratégie plus large où cette réunion n'est qu'un élément, etc. Dans aucun cas,

Ces thèmes sont ceux de deux des quatre commissions prévues dans le cadre des assises. Il s'agit pour nous d'y défendre nos positions, mais aussi d'utiliser ce cadre pour les faire connaître le plus largement possible. Sur le premier point, l'enjeu princi-

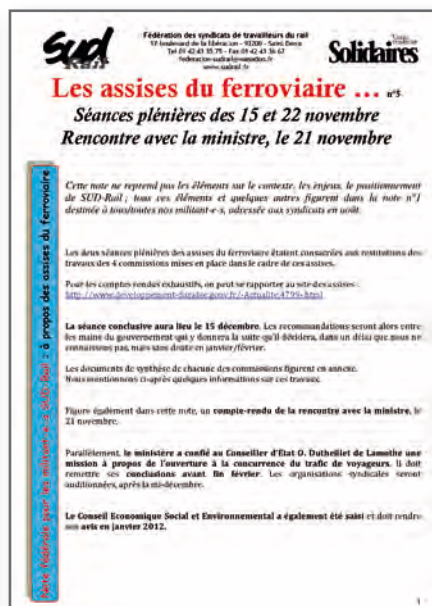
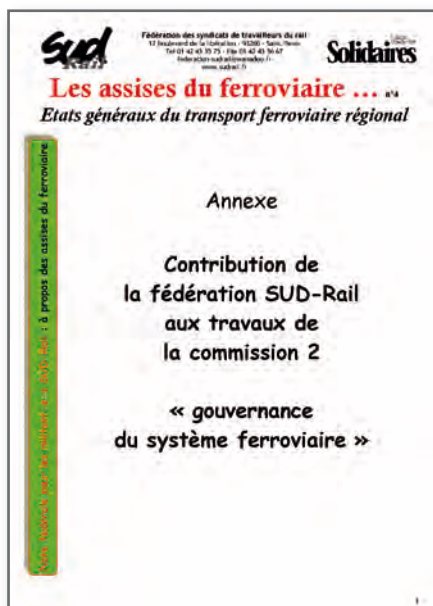
pal est de mener le débat vis-à-vis des organisations politiques (donc de leurs élu-e-s nationaux et régionaux aussi), pour qu'elles prennent position. C'est un prolongement des rencontres qui ont déjà eu lieu avec le Parti de Gauche, le Parti Socialiste, partiellement Europe Ecologie Les Verts.

Sur le second point, c'est l'occasion de faire connaître plus largement nos positions; en profitant de l'effet «d'actualité» de ces assises, nous devons nous adresser largement à l'ensemble des travailleurs et travailleuses du rail tout d'abord et plus largement aux salarié-es et à la population, via l'Union Solidaire. Sur le service public ferroviaire, nous avons déjà une base très solide à travers de nombreux écrits SUD-Rail.

«L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE» DU TRANSPORT FERROVIAIRE RÉGIONAL

Le gouvernement a lancé le débat sur la privatisation du transport ferroviaire régional des voyageurs, notamment à travers la publication du rapport Grignon, dont l'objet est d'examiner les conditions pour une telle mise en œuvre. Le PS (ou une partie du PS) s'engouffre dans ce débat sur des bases libérales peu éloignées (voir le rapport Savary qui considère que cette privatisation «est le sens de l'histoire»). La direction SNCF adopte une

Quelques exemples
des informations fédérales
SUD-Rail durant les assises.



attitude consistant à dire «on n'a pas d'avis sur cette d'orientation mais il faut s'y préparer». Toutes ces parties, avec plus ou moins de conviction selon les moments, essaient de faire croire que cette «mise en concurrence» est inéluctable.

C'est faux, **elle n'est nullement obligatoire (même les directives et règlements européens n'y obligent pas), elle n'est pas décidée. Ces assises nous permettent de marquer des points dans ce sens.** Puisqu'il s'agit de tout mettre à plat, de «dessiner les scénarios d'évolution possibles», **il ne peut y avoir de décisions fondamentales prises dans le même temps.** Nos premières interventions ont déjà beaucoup porté là-dessus, celles d'autres organisations syndicales aussi, et cela se retrouve également dans la déclaration unitaire des représentants CGT, SUD-Rail, UNSA, CFDT lors du conseil d'administration du 29 juin.

Parallèlement aux assises, le ministre du Travail a demandé un avis du Conseil économique, social et environnemental sur les recommandations du rapport Grignon pour janvier, «notamment sur la méthode et le calendrier». Le calendrier des assises prévoit une remise des conclusions mi-février. Vu la période, cela confirme que l'éventuelle mise en œuvre de celles-ci n'aura pas lieu avant les élections législatives de juin 2012. D'où l'importance de ne pas lâcher le gouvernement sur ce point: en nous impliquant dans ces assises, nous pouvons **mettre dans la balance du rapport de forces le fait que si des décisions fondamentales (comme la privatisation du trafic ferroviaire régional) sont prises en parallèle, nous dénoncerions le double discours, l'hypocrisie et l'aspect manœuvrier de cette initiative.** L'enjeu est bien sûr d'entraîner d'autres organisations syndicales sur un positionnement similaire car c'est ainsi que cette menace aura le plus de poids. Là encore, il ne s'agit pas de nous convaincre nous-mêmes, mais d'utiliser cette situation pour gagner (au moins) un an, et en profiter pour renforcer nos positions, convaincre plus largement, etc.

La dénonciation du contenu du rapport Grignon demeure nécessaire, mais dans cette perspective nous devons aussi expliquer les méfaits du rapport Savary, et il nous faut éviter que la direction SNCF puisse se cacher derrière l'épouvantail Grignon pour continuer à démanteler ce qu'il reste de service public ferroviaire. Surtout, **nous devons recentrer le débat sur le transport ferroviaire que nous voulons** (y compris pour cette partie «régionale»), sur les moyens nécessaires, sur l'organisation souhaitée, bref **sur nos réflexions plus que sur celles de rapports dont une des utilités est justement de limiter le débat sur leur vision des choses.**

LA REPRÉSENTATIVITÉ DE SUD-RAIL ET SOLIDAIRES

Ces assises sont organisées par le ministère et concernent l'ensemble du secteur ferroviaire. Le fait que SUD-Rail en soit partie prenante n'a aucune valeur de reconnaissance de notre représentativité au sens «légal» du terme; mais c'est un élément qui compte. Rappelons que si nous sommes «représentatifs» à la SNCF, dans la restauration ferroviaire (du moins une grande partie car il n'y a plus de branche depuis des années dans ce secteur), les personnels des CE et du CCE SNCF, nous ne le sommes pas par exemple dans le nettoyage ferroviaire, ni dans le transport ferroviaire privé¹. Pour ces deux derniers cas, des démarches sont en cours; il en est de même pour Solidaires par rapport au Conseil supérieur des transports et de l'intermodalité. L'insistance de la fédération CGT sur ce sujet de la représentativité, lors de la réunion du 19 juillet, montre qu'il y a bien un enjeu là aussi.

Il ne s'agit pas des assises de la SNCF, mais bien des assises ferroviaires. Pour nous qui sommes fortement porteurs de cette dimension «secteur ferroviaire», c'est une **occasion de réfléchir collectivement au travail que nous avons réalisé sur cette question**, sur les plans théorique (nos textes) et pratique (l'organisation des salarié-es du secteur). Nous devons insister sur cette dimension globale car une partie des participant-es voudront s'en tenir à dénoncer les insuffisances de la SNCF, pour mieux défendre la privatisation comme remède-miracle.

En dehors des opérations de communication médiatique que nous ne maîtrisons absolument pas (les deux phases de «consultation du public»), l'organisation pratique des assises s'articule autour de 3 temps:

- septembre 2011: mise en place de l'assemblée plénière, création des 4 commissions ;
- octobre 2011 à janvier 2012: ces 4 commissions auditionnent les «acteurs du ferroviaire» (dont les organisations syndicales), la plénière se réunit mensuellement pour suivre les travaux ;
- février 2012: remise aux ministres des conclusions. ■ ■

”

¹ Il s'agit là de la situation en juillet 2011; nous avons obtenu cette représentativité depuis qu'elle s'apprécie sur la base des seuls résultats aux élections professionnelles et n'est plus dépendante du bon vouloir de l'État.

2012, LE RAPPORT LE PAON AU CONSEIL ÉCO NO

Le Conseil économique social et environnemental (CESE) vote régulièrement des rapports; souvent dans l'indifférence générale. Il aurait pu en être de même pour celui présenté en duo par un dirigeant UMP, Jean-Marie Geveaux, et le responsable de la délégation dans cette instance, qui deviendra quelque temps plus tard le secrétaire de la confédération CGT, Thierry Le Paon. Fort heureusement, le vote « contre » du représentant de l'Union syndicale Solidaires et la campagne d'information de la fédération SUD-Rail permirent de mettre à jour les dangers des orientations proposées dans ce rapport. Quelques jours après sa parution, la fédération SUD-Rail l'analysait dans le tract fédéral ici reproduit.

“

Le CESE comprend des représentants des organisations patronales, syndicales et d'associations. **Le 27 juin 2012, il a voté majoritairement un avis, demandé par l'ex-gouvernement UMP**, qui, au-delà de l'apparence d'arguments contradictoires qui se veulent nuancés, considère comme inéluctable et incontournable l'ouverture à la concurrence, souhaite la commencer en l'expérimentant dans 3 ou 6 régions. Nous ne sommes pas surpris de

CO NOMIQUE SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL



Le rapport Le Paon sur l'ouverture à la concurrence du transport régional de voyageurs.

Lors de la séance plénière du Conseil économique, social et environnemental du 27 juin 2012, l'Union syndicale Solidaires, la Confédération paysanne ont voté «contre». Les délégations CFDT, FO, FSU se sont abstenues.

Parmi celles et ceux qui ont voté «pour» et soutiennent l'avis et ses propositions, on trouve des délégations syndicales (CGT, UNSA, CFTC, CGC), tous les représentant-es patronaux (MEDEF, CGPME, FNSEA,...), les chambres de commerce et d'industrie, des «personnalités qualifiées» comme Raymond Soubié l'ex-conseiller de Sarkozy...

L'appui à la privatisation du transport ferroviaire régional de voyageurs ainsi fourni par les patrons ou d'autres défenseurs du libéralisme économique; plus surprenant est le vote de cet avis par certaines organisations syndicales... Certes, un avis du CESE représente obligatoirement un compromis dans lequel toutes les positions syndicales ne se retrouvent pas, mais le problème de cet avis est qu'il s'agit d'un très mauvais compromis.

L'AVIS S'APPUIE SUR DES CONSTATS INCOMPLETS OU CONTESTABLES

→ **La régionalisation a permis un développement** de 20% de l'offre, de 40% la fréquentation, depuis les années 2000... oui, mais ce constat ne dit pas un mot sur les conditions qui ont permis cet essor: l'État a transféré les relations ferroviaires régionales aux conseils régionaux, avec une somme forfaitaire, mais les régions ont dû payer (par exemple 3,7 milliards en matériels pendant les 5 premières années) et le désengagement de l'État a accru les inégalités: les régions riches et denses ont pu investir davantage et récupérer des recettes de trains bien remplis; les régions pauvres et désertiques n'ont pas pu payer autant et n'ont pas récupéré beaucoup de recettes.

→ **L'augmentation des coûts des TER** pourrait, selon l'avis CESE, être limitée par la libéralisation progressive du ferroviaire, par la gestion de TER par le privé, avant même l'ouverture obligatoire à la concurrence en 2019. SUD-Rail conteste vigoureusement cette propagande libérale: oui, une dépense est positive lorsqu'elle permet d'améliorer un service public utile à tous, non, la concurrence ne fait pas baisser le prix d'un service public et cela se voit dans le prix de l'eau, de l'électricité, du gaz... Au contraire, la multiplication des exploitants ferroviaires augmente les coûts en ajoutant des dépenses inutiles de relations entre les différents exploitants (coûts de transaction), en créant des complications y compris juridiques, en désorganisant la cohérence des correspondances, en spécialisant les personnels et les matériels dédiés à une partie des activités et détériorant les synergies permettant la baisse des coûts globaux...

→ **Le CESE confirme que «le ferroviaire est un enjeu majeur pour la France en termes de compétitivité et d'accessibilité des territoires, de mobilité des personnes, mais également en matière sociale». Oui, mais il en déduit la nécessité d'une «évolution progressive et maîtrisée» vers la concurrence** pour amplifier la régionalisation (la région choisit son exploitant) et soi-disant ne pas fragiliser le TER. **SUD-Rail conteste cette déduction:** amplifier et conforter la place des TER nécessitent de les laisser au sein de la SNCF gérant les transports ferroviaires, et non de les découper en tranches confiées au privé.

L'avis du CESE met en avant quelques garde-fous pour éviter que le privé fasse n'importe quoi: tenter de garantir les critères de service public en les inscrivant dans le contrat de service public signé par le privé; conseils permanents au privé par la mise en place d'un comité de pilotage rassemblant toutes les parties pre-

nantes, notamment les salariés de la SNCF, qui prépare la loi et évalue sa mise en œuvre. **On comprend les craintes du CESE...**

Pour SUD-Rail, le plus simple pour garantir une bonne exploitation n'est pas de tenter d'imposer au privé la façon de gérer une ligne, mais de **laisser l'ensemble des lignes à une SNCF garante de l'ensemble du service public**. Cette centaine de pages de réflexions diverses seront vite oubliées... mais les 3 pages de recommandations très précises resteront pour tracer le chemin vers la privatisation.

L'AVIS DU CESE DONNE DES CONSEILS POUR BIEN RÉUSSIR LA PRIVATISATION

- **Une phase d'expérimentation début 2015.** « À l'instar de la méthode mise en œuvre pour la régionalisation des TER, des expérimentations devraient être conduites... parmi les régions volontaires. Elles pourraient débuter en 2015... » Très partisan, pour aboutir à cette proposition, le CESE a certes auditionné de façon normale le président de l'Association des régions de France (ARF) mais a bizarrement sélectionné pour un entretien particulier chaque responsable de la région Alsace (Conseil régional, CESER, directeur régional SNCF Alsace, directrice déléguée Ter). Bizarrement? Il s'agit de la seule région de droite qui demande depuis longtemps le droit de faire appel à la concurrence. Comme on dit, « dis-moi qui tu écoutes, je te dirai ce que tu penses ».
- **Une incitation financière à faire appel à la concurrence.** À part l'Alsace, les régions veulent l'efficacité d'un service public assuré par une seule entreprise publique. Les volontaires à l'expérimentation du privé ne se bousculant pas, le CESE propose une carotte financière: la privatisation « pourrait être proposée à 3 ou 6 régions via un appel à projets accompagné d'une subvention de l'État pour le financement des étapes de préparation ».
- **L'argent public finance le privé!** Le rapport propose **un appui aux régions expérimentant la concurrence**, en les aidant à préparer le cahier des charges et les appels d'offres. Pour aider le privé, il ne faut pas exiger de lui de gros moyens, ne pas l'obliger à reprendre une région entière mais lui proposer seulement un « groupe de lignes cohérent et équilibré de taille moyenne ». **De même, il faut lui fournir le matériel roulant**, que les conseils régionaux doivent récupérer avec « une juste indemnisation pour la SNCF ».
- **Les rédacteurs considèrent qu'il faut autoriser la SNCF à employer davantage de contractuel-les** aux mêmes conditions que le privé: « Il conviendrait d'abord d'examiner la possibilité d'assouplir, temporairement et par la voie de la négociation, le recours à un volant d'agents contractuels », pour soi-disant « affronter la

concurrence dans des conditions équitables» SUD-Rail y voit un dumping social, un alignement par le bas des salaires et conditions de travail.

→ **Pour les cheminot-es perdant leur emploi** du fait de l'appel d'offres attribué au privé: priorité au reclassement interne dans une autre région et, pour ceux voulant rester dans leur région, mise à disposition ou détachement dans le privé, qui n'acceptera pas le surcoût. **SUD-Rail craint le pire**: combien de temps la SNCF paiera-t-elle des agents travaillant pour le privé?

L'avis du CESE souhaite la réussite de l'expérimentation par le privé, qui permettra seulement ensuite, dit-il curieusement, la mise en place d'un cadre social harmonisé pour tous les salariés du ferroviaire.

Autrement dit, le CESE propose de commencer par privatiser, puis de n'envisager que plus tard les règles sociales à appliquer: c'est exactement ce qui s'est passé pour le fret ferroviaire, avec les conséquences sociales qui sont sous nos yeux.

Il conseille des étapes, pour aller vers une convention collective Voyageurs: «Introduction de clauses sociales dans les marchés publics ou délégations de service public», puis loi «en matière de durée et d'organisation du travail», enfin «accord de branche qui pourrait être un chapitre d'une convention collective du transport ferroviaire» inférieur à celui des cheminots puisque l'avis précise qu'il ne doit pas s'appliquer aux «personnels sous statut de la SNCF». Il présente ces étapes comme une «priorité ainsi donnée au dialogue social et à la négociation».

Pour SUD-Rail, les débuts de la privatisation ferroviaire ont montré que le privé offre des salaires et des formations inférieurs et de moins bonnes conditions de travail, y compris avec des conséquences néfastes sur la sécurité (ce que la SNCF veut copier avec une politique du risque calculé). **SUD-Rail refuse que le transport ferroviaire de voyageurs connaisse les mêmes énormes reculs que le fret dans le privé** et la pression de ce privé en concurrence pour renoncer aux acquis dans la SNCF. La réglementation SNCF (salaires, formation, conditions et temps de travail...) provient de dizaines d'années d'expérience pour garantir la qualité et la sécurité, elle constitue un seuil en dessous duquel il ne faut pas descendre.

Demander d'élaborer, après coup, un cadre social harmonisé sur la base du constat des statuts du privé et de la SNCF, va obligatoirement rogner les acquis des cheminots, mettre en péril la régularité, la qualité et la sécurité.

Pour faire passer la pilule auprès des cheminots et des organisations syndicales, la dernière recommandation souhaite que

cette privatisation soit mise dans un paquet comprenant aussi la reprise par l'État des 40 milliards d'euros de dette ferroviaire et la « question controversée de la séparation entre gestionnaire du réseau et opérateurs ferroviaires » ; ainsi, cet avis place à égalité le choix de réintégrer l'infrastructure et l'exploitation dans une entreprise unique et celui de l'éclatement total !

L'avis conclut sur un calendrier législatif et social : mise en place du comité national de pilotage de l'expérimentation en 2013, loi pour une expérimentation en 2014, ouverture de la négociation de la convention de branche en 2014, expérimentations régionales en 2015, évaluation de l'expérimentation puis négociation d'un cadre social harmonisé en 2018. ■ ■

”

La lettre économique

Comité du groupe SNCF ■ Comité d'Administration SNCF
 Comité Comité d'entreprise SNCF

N° 32 - 8 juillet 2012

Sommaire :

- Transport ferroviaire régional de voyageurs : Solidaires vote contre la privatisation ■ Plan stratégique de la SNCF ■ L'argent public subventionne le privé ■ Insécurité ferroviaire : 30 ans de danger social ■ La SNCF vend les immatériaux pour rembourser les banes ■ AVOIR TROIS vers la liquidation de l'entreprise ■ L'ÉLÉMENT : la SNCF adhère au RSE

Transport ferroviaire régional de voyageurs : nous avons voté contre la privatisation

L'Union syndicale Solidaires, après examen avec la Fédération Sud-Rail, émet un avis négatif sur le rapport présenté au Conseil Economique, Social et Environnemental (CESSE). L'objet même de celui-ci est de définir « les modalités que pourrait recueillir une ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional de voyageurs ».

Les directives européennes s'inscrivent dans ce domaine, jusqu'en décembre 2019. Il n'y a, pour nous, aucune raison que la priorité soit de répondre aux directives libérales de l'Union européenne ; au contraire, le rapport propose de « reculer dans ce processus, d'en faire le mode d'emploi et d'accélérer sa mise en œuvre ! Ce sont deux orientations fondamentalement différentes.

Le rapport du CESSE s'inscrit dans le prolongement des orientations fortes par le précédent gouvernement, en organisant dès 2015 des « expérimentations » de la privatisation du transport ferroviaire régional de voyageurs. L'urgence serait pourtant de tirer le bilan, d'ailleurs pour la sécurité, de la privatisation de transport ferroviaire de marchandises, cela conduisant à mettre en terme à cette fin en avant qui comprend aussi la privatisation de transport ferroviaire international de voyageurs.

Le rapport suggère que la privatisation s'effectue sur de petits lots pour que le privé puisse s'implanter plus facilement, avec transfert de la propriété du matériel vers la Région pour que le privé n'ait pas à le fournir.

Le rapport propose d'élargir le nombre de salariés à transporter au sein de l'ETIC SNCF (de ce qu'il en est) et de lancer la privatisation sur 3 à 4 régions avant de poser la question des règles sociales (comme cela a été fait pour le fret), avec les conséquences que l'on connaît !

Enfin, ce rapport pose sans résoudre la question essentielle de l'impact de la privatisation ferroviaire : sous ce prétexte, l'indispensable réajustement entre infrastructure et exploitation ferroviaires au sein de l'entreprise publique SNCF.

Tout ce qui concerne le « cadre social » ressemble à de l'habillage destiné à faire passer la pilule de la privatisation, encore une fois présentée comme obligatoire et non-débatte, ce qui est un mensonge.

Lors de la séance plénière du Conseil Economique, Social et Environnemental du 27 juin, l'Union syndicale Solidaires, la Confédération patronale ont voté « contre ». Les délégués (CGT, FO, FSU) ont voté « abstention ».

Par ailleurs, celles et ceux qui ont voté « pour » et soutiennent l'avis et ses propositions, ont trahi des obligations syndicales (CGT, UNSA, CFE, CGC), sous les représentations patronales (MIDEX, GDFP, ENXSA...), les Chambres de commerce et d'industrie, des « personnalités qualifiées » comme Raymond Bachelier l'ex-conseiller de Sarkozy...

A - L'urgence

1. L'urgence est de répondre aux directives européennes et européennes.

2. L'urgence est de répondre aux directives européennes et européennes.

3. L'urgence est de répondre aux directives européennes et européennes.

B - Recommandation 2.1

1. L'urgence est de répondre aux directives européennes et européennes.

C - Sur la méthode

1. L'urgence est de répondre aux directives européennes et européennes.

D - Mettre en place les modalités techniques nécessaires

1. L'urgence est de répondre aux directives européennes et européennes.

SUD-Rail redit son opposition à la privatisation.

LA CASSE DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE : DES ATTAQUES NON BREUSES !

2013, LES RAPPORTS AUXIETTE ET BIANCO

En avril 2013, une nouvelle étape est franchie vers la future loi ferroviaire, lors de la publication de deux rapports commandités par le gouvernement. Jacques Auxiette qui est alors le président (PS) de la commission transports de l'Association des Régions de France et un ancien ministre des transports (PS), Jean-Louis Bianco, ont rendu leurs copies. Une nouvelle occasion pour la fédération SUD-Rail de faire connaître ses positions.



PRÉPARENT LA LOI

« Grignon, Dutheil et de Lamothe, Lepaon-Gevaux, Auxiette-Bianco, les rapports sur le transport ferroviaire se succèdent. Tous ont un point commun: ils ne partent pas des besoins de la collectivité en matière de service public ferroviaire pour déterminer les moyens et l'organisation à mettre en œuvre. Ils ne cherchent qu'à répondre aux revendications des libéraux qui veulent privatiser les profits et collectiviser les pertes. Il s'agit pour eux de satisfaire les exigences de la Commission européenne et de tous ses supporters, au-delà même des obligations législatives actuelles. Le rapport Bianco s'inscrit dans cette tradition. La fédération SUD-Rail souhaite qu'il rejoigne les publications précédentes, aux oubliettes de l'histoire ferroviaire. Bien entendu, des constats dressés par Jean- Louis Bianco sont réels, certaines propositions sont de bon sens. Mais la logique d'ensemble est dangereuse, car elle valide l'éclatement interne de la SNCF mise en œuvre depuis des années, n'impose pas la nécessaire réintégration infrastructure/exploitation, ne traite pas les questions sociales, et facilite les privatisations des secteurs rentables au profit d'une logique d'ensemble dangereuse!

LA POSITION DE SUD-RAIL N'A PAS VARIÉ DEPUIS 1997

Nous l'avons réaffirmé lors de nos auditions par J.L. Bianco et J. Auxiette: nous revendiquons la réintégration complète de la gestion de l'infrastructure dans la SNCF, sous forme d'une direction de l'Infra dans un seul EPIC SNCF. Cette solution, la plus juste en termes d'efficacité organisationnelle, sociale, économique, est compatible avec les actuelles directives européennes qui n'imposent qu'une séparation comptable entre gestionnaire d'infrastructure (GI) et entreprise ferroviaire (EF) avec des comptes de bilan distincts, et donc pas de séparation organique.

Les dangers d'une fausse réintégration!

Nous notons l'abandon de la solution consistant à transformer RFF et SNCF en deux Sociétés Anonymes. La fédération SUD-Rail avait fermement rejeté cette hypothèse et montré qu'il était juridiquement possible de garder une entité publique, contrairement à ce qu'affirmaient alors dirigeants de SNCF et RFF et les cabinets ministériels. Il y aurait désormais trois EPIC, les deux préexistants (SNCF et RFF) et un «établissement de tête». Les compétences confiées à celui-ci ne permettent pas de parler de réintégration de la gestion de l'infrastructure au sein de la SNCF, loin de là. Plus de 50 000 cheminot-es de l'Infra et de la DCF, actuellement à la SNCF (EF) seraient transféré-es au GI. Cette organisation accentue l'éclatement entre un Gestionnaire d'infrastructure renforcé et une entreprise ferroviaire publique affaiblie. Ces rapports ne doivent pas être la loi ferroviaire qui sera connue fin juin. D'ici là, SUD-Rail propose de mener campagne, ensemble, pour la prise en compte des besoins des usagers et des travailleurs-ses du rail.

BIANCO ET AUXIETTE VALIDENT LA CASSE DE LA SNCF !

La casse continue ! Les rapports font silence sur la verticalisation de la SNCF (organisation par branche/activité, dédicace dogmatique des moyens humains et matériels, rapports marchands entre les services, casse de l'entreprise intégrée). Ce point est pourtant essentiel ; ne pas le traiter revient à cautionner la politique menée depuis des années, qui va à l'encontre de la satisfaction des besoins du service public ferroviaire.

LA RÉGIONALISATION... POUR DE NOUVELLES PRIVATISATIONS !

La régionalisation est utilisée, au prétexte de placer la décision sur les TER au plus près de leurs utilisateurs/trices et de respecter la transparence vis-à-vis des Autorités organisatrices (AO), pour accroître la fragmentation du système ferroviaire national (variabilité régionale des conditions sociales, des modalités d'organisation du service public, privatisation de l'entretien des infrastructures ferroviaires, retrait de lignes du réseau national, etc.). Auxiette va encore plus loin, en condamnant la péréquation tarifaire et en revendiquant la privatisation des ateliers, du matériel roulant, etc.



Éclatement ou renforcement du service public ? La logique d'organisation des TER doit être celle du service public unifié, de la péréquation, et non celle de rapports purement marchands entre le système ferroviaire public et les AO (recherche exclusive du « moins-disant ». Par ailleurs, le projet de loi dit « décentralisation » est lourd de menaces pour l'avenir du service public ferroviaire.

PRIVATISER LES PROFITS, SOCIALISER LES PERTES... ÇA SUFFIT !

Le rapport Bianco évoque la dette du système ferroviaire public, sans proposer de solution. Pour SUD-Rail, il s'agit non d'une dette mais du coût pour la collectivité d'un service utile à tous. Elle doit être logiquement considérée comme une dette publique et donc reprise par l'État d'une façon



Unité syndicale pour
le service public ferroviaire!
Organisons l'action
pour imposer
des négociations
sur nos revendications !

Pour SUD-Rail, le statut des cheminot-es ne saurait être remis en cause et la réglementation du travail qui existe dans l'entreprise historique SNCF doit constituer un socle à minima et doit être améliorée. Nous refusons un «point d'équilibre» entre la réglementation de l'opérateur historique et celle des organisateurs du dumping social (entreprises de transport ferroviaire privées ou sous-traitantes), car ce serait précisément donner droit au dumping social.

Améliorer les conditions de travail de tous!

Pour SUD-Rail, la future convention collective nationale du secteur ferroviaire (qui ne doit pas remettre en cause le Statut) doit concerner le transport ferroviaire de fret comme de voyageurs, le nettoyage ferroviaire, la restauration ferroviaire, les services en gare, la maintenance ferroviaire, la prévention-sécurité dans les installations ferroviaires, les CE et CCE SNCF, les filiales SNCF (et du futur «PPU».) Un périmètre large permet d'éviter le dumping social et la privatisation rampante par le recours systématisé à la sous-traitance auquel procède G. Pepy. ■ ■ ”

ou d'une autre, progressivement et sur longue période s'il le faut. C'est du reste ce que prévoyait la première directive européenne de libéralisation ferroviaire (n° 91-440) avant toute ouverture à la concurrence; c'est ce qui a été fait par d'autres États et pas en France. Il en est des directives européennes comme des lois nationales: Celles et ceux qui dirigent s'assoient dessus lorsqu'elles les dérangent.

IL FAUT AMÉLIORER LES DROITS DES TRAVAILLEURS/SES DU RAIL

Les droits sociaux des travailleurs/ses du rail sont peu évoqués dans le rapport Bianco. Auxiette, lui, réclame «une organisation plus efficiente», «les mobilités [du personnel] nécessaires», «une plus grande polyvalence».

LES POSITIONS, PROPOSITIONS ET REVENDICATIONS DE SUD-RAIL

Le 2 juillet 2013, le ministre des Transports reçoit les fédérations syndicales, pour échanger à propos du futur projet de loi ferroviaire. C'est l'occasion pour la fédération SUD-Rail de communiquer au ministre mais surtout publiquement un document synthétisant nos propositions, critiques et arguments.





La réforme de l'organisation du système ferroviaire est au cœur de beaucoup de réunions, de rapports, de prises de position diverses, depuis plusieurs mois. La fédération SUD-Rail, et plus globalement l'Union syndicale Solidaires car nous considérons que le sujet a une forte dimension interprofessionnelle, ont fait part de propositions et de revendications. Nous refusons que la loi ferroviaire, dont le gouvernement souhaite la promulgation dans les prochains mois, soit une nouvelle attaque contre les droits des travailleurs et travailleuses du secteur ferroviaire; nous refusons qu'elle ignore les besoins de la collectivité en matières de transport. Au contraire, ce doit être l'occasion de reconstruire le service public ferroviaire au sein d'une politique des transports intégrant les aspects sociaux, écologiques, techniques et économiques. Notre intervention porte sur les quatre aspects de la nécessaire réforme de l'organisation du système ferroviaire: la politique des transports, la reconstruction d'un service public ferroviaire unifié, le traitement de la pseudo-dette du système ferroviaire, la dimension sociale avec le statut, la réglementation du travail et la définition de la population concernée.

LA LOI FERROVIAIRE ET LA POLITIQUE DES TRANSPORTS

Les indications données jusqu'à présent quant à la future loi font craindre que l'impasse soit faite sur la nécessité de redéfinir une politique des transports assurant une transition écologique de nature à répondre aux défis énergétiques et environnementaux à court terme.

En rester là, non seulement serait affaiblir la portée réelle des nouvelles dispositions concernant l'organisation du système ferroviaire, mais surtout ce serait accepter par exemple que la part du transport de

fret par le rail diminue toujours plus au profit du transport routier. Les suppressions d'emplois et les fermetures de gares de triages, de lignes ferroviaires et de points de dessertes fret, découlant de l'abandon du wagon isolé, entraînent une perte des compétences et une destruction irréversible de l'outil public ferroviaire.

Alors que la réduction de la production de produits pétroliers a déjà commencé et que le remplacement d'une partie du transport routier doit être planifié sans tarder, la politique de rétractation du réseau ferroviaire menée par les directions SNCF et RFF depuis des années tend à rendre impossible une éventuelle relance du transport de marchandises par chemin de fer dans notre pays. Une fois les voies ferrées déposées et les terrains vendus, puis construits, on ne pourra plus jamais rétablir de dessertes ferroviaires. De nombreux territoires ne pourraient plus être desservis du tout dès lors que le carburant routier sera devenu trop rare et donc trop cher, phénomène inéluctable à l'horizon de quelques décennies, auquel s'ajoute l'incompatibilité du tout-routier avec les mesures indispensables pour faire face à l'urgence climatique. **Crédibiliser le futur projet de loi ferroviaire passe par l'arrêt immédiat des restructurations internes à la SNCF qui ont notamment pour effet de détruire l'activité fret ferroviaire.**

La loi ferroviaire doit permettre d'instaurer dans la durée une politique des transports inséparablement sociale et écologique, par la création d'un grand service public de transport ferroviaire et routier de marchandises. En effet, lui seul permettra d'organiser démocratiquement une politique vraiment efficace de préservation de l'environnement et de lutte contre le changement climatique, tout en tenant compte des conditions sociales des salariées du transport. Cette politique sera

fondée sur la complémentarité entre les modes de transport et devra garantir l'utilisation de chacun d'eux selon son efficacité sociale et environnementale.

L'enjeu est de taille, puisqu'il consiste à sauvegarder d'abord, à développer ensuite, un bien public indispensable à une politique des transports radicalement nouvelle qui réponde aux besoins des populations, donc au service de l'intérêt général, qui garantisse aux salarié-es du secteur des transports des conditions sociales correctes et participe à l'instauration d'une qualité de vie satisfaisante, aussi bien localement que globalement.

IL FAUT UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE UNIFIÉ INTÉGRANT INFRASTRUCTURE ET EXPLOITATION

La position de SUD-Rail n'a pas varié depuis 1997. Nous revendiquons la réintégration complète de la gestion de l'infrastructure dans la SNCF, sous forme d'une direction de l'Infra dans un seul EPIC SNCF. Cette solution, la plus juste en termes d'efficacité organisationnelle, sociale, économique, est compatible avec les directives européennes qui n'imposent qu'une séparation comptable entre gestionnaire d'infrastructure (GI) et entreprise ferroviaire (EF) avec des comptes de bilan distincts, et donc pas de séparation organique.

Une telle modalité de réintégration constitue la meilleure et la plus simple façon d'assurer la fiabilité, la sécurité, la disponibilité et un fonctionnement correct du système ferroviaire. La recherche d'un compromis satisfaisant entre les contraintes d'entretien courant et de modernisation de l'infrastructure, d'une part, et de qualité des services rendus aux usagers, d'autre part, implique une unité de stratégie et d'action entre la gestion de l'infrastructure et celle des services.

Les missions confiées à J.-L. Bianco et J. Auxiette, les premières prises de position ministérielles sur la future loi, s'inscrivent dans une évolution libérale des directives européennes imposant une séparation organique entre GI et EF. Il en est ainsi de l'organisation avec trois EPIC, les deux préexistants (SNCF et RFF) et un «établissement de tête». Les compétences confiées à celui-ci ne permettent pas de parler de réintégration de la gestion de l'infrastructure au sein de la SNCF, loin de là. Plus de 50000 cheminot-es de l'Infra et de la DCF, actuellement à la SNCF (EF) seraient transféré-es au GI. **Cette organisation accentuerait l'éclatement entre un Gestionnaire d'Infrastructure renforcé et une Entreprise Ferroviaire publique affaiblie.** L'organisation projetée correspond aux injonctions de la Commission européenne qui veut que la future loi ferroviaire française anticipe ce qu'elle souhaite imposer dans le quatrième «paquet ferroviaire» européen.

Une autre voie est possible: être ferme lors des futures discussions sur ces directives européennes et repousser les diktats de la Commission. D'autres décisions politiques sont possibles, si tant est qu'il y ait la volonté de les défendre, de les imposer contre les tenants de la loi de la jungle économique rebaptisée «libéralisme».

Les actuelles directives européennes n'imposent absolument pas la mise en place de trois Etablissements Publics à caractère Industriel et Commercial (EPIC) distincts. Elles n'exigent de séparation organique que pour ce que le charabia technocratique nomme «les fonctions essentielles»: l'adoption des décisions quant à la tarification de l'infrastructure (péages) et à la répartition des sillons. De nombreux «responsables», à commencer par le président de la SNCF, entretiennent sciemment la confusion entre ces «fonctions essen-



tielles» et les «facilités essentielles». Ces dernières n'ont pas à être séparées: selon les termes mêmes des directives européennes, il ne s'agit que des services et prestations qui doivent être obligatoirement fournis, par le GI ou l'EF historique qui en dispose, à toutes les EF qui opèrent sur le réseau ferroviaire. Il en est ainsi, par exemple, de la fourniture par le GI de l'énergie électrique de traction et, par l'EF historique, de l'accès aux voies et installations de services telles que les gares de triages, les voies de garage, les installations d'entretien, de nettoyage, de ravitaillement en combustible, etc. Même en se plaçant dans le cadre imposé par les directives européennes, dont nous

contestons par ailleurs la légitimité au regard de la démocratie et l'efficacité au regard des expériences déjà subies, seules les deux «fonctions essentielles» citées ne pourraient faire partie d'une entreprise publique unifiée.

Pour l'attribution des sillons, la directive 2012/34/UE du 21 novembre 2012 est claire: la «fonction essentielle» est limitée à la seule «décision» d'attribution des sillons; il est tout à fait possible que cette responsabilité soit attribuée à un organisme public indépendant aux responsabilités ainsi circonscrites, sans pour autant exclure de l'entreprise publique les horairistes. Quant à la fixation des péages, pour SUD-Rail ce devrait être une responsabilité des pouvoirs publics, car c'est un élément important de la politique des transports.

Au sein d'une entreprise publique unifiée, des services différents sont bien entendu envisageables et même nécessaires. Là aussi, l'expérience ferroviaire le montre.

La réalité de ce qu'est la SNCF aujourd'hui montre qu'il y a besoin d'une «structure de tête» transverse, forte. Les dirigeant-es SNCF s'emploient depuis des années à atomiser les directions qui jouaient ce rôle, et notamment la direction R.H. et ses diverses composantes qui garantissaient une gestion et un mode de fonctionnement harmonisés au sein de l'ensemble de l'entreprise. Tous les cheminot-es, qu'ils et elles soient rattaché-es hiérarchiquement et fonctionnellement aux services du type GI ou à ceux du type EF, devront dépendre de cette unique «structure de tête» pour leur garantir le maintien et l'égalité des droits en matière de statut, de réglementation du travail, de prévoyance et de retraite, etc. La loi doit conférer autorité sur les services correspondant à l'EF et au GI, à la direction générale unique transverse, «structure de tête», afin qu'elle puisse assurer la réintégration du système ferroviaire public, en

garantissant son unicité de stratégie et d'action sur les plans humain, technico-industriel et de gestion. Elle ne doit pas se limiter à un pilotage financier comme le ferait une holding privée.

Le GI dispose d'une capacité intrinsèque à imposer à l'EF publique une optimisation du système à son seul profit. Or, l'EF publique étant en contact direct avec les usagers, c'est à elle qu'il revient de prendre l'initiative de transformer les besoins des usagers en offre de transport. Confier au GI une mission de nature «régalienne» sans lien avec les besoins des usagers est incompatible avec le bon fonctionnement d'un système ferroviaire et du service public associé.

Nous notons que les orientations actuelles conduiraient à rendre le GI propriétaire de plein droit du réseau ferré national, comme l'est RFF depuis 1997. Nous considérons que l'entreprise publique unifiée devrait n'en être qu'affectataire (comme l'était la SNCF avant 1997), la propriété du réseau revenant directement à l'État, en tant que bien public collectif.

La réintégration doit aussi concerner l'organisation interne à l'entreprise publique:

nous revendiquons, en tant que condition de crédibilité du projet, qu'il soit mis fin à la «verticalisation» de la SNCF (organisation par branche/activité, dédicace dogmatique des moyens humains et matériels) afin de retrouver l'efficacité permise par l'existence de phénomènes de productions liées. Pour être effective, la réintégration suppose d'avoir lieu à la fois «par le haut» (contenu et missions de la structure de tête) et «par le bas» (rapprochement des équipes opérationnelles de production des services). Ce point ne doit pas être ignoré et renvoyé à l'organisation interne et aux libres choix de la direction de la SNCF: il est totalement structurant dans le cadre du processus global et ne pas le traiter reviendrait à cautionner la politique menée

depuis des années, qui va à l'encontre de l'efficacité et de la satisfaction des besoins du service public ferroviaire.

Le contenu et les missions de la Direction générale transverse, structure de tête du futur établissement public unifié, doivent assurer la réintégration «par le haut». Pour assurer un véritable pilotage industriel, stratégique et de métiers, selon une logique globale de service public et avec les capacités techniques nécessaires à l'arbitrage entre les contraintes de gestion de l'infrastructure et celles de la qualité des services ferroviaires, la structure de tête ayant autorité aussi bien sur les services de Gestion de l'infrastructure que sur ceux de l'Exploitation ferroviaire, doit être en charge:

- de la gestion des ressources humaines (statut et réglementation du travail, études générales et directives en matière de «facteurs humains»: ergonomie et veille en sciences humaines et sociales – notamment les questions de souffrance au travail, recrutement, politique salariale, gestion des métiers communs, animation transverse de la formation,...) ;
- de la stratégie du système ferroviaire public dans son ensemble; notamment, tout contrat de plan ou convention avec l'État doit être commun à l'entreprise publique, et non spécifique au GI d'une part, à l'EF d'autre part, de l'architecture et du pilotage de la sécurité-système pour l'ensemble «Infrastructure et Services ferroviaires» ;
- de l'instruction et de l'approbation de tous les investissements, y compris de renouvellement, à partir d'un certain montant à fixer ;
- de l'instruction et de l'approbation des référentiels des diverses activités, de l'arbitrage des conflits pré-opérationnels, techniques et commerciaux, pour l'ensemble EF+GI, avec donc, à ce niveau

transverse, les compétences humaines pour l'assurer ;

- de la recherche ferroviaire publique (toute innovation ferroviaire nécessite en effet de tenir en main l'ensemble « infrastructure/mobiles », comme le montre le fait qu'aucune innovation réelle n'a plus été introduite dans le secteur depuis 1997) ;
- de la politique et des actions qui relèvent de la protection de l'environnement et du « développement durable » (pour la même raison) ;
- des finances et du contrôle de gestion, de l'audit ;
- de la communication pour l'ensemble du système ferroviaire public.

Le rapprochement des équipes opérationnelles est nécessaire à la réintégration « par le bas ». L'isolement de la direction de la circulation ferroviaire (DCF) au sein de la SNCF et son rattachement hiérarchique à RFF, auxquels a procédé la loi ORTF du 8/12/2009 n'ont répondu à aucune obligation de la législation européenne. Par son jugement du 28/2/2013, la Cour de justice de l'Union européenne a d'ailleurs débouté la Commission de l'UE en reconnaissant à la Hongrie le droit de confier à une EF la gestion des circulations ferroviaires, qui n'est en rien une « fonction essentielle ». C'est pourquoi, dans l'optique d'assurer une réintégration au niveau opérationnel du système ferroviaire public, SUD-Rail revendique que la DCF ne soit pas coupée de l'exploitation ferroviaire. En effet, la gestion en temps réel du trafic relève complètement de l'opérationnel et fait partie des fondements de la sécurité et de la qualité des services ferroviaires effectifs, alors que la gestion de l'infrastructure au sens propre a lieu en amont, en temps différé. Il y a urgence à reconstruire la nécessaire synergie en temps réel des équipes de terrain (aiguillage et manœuvre des trains,

par exemple), actuellement mise en danger, et de beaucoup mieux gérer les aléas de production. Cela passe par :

- le maintien de l'intégrité, donc des compétences pointues des personnels, de la « filière 27 » (mouvement et sécurité : aiguilleurs et régulateurs en temps réel du trafic, régulation à ne pas confondre avec celle du système ferroviaire) ;
- le maintien du caractère « multi-activités », donc la réintégration opérationnelle, des Etablissements d'exploitation, que G. Pepy s'ingénie à affecter par activité depuis des années, au détriment de l'articulation des services ferroviaires et de la reconnaissance des métiers des cheminot-es ;
- la gestion unifiée de la « filière 27 » par la structure de tête, afin d'assurer les complémentarités, les passerelles entre métiers, la formation... ;
- la pérennisation de cette filière qui est une des richesses du monde ferroviaire, construite par l'expérience de 180 ans.

LA RÉGIONALISATION PRÉTEXTE À DE NOUVELLES PRIVATISATIONS !

Au prétexte de placer la décision sur les TER au plus près de leurs utilisateurs/trices et de respecter la transparence vis-à-vis des Autorités organisatrices (AO), la régionalisation est instrumentalisée, pour accroître la fragmentation du système ferroviaire national. Les casseurs du service public ferroviaire ont des plans précis :

- variabilité régionale des conditions sociales et des modalités d'organisation du service public ;
- privatisation de l'entretien des infrastructures ferroviaires ;
- privatisation des ateliers ;
- privatisation du matériel roulant, retrait de lignes du réseau national, condamnation de ce qu'il reste de péréquation tarifaire.

SUD-Rail exige une remise à plat des relations SNCF/Régions. Au lieu de contrats, pourquoi ne pas faire en sorte que la SNCF (Établissement public) exploite les TER en Régie afin de garantir la transparence et d'éviter toute mise en concurrence? Même si, pour cela, la SNCF est contrainte de renoncer à privatiser, par le truchement de ses filiales comme Kéolis, des réseaux ferroviaires publics d'autres pays!

Les contrats TER actuels, construits sur le principe de la Délégation de service public, donc sur des rapports uniquement marchands, **ouvrent la voie du privé en 2019**. Pour organiser la privatisation du transport régional de voyageurs, la direction SNCF finit de vider les Directions Régionales de leurs composantes transverses. L'exclusion des établissements et des cheminots du Fret hors du périmètre des Régions SNCF fut une première étape; l'expérience, les dysfonctionnements, l'absence de complémentarité voire la concurrence entre services, confirment que nous avions raison de nous y opposer. Qu'à cela ne tienne! La direction SNCF a poursuivi ses travaux de démolition de l'entreprise publique, en multipliant les structures interrégionales. C'est ainsi que la création des Territoires de production infrastructure, qui ne correspondent pas aux Régions SNCF, a quasiment fait disparaître le rôle de ces dernières pour tout ce qui concerne les métiers de la maintenance et des travaux Infra.

Désormais, elle passe un cran supplémentaire, en décidant de sortir des Régions les cheminots et cheminotes des CMGA, des Agences famille, de la Surveillance générale, des Services sociaux, etc. **Les dirigeant-es de la SNCF et de RFF prévoient des organisations territoriales différentes entre les services relevant de la gestion de l'infrastructure** (autour d'une douzaine de « Territoires de pro-

duction») **et ceux relevant de l'exploitation ferroviaire** (les Régions SNCF limitées au transport régional de voyageurs et l'organisation séparée du Fret). Comment parler de réintégration et d'unification du système, avec un tel éclatement dans l'organisation!

QUELQUES POINTS DE RUPTURE ENTRE RÉINTÉGRATION ET DÉSINTÉGRATION

Notre positionnement, concernant le retour à une entreprise intégrée, n'est pas abstrait; il repose sur le bilan des années passées, notamment de la désorganisation mise en place depuis 1997. Il est cohérent avec nos revendications d'un service public ferroviaire répondant aux besoins de la collectivité, et s'oppose aux privatisations et à la casse de l'entreprise publique. Nous voyons bien qu'il y a une volonté de brouiller les réflexions (à l'exemple de ce qui nous disions plus haut à propos des « fonctions essentielles » et des « facilités essentielles ») et d'entretenir des confusions quant aux conséquences des modes d'organisations, notamment autour du nombre d'établissements publics.

■ LA CASSE DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE : DES ATTAQUES NOMBREUSES !



L'organisation en trois établissements publics distincts envisagée par le gouvernement et les directions de la SNCF et de RFF montre, une fois de plus, leur volonté de devancer les désirs de la Commission de Bruxelles. Ils veulent mettre en place un EPIC de tête qui serait un ectoplasme à caractère provisoire, qu'il leur suffira de supprimer d'ici quelques temps pour aboutir à une séparation institutionnelle totale entre GI et EF, comme en rêvent celles et ceux qui ont concocté le projet de 4e paquet ferroviaire pour satisfaire leur obsession de bousiller les derniers établissements publics, afin d'en confier les morceaux les plus juteux aux propriétaires des capitaux privés.

Aussi, nous pouvons résumer ainsi nos exigences pour une réelle réintégration du système ferroviaire :

- Un seul contrat de plan ou convention avec l'État. Les objectifs et les moyens ne peuvent pas être appréciés séparément pour la Gestion de l'infrastructure d'une part, pour l'Exploitation ferroviaire d'autre part; cela constituerait un ferment de désintégration.
- Le conseil d'administration de l'entreprise publique unifiée doit être... unique et coordonner les activités de l'ensemble de l'entreprise. La création de CA séparés, concomitante aux 3 EPIC voulus par le gouvernement, confirme qu'il ne s'agirait pas alors de réunification.
- La gestion du personnel doit également être unifiée. L'exemple de la « filière 27 » est emblématique; il faut mettre un terme à son éclatement. Pour tous les métiers de cheminot-es, l'embauche au Statut doit redevenir la règle.
- L'organisation territoriale de l'entreprise unifiée doit confirmer son caractère intégrée. Nous refusons des découpages différents entre les structures relevant de l'exploitation ferroviaire d'une part,

de la gestion de l'infrastructure d'autre part. L'existence de directions régionales intégrant l'ensemble des activités de l'entreprise unifiée est nécessaire.

- De telles orientations, si elles étaient effectivement retenues, pourraient-elles être mises en œuvre de manière crédible par les dirigeant-es de RFF et de la SNCF qui ont cassé le service public ferroviaire depuis des années, qui ont découpé la SNCF pour qu'elle serve au mieux les intérêts privés, qui ont justifié durant 15 ans l'éclatement RFF/SNCF après l'avoir même organisé en 1996... ?

LA « DETTE » EST UN PRÉTEXTE POUR S'ATTAQUER AU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

Aussi bien dans les rapports Bianco et Auxiette que dans les déclarations gouvernementales, la dette dite du système ferroviaire public est évoquée sans proposer de solution pour délivrer celui-ci de ce boulet qui paralyse son fonctionnement et son développement. Elle devrait être logiquement considérée comme une dette publique puisqu'elle existe, pour l'essentiel, du fait de charges d'infrastructures qui sont de la responsabilité des pouvoirs publics (l'autre partie de la dette est due aux prêts pour la rembourser...). D'ailleurs, pour SUD-Rail, il s'agit non d'une dette mais du coût pour la collectivité d'un service utile à tous.

Sur ce sujet, nous formulerons la sixième exigence de notre organisation syndicale :

- La « dette » doit être reprise par l'État d'une façon ou d'une autre, progressivement et sur longue période s'il le faut. C'est ce que prévoyait la première directive européenne de libéralisation ferroviaire (n° 91-440) avant toute ouverture à la concurrence; c'est ce qui a été fait par d'autres États et pas en France.

La casse de 1997 et la création de RFF ont déjà été organisées au prétexte de la situation financière de la SNCF ; elles ont été validées par les gouvernements et les ministres des transports successifs depuis 1997, souvent en invoquant cette même raison. En 2007, c'est aussi pour des raisons purement comptables (le choix volontaire d'adopter les normes IAS/IFRS) que la direction SNCF expliquait l'externalisation de notre Caisse de Retraite et de Prévoyance. Ce sont des arguments totalement fallacieux.

D'ailleurs, la charge de la dette d'infrastructure de la SNCF, sortie par la porte d'une reprise de dette par RFF, lui est revenue, en pire, par la fenêtre des péages d'infrastructure... Par les péages, en euros constants, la SNCF a remboursé, de 1997 à 2012, une fois et demie la dette reprise par RFF en 1997.

LE PROGRÈS, C'EST AMÉLIORER LE STATUT SOCIAL DE TOUS !

La question sociale est bien entendu déterminante. Le terme de «cadre social harmonisé», a été une expression très en vogue depuis parmi les dirigeant-es d'entreprises ferroviaires et les responsables du ministère. Il semble qu'il soit mis en retrait, formellement, mais l'objectif demeure. Mener une discussion, une négociation, voire aboutir à un constat d'accords et/ou de désaccords, sur un sujet suppose de s'entendre sur sa définition. C'est le problème auquel nous sommes confrontés avec cette notion de «cadre social harmonisé»: de quel cadre s'agit-il ? En référence à quoi, et à quel niveau, se fait l'harmonisation ? Refuser de clarifier ce contenu qui impacte directement les objectifs, peut se traduire par deux solutions, opposées dans la forme, mais de même nature sur le fond : soit accepter implicitement une remise en cause de

l'existant (par principe), soit prétendre rejeter l'objectif mais en participant en fait à sa mise en œuvre, faute de l'avoir clarifié.

Ceci nous amène à rappeler qu'en matière de transport ferroviaire, «l'ouverture à la concurrence» existe déjà. C'est le cas pour les entreprises de transport ferroviaire de Fret. Entamées en 2007, les négociations entre certaines fédérations syndicales et l'Union des transports publics et ferroviaires (MEDEF), à propos des régimes de travail, se sont traduites par un accord repris dans le décret du 27 avril 2010. Cet accord a été signé par des fédérations syndicales minoritaires, même si nous n'en contestons pas la validité au regard des textes légaux actuels, puisque des organisations syndicales non signataires ont refusé de le dénoncer. **Pour la fédération SUD-Rail, la première décision nécessaire est de revenir sur cette situation qui touche déjà une part importante des entreprises de transport ferroviaire.** Ne pas le faire, c'est vouloir entériner que ces deux secteurs, Voyageurs et Fret, ne devraient pas être traités comme deux branches d'activité d'une même entreprise (ce qui est encore le cas de la SNCF), mais comme devant dépendre d'entreprises distinctes n'intervenant que dans un des deux secteurs (sur le modèle des entreprises privées).

Ce qui a été fait pour le transport ferroviaire de Fret crée un dumping social au bénéfice des actionnaires des entreprises privées, et au détriment de l'entreprise publique SNCF. Sans remise en cause des mesures prises dans ce cadre, même avec un hypothétique «cadre social harmonisé» pour la partie Voyageurs, l'entreprise publique SNCF demeurera affaiblie par rapport aux entreprises privées. Et bien entendu, cela sera utilisé par les dirigeant-es SNCF pour faire pression sur les cheminot-e-s et leurs organisations syndicales, dans le but de réduire encore les garanties



sociales mises en place sur la base de l'expérience, ce qui aura des conséquences désastreuses sur la qualité du travail et la sécurité des salarié-es et des circulations ferroviaires.

Il n'est pas inutile de mentionner que, bien avant le début des négociations concernant le transport ferroviaire de Fret, la fédération SUD-Rail portait l'exigence d'une discussion englobant l'ensemble du secteur ferroviaire; position combattue alors par la direction SNCF, qui fait mine désormais de découvrir que les « conditions de la concurrence » dans ce secteur ne sont pas équitables! En juillet 2006, huit fédérations syndicales de cheminot-es avaient fait front commun, réaffirmant devant le ministère et le patronat: « Le transport ferroviaire n'est pas un secteur d'activité nouveau. Une réglementation du travail est actuellement applicable aux 165 000 salarié-es de ce secteur. Si d'autres entreprises souhaitent exercer dans ce secteur d'activité, elles doivent appliquer la réglementation en vigueur, donc le décret du 31 décembre 1999, dénommé à la SNCF RH 0077. » Nous ne renions pas cette affirmation.

Le dumping social, installé désormais dans le transport ferroviaire de Fret, n'est pas

un fait isolé dans le cadre plus global du secteur ferroviaire. D'ailleurs, là aussi, la direction de la SNCF porte une part importante de responsabilité puisqu'elle organise cette régression des droits sociaux des salarié-es, à travers le recours à la sous-traitance, à la filialisation, etc.

La fédération SUD-Rail est attachée à défendre le service public ferroviaire qui, pour nous, doit être assuré par UNE entreprise publique intégrée, gérante de l'exploitation – toute l'exploitation – et de l'infrastructure – toute l'infrastructure.

La situation actuelle amène à se poser la question d'une convention collective du secteur ferroviaire. Pour la fédération SUD-Rail, il doit bien s'agir du secteur ferroviaire. Le statut des cheminot-es, qui ne doit pas être remis en cause, doit servir de socle à cette convention; il en est de même pour la réglementation du travail.

Nous parlons de secteur ferroviaire, parce que **restauration ferroviaire, nettoyage ferroviaire, accueil et services en gare, maintenance ferroviaire, prévention/sécurité ferroviaire, CE et CCE SNCF... emploi des salarié-es qui, tous, contribuent au fonctionnement, à l'existence du transport ferroviaire et doivent trouver leur place dans cette future convention collective.** De nombreux/ses salarié-es du secteur ferroviaire n'ont actuellement que le Code du travail ou des conventions collectives à minima pour défendre leurs droits; pourtant, des règles existent déjà: le statut SNCF, la réglementation du travail des cheminot-es sont à la fois le socle et des appuis importants pour tous.

Deux impératifs, la sécurité des circulations ferroviaires et la santé des salarié-es: une réglementation du travail soumise à décrets ministériels. Tout ce qui fonde l'organisation du travail dans le secteur ferroviaire doit demeurer assujéti à des décrets ministériels s'imposant à tous.

C'est indispensable compte tenu des spécificités de ce secteur d'activité: sécurité des circulations ferroviaires, donc des cheminot-es, des usagers et de la population, travail en continu 365 jours par an et 24 heures sur 24, etc. Le Code des transports prévoit d'ailleurs cet encadrement légal et réglementaire. À ce propos, nous rappelons nos demandes, d'une part d'un fonctionnement régulier de la Commission nationale mixte chargée d'étudier les difficultés d'application de la réglementation du travail et les projets d'évolution, d'autre part d'une instance équivalente à l'ex-Commission mixte nationale de la sécurité des circulations.

En matière d'organisation du travail, la base de ces décrets doit être ce qui est actuellement repris dans le «RH 0077» de la SNCF.

Ce texte est bien entendu améliorable, et les organisations syndicales ont des revendications déjà connues et qui pourraient être prises en compte à cette occasion. Pourquoi affirmons-nous que le contenu du «RH 0077» de la SNCF doit demeurer le fondement des décrets ministériels sur l'organisation du travail dans le secteur ferroviaire? Parce qu'il est le fruit de plus d'un siècle d'histoire ferroviaire, d'enseignements tirés, d'équilibres dans la recherche d'un haut niveau de sécurité pour les salariés-es et les circulations, bref de l'expérience ferroviaire tout simplement!

Des droits nouveaux pour tous les travailleurs/ses du rail: une convention collective nationale pour l'ensemble du secteur ferroviaire. Comme nous le disons plus haut, nous réclamons la mise en place d'un statut unique pour tous les travailleurs/ses du rail: transport ferroviaire (voyageurs et fret), restauration ferroviaire, nettoyage ferroviaire, filiales SNCF, maintenance ferroviaire, prévention/sécurité ferroviaire, CE et CCE SNCF, etc. À l'image du «statut du personnel des industries

électriques et gazières», il pourrait reprendre des chapitres sur le déroulement de carrière, la rémunération, les instances représentatives du personnel, les délégués du personnel, la protection sociale, les congés, les garanties disciplinaires, etc. Des annexes spécifiques à certaines activités, sur quelques sujets particuliers, pourraient compléter l'ensemble.

Défense des droits sociaux: pas touche au Statut SNCF! De telles discussions n'ont de sens qu'à partir d'un engagement clairement posé de non-régression par rapport au Statut SNCF. Celui-ci doit subsister et s'appliquer à tout le personnel de la

Loi ferroviaire.
SUD-Rail,
juillet 2013.

Loi ferroviaire

La loi ferroviaire est une loi de grande portée, qui va profondément modifier le système ferroviaire français. Elle est le fruit de plusieurs années de négociations entre le gouvernement et les syndicats. Elle vise à améliorer la sécurité, la qualité de service et la compétitivité du secteur. Elle prévoit notamment la création d'un statut unique pour tous les travailleurs du rail, la mise en place d'un système de tarification plus équitable, et la renforcement des mesures de sécurité.

Rencontre entre le Ministre des transports et les organisations syndicales

Les positions de la fédération SUD-Rail

La loi ferroviaire est une loi de grande portée, qui va profondément modifier le système ferroviaire français. Elle est le fruit de plusieurs années de négociations entre le gouvernement et les syndicats. Elle vise à améliorer la sécurité, la qualité de service et la compétitivité du secteur. Elle prévoit notamment la création d'un statut unique pour tous les travailleurs du rail, la mise en place d'un système de tarification plus équitable, et la renforcement des mesures de sécurité.

La loi ferroviaire et la politique des transports

Les instances du secteur ferroviaire ont jusqu'à présent eu à faire face à une situation de crise. La loi ferroviaire est une réponse à cette situation. Elle vise à améliorer la sécurité, la qualité de service et la compétitivité du secteur. Elle prévoit notamment la création d'un statut unique pour tous les travailleurs du rail, la mise en place d'un système de tarification plus équitable, et la renforcement des mesures de sécurité.

En outre, il ne s'agit pas seulement de modifier la politique des transports, mais aussi de modifier la politique sociale et économique. La loi ferroviaire est une loi de grande portée, qui va profondément modifier le système ferroviaire français. Elle est le fruit de plusieurs années de négociations entre le gouvernement et les syndicats. Elle vise à améliorer la sécurité, la qualité de service et la compétitivité du secteur. Elle prévoit notamment la création d'un statut unique pour tous les travailleurs du rail, la mise en place d'un système de tarification plus équitable, et la renforcement des mesures de sécurité.

SNCF. Des améliorations sont à y apporter, et là encore, les organisations syndicales ont des demandes, formulées pour certaines depuis des années. La réactivation de la Commission mixte du statut est une nécessité, ainsi que son fonctionnement dans la durée et de manière régulière.

La négociation dans les entreprises: les accords d'entreprise. Les dispositions législatives, réglementaires, conventionnelles et statutaires ainsi évoquées, n'empêchent nullement la possibilité d'accords d'entreprise sur des sujets divers, comme c'est déjà le cas dans une partie des entreprises du secteur ferroviaire: formation professionnelle, droit syndical, temps partiel, emploi et insertion des travailleurs/ses handicapés, etc. Ces accords complètent les textes mentionnés plus avant et ne sauraient bien évidemment les remettre en cause.

En résumé, concernant les règles sociales, nous avons quatre exigences:

→ **Le statut des cheminot-es** ne saurait être remis en cause.

→ Tout ce qui fonde l'organisation du travail dans le secteur ferroviaire doit demeurer assujéti à **des décrets ministériels s'imposant à tous.**

→ **La négociation doit porter sur des droits nouveaux pour tous les travailleurs et les travailleuses du secteur ferroviaire.**

Les garanties d'une convention collective, moyennant des adaptations nécessaires et habituelles à chaque métier, ne devront pas s'appliquer seulement aux personnels des autres Entreprises Ferroviaires mais aussi aux sous-traitants qui concourent aux services ferroviaires. Le périmètre dans lequel s'appliquera la convention collective nationale doit concerner le transport ferroviaire de fret comme de voyageurs, le nettoyage ferroviaire, la restauration ferroviaire, les services en gare, la maintenance ferroviaire, la prévention-sécu-

rité dans les installations ferroviaires, les CE et CCE SNCF, les établissements publics liés au ferroviaire et leurs filiales. Un périmètre large permet d'éviter le dumping social et la privatisation rampante par le recours systématisé à la sous-traitance auquel procède la direction SNCF depuis des années, processus accéléré sous l'impulsion de G. Pepy.

→ **La réglementation du travail qui existe dans l'entreprise historique SNCF doit constituer un socle a minima et doit être également améliorée;** nous refusons un « point d'équilibre » entre la réglementation de l'opérateur historique et celle des organisateurs du dumping social (à l'exemple de ce qui existe notamment dans les entreprises de transport ferroviaire privées), car ce serait précisément donner droit au dumping social. **Il y a une réglementation du travail qui s'applique aux 155 000 salarié-es de la SNCF; c'est celle-ci qui doit servir de base** aux 3000 salarié-es des entreprises de transport ferroviaire privées, et non l'inverse ! Il s'agit aussi de donner les mêmes droits aux 4500 salarié-es d'entreprises de nettoyage et manutention ferroviaire, aux 2500 des entreprises de restauration ferroviaire,...

Tel est l'essentiel des positions de la fédération des syndicats SUD-Rail et de l'Union syndicale Solidaires. Nous sommes ouverts aux débats, mais nous serons très fermes sur les principes de base que nous avons définis. Nous organiserons l'action collective de l'ensemble des travailleurs et travailleuses du rail pour les défendre. ■ ■

”

LA LOI D'AÔÛT 2014

UN PAS DE PLUS VERS LA PRIVATISATION

La loi a été promulguée le 4 août 2014, après avoir été votée par l'Assemblée nationale et le Sénat. Son contenu, définitif et incontestable, met fin aux mensonges contre la grève soi-disant inutile, à la propagande de la direction SNCF et du gouvernement sur une loi qui ne devait rien changer pour les cheminots et les cheminotes, qui devait mettre fin aux dysfonctionnements...





Les grévistes de juin 2014 n'ont pas cru ces patrons de la SNCF qui ont organisé la séparation SNCF/RFF de 1997, qui l'ont soutenue contre SUD-Rail durant plus de 15 ans, puis qui, pour tenter d'expliquer que la loi de 2014 était bonne, se sont déclarés pour la réunification. **Maintenant que la loi est votée et que son contenu est définitif, chacun-e peut constater qu'elle divise encore plus le système ferroviaire et va vers la privatisation.**

L'ARTICLE 1 DIVISE LE SYSTÈME FERROVIAIRE EN TROIS

«La SNCF, SNCF Réseau et SNCF Mobilités constituent le groupe public ferroviaire»...
«SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont assimilés à des filiales de SNCF».

La propagande de la direction et du gouvernement parlait de «réunification» du système ferroviaire: la loi le divise en 3. Toutes les grandes entreprises publiques qui ont été, intégralement ou en partie, privatisées (Poste et Télécom, EDF, GDF) ont subi la même stratégie de division en plusieurs morceaux avant la privatisation, la mise en concurrence des activités rentables. Direction, gouvernement et malheureusement aussi quelques organisations syn-

dicales, prétendaient que l'établissement de tête chapeautant les deux autres permettrait une unification et un meilleur fonctionnement: les rôles de chaque entité, déterminés par la loi, montrent le contraire.

L'ÉTABLISSEMENT DE TÊTE SNCF NE GÈRE PAS L'ENSEMBLE DU SYSTÈME FERROVIAIRE

La SNCF (nom de l'établissement dit de tête) n'a pas de rôle politique, c'est l'État qui le conserve: il fixe des objectifs dans trois contrats, un pour chacun des 3 établissements, ce qui confirme le caractère indépendant de ces trois entreprises. L'État lui-même est surveillé, l'ARAF, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires, doit donner son avis sur les projets de contrats! Pour le nouvel établissement «SNCF», il détermine les statuts et «un contrat-cadre stratégique pour une durée de dix ans» qui détermine «qualité de service, trajectoire financière, développement du service public et du fret ferroviaires, aménagement du territoire et réponse aux besoins de transport de la population et des acteurs économiques».

L'État nomme de fait la direction de SNCF, composée d'un «directoire (deux membres nommés par décret)» et d'un «conseil de surveillance» où «le nombre des représentants de l'État ne peut être inférieur à la moitié», qui «arrête les grandes orientations stratégiques, économiques, sociales et techniques... et exerce le contrôle permanent de la gestion de la SNCF». En cas de désaccord des deux membres du directoire, «la décision est prise par le président du conseil de surveillance» qui est un membre de l'État.

L'établissement de tête se contente d'imposer aux deux membres du directoire, les

■ LA CASSE DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE: DES ATTAQUES NOMBREUSES!

responsables de SNCF Réseau et Mobilités, de se voir régulièrement et de tenter d'anticiper les conflits...

alors qu'une bonne entente entre infrastructure et exploitation ne peut s'effectuer qu'au quotidien, dans chaque service local travaillant en bonne entente. Ce sont des politiques, étrangers au monde du chemin de fer, qui sont chargés de tenter d'assurer la cohésion de l'ensemble, en fixant des orientations générales aux trois établissements. Le gouvernement sait que ce système ne fonctionnera pas: la Belgique l'a déjà expérimenté en mettant en place un opérateur transporteur (SNCB), un gestionnaire d'infrastructure (Infra-bel) et un holding coiffant l'ensemble (SNCB)... et en 2013, ce système inefficace (ce qui se constatera rapidement en France) a servi de prétexte pour supprimer le holding de tête. En France, la droite annonce déjà la suppression de l'EPIC de tête dès son arrivée au pouvoir.

Sous la pression de la grève, un amendement a été voté, mettant en place un CCE du groupe, en rebaptisant commission consultative les CCE de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités, et en annonçant un décret qui répartira les rôles entre ces trois instances (chacune conservera ses questions économiques). Ce vote a incité quelques-uns à annoncer prématurément la fin de la grève, ce qu'un communiqué CGT – SUD-Rail a dénoncé aussitôt. Cette gestion regroupée du personnel transforme l'établissement de tête en entreprise de gestion, en source RH, qui appuie les filiales dans leur gestion du personnel, transférable d'une entité à une autre.

Cet amendement ne changera rien à la prochaine étape, la suppression de l'EPIC de tête, comme en Belgique. La gestion du personnel pourra rester unique pour aider les filiales, il suffira de créer une entité RH comme en Belgique (HR Rail) et en Allemagne (Bundeseisenbahn-vermögen).

SUD-Rail, depuis sa création, revendique un système ferroviaire public intégré, un seul établissement public doté, à sa direction générale, de fonctions transverses fortes et efficaces, afin de mutualiser ses facteurs de production (humains et matériels) entre ses diverses activités, dont la gestion de l'infrastructure. C'est la seule solution viable et efficace sur les plans économique, social et écologique. C'est possible, même en respectant les directives européennes, il suffit d'assurer une séparation comptable stricte et auditable entre la gestion de l'infrastructure, celle du fret et celle des autres activités, et de placer au sein des services de l'État les deux seules fonctions essentielles définies par la directive n° 2012/34/UE, les décisions concernant la répartition des sillons et la tarification de l'infrastructure.

La stratégie de la division pour une mise en concurrence des activités rentables.



LA CRÉATION DE SNCF RÉSEAU POUR ACCÉLÉRER LA PRIVATISATION

SNCF Réseau (article 6) assure «la gestion opérationnelle des circulations, la maintenance (entretien et renouvellement) de l'infrastructure, la gestion des infrastructures de service». C'est l'État qui, dans un contrat de dix ans, détermine:

- «les objectifs de qualité et de sécurité du réseau,
- les orientations et les dépenses pour l'exploitation, l'entretien et le renouvellement du réseau,
- les moyens financiers alloués et la détermination des péages».

La sous-traitance et la perte de maîtrise des études et travaux vont s'amplifier: «SNCF Réseau peut confier par contrat, à un groupement de personnes de droit privé ou à une personne de droit privé, une mission por-

tant à la fois sur l'établissement des études et l'exécution des travaux». L'État, les collectivités territoriales ou tout autre demandeur doivent financer un investissement de développement que SNCF Réseau ne peut assurer sans dégrader ses comptes ou sa dette. SNCF Réseau doit «prévenir les risques de pratiques discriminatoires» entre entreprises ferroviaires.

La loi place le ver dans le fruit: les infrastructures ferroviaires ou de service du groupe SNCF peuvent être transférées au profit d'une région, à sa demande. Les ports peuvent devenir propriétaires des voies ferrées portuaires ainsi que de leurs équipements et accessoires. **Un des éléments essentiels de la loi, le pas incontournable vers la privatisation, c'est la création de SNCF Réseau qui récupère 50000 cheminot-es de la SNCF** qui étaient à la direction Infra et à la direction de la



circulation ferroviaire DCF. Il reprend à la SNCF, devenue simple opérateur ferroviaire, la responsabilité des infrastructures, des travaux, de la répartition des sillons.

La loi applique la théorie économique libérale dite des «trois couches» pour privatiser les industries nécessitant un réseau (électricité, gaz, téléphone et ferroviaire) qui doivent être divisées en trois: l'infrastructure non rentable qui reste sous la responsabilité de l'État; les opérations de commande et de contrôle des flux/circulations (la DCF); les exploitants qui font payer un service à des clients. La loi franchit un pas

vers la privatisation en mettant en place l'exploitant SNCF Mobilités dépossédé de tout autre rôle et perdant la DCF transférée à SNCF Réseau qui, jusqu'à la prochaine étape, cumule les rôles infra et circulation. La loi suit les étapes annoncées dès 2008 par le «spécialiste ferroviaire», le sénateur Haënel: obligation économique et sociale de privatiser par étapes, attendre 2009 pour créer la DCF à l'intérieur de la SNCF pour éviter les remous... et sortir la DCF de la SNCF ce que réalise la loi de 2014.

L'EPIC Réseau n'aura aucun ordre à recevoir de l'EPIC de tête, il dispose des fonctions essentielles, il n'y aura aucune intégration technique ou stratégique.

L'État français ne reprend pas la dette comme l'a fait l'Allemagne en 1993.

SNCF MOBILITÉS: UN EXPLOITANT FERROVIAIRE... PARMI D'AUTRES

SNCF Mobilités assure des transports ferroviaires en respectant les orientations de



**«LA DETTE»,
UN PRÉTEXTE
POUR S'ATTAQUER
AU SERVICE PUBLIC
FERROVIAIRE
ET À NOS DROITS!**

Dans son projet de loi ferroviaire, le gouvernement évoque la dette du système ferroviaire public, sans proposer de solution. Elle devrait être logiquement considérée comme une dette publique puisqu'elle existe, pour l'essentiel, du fait de charges d'infrastructures qui sont de la responsabilité des pouvoirs publics (l'autre partie de la dette est due aux prêts pour la rembourser...).

Pour SUD-Rail, il ne s'agit pas d'une dette mais du coût pour la collectivité d'un service utile à tous. **La «dette» doit donc être reprise par l'État d'une façon ou d'une autre, progressivement et sur longue période s'il le faut. C'est ce que prévoyait la première directive européenne de libéralisation ferroviaire (art 91-440) avant toute ouverture à la concurrence: c'est ce qui a été fait par d'autres États et pas en France.**

La casse du système ferroviaire en 1997, la création de RFF ont déjà été organisées au prétexte de la situation financière de la SNCF. Rappelons-nous qu'en 2007, c'est pour des raisons purement comptables que la direction SNCF exploitait l'externalisation de notre Calais de Brest et de Prévoyance: deux mois plus tard, notre régime de retraite était remis en cause. A chaque fois, gouvernement et patrons de la SNCF utilisent la même argumentation fallacieuse pour s'attaquer à nos droits.

ÉVOLUTION DES PÉAGES D'INFRASTRUCTURE VERSÉS PAR LA SNCF À RFF (EN MILLIARDS D'EUROS COURANTS)	ANNÉE	MONTANT
Ne sont considérés les totaux des péages versés par l'EPIC SNCF (les péages versés par les filiales du groupe SNCF ne sont pas inclus) à l'EPIC RFF (les péages versés, par exemple, à Eurotunnel pour l'emprunt du tunnel sous la Manche ne sont pas inclus).	1996	0,01
	1997	0,02
	1998	0,05
	1999	0,02
	2000	0,06
	2001	0,08
	2002	0,08
	2003	0,08
	2004	0,04
	2005	0,02
	2006	0,40
	2007	0,60
	2008	0,88
	2009	0,03
	2010	0,12
	2011	0,18
	2012	0,04
	2013	0,02

D'ailleurs, la charge de la dette d'infrastructure de la SNCF, sortie par la porte d'une reprise de dette par RFF, lui est revenue, en plus, par la fenêtre des péages d'infrastructure: **par les péages, la SNCF a remboursé 1,5 fois la dette reprise par RFF en 1997** (en euros constants)!

De 1997 à 2013, l'EPIC SNCF a versé 39,14 milliards d'€ de péages à RFF.

Le gouvernement doit reprendre cette «dette» qui n'en n'est pas une. Elle n'existe que pour maintenir la pression sur l'entreprise publique et servir de prétexte à nos dirigeants pour faire pression sur les cheminot-e-s.

Nous ne sommes pas des «coûts», nous effectuons un travail utile à la collectivité!

Lors de la dernière réunion interfédérale du 9 janvier, la fédération SUD-Rail a proposé aux autres fédérations de donner une suite unitaire à la grève du 12 décembre, en construisant cette fois un mouvement reconductible. **Nous ne voulons pas multiplier les journées de grève à travers l'année, nous voulons un mouvement d'ensemble qui nous fasse gagner!**



l'État (article 3 de la loi) pour les services de transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national, inscrits dans un schéma national: aménagement et égalité des territoires, services de transport conventionnés et encadrement des autres services de transport non conventionnés d'intérêt national. Elle conserve en partie la gestion des gares de voyageurs et d'autres infrastructures de service, mais elle fait «l'objet d'une comptabilité séparée». Les biens immobiliers et les matériels roulants utilisés pour des missions de service public peuvent être vendus à l'autorité organisatrice compétente, qui les met à disposition de SNCF Mobilités. **SNCF Mobilités ne conserve que le rôle d'exploitant ferroviaire**, mais pas tout à fait comme les autres exploitants, l'État lui impose des contraintes, dont des relations ferroviaires. En effet, depuis les désastres de la privatisation en Grande Bretagne, les libéraux ne font plus confiance dans la «loi du marché» pour réguler les transports, ils acceptent d'accorder un rôle particulier à l'opérateur historique, pensant que la présence d'autres opérateurs privés oblige SNCF Mobilités à utiliser les méthodes du privé et à fonctionner de la même façon pour conserver des marchés, c'est ce que l'on constate avec les mesures de Pepy qui a mis en place le fonctionnement par activités dotées d'un budget autonome et de personnels dédiés, qui manage comme le privé, qui augmente peu les salaires pour accorder des primes individuelles, qui incite au maximum de productivité... au détriment de l'ensemble du fonctionnement ferroviaire et des cheminot-es.

Les tarifs TER sont déterminés par les régions (article 15), mettant fin au tarif national du service public. La privatisation annoncée des TER puis des relations nationales fera entrer les exploitants privés sur le marché et renforcera le chantage pour que les cheminot-es «acceptent» une

remise en cause de leurs acquis, une baisse de la réglementation du travail. Nous avons vu la conséquence de l'arrivée de la concurrence au fret: le trafic est passé de 55 milliards de tonnes.km en 2000 à 20 milliards en 2013, répartis entre tous les opérateurs!

SNCF Mobilités, quasiment sans direction transverse, sera morcelée en branches, filialisables, régionalisables et privatisables en partie, comme l'a voulu Pepy.

L'ARAF, ORGANISME PUBLIC AU SERVICE DES INTÉRÊTS PRIVÉS

L'ARAF, l'Autorité de régulation des activités ferroviaires est une autorité publique indépendante, dotée de la personnalité morale. Elle «veille à ce que l'accès au réseau, aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de service, ainsi qu'aux différentes prestations associées, soit accordé de manière équitable et non discriminatoire». Elle est chargée de prononcer des sanctions par sa commission des sanctions composée de trois membres (Conseil d'État, Cour de cassation et Cour des comptes). Elle a son mot à dire sur les tarifs, les péages...

L'État veille au respect de la place du privé, en nommant les responsables, en détenant la majorité dans les instances, en décidant ce que doivent être les infrastructures, les transports ferroviaires et leurs conditions... et l'ARAF vient en plus, pour éviter toute atteinte aux droits des exploitants privés. **L'ARAF devient le gendarme de la concurrence**, elle veille à ce que les EPIC restent autonomes et n'échangent pas une stratégie commune pour ne pas tromper la sacro-sainte concurrence.

POUR LA DETTE? RIEN!

Un «rapport examine les conditions de reprise de tout ou partie de cette dette par l'État ainsi que l'opportunité de créer une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire».

Rien ne change, la dette alourdie par la construction des lignes LGV des TGV reste, l'État ne la reprend pas comme l'a fait l'Allemagne en 1993. Déjà en 1997, la réforme avait été justifiée par la reprise de la dette, le même mensonge a été utilisé pour cette loi. Les cheminot-es devront toujours rembourser la dette par des péages toujours plus chers (3,44 milliards en 2013). La dette va continuer à handicaper un système ferroviaire incapable d'entretenir convenablement les infrastructures, d'améliorer la qualité, de diminuer les tarifs et de se développer.

DES ATTAQUES RADICALES CONTRE LES DROITS SOCIAUX

L'article 17 indique que, pour le groupe public ferroviaire et les entreprises titulaires d'un certificat de sécurité ou d'une attestation de sécurité, un décret fixe les règles de la durée du travail communes, qu'une convention collective de branche s'applique.

L'article 33 abroge le régime de travail des agents de la SNCF: «L'article 1^{er} de l'acte dit «loi du 3 octobre 1940» relatif au régime de travail des agents des chemins de fer de la Société nationale des chemins de fer français est abrogé.»

L'article 34 annonce un changement du régime de durée du travail, ainsi qu'une convention collective applicable à toutes les entreprises ferroviaires, dont SNCF: «A titre transitoire, les salariés de la SNCF, de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités conservent leur régime de durée du travail jusqu'à la publication de l'arrêté d'extension de la convention collective du transport ferroviaire ou de l'arrêté d'extension de l'accord relatif à l'organisation et à l'aménagement du temps de travail dans le transport ferroviaire, et au plus tard jusqu'au 1^{er} juillet 2016.»

Les règles des conditions de travail vont se dégrader. Direction et gouvernement

annoncent une négociation dont les bases sont prévisibles, trouver un compromis entre les conditions de travail actuelles de la SNCF et du privé qui se mobilise pour «**conserver sa productivité face à la route**». La «négociation» a pour objectif d'imposer des reculs aux cheminot-es, alors que les conditions de travail s'appuient sur des dizaines d'années d'expérience, lorsque l'objectif était d'assurer le maximum de sécurité.

Le statut est fragilisé. SNCF Réseau et Mobilités n'auront aucune obligation d'embaucher au statut unifié des salarié-es du rail, ils pourront filialiser leurs activités, les sous-traiter sans limite, recruter des contractuels et, finalement, se dispenser d'appliquer toute réglementation du personnel proche du statut et du RH0077. SNCF, l'établissement de tête gèrera de moins en moins de cheminot-es. Face à la multiplication des réglementations différentes, le statut ne survivra pas à cet éclatement. Chez France télécom et à la Poste, les agents au statut sont aujourd'hui minoritaires et disparaîtront avec les départs en retraite! La SNCF suit le même chemin.

SUD-Rail revendique une convention collective nationale au périmètre large, incluant tous les personnels qui contribuent au service ferroviaire (nettoyage, manutention, restauration, gardiennage, personnel des CE, etc.) et fondée à minima sur les dispositions en vigueur à la SNCF. C'est la seule façon d'empêcher le dumping social généralisé que la loi met en place!

UN ÉCHEC ASSURÉ, PRÉTEXTE À UNE NOUVELLE LOI

La loi met en place un système qui ne peut qu'échouer, car elle ne résout pas les problèmes créés en 1997:

→ la séparation entre l'exploitation et la gestion des infrastructures augmente, a

été renforcée par des amendements sur l'indépendance de SNCF Réseau. Le rail ne fonctionne bien qu'en agissant sur tous les paramètres en même temps, le matériel roulant, la vitesse, les arrêts, les sillons, la signalisation et la voie...

→ **Les dysfonctionnements entre infrastructures et exploitation vont continuer, voire s'amplifier.** Les coûts de transaction (1,5 milliard d'euros par an) dus aux relations, parfois conflictuelles, pénaliseront toujours le système ferroviaire et freineront les activités et le développement.

→ **La dette reste,** pénalisera le service public et incitera comme avant la loi à des économies: entretien minimum, ralentissement des suppressions des dangereux passages à niveau, allongement de la durée entre les maintenances des installations laissant le temps aux rats de ronger plusieurs câbles, inflation des péages qui représentent déjà plus du tiers des billets...

Cet inévitable échec de la loi 2014 justifiera une nouvelle loi qui ne réunifiera pas le système ferroviaire, mais au contraire le rendra encore moins efficace. La fuite en avant vers toujours plus de concurrence n'est pas la solution, nous l'avons vu au Fret.

L'ACTION, TOUJOURS INDISPENSABLE

Après un an d'interventions et d'interpellations, l'action est apparue publiquement (pas dans la grande presse qui s'est émue d'une grève imprévue) avec la manifestation nationale de plus de 20000 cheminotes le 22 mai. **Elle s'est renforcée par la plateforme unitaire** CGT – UNSA – SUD-Rail, toujours mise en avant pendant la grève CGT – SUD-Rail, qui reste d'actualité:

- une réelle réunification du système ferroviaire public autour de la SNCF et un seul contrat État/Système Ferroviaire
- une seule direction générale gérant la

stratégie et les finances, les systèmes d'information, la sécurité, le recrutement et la gestion du personnel,

- la reprise de la dette et le financement des travaux de régénération par des ressources nouvelles,
- un programme législatif pour un report modal massif des transports de marchandises et de voyageurs de la route vers des modes alternatifs plus propres comme le rail,
- la précision dans la loi que les embauches à statut s'ont la règle,
- un décret socle afin que la future convention collective reprenne la réglementation du travail de la SNCF,
- l'arrêt du processus de filialisation/privatisation mené par la direction SNCF avec ses restructurations compulsives.

L'unité d'action entre CGT et SUD-Rail doit se poursuivre et se renforcer par des tournées syndicales communes préparant la suite, si possible avec d'autres organisations lorsque la nouvelle réglementation de travail et la convention collective seront discutées. **Nous devons gagner l'opinion publique à notre cause.** Alors qu'une mobilisation sociale se construit contre Tafta, le traité de libre-échange transatlantique entre l'Union européenne et les États-Unis, nous pouvons mettre en place un large refus de la concurrence ferroviaire pour les voyageurs, exiger la fin de la concurrence pour le fret qui a fait chuter le trafic et mis de polluants camions sur les routes. SUD-Rail a commencé cette mobilisation en menant avec d'autres une campagne pour un transfert des marchandises de la route vers le rail. Il s'agit, avant l'accueil en France en 2015 de la conférence onusienne sur le dérèglement climatique, de faire inscrire à l'ordre du jour un transfert du transport de fret, du camion vers le rail, la péniche et le cabotage maritime. ■ ■



Débattre, exiger, revendiquer...

QUELQUES ÉVIDENCES TOUJOURS UTILES À RAPPELER...

D*urant la grève de juin 2014, Nathalie Bonnet était sollicitée par le journal « Le Monde », pour publier une tribune libre. Une occasion pour rappeler quelques positions de SUD-Rail et de l'Union syndicale Solidaires, sur les grèves, les revendications des grévistes, l'attitude du gouvernement et de la direction SNCF, la nécessaire réunification du système ferroviaire, le service public dont nous avons besoin...*

argumenter,

“

Comme la grande majorité de la population, les cheminots exercent un métier socialement utile. Alors, quand nous faisons grève, inévitablement, c'est gênant. C'est une différence notable avec celles et ceux dont l'activité principale depuis plusieurs jours est de se plaindre qu'il n'y ait pas de trains avant de remonter leur voiture de fonction avec chauffeur... Nous travaillons régulièrement avec des associations d'usagers, indépendantes, fédérées au sein de la FNAUT, ou encore avec la FUT-SP. Avec cette dernière, nous avons demandé la légalisation des « grèves de gratuité » ; aucun gouvernement n'y a répondu et ces mouvements sont toujours illégaux, nombre d'agents commerciaux SNCF en ont fait les frais.

La grève reconductible touche l'ensemble des catégories de cheminots. F. Cuvillier et M. Valls disent que leur porte est grande ouverte. Ce sont des menteurs : le Ministère refuse tout contact avec SUD-Rail depuis jeudi dernier. La direction SNCF n'a comme seule proposition que d'annoncer chaque jour la fin de la grève pour le lendemain. Tout ça n'est guère raisonnable !

Les grévistes refusent l'abrogation de la réglementation du travail SNCF, demandent son amélioration et son extension à tous les salariés du secteur. Juste, le progrès social en somme ! La restructuration interne compulsive de la SNCF, placée toujours plus sous le signe d'absurdes rapports clients/fournisseurs là où il faudrait de la complémentarité, aboutit à une destruction du sens même des tâches des cheminots et à une grande souffrance au travail.



Manifestation nationale
unitaire du 22 mai 2014.

L'éclatement du système ferroviaire français est le fruit d'un consensus Droite/Gauche: en 1996, la Droite décide, pour détruire le corps social cheminot au lendemain de la grève de 1995, de casser la SNCF en créant Réseau Ferré de France; en 1997, le gouvernement PS/PCF/Verts met en œuvre cette fatale rupture entre infrastructure et exploitation ferroviaires. SUD-Rail dès ce moment, d'autres syndicats un peu plus tard, quelques cadres de l'entreprise par ailleurs, alertèrent des dangers et de l'absurdité de ce choix.

En matière ferroviaire, infrastructure et exploitation sont totalement liées et interdépendantes; c'est la nature même de ce mode de transport guidé, comme en attestent près de deux siècles d'expérience ... et le bon sens (les rails sans trains n'ont guère d'utilité, et réciproquement). Créer plusieurs entités aboutit à un affaiblissement de la qualité et de la sécurité, amène des doublons, des contrôles et suspensions réciproques absurdes. Diverses études concluent à un surcoût annuel d'un milliard d'euros, soit l'équivalent de ce qui manque pour entretenir convenablement le réseau existant. Quoi qu'on pense des directives européennes (auxquelles il pourrait être décidé de ne pas se soumettre!), rien dans ces textes n'oblige à cette séparation, non mise en œuvre dans d'autres pays.

Durant quinze ans, patrons de la SNCF, représentants du gouvernement et experts en tous genres repoussaient nos demandes de réunifier le système ferroviaire, sans même en discuter. Désormais, on ne compte plus les déclarations enflammées sur cette nécessité. Les convertis de dernière heure sont les plus expansifs, à l'image du président de la SNCF, artisan de la dislocation de 1997 dont il se fit le chanfre durant quinze ans. Ces ralliements sont aussi tardifs que factices: il faut réintégrer l'exploitation et l'infrastructure ferroviaires dans une entreprise publique unique; ça ne se fera pas avec une holding dont le seul but est de «faire du fric» y compris en participant à la privatisation des réseaux ferroviaires d'autres pays! L'infrastructure ou la gestion des gares doivent être des services d'une SNCF publique unifiée. Une réunification? Là où il y avait deux EPIC, le projet de loi en crée trois! C'est le scénario belge: peu après son invention, l'établissement «de tête» a été supprimé, pour une séparation totale où le Gestionnaire d'Infrastructure (en France, RFF renforcé devenu SNCF Réseau) impose ses choix à ce qui n'est plus qu'une Entreprise de transport Ferroviaire (SNCF Mobilités) parmi d'autres... non publiques. Car un des objectifs du projet de loi est de généraliser la privatisation du secteur ferroviaire.

C'est à coup de gaz lacrymogènes et de matraques que les gendarmes mobiles ont ouvert la voie au premier de train de fret privé en France, le 13 mai 2005. Mais les militants SUD-Rail et

Solidaires alors présents avaient raison: aujourd'hui, les cheminots des entreprises privées ont des conditions de travail très mauvaises et dangereuses, le statut SNCF a été affaibli, ... mais cela n'a nullement contribué à ce que la part du ferroviaire dans le transport de marchandises augmente. Au contraire, nous sommes tombés au niveau de 1911! Comme cela n'a pas marché pour le fret, on nous propose de faire la même chose pour le transport de voyageurs. Les trains seront-ils moins chers une fois privatisés? Nous avons la réponse avec le gaz par exemple, dont le prix pour l'utilisateur avait augmenté de 60% six ans après la privatisation de GDF.

Nous avons besoin de trains à l'heure, non supprimés, propres, de personnel formé dans les gares et les trains. Nous voulons des trains qui roulent dans les meilleures conditions de sécurité, ce qui suppose de réaliser la maintenance et les travaux quand c'est nécessaire, et passe par une organisation cohérente du système ferroviaire public. Le transport ferroviaire, de marchandises et de voyageurs, répond à une nécessité sociale, écologique et économique. Par définition, cela ne peut pas être l'objectif d'entreprises privées qui ont pour but de servir des dividendes à leurs actionnaires, c'est-à-dire de défendre les intérêts d'une minorité, au besoin contre l'intérêt général et les besoins de la collectivité.

Les cheminots et les cheminotes, qui ne sont évidemment pas payés durant la grève, décident de leur mouvement en assemblées générales. SUD-Rail et l'Union syndicale Solidaires les soutiennent. Direction et gouvernement doivent négocier sur les revendications, au lieu de donner des leçons de morale... fort déplacées! ■ ■

”



LA DETTE DU SYSTÈME FERROVIAIRE PUBLIC : ORIGINE ET CONSÉQUENCES

Depuis l'existence du chemin de fer, le financement des infrastructures ferroviaires et la dette sont liés aux décisions des pouvoirs publics. La seule et brève exception concerne les toutes premières lignes, construites dans les années 1820 par des entreprises privées pour satisfaire leurs besoins de transports de combustibles et de minerais sur des distances relativement courtes, « bouts de lignes » éparpillées et non reliées ne constituant donc pas un réseau et faciles à gérer. L'État a vite été conduit ensuite à prendre en compte le caractère de long terme des investissements ferroviaires, incompatible avec la rentabilité à court terme exigée par les entreprises privées. Dès 1842, une loi attribue à l'État la responsabilité des investissements d'infrastructures, et laisse aux compagnies privées celle de l'exploitation¹. En 1884, le réseau de 26 000 km a été payé à 58 % par l'État, la part des compagnies, correspondant à leurs emprunts, a créé le début de dette... qui est arrivée jusqu'à nous.

¹ Voir le chapitre sur l'histoire de l'organisation du chemin de fer en France (pages 9-15).



LA DETTE FERROVIAIRE EST UNE VIEILLE HISTOIRE... AUX LOURDES CONSÉQUENCES

À l'époque des compagnies ferroviaires privées, l'État participe au financement des infrastructures, impose des dépenses (desertes obligatoires, normes techniques et de sécurité, droits sociaux,...), et restreint les recettes (limite maximale des tarifs, gratuité pour les militaires...). De leur côté, les compagnies doivent investir (infrastructures, matériel roulant) et pour cela emprunter, de sorte que leurs dettes s'accroissent peu à peu et que les remboursements d'emprunts finissent par «plomber» leurs comptes, en représentant parfois jusqu'à 45 % de leurs dépenses. L'État doit alors

s'impliquer et reprendre une part de la dette, comme ce fut le cas en 1921, mais juste assez pour leur éviter la faillite et insuffisamment pour lever le handicap de la dette.

À partir de la nationalisation et de la création de la SNCF, le 1er janvier 1938, l'État verse une subvention d'équilibre permettant à la SNCF de ne pas s'endetter et compense pour partie les contraintes qu'il impose (investissements, tarifs, droits sociaux,...).

Toutefois, la dette de la SNCF s'accroît surtout du fait de décisions gouvernementales : après 1974, le président Giscard d'Estaing impose à la SNCF d'emprunter sur les marchés financiers, à des taux non bonifiés, pour combler ses déficits. Puis,

pour accélérer les relations entre grandes villes, **c'est l'État, majoritaire au conseil d'administration, qui décide la construction de lignes TGV**; avec un financement quasi total sur fonds propres SNCF, c'est-à-dire sans emprunt. C'est aussi l'État qui impose un calendrier très court pour la construction de la LGV Nord entraînant des surcoûts de construction afin de permettre l'inauguration en grande pompe du tunnel sous la Manche par Mitterrand et Elizabeth II.

En 1990, la hauteur de la dette commençait à mettre en péril le système ferroviaire. L'État en a alors repris une partie, correspondant à une part des déficits cumulés antérieurs de la SNCF. Cette part est transférée à un « Service annexe d'amortissement de la dette ferroviaire » (SAAD) créé le 1^{er} janvier 1991. L'État s'est engagé à couvrir durablement les intérêts de la dette transférée de la SNCF au SAAD, moyennant un versement annuel modéré de la SNCF au SAAD (environ 20 millions d'euros), et à rembourser progressivement le capital. Le SAAD a été juridiquement rattaché à la SNCF, quoique doté d'une comptabilité distincte, jusqu'à la fin de 2007. Il a alors été supprimé et la dette qu'il portait logiquement reprise par l'État – c'était en effet la sienne – via la Caisse de la dette publique, moyennant le versement par la SNCF d'une soule de 640 millions d'euros à l'État.

L'ÉTAT NE RECONNAÎT PLUS COMME SIENNE LA DETTE DU SYSTÈME FERROVIAIRE PUBLIC

En 1996 et 1997, lors de la préparation puis des discussions préparatoires à la réforme ferroviaire promulguée le 13 février 1997, **le gouvernement a refusé de reprendre la dette de la SNCF, comme le préconisait la première directive européenne de libéralisation ferroviaire de 1991 (directive n° 91/440), qui n'a donc pas été respectée**

en France. Cette préconisation visait à placer les entreprises ferroviaires historiques en position saine en vue de l'arrivée d'entreprises ferroviaires privées. Le système ferroviaire public a donc affronté la concurrence, lesté du lourd boulet d'une dette qui ne fait que croître avec ses investissements. L'État pouvait cependant, à l'époque, reprendre cette dette tout en respectant le « critère de Maastricht » d'une dette publique inférieure ou égale à 60% du PIB, ce que l'Allemagne a fait alors qu'elle était bien plus endettée que la France, ainsi que la Belgique... En 1997, le gouvernement Juppé-Pons a préparé, et celui de Jospin-Gayssot a mis en place, **la séparation institutionnelle de l'infrastructure et de l'exploitation en créant RFF**, au prétexte de résoudre le problème de la dette ferroviaire... Le gouvernement est allé ainsi au-delà des directives européennes qui n'imposent que la séparation comptable entre la gestion de l'infrastructure et celle des services ferroviaire.

En vérité, le montage de 1997 ne visait qu'à permettre à l'État de ne pas reprendre la dette ferroviaire, en logeant la part de celle-ci due aux investissements d'infrastructures dans les comptes de RFF, manière de « cacher la dette sous le tapis » et de faire naître cet établissement en état de faillite virtuelle dont il ne pourrait jamais sortir.

L'évolution de la dette mérite un examen pour l'ensemble du système ferroviaire, en consolidant les données publiées séparément par RFF et la SNCF. Les propagandistes de la réforme de 1997 ont affirmé que la reprise par RFF des deux tiers de la dette de la SNCF lui permettrait, par allègement de ses frais financiers, de développer les services ferroviaires. Il suffit, pour appréhender la réalité de cet « allègement », de rapprocher les charges financières nettes de la SNCF avant la réforme (1,97 milliard d'euros en 1996, dues pour

Évolution de la dette financière nette du système ferroviaire (RFF + SNCF) ² et du SAAD (Somme des dettes à long et court terme, y compris cession-bail, hors intérêts courus non échus, en milliards d'euros courants)					Évolution des péages d'infrastructure ³ versés par la SNCF à RFF (en milliards d'euros courants)	
Dates	RFF	SNCF	RFF+ SNCF	SAAD	Années	Montants
Au 31/12/1996	-	31,71	31,71	4,36	1996	0,00
Au 01/01/1997	20,46	6,89	27,35	8,72	1997	0,92
Au 31/12/1997	21,89	7,62	29,51	8,54	1998	0,95
Au 31/12/1998	22,45	7,73	30,18	8,42	1999	1,52
Au 31/12/1999	22,56	7,30	29,86	8,95	2000	1,56
Au 31/12/2000	23,20	6,49	29,69	8,93	2001	1,69
Au 31/12/2001	25,08	7,32	32,40	8,93	2002	1,95
Au 31/12/2002	25,45	7,10	32,55	8,80	2003	1,95
Au 31/12/2003	26,52	7,00	33,52	8,77	2004	2,24
Au 31/12/2004	27,05	7,08	34,13	8,50	2005	2,29
Au 31/12/2005	26,72	6,18	32,90	8,26	2006	2,40
Au 31/12/2006	26,78	5,57	32,35	7,95	2007	2,60
Au 31/12/2007	27,36	4,31	31,67		2008	2,88
Au 31/12/2008	28,20	4,29	32,49		2009	3,03
Au 31/12/2009	27,85	5,77	33,62		2010	3,12
Au 31/12/2010	27,42	5,08	32,50		2011	3,18
Au 31/12/2011	28,59	4,82	33,41		2012	3,34
Au 31/12/2012	31,52	4,16	35,68		2013	3,44
Au 31/12/2013	33,72	4,17	37,89		2014	3,65
Au 31/12/2014	36,78	4,09	40,87			

² Données issues des rapports financiers annuels des deux établissements publics. La dette SNCF est uniquement celle de l'Épic; il ne s'agit donc pas de la dette du «groupe SNCF», beaucoup plus élevée car incluant celle des filiales de droit privé. De même, la dette de RFF est uniquement celle de l'Épic, hors filiales. Pour chaque établissement, la dette considérée est celle conventionnellement appelée «dette nette de gestion», soit la dette réelle

une fois déduite, notamment, la trésorerie comptable au 31/12 de l'année.

³ Ne sont considérées ici que les péages versés par l'Épic SNCF (les péages versés par les filiales du groupe SNCF ne sont pas inclus) à l'Épic RFF (les péages versés, par exemple, à Eurotunnel pour l'emprunt du tunnel sous la Manche ne sont pas inclus).

⁴ Transfert au 1^{er} janvier 1997 de 20,46 milliards d'€ (134,2 milliards de F) de la dette de la SNCF à RFF et de 4,36 milliards d'€ (28,6 milliards de F) de la dette de la SNCF au SAAD.

⁵ Transfert au 1^{er} janvier 1999 de 0,61 milliard d'€ (4 milliards de F) de la dette de la SNCF au SAAD.

⁶ Il est notable que le même gouvernement a combattu en revanche avec ténacité une telle séparation (*unbundling* en anglais, dans le sabin néolibéral eurocratique), contre l'avis de la Commission européenne, en ce qui concerne le secteur électrique, alors que le caractère intrinsèquement intégré de l'infrastructure et des services est encore plus affirmé pour un mode de transport guidé comme le rail que pour l'énergie électrique.

l'essentiel aux remboursements d'emprunts liés à l'infrastructure) et les péages d'infrastructure qu'elle doit verser à RFF depuis celle-ci.

Le premier tableau (dette) permet de constater que **la création de RFF n'a en rien résolu le problème de la dette du système ferroviaire public**, qui n'a fait que croître depuis 1997 avec les investissements de RFF dans les lignes nouvelles à grande vitesse. Le second tableau (péages) montre de façon flagrante que, **chassés de la SNCF par la porte d'un transfert de dette, les frais financiers sont revenus par la fenêtre des péages**, dont le montant payé par la SNCF est à comparer avec les charges financières payées par la seule SNCF en 1996, qui étaient d'environ 2 milliards d'euros. La dette pèse ainsi toujours plus dans les comptes de la SNCF et, consécutivement, à la fois sur la consistance du service public ferroviaire soumis à de permanentes limitations et sur les conditions de travail des cheminot-es, contraints sans cesse à de nouveau gain de productivité.

Du second tableau se déduit que, de 1997 à 2014 inclus, la SNCF a versé au total à RFF 47,18 milliards d'euros constants de 2014 en péages, soit 1,8 fois la dette d'infrastructure reprise par RFF à la SNCF en 1997 (20,46 milliards d'euros en 1997, soit 26,34 milliards d'euros de 2014). Ce simple constat démontre la faillite de la réforme ferroviaire de 1997, annoncée à son de trompe en juin 1996 à l'Assemblée nationale par l'énorme mensonge solennel du ministre chargé des Transports, M. Pons, lorsqu'il a présenté sa réforme à l'Assemblée nationale, le 11 juin 1996: «Une chose est d'ores et déjà certaine: contrairement à certaines informations parues dans la presse, l'État ne reprendra évidemment pas à la SNCF d'une main, sous forme de péage d'infrastructure, ce qu'il lui donne de l'autre en faisant

prendre en charge sa dette d'infrastructure par le nouvel établissement public [RFF] que je viens d'évoquer.» En définitive, l'État en a repris 80% de plus...

LE DÉSASTRE DE LA RÉFORME DE 1997 FINALEMENT RECONNU...

À PARTIR DE 2008 SEULEMENT

Le 16 avril 2008, la Cour des comptes publie un rapport intitulé «*Le réseau ferroviaire: une réforme inachevée, une stratégie incertaine*». Après plus douze années de mensonges de la part des gouvernements successifs et des directions de la SNCF et de RFF, la Cour a constaté enfin l'échec et le désastre de la création de RFF:

- Il n'existe plus d'unité de stratégie et d'action du mode ferroviaire en France.
- La France est allée au-delà des exigences bruxelloises de séparation comptable entre infrastructure et exploitation ferroviaire (avec certaines garanties organisationnelles pour empêcher les subventions croisées) en procédant en 1997 à une séparation institutionnelle entre les deux secteurs, avec deux établissements complètement distincts⁶.
- L'«usine à gaz» institutionnelle créée en 1997 a mis face à face deux entités publiques, SNCF et RFF, dont les intérêts sont exactement opposés, dans un jeu conflictuel à somme nulle parfaitement stérile, où tout euro gagné par l'un est perdu par l'autre (la SNCF paie RFF pour faire circuler ses trains, RFF paie la SNCF pour entretenir le réseau).
- RFF n'assume pas, par construction, de responsabilités managériales et sociales en matière de gestion de l'infrastructure puisqu'il se contente de pressurer son sous-traitant (le service Infrastructure de la SNCF, chargé de l'entretien des lignes et de la sécurité des circulations pour le compte de RFF) et d'augmenter sans cesse les péages demandés à la

SNCF, dont le montant avait déjà triplé de 1997 à 2007.

→ La réforme de 1997 a créé des conflits permanents, usants et paralysants, entre RFF et la SNCF, conflits liés au partage inefficace et baroque des tâches et du patrimoine ferroviaire mis en place depuis 1997, partage unique en Europe qui demeure inachevé et flou; la Cour des comptes évoque des «conflits récurrents (...) inhérents au système institutionnel» mis en place.

→ Faute de moyens, le mauvais entretien par RFF du réseau ferroviaire aboutit à sa détérioration sur environ la moitié des lignes et le rend même dangereux sur environ 1500 km de lignes⁷ (sur 29000 km en service) où les trains doivent ralentir pour assurer la sécurité des voyageurs.

→ La fuite en avant dans la construction de lignes nouvelles à grande vitesse, a causé le délaissement du reste à savoir les trains Corail classiques et le fret ferroviaire (les TER et les transports en Île-de-France, quant à eux, étant désormais financés par les Conseils régionaux).

Ce constat de faillite d'une organisation a depuis été alourdi par l'évolution du réseau ferroviaire: nouvelles dégradations du réseau, fermetures de lignes à l'exploitation, investissements publics réduits pour donner la priorité aux infrastructures et au transport routiers.

⁷ À l'époque, car en 2014 la longueur des ralentissements a atteint presque 3500 km!

⁸ Source: SNCF; direction Finances, Achats et Systèmes d'information; mémentos annuels de statistiques.

⁹ Source: ministère chargé des Transports; comptes annuels de la Commission des comptes des transports de la nation.

¹⁰ Voir le chapitre du présent document sur le transport et l'environnement.

UN RÉSEAU FERROVIAIRE PUBLIC QUI SE RÉDUIT ET SE DÉGRADE INEXORABLEMENT, FAUTE DE MOYENS... PUBLICS

Entre le 1^{er} janvier 1980 et le 1^{er} janvier 2014, la longueur du réseau ferroviaire classique ouvert à l'exploitation est passée de 34076 km à 26717 km, soit une réduction de 22%⁸

La longueur des lignes à tout jamais fermées durant cette période, les terrains ayant été vendus, représentent 17% du réseau initial; la différence (2006 km au 1^{er} janvier 2014) est constituée des lignes neutralisées (non exploitées mais faisant toujours partie du réseau) qui seront rapidement fermées définitivement et sont déjà rendues inutilisables faute d'entretien, à moins de très lourds travaux consistant à reposer entièrement de nouvelles voies. Certes, dans le même temps, 2033 km de lignes nouvelles à grande vitesse ont été mises en service, mais elles ne rendent pas du tout le même service en termes de droit au transport et de service public.

Pourtant, les investissements totaux en infrastructures de transport ont été considérables durant la période: 544 milliards d'euros (en valeur constante de 2013)⁹.

L'examen de la répartition de ces investissements entre modes de transport illustre, quelle que soit la couleur politique des gouvernements successifs en place, un choix constant en faveur de la route qui, avec 351 milliards d'euros 2013, a bénéficié de près de 2/3 des investissements d'infrastructures depuis 1980. Le réseau ferroviaire, alors que le train est le mode de transport le moins agressif pour l'environnement local et global¹⁰ et qu'il occupe pour cela une place de choix dans la «rhetorique verte» des responsables politiques, s'est contenté de 18% (12% seulement en excluant les lignes à grande vitesse). Les

transports collectifs (métro, RER non SNCF, tramway) ne sont pas mieux considérés avec un peu moins de 10% et les modes maritime et fluvial, eux aussi vantés pour leurs faibles consommations d'énergie et impacts environnementaux, se partagent 7,7% avec les aéroports.

Ainsi, le réseau ferroviaire public se dégrade, du fait du poids de la dette qui «plombe» ses comptes et ne permet pas de l'entretenir convenablement: en septembre 2013, 3433 kilomètres de lignes devaient être parcourus au ralenti faute d'entretien suffisant, afin de maintenir le niveau de sécurité des circulations. Ce chiffre s'aggrave d'année en année: il a crû de 73% depuis 2002.

UN DOGME RÉCENT: LE SYSTÈME FERROVIAIRE PUBLIC DOIT

«SE DÉBROUILLER» SANS AIDE PUBLIQUE

Malgré les constats qui précèdent, malgré la croissance d'une dette que le système ferroviaire public ne pourra jamais rembourser seul, **la décision politique a été prise en 2008 de lui imposer l'objectif de ne plus avoir besoin de subvention et donc de couvrir tous ses coûts avec ses recettes propres.**

En langage économique, cela signifie que les recettes du système ferroviaire ne doivent plus seulement couvrir son coût marginal (c'est-à-dire les dépenses liées à la circulation d'un train supplémentaire sur une infrastructure déjà existante, selon le principe de ne pas faire supporter au train l'ensemble des charges d'infrastructures, mais seulement celles liées à sa propre circulation), mais doivent désormais couvrir son coût complet, c'est-à-dire aussi l'entretien des voies, la rénovation des infrastructures, les investissements y compris en nouvelles infrastructures et les charges financières liées aux dettes passées.

Cette décision traduit directement la volonté de l'État de se désengager totalement du système ferroviaire public. Alors que le gouvernement versait une moyenne de 2,6 milliards d'euros par an entre 2004 et 2006 pour l'entretien du réseau, il a réduit ensuite sa contribution à 2,2 milliards, soit une baisse de 20%. Les dépenses de RFF dans la gestion du réseau étant incompressibles (45% concernent l'exploitation courante, 38% le renouvellement des infrastructures, 17% la charge de la dette qui pèse sur ses comptes), **le désengagement de l'État a de graves conséquences sur le chemin de fer en France:**

- L'impossibilité de couvrir le coût complet avec les recettes provoque l'apparition d'un déficit structurel annuel de la gestion de l'infrastructure ferroviaire qui augmente chaque année: 346 millions d'euros en 2009; 496 en 2010; 700 en 2011; 1088 en 2012 et 1572 en 2013¹⁰.
- Ce déficit doit être comblé par des emprunts qui accroissent la dette de RFF, qui a augmenté de plus d'un tiers en 4 ans, entre 2010 et 2014 (cf. le tableau sur la dette ci-avant)!
- RFF compense la baisse de subvention de fonctionnement de l'État par une hausse des péages (cf. tableau sur les péages ci-avant) de plus de 40% entre 2007 et 2014.
- La SNCF devant équilibrer ses comptes, elle a augmenté ses tarifs: les usagers ont dû payer en moyenne leurs billets de train 20% plus cher en 2013 qu'en 2008.

Dans le même temps, les dépenses contraintes du système ferroviaire augmentent:

- Trente ans de sous-investissement dans l'infrastructure ferroviaire imposent désormais davantage d'entretien, soit 2,7 milliards d'euros en 2013 (3,3 fois plus qu'en 2004), alors que le montant nécessaire pour stopper le vieillissement

du réseau est estimé à 3,5 milliards d'euros par an jusqu'en 2020.

→ La politique du gouvernement et de la direction SNCF se traduit par une augmentation de la masse salariale alors que les effectifs diminuent fortement: faire partir en retraite de plus en plus tard provoque un surcoût par rapport au salaire d'un jeune; la mobilité imposée et les restructurations qui étendent les zones géographiques de travail des équipes d'entretien de l'infrastructure se paient en primes de déplacement (dits «éléments variables de solde») et le travail de nuit pour ne pas gêner les circulations réduit la productivité et augmente les coûts.

→ Tous les projets d'extension du réseau sont gelés, mais les quatre «coups par-tis» (LGV Est, Sud-Europe/Atlantique, Bretagne/Pays-de-Loire, contournements de Nîmes et Montpellier) ont coûté 4,8 milliards d'euros en 2013 (2 fois plus qu'en 2011) et continuent. En outre, trois d'entre eux ont pris la forme de «partenariats public-privé» qui vont ponctionner les recettes du système ferroviaire pour des durées d'environ cinquante ans. Le Sénat a qualifié les extensions du réseau par ces méthodes de «bombes à retardement budgétaire».

¹¹ Source : rapport du cabinet Degest du 9 février 2015 pour le comité central d'entreprise (CCE) de la SNCF : Analyse du dossier de consultation relatif à la réforme ferroviaire remis au CCE SNCF.

¹² Une telle écotaxe existe depuis le début des années 2000 en Allemagne (où elle a rapporté plus de 4 milliards d'euros en 2014), mais aussi, et antérieurement, en Suisse et en Autriche.

Des résultats très graves découlent donc des décisions de gouvernements qui ont refusé de reprendre la dette du système ferroviaire public (en dépit de la première directive européenne!) et qui investissent en priorité pour accroître le trafic routier, pourtant décrié par ailleurs pour ses impacts environnementaux... Ces résultats vont s'aggraver avec la réforme ferroviaire de 2014 qui accélère la spirale régressive.

LA RÉFORME FERROVIAIRE DE 2014: ON NE CHANGE PAS UNE POLITIQUE PERDANTE ET ON MET LE CAP AU PIRE!

La nouvelle loi de réforme ferroviaire promulguée le 4 août 2014 a confirmé la volonté de l'État de supprimer tout financement public au système ferroviaire, ce qui n'a jamais eu lieu depuis la naissance du chemin de fer. Les recettes de l'établissement SNCF Mobilités doivent payer à terme le coût complet de l'infrastructure. En 2015, ce coût complet s'élèverait à 7,8 milliards d'euros selon certaines estimations, se décomposant en 3,4 milliards de coûts d'exploitation courante (entretien et exploitation), 2,2 milliards d'amortissements économiques (fonctions du besoin moyen de rénovations), 2,1 milliards de rémunération du capital (coût de la ressource financière et risques d'exploitation, de trafic, etc.).

C'est donc une spirale régressive qui s'est mise en route en 2008, sous l'effet de décisions politiques imposant au système ferroviaire de couvrir son coût complet par ses recettes: démarche de suppression progressive des subventions de l'État → déficit structurel de RFF compensé par une hausse des péages → hausse de la charge de la dette et du déficit structurel de SNCF Mobilités → augmentation du prix des billets de train → baisse de la fréquentation des trains entraînant une baisse de recettes alimentant le déficit...

Ces conditions ont commencé depuis 2008 à montrer les désastres qu'elles engendrent. Pourtant cette politique est amplifiée, avec des conditions rendues encore plus difficiles, car des recettes prévues sont supprimées.

L'État, dans le cadre de sa politique d'aménagement du territoire, avait promis en 2004 un apport extérieur en créant l'AFIFT (Agence de financement des infrastructures de transport de France) qui devait contribuer principalement à financer les infrastructures ferroviaires (à 25 % les routes et à 5 % le fluvial). Mais progressivement, les gouvernements diminuent les recettes de l'AFIFT :

- Les autoroutes et leurs péages devaient contribuer à alimenter l'AFIFT, mais six concessions d'autoroute ont été privatisées et les dividendes (1,6 milliard d'euros, à comparer au 0,5 milliard en 2005 lors de la privatisation) reviennent aux actionnaires qui bénéficient ainsi d'une rentabilité de 20 à 24 %.
- L'écotaxe payée par les poids lourds devait rapporter 1,1 milliard d'euros par an: elle a été abandonnée en 2014 après avoir longtemps été retardée¹². L'actuelle ministre chargée de l'Environnement se refuse à toute mise en place de fiscalité environnementale, au motif que ce serait de « l'écologie punitive »: c'est une autre façon de dire que le principe « pollueur payeur » ne sera pas mis en œuvre en France; mais si ce principe est rejeté, c'est le principe « pollué-payeur » qui continuera de s'appliquer effectivement et les pollueurs n'ont donc vraiment pas besoin d'un autre allié que cette sorte particulière de ministre de l'Environnement...

L'idée politique, tant de fois affirmée, de transfert du trafic de la route vers le rail représentait une perspective saine; les décisions politiques réelles qui en suppri-

ment les moyens confirment et même amplifient la priorité donnée au trafic routier et fragilisent encore davantage le système ferroviaire.

Comment ce qui n'a jamais été possible pourrait l'être? Comment couvrir le coût complet du ferroviaire sans aide publique? En augmentant encore la dette comme depuis 2008, en doublant les péages ce qui aura un effet sur la hausse des tarifs et la baisse induite des tarifs, en abandonnant une partie du réseau ferroviaire, en réduisant le trafic ferroviaire (avec l'aide de la « loi Macron » qui va provoquer le transfert sur autocar des trafics des trains d'équilibre du territoire, ou TET, lesquels sont voués à disparaître peu à peu du paysage ferroviaire), en diminuant fortement les effectifs et en généralisant la sous-traitance.

L'augmentation de la dette ferroviaire.

D'après le cabinet Degest¹³ s'appuyant sur les projections de l'ex-SNCF, la trajectoire des dettes n'a aucune raison de ne pas se poursuivre et de ne pas subir l'effet boule de neige par lequel la dette augmente les charges financières, ce qui nécessite davantage d'emprunts:

- La dette de SNCF Réseau passerait de 34 milliards d'euros en 2013 à 54,2 milliards en 2025 (soit + 61 % en 12 ans);
- Celle de SNCF Mobilités diminuerait, en passant de 7 milliards à 2 (soit - 71 %);
- **l'ensemble de la dette du système ferroviaire public augmenterait de 41 milliards à 56 milliards** (soit + 37 %) en 2025, date à laquelle elle serait censée se stabiliser.

Un rapport du cabinet Sécafi pour le CCE, quant à lui, s'appuie sur le plan stratégique que la SNCF négocie actuellement avec l'État et prévoit davantage: une dette totale de 45 milliards et plus tôt (en 2020).

Cette augmentation correspond à un déficit structurel de 1,5 milliard d'euros par an et à une rénovation du réseau qui stoppe-

rait le vieillissement des infrastructures pour un montant de 3,5 milliards d'euros par an (à condition que l'État en prenne une partie à sa charge).

L'augmentation des péages et des tarifs.

Les augmentations des péages versés par la SNCF à RFF ces dernières années ont tenu compte de la nécessité de se rapprocher de la couverture du coût complet de l'infrastructure ferroviaire. Leur forte augmentation devrait se poursuivre: SNCF Mobilités prévoit + 1,6 % en 2015 puis + 3,3 % par an jusqu'en 2020, tandis que SNCF Réseau annonce + 1,5 % en 2015 puis + 0,5 % par an ensuite... mais espère que l'État fournira les 3,5 milliards d'euros par an permettant de pour stopper le vieillissement du réseau.

Si l'État choisit de donner moins, soit les péages augmenteront pour payer les travaux, ainsi que les tarifs ce qui découragera d'utiliser le train, soit de nouveaux emprunts augmenteront encore la charge financière et le coût complet et les péages, soit les travaux seront décalés tout comme la perspective de stopper le vieillissement et de réaliser des économies d'entretien et de personnel.

Les tarifs des billets de train ont augmenté plus que l'inflation entre 2007 et 2013, de 2,7% par an en moyenne. Une augmentation plus forte des péages provoquera l'évolution correspondante des tarifs et, par conséquent, le train sera rendu moins attractif que les modes de transport concurrents, ce qui aura des conséquences négatives sur les recettes de SNCF Mobilités.

L'abandon d'une partie du réseau ferroviaire. Le réseau ferroviaire français comporte quatre types de lignes ferroviaires et moins les lignes sont fréquentées, moins elles sont entretenues et plus elles ont vieilli:

- le réseau à grande vitesse (8% du réseau) a une moyenne d'âge de 17 ans;
- les lignes principales, dites de groupes UIC 2 à 4 (1/3 du réseau), ont 23 ans;
- les lignes moyennement chargées, dites de groupes UIC 5 à 6 (1/4 du réseau), ont 29 ans;
- les lignes peu fréquentées (moins de 20 trains par jour), dites de groupes UIC 7 à 9 (1/3 du réseau), ont plus de 73 ans.

Ces dernières lignes, peu fréquentées et en très mauvais état, risquent de fermer, compte-tenu du probable recul des TET que va provoquer la «loi Macron», de la baisse des péages du fait de la moindre fréquentation causée par la concurrence des autocars, de moyens de plus en plus limités des régions pour une rénovation de lignes (seules les régions riches pourront investir, accroissant ainsi les inégalités sur le territoire).

La concentration du réseau et des trafics sur les liaisons les plus rentables correspond à l'objectif de couverture du déficit structurel. La fermeture de la partie du réseau la moins fréquentée ne permettrait d'économiser que 500 millions d'euros. Une étude de RFF de 2009 préconisait la suppression de 7500 km de lignes circulées par moins de 14 trains par jour et annonçait une économie annuelle de 229 millions d'euros (notamment par une réduction de «3454 emplois à temps plein), ce qui ne représenterait que 15% du déficit structurel.

La réduction des trafics ferroviaires. Les TET, trains d'équilibre du territoire entre des régions différentes, se situent économiquement entre les trains nationaux (dont les TGV), relativement rentables, et les TER, subventionnés par les régions. La SNCF en a supprimé quelques-uns, en a transféré certains aux régions et a menacé d'en supprimer d'autres ce qui a obligé l'État à devenir l'Autorité organisatrice de

¹³ Cf. la note précédente.

ces trains, moyennant un versement de l'ordre de 300 millions d'euros au compte des TET depuis 2011 (versement qui provient d'ailleurs à 95 % de la SNCF elle-même, par la perception de diverses taxes sur ses propres recettes!). En un peu plus de vingt ans, le trafic des TET a été divisé environ par deux, que l'on raisonne en nombre de passagers ou en nombre de trains.

Cette évolution ne peut qu'empirer sous l'effet d'éléments complémentaires:

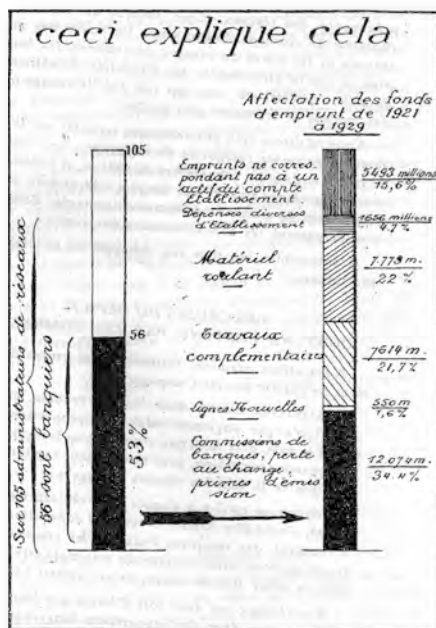
- L'augmentation du prix du billet, bien plus forte que l'inflation, incite à utiliser un autre mode de transport, comme le covoiturage, aussi rapide que le train voire plus dans bien des cas, vu l'allongement des temps de parcours provoqué par le manque d'entretien des voies et les techniques de tracé des horaires mises en place par RFF.
- La « loi Macron » autorise les autocars à récupérer des trafics entre n'importe quelles villes de régions administratives différentes. En Allemagne, dès la première année d'ouverture de la concurrence aux cars, 8,3 millions de passagers ont préféré le car, souvent moins rapide mais moins cher car il ne paie pas les coûts d'infrastructure que paie le train.
- Le matériel roulant vieillit alors qu'il est déjà jugé peu confortable et lent, et les moyens manquent pour le rénover.

Illustration issue d'une brochure de la fédération nationale des travailleurs des chemins de fer, publiée en 1932. Il s'agit de la CGT dite « confédérée », non de la CGT dite « unitaire ».

→ L'État a difficilement reconduit la contribution au TET pour 2015 et a mis en place une commission (placée sous la présidence du député Duron) pour envisager l'avenir des TET, dont les conclusions consistent surtout à recommander le transfert d'une partie des TET vers les TER payés par les régions... et de transférer une grande partie des liaisons sur route (autocars).

La baisse des effectifs. L'évolution constatée de 2007 à 2013 correspond à une baisse moyenne des effectifs cheminot-es de 1,1% par an, soit près de 1100 postes supprimés chaque année, et à une précarisation des emplois, la part des personnels à Statut (cadre permanent) étant passée de 96 à 92%, tandis que le nombre de contractuels à durée déterminée (CDD) a augmenté de 15% sur la période.

Cette baisse va s'accélérer sous l'effet des politiques déjà décidées par la direction



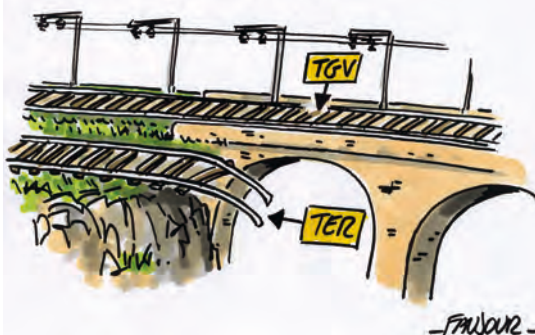
de la SNCF: développement des trains à bas coûts (IDTGV, Ouigo,...) demandant moins d'investissement, moins d'entretien, moins d'agents du matériel... ; automatisation des tâches administratives ; externalisations de services notamment informatiques ; gains de productivité obtenus par exemple en augmentant le temps passé en tête d'un train par les conducteurs ; utilisation de l'informatique pour remplacer les agents en contact avec les usagers ; polyvalence des métiers, comme par exemple la vente, l'accueil en gare (escale), le contrôle à quai ou la vente de prestations dans les trains...

Dans son rapport, le cabinet Degest, déjà cité, estime les conséquences de ces politiques à **une réduction de 8500 à 11300 emplois d'ici à 2020**, soit une suppression annuelle moyenne de 1414 à 1833 emplois. Quant au plus récent rapport du cabinet Sécafi, également cité ci-avant, il prévoit davantage de suppressions sur la même période, avec **une réduction de 11000 à 13000 postes**. En effet, plus on avance dans le temps, plus les exigences de l'État augmentent: SNCF Mobilités avait transmis au gouvernement une prévision de suppression de 1045 emplois en 2015 et le ministère chargé des Transports a exigé et obtenu 1600 suppressions de postes!

Les baisses seront plus importantes à SNCF Mobilités et dans la partie de SNCF Réseau qui n'est pas impliquée dans l'entretien des infrastructures, car l'arrêt du vieillissement du réseau nécessitera des travaux et une période d'embauches jusqu'en 2019-2020 (au rythme de + 800 par an), puis une forte baisse ensuite (au rythme de - 1170 par an) car le réseau devrait être rénové et donc nécessiter moins d'entretien. Il est probable que le pic d'emplois sera évité par un recours accru à la sous-traitance...

L'accélération de l'augmentation de la productivité va intensifier le travail et la maltraitance sociale. Elle risque d'accroître encore les accidents et les absences, dont l'évolution est préoccupante selon les statistiques même de la direction de la SNCF. En effet, l'indice de « morbidité » de l'ex-SNCF, qui mesure les accidents de travail et de trajet ainsi que les arrêts maladie, est passé ces dernières années de 11,6 jours par agent et par an à 13,5. Par ailleurs, les phénomènes de souffrance au travail qui découlent des méthodes de management pathogènes mises en œuvre à la SNCF, en dépit d'une rhétorique déconnectée du réel et fondée sur la prétendue recherche de la « qualité de vie au travail », ne peuvent que s'accroître encore, alors qu'ils atteignent déjà une étendue inquiétante. Pour évoquer des cas extrêmes, la SNCF n'est pas exempte des drames observés, par exemple, à France Télécom il y a quelques années: depuis 2007, une cinquantaine de cheminots se sont suicidés dans les emprises ferroviaires et environ le double en dehors de celles-ci, la liaison avec le travail étant plus difficile à mettre en évidence dans le deuxième cas, mais forcément présente. ■ ■

LA SNCF À 2 VITESSES...



POURQUOI TROIS EPICS ? LES PATRONS MENTENT...

Les patrons ont des moyens colossaux en matière de communication. La direction SNCF excelle dans ce genre d'exercice, tant vis-à-vis des usagers que vers les cheminots et les cheminotes. À chaque fois, plutôt que de débattre, d'expliquer, de confronter des points de vue, on assiste à un déferlement de propagande. Combattant l'argumentation SUD-Rail à propos de la nécessité et de la possibilité d'avoir une entreprise unique pour assurer le service public ferroviaire, la direction SNCF publiait un argumentaire intitulé «pourquoi 3 EPIC et pas 1 seul», censé expliquer pourquoi l'éclatement était inéluctable. La fédération SUD-Rail a relevé le défi, en répondant point par point aux affirmations erronées de ces dirigeant-es qui ont de «l'éthique» plein la bouche mais ne reculent devant aucun mensonge!



Sont reproduits ci-dessous les 6 arguments de la direction SNCF et, en dessous de chacun d'eux, les arguments que nous pouvons leur opposer.

■ **Argument 1 des directions SNCF et RFF:**
Avec un EPIC unique, les EF concurrentes et les règles européennes imposeraient la création d'une structure autonome pour les fonctions essentielles (péages, sillons).

Les EF concurrentes ne peuvent en réalité rien imposer du tout: seules les règles européennes le peuvent. L'indication «les fonctions essentielles (péages, sillons)», par sa rédaction très vague et générale vise à laisser penser que tout ce qui relève des péages et des sillons constitue des fonctions essentielles: **c'est faux et cela constitue un enfumage volontaire.** Les fonctions essentielles ne peuvent effectivement pas se trouver dans la même entité juridique qu'une EF et devraient donc être sorties de

l'EPIC unique que défend SUD-Rail, mais dans l'article 7 de la directive n° 2012/34/UE du 21/11/2012 (refonte) qui s'applique actuellement, les deux fonctions essentielles sont exactement et limitativement définies ainsi:

- L'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité ainsi que l'attribution de sillons individuels.
- L'adoption des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances.

Un exemple de l'intense propagande patronale.

Pourquoi 3 EPIC et pas un seul ?

- Avec un EPIC unique, le EF concurrentes et les règles européennes imposeraient la création d'une **structure autonome pour les fonctions essentielles** (péages, sillons)
- Disjoints, cette structure et l'EPIC ne seraient pas en mesure de fonctionner en opérationnel. Ce serait la **garantie d'une nouvelle crise sillons**.
- Le GI, au sein de l'EPIC unique, n'aurait **pas les moyens d'assurer son développement** et la soutenabilité du réseau.
- Depuis les Assises, l'**unification de l'infrastructure** fait consensus. Et là, on ne la ferait pas ! (De nouveaux 2 structures indépendantes)
- A terme, avec la probable **extension du champ des fonctions essentielles**, tout le GI devrait être sorti de l'EPIC unique. ⇔ Séparation pure et simple GI-EF.
- Au contraire, la réforme du Gouvernement permet d'ancrer définitivement le GI au sein du Groupe public industriel intégré.

On voit que seule l'adoption des décisions en général doit être placée dans un organisme extérieur à l'EPIC unique (organisme qui pourrait faire partie du ministère chargé des Transports), avec en plus un cas particulier nécessitant d'externaliser aussi, dans le même organisme, l'évaluation de la disponibilité et l'attribution pour ce qui concerne les demandes de sillons individuels. **Le reste (instruction technique des demandes de sillons réguliers, c'est-à-dire la très grande majorité des demandes) pourrait être assuré à la direction de l'infrastructure (GI) de l'EPIC unique et les horairistes pourraient demeurer dans cette direction infra, en mettant en place une « muraille de Chine » autour d'eux pour empêcher de manière probante les contacts avec la partie EF, comme l'a fait l'Allemagne au sein de son GI.**

Quant aux décisions concernant la tarification de l'infrastructure, son externalisation vers un service de l'État est pour SUD-Rail une nécessité car les péages ferroviaires constituent un élément de politique des transports et d'aménagement du territoire. Dans un système à 3 EPIC, la tarification relèverait de l'EPIC-GI qui serait ainsi juge et partie puisque les montants des péages conditionnent ses recettes. Le système à un seul EPIC avec la tarification hors du GI et au sein de l'État peut donc a priori – bien que ce ne soit pas garanti – mieux répondre à une logique d'intérêt général.

■ **Argument 2 des directions SNCF et RFF:**
Disjoints, cette structure et l'EPIC ne seraient pas en mesure de fonctionner en opérationnel. Ce serait la garantie d'une nouvelle crise sillons.

On cherche ici à effrayer avec un leurre: si la structure externe est bien limitée à la prise de décision finale comme l'impose la directive, il y a beaucoup moins de raisons de déboucher sur une nouvelle crise sillons avec un seul EPIC qu'avec 2 EPIC

distincts (EF et GI autonomes) coiffés par un EPIC-mère qui, s'il se limite à un ectoplasme comme le risque en existe fortement, ne se mêlera pas des sillons et laissera le GI faire ce qui l'arrange, comme le faisait RFF, au détriment de la qualité, de la fiabilité et de la disponibilité des services ferroviaires.

■ **Argument 3 des directions SNCF et RFF:**
Le GI, au sein de l'EPIC unique, n'aurait pas les moyens d'assurer son développement et la soutenabilité du réseau.

Affirmation totalement gratuite: **un GI séparé de l'EF n'aurait pas davantage de moyens en soi.** Ce qui va conférer ou non au GI les moyens en question sera, dans tous les cas, la politique des transports que mènera le gouvernement. La question est de savoir s'il va poursuivre la politique extrêmement pro-routière menée depuis des décennies (en matière de dépenses d'infrastructures, de détaxations ou de sous-tarification du gazole, de tolérance au non-respect des règles sociales et de sécurité, d'autorisation des poids-lourds de 44 tonnes, de non prise en compte des coûts environnementaux du transport routier, de développement du transport par autocars en concurrence avec les trains,...) ou bien au contraire s'il mettra en œuvre une politique des transports compatible avec les enjeux environnementaux (pollutions locales et effet de serre), notamment par une réorientation des investissements, un moratoire sur les infrastructures routières et aéroportuaires, un financement intermodal (par lequel des taxes sur les modes les plus nuisants financeraient les modes les moins nuisants),...

Intégré ou non, un GI a de toutes façons toujours droit à des aides de l'État dès lors que, en accord avec la directive européenne citée, une comptabilité séparée permet d'empêcher qu'un financement destiné au GI public ne se porte vers l'EF publique.

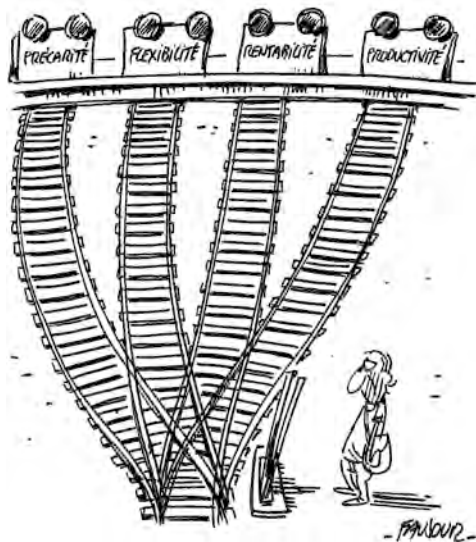
■ **Argument 4 des directions SNCF et RFF:** Depuis les Assises, l'unification de l'infrastructure fait consensus. Et là, on ne la ferait pas! (De nouveaux 2 structures indépendantes)

Primo, la solution aux problèmes graves posés par la désintégration ferroviaire relève moins de l'unification de l'infrastructure que de la réunification du GI et de l'EF, que l'on ne ferait pas avec 3 EPIC. Elle relève aussi de la fin de la verticalisation dogmatique de l'EF SNCF menée depuis dix ans, sur laquelle le projet de réforme défendu par le gouvernement et la direction n'envisage pas de revenir. Que la seule unification de l'infrastructure fasse consensus n'est absolument pas un critère valable: après mai 1997, la séparation GI/EF et la création de RFF ont aussi «fait consensus» auprès des «décideurs» de toutes couleurs politiques et cela a mené à la situation catastrophique où se trouve le système ferroviaire public aujourd'hui. Secundo, il relève de la plus outrancière mauvaise foi d'affirmer que la transposition à minima des dispositions européennes (externalisation de la seule adoption des décisions concernant les sillons et la tarification) constituerait une partition de la gestion de l'infrastructure en deux structures indépendantes! En particulier de la part de dirigeant-es qui ont défendu tout ce qu'ils ont défendu en matière de casse du système ferroviaire depuis quinze ans...

■ **Argument 5 des directions SNCF et RFF:** A terme, avec la probable extension du champ des fonctions essentielles, tout le GI devrait être sorti de l'EPIC unique : séparation pure et simple GI-EF.

On agit encore un épouvantail en ne craignant pas d'aller jusqu'à l'exagération délirante: tout le GI considéré à terme comme fonction essentielle, c'est du grand

OÙ VA LA SNCF ?



n'importe quoi! Certes, des ultra-libéraux aimeraient bien que les gares deviennent des fonctions essentielles (à privatiser) et ce risque existe, mais pour le moment elles ne relèvent que des services à fournir, par l'EF qui les possède, aux entreprises ferroviaires en concurrence. Actuellement, ce système fonctionne dans les pays où la concurrence ferroviaire existe pour les voyageurs, et même en France avec Thello à la gare de Lyon et la DB (ICE) à la gare de l'Est. Il est donc possible de résister à l'extension des fonctions essentielles qui n'apporterait rien de plus.

Pourquoi se placer toujours, comme on l'a fait déjà en 1997, dans une posture d'anticipation de directives européennes à venir toujours plus libérales? Aujourd'hui comme hier, c'est pour justifier la fragmentation immédiate du système ferroviaire entre GI et EF sous forme de 2 EPIC distincts et rendre plus aisée la «séparation

pure et simple GI-EF» que l'on prétend vouloir éviter.

■ Argument 6 des directions SNCF et RFF:

Au contraire la réforme du gouvernement permet d'ancrer définitivement le GI au sein du Groupe public industriel intégré.

La Commission de Bruxelles reviendra sans doute à la charge pour achever de bousiller complètement les systèmes ferroviaires publics. Mais une alliance d'États décidés à défendre l'intégrité de leurs systèmes ferroviaires publics (une alliance de la France, de l'Allemagne et de l'Autriche suffit pour cela, selon les dispositions actuelles des traités européens) permettra, moyennant un minimum de courage politique, d'empêcher d'aller au-delà et, notamment, de bloquer le projet ultra-libéral de quatrième paquet ferroviaire. **Un système ferroviaire public intégré sera dans cette optique une base de résistance plus solide, pour éviter d'aller vers une «séparation pure et simple GI-EF», qu'un système où le GI et l'EF sont déjà séparés.**

C'est par un système à 3 EPIC déjà prédécoupés, avec (comme il est à craindre) un EPIC de tête ectoplasme qui pourra facilement être supprimé à terme par un futur gouvernement – comme cela a d'ailleurs déjà été annoncé à l'UMP – que l'ancrage définitif du GI au Groupe public sera le plus fragile et le moins bien assuré. Cette considération s'applique d'ailleurs tout aussi bien à **l'organisation par branches et activités mises en place de sa propre initiative par la direction SNCF depuis des années, qui a considérablement fragilisé les activités et l'ensemble de la SNCF.** C'est pour cela que nous réclamons la mise en place d'une direction générale transverse, structure de tête du futur établissement public unifié, dotée des moyens nécessaires pour assurer un véritable pilotage industriel, stratégique et de métiers, selon une logique globale de service public et avec les capacités techniques nécessaires à l'arbitrage entre les contraintes de gestion et l'infrastructure et celles de la qualité des services ferroviaires. ■ ■ ”

Pourquoi SUD-Rail veut un seul EPIC et pas trois ?

Les directions de la SNCF et de RFF diffusent un document intitulé « vers le groupe public industriel intégré » issu d'un séminaire commun tenu le 3 juillet 2013. Un chapitre est consacré à défendre la création de 3 Établissements Publics à Caractère Industriel et Commercial (EPIC) en tentant de démontrer que la solution prônée par SUD-Rail, un seul EPIC, est infaisable.

La plupart des défenseurs de cette « unification » via 3 EPIC nous ont, durant 15 ans, abrutis de documents expliquant tous les « avantages » de l'éclatement SNCF/RFF. C'est dire si leur enthousiasme pour « l'unification du système ferroviaire » est motivé. En réalité, à travers leurs explications, ils tentent d'imposer une organisation qui permette de poursuivre le travail de destruction du service public ferroviaire. D'où cet acharnement à confier nos propositions de véritable unification.

Le sujet est important, la Fédération SUD-Rail montre ici que les affirmations patronales sont erronées et qu'il est souhaitable et possible de mettre en place un établissement unique.

Argument 1 des directions SNCF et RFF : Avec un EPIC unique, les EF concurrentes et les règles européennes imposeraient la création d'une structure autonome pour les fonctions essentielles (péages, sillons).

Les Entreprises Ferroviaires (EF) concurrentes ne peuvent en réalité rien imposer du tout : seules les règles européennes le peuvent. L'indication « les fonctions essentielles (péages, sillons) », par sa rédaction très vague et générale vise à laisser penser que tout ce qui relève des péages et des sillons constitue des fonctions essentielles : c'est faux et cela constituerait un enfermage volontaire. Les fonctions essentielles ne peuvent effectivement pas se trouver dans la même entité juridique qu'une EF et devraient donc être sorties de l'EPIC unique que défend SUD-Rail, mais dans l'article 2 de la directive n°2012/34/UE du 21/11/2012 (révisée) qui s'applique actuellement, les deux fonctions essentielles sont exactement et limitativement définies ainsi :

- a) L'adoption des décisions concernant la répartition des sillons, y compris la définition et l'évaluation de la disponibilité ainsi que l'attribution de sillons individuels.
- b) L'adoption des décisions concernant la tarification de l'infrastructure, y compris la détermination et le recouvrement des redevances.

On voit que seule l'adoption des décisions en général doit être placée dans un organisme extérieur à l'EPIC unique (organisme qui pourrait faire partie du ministère chargé des Transports), avec en plus un cas particulier nécessitant d'externaliser aussi, dans le même organisme, l'évaluation de la disponibilité et l'attribution pour ce qui concerne les demandes de sillons individuelles. Les seuls (construction technique des demandes de sillons réguliers) « la très grande majorité des demandes » pourrait être assurée à la direction de l'infrastructure (GI) de l'EPIC unique et les horaires pourraient demeurer dans cette direction infra, en mettant en place une « muraille de Chine » autour d'eux, comme l'a fait l'Allemagne au sein de son GI.

Seul un établissement public unifié, doté des moyens nécessaires pourrait assurer un véritable pilotage industriel, stratégique et de métiers.

TRANSPORT ET ENVIRONNEMENT : DE CONSI TRÈS DIFFÉRENCIÉS SELON LES MODES, AVEC DE FORTS ATOUTS POUR LE RAIL

Bien plus que de la technique, les questions relatives au transport relèvent d'une démarche politique compte tenu des conséquences de celui-ci sur l'environnement local et planétaire, ainsi que sur les conditions de vie. Le transport se situe au cœur de la liaison étroite entre la crise écologique et la crise sociale simultanées que nous vivons. En particulier, il contribue fortement et de façon croissante aux rejets anthropiques des gaz à effet de serre et au dérèglement climatique consécutif, principal défi environnemental et social que l'humanité doit relever pour assurer des conditions vivables sur notre écosphère terrestre. Dans ce contexte, continue pourtant de prévaloir un dogme : « bien-être + modernité = nombreux déplacements », expression d'une idéologie visant à justifier une organisation bâtie au service de la mondialisation capitaliste. La sur-mobilité, pour les marchandises encore plus que pour les personnes, est un véritable fléau environnemental et social qu'une rhétorique productiviste pare des oripeaux de la liberté.

SI DÉRABLES IMPACTS,

LES ENJEUX DU DÉRÈGLEMENT CLIMATIQUE

La protection de l'environnement, l'avenir de la planète et la préservation des matières premières non renouvelables imposent un changement de politique des transports, une des activités humaines les plus responsables du dérèglement climatique. Selon le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) mis en place par l'ONU, le dérèglement climatique commence à avoir des conséquences, qui seront dramatiques et non maîtrisables si aucune mesure n'est prise pour limiter le réchauffement à +2 °C au-dessus de la température moyenne de l'époque préindustrielle, ce qui impose de diviser au moins par deux les émissions de gaz à effet de serre (GES) à l'horizon 2050 par rapport à 1990. L'Europe continue de faire semblant de conserver comme objectif les fortes résolutions de la commission Environnement du parlement, les « 3 fois 20 » : -20% des GES d'ici à 2020, +20% d'énergies renouvelables, + 20% d'efficacité énergétique. Mais depuis les années 1970, les émissions ont été multipliées par 1,9 car les maigres efforts de diminution ont été balayés par une croissance multipliée par 3.

L'EXPLOSION DU TRANSPORT DES MARCHANDISES ET SES RAISONS

De 1850 à 2000, dans le monde, le trafic moyen de voyageurs est passé de 1500 à 4500 kilomètres par an et par habitant (intensité du trafic multipliée par 3); celui des marchandises est passé de 10 à 10000 tonnes.kilomètres par an et par habitant, soit une intensité du trafic multipliée par 1 000¹! Et cette dernière ne fait que croître plus vite depuis 30 à 40 ans.

L'axiome mondial dominant est que le libre-échange et l'augmentation du transport sont indispensables à la croissance économique, condition prétendument nécessaire et suffisante au bien-être, bien qu'il soit évident qu'une croissance infinie dans un monde fini relève d'une totale absurdité. **L'accroissement des déplacements de marchandises n'est pas un fait inéluctable, mais une caractéristique du stade actuel néolibéral du capitalisme;** c'est l'un des piliers sur lesquels ont reposé les gains de productivité de ces dernières décennies dans l'industrie et la grande distribution.

Les méthodes modernes de gestion («zéro stock» «flux tendu» «juste à temps») multiplient les transports, qui suivent au plus près la production et la commercialisation des marchandises. La possibilité d'accroître à faible coût les flux confère un aspect secondaire à la localisation de la production; elle permet de scinder la chaîne de production en autant de maillons que nécessaire pour les situer, au cas par cas, en des lieux choisis afin d'en minimiser les charges sociales, fiscales ou environnementales.

Une telle «optimisation économique» est rendue possible par la sous-tarification du

¹ Source : Agence de l'environnement et de la maîtrise

de l'énergie (ADEME), relevé sur son site internet, 2003.

transport, qui en fait une variable d'ajustement de décisions économiques prises dans la production, dont il doit assumer les tensions. Elle s'appuie sur la dérégulation du secteur et sur la quasi-gratuité, pour les industriels chargeurs, des impacts considérables du transport sur l'environnement et la vie quotidienne des populations. **Le transport est ainsi un moyen privilégié de transférer des coûts provoqués par le secteur privé vers l'ensemble de la collectivité**, sachant que c'est la seule activité à se déployer en totalité dans l'espace public.

LES IMPACTS ENVIRONNEMENTAUX DU TRANSPORT

Ils sont nombreux et peuvent être regroupés ainsi :

- la pollution globale de l'air : l'effet de serre et le dérèglement climatique,
- la pollution atmosphérique locale et les atteintes associées à la santé humaine,
- la consommation d'espace et les effets de coupure des infrastructures,
- les accidents,
- le bruit et les vibrations,
- les processus « amont et aval » (cycles de vie des matériels de transport et modalités de production des énergies consommées),
- la dégradation des paysages, la perte de biodiversité (atteintes à la faune et à la flore), la pollution des sols et des eaux,
- la congestion des infrastructures, en partie subie par leurs utilisateurs eux-mêmes.

Tous ne peuvent être abordés convenablement dans le cadre du présent document, où SUD-Rail se limite à fournir des indications sur la situation française en ce qui concerne les quatre premiers points. Dans la mesure toutefois où les impacts de la pollution atmosphérique, qu'elle soit globale ou locale, sont liés à la consumma-

tion d'énergie fossile, des considérations supplémentaires sont d'abord consacrées à l'énergie.

Par ailleurs, la mise en évidence dans ce qui suit des atouts du train en termes de moindres impacts sur l'environnement ne doit surtout pas être interprétée comme une prétention que celui-ci aurait vocation à se substituer aux autres modes de transport, ce qui serait du reste non pertinent et tout simplement impossible.

D'une part parce que d'autres modes (voie d'eau, cabotage maritime, transports publics urbains en général) présentent eux aussi de tels avantages, d'autre part parce que tous ne sont pas substituables les uns aux autres et que chacun d'eux a sa place, à condition d'être utilisé dans son domaine de pertinence à la fois socio-économique et environnemental, selon une approche de complémentarité intermodale. Ainsi, par exemple, jamais le train ne pourra se substituer au transport routier pour la desserte fine du territoire, aussi bien en ce qui concerne les voyageurs que les marchandises ; de même, l'avion est à ce jour irremplaçable en ce qui concerne les déplacements intercontinentaux.

SUD-Rail estime seulement que le train pourrait et devrait, précisément pour des raisons de protection de l'environnement, occuper une place plus importante dans le partage modal. Mais nous considérons avant tout que **l'accroissement de la part du rail dans le transport n'aurait de réelle pertinence environnementale que dans le cadre d'ensemble d'une diminution très importante des déplacements de voyageurs et du trafic de fret**. Ceci ne pourrait être obtenu que par la mise en œuvre progressive d'un processus de relocalisation de l'économie et de relocalisation de l'habitat pour mettre enfin un terme à la périurbanisation galopante, ce qui suppose des politiques d'aménagement du terri-

toire, de fiscalité du bâti, d'organisations industrielles,... complètement différentes de celles menées par les gouvernements successifs depuis des décennies. C'est donc le libre-échange débridé, la marchandisation généralisée de tous les aspects de la vie humaine et, en dernière analyse, le capitalisme lui-même qui devront être remis en cause et abolis pour parvenir à maintenir, et même à recréer, des conditions environnementales correctes pour la vie sur terre.

D'autres courants, ultralibéraux, allument un contre-feu, réalisent leurs études avec d'autres hypothèses (tordues...) et leur font dire que les transports routiers, en dehors des agglomérations, paient plus que leurs coûts externes...

Pour SUD-Rail, il s'agit d'un débat politique. Nous avons toujours revendiqué le principe d'intégration des coûts externes des transports par camion dans les tarifs, mais seule une décision politique peut en déterminer le montant, qui doit être suffisant pour

LES DÉSACCORDS DES LIBÉRAUX SUR CES ATTEINTES À L'ENVIRONNEMENT²

Ces atteintes à l'environnement ont un coût supporté par l'usager (par exemple, les travaux d'insonorisation), la collectivité (par exemple les dépenses de santé) et les tiers (par exemple le ravalement d'immeubles). Certains courants libéraux s'inquiètent de l'imperfection des « règles du marché » qui ne prennent pas en compte tous ces dégâts, qui mènent à la catastrophe en engendrant le dérèglement climatique. Ils proposent des « rustines » aux règles du marché, en ajoutant les coûts externes aux tarifs des transports. Dans ce cadre, des études européennes ont évalué les coûts externes des transports en 2008 dans les 27 états de l'UE à environ 510 milliards d'euros, soit 4 % du PIB total de l'UE. Elles attribuent ces coûts principalement aux accidents (45 %), au changement climatique (28 %) et à la pollution de l'air (10 %) dont les transports sont responsables. Le transport routier génère 94 % des coûts totaux (congestion incluse) dont $\frac{3}{4}$ aux voyageurs et $\frac{1}{4}$ au fret. Le transport aérien compte pour 4 %, le transport ferroviaire 2 %, partagés à égalité entre transport de voyageurs et de fret, et le transport par voie d'eau 0,3 %. Les coûts externes du transport routier sont plus de 6 fois supérieurs à ceux du transport ferroviaire pour le fret (en tonnes x km) et plus de 4 fois supérieurs pour les voyageurs (en voyageurs x km).

² Les adversaires du mode ferroviaire, notamment le lobby routier, ont déjà fait élaborer et diffusé des résultats de calculs de coûts externes selon lesquels la route paye plus que ses coûts externes et pas le rail. Il suffit de disposer d'une bonne dose de mauvaise foi et de choisir les hypothèses de départ qui permettent d'aboutir aux résultats souhaités. C'est du reste la même chose pour toute la théorie économique qui sous-tend l'organisation capitaliste du monde : les calculs intermédiaires sont rigoureux (mathématiques) et les résultats le semblent donc aussi, mais les hypothèses de base sont très discutables et ne sont jamais discutées par les dominants, même quand les prévisions de la théorie ne sont pas du tout vérifiées dans la réalité (comme « l'efficacité des marchés », par exemple). Dans un tel cas, un véritable scientifique renoncerait alors sans hésiter à ses hypothèses de base, mais pas un économiste (surtout s'il est de droite). C'est pour cela que l'économie n'est pas et ne sera jamais une science. Aux XVIII^e et XIX^e siècles, on ne parlait d'ailleurs pas de « science économique » mais beaucoup plus justement d'« économie politique » (Marx). La « science économique » est une imposture née au XX^e siècle, par exemple avec Walras et Coase... qui sont justement les créateurs de la théorie de l'internali-

sation des effets externes. L'internalisation des coûts externes que nous évoquons ici est une réponse aux « arguments » mis en avant dans le cadre du système capitaliste. Mais la valeur de la nature ne peut pas être un coût économique, mais seulement un prix fixé politiquement, c'est-à-dire par le débat public. Dans cette logique, par exemple, la valeur d'un climat qui rend la planète vivable est infinie et il convient d'interdire les menées capitalistes qui le bousillent (ou, autre exemple, qui aboutit à créer des masses de déchets radioactifs dont on ne sait que faire et qu'il faudra surveiller durant des centaines de milliers d'années). Les principes du « capitalisme vert », fondés sur la monétarisation du vivant, ont envahi toutes les instances technocratiques nationales et internationales, y compris l'ONU. Les dominants prétendent maintenant chiffrer en monnaie les services rendus par la nature, ceci pour trouver une justification afin de remplacer la nature (qu'ils détruisent) par autre chose d'artificiallement créé qui aurait la même « valeur ». Décidément non, la vie humaine, l'air que l'on respire, le climat vivable sur terre ne sauraient se voir attribuer une « valeur » au sens monétaire ; ce sont des éléments totalement incommensurables avec toute espèce de quantité de fric !

encourager le choix du rail. Nous revendiquons aussi l'interdiction du transport par poids lourds sur de grandes distances. Dans le débat sur l'écotaxe, Solidaires a rappelé qu'il existait, un outil bien plus efficace pour taxer le trafic routier, une fiscalité écologique efficace, lisible, sans recours au privé et à moindres frais pour le contribuable, une TICPE (taxe intérieure de consommation de produits énergétiques, ex-TIPP) révisée... et non remboursée aux poids lourds (320 millions d'euros par an), en renforçant l'encadrement par des textes communautaires, en calculant son montant en fonction du contenu polluant (gaz à effet de serre, particules fines...) de chaque produit, en limitant très fortement les exonérations et régimes privilégiés à des exceptions écologiques comme le transport fluvial, en compensant les hausses pour les ménages par une réduction des inégalités sociales.

LA CONSOMMATION D'ÉNERGIE DU TRANSPORT ET SA DÉPENDANCE AU PÉTROLE³

De 1973 à 2012, la consommation finale énergétique totale de la France a crû de 16% et celle du transport de 90%. Ce secteur représentait 19% de la consommation en 1973 et 32% en 2012. La consommation du secteur «Résidentiel + tertiaire» le plus consommateur avec 44% du total, n'a crû que de 22% sur la même période.

Le transport dépend du pétrole pour 92% de sa consommation d'énergie. La poursuite des tendances en cours conduit ce secteur à l'impasse, vu le dépassement (déjà effectué ou très proche) du moment du «pic pétrolier» origine d'un inexorable déclin de la production. En outre, le pétrole extrait sera de moins en moins bonne qualité et de plus en plus coûteux à extraire.

Le tableau ci-après détaille la consommation d'énergie finale et de pétrole par secteur

Consommation finale énergétique des secteurs d'activité en France en 2012				
Secteurs d'activité	Consommation toutes énergies		Dont pétrole raffiné	
	Millions de tep ⁴	Répartition	Millions de tep	Répartition
Industrie	32,1	20,8%	5,1	7,9%
Résidentiel	46,0	29,8%	6,8	10,6%
Tertiaire	22,6	14,7%	3,9	6,1%
Agriculture	4,4	2,9%	3,5	5,3%
Transport	49,2	31,9%	45,3	70,1%
Total	154,4	100%	64,6	100%

³ Source : ministère chargé de l'écologie; Service de l'observation et des statistiques; Bilan énergétique 2012.

⁴ Tep = tonne d'équivalent pétrole. Des coefficients d'équivalence internationaux (Agence internationale de l'énergie et Eurostat) permettent d'exprimer les différentes consommations d'énergie finales dans cette unité commune, soit : 1 000 kilowatts.heures = 0,086 tep;

une tonne de gazole ou de fioul = 1 tep; une tonne d'essence ou de carburacteur = 1,048 tep; une tonne de fioul lourd = 0,952 tep.

⁵ Source : ministère chargé de l'écologie; Service de l'observation et des statistiques; Les comptes des transports en 2013, 51^e rapport à la Commission des comptes des transports de la nation, juillet 2014.

⁶ Source : cf. note précédente.



Le transport dépend du pétrole pour 92 % de sa consommation d'énergie.

Le pétrole consommé en France est importé en quasi-totalité (99%), d'où une facture énergétique de 68,7 milliards d'euros en 2012, soit 3,4% du PIB national (102 % du déficit commercial).

Le transport est de loin le secteur le plus gourmand en pétrole; sa part dans la consommation finale de cette énergie est passée de 30% en 1973 à 70% en 2012, d'où un risque géopolitique croissant en raison de la concentration des sources d'approvisionnement.

La part prépondérante du transport routier, aussi bien pour les voyageurs que pour les marchandises, est la cause de la dépendance énergétique du transport vis-à-vis du pétrole. On note en particulier l'importance du trafic de transit de marchandises par poids lourds; très supérieur au trafic ferroviaire total, il fait pourtant partie du domaine de pertinence du rail car il parcourt des distances de 600 à 1000 km.

En outre, l'efficacité énergétique globale du transport ferroviaire est illustrée par la mise en relation de sa part des trafics (environ 10%) avec sa part de l'énergie totale consommée par le secteur du transport: 1,7%⁶.

Le tableau ci-après présente les parts de trafic des différents modes de transport

Répartition des trafics par mode de transport en France en 2012 ⁵	
Voyageurs	Marchandises
Voitures particulières: 82,8 % Transport ferroviaire: 10,5 % dont SNCF: 8,9 % Autobus, cars et trams: 5,2 % Avions trafic intérieur: 1,4 %	Poids lourds (tous pavillons): 83,8 % dont transit: 12,5 % Transport ferroviaire: 9,5 % dont SNCF: 6,2 % Oléoducs à plus de 50 km: 4,5 % Voies navigables: 2,3 %
100 % = 984 milliards de voy. km	100 % = 341 milliards de tonnes. km

LA CONTRIBUTION DU TRANSPORT À L'EFFET DE SERRE⁷

La contrainte environnementale majeure pour le futur planétaire est, désormais sans nul doute, l'accroissement anthropique (d'origine humaine) de l'effet de serre, causé pour environ les deux tiers, en France, par les émissions de gaz carbonique (CO₂).



La responsabilité du transport, avant tout routier, est énorme : alors que les émissions nationales totales ont baissé de 12% de 1990 à 2012, le premier tableau ci-après montre que le transport est le premier émetteur de gaz à effet de serre (28% du total, en croissance de 13%).

Le second tableau ci-après montre que le transport routier émet à lui seul 92% des gaz à effet de serre du secteur, avec des émissions qui ont crû de 9% depuis 1990. La croissance (19%) des émissions aériennes, la plus importante de tous les modes de transport, est aussi préoccupante. Elle accompagne la croissance très rapide des voyages en avion.

Répartition des émissions de gaz à effet de serre directs en France en 2012

Secteurs d'activité	Émissions en 2012 (*) (millions de t. éq. CO ₂)	Répartition en 2012	Évolution depuis 1990
Transports	136,4	27,8 %	+ 12,5 %
Résidentiel + Tertiaire	96,5	19,7 %	+ 6,3 %
Industrie manufacturière	86,2	17,6 %	- 41,1 %
Industrie de l'énergie	57,5	11,7 %	- 23,0 %
Agriculture/Sylviculture	100,8	20,6 %	- 9,6 %
Traitement des déchets	12,6	2,6 %	- 2,0 %
Total hors UTCF (**)	490,1	100 %	- 12,1 %

⁷ Source : Centre interprofessionnel technique d'étude de la pollution atmosphérique (CITEPA); inventaire CNUCC (Convention des Nations unies sur le changement cli-

matique); format du « Plan Climat » national; métropole + outre-mer; décembre 2013. Le CITEPA fournit chaque année au gouvernement français et aux instances inter-

nationales le recensement officiel des contributions de chaque secteur économique national aux diverses pollutions atmosphériques, notamment celles qui contribuent

à accroître l'effet de serre, dans le cadre du « Plan Climat » national en vigueur. L'année 1990 a été choisie comme base par le protocole de Kyoto en 1997.



J.F. Botellier
12/2009

Les émissions de gaz à effet de serre directs du transport en France en 2012

Modes de transport	Émissions en 2012 (millions de t. éq. CO ₂)	Répartition en 2012 (*)	Évolution depuis 1990
Aérien (domestique)	5,1	3,7 %	+ 18,6 %
Routier	125,1 (**)	91,7 %	+ 9,2 %
Ferroviaire	0,5	0,4 %	- 54,5 %
Maritime (domestique)	1,3	1,0 %	+ 18,2 %
Autres	0,5	0,4 %	non connu
Gaz fluorés non répartis	3,9	2,9 %	non connu
Total	136,4	100 %	+ 12,5 %

(*) Du fait de la responsabilité majoritaire des émissions de gaz carbonique dans le phénomène de l'effet de serre d'origine anthropique, les émissions des autres gaz impliqués (méthane, protoxyde d'azote, hydrofluorocarbures, per-

fluorocarbures, hexafluorure de soufre) sont exprimées en tonnes équivalent gaz carbonique (t. éq. CO₂) en utilisant des coefficients de conversion tenant compte de leur pouvoir de réchauffement global (PRG) à échéance d'un siècle.

(*) UTCF = Utilisation des terres, leur changement et la forêt. Leur prise en compte réduit le total à 445,9 Mt éq. CO₂.

(*) À rapprocher des parts de trafic pour comparer les émissions des différents modes de transport.

(**) Les émissions de gaz à effet de serre du trafic routier en t. éq. CO₂ se répartissent ainsi: 56 % pour les automobiles, 23 % pour les poids lourds, 20 % pour les véhicules utilitaires et 1 % pour les deux roues.

LES PERFORMANCES ÉNERGÉTIQUES ET « GAZ CARBONIQUE » COMPARÉES DES TRANSPORTS EN FRANCE*

Les deux tableaux ci-dessous indiquent les consommations d'énergie (exprimées en grammes équivalent pétrole, ou gep) et les émissions de CO₂ par unité de trafic des

différents modes de transport en France, en tenant compte de leurs taux de remplissage réels mesurés.

Dans le tableau qui précède et le suivant, ne sont prises en considération que les émissions de CO₂, qui n'est pas le seul gaz à effet de serre. Ainsi, le pouvoir de réchauffement climatique global du trans-

Consommations d'énergie et émissions unitaires de CO ₂ des modes de transport de VOYAGEURS (2005)				
Modes de transport	Consommations unitaires (gep/voy. km)		Émissions unitaires de CO ₂ (g/voy. km)	
	finales	globales	finales	globales
INTERURBAINS				
TGV SNCF	6,9	19,0	0,0	8,2
Train GL classique SNCF	8,2	19,9	5,5	14,3
Autocar	9,7	11,3	30,3	36,2
Train régional SNCF (TER)	16,8	31,5	29,1	43,7
Voiture particulière	23,4	27,1	72,1	85,5
Avion (vol intérieur navette)	39,4	45,3	122,5	144,6
Deux-roues	42,2	48,3	128,4	150,7
Avion (vol inter. régional)	65,8	75,7	204,6	241,5
URBAINS				
Tramway RATP	5,9	15,2	0,0	3,3
RERRATP	6,5	16,9	0,0	3,7
Métro parisien RATP	6,9	17,7	0,0	3,8
Train de banlieue SNCF	9,9	26,9	0,6	12,2
Autobus	33,9	39,5	106,0	126,4
Deux-roues	36,1	41,2	109,6	128,7
Voiture particulière	56,4	65,2	173,7	206,0

* Source : Agence de l'environnement et de la maîtrise de l'énergie (ADEME) ; Efficacités énergétiques et environnementales des modes de transports en 2005 en France ; janvier 2008 (études Deloitte et TL&A). Pour les consommations unitaires d'énergie et les émissions unitaires de CO₂, deux valeurs sont indiquées dans

chaque cas : les valeurs finales correspondent à la seule phase d'utilisation du mode de transport alors que les valeurs globales tiennent compte, en plus, de la phase amont c'est-à-dire de la production et du transport de l'énergie qui précèdent le service final. C'est ainsi que pour les modes de transport utilisant exclusivement l'é-

lectricité, comme le TGV, le tramway ou le métro, les émissions finales de CO₂ ont des valeurs nulles. Par contre, les valeurs globales tiennent compte des modalités de production dans les centrales et des pertes dues au transport de l'électricité. Ainsi, à l'énergie électrique consommée par la SNCF sont affectées les émissions

de CO₂ qui correspondent à ses achats réels de 2005 sur le « marché » de l'électricité, soit 101,74 g de CO₂ par kWh, alors qu'à l'énergie électrique consommée par la RATP, achetée exclusivement à EdF, sont affectées les émissions liées aux modalités de production par EdF, soit 48 g de CO₂ par kWh en 2005.

port aérien serait en réalité proche du double de celui qui découle seulement de la quantité de CO₂ émise par la combustion du kérosène⁹. Les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation civile dans l'Europe à 27 ont crû de 93% entre 1990 et 2007¹⁰. En France, le trafic aérien intérieur et international, en passagers, a crû de 90% entre 1990 et 2006¹¹ sont restés stables. Par ailleurs, le fret aérien constitue, comme on le constate dans le tableau ci-avant, une

aberration énergétique et environnementale et pourtant, mondialement, il croît fortement, en France tout comme dans le monde.

Ce sont en définitive les modes de transport les plus énergivores et émetteurs de gaz à effet de serre qui voient croître leurs trafics. Les données précédentes mettent clairement en évidence l'enjeu d'un partage modal différent, au profit de la voie d'eau, du cabotage maritime et du train,

Consommations d'énergie et émissions unitaires de CO₂ des modes de transport de MARCHANDISES (2005)				
Modes de transport	Consommations unitaires (gep/tonne. km)		Émissions unitaires de CO ₂ (g/tonne. km)	
	finales	globales	finales	globales
INTERURBAINS				
Maritime	4,3	4,6	14,0	15,9
Transport combiné SNCF	4,3	9,3	0,2	4,4
Train entier SNCF	4,9	10,8	5,0	10,1
Moyenne tous trains SNCF	5,2	11,2	5,0	10,2
Train wagon isolés SNCF	6,4	13,2	8,5	14,7
Fluvial	10,4	12,1	32,8	39,1
Poids lourd de plus de 32 t.	21,7	25,3	67,7	80,9
Moyenne tous poids lourds	25,5	29,7	79,4	94,9
Poids lourd de 14,1 à 20 t.	49,3	57,5	153,7	183,7
Poids lourd 12,1 à 14 t.	101,9	118,8	317,8	379,8
Avion (vol intérieur navette)	990,2	1138,2	2704,1	3190,3
Avion (autre vol métropole)	1182,9	1359,6	3097,2	3654,0
URBAINS				
Moyenne tous poids lourds	48,2	56,2	150,3	179,6
Poids lourd 7,6 à 12 t.	105,2	122,7	328,2	392,2
Poids lourd moins de 7,6 t.	122,3	142,6	381,5	455,9
Véhicule utilitaire léger	151,6	176,7	473,7	566,0

⁹ Source : G. Mathieu, J. Pavaux et M. Gaudry; Évaluation de la contribution du réseau et de la politique ferroviaire à l'ob-

jectif du facteur 4; Rapport pour Réseau Ferré de France; mars 2013.

¹⁰ Agence européenne de l'environnement; Rapport annuel d'inventaire des gaz à effet de serre; 11/2009.

¹¹ Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

notamment électrique. La traction électrique assure 90 % du trafic brut et 78 % des parcours-trains de la SNCF, sans polluer localement.

A ce propos, l'origine de l'énergie électrique de traction des trains est importante, d'autant que la fédération SUD-Rail a pris officiellement position, il y a plus de 10 ans, pour une sortie du nucléaire la plus rapide possible. Pour ramener la question à sa juste dimension, il suffit de rappeler que, avec 58 réacteurs nucléaires en service dans les 19 centrales nucléaires françaises, la consommation totale d'énergie électrique de traction de la SNCF ne représente qu'à peine plus de la production d'un seul de ces 58 réacteurs : le nucléaire n'est donc en rien indispensable aux trains électriques. En comparaison, la consommation des appareils électroménagers représente environ 8 réacteurs nucléaires et celle de nos micro-ordinateurs environ 4 réacteurs.

LA POLLUTION ATMOSPHÉRIQUE LOCALE ET LES ATTEINTES ASSOCIÉES À LA SANTÉ HUMAINE

En France, le transport est la cause de nombreuses émissions atmosphériques polluantes dangereuses pour la santé humaine, voire mortelles à certaines doses et chez des personnes sensibles.

La contribution du transport dans son ensemble représente notamment¹² :

- 58 % des émissions de oxydes d'azote (NO_x) qui, sous l'effet photochimique du rayonnement solaire, se transforme en ozone (O₃), dangereux pour les personnes asthmatiques et les jeunes enfants ;



- 18 % des émissions d'oxyde de carbone (CO), qui est un poison mortel ;
- 36 % des émissions de gaz carbonique (CO₂) qui est un polluant global, évoqué ci-avant ;
- 20 % des particules fines de diamètre inférieur à 2,5 microns (PM_{2,5}), particulièrement dangereuses (cancérogènes) car elles pénètrent profondément dans les poumons ; elles sont dues surtout à la motorisation Diesel des véhicules.

Les contributions respectives, dans l'émission de ces polluants, des transports routiers et ferroviaires sont reprises dans le tableau ci-après, rapportées au total émis par le seul secteur du transport :

La comparaison entre les responsabilités des deux modes de transport se passe de commentaires, même en tenant compte du fait que les trafics routiers sont environ 8,5 fois supérieurs aux trafics ferroviaires. Les impacts sanitaires de la pollution atmosphérique sont considérables ; celle-ci

Mode/ Polluant	NO _x	CO	CO ₂	PM _{2,5}
Route	91,8 %	70,6 %	94,9 %	87,6 %
Rail	1,9 %	0,5 %	0,4 %	2,5 %

serait, en France, directement responsable, en moyenne annuelle, de 17600 décès prématurés (bien plus que l'insécurité routière), de 20400 nouveaux cas de bronchite chronique, de 456000 crises d'asthme et de 13,7 millions de journées d'incapacité de travail, pour un «coût économique» équivalant à 1,7% du PIB national¹³.

En particulier, la canicule de l'été 2003 a provoqué une forte et nocive pollution à l'ozone, par effet photochimique à partir des oxydes d'azote, et les 15000 décès de personnes âgées survenus en France ne sont pas dus qu'à l'hyperthermie mais aussi aux pollutions régionales d'origine routière. En temps ordinaire, on estime que près de la moitié des Franciliens sont exposés à des niveaux d'oxydes d'azote supérieurs aux objectifs de qualité, dont la responsabilité incombe aux gaz d'échappement des véhicules routiers. Il en est de même pour les particules fines, issues notamment de la motorisation Diesel des véhicules et de l'usure des pneumatiques.

LA CONSOMMATION D'ESPACE ET LES EFFETS DE COUPURE DES INFRASTRUCTURES

En France, l'artificialisation des sols progresse dramatiquement: l'équivalent d'un département de terre arable disparaît tous les sept ans! En 2012, les zones artificialisées représentaient 9,1% du territoire métropolitain, la moitié d'entre elles correspondant à des routes ou à des parkings, avec des impacts négatifs sur le cycle de l'eau du fait de l'imperméabilisation. La longueur du réseau autoroutier est ainsi passée de 4800 km à 12000 km de 1980 à 2013, non compris environ 2000 km d'autoroutes urbaines et de nationales aux normes autoroutières.

La technique ferroviaire, par la circulation en convoi et la gestion du trafic, permet

d'optimiser l'emprise au sol. La largeur de plate-forme artificialisée d'une ligne ferroviaire à double voie (non imperméable du fait du ballast) est de 14 mètres, alors qu'elle atteint 28 mètres pour une autoroute à deux fois deux voies et 35 mètres pour une autoroute à deux fois trois voies, ces dernières étant quant à elles imperméables.

Cette économie d'espace, très significative pour les zones d'habitat, les vallées et les zones naturelles, permet de réduire plus aisément les effets de coupure par les infrastructures. Malgré cette emprise moindre, la capacité d'une ligne ferroviaire à double voie est significativement supérieure à celle d'une autoroute, aussi bien en transport de voyageurs que de fret.

LES ACCIDENTS DE TRANSPORT

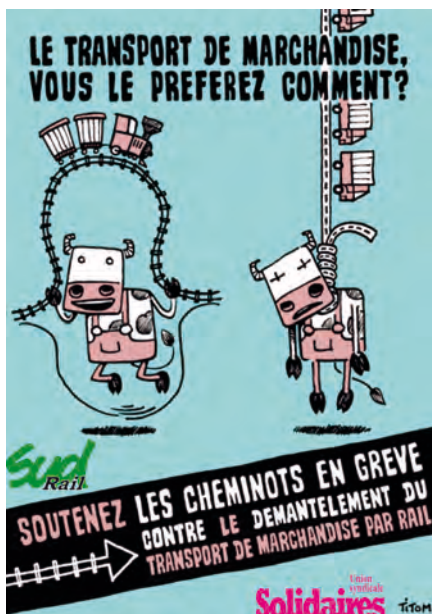
Pour les déplacements de voyageurs, comparer les différents modes de transport nécessite de rapporter, pour chacun d'eux, le nombre de tués au trafic qu'ils assurent. À cet égard le train et l'avion sont les modes les plus sûrs à égalité (entre 0,1 et 0,2 tués par milliard de passagers.km), alors que l'automobile tue environ 20 fois plus. ■ ■

¹² Source : Centre interprofessionnel technique d'étude de la pollution atmosphérique (CITEPA); Inventaire SECTEN; mise à jour avril 2014 portant sur les émissions polluantes de 2012.

¹³ Source : Organisation mondiale de la santé (OMS); étude publiée en septembre 2000 par la revue scientifique médicale britannique *The Lancet*.

POUR UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS DE MARCHANDISES VRAIMENT ÉCOLOGIQUE

Sous les coups de plusieurs «plans fret», le trafic ferroviaire de marchandises assuré par la SNCF n'a cessé de décroître. Une partie a été livrée aux entreprises ferroviaires privées, afin qu'elles récupèrent des marchés et soient en situation, par le dumping social, de peser pour une remise en cause de la réglementation et des conditions de travail de tous les salariés du secteur. Mais globalement, c'est vers la route que le transfert se réalise. Avec des conséquences environnementales, sociales et économiques catastrophiques. La fédération SUD-Rail a mené plusieurs campagnes à ce propos; le texte qui suit est un appel unitaire, lancé en février 2010. Malgré l'importance des enjeux, nous fûmes confrontés au sectarisme syndical puisque aucune fédération ou confédération ne le signa, au contraire de plusieurs associations et organisations politiques! Plus de cinq ans après, il n'a (malheureusement!) rien perdu de sa pertinence.



Construire les mobilisations populaires pour une politique des transports de marchandises vraiment écologique et sociale.

Depuis plusieurs semaines, nous assistons à une véritable frénésie de communication de la part du gouvernement et de la direction de la SNCF pour tenter de faire croire à la population qu'une nouvelle politique des transports va, enfin, être mise en œuvre et que, conformément aux urgences écologiques de l'heure, les modes de transport les moins agressifs pour l'environnement, dont le rail, vont être développés pour réduire le transport routier. La réalité est malheureusement bien différente. L'analyse des annonces du gouvernement et de la direction SNCF fait apparaître que, pour l'essentiel, la politique ne changera pas. Il s'agit toujours d'offrir aux intérêts privés des transports de marchandises pas chers, car financés avant tout par la collectivité qui, de fait, prend déjà totalement en charge les coûts sociaux et environnementaux considérables du mode de transport dominant, en même temps le plus nuisant, à savoir le transport routier.

Le chemin de fer est toujours considéré comme un mode d'appoint permettant aux transporteurs routiers, par exemple grâce à des tronçons d'autoroute ferroviaire, de franchir des « zones difficiles », et contribuant ainsi à une politique pro-routière renouvelée.

Par ailleurs, on peut observer que les projets mis en avant par le gouvernement ne seront pas opérationnels, s'ils voient vraiment le jour, avant l'horizon 2020. Par contre, il est prévu dès les prochains mois de mettre en œuvre un nouveau plan de casse de l'activité de transport ferroviaire de marchandises de l'établissement public SNCF.

Ce projet néfaste se traduirait par:

- l'abandon de la plus grande partie du trafic de wagons isolés (ou «lotissement») encore existant, qui sera basculé sur route – et le fait que certains poids lourds appartiendront à des filiales de droit privé de la SNCF n'arrangera rien;
- la suppression de plus de 5000 emplois de cheminots (estimation par les organisations syndicales de la SNCF) sur les 13500 qui travaillent dans le secteur «fret ferroviaire»;
- la détérioration des conditions de travail des cheminots restants, avec des risques évidents pour la sécurité;
- le transfert dans des filiales de droit privé de la quasi-totalité des activités restantes de transports de marchandises par chemin de fer de l'établissement public.

La réduction de la production de produits pétroliers a déjà commencé. Le remplacement d'une partie du transport routier doit être planifié sans tarder...



Il se situe dans un contexte de renforcement de la présence d'entreprises privées dans le secteur; renforcement qui s'appuie sur un soutien de plus en plus manifeste des pouvoirs publics et le développement du dumping social. Les travailleurs de ces entreprises supportent des conditions sociales au rabais; conditions qu'ils ont d'ailleurs dénoncées lors de récentes grèves. Cet état de fait a un impact négatif sur les conditions de sécurité du transport ferroviaire car la précarité sociale rend très difficile le refus de travailler en dehors des règles de sécurité.

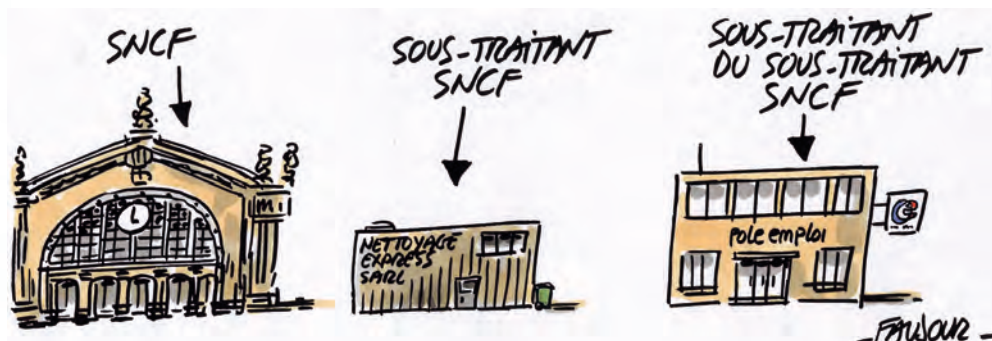
La mise en œuvre de ce projet aurait des effets très rapides et totalement opposés à l'intérêt général.

Pour les travailleurs et travailleuses du rail, elle correspondrait à un renforcement considérable de la maltraitance sociale qui se déploie aujourd'hui dans un nombre croissant d'entreprises, qu'elles soient publiques ou privées. La mobilité serait imposée à des milliers de travailleurs après la suppression de leurs emplois, les collectifs de travail seraient violemment détruits et les restructurations en cascades, dans un contexte de sous-effectif chronique, achèveraient de priver les cheminots de tous leurs repères professionnels. Les conséquences prévisibles pour leur santé, tant physique que psychologique, de cette véritable « mise à mort du travail » sont sous nos yeux, dramatiquement illustrées par les nombreux suicides de salariés survenus depuis dix-huit mois à France-Télécom et ailleurs, y compris, déjà, à la SNCF.

À la casse sociale s'ajouterait un impact très négatif sur l'environnement local et global (effet de serre) et sur la sécurité, du fait du transfert sur la route de millions de camions supplémentaires, dont une part significative transportant des marchandises dangereuses. Par ailleurs, les suppressions d'emplois et les fermetures de gares de triages, de lignes ferroviaires et de points de dessertes fret (17% d'entre eux ont déjà été fermés depuis 2003), découlant de l'abandon du wagon isolé, entraîneraient **une perte des compétences et une destruction irréversible de l'outil public ferroviaire**. Alors que la réduction de la production de produits pétroliers a déjà commencé et que le remplacement d'une partie du transport routier doit être planifié sans tarder, c'est toute relance future du transport de marchandises par chemin de fer dans notre pays qui serait ainsi rendue pratiquement impossible. Une fois les voies ferrées déposées et les terrains vendus, puis construits, on ne pourra plus jamais rétablir de dessertes ferroviaires. De nombreux territoires ne pourraient plus être desservis du tout dès lors que le carburant routier sera devenu trop rare et donc trop cher, phénomène inéluctable à l'horizon de quelques décennies, auquel s'ajoute l'incompatibilité du tout-routier avec les mesures indispensables pour faire face à l'urgence climatique.

La solution aux nuisances des transports ne saurait consister uniquement à reporter le trafic routier vers le rail: d'une part, la route conservera toujours une pertinence inaccessible au rail pour la desserte fine des territoires; d'autre part, les investissements ferroviaires nécessaires pour prendre en charge la totalité du trafic routier actuel (qui représente environ huit fois le trafic ferroviaire!) sont totalement hors de portée, sur les plans financier aussi bien qu'environnemental. Alors que la plupart des déplacements de marchandises ont aujourd'hui beaucoup plus à voir avec les intérêts des propriétaires du capital (dumping social, délocalisations, flux tendus, libre-échange généralisé obligatoire,...) qu'avec l'intérêt général des populations, c'est dans le cadre **d'une diminution générale du transport de fret, selon une démarche volontariste de relocalisation progressive de l'économie et de reconquête des territoires par leurs habitants**, que le chemin de fer devra retrouver la part de trafic plus élevée qui correspond à ses atouts environnementaux. À cet égard, le fret ferroviaire par TGV que veulent promouvoir le gouvernement et la direction de la SNCF, même s'il serait toujours moins nuisant que le transport par avion ou par camion, ne relève pas d'une priorité environnementale évidente.

Seul un grand service public de transport ferroviaire et routier peut organiser démocratiquement une politique de préservation de l'environnement en tenant compte des conditions sociales des salarié-es.



■ DÉBATTRE, EXIGER, ARGUMENTER, REVENDIQUER...

Nos organisations syndicales, associatives, politiques appellent à la constitution et à l'inscription dans la durée d'un vaste mouvement inséparablement social et écologique pour exiger l'abandon des projets du gouvernement et de la direction de la SNCF, ainsi que la création d'un grand service public de transport ferroviaire et routier de marchandises. En effet, lui seul permettra d'organiser démocratiquement une politique vraiment efficace de préservation de l'environnement et de lutte contre le changement climatique, tout en tenant compte des conditions sociales des salariés du transport. Cette politique sera fondée sur la complémentarité entre les modes de transport et devra garantir l'utilisation de chacun d'eux selon son efficacité sociale et environnementale.

L'enjeu est de taille, puisqu'il consiste à sauvegarder d'abord, à développer ensuite, un bien public indispensable à une politique des transports radicalement nouvelle qui réponde aux besoins des populations, garantisse des conditions sociales correctes aux salariés du secteur des transports et participe au maintien ou à l'instauration d'une qualité de vie satisfaisante, aussi bien localement que globalement. Il exige que nous unissions nos forces pour peser sur les projets en cours et sensibiliser sans relâche l'opinion publique, soumise de la part du gouvernement et de la direction de la SNCF à un matraquage médiatique totalement déconnecté des politiques qu'ils mettent réellement en œuvre.

Organisations signataires:

- **Syndicats:** Fédération SUD-Rail, Union syndicale Solidaires.
- **Associations:** AITEC-IPAM (Association Internationale de Techniciens, Experts et Chercheurs, réseau Initiatives Pour un Autre Monde), Amis de la Terre – France, AdOC (Association d'Objecteurs de Croissance), ATTAC – France (Association pour une Taxation des Transactions financières pour l'Aide aux Citoyens), FUTSP (Fédération des Usagers des Transports et des Services Publics).
- **Organisations politiques:** Alternative Libertaire, Les Alternatifs, Les Verts, Nouveau Parti Anticapitaliste, Parti de Gauche. ■■

”

POUR UN TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS AU SERVICE DE LA SOCIÉTÉ

Comme pour le fret, le transport ferroviaire de voyageurs répond à une nécessité à la fois sociale, économique et écologique, et il pose la question du droit aux transports pour ses millions d'usagers. Cette question est indissociable de la notion de service public ferroviaire. Lorsque celui-ci est remis en cause, la question du droit aux transports cède la place à celle de la solvabilité, de la rentabilité. Si le transport public ferroviaire de voyageurs se définit d'abord par son accessibilité et donc sa tarification, ce n'est bien sûr pas le seul critère. Les moyens mis en œuvre pour assurer sa régularité, sa ponctualité, sa sûreté ou encore sa propreté sont essentiels, tout comme le nombre des dessertes, la qualité des correspondances, l'accueil dans les gares...



Au service des voyageurs, le transport ferroviaire public se définit donc par sa capacité à répondre efficacement et dans les meilleures conditions aux besoins de la collectivité que ce soit dans les déplacements quotidiens ou pour les voyages occasionnels.

Comme chacun-e peut s'en rendre compte, la réalité ferroviaire aujourd'hui n'est pas celle-là. L'exclusion du transport de marchandise de la sphère du service public et la séparation des activités Fret et Voyageurs ont constitué un affaiblissement du système. Filialisé, privatisé, transféré sur la route, le transport de marchandise a servi et sert toujours de modèle aux tenants du libéralisme pour privatiser le transport de voyageurs.

Dans un second temps, c'est le transport de voyageurs qui a lui-même été séparé, entre des relations nationales et internationales sur des grands axes et des dessertes utilisées quotidiennement par la population pour se déplacer. Une séparation comptable puis dans l'exploitation elle-même, sacrifiant un des éléments essentiels du service public: la péréquation tarifaire, entre des relations fortement empruntées et d'autres beaucoup moins,

mais qui précisément rendent un service essentiel pour les déplacements et l'aménagement du territoire. L'essor du « tout TGV » a engendré l'accélération de la fin de la péréquation des tarifs.

UNE POLITIQUE DE TARIFICATION INÉGALITAIRE AVEC UNE AUGMENTATION IMPORTANTE DU PRIX DES BILLETS

Le principe du service public, la desserte de chaque territoire dans les mêmes conditions et au même prix, a commencé à être remis en cause au début des années 90 avec la fin de la tarification kilométrique sur les grandes lignes au profit d'une tarification variable dans le temps (calendrier des périodes de trafics).

La SNCF a, depuis, affiné son système de tarification sur les trains à réservation obligatoire (quasiment tous les trains hors ceux gérés par Proximités) en développant le « Yield management ». Ce principe complexe adapté au logiciel de réservation module le prix du siège suivant la période et l'horaire du voyage (et le fait varier en temps réel en fonction de la demande); il permet dans un premier temps d'adapter les tarifs selon les voyageurs de manière à optimiser les coefficients d'occupation.

Mais maintenant l'objectif n'est plus seulement de remplir le train mais de maximiser le prix payé par chaque passager. Pour mettre en œuvre cette politique tarifaire, il faut segmenter la « clientèle » et réussir à proposer aux différentes catégories de voyageurs des tarifs en fonction de ce que l'on estime être ses besoins. La SNCF s'affranchit alors du principe d'égalité des citoyens devant l'accès au train... Entre les billets Prem's, les tarifs Loisir, Pro ou encore ID TGV et OUIGO, le prix d'un billet peut comporter pour la même destination plus d'une cinquantaine de prix! Cette politique est terriblement inégalitaire parce qu'elle éloigne les voyageurs à faible budget des trains les plus remplis (créneaux horaires les plus intéressants) ou les obligent à acheter des billets à forte contrainte d'utilisation (non échangeables, non remboursables). Dans le même temps, cette politique tarifaire libère de la capacité pour les trains dits d'affaires avec des voyageurs à « forte contribution ». Par ailleurs, cette politique réduit la possibilité d'utilisation ce qu'il reste de tarifs sociaux (Familles nombreuses, Congé annuel...) en les excluant de certains trains comme les IDTGV ou les OUIGO. On est loin du credo de Guillaume Pepy de la fin des années 90 : *«Le train pour tous et pas cher.»*

Autre pendant de cette politique tarifaire illisible par les voyageurs, c'est l'augmentation importante des prix des billets. *«Le prix moyen du TGV a augmenté deux fois plus vite que l'inflation depuis 2002 (+24%)»* titrait déjà le journal «les Echos» en 2010. C'est le résultat d'une politique commerciale basée sur le seul objectif de maximisation de la rentabilité. Et la tendance n'a fait que se renforcer depuis, notamment par la non prise en charge par l'État de la « dette ferroviaire » issue des choix politiques de construire des lignes à grande vitesse (LGV). De même que les cheminot-es paient en partie cette dette

à travers les suppressions d'emplois, les usagers en paient aussi une partie par les hausses de tarifs.

UN SERVICE AU PUBLIC DE PLUS EN PLUS DÉSHUMANISÉ

Parallèlement au développement de cette hausse inégalitaire des tarifs, les services aux voyageurs, dans les gares et dans les trains, se sont fortement dégradés, conséquence là aussi d'une recherche effrénée de rentabilité où seule comptent les coûts. Ainsi, il est de plus en plus difficile pour les usagers d'acheter un billet ou d'avoir des informations à un guichet de gare ou en boutique SNCF. Prétextant un changement dans les « pratiques de consommation », la direction SNCF a peu mis en place une politique de distribution essentiellement basée sur le rapport dépenses/recettes.

Entre 2011 et 2014 plus de 2 000 emplois ont été supprimés à la Vente, dans les gares, les boutiques, les centres d'appel « Ligne directe » et dans les caisses et bureaux comptables. Rien qu'en 2014, plus de 80 points de vente ont été fermés, à quoi il faut ajouter les très nombreuses réductions des amplitudes d'ouverture et la fermeture des points de vente les samedis et dimanches. Tout est mis en œuvre pas la direction pour encourager les ventes par Internet, au détriment des autres canaux, renonçant ainsi à une distribution digne d'un service public. Un temps plébiscité par la direction pour la diminution des coûts qu'elle permettait, les Bornes Libres Services sont aujourd'hui elles-mêmes supprimées dans des zones où leur rentabilité n'est pas jugée suffisante!

Pour la période 2015-2020, la direction projette d'augmenter encore les ventes faites par le biais de Voyages SNCF.com et des applications pour mobiles pour atteindre à l'horizon 2020 la proportion de deux tiers

d'achats des billets, soit potentiellement la suppression de la moitié des agents de Vente à cette date, et dès 2017 la fermeture d'un tiers des boutiques.

Dans cette optique et sous le prétexte fallacieux d'une «personnalisation de la relation client», la direction développe l'utilisation des fichiers liés aux Cartes Voyageurs avec l'accès à un historique des voyages, abonnements et cartes commerciales. D'un clic, il sera désormais possible de joindre par mail ou SMS tous les «encartés» sur un train sans que la présence physique d'un quelconque cheminot reste nécessaire. Les usagers occasionnels seront eux livrés à eux-mêmes. Il faut souligner que ce développement des outils permettant les ventes par Internet – qui n'a aucun équivalent en Europe – a été exclusivement financé dans le cadre du service public assuré par la SNCF.

Cette politique de recherche de rentabilité menée par la direction SNCF génère des suppressions d'emplois mais aussi un processus de filialisation et d'externalisation des services. C'est le cas pour la distribution à travers la privatisation d'espaces de vente multimodaux ou de centre d'appels, confiés à des filiales ou entreprises privées, mais c'est aussi une tendance depuis plus longtemps pour les métiers de l'Escale.

L'accueil des personnes à mobilité réduite, le portage des bagages, les salons grands voyageurs, les gilets rouges en renfort lors des grands départ ou des travaux, ou encore une partie de l'humanisation en Transilien sont confiés soit à Itiremia (filiale à 100% de la SNCF), soit par exemple à la société City-One, soit à d'autres boîtes privées qui pompent les subventions étatiques d'aide à la réinsertion. Ce sont ainsi des milliers d'emplois de che-



La SNCF s'est affranchie du principe d'égalité des citoyens devant l'accès au train.

■ DÉBATTRE, EXIGER, ARGUMENTER, REVENDIQUER...

minot-es assurés par des travailleurs du rail sans statut et sous-payés.

Dans ce processus de déshumanisation, les boutiques ferment, les petites gares « fonctionnent » sans personnel et les grandes gares se muent peu à peu en zones commerciales reléguant les activités ferroviaires au rang de prestations annexes. De moins en moins de cheminot-es assistent désormais les usagers dans leurs déplacements, leurs demandes d'informations ou leurs achats de billets, ou même pour donner le départ des trains, mais toujours plus de concessions commerciales dans les gares qui accueillent les consommateurs 7 jours sur 7. Là encore la direction SNCF a fait le choix de placer la rentabilité de son patrimoine immobilier avant les besoins des

usagers, et a substitué, au modèle de socialisation des déplacements que constituent les gares, un modèle exclusivement économique de consommation. C'est particulièrement vrai pour les gares TGV situées aux périphéries et où l'activité de parking rapporte beaucoup d'argent.

UNE POLITIQUE DES TRANSPORTS OÙ L'USAGER EST PRIS EN OTAGE PAR LES COÛTS

Pour la direction de la SNCF, la notion même de service public est devenue taboue. Pour l'ensemble des trains Grandes Lignes – et davantage encore pour son TGV low cost OUIGO qui est devenu son modèle – ce sont le marché et la concurrence qui déterminent l'offre de transport, pas les



besoins. Seuls les trains régionaux (TER et Transilien), conventionnés par les conseils régionaux devenus autorités organisatrices des transports (AOT) avec la régionalisation, auraient encore un lien avec le service public.

Ce positionnement illustre le renoncement de la SNCF, validé par les gouvernements successifs, pour continuer d'être une entreprise publique de transport ferroviaire au service de la collectivité, et le choix de devenir un groupe multinational de transports. Non seulement le tri opéré entre les différents types de trains réalisant le transport de voyageurs est une escroquerie libérale qu'il faut combattre, mais les trains qui seraient aujourd'hui les dépositaires du service public sont victimes de cette même logique qui conduit à la privatisation totale des chemins de fer.

Censée rapprocher les lieux de décisions des lieux d'exploitation ferroviaire, la régionalisation actuelle constitue une impasse dans la mesure où la même politique de réduction des coûts est appliquée, du fait notamment d'une absence de financement. Les réunions de «Comités de lignes» régulièrement organisées en régions ne sont en aucun cas faites pour entendre les besoins des usagers, mais davantage pour expliquer comment il n'est pas possible de faire autrement...

Les relations développées entre direction SNCF et les AOT le sont essentiellement sur un registre de clients à fournisseur. L'absence de transfert de financement de l'État vers les régions et le choix de ne pas créer de nouvelles capacités de financer les transports ferroviaires telle que l'écotaxe font que les transports ferroviaires régionaux sont directement menacés par la privatisation.

En attendant les mêmes «solutions» de maîtrise des coûts s'appliquent aux TER ou aux Transilien: suppressions d'effectifs

en gare, fermeture de gares ou réduction des amplitudes d'ouverture, mais aussi suppressions des contrôleurs à bord des trains à travers la mise en place de l'Équipement Agent Seul (EAS) ou l'Accompagnement Non Systématique (ANS). Parallèlement à ces dégradations du service rendu aux voyageurs, la lutte anti-fraude est érigée en priorité absolue pour faire rentrer de l'argent. La polyvalence et la mobilité imposées aux cheminot-es devant servir d'enrobage pour ne pas que cette orientation n'apparaisse pour ce qu'elle est: essentiellement répressive.

Autre «solution» envisagée, tant au niveau régional qu'au niveau national par la SNCF, la substitution des trains par des bus. Rendue possible au niveau national par la loi Macron, qui constitue une échappatoire au non-financement du réseau ferroviaire, sa déclinaison régionale devrait aboutir à une baisse de l'offre ferroviaire pour le plus grand bonheur de la filiale SNCF Keolis. Comme pour le fret, en poursuivant une logique uniquement centrée sur les coûts, l'avenir du service public ferroviaire de voyageurs serait ainsi le transfert à la route et la privatisation.

Plus que jamais nous pensons que la société et les usagers ont besoin du train, pour leurs déplacements quotidiens ou occasionnels, à usage professionnel ou de loisirs. Plus que jamais nous pensons que le service public ferroviaire est le mieux à même de répondre à ces besoins en offrant un mode de transport accessible, sûr, confortable et également de satisfaire aux impératifs écologiques (pollution, climat...). Mais plus que jamais, pour donner corps à ce service public ferroviaire, des mobilisations communes aux cheminot-es et aux usagers sont nécessaires pour exiger la prise en compte des nécessités sociales, économiques et écologiques et ne pas laisser la loi du fric l'emporter. ■ ■



Aujourd'hui

CONVENTION COLLECTIVE NATIONALE : C'EST TRÈS MAL PARTI !

La première réunion de la Commission mixte paritaire (CMP) chargée de négocier la future convention collective nationale (CCN) s'est tenue le 20 décembre 2013. Depuis, à chaque réunion, la délégation SUD-Rail a rappelé sa position : « Seul un champ d'application large pourra éviter le dumping social. » A contrario, la délégation patronale a ardemment défendu une CCN excluant un grand nombre de salarié-es du secteur ferroviaire... pour faciliter ensuite les pressions sur les salaires et sur les conditions de travail. Les patrons ont trouvé trois organisations syndicales pour les soutenir...



UNE CONVENTION COLLECTIVE CONTRE LES SALARIÉ-ES !

Patrons, UNSA, CFDT et CFTC veulent rejeter du champ de la CCN des milliers de travailleurs et travailleuses du ferroviaire. Pourtant, celles et ceux qui assurent le nettoyage des trains et des gares, la restauration à bord des trains concourent directement à l'activité économique du secteur. Patrons, UNSA, CFDT et CFTC excluent aussi les salarié-es des entreprises privées de services en gare, de prévention/sécurité

et de maintenance des installations ferroviaires; c'est injuste et porteur de grands dangers quand on connaît la volonté de la direction SNCF d'externaliser toujours plus de services. Patrons, UNSA, CFDT et CFTC privent aussi des garanties de la future CCN le personnel assurant la réparation du matériel ferroviaire; cela se situe dans une période où la direction SNCF annonce des fermetures d'ateliers (Romilly, Oullins) et c'est cohérent avec les projets de privatisation des ateliers SNCF, sur lesquels patrons des entreprises privées et direc-



118

TROP JEUNES POUR MOURIR



tion SNCF travaillent main dans la main, avec la complicité de nombre de Conseils régionaux!

PATRONS, UNSA, CFDT et CFTC METTENT EN ŒUVRE LA LOI QUI CASSE LE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

Patrons, UNSA, CFDT et CFTC définissent un champ d'application lié quasiment aux seules entreprises de transport ferroviaire; c'est la suite logique de leur soutien à la loi ferroviaire d'août 2014 qui éclate en trois entités distinctes l'entre-

LA COMMISSION MIXTE PARITAIRE (CMP)

Elle est mise en place pour négocier la convention collective nationale (CCN) de la branche ferroviaire. Elle est présidée par un représentant du ministère du Travail, assisté par un représentant du ministère des Transports. Toutes les organisations syndicales du secteur ferroviaire en sont membres; l'Union des Transports Publics (UTP) constitue la délégation patronale qui compte des représentant-es des directions SNCF, ECR, Thello, Transdev, Eurotunnel, etc., parlant d'une seule voix.

prise publique. Avec un tel champ d'application atrophié, les « négociations » tourneront uniquement autour des attaques envers les droits des cheminotes, pour que « SNCF Mobilités » soit ramené au niveau des entreprises privées pour qui le seul Code du travail c'est déjà trop! Quant à celles et ceux de SNCF Réseau, il s'agira de les aligner sur les conditions de travail du Bâtiment...

LA DÉMOCRATIE SOCIALE

La fédération SUD-Rail vous a rendu compte de chacune des réunions, tout au long de ces 16 mois. La démocratie passe par le contrôle des mandats confiés à celles et ceux qui négocient; l'information de tous est primordiale pour que chacun et chacune puisse donner son avis. Les équipes syndicales SUD-Rail [Solidaires] organisent maintenant la consultation des salarié-es du secteur ferroviaire sur le contenu de cet accord. Les patrons nous divisent, avec des statuts multiples: SNCF, filiales SNCF, personnel des CE/CCE, sous-traitance pour le nettoyage ferro-

viaire, la restauration ferroviaire, la maintenance ferroviaire,... Nous sommes tous et toutes concerné-es et c'est à nous de décider!

LES SIGNATURES UNSA, CFDT ET CFTC NE RENDENT PAS L'ACCORD VALABLE

Il est hasardeux de définir la représentativité syndicale dans un secteur qui, justement, n'est pas défini puisque c'est le sujet de l'accord à négocier. Ceci étant, les trois fédérations syndicales qui ont accepté le texte patronal représentent bien 30% des voix lors des élections professionnelles dans le secteur; mais pour être valable, un accord doit aussi ne pas faire l'objet de l'opposition d'organisations syndicales représentant au moins 50% des voix. Or, CGT, SUD-Rail [Solidaires], FO et CGC représentent bien plus que ces 50%.



Avec SUD-Rail, contrôlez les négociations !
Commission Mixte Paritaire C.C.N.

Le 19 février, se tenait la 8^e réunion de la Commission Mixte Paritaire (CMP) de négociation de la Convention Collective Nationale (CCN) de la branche ferroviaire.

La commission est présidée par un représentant du Ministère du Travail, assisté par un représentant du Ministère des transports.

Toutes les négociations syndicales du secteur ferroviaire en sont membres, l'UTP constitue la délégation patronale qui compte des représentants des directions SNCF, ECR, Thalys, Transdev, Eurostar, etc., parlant d'une seule voix.

La fédération SUD-Rail a remis ses propositions d'une Convention Collective Nationale construite véritablement l'ensemble du secteur ferroviaire :

- « Nous passons de secteur ferroviaire au centre le transport ferroviaire, cela doit concerner : »
- « la restauration ferroviaire, »
- « le nettoyage ferroviaire, »
- « l'entretien et les services en gare, »
- « la maintenance du matériel et des installations ferroviaires, »
- « la prévention/sécurité dans les entreprises ferroviaires, »
- « le personnel des CR et CCF SNCF, »
- « les établissements publics REX au ferroviaire et leurs filiales ... »

Les entreprises de ce secteur emploient des salariés qui, tous, contribuent au fonctionnement, à l'existence de l'activité économique « transport ferroviaire » et doivent trouver leur place dans cette future convention collective. Une Convention Collective Nationale construite véritablement l'ensemble du secteur ferroviaire, cela devra que des entreprises qui interviennent dans ce secteur appliquent la convention du Bâtiment et Travaux Publics ou encore Hôtellerie-Restauration, comme s'ils étaient les leurs !

La négociation de cette CCN est l'occasion de construire un statut social de haut niveau, commun à l'ensemble des salariés du secteur ferroviaire. Le contenu de la future CCN, dont il est clair qu'il apparaît sur ce qui existe dans l'entreprise ferroviaire historique (Statut et réglementation SNCF), et y intégrer les acquis sociaux acquis par les salariés à certains secteurs sur des points particuliers.

Arous de choisir : laisserons-nous les patrons imposer leur choix, pour leur seul intérêt ? Ou bien prenons-nous les moyens, par l'action collective, d'imposer une vision progressive, garantissant l'amélioration des conditions de travail de tous et toutes ?

SUD-RAIL [SOLIDAIRES] A AGIT POUR RENDRE CET ACCORD CADUC

Nous nous sommes adressés aux fédérations CGT, FO et CGC: «*Ensemble, annulons ce texte qui transforme les futures négociations sur le contenu de la CCN (organisation et temps de travail, contrats de travail, rémunération, formation, etc.) en simple destruction des règles aujourd'hui applicables au sein de la SNCF (statut et réglementation du travail). Nos fédérations doivent faire le nécessaire pour que le texte patronal ne s'applique pas; ainsi, nous donnons à chaque salarié-e concerné-e le temps de s'informer, de discuter avec les collègues, de décider! »*

ACCEPTER CET ACCORD, C'EST CÉDER À TOUTES LES DEMANDES PATRONALES

Le champ d'application de la CCN est le premier texte soumis à signature dans le cadre de la négociation de la Convention collective; on imagine le contenu de la suite, maintenant qu'il s'est trouvé assez de fédérations syndicales pour valider, par leur signature ou leur abstention, toutes les prétentions patronales!

DROITS ÉGAUX POUR TOUS ET TOUTES! UNE CCN POUR RENFORCER ET AMÉLIORER L'EXISTANT!

L'accord est valide mais la fédération SUD-Rail maintient son objectif: élargissons le champ d'application à tous les salarié-es du secteur ferroviaire, en prenant appui sur ce qui existe dans l'entreprise historique (Statut et réglementation du travail SNCF, qui sont d'ailleurs améliorables) et respectant les spécificités de chaque métier. ■ ■

Depuis la première réunion en décembre 2013, chaque mois la fédération SUD-Rail informe sur les négociations de la future CCN.

AVEC SUD-RAIL : AMÉLIORONS LES DROITS DE TOUS ET TOUTES !

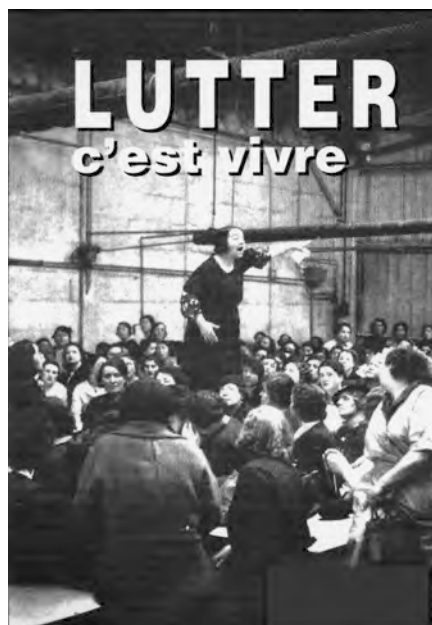
Durant près d'un an et demi, lors de chaque réunion de la Commission mixte paritaire de négociation de la future convention collective nationale, la délégation SUD-Rail a défendu le principe d'une CCN couvrant l'ensemble des salarié-es du secteur ferroviaire, améliorant les conditions sociales de tous et toutes, basée sur la réglementation du travail et les droits applicables dans l'entreprise historique du secteur, la SNCF. Nous reproduisons ici la contribution réalisée pour la réunion du 23 avril 2014.

“

La réforme de l'organisation du système ferroviaire est au cœur de l'actualité depuis plusieurs mois. La fédération SUD-Rail, et plus globalement l'Union syndicale Solidaires car nous considérons que le sujet a une forte dimension interprofessionnelle, ont fait part de propositions et de revendications. Nous refusons que la loi ferroviaire, dont le gouvernement souhaite la promulgation dans les prochains mois, soit une nouvelle attaque contre les droits des travailleurs et travailleuses du secteur ferroviaire; nous refusons qu'elle ignore les besoins de la collectivité en matières de transport. Au contraire, ce doit être l'occasion de reconstruire le service public ferroviaire au sein d'une politique des transports intégrant les aspects sociaux, écologiques, techniques et économiques. Nous considérons qu'il y a quatre aspects à traiter pour la nécessaire réforme de l'organisation du système ferroviaire:

- la politique des transports,
- la reconstruction d'un service public ferroviaire unifié,
- le traitement de la pseudo-dette du système ferroviaire,
- la dimension sociale avec le statut, la réglementation du travail et la définition de la population concernée.

Dans le cadre de la Commission mixte paritaire de négociation de la convention collective nationale (CCN), il est convenu que l'ensemble des parties, c'est-à-dire les organisations syndicales



Reconstruisons le service public ferroviaire au sein d'une politique des transports intégrant les aspects sociaux, écologiques, techniques et économiques !

et la délégation patronale, transmette par écrit sa vision du champ d'application de la future CCN. C'est l'objet de cette contribution, limitée donc à cet aspect, tout en rappelant que pour notre organisation syndicale l'enjeu est global et porte sur l'ensemble des sujets évoqués plus haut; sujets sur lesquels nous nous sommes déjà exprimés par ailleurs, sur lesquels nous nous exprimerons de nouveau, et surtout sur lesquels nous organisons l'action collective de l'ensemble des travailleurs-ses du rail, afin qu'ils et elles imposent la prise en compte de leurs revendications.

LE PROGRÈS, C'EST AMÉLIORER LE STATUT SOCIAL DE TOUS !

La question sociale est bien entendu déterminante. Le terme de «cadre social harmonisé», a été une expression très en vogue parmi les dirigeant-es d'entreprises ferroviaires et les responsables du ministère. Si, formellement, le terme a été un peu abandonné, l'objectif demeure. Mener une discussion, une négociation, voire aboutir à un constat d'accords et/ou de désaccords, sur un sujet suppose de s'entendre sur sa définition. C'est le problème auquel nous sommes confrontés avec cette notion de «cadre social harmonisé»: de quel cadre s'agit-il? En référence à quoi, et à quel niveau, se fait l'harmonisation? Refuser de clarifier ce contenu qui impacte directement les objectifs, peut se traduire par deux solutions, opposées dans la forme, mais de même nature sur le fond: soit accepter implicitement une remise en cause de l'existant (par principe), soit prétendre rejeter l'objectif mais en participant en fait à sa mise en œuvre, faute de l'avoir clarifié.

Ceci nous amène à rappeler qu'en matière de transport ferroviaire, «l'ouverture à la concurrence» existe déjà. C'est le cas pour les entreprises de transport ferroviaire de Fret. Entamées en 2007, les négociations entre certaines fédérations syndicales et l'Union des Transports Publics et Ferroviaires (organisation patronale), à propos des régimes de travail, se sont traduites par un accord repris dans le décret du 27 avril 2010. Cet accord a été signé par des fédérations syndicales minoritaires, même si nous n'en contestons pas la validité au regard des textes légaux actuels, puisque des organisations syndicales non signataires ont refusé de le dénoncer. **Pour la fédération SUD-Rail, la première décision nécessaire est de revenir sur cette situation qui touche déjà une part importante des entreprises de transport ferroviaire.** Ne pas le faire, c'est vouloir entériner que ces deux secteurs, Voyageurs et Fret, ne devraient pas être traités comme deux branches d'activité d'une même entreprise (ce qui est encore le cas de la SNCF), mais comme devant dépendre d'entreprises distinctes n'intervenant que dans un des deux secteurs (sur le modèle des entreprises privées).

Ce qui a été fait pour le transport ferroviaire de Fret crée un dumping social au bénéfice des actionnaires des entreprises privées, et au détriment de l'entreprise publique SNCF. Sans remise en cause des mesures prises dans ce cadre, même avec un hypothétique «cadre social harmonisé» pour la partie Voyageurs, l'entreprise publique SNCF demeurera affaiblie par rapport aux entreprises privées. Et bien entendu, cela sera utilisé par les dirigeant-es SNCF pour faire pression sur les cheminot-es et leurs organisations syndicales, dans le but de réduire encore les garanties sociales mises en place sur la base de l'expérience, ce qui aura des conséquences désastreuses sur la qualité du travail et sur la sécurité des salarié-es et des circulations ferroviaires.

Il n'est pas inutile de mentionner que, bien avant le début des négociations concernant le transport ferroviaire de Fret, la fédération SUD-Rail portait l'exigence d'une discussion englobant l'ensemble du secteur ferroviaire; position combattue alors par la direction SNCF, qui fait mine désormais de découvrir que les «conditions de la concurrence» dans ce secteur ne sont pas équitables!

En juillet 2006, huit fédérations syndicales de cheminot-es avaient fait front commun, réaffirmant devant le ministère et le patronat: *«Le transport ferroviaire n'est pas un secteur d'activité nouveau. Une réglementation du travail est actuellement applicable aux 165 000 salarié-es de ce secteur. Si d'autres entreprises souhaitent exercer dans ce secteur d'activité, elles doivent appliquer la réglementation en vigueur, donc le décret du 31 décembre 1999, dénommé à la SNCF RH 0077.»* Nous ne renions pas cette affirmation.

Le dumping social, installé désormais dans le transport ferroviaire de Fret, n'est pas un fait isolé dans le cadre plus global du secteur ferroviaire. D'ailleurs, là aussi, la direction de la SNCF porte une part importante de responsabilité puisqu'elle organise cette régression des droits sociaux des salarié-es, à travers le recours à la sous-traitance, à la filialisation, etc.

LA FÉDÉRATION SUD-RAIL EST ATTACHÉE À DÉFENDRE LE SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

Le service public doit être assuré par UNE entreprise publique intégrée, gérante de l'exploitation – toute l'exploitation – et de l'infrastructure – toute l'infrastructure. La situation actuelle amène à se poser la question d'une convention collective du secteur ferroviaire. Pour la fédération SUD-Rail, il doit bien s'agir du secteur ferroviaire. Le statut des cheminot-es, qui ne doit pas être remis en cause, doit servir de socle à cette convention; il en est de même pour la réglementation du travail.

Le projet de loi gouvernemental donne, certes, une première définition de ce qui pourrait être concerné par cette convention col-

lective nationale: «Un décret en Conseil d'État fixe les règles relatives à la durée du travail communes aux établissements publics constituant le groupe public ferroviaire mentionné à l'article L. 2101-1, aux entreprises dont l'activité principale est le transport ferroviaire de marchandises ou de voyageurs, la gestion l'exploitation ou la maintenance sous exploitation des lignes et installations fixes d'infrastructures ferroviaires et qui sont titulaires d'un certificat de sécurité, d'un agrément de sécurité ou d'une attestation de sécurité délivré en application de son exigence relative au fait que cette l'article L. 2221-1.»

Mais, il ne s'agit là que d'un projet de loi. Et surtout, l'article L. 2222-1 du Code du travail indique explicitement que ce sont les organisations, syndicales et patronales, négociant une convention collective qui en fixe le champ d'application. Il convient de se référer aux notions d'activité principale, pas seulement de l'entreprise, car elle permet d'utiliser des salarié-es sous couvert de CCN inadaptées au métier exercé. Il faut prendre en compte les établissements distincts et surtout les jurisprudences renouvelées mentionnant la prise en compte de centres autonomes d'activité.

C'est en ce sens que la fédération SUD-Rail renouvelle ses propositions d'une convention collective nationale couvrant véritablement l'ensemble du secteur ferroviaire. Nous faisons cette proposition en prenant en compte, non seulement les acquis et revendications des cheminot-es de l'entreprise ferroviaire historique, la SNCF, qui doit être la référence, mais aussi la situation, les spécificités, les revendications, la légitime demande de droits égaux de travailleurs et travailleurs du secteur ferroviaire aujourd'hui soumis à diverses CCN, ou à aucune pour CCN pour certain-es.

Nous parlons de secteur ferroviaire car outre le transport ferroviaire, cela doit concerner:

- la restauration ferroviaire,
- le nettoyage ferroviaire,
- l'accueil et les services en gare,
- le service à bord des trains,
- la sécurité des circulations ferroviaires,
- la maintenance du matériel et des installations ferroviaires,
- la prévention/sécurité dans les enceintes ferroviaires,
- le personnel des CE et CCE SNCF,
- les établissements publics liés au ferroviaire et leurs filiales...

Les entreprises de ce secteur emploient des salarié-es qui, tous, contribuent au fonctionnement, à l'existence du transport ferroviaire et doivent trouver leur place dans cette future convention collective. De nombreux/ses salarié-es du secteur ferroviaire n'ont actuellement que le Code du travail ou des conventions collec-

tives à minima pour défendre leurs droits; pourtant, des règles existent déjà: le statut SNCF, la réglementation du travail des cheminot-es sont à la fois le socle et des appuis importants pour tous. **Pour la fédération des syndicats SUD-Rail, la négociation de cette CCN est l'occasion de construire un statut social de haut niveau, commun à l'ensemble des salarié-es du secteur ferroviaire.** La définition du secteur ferroviaire doit être ambitieuse. Elle doit impacter des conventions collectives déjà existantes, dont certaines sont obsolètes, d'autres ont un contenu qui nécessite de fortes améliorations, d'autres encore sont inadaptées au secteur ferroviaire.

Pour la fédération des syndicats SUD-Rail sont potentiellement concernées, par exemple les CCN: Restauration ferroviaire - Manutention ferroviaire et travaux connexes - Prestataires de services - Voies Ferrées d'Intérêt Local - CE et CCE SNCF - Prévention et sécurité - Métallurgie. Il convient de réintégrer ce qui est aujourd'hui assujéti de manière pour le moins «surprenante» à la CCN Bureau d'études techniques (Thello), à la CCN Hôtels - Cafés - Restaurants (LSG, services à bord de Thello), à la CCN Travaux publics (ETF, Colas Rail, Eiffage Rail ou TSO)

DEUX IMPÉRATIFS: LA SÉCURITÉ DES CIRCULATIONS FERROVIAIRES ET LA SANTÉ DES SALARIÉ-ES

Une réglementation du travail soumise à décrets ministériels. Tout ce qui fonde l'organisation du travail dans le secteur ferroviaire doit demeurer assujéti à des décrets ministériels s'imposant à tous. C'est indispensable compte tenu des spécificités de ce secteur d'activité: sécurité des circulations ferroviaires, donc des cheminot-es, des usagers et de la population, travail en continu 365 jours par an et 24 heures sur 24, etc. Le Code des transports prévoit d'ailleurs cet encadrement légal et réglementaire. À ce propos, nous rappelons nos demandes, d'une part d'un fonctionnement régulier de la Commission Nationale Mixte chargée d'étudier les difficultés d'application de la réglementation du travail et les projets d'évolution, d'autre part d'une instance équivalente à l'ex-Commission Mixte Nationale de la sécurité des circulations.

En matière d'organisation du travail, la base de ces décrets doit être ce qui est actuellement repris dans le «RH 0077» de la SNCF. Ce texte est bien entendu améliorable, et les organisations syndicales ont des revendications déjà connues et qui pourraient être prises en compte à cette occasion. Pourquoi affirmons-nous que le contenu du «RH 0077» de la SNCF doit demeurer le fondement des décrets ministériels sur l'organisation du travail dans le secteur ferroviaire? Parce qu'il est le fruit de plus d'un siècle

d'histoire ferroviaire, d'enseignements tirés, d'équilibres dans la recherche d'un haut niveau de sécurité pour les salarié-es et les circulations, bref de l'expérience ferroviaire tout simplement!

Des droits nouveaux pour tous les travailleurs/ses du rail: une convention collective nationale pour l'ensemble du secteur ferroviaire. Comme nous le disons plus haut, nous réclamons la mise en place d'un statut unique pour tous les travailleurs/ses du rail: transport ferroviaire (voyageurs et fret), restauration ferroviaire, nettoyage ferroviaire, filiales SNCF, maintenance ferroviaire, prévention/sécurité ferroviaire, CE et CCE SNCF, etc. À l'image du «statut du personnel des industries électriques et gazières» il pourrait reprendre des chapitres sur le déroulement de carrière, la rémunération, les instances représentatives du personnel, les délégué-es du personnel, la protection sociale, les congés, les garanties disciplinaires, etc. Des annexes spécifiques à certaines activités, sur quelques sujets particuliers, pourraient compléter l'ensemble.

Un périmètre large de la future CCN permet de lutter contre la privatisation rampante et à la sous-traitance.



DÉFENSE DES DROITS SOCIAUX: PAS TOUCHE AU STATUT SNCF!

De telles discussions n'ont de sens qu'à partir d'un engagement clairement posé de non régression par rapport au Statut SNCF. Celui-ci doit subsister et s'appliquer à tout le personnel de la SNCF. Des améliorations sont à y apporter, et là encore, les organisations syndicales ont des demandes, formulées pour certaines depuis des années. La réactivation de la Commission mixte du statut est une nécessité, ainsi que son fonctionnement dans la durée et de manière régulière.

La négociation dans les entreprises: les accords d'entreprise. Les dispositions législatives, réglementaires, conventionnelles et statutaires ainsi évoquées, n'empêchent nullement la possibilité d'accords d'entreprise sur des sujets divers, comme c'est déjà le cas dans une partie des entreprises du secteur ferroviaire: formation professionnelle, droit syndical, temps partiel, emploi et insertion des travailleurs/ses handicapé-es, etc. Ces accords complètent les textes mentionnés plus avant et ne sauraient bien évidemment les remettre en cause. De même, nous dénonçons les velléités de certaines directions d'entreprise de profiter de ces négociations pour dénoncer des accords qui seraient plus profitables aux salarié-es que la future CCN.

Pour SUD-Rail, la future CCN est l'occasion de construire un statut commun aux salarié-es du secteur ferroviaire.



En résumé, concernant les règles sociales, nous avons quatre exigences:

- **Le statut des cheminot-es** ne saurait être remis en cause.
- Tout ce qui fonde l'organisation du travail dans le secteur ferroviaire doit demeurer assujéti à des **décrets ministériels s'imposant à tous**.
- **La négociation doit porter sur des droits nouveaux pour tous les travailleurs et les travailleuses du secteur ferroviaire.** Les garanties d'une convention collective, moyennant des adaptations nécessaires et habituelles à chaque métier, ne devront pas s'appliquer seulement aux personnels des autres entreprises ferroviaires mais aussi aux sous-traitants qui concourent aux services ferroviaires. Le périmètre dans lequel s'appliquera la convention collective nationale doit concerner le transport ferroviaire de fret comme de voyageurs, le nettoyage ferroviaire, la restauration ferroviaire, les services en gare, la maintenance ferroviaire, la prévention/sécurité dans les installations ferroviaires, les CE et CCE SNCF, les établissements publics liés au ferroviaire et leurs filiales. Un périmètre large permet d'éviter le dumping social et la privatisation rampante par le recours systématisé à la sous-traitance auquel procède la direction SNCF depuis des années, processus accéléré sous l'impulsion de G. Pepy.
- **La réglementation du travail qui existe dans l'entreprise historique SNCF doit constituer un socle a minima et doit être également améliorée;** nous refusons un « point d'équilibre » entre la réglementation de l'opérateur historique et celle des organisateurs du dumping social (à l'exemple de ce qui existe notamment dans les entreprises de transport ferroviaire privées), car ce serait précisément donner droit au dumping social. **Il y a une réglementation du travail qui s'applique aux 155 000 salarié-es de la SNCF; c'est celle-ci qui doit servir de base aux 3 000 salarié-es des entreprises de transport ferroviaire privées, et non l'inverse!** Il s'agit aussi de donner les mêmes droits aux 4 500 salarié-es d'entreprises de nettoyage et manutention ferroviaire, aux 2 500 des entreprises de restauration ferroviaire... ■ ■

”

LES TEXTES LÉGISLATIFS COMMENTÉS

Cette partie comprend des extraits de la loi 2014-872 du 4 août 2014 et des décrets du 10 février 2015; y sont ajoutés quelques commentaires SUD-Rail (signalés par des tirets verticaux).



LE RÔLE DE L'ÉTAT

→ Loi 2014-872 du 4 août 2014

«L'État veille à la cohérence et au bon fonctionnement du système: cohérence de l'offre voyageurs et coordination des autorités organisatrices de transports; permanence opérationnelle du système et gestion des situations de crise; recherche et développement en vue d'accroître l'exportation, la sécurité et la fiabilité; complémentarité entre les services de transport ferroviaire; fiabilité des infrastructures pour les marchandises.»

■ **SUD-Rail** Pour compenser l'éclatement accru du système ferroviaire qui passe de 2 à 3 entités, le gouvernement prétend en assurer la cohésion et le bon fonctionnement en ayant la main mise partout, en accordant des pouvoirs à un Epic de tête. Pour être sûr que rien ne lui échappe, il nomme dans les 3 conseils d'administration (voir ci-dessous) un «commissaire du gouvernement» ayant de fait un pouvoir de veto sur chaque décision.

→ Loi 2014-872 du 4 août 2014

«Le Haut Comité du système de transport ferroviaire débat des enjeux du ferroviaire dans une logique intermodale avec les gestionnaires d'infrastructures, les entreprises ferroviaires, les autorités organisatrices, les grands ports maritimes, le transport combiné marchandises, les partenaires sociaux, les chargeurs, les voyageurs, les associations de protection de l'environnement. Le gouvernement le saisit pour les investissements, la complémentarité voyageurs, le réseau existant et ses moyens financiers, la situation financière du système ferroviaire, le fret ferroviaire, les enjeux sociétaux et environnementaux, l'amélioration de la compétitivité, l'articulation des politiques nationale et européenne...»

■ **SUD-Rail** Les ministres concernés n'étant pas en capacité de tout contrôler, le gouvernement se dote de divers comités, et surtout d'organes de contrôles permanents, non pas pour un fonctionnement optimum, mais pour vérifier en permanence la bonne concurrence entre tous les exploitants ferroviaires, l'absence de discrimination...

→ Loi 2014-872 du 4 août 2014

«Un comité des opérateurs du réseau animé par SNCF Réseau regroupe les entreprises ferroviaires, les exploitants d'infrastructure, les autorités organisatrices, les personnes habilitées à demander des capacités d'infrastructure ferroviaire. Cette instance permanente de consultation et de concertation se réunit 4 fois par an pour optimiser le réseau ferré.»

■ **SUD-Rail** Pense-t-il réellement contrôler une situation perturbée en coordonnant les 3 EPIC SNCF et tous les exploitants privés pour adapter les sillons entre les différents exploitants?

ARAF

→ Loi 2014-872 du 4 août 2014

«L'Autorité de régulation des activités ferroviaires, autorité publique indépendante de sept membres nommés par décret, veille à ce que l'accès au réseau, aux gares de voyageurs et aux autres infrastructures de service... soit accordé de manière équitable et non discriminatoire, et dans le cas contraire prend des mesures pour corriger. Elle émet un avis conforme sur les redevances de toutes les infrastructures et d'accès aux gares de voyageurs. Sa commission des sanctions de trois membres (Conseil d'État, cour de cassation, Cour des comptes) sanctionne gestionnaire d'infrastructure, entreprise ferroviaire et SNCF pour tout manquement.»

■ **SUD-Rail** L'intégration ne concerne que le management, pas l'opérationnel. La séparation RFF/SNCF a provoqué des ravages et incité à changer de système. ■ La séparation Réseau Mobilités coupe encore plus l'infrastructure et le matériel roulant, pourtant indissociable pour un bon fonctionnement, coupure accrue et surveillée par l'ARAF.

LE GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE

→ Loi 2014-872 du 4 août 2014

«Salariés: les 3 entités constituant le groupe (SNCF, SNCF Réseau, SNCF Mobilités) emploient des salariés régis par un statut particulier complété d'une convention de branche, et d'autres sous conventions collectives.

Institutions représentatives du personnel: Chaque entité possède ses comités d'établissements chapeautés par une «commission consultative». Un comité central du groupe commun aux 3 entités récupère une partie (déterminée par décret) des prérogatives des 3 commissions consultatives. Les activités sociales et culturelles font l'objet d'un accord collectif du groupe.

Les délégués syndicaux centraux sont désignés par les syndicats recueillant au moins 10% des voix dans le groupe.»

■ **SUD-Rail** Les coûts de transaction ne disparaissent pas, il faudra multiplier les contrats entre Réseau et Mobilités.

SNCF

→ Loi 2014-872 du 4 août 2014

«SNCF, placé sous la tutelle du ministère chargé des transports, assure le contrôle et le pilotage stratégiques, la cohérence économique, l'intégration industrielle, l'unité et la cohésion du groupe, la stratégie de développement international, la gestion immobilière et foncière de groupe; des missions transversales comme la sûreté, la gestion des situations de crise, la recherche et l'innovation, l'interopérabilité, les évolutions techniques et technologiques, le juridique, les systèmes d'information, les achats généraux; les ressources humaines, la protection sociale, la paye, les prestations sociales, les relations sociales, la gestion des emplois et de la mobilité; les parcours professionnels et les mobilités internes, la formation professionnelle. Le patrimoine du groupe est géré par SNCF, seul interlocuteur de l'État et des collectivités territoriales, à qui il peut céder des biens immobiliers pour des motifs d'utilité publique.

SNCF Réseau et SNCF Mobilités sont considérées comme des filiales de SNCF, d'autres filiales peuvent être créées.

L'État assigne ses objectifs à SNCF dans un contrat-cadre stratégique comprenant les trajectoires financières, de dix ans, actualisé tous les trois ans. SNCF rend compte chaque année dans un rapport d'activités remis au Parlement. Le «Schéma national des services du transport» fixe les orientations de l'État pour le transport ferroviaire de voyageurs d'intérêt national.

Un «**Conseil de surveillance**» dont le président est un représentant de l'État, se compose de 24 membres représentant trois tiers : État dont deux représentants des autorités organisatrices, SNCF, salariées. Il arrête les grandes orientations stratégiques, économiques, sociales et techniques du groupe. Il contrôle en permanence la gestion, les recettes et les dépenses, les comptes consolidés. Il arrête les comptes de l'année écoulée.

Un «**Directoire**» de deux membres nommés par décret, par ailleurs présidents de SNCF Réseau et SNCF Mobilités, prend ses décisions à l'unanimité. En cas de désaccord, le président du Conseil de surveillance décide. Le directoire est responsable de la cohésion et de la cohérence du groupe. Il établit l'état prévisionnel des recettes et dépenses, s'assure de la cohérence des hypothèses techniques, économiques et financières de SNCF Réseau et Mobilités.

Un **commissaire du gouvernement** (ou un adjoint, tous deux nommés par arrêté) siège dans les comités et commissions, vérifie la politique générale du groupe.

Une **mission de contrôle économique et financier des transports**, sous l'autorité des ministres de l'économie et du budget, dirigée par un inspecteur général des finances, émet un avis sur toutes les propositions soumises au conseil de surveillance, aux conseils d'administration de SNCF Réseau et Mobilités, donne son accord pour les marchés et contrats.

Pour SNCF Réseau, le décret 2015-139 précise que des sanctions pénales punissent la divulgation à toute personne étrangère aux services responsables de la répartition des capacités et de la tarification des infrastructures des informations sur les demandes et attributions de sillons, les redevances, les études de faisabilité de sillons, un renseignement avantageant une activité ferroviaire...,

que les gestionnaires d'infrastructures doivent respecter la confidentialité des données des demandeurs de sillons. Les locaux sont interdits aux personnes étrangères sans autorisation. Les données sont sécurisées pour garantir l'indépendance vis-à-vis de SNCF Mobilités.

SUD-Rail Le gouvernement pense unifier le groupe SNCF en confiant des missions à l'EPIC dit de tête SNCF :

- piloter l'ensemble du groupe : les budgets financiers et les comptes, les stratégies des trois EPIC, le schéma des transports...

- assurer les missions communes aux trois EPIC : sécurité et sûreté, la recherche, l'action sociale, la paie, les achats généraux, l'immobilier, le juridique...

- gérer la cohésion sociale : les ressources humaines, la mobilité entre les EPIC, la formation...

Mais cette vision idéaliste doit respecter de fortes contraintes remettant en cause l'unité.

Réseau et Mobilités ne pourront pas vivre une relation parfaite, s'échanger des données pour que tout fonctionne bien : il est interdit de toucher à l'indépendance et le personnel de Réseau est menacé de sanction pénale s'il donne une information, notamment à une personne de SNCF Mobilités.

Les intérêts restent contradictoires entre Réseau qui cherchera le maximum de péages et le minimum de travaux ; Mobilités qui voudrait des tarifs attractifs grâce à de faibles péages, et un réseau performant pour réduire les incidents et les ralentissements...

LA DETTE

→ Loi 2014-872 du 4 août 2014

« Dans les 2 ans, le gouvernement remet un rapport sur la trajectoire de la dette et aux solutions qui pourraient être mises en œuvre... ce rapport examine les conditions de reprise de tout ou partie de cette dette ainsi que l'opportunité de créer une caisse d'amortissement de la dette ferroviaire.

Les ressources reposent sur les rémunérations des missions, le produit des dividendes des filiales dont SNCF Mobilités.

Des « contributions locales temporaires » d'une commune ou groupement de commune peuvent financer les aménagements extérieurs d'une

gare ferroviaire de voyageurs qui n'est pas d'intérêt national. Le taux, limité à 2 %, ne peut excéder 2 € par trajet. »

SUD-Rail La dette n'est pas traitée, sauf sous l'engagement de l'étudier dans 2 ans... Pourtant:

- elle existe depuis l'existence du chemin de fer, s'est accrue sur décision des pouvoirs publics de développer les LGV... qui ne l'ont pas reprise à leur compte comme en Allemagne,

- elle n'a pas été réglée par la création de RFF mais elle a augmenté, elle a provoqué 30 ans de retard de l'entretien des infrastructures, l'augmentation des péages et des tarifs, le report de trafics sur d'autres

Le désinvestissement de l'État : c'est 30 ans de retard dans l'entretien des infrastructures, le déficit structurel, l'abandon de l'écotaxe et de l'extension de la taxe transports aux entreprises et de la concurrence (les cars de la loi Macron)...



■ modes ce qui dégrade l'environnement et diminue les recettes ferroviaires...

■ La loi va encore augmenter la dette, car le ferroviaire doit assurer tous ses coûts (le coût complet intégrant la circulation des trains, l'entretien des voies, la rénovation et les investissements des infrastructures, la charge de la dette).

■ Les conditions qui ont provoqué l'augmentation de la dette restent: le désinvestissement de l'État, les 30 ans de sous-investissements à rattraper, le déficit structurel de 1,5 milliard d'euros du réseau, la couverture du coût complet... d'autres s'y ajoutent, la baisse des trafics du fait de l'augmentation des tarifs

■ et de la concurrence (les cars de la loi Macron)... et les recettes prévues n'arriveront pas du fait de la privatisation des autoroutes; de l'abandon de l'éco-taxe et de l'extension de la taxe transports aux entreprises. Au-delà du discours des gouvernements pour le développement du rail, la politique inverse continue. Depuis 1980, l'État a investi 554 milliards d'euros cumulés dans les infrastructures de transports dont près des 2/3 à la route, 18% au rail, un peu moins de 10% aux transports collectifs (métro, RER non SNCF, tramway) et 7,7% partagés entre maritime, fluvial et aéroports.



SNCF RÉSEAU

→ Loi 2014-872 du 4 août 2014:

«SNCF Réseau, placé sous la tutelle du ministère chargé des transports, propriétaire unique de l'ensemble des lignes du réseau ferré national, passe un contrat avec l'État pour la politique de gestion du réseau, ses objectifs de performance, les orientations d'exploitation, d'entretien, de renouvellement et de productivité, et pour la trajectoire financière. Il assure l'accès à l'infrastructure ferroviaire du réseau ferré national (répartition des capacités et tarification), la gestion opérationnelle des circulations, la maintenance et l'entretien, la gestion des infrastructures de service. Elle garantit une concurrence libre et loyale et l'absence de discrimination entre les entreprises ferroviaires. Elle peut confier des missions par convention à toute personne.

La trajectoire financière s'appuie sur la tarification annuelle des infrastructures (péages) qui paie les dépenses d'entretien, de renouvellement, de développement des infrastructures. Les ressources de l'année doivent couvrir le coût complet de toutes les dépenses (y compris l'amortissement des investissements et les intérêts de capitaux) et ne pas déséquilibrer la dette nette par rapport à la marge opérationnelle (part du résultat d'exploitation dans le chiffre d'affaires). Les investissements qui ne peuvent pas respecter ces ratios définis par le Parlement sont financés par le demandeur. Le budget doit être approuvé par les ministres.

SNCF Réseau peut confier au privé des études et l'exécution des travaux.

Son conseil d'administration se compose de 24 membres représentant trois tiers : État (dont 2 représentants des autorités organisatrices), SNCF, salarié-es. Il arrête la politique d'entretien, les investissements en précisant la qualité et la productivité, les réservations de capacités pour la réalisation des travaux, sa part de contribution au développement.

Ses décisions sont exécutoires, sauf si le commissaire du gouvernement y fait opposition.

Le décret oblige SNCF Réseau à mettre le réseau nécessaire à disposition d'un demandeur en ayant besoin pour réaliser des essais afin d'obtenir une autorisation de mise en exploitation commerciale.

Transferts de propriété du domaine public ferroviaire: ils concernent des infrastructures ferroviaires ou de service, situées sur une ligne séparée physiquement du réseau national, qu'une région utilise pour transporter des personnes.

Avant de céder un bien immobilier, SNCF Réseau informe le préfet, le conseil régional, le conseil général et le maire.

SUD-Rail Les régions ont compétence pour créer ou exploiter des infrastructures de transport ferré ou guidé d'intérêt régional (sauf en Île-de-France et en Corse).

Les ports peuvent devenir propriétaire des voies ferrées portuaires, de leurs équipements et accessoires.

Les régions voient leur rôle augmenter. Elles auront leur mot à dire en étant présentes au conseil de surveillance et dans les 3 conseils d'administration du groupe SNCF. Elles vont faire bien plus attention aux recettes et dépenses en devenant très probablement des TET délaissés par l'État. Elles peuvent récupérer certaines lignes, des biens mobiliers, les matériels roulants. Elles déterminent les tarifs TER. Elles vont regarder les comptes par ligne (que la SNCF doit présenter ainsi) et mesurer si un car ne serait pas moins cher... dans le contexte de la loi où elles auront plus de responsabilités, sans récupérer les recettes prévues (suppression de l'extension de la taxe transports).

SNCF MOBILITÉS

→ Loi 2014-872 du 4 août 2014

«SNCF Mobilités, placé sous la tutelle du ministre chargé des transports, contribue à satisfaire les besoins de transport et de mobilité des usagers aux conditions économiques et sociales les plus avantageuses pour la collectivité. Il exploite les services ferroviaires voyageurs et marchandises, gère les gares de voyageurs et autres installations de service, met en œuvre progressivement le droit au transport voyageurs d'intérêt national et régional (y compris par des moyens routiers) et international. Il peut confier par convention à une personne titulaire d'un certificat de sécurité un transport de voyageurs sur le réseau national.

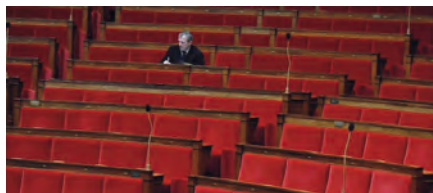
SNCF Mobilités conclut avec l'État un contrat de 10 ans, actualisé tous les 3 ans, qui détermine les objectifs de qualité de service, de trajectoire financière, de développement du service public et du fret ferroviaires, d'aménagement du territoire et de réponse aux besoins de transport ferroviaire. Ses statuts sont fixés par décret. Ses biens immobiliers peuvent être cédés à l'autorité compétente. Ses matériels roulants peuvent être repris par l'autorité organisatrice. Les comptes sont séparés pour chaque convention donnant lieu à des concours publics, qu'il est interdit de transférer à une autre activité. Son conseil d'administration se compose de 18 membres représentant trois tiers : État, SNCF (nommés aussi par décret), salariés. Il fixe la politique générale, les programmes d'activité et d'investissement, les comptes, dans le respect des orientations du groupe, crée et cède des filiales, nomme le directeur des gares, arrête les activités, investissements et comptes. Ses décisions sont exécutoires, sauf si le commissaire du gouvernement y fait opposition. Son président est responsable de la bonne gestion économique et financière, du respect de la séparation comptable.

Un Commissaire du gouvernement (ou son adjoint, tous deux nommés par arrêté), siège au conseil d'administration, ses comités et commissions.

Un décret fixe la durée du travail commune et une convention collective s'applique aux établissements publics du groupe public ferroviaire et aux entreprises titulaires d'un certificat de sécurité.

Au bout de 18 mois, les anciennes stipulations conventionnelles de la SNCF deviennent applicables à l'ensemble des salariés du groupe public ferroviaire, les droits individuels acquis à RFF sont conservés, les salariés de RFF qui remplissaient les conditions d'embauche au statut lors de leur recrutement peuvent opter pour le statut.»

SUD-Rail SNCF Mobilités sera très surveillée sur sa trajectoire financière. Son contrat avec l'État lui demande d'améliorer sa performance économique (MOP, marge opérationnelle) de 31% en 5 ans (alors qu'elle a baissé de 2% dans les 5 dernières années). La méthode est connue: diminuer davantage les effectifs, intensifier le travail... et se développer en dehors du rail français rendu non rentable: développement de Kéolis à l'international, du car avec la loi Macron. ■ ■



AU LIEU D'AMÉLIORER LE SERVICE PUBLIC, AU MONOPOLY FERROVIAIRE : APERÇU DES

SNCF INTERNATIONAL
SNCF CONSEIL
STELSIA
SNCF DÉVELOPPEMENT
NEW SYSTRA
IFF
SNCF C9
SNCF C10
AIREFSOL
SFERIS
EURAILSCOUT BV
EURAILSCOUT FRANCE
CADEMCE
SNCF INFRA LBA DÉVELOPPEMENT
SVD SAS
RAIL EUROPE INC.
FRENCH RAIL INC.
RAIL EUROPE LIMITED
RAIL EUROPE GROUP LIMITED
RAIL HOLDING AG
WESTBAHN MANAGEMENT GMBH
WESTEAM GMBH
WBSP DEVELOPMENT GMBH
SNCF-CG
RAIL EUROPE ESPAÑA
VOYAGES-SNCF BENELUX
VOYAGES-SNCF DEUTSCHLAND
VOYAGES-SNCF SUISSE
VOYAGES-SNCF ITALIA
THALYS INTERNATIONAL
RE 4A
AVANICAL
SNCF VOYAGES DEUTSCHLAND
LYRIA
ELIPOS
FRENCH RAILWAYS LTD
INTERCAPITAL REGIONAL RAIL LTD
GROUPE EUROSTAR
VOYAGES-SNCF.COM
VFE E-COMMERCE
L'AGENCE VOYAGES-SNCF.COM
IDTGV
CRM SERVICES
VSC TECHNOLOGIES
ALLO
RAILTEAM BV
RAILINK BV
RAIL SOLUTIONS SAS

SNCF VOYAGES ITALIA SRL
RAIL DISTRIBUTION SYSTEMS
ECOLUTIS
NTV
EXPRETIO
HEXATOURISME
TRANSFERIS
ITIREMIA
RTMX SAS
SNCF PARTENARIAT
AREP
A2C
VALGA
SOCIÉTÉ DES COMMERCE EN GARES
PARVIS
STÉ D'AMÉNAGEMENT MEZZANINE PARIS NORD
AREP GROUPE
AREP VILLE
AREP PÉKIN
MENIGHETTI
AREP VIETNAM
SCI MEY
RAIL IMMO
SCI DU CERCLE
ORIENT EXPRESS
SNCF PARTICIPATIONS
SNC VEZELAY
SNC MONCEAU
GIE EURAIL TEST
SNCF - FC S&F
STÉ NATIONALE D'ESPACES FERROVIAIRES
ESPACES FERROVIAIRES AMÉNAGEMENT
ESPACES FERROVIAIRES TRANSACTIONS
SCI LA CHAPELLE
EUROFIMA
ESPACES FERROVIAIRES RÉSIDENCES DU RAIL
ORFEA- SERHR
SOCIÉTÉ DES TRAINS EXPOSITIONS
MASTERS
ECOMOBILITÉ VENTURES
ECO-MOBILITÉ PARTENAIRES SAS
S2FT
S2FT1
SNCF INTERSERVICES
SNCF AMERICA INC.
SNCF ENERGIE
SNCF RE
ICF

SCI PARADIS CLICHY
SA CHÂTEAU D'ARCY
NOVEDIS-ICF
TRANS'ACTIF IMMOBILIER
GARE
AEROBAG
AEROLIS
AÉROPORT DE TROYES BARBERY
AEROSAT
AIRELLE
ATHIS CARS
AUTOCARS DELION
AUTOCARS GARREL ET NAVARRE
AUTOCARS PLANCHE
CAENNAISE DE SERVICES
CARIANE LITTORAL
CARON VOYAGES
CARS DE BORDEAUX
CARS ET AUTOBUS DE CASSIS - SCAC
CARS PLANCHE
COMPAGNIE DES TRANSPORTS
MÉDITERRANÉENS
COMPAGNIE DU BLANCARGENT
DEVILLAIRS
HOLDING STRIEBIG
INSTITUT KEOLIS
INTERPHONE-ALPES
INTRABUS ORLY
KEOLIS ABBEVILLE
KEOLIS AGEN
KEOLIS AIX-LES-BAINS
KEOLIS ALENÇON
KEOLIS AMIENS
KEOLIS ANGERS
KEOLIS ARLES
KEOLIS ARMOR
KEOLIS ARTOIS GOHELLE
KEOLIS ATLANTIQUE
KEOLIS AUCH
KEOLIS AUDE
KEOLIS BAIE DES ANGES
KEOLIS BASSIN DE POMPEY
KEOLIS BESANÇON
KEOLIS BLOIS
KEOLIS BORDEAUX
KEOLIS BORDEAUX MÉTROPOLIS
KEOLIS BOULOGNE SUR MER
KEOLIS BOURGOGNE

KEOLIS BREST
KEOLIS BUS VERTIS
KEOLIS CAEN
KEOLIS CAHORS
KEOLIS CALVADOS
KEOLIS CAMARGUE
KEOLIS CENTRE
KEOLIS CHALONS-EN-CHAMPAGNE
KEOLIS CHARENTE MARITIME
KEOLIS CHÂTEAU THIERRY
KEOLIS CHÂTEAUX ROUX
KEOLIS CHÂTELLERAULT
KEOLIS CHAUMONT
KEOLIS CHAUNY-TERGNIER
KEOLIS CHERBOURG
KEOLIS CONCARNEAU
KEOLIS CONSEIL ET PROJETS
KEOLIS DIJON
KEOLIS DROME
KEOLIS DROUVAIS
KEOLIS EMERAUDE
KEOLIS EN CÉVENNES
KEOLIS EPINAL
KEOLIS EURE
KEOLIS EURE ET LOIR
KEOLIS GARONNE
KEOLIS GASCOGNE
KEOLIS GIRONDE
KEOLIS GRAND TARDES
KEOLIS ILLE ET VILAINE
KEOLIS LANGUEDOC
KEOLIS LAVAL
KEOLIS LILLE
KEOLIS LITTORAL
KEOLIS LORIENT
KEOLIS LYON
KEOLIS MANCHE
KEOLIS MARITIME BREST
KEOLIS MARITIME LORIENT
KEOLIS MARMANDE
KEOLIS MOBILITÉ HAUTS DE SEINE
KEOLIS MOBILITÉ ROISSY
KEOLIS MONTARGIS
KEOLIS MONTÉLMAR
KEOLIS MONTLUÇON
KEOLIS MORLAIX
KEOLIS MULTIMODAL INTERNATIONAL
KEOLIS NARBONNE

C, ES

PEPY ET CONSORTS JOUENT FILIALES SNCF EN 2015...

KEOLIS NEVERS
KEOLIS NORD ALLIER
KEOLIS OBERNAI
KEOLIS OISE
KEOLIS ORLÉANS
KEOLIS OYONNAX
KEOLIS PAYS D'AIX
KEOLIS PAYS DE MONTBÉLIARD
KEOLIS PAYS DES VOLCANS
KEOLIS PAYS NANCÉIEN
KEOLIS PAYS NORMANDS
KEOLIS PMR RHÔNE
KEOLIS PROVENCE
KEOLIS PYRÉNÉES
KEOLIS QUIMPER
KEOLIS RENNES
KEOLIS RÉSEAU DÉPARTEMENTAL SUD OISE
KEOLIS ROUEN VALLÉE DE SEINE
KEOLIS S.A.
KEOLIS SAINT MALO
KEOLIS SAINTES
KEOLIS SEINE MARITIME
KEOLIS SOMME
KEOLIS SUD ALLIER
KEOLIS SUD LORRAINE
KEOLIS TOURAINE
KEOLIS TOURS
KEOLIS TRAVEL SERVICES
KEOLIS TROIS FRONTIÈRES
KEOLIS URBEST
KEOLIS VAL D'OISE
KEOLIS VAL DE MAINE
KEOLIS VAL DE SAÔNE
KEOLIS VAL HAINAUT
KEOLIS VESUL
KEOLIS VICHY
KEOLIS VOYAGES
KEOLIS YVELINES
KTA
LES AUTOBUS D'ARCACHON
LES CARS DU BASSIN DE THAU
LES CARS ROANNAIS
LES COURRIERS CATALANS
LES COURRIERS DE L'ÎLE-DE-FRANCE
LES COURRIERS DU MIDI
LES TRANSPORTS DUNOIS
LOISIRS ET VOYAGES
MILLAU CARS

MONNETTOURISME
MONTIS JURA AUTOCARS
PACIFIC CARS
PRIORIS
RÉSEAU EN VOSGES
S.T.E.F.I.M.
SA SAP DROGUIL
SAP CARIANE PROVENCE
SCAC BAGNIS
SEVIER
SFD
SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DES TRANSPORTS URBAINS D'OYONNAX
SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT DE DOLE JURA
SOCIÉTÉ D'EXPLOITATION DE L'AÉROPORT ALBERT PICARDIE
SOCIÉTÉ DE GESTION DE L'AÉROPORT D'ANGERS-MARCE
SOCIÉTÉ DE TRANSPORTS ET DE SERVICES AÉROPORTUAIRES
SOCIÉTÉ DÉPARTEMENTALE DES TRANSPORTS DU VAR
SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS CÔTE D'AZUR RIVIERA
SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE D'ARRAS
SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS EN COMMUN NÎMOS
SOCIÉTÉ DES TRANSPORTS ROBERT
SOCIÉTÉ POUR LA MOBILITÉ À PARIS
SOCIÉTÉ RENNAISE DE TRANSPORT ET DE SERVICES
STA
STAC
STU
TPR
TRAIN BLEU ST MARCELLIN
TRANS VAL DE LYS
TRANSEUDE
TRANSPORTS DE LA BRIÈRE
TRANSPORTS ET SERVICES
AÉROLIGNES
TRANSPORTS EVARD
TRANSPORTS GEP VIDAL
TRANSPORTS
VAR TOURS
VOYAGES AUTOCARS SERVICES
VOYAGES CHARGELEGUE

VOYAGES DOUYLENS
VOYAGES MONNET
VTS ROISSY
WESTEEL VOYAGES
KEOLIS DEUTSCHLAND GMBH & CO. KG
KEOLIS DEUTSCHLAND
VERWALTUNG GMBH
STRIEBIG DEUTSCHLAND
KDR GOLD COAST PTY LTD
KDR VICTORIA PTY LTD
KEOLIS AUSTRALIE
KEOLIS DOWNER PTY LTD
AUTOBUS DE GENVAL
AUTOBUS DONY
AUTOBUS DUJARDIN
AUTOBUS LIENARD
CARDONA-DELTEBRE
CARIANE INTERNATIONALE
DÉVELOPPEMENT
CINTRA
CINTRAL
DE TURCK
ELTEBE
ETABLISSEMENTS
PICAVET & CO
EUROBUS HOLDING
EUROBUSSING AIRPORT
EUROBUSSING BRUSSELS
EUROBUSSING WALLONIE
FLANDERS BUS
GARAGE DU PERRON
GINO TOURS
HEYERICK
JOYE
KEOLIS VLAANDEREN
KIBEL
KORTENBERGSE BUSONDERNEMING
L.I.M. COLLARD-LAMBERT
LE CINACIEN
N.V. AUTOBUSBEDRIJF BRONCKAERS HAMONT
N.V. AUTOBUSSEN DE REYS
N.V. AUTOBUSSEN MONSIEZ-VERHENNE
N.V. AUTOCARS HENRI DE BOECK EN REIZEN
ANDRÉ LÉLOUP
PIRMAY
RAMOUDT TOURS
RENIERS & CO

S.A.D.A.R
SA A.B.C. CARS
SATRACOM
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT AUTOMOBILES CARS
AUTOBUS SA
SOPHIBUS
SPRL BERTRAND
SPRL TAXIS MELKIOR
SPRL VOYAGES F. LENOIR
SPRL TRUCK BUS REPAIR
T.C.M. CARS
TRANSPORT PENNING
TRIMI
VOYAGES DOPPAGE
VOYAGES NICOLAY
WEST BELGIUM COACH COMPANY
WESTHOECK
GROUPE ORLÉANS EXPRESS
KEOLIS CANADA INC.
KEOLIS GRAND RIVER SEC
KEOLIS BUS DANMARK
KEOLIS ESPAGNE
KEOLIS AMERICA INC.
KEOLIS COMMUTER SERVICES LLC
KEOLIS RAIL SERVICES AMERICA
KEOLIS RAIL SERVICES VIRGINIA
KEOLIS TRANSIT AMERICA
KEOLIS HYDERABAD MASS RAPID TRANSIT
SYSTEM PRIVATE LIMITED
KILUX
LUXBUS
KEOLIS NEDERLAND
KEOLIS NORGE
SYNTUS BV
KEOLIS AMEY
DOCKLANDS LTD
KEOLIS UK
NOTTINGHAM TRAMS LTD
CITYPENDELN
CSG COMMUTER SECURITY
KEOLIS NORDIC
KEOLIS SVERIGE AB
COMPAGNIE DES TRANSPORTS COLLECTIFS DE L'OUEST PARISIEN
ORGERBUS
SOCIÉTÉ DE TRANSPORT DE L'AGGLOMÉRATION DE CHAUNY
TRANS PISTES

TRANSEVRY
FIRST KEOLIS HOLDING LIMITED
FIRST KEOLIS TRANSPENNINE HOLDING LIMITED
FIRST KEOLIS TRANSPENNINE LIMITED
GOVIA
GOVIA THAMESLINK RAILWAY LIMITED
LONDON & BIRMINGHAM RAILWAY LIMITED
NEW SOUTHERN RAILWAY LIMITED
SOUTHERN RAILWAY LIMITED
THAMESLINK RAIL LIMITED
PASSERELLE CDG
SCODEC
TRANSPORTS DE L'AGGLOMERATION DE METZ
TRANSPORTS INTERCOMMUNAUX CENTRE
ESSONNE
NETLOG
SHANGHAI KEOLIS PUBLIC TRANSPORT
OPERATION MANAGEMENT CO
WUHAN TIANHE AIRPORT TRANSPORT CENTER
OPERATION AND MANAGEMENT CO. LTD
PROMETRO
A.A.T.
AFA
AKDIS
AKIEM
AKIEM MAROC
ALPES MARITIMES EXPRESS
ARCA
ARTOIS EXPRESS
ATELIERS D'ORVAL
AUTOTRASPORTI RIBI
AVEYRON EXPRESS
AVIRAIL
AVIRAIL ITALIA
BANZ GEODIS WILSON WLL BAHRÉÏN
BARBOUR EUROPEAN LTD
BATRAMS
BCB
BENGA
BLAZY
BM CHIMIE GRENOBLE
BM CHIMIE LAOQ
BM CHIMIE LILLEBONNE
BM CHIMIE MARTIGUES
BM CHIMIE METZ
BM CHIMIE SENS
BM CHIMIE VILLERS SAINT PAUL
BM MULTIMODAL
BM SERVICES
BM SIDERURGIE LORRAINE
BM VIROLLE
BOUCHES DU RHÔNE EXPRESS
BOURGEY MONTREUIL
BOURGEY MONTREUIL ALSACE
BOURGEY MONTREUIL AQUITAINE
BOURGEY MONTREUIL ATLANTIQUE
BOURGEY MONTREUIL AUVERGNE
BOURGEY MONTREUIL CHAMPAGNE
BOURGOGNE
BOURGEY MONTREUIL DEUTSCHLAND
BOURGEY MONTREUIL EQUIPEMENT 1
BOURGEY MONTREUIL EQUIPEMENT 2
BOURGEY MONTREUIL EQUIPEMENT 3
BOURGEY MONTREUIL FRANCLIEVNE

BOURGEY MONTREUIL ITALIA
BOURGEY MONTREUIL LIMOUSIN
BOURGEY MONTREUIL LORRAINE
BOURGEY MONTREUIL NORD
BOURGEY MONTREUIL NORMANDIE
BOURGEY MONTREUIL PRESSE
BOURGEY MONTREUIL PROVENCE
BOURGEY MONTREUIL RHÔNE-ALPES
BOURGEY MONTREUIL SAVOIE
BURGER FERON
C.A.A.T.
CADEFER
CALBERSON ALSACE
CALBERSON ARMORIQUE
CALBERSON AUVERGNE
CALBERSON BRETAGNE
CALBERSON CROATIA - 4PL
CALBERSON EQUIPEMENT
CALBERSON EURE ET LOIR
CALBERSON EUROPE ILE-DE-FRANCE
CALBERSON GE
CALBERSON GRÈCE
CALBERSON ILE DE FRANCE
CALBERSON INTERNATIONAL
CALBERSON LOIRET
CALBERSON LORRAINE
CALBERSON MEDITERRANÉE
CALBERSON MOSELLE
CALBERSON NORMANDIE
CALBERSON OISE
CALBERSON PARIS
CALBERSON PARIS EUROPE
CALBERSON PICARDIE
CALBERSON RHÔNE ALPES
CALBERSON ROMANIA - 4PL
CALBERSON ROMANIA SA
CALBERSON ROUSSILLON FRANCE
CALBERSON SAS FRANCE
CALBERSON SEINE ET MARNE
CALBERSON SUD-OUEST
CALBERSON YVELINES
CALVADOS EXPRESS
CAPTRAIN DEUTSCHLAND
CAPTRAIN ITALIA
CAPTRAIN UK
CAPTRAIN ROMANIA
CAPTRAIN BELGIUM SA/NV
CAPTRAIN DANEMARK
CAPTRAIN NETHERLANDS
CAPTRAIN SWEDEN
CAR & COMMERCIAL
CAR & COMMERCIAL DELIVERIES
CAR & COMMERCIAL LAND
CARGO DOCKS ITALIE
CARGO LINK AB
CFERJ
CHALLENGE INTERNATIONAL SA
CHALLENGE INTERNATIONAL
BELGIUM
CHAVENEAU BERNIS TRANSPORT
CHEMFREIGHT
CIBLEX FINANCIERE
CICAL
COITAL
COMBINED LOGISTICS HONG KONG LIMITED

COMBINED LOGISTICS SHANGHAI LTD
COMPAGNIE DES CONTENEURS RESERVOIRS
COMPAGNIE MODALOHRR EXPRESS HOLDING
COMSA RAIL TRANSPORT
CONTAINER FINANCE COMPANY 2 LTD
CTC FRANCE
DUSOLIER CALBERSON
ECORAIL
ECORAIL TRANSPORT
ECT
EGERLAND FRANCE
EGERLAND LEASE
EGERLAND SUD
ERMAGRI
ERMECHEM
ERMEFRET BERLIN
ERMENIA BERLIN
ERMENIA GENEVE
ERMENIA PARIS
ERMENIA FERROVIAIRE
ERMENIA FERROVIAIRE SUISSE
ERMENIA HOLDING
ERMENIA IBERICA
ERMENIA INTERMODAL
ERMENIA INTERMODAL SUISSE
ERMENIA INTERSERVICES
ERMENIA INVESTISSEMENTS
ERMENIA ITALIA
EUROPE INTERMODAL HOLDING
EUROTAINER ASIE
EUROTAINER AUSTRALIA
EUROTAINER BRASIL
EUROTAINER INC.
EUROTAINER
EUROTAINER
EVS
EXCEED AB
EXCEED DENMARK A/S
EXCEED SWEDEN AB
FÉRIFOS
FERRUS IMMO
FINANCIERE ERMENIA
FLANDRE EXPRESS
FORTEC DISTRIBUTION NETWORK LTD
FRANCE LOCATION DISTRIBUTION
FRANCE TOUPPE LOCATION
FROIDCOMBI
FVE
GEODIS AUTOMOTIVE
GEODIS AUTOMOTIVE EST
GEODIS AUTOMOTIVE NORD
GEODIS BM GERMANY GMBH
GEODIS BM IBERICA
GEODIS BM NETHERLANDS BV
GEODIS BM PORTUGAL
GEODIS BM RESEAU
GEODIS BROCK
GEODIS CALBERSON FINLAND OY
GEODIS CALBERSON AQUITAINE
GEODIS CALBERSON BELGIUM
GEODIS CALBERSON BOSPHORUS LOJISTIK A.S.
GEODIS CALBERSON HUNGARIA 4PL
GEODIS CALBERSON HUNGARIA KFT
GEODIS CALBERSON LILLE EUROPE
GEODIS CALBERSON PARIS NORMANDIE

GEODIS CALBERSON POLSKA
GEODIS CALBERSON POLSKA SP ZOO 4PL
GEODIS CALBERSON RUS
GEODIS CALBERSON RUSSIA 3PL
GEODIS CALBERSON S.R.O.
GEODIS CALBERSON S.R.O. 4PL
GEODIS CALBERSON SLOVENSKO 4PL
GEODIS CALBERSON SLOVENSKO S.R.O.
GEODIS CALBERSON VALENCIENNES
GEODIS CIBLEX
GEODIS CIBLEX BELGIUM
GEODIS CIBLEX NETHERLANDS
GEODIS DIVISION MESSAGERIE SERVICES
GEODIS EUROMATIC LOGISTICS
GEODIS FREIGHT FORWARDING
GEODIS GESTION IMMOBILIERE
GEODIS GLOBAL LOJISTIK HIZMETLER
GEODIS GLOBAL SOLUTION IRELAND
GEODIS GLOBAL SOLUTION ISRAËL
GEODIS GLOBAL SOLUTIONS ARGENTINA
GEODIS GLOBAL SOLUTIONS ARGENTINA
ECUADOR
GEODIS GLOBAL SOLUTIONS ARGENTINA
URUGUAY
GEODIS GLOBAL SOLUTIONS AUSTRALIA
GEODIS GLOBAL SOLUTIONS AUSTRIA
GEODIS GLOBAL SOLUTIONS BELGIUM
GEODIS GLOBAL SOLUTIONS CANADA
GEODIS GLOBAL SOLUTIONS COLOMBIA
GEODIS GLOBAL SOLUTIONS GERMANY
GEODIS GLOBAL SOLUTIONS ITALY
GEODIS GLOBAL SOLUTIONS MEXICO
GEODIS GLOBAL SOLUTIONS PHILIPPINES
GEODIS GLOBAL SOLUTIONS SPAIN
GEODIS GLOBAL SOLUTIONS SWITZERLAND
GEODIS GLOBAL SOLUTIONS UK
GEODIS GLOBAL SOLUTIONS USA
GEODIS GLOBAL SOLUTIONS VENEZUELA
GEODIS HOLDING BV
GEODIS HOLDING ITALIA
GEODIS HOLDING JAPAN
GEODIS IBERIA HOLDING
GEODIS ILE-DE-FRANCE SERVICE
GEODIS IMMOBILIERE ITALIA
GEODIS INTERNATIONAL
GEODIS INTERSERVICES
GEODIS IRELAND LTD
GEODIS LOGISTICA DO BRASIL LTDA
GEODIS LOGISTICS
GEODIS LOGISTICS ALMERE BV
GEODIS LOGISTICS BELGIUM NV
GEODIS LOGISTICS DEUTSCHLAND GMBH
GEODIS LOGISTICS EUROPARTS
GEODIS LOGISTICS ILE-DE-FRANCE
GEODIS LOGISTICS MAROC
GEODIS LOGISTICS NETHERLANDS BV
GEODIS LOGISTICS NORD
GEODIS LOGISTICS OUEST
GEODIS LOGISTICS RHÔNE-ALPES
GEODIS LOGISTICS S.P.A.
GEODIS LOGISTICS SERVICES
GEODIS LOGISTICS SPAIN
GEODIS LOGISTICS SUD
GEODIS LOGISTICS SUD-OUEST
GEODIS LOGISTIQUE TUNISIE

GEODIS NETWORKS
 GEODIS NETWORKS 4PL
 GEODIS NOVA LOGISTICS
 GEODIS OIL AND GAS
 GEODIS OVERSEAS HONG KONG - 4PL
 GEODIS OVERSEAS HONG-KONG LTD
 GEODIS OVERSEAS INDIA
 GEODIS OVERSEAS INTERNATIONAL
 FORWARDING - 4PL
 GEODIS OVERSEAS INTERNATIONAL FREIGHT
 FORWARDING
 GEODIS OVERSEASINDIA - 4PL
 GEODIS PROJETS
 GEODIS PROJETS CAMEROUN
 GEODIS PROJETS NIGER
 GEODIS PROJETS TCHAD
 GEODIS RAKOTRANS S.R.O
 GEODIS SA
 GEODIS SCO
 GEODIS SOLUCOES GLOBAIS DE LOGISTICA DO
 BRASIL
 GEODIS SOLUTIONS
 GEODIS TRANS SLOVAKIA S.R.O
 GEODIS TUNISIE
 GEODIS UK LTD LOGISTIQUE CONTRACTUELLE
 GEODIS UK LTD MESSAGERIE
 GEODIS WILSON ARGENTINA S.A.
 GEODIS WILSON AUSTRALIA HOLDINGS PTY LTD
 GEODIS WILSON BANGLADESH LTD
 GEODIS WILSON BELGIUM N.V.
 GEODIS WILSON CANADA LIMITED
 GEODIS WILSON CHILE - 4PL
 GEODIS WILSON CHILE LIMITADA
 GEODIS WILSON CHILE S.A.
 GEODIS WILSON CHINA LIMITED
 GEODIS WILSON DENMARK - 4PL
 GEODIS WILSON DENMARK
 GEODIS WILSON FINLAND
 GEODIS WILSON FINLAND OY
 GEODIS WILSON FORWARDING SERVICES
 GEODIS WILSON FRANCE
 GEODIS WILSON FREIGHT MANAGEMENT
 GEODIS WILSON FREIGHT MANAGEMENT
 HOLDINGS
 GEODIS WILSON FREIGHT MANAGEMENT SON BHD
 GEODIS WILSON GERMANY GMBH & CO KG
 GEODIS WILSON HOLDING AB
 GEODIS WILSON HONG KONG LTD.
 GEODIS WILSON INDONESIA - 4PL
 GEODIS WILSON INTERNATIONAL GMBH
 GEODIS WILSON ITALIA SPA
 GEODIS WILSON JAPAN
 GEODIS WILSON KOREA - 4PL
 GEODIS WILSON KOREA LTD
 GEODIS WILSON KUWAIT LLC
 GEODIS WILSON LOGISTICS SHANGHAI LTD
 GEODIS WILSON MANAGEMENT B.V.
 GEODIS WILSON MAROC
 GEODIS WILSON MEXICO S.A. DE C.V.
 GEODIS WILSON NETHERLANDS B.V.
 GEODIS WILSON NETWORK SAS
 GEODIS WILSON NEW ZEALAND - 4PL
 GEODIS WILSON NORWAY - 4PL
 GEODIS WILSON NORWAY AS
 GEODIS WILSON OVERSEAS AB

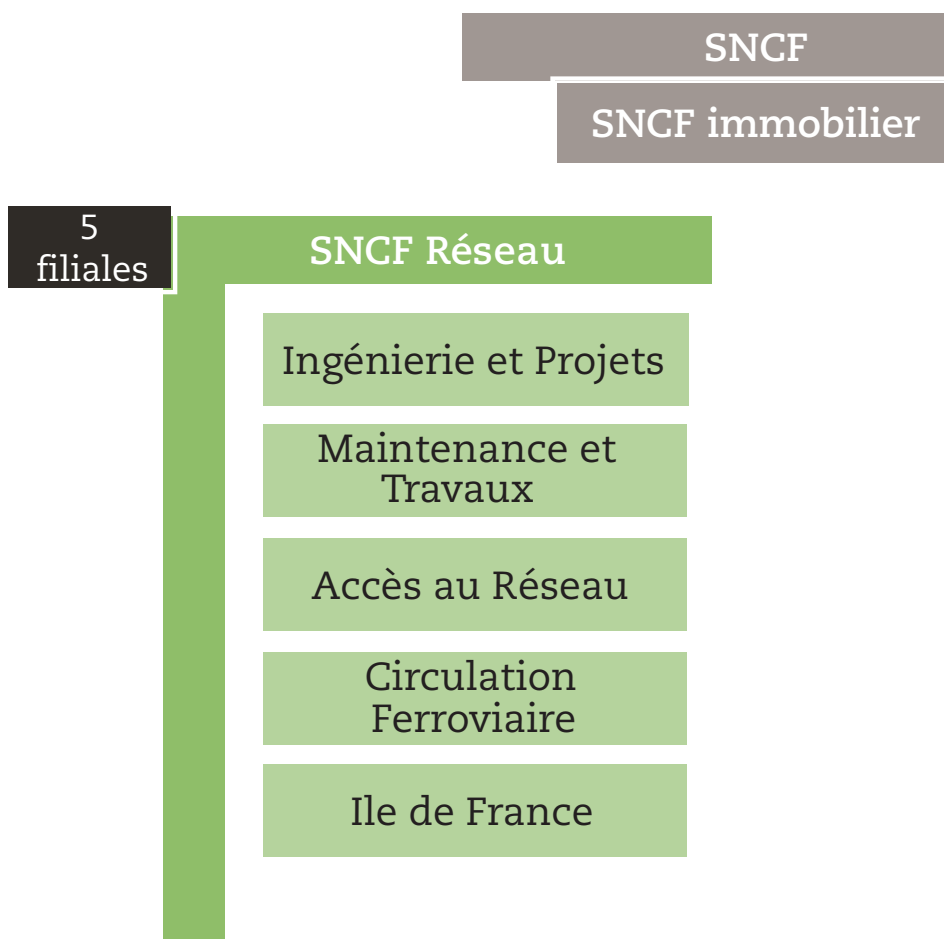
GEODIS WILSON PERU - 4PL
 GEODIS WILSON PERU S.A.
 GEODIS WILSON POLYNÉSIE SA
 GEODIS WILSON PROJECTS USA
 GEODIS WILSON PTY LTD
 GEODIS WILSON QATAR
 GEODIS WILSON RÉUNION
 GEODIS WILSON SHANGHAI - 4PL
 GEODIS WILSON SINGAPORE - 4PL
 GEODIS WILSON SINGAPORE PTE LTD
 GEODIS WILSON SOUTH AFRICA - 4PL
 GEODIS WILSON SPAIN, S.L.U.
 GEODIS WILSON SWEDEN - 4PL
 GEODIS WILSON SWEDEN AB
 GEODIS WILSON TAI - 4PL
 GEODIS WILSON TAIWAN - 4PL
 GEODIS WILSON TAIWAN LTD
 GEODIS WILSON THAI LTD
 GEODIS WILSON THAILAND LTD
 GEODIS WILSON UAE L.L.C
 GEODIS WILSON UK LTD
 GEODIS WILSON USA INC.
 GEODIS WILSON VIETNAM LTD
 GEODIS WILSON VIETNAM LTD - 4PL
 GEODIS WILSON, SOUTH AFRICA (PTY) LTD
 GEODIS WILSON, COLOMBIA LTDA
 GEODIS WILSON, NEW ZEALAND LTD
 GEODIS WILSON TRANSPORT LTD
 THAILAND THAILANDE
 GEODIS ZÜST AMBROSETTI
 GEODISGLOBAL, SOLUCOES GLOBAIS DE LOGISTICA
 GEODISGLOBAL SOLUTIONS NETHERLANDS BV
 GEOPARTS
 GEOWASTE
 GGS USA INC.
 GIE CONTRÔLE QUALITÉ SÉCURITÉ
 GIE FRANCE EXPRESS
 GIE PRISME
 GIRAUD CEE
 GIRAUD NORD
 GIRAUD OUEST
 GIRAUD RHÔNE-ALPES
 GIRAUD SRL
 GIRONDE EXPRESS
 GOGLS ALGERIA SARL
 GRIMALDI ACL
 GROUPE MOVIS
 GSTM
 GW FREIGHT MANAGEMENT BRAZIL
 HANSEBAHN BREMEN
 HAUTE PROVENCE EXPRESS
 HELF
 HTB
 IGB
 IMMOBILIÈRE GEODIS I
 IMMOBILIÈRE GEODIS II LOGISTICS
 IMMOLOG PARIS OUEST
 ITEL BENELUX B.V.
 ITEL CARGO GMBH
 ITEL EISENBAHNGESELLSCHAFT MBH
 ITEL POLSKA
 ITEL PRAG
 ITNOVEM
 LES COURTIER ASSOCIÉS
 LES ROULEURS DU CAMBRESIS

LEXSER FRANCE
 LEXSER LUXEMBOURG
 LEXSIS
 LOGIFER
 LOGISTICA
 LORRY RAIL
 MAW
 MF CARGO
 IMG TRANSPORTS
 MGL
 MOSTVA
 NAVILAND CARGO
 NEB
 NORFERRUS
 NORMANCHE
 NORMANDIE RAIL SERVICES
 NOYON
 ONE SOURCE LOGISTICS LLC
 ORTRANS
 P.L.C.
 PAN EUROPEAN TRANSPORT UK LOGISTICS
 PARIS 8
 PELSOLUTIONS SA.
 PERFECTTRANS
 PHARMALOG
 PT GEODIS WILSON INDONESIA
 RAILCAPTRAIN GMBH
 RAILCAR FINANCE COMPANY 2 LTD
 RBB
 RECONTEC
 RHÔNE DAUPHINÉ EXPRESS
 RHÔNE FERRUS
 ROHDE & LIESENFIELD CANADA INC.
 ROHDE & LIESENFIELD INTERNATIONAL GMBH
 & CO.
 ROHDE & LIESENFIELD PROJECT GMBH
 ROHDE & LIESENFIELD PROJECTS CHINA LTD.
 ROHDE & LIESENFIELD PROJECTS GMBH
 ROHDE & LIESENFIELD VERWALTUNGSGES. MBH
 S.G.W.
 S.M.T.R. CALBERSON
 S.N.T.C.
 SARI
 SCI BM CHELLES
 SCI BM LE FONTANIL
 SCI BM MERY
 SCI BM SALAISE
 SCI BORNAY
 SCI CHARVAL
 SCI DANJOUTIN
 SCI DE LA BRÈCHE
 SCI DE LA POUDRIÈRE
 SCI DE VAUX
 SCI DU ROUVRAY
 SCI ETUPES
 SCI FGH
 SCI HORIZONS
 SCI JCC
 SCI LE POLYGOÏNE
 SCI OUEST
 SCI RÉGION ALSACE
 SCI RÉGION BRETAGNE
 SCI RÉGION CHAMPAGNE ARDENNES
 SCI RÉGION ÎLE-DE-FRANCE
 SCI RÉGION NORMANDIE

SCI RÉGION SUD-EST
 SCI RÉGION SUD-OUEST
 SCI ROYNEAU LE COUDRAY
 SCI VOUJEAUCOURT
 SD CALBERSON
 SEALOGIS
 SEGI
 SEINE EXPRESS
 SÉNART AFFRÈTEMENT
 SEP TRANSPUL
 SETCARGO
 SETRADA
 SETRAM
 SIBELIT
 SMETHWICK PROPERTIES MANAGEMENT LTD
 SNC BERCY
 SNCF FRET DEUTSCHLAND GMBH
 SNCF GEODIS SERVICES
 SOMAP
 SOMEDAT
 SOPTRANS
 SOPRIM
 SOTRAF
 STÉ PROPRIÉTAIRE WAGONS MODALOHR
 STSI
 STVA SA
 STVA UK
 TBB
 TETHYS
 TGP
 THALES GEODIS FREIGHT & LOGISTICS
 TIBERCO
 TRANSALPIN EISENBAHN AG
 TRANSFER INTERNATIONAL
 TRANSPORT FERROVIAIRE HOLDING
 TRANSPORT FERROVIAIRE SERVICES
 TRANSPORTS LOGISTIQUE PARTENAIRES
 TRANSPORTS BERNIS
 TRANSPORTS J. SAVIN
 TRANSPORTVOITURE
 TRANSQUERCY
 TRANSWATERS
 TWE
 UNIRROUTE
 VAL FERRUS
 VALENDA
 VALTRANS
 VC ITALIA
 VFLI
 VILA
 VILA ATLANTIQUE
 VILA ATLANTIQUE CONSTRUCTION
 VILA ATLANTIQUE EXPLOITATION
 VILA CONNECT BOURGNEUF-AITON
 VILGISTIQUE
 VITESSE LOGISTICS BV
 WALBAUM
 WAREN SHIPPING
 WEA
 WILSON DENMARK HOLDING A/S STP
 XP LOG

LES STRUCTURES SNCF EN 2015

CARTOGRAPHIE DU GROUPE PUBLIC FERRO



0 VIAIRE ET DE SES PRINCIPALES FILIALES

9
filiales

SNCF Mobilités

855
filiales

SNCF Voyages

41 filiales

SNCF Proximités

4 filiales

Keolis

322 filiales

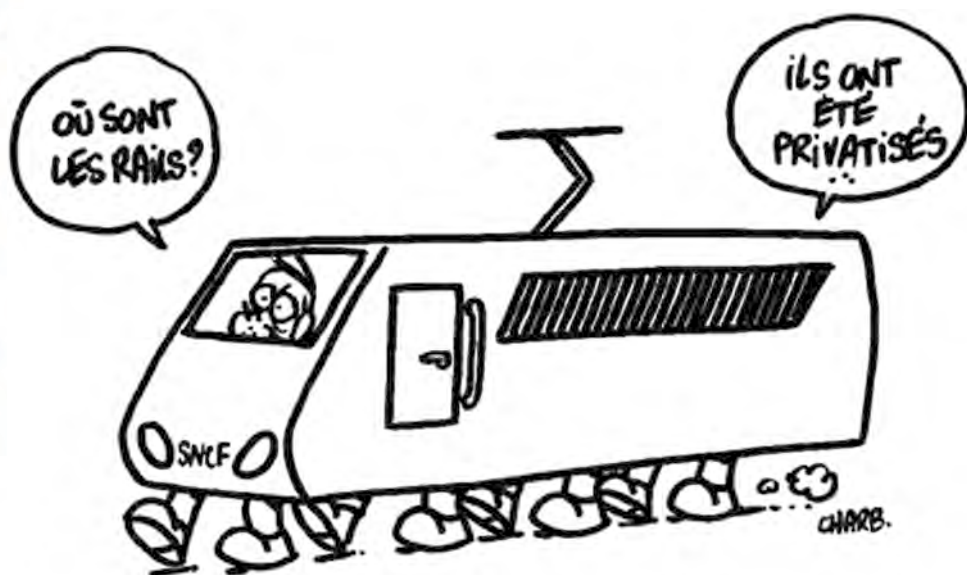
SNCF Logistics

445 filiales

Gares & Connexions

11 filiales

32 filiales
autres



Fédération des syndicats SUD-Rail [Union syndicale Solidaires]
17, boulevard de la libération - 93200 Saint-Denis
Mail: federation-sudrail@wanadoo.fr
Téléphone: 01 42 43 35 75
www.sudrail.fr - www.solidaires.org

Ont collaboré à la réalisation de cet ouvrage:

Nathalie Bonnet - Bernard Borgialli - Mathieu Borie - Alain Cambi - Francis Dianoux - Didier Fontaine - François Girodon - Thierry Huve - Christian Mahieux - Frédéric Michel - Philippe Muhlstein - Patrice Perret - Julien Troccaz - Eric Santinelli

Publication de la fédération des syndicats SUD-Rail [Union syndicale Solidaires]

Dépôt légal: octobre 2015

Maquette et mise en pages: M-H Klein

Imprimerie: Delta Papiers, Paris