



# La Commune



## Remettons les points sur tous les I

Publié le mardi 27 mars 2018



A propos d'un Rapport au nom de la CGT- Cheminots

La Lettre de La Commune, nouvelle série, n° 38 – Mardi 27 mars 2018

Les dirigeants CGT-Cheminots ont remis un rapport de 70 pages<sup>[1]</sup> au ministère. N'étant pour notre part ni experts, ni économistes, nous ne prétendons pas en saisir tous les tenants et aboutissants. En revanche, nous pouvons constater ce que ne dit pas ce rapport. Pas question par exemple de proposer le retour au Monopole public d'Etat des chemins de fer... *Eh oui, le gouvernement et le patronat n'accepteraient jamais..* Pas question d'exiger le retrait du Pacte ferroviaire... Ici un retour aux sources s'impose avec des points sur les I – I comme Info et les barres aux T – T comme Trains. Avant cela, il nous a fallu essayer de comprendre le rapport d'expert déposé par les chefs de la fédération CGT – Cheminots au Premier ministre ...

[1] <https://www.cheminotcgt.fr/wp-content/themes/cheminotcgt/assets/img/layout/ENSEMBLE-POUR-LE-FER.pdf>

Table des matières

QUEL RAPPORT ... avec ce qui est en jeu ?.

En guise d'introduction.. 1

Les experts CGT et la régionalisation..

Quand nos « experts » s'enfoncent dans le cadre de l'U « E » et de Bruxelles.

L'entreprise « intégrée », c'est quoi, au juste ?.

A PROPOS DU PRIX DES BILLETS.

La dette ? Quelle dette ?.

Comment s'écarter du sujet ?.

La parade de « l'autre réforme ». 5

Un pacte ferroviaire qui vient de loin – Repères chronologiques.

1967..



1983..

1991..

Directive 91440 « relative au développement de chemins de fer ».

1992 – L'éclatement de la SNCF est en cours.

1995 : le Décret Balladur et la SNCF bicéphale.

1997 : la Réforme que la gauche plurielle n'a pas abrogée.

Le morcellement continu..

2014 : la réforme qui tue la SNCF..

## QUEL RAPPORT ... avec ce qui est en jeu ?

### En guise d'introduction

Extrait du rapport CGT : « *La « concurrence libre et non faussée » s'oppose aux principes qui fondent les services publics. De nombreuses directives sectorielles qui s'inspirent de ce principe conduisent à une mise en concurrence des entreprises et services publics. La jurisprudence européenne, bien que parfois en contradiction avec ce principe, n'est pas suffisante pour enrayer le processus.* ».

Voilà qui devrait donc conduire à dire : **NON A L'OUVERTURE A LA CONCURRENCE QUI DETRUIT LE SERVICE PUBLIC**

Le rapport préfère dire : « *Le refus actuel d'une directive transversale Service Public laisse le champ libre à la logique de déréglementation.* » Transversale ? Il va falloir que l'on nous explique longtemps pour que l'on comprenne ce jargon d'experts. En a-t-on seulement envie ? Comment la CGT peut-elle proposer des directives « européennes » ?

Le rapport dit encore : « *Le mode ferroviaire est un transport guidé. Plus que pour tout autre mode, sa production nécessite de grandes synergies entre le mobile et le support, autrement dit, la roue et le rail. Tout ce qui tend à cloisonner la production ferroviaire entre la gestion de l'infrastructure et son exploitation entraîne sa fragilisation, remet en cause la fiabilité, la qualité de service et jusqu'à la sécurité des circulations. Le réseau ferré est un monopole naturel, chaque exploitant ne pouvant disposer d'un réseau ou de lignes dédié* »

Eh oui, c'est un monopole naturel : **UN SEUL RESEAU, UNE SEULE SOCIETE DE CHEMIN DE FER !** Mais est-ce cela que « préconise » le rapport ?

### Les experts CGT et la régionalisation

« *La grande vitesse permet aussi de répondre à la grande majorité des besoins de déplacement grande distance au sein du territoire national, et pas seulement à moins de 3 heures, de par le positionnement des gares en cœur de ville. Cela nécessite évidemment l'accès à l'infrastructure LGV dont certaines grandes villes sont privées aujourd'hui. Les trains Intercités et les trains de nuit permettent une offre complémentaire là où la vitesse n'est pas le premier critère de choix,*

*ce qui concerne des millions de voyageurs chaque année. On peut envisager les TER et le peu de TET subsistants, comme socialement complémentaires des TGV* »

Et...On peut rêver, aussi bien. Les TER et TET (trains express régionaux et trains express

du « territoire ») sont sous la coupe des Régions et les pouvoirs des régions se sont accrus avec la réforme de 2014. C'est cette régionalisation qui doit être combattue. C'est le seul moyen de conjurer la suppression des petites lignes, des petits parcours.

## Quand nos « experts » s'enlisent dans les sables mouvants de l'UE

« *L'argument du passage obligatoire à la concurrence doit aussi être contesté.*

*Certes, le 4<sup>ème</sup> paquet ferroviaire européen a été adopté. Pour autant, la nouvelle rédaction du règlement dit «Obligation de Service Public » (OSP) n'est pas aussi directive.*

*Ainsi, le paragraphe 4bis de l'Article 5 de ce règlement retient l'attention:*

« Sauf interdiction en vertu du droit national, l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer :

a) lorsqu'elle considère que l'attribution directe est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concernés, et notamment leur taille, les caractéristiques de la demande, la complexité du réseau, son isolement technique et géographique et les services couverts par le contrat ; et

) Lorsqu'un tel contrat aurait pour effet d'améliorer la qualité des services ou le rapport coût- efficacité, ou les deux, par rapport au précédent contrat de service public attribué.

Sur cette base, l'autorité compétente publie une décision motivée et en informe la Commission dans le mois qui suit sa publication. L'autorité compétente peut procéder à l'attribution du contrat. »

*En s'appuyant sur ce texte et en exigeant des normes sociales, qualitatives et environnementales de haut niveau, comme prévu à l'article 4 paragraphe 6, la Nation peut garder un Service Public du ferroviaire. »*

Ce passage, excusons-nous, relève de la pirouette. Il faut redire ici : OUI, DANS LE CADRE DES DIRECTIVES ET « PAQUETS » de cette caverne de brigands qu'est l'union européenne capitaliste, LA CONCURRENCE EST OBLIGATOIRE. Au reste, le Rapport dit « La jurisprudence européenne, bien que parfois en contradiction avec ce principe [concurrence libre et non faussée], n'est pas suffisante pour enrayer le processus ». (Passage déjà cité en [introduction](#) de notre article)

Il faut mettre les barres aux T – comme Trains :

Dans le cadre de cette concurrence, « l'autorité compétente » peut attribuer des contrats à des entreprises publiques *mais cela n'empêche en rien la concurrence* : celle-ci se donnera libre cours entre des entreprises publiques « industrielles et commerciales » (EPIC) et des taules comme Transdev-Vinci, ou autres. Ce qui incitera à passer du statut hybride d'EPIC à celui de SA (société anonyme)

## L'entreprise « intégrée », c'est quoi, au juste ?

Là encore, le jargon pèse lourd sur nos têtes. Lisons donc nos experts

*« Initiée par l'entreprise en 1996, la gestion par activité s'est accentuée au fil des ans pour devenir une gestion par produit. Le système ferroviaire a besoin, pour un fonctionnement optimal, d'être intégré. Produire un train, le faire circuler dans des conditions de sécurité, fiabilité, confort et régularité nécessitent une synergie entre tous les acteurs et métiers du ferroviaire. En segmentant le travail des cheminots dans des établissements dédiés, on sépare les maillons d'une chaîne indispensable à la qualité de l'offre ferroviaire »*

Passons sur le fait que cette gestion par activité a été initiée en 1992 et qu'elle est devenue une gestion « par produits » lorsqu'un certain Gaysot est devenu ministre des transports de la « gauche plurielle ».

Le produit est, dans le jargon des initiés et du management : un type de train

L'activité est une « branche » : exemple : TGV, TER ou Transilien, fret, Infrastructure, Gares et connexions etc... (Nous y reviendrons plus loin dans cet article [Repères chronologiques](#))

Les auteurs du rapport ont raison de monter au créneau contre ce « remodelage » *désintégrant* de la SNCF.

Mais car il y a toujours un Mais, le long constat des rapporteurs se solde par : « *Le développement du Service Public ferroviaire SNCF requiert le retour à une entreprise publique unique et intégrée.* »

Ce qui veut dire, en clair : qu'il n'y ait plus cette séparation entre SNCF-Réseau et SNCF – Mobilités.

Ce qui ne peut pas dire, hélas ! : MONOPOLE PUBLIC D'ETAT DES CHEMINS DE FER. Un seul réseau, un seul Chemin de Fer !

## A propos du prix des billets

Les rapporteurs proposent :

*La tarification doit respecter les principes fondamentaux d'égalité de traitement, de solidarité et de péréquation en tout point du territoire. A ce titre, les tarifs qui se développent dans toutes les Régions doivent être harmonisés à l'ensemble du territoire, afin de permettre à tous les usagers d'en bénéficier.*

*A cette fin, la CGT revendique une diversification de l'offre ainsi qu'une tarification incitative et simplifiée reposant sur les principes de service public et définie au plan national, pour les voyageurs avec :*

- *L'abandon de la tarification de marché pour revenir à une tarification au kilomètre*
- *avec l'amélioration des tarifs sociaux ;*
- *La mise en place d'un réseau de distribution permettant à tous les usagers de pouvoir bénéficier de toute la gamme tarifaire quel que soit le canal utilisé (guichet, borne de libre-service, ligne directe ou internet).*

*De plus, pour la CGT, les frais de transport domicile/travail doivent être pris en charge intégralement par l'employeur sur l'ensemble du territoire.*

Entièrement d'accord avec le rapport, sur ces points !

## La dette ? Quelle dette ?

Comme beaucoup de monde, nos experts proposent que l'Etat reprenne à son compte la Dette imputée à la SNCF. Façon de dire qu'il faut rendre à César ce qui lui appartient. Mais, à ce point du détour, on notera qu'ils ne sont pas seulement expert en économie ferroviaire, mais aussi en comptabilité publique générale.

« *Nous proposons en fait de « créer et de remplir une caisse » de l'Etat pour constituer une structure de défaisance de la dette dont les ressources reposent sur l'activité économique de transport dans le cadre d'une politique multimodale tournée de manière plus volontariste vers le report modal.* » disent nos experts.

Il est question de nationaliser les autoroutes- Oui, bien sûr. Mais le fond de l'affaire est

plus que discutable « *L'Etat doit prendre ses responsabilités Transformer la dette du système ferroviaire en dette publique* ». Il n'existe pas de pire façon de rentrer dans le moule !!!

La dette de la SNCF est issue des compagnies privées d'Antan, du genre Rothschild, elle a été gonflée par le désengagement financier de l'Etat (qui s'est « exonéré » des frais de création des lignes à grande vitesse, entre autres), payée au moins quatre fois rien qu'en intérêts versés aux banques ... Elle doit donc être purement et simplement ANNULEE !

Est-ce le rôle de syndicalistes de s'enquérir d'un partage de la Dette et de savoir qui, au bout de la chaîne, doit ...payer ?

## Comment s'écarter du sujet ?

Après avoir à juste titre dit tout le mal qu'il faut penser des « partenariats public-privé », nos experts se lancent dans un discours digne de candidats à une élection politique qui recycle les « idées » brassées dans le programme « avenir en commun » de la France insoumise.

*« La création d'un pôle financier public participant au financement des infrastructures ferroviaires*

*Ce pôle financier public reposerait sur la mise en réseau d'un ensemble d'institutions financières de statut public et semi-public exerçant des missions de service public et d'intérêt général.*

*Il serait placé sous contrôle public et social : responsables des établissements, élus (nationaux et locaux), représentants de la société civile (salariés, Associations) »* le tout pour *une nouvelle politique industrielle de la France*, claironnent-ils.

Chacun pensera ce qu'il voudra de ce genre de bric-à-brac mais, dans le contexte, c'est carrément du Hors-sujet. Rien à voir avec le défi que nous lance Macron et sa camarilla !

## La parade de « l'autre réforme »

Au moment où Macron entend faire passer des réformes destructrices, n'a-t-on rien de mieux à faire que de se faire des entorses au cerveau en prodiguant une « autre-réforme » ?

Lisons tout de même :

*« Les propositions de la CGT sont basées sur des objectifs et tiennent compte de contraintes »* Parmi ces contraintes, *« Les règlements européens en vigueur, que nous continuons de combattre par ailleurs »*. Par ailleurs...Voilà qui laisse songeur. Quel « ailleurs » ?

Nous serions, là encore, bien incapables d'expertiser les « propositions » érudités de nos rapporteurs. Nous sommes pour notre part des militants, et non des « intervenants dans la gestion »...

Notre instinct nous dit pourtant que quelque chose dans ce catalogue de proposition d'alter-réforme cloche au point de provoquer des acouphènes :

*« L'ARAFER (L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières) en étendant le contrôle de l'égalité de traitement entre opérateurs à l'évaluation de l'accessibilité de la population au service public ferroviaire. »*

L'Alter-réforme de nos rapporteurs admet-elle le principe de plusieurs opérateurs, ce qui revient à dire : plusieurs concurrents ? Mais peut-être avons-nous lu de travers, peut-être nos rapporteurs voulaient parler de l'égalité de traitement entre la SNCF et les

seuls « opérateurs » routiers... Acte manqué ?

## Un pacte ferrovoire qui vient de loin – Repères chronologiques

Obscurcir les choses les plus simples est sans doute la qualité requise pour bien des experts. Ce qui doit leur occasionner un surcroît de travail. Aussi, allons-nous tâcher de les réduire à leur plus simple expression. Tout d'abord, nous voulons rappeler que ce qui nous tombe dessus a germé, il y a un demi-siècle, pas moins.

### 1967

Simon Nora, inspecteur des Finances et futur directeur de l'ENA commet un rapport sur la gestion des entreprises publiques. L'idée-force de ce rapport est : « les entreprises publiques doivent se soumettre aux lois du marché et de la concurrence » - S'agissant de la SNCF, il insiste pour que soit imposée la « vérité des prix » du billet, selon la loi de l'offre et de la demande. Ce Rapport recommande que la SNCF soit soumise à l'obligation d'équilibrer les comptes

### 1983

En 1938, la SNCF a été créée sous la forme d'une société d'économie mixte où l'Etat, comme actionnaire, prédomine, jusqu'en 1983 – En 1983, la SNCF devient un Etablissement Public à caractère industriel et commercial – la SNCF est soumise à l'obligation d'équilibrer ses comptes, elle bénéficie dans ce cadre-là de l'autonomie de gestion. Les relations entre l'Etat et la SNCF seront définies par des Contrats de Plan Etat-SNCF jusqu'en 1996.

### 1991

Avant même le Traité de Maastricht, sur la base du rapport d'un commissaire « européen » Van Mieert, la Directive 91 440 « relative au développement de chemins de fer » est lancée. Elle sera transposée dans le droit français par décret du Premier ministre Balladur (qui est alors en train de faire ses valises) le 9 mai 1995. Mais, la Direction SNCF sous la férule de Jacques Fournier (u ami de Mitterrand) n'attend pas sa transposition pour en pousser les feux. Le journal de la fédération des cheminots *La Tribune des cheminots* publie un argumentaire, en numéro spécial, dont le titre annonce clairement la couleur : « Directive 91-440 : Un pas vers la privatisation »

### Directive 91440 « relative au développement de chemins de fer »

Elle exige notamment de

- Rendre les sociétés de chemin de fer indépendantes de l'État en établissant une comptabilité propre à ces entreprises ;
- séparer la gestion de l'infrastructure ferroviaire de celle de l'exploitation des services de transport, au moins sur le plan comptable

Par infrastructure, il faut donc comprendre : rails, signalisation, gares et bâtiments, sous-stations électriques

Par exploitation, il faut comprendre : les trains

Il s'agit de séparer ce qui est rentable (le trafic) de ce qu'il ne l'est pas (les installations fixes).

La CGT sera alors vent debout contre cette directive qui ouvre une brèche vers la déréglementation, la concurrence et la privatisation « à la découpe » des activités de la SNCF

## 1992 – L'éclatement de la SNCF est en cours

Jusqu'en 1992, la SNCF se compose de différentes branches que l'on n'appelle pas encore activités : Grandes lignes – Services Régionaux Voyageurs – Ile de France – Gares – Infrastructure (ou : Equipement) et FRET (marchandises et Messagerie – Sernam). La direction de la SNCF exige désormais que chacune de ces branches équilibre ses comptes – Jusqu'alors, une « branche » dite « excédentaire » versait ce bénéfice à une branche « déficitaire » - C'est ce qu'on appelle la péréquation. Cette péréquation va disparaître.

Les branches désormais nommées activités commencent à se « redessiner » : Le SERNAM est détaché du Fret-Sncf – Les services régionaux voyageurs deviennent TER (trains express régionaux).

La direction SNCF appelle cela dans son jargon « la gestion par centre de responsabilités », elle permet de créer des « relations clients-fournisseurs » entre activités, entre établissements locaux.

## 1995 : le Décret Balladur et la SNCF bicéphale

Qu'un décret puisse imposer la « déclinaison » d'une directive européenne pose un problème de démocratie – En effet, un décret est une « modalité » d'application d'une loi qui aura été d'abord été débattue au parlement. Mais comme disait Jean Yanne dans le sketch « le permis de conduire »... *Qu'est-ce qu'on peut perdre comme temps en formalités !!!*

Le journal *Temps réel* qui rythme chaque jour la communication de la direction SNCF présente ce décret comme une « *garantie pour l'avenir de la SNCF* » qui « *ne sort pas du cadre de la Loi d'orientation des transports intérieurs* » (LOTI – ou : loi Fitterman – 1982) puisque qu'il donne la possibilité à la SNCF d'être « *à la fois un gestionnaire de l'infrastructure et une entreprise ferroviaire* », moyennant une redevance que « *l'entreprise ferroviaire* » devra verser au « *gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire* ». La SNCF devient donc bicéphale. La progression du vers dans le fruit se poursuit ...

Nous ne reviendrons pas ici sur le Contrat de Plan Etat-SNCF qui suit et qui vise à dynamiser la SNCF. La grève de Novembre- Décembre pour le **double RETRAIT du contrat de Plan et du Plan Juppé** le fera sauter.

## 1997 : la Réforme que la gauche plurielle n'a pas abrogée

La SNCF ne restera pas bicéphale bien longtemps – En 1996, le ministre Pons et la secrétaire d'Etat Idrac mettent sur pied leur « Nouvelle donne ». La séparation totale entre la SNCF et ses rails. Pour appâter le chaland et les organisations syndicales dites « constructive », on nous dit que le nouvel établissement « Réseau Ferré de France » dédié à « l'Infra. » endossera une partie de la Dette et soulagera ainsi ce fardeau que la SNCF traîne comme un boulet. En effet, la SNCF est déficitaire et ce déficit est le chiffon rouge qu'agite la presse à grande intox. Or, sans le versement des intérêts de la dette, la SNCF ne serait pas en déficit.

Cette loi sera adoptée en février 1997 (députés PS et PCF votant contre). Elle ne se borne pas à désolidariser la SNCF de ses rails :

1. désormais, chaque « activité » n'est plus seulement « incitée » à s'autofinancer, chacune doit légalement équilibrer ses comptes strictement, fermement, obligatoirement

2. la SNCF devient de fait sous –traitant des régions pour tout ce qui relève des TER – les subventions que l’Etat versait à la SNCF au titre de ses services régionaux de transports iront dans la cagnotte des régions. Les régions pourront aussi bien préférer le car au train pour ces « missions de service public »
3. La SNCF doit verser des droits de péage à RFF (réseau ferré de France) pour faire circuler les trains. Ce qui a été soulagé d’un côté, une portion de Dette, sera donc repris de l’autre sous forme de péages.
4. Pour la seule année 1997, l’application de la réforme = 4800 suppressions de poste

Afin d’éviter une nouvelle explosion sociale (« *les braises de 95 sont encore chaudes* »), les cheminots de l’Infra resteront à la SNCF mais deviennent sous-traitants de RFF

Lorsqu’en juin 1997, la gauche revient aux affaires, le ministre « communiste » des transports Gayssot refusera d’abroger la réforme et RFF – Ce qu’exigent conjointement CGT et SUD-Rail. Il fera miroiter... une « réforme de la réforme ».

## Le morcellement continu

Le bilan de Gayssot laissera un goût amer

1. Gayssot refuse de fermer définitivement le tunnel du Mont Blanc aux poids lourds après le terrible accident qui s’y est produit en 1999 - 39 morts.
2. Gayssot, « tout-en-camion », de concert avec la CFDT, impose aux chauffeurs routiers salariés l’annualisation du temps de travail
3. Gayssot « filialise » le SERNAM qui sera rattaché au trust Géodis

Sous sa tutelle se développe la gestion par produits – les activités sont reconfigurées

L’activité Grande –ligne est découpée en TRN (trains rapides nationaux) et TGV, chacune devant s’autofinancer

Ile de France devient « Transilien »

Viennent les différents « paquets ferroviaires » de Bruxelles qui cadencent l’ouverture progressive à la Concurrence.

## 2014 : la réforme qui tue la SNCF

Nous n’allons pas ici la détailler.

1. Extension des pouvoirs des régions en matière ferroviaire
2. Possibilité ouverte d’embaucher au régime de la convention collective de « branche »
3. SNCF « tricéphale » avec un « Epic de tête » qui sert de chapeau aux deux SNCF : SNCF – réseau qui est un super RFF et SNCF mobilités... Cette fois les cheminots de « l’infra » sont séparés de leurs collègues affectés à « mobilités ».

Les auteurs de cette réforme, messieurs **Valls- Cuvillier-Hamon-Montebourg**, savent fort bien que c’est une réforme de « transition » vers le pacte que Macron tente de faire passer.

La privatisation, service après service, est déjà bien engagée. De la SNCF ne devrait-il rester qu’un logo ou un label ?

Nous insistons : Du seul point de vue vital de la SECURITE DES USAGERS, l’intervention de plusieurs compagnies de chemin de fer sur un SEUL ET MEME RESEAU est une hérésie. De même le TURN OVER qu’engendrerait les embauches hors statuts de personnels licenciables à merci.

**UNE SEUL RESEAU, UNE SEULE SNCF – UNE ET INDIVISIBLE**



RETOUR AU MONOPOLE PUBLIC,

CE QUI COMMENCE PAR LE RETRAIT DU PACTE FERROVIAIRE

*Mardi 27 mars 2018*