CONTRIBUTION AUX DÉBATS

des secrétaires généraux des syndicats CGT des cheminots de Chartres, Paris Montparnasse, UFCM Paris Montparnasse et Trappes

42ème CONGRÈS DE LA FÉDÉRATION CGT DES CHEMINOTS

1— INTRODUCTION

« Un grand Service Public comme les chemins de fer doit toujours être à l'avant-garde du progrès. Il doit toujours faire face à ce que lui demandent l'économie du pays, les besoins des usagers, la sécurité du pays. Pour ce faire, ses dirigeants doivent apprécier justement les conditions de notre époque, les perspectives qu'elle offre en tant que reprise et développement industriel et commercial, les besoins de transport par fer qu'un changement de situation peut entraîner » Pierre SÉMARD

Cette approche visionnaire garde toute sa pertinence encore aujourd'hui. Et si le chemin de fer d'aujourd'hui et la SNCF que l'on connaît actuellement sont issus d'une longue évolution, chaque étape importante et structurante a été le fruit d'un affrontement permanent entre les intérêts de la bourgeoisie, et ceux du monde du travail.

Nous sommes à la veille d'une réforme importante du système ferroviaire français qui prétend le structurer pour plusieurs décennies. L'actuel projet gouvernemental est totalement contraire à ce que nous revendiquons dans la fidélité aux idéaux de Pierre Sémard que nous partageons et voulons promouvoir et aux combats menés par la fédération au cours du siècle dernier, dont nous voulons être les continuateurs. La Fédération CGT des cheminots propose une alternative, *« la voie du service public »*. Cette contre-proposition n'est pas un retour en arrière, un regard vers le passé, mais une vision progressiste pour l'intérêt commun.

Notre 42ème congrès tombe à point nommé. Il peut et doit permettre à l'ensemble des cheminots syndiqués CGT de participer à l'élaboration de propositions concrètes donnant corps et vie à la proposition fédérale, *« la voie du service public »*. En tant que Secrétaires Généraux de syndicats, nous avons décidé de travailler collectivement pour élaborer cette contribution pour lancer le débat et la réflexion dans nos syndicats respectifs. Mais aussi plus largement dans toutes les structures de la fédération et de la confédération. L'avenir de tous les services publics concerne tous les salariés de ceux-ci, mais aussi leurs usagers. Tous les syndiqués CGT, dans toutes les professions, sont tous des usagers des services publics, donc demandeurs du service public ferroviaire. Parce que déjà organisés, au sein de la CGT, nous appelons donc toutes les structures interprofessionnelles de notre confédération à participer à ce débat.

2— HISTORIQUE

Voici donc un petit retour en arrière permettant de bien comprendre que le Capital a toujours su manœuvrer pour préserver ses intérêts. Pour commencer, voici un extrait d'un document de la fédération CGT des cheminots de 1965 : *« Pour une gestion démocratique de la S.N.C.F. »*. À l'heure de la fin annoncée de la SNCF *« historique »*, ce document permet de comprendre la période avant et après 1937 qui a conduit à sa création.

Les objectifs de la Nationalisation ont-ils fondamentalement changé ?

LES MAÎTRES DES CHEMINS DE FER

Dès leur origine, les chemins de fer apparaissent comme une bonne affaire aux magnats de la finance.

Les Lignes de Paris – Saint-Germain et Paris – Versailles Rive Droite sont concédées aux Rothschild, la Rive Gauche aux banquiers Fould, le Paris-Orléans au banquier Pillet-Will, d'autres lignes au banquier Lafitte.

Vers 1860, l'emprise des Rothschild est totale sur le réseau du Nord, tandis que le P.L.M. et le P.O. sont en partie sous leur coupe. Les banquiers Vernes et Hottinguer dominent le réseau Midi, les banquiers Neuflize et Mirabaud sont en même position sur le P.O.

C'est l'âge d'or pour les banquiers comme pour les chevaliers d'industrie auxquels ils sont associés. Tandis que l'État finance l'achat des terrains, les terrassements, les ouvrages d'art, les gares, les « barons du rail » ne prennent en charge que les rails et le matériel roulant.

Cela ne les empêche pas d'accaparer tous les profits.

Les affaires des grandes compagnies sont alors florissantes. Mais le développement de l'industrie en France exige l'extension des réseaux, la construction de nouvelles lignes. Celles-ci ne sont pas toujours rentables. Il s'ensuit une baisse des profits par kilomètre de ligne exploité.

Qu'importe ! Les barons du rail vont obtenir de l'État une garantie d'intérêt et récupérer ensuite dans le secteur industriel les profits qu'ils perdent dans le secteur ferroviaire. Comme les administrateurs des compagnies sont en même temps administrateurs des sociétés industrielles, ils vont accorder à ces sociétés, donc à eux-mêmes, des tarifs de transport privilégiés pour le charbon, les matériaux de construction, le minerai de fer.

En 1921, les barons du rail vont encore améliorer leur système de réalisation des profits dans le secteur industriel et bancaire.

À ce moment, sur 105 administrateurs des réseaux du Nord, de l'Est, du Midi, de Paris-Orléans, du P.LM., 94 occupent 700 postes d'administrateurs dans les banques, les assurances, les mines, la

métallurgie, l'électricité, les produits chimiques, le pétrole, les transports, les ports et canaux, le commerce. Parmi eux, 56 sont banquiers, 39 fournisseurs de matériel roulant ou de rail, 25 administrateurs des houillères.

De 1921 à 1929, les compagnies empruntent 35 milliards dont le tiers est reversé aux banques sous forme de primes d'émission, commissions, etc.

Elles procèdent à des achats massifs, et aux plus hauts prix, de matériel roulant. La consommation du charbon augmente de 65 %, bien que le trafic ne progresse que de 30 %. Le courant électrique est acheté à 40 centimes le kilowattheure alors que son pris de revient ne s'élève qu'à 14 centimes, etc.

Le scandale éclate, l'opinion s'émeut : le déficit des réseaux dépasse le total de 31 milliards (en francs de l'époque) pour la période 1921-1935.

L'heure de la déchéance des barons du rail, magnats de la finance et de la grande industrie a sonné. Que va-t-il se passer ?

LES CONDITIONS DE LA NATIONALISATION [du 31 août 1937]

Les barons du rail comprennent que l'heure a sonné où il leur faudra irrémédiablement substituer une formule nouvelle à un système de pillage organisé devenu par trop voyant.

En 1932, ils ont engagé des pourparlers avec l'État sur une formule de nationalisation qui n'entame pas leurs privilèges et qui, de surcroît, présente un intérêt : celui d'assurer une unité de direction de l'ensemble des réseaux, correspondant à une impérieuse nécessité économique.

Ces négociations sont encore en cours, quatre ans après, lorsque triomphe le Front Populaire. Pour accepter la nationalisation du rail, les magnats de la finance attendront alors un moment qui leur soit plus favorable. Leur heure sonnera avec le renversement du gouvernement de Front Populaire. Se trouvant en terrain plus solide pour préserver leurs intérêts, ils régleront en quelques jours les conditions et les formes de la nationalisation.

LA POSITION DE LA FÉDÉRATION DES CHEMINOTS CGT

Devant la Commission exécutive [du 20 juillet 1937], Pierre Sémard rappelle les propositions de la Fédération, à savoir :

1. *L'état prononce la déchéance des anciens réseaux et nationalise les chemins de fer dont la propriété lui revient en totalité.*
2. *La gestion de la Société nationale appartient à un organisme particulier, possédant sa complète autonomie administrative et financière.*
3. *Le conseil de Gestion de la Société est à base tripartite et comprend des représentants de l'État et des grandes collectivités, des représentants des usagers de modeste condition, des représentants du personnel.*

Pierre Sémard souligne également que ces propositions de caractère démocratique ne peuvent être mises en œuvre que dans le cadre d'une démocratie politique, c'est-à-dire d'un pouvoir politique représentant le peuple, s'appuyant sur le peuple, gouvernant pour le peuple et non pour une

minorité privilégiée de financiers et d'industriels. La suite des évènements lui donnera amplement raison.

LES FORMES DE LA NATIONALISATION

En août 1937, le pouvoir politique est de nouveau entre les mains du capitalisme français – entre les mains des deux cents familles de riches possédants, comme on les appelait à l'époque.

La nationalisation du rail, promulguée par décret le 31 août, est réalisée conformément aux intérêts égoïstes des maîtres des chemins de fer et des maîtres de l'économie française.

L'État n'acquiert pas en totalité la propriété des réseaux. Le capital de la SNCF appartient pour 51 % à l'État et pour 49 % aux actionnaires des anciennes Compagnies, ceux-ci ayant en outre des profits garantis même en cas de déficit.

LA S.N.C.F. AU SERVICE EXCLUSIF DES BANQUES ET DE LA GRANDE INDUSTRIE

La S.N.C.F. existe donc depuis près de vingt-huit ans [en 1965]. Si on laisse de côté la période de la seconde guerre mondiale et les deux années qui suivent la libération de la France en 1945 – années durant lesquelles les cheminots obtinrent un certain nombre d'avantages sociaux —, la S.N.C.F. a été gérée dans l'intérêt exclusif des grandes sociétés capitalistes.

UN MILLIARD D'EXCEDENT !

Tels sont les résultats de l'exploitation de la S.N.C.F. pour l'année 1940. Mais ils risquent de se transformer en un déficit de 4 milliards

Les résultats de l'exploitation de la S.N.C.F. font apparaître, pour 1940, le bilan ci-dessous :

Recettes	18.266.000.000 fr.
Dépenses	17.222.900.000 fr.
Excédent...	1.043.100.000 fr.

Mais les charges du capital n'ont point disparues et les actionnaires des anciens réseaux continuent à toucher des dividendes. Cela malgré toutes « les charges » démagogiques contre les trusts et les ploutocrates des tenants vichyssois de la « Révolution nationale » et de leurs collaborateurs, les chefs félons à la Liaud. Et le milliard d'excédent, fruit du travail productif et de l'exploitation des cheminots, va se transformer en près de 4 milliards de déficit.

Les cheminots exigent qu'avant de servir les actionnaires, les 300 francs d'augmentation mensuelle qu'ils demandent leur soient donnés. Il suffit pour cela de prélever sur le milliard d'excédent les sommes nécessaires. D'autre part, pour en finir avec les charges du capital et avoir une gestion saine, profitable aux intérêts publics, ils veulent la nationalisation des chemins de fer, sans indemnité.

Extrait de la Tribune des Cheminots (clandestine) de mai 1941

LE CONSEIL D'ADMINISTRATION DE LA S.N.C.F.

Depuis 1948, les représentants de la Fédération des Cheminots sont écartés du Conseil d'administration.

En revanche, les représentants des anciennes Compagnies, qui représentent en même temps les intérêts des plus grandes banques françaises et des monopoles industriels, y sont demeurés. Ils y sont encore [en 1965] !

Ces administrateurs de la S.N.C.F. cumulent leurs fonctions avec celles d'administrateurs de nombreuses sociétés privées : banques et sociétés financières, compagnies d'assurances, sociétés foncières et immobilières, constructions mécaniques, constructions électriques, pétroles, produits chimiques, mines, etc.

PRIVATISATION DE LA DETTE, LE COUP DU SIÈCLE !

Le 3 janvier 1973, Georges Pompidou et son ministre des Finances Valéry Giscard d'Estaing font passer une loi interdisant à la banque centrale de prêter au Trésor Public, c'est-à-dire à l'État.
Jusqu'à il y a 40 ans, la Banque de France avait comme mission de financer les besoins de la Nation (investissements, politique industrielle, éducation…). Elle le faisait dans une logique de politique publique permettant ainsi des financements anticipant l'équilibre budgétaire et basés sur les richesses créées chaque année au niveau national. La banque de France créait la monnaie et prêtait cet argent à l'État, aux entreprises publiques et nationalisées, sans intérêts ou proche de l'inflation.

Après cette loi, chaque franc emprunté le sera dans les banques privées : cela fait maintenant 40 ans que l'État est sous la coupe exclusive des marchés financiers, que la création monétaire a été privatisée et que le déclin de la puissance publique fut engagé, annihilant progressivement la souveraineté populaire.

La création de la dette n'est donc rien d'autre qu'un choix économique et politique conscient effectué par la bourgeoisie. La dette de l'État avoisine aujourd'hui les 2000 milliards d'euros avec un poids des intérêts à rembourser aux banques privées augmentant d'année en année.

Entre 1980 et 2008, l'État **a versé 1142 milliards d'euros d'intérêts aux marchés financiers, le hold-up du millénaire ! Le Capital vient de s'assurer une rente pour des dizaines d'années...**

Ce coup de maître du Capital au début des années 70 a eu les mêmes conséquences pour les investissements des entreprises publiques (comme la SNCF) qui ont dû, elles aussi, emprunter à des taux exorbitants sur ordre des gouvernements successifs. La création des LGV a été financée uniquement par la SNCF, en s'endettant sur des dizaines d'années pour le compte de l'État en plus ! Si les LGV, notamment, avaient été financées par dette publique et donc par création monétaire, la SNCF d'aujourd'hui et/ou l'État auraient fini de rembourser ces investissements.

En 35 ans, combien de milliards d'euros d'intérêts versés aux banques privées par la SNCF ? Combien de cheminots ont travaillé toute leur carrière pour nourrir uniquement le Capital ?

LE RAPPORT GUILLAUMAT APRÈS LE RAPPORT NORA

Publié en 1968, le rapport NORA sur *« les relations entre l'État et les entreprises publiques »* préconise l'insertion totale de ces dernières dans l'économie de marché au détriment de la recherche systématique de l'amélioration du service rendu au public. Cela conduit à un avenant à la convention de 1937 imposant l'équilibre financier et l'autofinancement à la SNCF. L'État prétend ainsi se dédouaner de ses obligations en terme d'aménagement et de maillage du territoire.

Prétextant la crise du pétrole de 1973, le gouvernement Barre commande un rapport sur l'évolution des transports terrestres et de la SNCF avec comme toile de fond, la fin de convention prévue en 1982 qui lie l'État et la société nationale depuis 1937. Confié à un grand commis de l'État, Pierre Guillaumat, un des pères d'ELF et de la bombe atomique, celui-ci remet sa copie en 1978 (après les élections législatives de mars qui ont vu, malgré toute attente, la défaite de l'union de la gauche, soutenue officiellement par la CGT).

« Le rail revient cher à la collectivité, la libre concurrence doit permettre d'en réduire les coûts » est le fil conducteur de ce rapport dont les préconisations seront reprises par le gouvernement et la direction SNCF. La question du déficit chronique du système ferroviaire (déjà) y est mise en

exergue pour justifier le transfert vers la route de la plupart des transports de marchandises. L'objectif d'un *« réseau noyau »* n'est pas sans rappeler l'annonce de suppression d'un quart des lignes en 1995. À noter que la concurrence n'est à l'époque envisagée qu'entre modes de transports, la mise en cause du monopole exercé par la SNCF étant alors politiquement risquée pour ceux qui en feraient la promotion.

Notre fédération dénoncera, à juste titre, l'absence dans ce rapport de prise en compte des coûts sociaux réels de la route (accidents, pollution, nuisances, consommation d'énergie, embouteillages, détérioration des routes) et de la sous-tarification ferroviaire pratiquée pour les grandes entreprises industrielles. Ce que la fédération mettait déjà en lumière dans son document de 1965.

Toutes les structures de la CGT cheminote multiplieront les initiatives, débats et actions pour combattre ces orientations néfastes en promouvant la nécessité du service public dans le domaine du transport des marchandises (matières premières et produits manufacturés), comme mission que la SNCF, outil et bien de la Nation, doit assumer. Toute une génération de militants et de futurs responsables de la fédération se formeront à partir de ces enjeux.

Les luttes et la volonté majoritaire du peuple ont permis la défaite de Giscard d'Estaing en 1981, l'élection de François Mitterrand et la participation de ministres communistes au gouvernement Mauroy, dont Charles Fitterman aux transports. Cela va créer les conditions d'une autre évolution de la SNCF que celle que prévoyait le rapport Guillaumat.

LA LOI D'ORIENTATION DES TRANSPORTS INTÉRIEURS (LOTI)

Mise *« au tiroir »* du plan Guillaumat annonce le nouveau ministre, mise à la corbeille revendique la fédération. La garantie du maintien du statut des cheminots, *« quasiment gravé dans le marbre »*, fait passer au second plan le nouveau statut d'EPIC proposé pour la SNCF.

Un groupe tripartite (État, SNCF, Fédérations syndicales des cheminots) travaille à la définition de ce futur statut de l'entreprise publique de transports ferroviaires. Le rapport de force créé avant 1981 joue incontestablement un rôle positif dans l'évolution des discussions. L'idée-force du DROIT AU TRANSPORT POUR TOUS (Voyageurs et Marchandises) s'impose.

Mais des débats importants ont lieu à la fédération CGT sur le statut d'EPIC préconisé. Les dangers de celui-ci sont pointés : obligation d'équilibre des comptes et d'autofinancement des futures LGV, absence d'engagement de financement de l'État sur les infrastructures et le matériel, inscription de la SNCF dans l'esprit des préconisations de la CEE prônant la libre concurrence dans tous les domaines, risque sur la continuité territoriale et sur la possible différence de traitement des usagers par la régionalisation. Les bases de l'abandon de la tarification au kilomètre, quel que soit l'endroit dans le pays, sont ainsi posées.

D'autres pistes sont évoquées comme l'intégration dans la fonction publique (à l'image des DDE) ou d'une organisation semblable aux installations maritimes (hors ports autonomes).

Au final, devant une certaine pression du calendrier (la fin de la concession de 1937 approche) et du PS, principale force politique du pays ayant la majorité absolue à l'Assemblée Nationale, le consensus se fera autour de la proposition de Loi d'Orientation des Transports Intérieurs, présentée par le ministre.

Si les objections soulevées à l'époque gardent toute leur pertinence, ce sont les grandes avancées

incontestables de cette loi qui ont fait l'objet des attaques des gouvernements successifs. Elles sont au centre de la réforme ferroviaire actuelle.

LA CRÉATION DE RFF, UNE MAUVAISE RÉPONSE À DES EXIGENCES POPULAIRES ISSUES DU DÉBAT SUR LE TRAITÉ DE MAASTRICHT

En 1986, les différents gouvernements de la CEE, dont celui de la France, au service du patronat européen et du Capital, signent l'Acte Unique imposant la libre circulation des capitaux et des personnes dans l'Union Européenne. Dès lors, il importait de modifier et d'adapter toutes les structures nationales qui l'entravent pour qu'elles se conforment à cette nouvelle situation. Les conséquences en sont aujourd'hui connues : multiplication des délocalisations industrielles, privatisations, déréglementation, systématisation des bas salaires, exonérations fiscales du Capital, fuite des hauts revenus dans les paradis fiscaux. Le projet de traité européen dit de Maastricht a été conçu pour cela.

Devant la pression populaire, François Mitterrand se résout à une consultation du peuple français par référendum sur un texte qui, dans son article 129, valide l'ouverture à la concurrence des domaines de l'énergie, des transports et des télécommunications.

Notre fédération CGT des cheminots appellera clairement à voter NON et multipliera les initiatives de débats à cette occasion. Le OUI l'emportera d'un cheveu, mais les échanges et arguments produits seront autant de germes idéologiques qui ressurgiront lors de la grève de 1995.

L'année 1995 verra 10 journées d'action et de grève se succéder. Lorsqu'à l'automne, le gouvernement Juppé annonce simultanément son plan pour la sécurité sociale, supprimant le régime spécial des cheminots, et son intention, dans le cadre du Contrat de Plan État/SNCF, de rayer de la carte un quart des lignes ferroviaires, l'exaspération des cheminots est à son comble. À l'issue de la 10ème journée de grève de l'année, celle-ci s'installe et s'organise dans la durée, persuadée de sa légitimité, alimentée sur le plan idéologique par le travail effectué par les militants de la CGT lors du débat sur le traité de Maastricht.

Gouvernement et direction SNCF travailleront dans les premiers jours à tenter de monter la population contre les grévistes. Sans résultats. Au contraire, le lien que nos militants ont travaillé dans les territoires donneront même un aspect inédit et un concept nouveau à l'expression de toute la société : *« la grève par procuration »*.

« Un cheminot sur trois travaille pour les banques » était à l'époque un des mots d'ordre pour vulgariser le fait que la dette du ferroviaire, prétexte aux décisions du gouvernement, faisait déjà l'objet du pillage d'institutions financières.

La dette du système n'était déjà pas celle des cheminots ni due par les usagers. C'est l'État qui avait commandé la construction des LGV qui a conduit la SNCF à emprunter sur les marchés financiers. Au même titre que la route, l'État doit assumer ses commandes et prendre en charge les financements.

L'issue victorieuse de la grève de 1995 a conduit le gouvernement à reculer sur son ambition de casse du régime spécial des cheminots (comme dans d'autres services publics) et à chercher d'autres solutions pour le financement du système ferroviaire.

Ainsi est née l'idée d'une caisse d'amortissement de la dette, baptisée RFF, sensée permettre de se

soustraire ainsi aux critères de Maastricht qui imposent que les déficits des comptes de tout État membre ne doivent pas dépasser 3 % du PIB du pays...

Avec le changement de majorité en 1997, malgré l'arrivée d'un ministre cheminot à l'origine, RFF sera confirmé et sera même doté de nouvelles prérogatives, à l'origine des dysfonctionnements dénoncés unanimement aujourd'hui.

3— LA LIBÉRALISATION DU TRANSPORT FERROVIAIRE, UNE AFFAIRE EUROPÉENNE

La mise en place de l'Union Européenne, poursuivant la CEE, a joué un rôle déterminant.
Cette structure de coalition du patronat et des grands monopoles financiers à l'échelle européenne, mise en place par les gouvernements des premiers pays membres, est une arme contre tous les travailleurs des différents pays d'Europe. Conçue pour revenir sur les concessions faites au Conseil National de la Résistance et organiser la **standardisation** des critères du Capital, l'Union Européenne n'a jamais été autre chose qu'un outil au service des bourgeoisies de ses pays membres, pour briser la résistance des salariés de leurs pays respectifs, étendre leur domination et dessaisir les peuples de leur droit à l'autodétermination.

Les grands groupes capitalistes, sous des prétextes de concurrence pour le bien des peuples, organisent de gigantesques monopoles privés via de grands groupes s'adossant sur le financement public, ils obtiennent systématiquement le soutien et l'appui des gouvernements nationaux et de la Troïka : commandes, subventions, appui diplomatique pour remporter des marchés à l'étranger, soutien militaire à des dictatures bien disposées à leur égard...

L'Union assoit et renforce la domination du Capital dans tous les pays membres. Grâce aux institutions de l'Union Européenne, chargées de faire appliquer les traités imposés par les grands monopoles financiers, le patronat peut avancer à une échelle territoriale désormais plus vaste de façon quasi simultanée dans tous les pays de l'Union sur les sujets qui font consensus en son sein. En ligne de mire, toutes les conquêtes sociales d'après-guerre : les entreprises publiques, la sécurité sociale, le Code du travail... tout doit y passer !

Pour le Chemin de Fer, les différents paquets ferroviaires, dont le 4ème qui est actuellement en discussion, en sont l'illustration. Par le biais de l'Union Européenne, les grands groupes capitalistes avancent dans leurs objectifs : démanteler les entreprises publiques historiques et en finir avec les avantages spécifiques des régimes particuliers de tous les cheminots européens. Exerçant de fait un monopole dans des activités élargies, ils doivent pouvoir s'installer où ils veulent, dans tous les domaines, sans aucune contrainte et en pillant évidemment tout ce que les salariés ont arraché par leurs luttes.

Le texte fondateur : la Directive 91/440 du 29 juillet 1991

Cette directive est la première amorce de l'ouverture du réseau ferroviaire à la concurrence. Deux dispositions :

1. D'une part, elle prévoit la séparation entre le réseau et l'exploitation de services ferroviaires.

La séparation doit être au moins comptable, mais peut conduire à la mise en place d'entreprises distinctes. Cette séparation est inspirée du modèle suédois. Chaque État va choisir sa formule ;

2. d'autre part, l'article 20 de la directive évoque, pour la première fois, *« un droit d'accès au réseau ferroviaire »*. Il s'agit d'une conséquence logique de la séparation entre réseau et exploitation. De même qu'une route est utilisée librement par plusieurs usagers, ou qu'une route aérienne est contrôlée par des ingénieurs du contrôle de la navigation aérienne, le réseau doit pouvoir être utilisé comme une route et contrôlé comme un avion. *« La voie ferrée est comme une autoroute à une voie contrôlée par un contrôleur aérien... »*

Certes, ce droit d'accès au réseau est alors très encadré. Il est ouvert aux entreprises des autres États membres dans des conditions particulières, mais un pas capital est franchi : un droit d'accès au réseau ferroviaire est désormais donné aux entreprises assurant des trains de transport combiné.

Les paquets ferroviaires

Après l'amorce de concurrence induite par la directive de 1991, les *« paquets ferroviaires »* constituent un ensemble de directives précisant les activités effectivement couvertes par ce mouvement : fret, transport voyageurs, transport international, cabotage...

Pourquoi des *« paquets ferroviaires »* ? L'idée de traiter les questions ferroviaires par blocs, par séries de quatre ou cinq textes est justifiée à la fois par des raisons tactiques et stratégiques. Sur le plan tactique, les séries permettent de diluer une disposition centrale (visant, par exemple, l'ouverture à la concurrence) dans un ensemble moins « politique », avec des textes plus consensuels et moins problématiques.[1]

Premier paquet ferroviaire

Il s'agit de trois directives préparées en 1998 et adoptées en 2001 modifiant la directive centrale de 1991. La principale, la directive 2001/12/CE prévoit l'ouverture de l'accès aux services de fret internationaux sur le réseau transeuropéen de fret ferroviaire (RTEFF). C'est l'accentuation de la séparation entre l'exploitation et la gestion avec le transfert des fonctions essentielles (attribution des licences, des sillons, gestion des péages). L'accord formel est donné par le gouvernement Jospin en 2000, prévoyant la transposition en France qui se fait en 2003. Le monopole public, garantissant l'égalité d'accès, est de fait abrogé.

Deuxième paquet ferroviaire

Il s'agit de cinq directives proposées par la Commission à partir de 2002 et adoptées en 2004. La principale, la 2004/51 organise concrètement la concurrence du fret ferroviaire : au 1er janvier 2006, l'accès à tout le réseau est ouvert au service de fret international. L'ouverture à l'ensemble du fret, y compris pour le fret domestique, doit être effectuée au plus tard au 1er janvier 2007. Cette libéralisation généralisée sur le fret est complétée par une législation spécifique sur la sécurité ferroviaire. La transposition en France se fait en 2006.

1 Citations du rapport d'information n° 220 (2008-2009) de M. Hubert HAENEL, fait au nom de la commission des affaires européennes, déposé le 12 février 2009.

Troisième paquet ferroviaire

Directives préparées par la Commission en 2004 sous la pression du parlement. Il s'agit de la libéralisation du trafic voyageurs. Cette ouverture du trafic voyageurs est organisée par la directive n° 2007/58/CE du 23 octobre 2007. Le service international de voyageurs est ouvert, au plus tard le 1er janvier 2010. Pas d'échéance pour le trafic national. La transposition en France se fait en 2009.

Refonte du premier paquet ferroviaire

Le Parlement Européen a rejeté le souhait de la Commission d'une séparation totale entre gestionnaires des infrastructures et opérateurs ferroviaires. Il n'a pas non plus souscrit à sa demande d'un service minimum dans les transports. Mais le *« dégroupage »* reste néanmoins la perspective, le Parlement encourageant expressément la Commission à présenter *« au plus tard le 31 décembre 2012 (...) une proposition de directive contenant des dispositions relatives à la séparation des opérations de gestion de l'infrastructure et de transport, ainsi qu'une proposition visant à ouvrir le marché du transport ferroviaire »*.

Quatrième paquet ferroviaire

Il est adopté le 30 janvier 2013 par la commission européenne. Notons quatre points :

- Ouverture à la concurrence pour les transports régionaux de voyageurs à partir de décembre 2019 avec obligation d'appels d'offres.
- Séparation intégrale entre la gestion de l'infrastructure et l'exploitation.
- Modification du rôle de l'agence européenne de sécurité pour faciliter l'entrée de nouveaux opérateurs.
- Fin des compensations financières aux régimes de protection sociale des cheminots : c'est la mort du régime spécifique de retraite des cheminots.

C'est un dernier coup de massue que veulent mettre les gouvernements européens aux ordres du Capital et patronat européen pour en finir une bonne fois avec les entreprises historiques, les statuts, les régimes spéciaux... Le texte doit être voté par le Parlement courant 2014.

4— LE GROUPE SNCF : UNE ARME...

Dans son intervention du 12 septembre dernier, Pépy a fixé *« le cap pour SNCF »*, qu'il appelle *« Excellence 2020 »*. Et dans toute son intervention, il n'est fait allusion qu'au groupe SNCF, à *« SNCF »* ; à ses yeux, l'entreprise publique se confond avec le groupe : *« On est bien sur le rôle de notre entreprise publique : faire vivre un secteur ferroviaire d'excellence en France, et ses emplois. Et faire de SNCF un champion industriel mondial. »* Mais que devient l'EPIC SNCF ? *« Cela passe par un changement de culture, agir en tant que groupe. Cesser de raisonner Epic-filiales, créant des barrières étanches et des divisions artificielles. »* Ça a le mérite d'être clair !

L'entreprise publique selon Pépy : *« Car SNCF, c'est 260 000 salariés dans 120 pays, c'est 34 milliards d'euros de chiffre d'affaire, le numéro 2 mondial des services de mobilité, c'est plus gros que des entreprises comme Air France, Michelin ou L'Oréal. »*. Quelles comparaisons !! Peut-être vise-t-il être la première fortune de France ?

... de pillage à l'extérieur

« Nous nous engageons pour porter l'international à 30 % de notre chiffre d'affaire (2018) (...) » en précisant : *« Avec cet objectif de 30 % du CA, on hisse la barre plus haut, pour profiter de la croissance des pays émergents et rendre SNCF plus robuste. »*

Tout est limpide : le groupe SNCF doit participer encore plus activement au dépeçage de ce qu'ont bâti les peuples sur l'ensemble de la planète et particulièrement au pillage à caractère néocolonial des richesses des *« pays émergents »*. Et cela se vérifie d'ailleurs dernièrement, avec la candidature de *« SNCF »* au rachat de TRAINOSE, en charge du réseau ferroviaire grec, issu de l'éclatement en 2006 de l'entreprise intégrée sous prétexte des directives de la Commission Européenne.

En effet, la Troïka (UE, BCE, FMI) somme le gouvernement grec de mettre en vente tout le secteur public du pays au mépris des besoins de la population pour rembourser la dette. Tel un rapace, le groupe SNCF va chercher *« de la croissance »* dans un pays ruiné par la finance internationale. Dépenser des centaines de millions d'euros à l'étranger alors que nous ne sommes pas en mesure d'entretenir notre réseau... et qu'en même temps on dit aux cheminots qu'il va falloir faire de grosses économies !

Le silence du gouvernement français le rend complice et en dit long sur ses intentions réelles avec la réforme ferroviaire en France en préparant les conditions d'une vente à la découpe de la SNCF dans l'avenir... Que dirions-nous si un fonds de pension se portait candidat au rachat de *« SNCF Réseau »*, plus connu sous le nom de GIU, avec tous les cheminots de l'INFRA ? D'ailleurs, quel sort réserve Pépy aux cheminots grecs de TRAINOSE si elle était rachetée par le groupe SNCF ?

... de destruction massive de l'EPIC

C'est bien connu, les filiales du groupe SNCF (GEODIS, KEOLIS, EFFIA, SFERIS...) sont les premiers concurrents de l'EPIC. D'ailleurs, la réforme soutenue par le gouvernement et Pépy, va permettre d'aller encore plus loin dans l'éclatement de l'EPIC SNCF, avec la création de 3 entités distinctes et cloisonnées. C'est la mise à mort de l'EPIC SNCF au profit des filiales du groupe et d'autres monopoles privés. La sous-traitance va exploser pour pouvoir dégager des profits pour les actionnaires. C'est un grand retour en arrière où les marchés financiers vont se gaver au détriment des intérêts de la population, des usagers, mais aussi des cheminots. L'extrait de la Tribune des Cheminots (clandestine) de mai 1941 est éloquent : en temps de guerre, alors que la SNCF fait un bénéfice de 1 milliard de francs, les actionnaires se servent 5 milliards !

Désamorçons la bombe

La SNCF appartient à la Nation, au même titre d'ailleurs que TRAINOSE appartient au peuple grec. Elle doit répondre aux besoins des populations en terme de transport ferroviaire de voyageurs, messageries et marchandises. Nous devons donc reconquérir un véritable service public de transport ferroviaire au service **de la satisfaction des besoins populaires. Par définition, le groupe SNCF n'a pas cette vocation. Au contraire, il est l'un des outils du Capital pour s'implanter dans le monde ferroviaire. À ce titre, il doit être dissous et ses *« actifs »* à l'étranger doivent être rétrocédés.**

5— LE PROJET GOUVERNEMENTAL

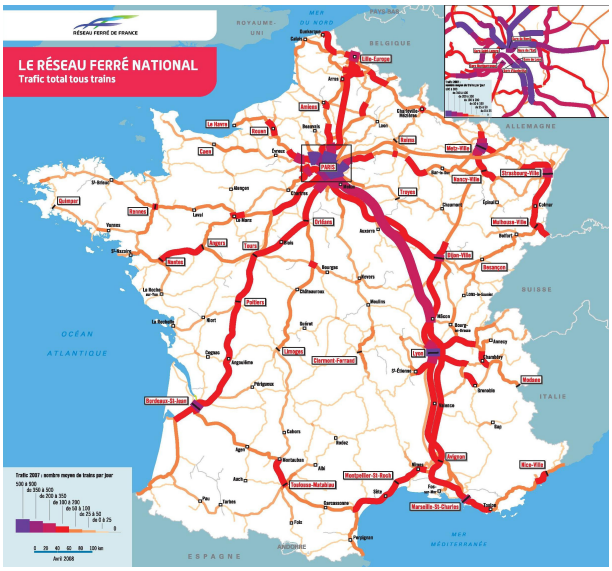
Le patronat français et européen compte bien en finir rapidement avec les entreprises publiques comme la SNCF. La réforme du système ferroviaire combinée au 4ème paquet ferroviaire est **une attaque d'une ampleur inédite ce qui entraînerait un recul historique pour le monde cheminot**.

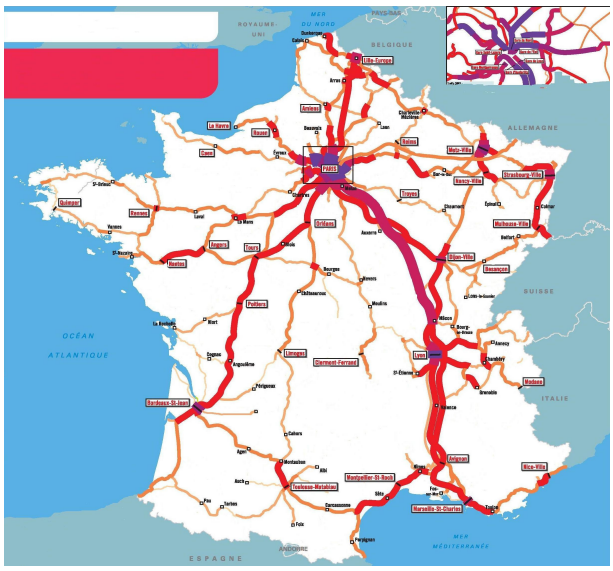
Ce que propose le gouvernement *« socialiste »* s'inscrit dans la stricte continuité libérale de ce que le gouvernement précédent (de droite) avait souhaité. L'ancien Président de la République Sarkozy, après avoir réformé les régimes spéciaux en 2007, réduit le droit de grève début 2008 avec la création des Demandes de Concertation Immédiate (DCI) et Déclarations Individuelles d'Intention (DII), comptait bien en finir avec l'entreprise publique SNCF, son statut et son monopole pour le transport régional de voyageurs (TER). Voici quelques étapes du processus :

- **Le rapport Grignon :** les grèves importantes de cheminots en avril 2010 puis les grèves et manifestations massives fin 2010 contre la réforme des retraites ont reculé la sortie de ce rapport initialement prévu en septembre 2010. Commandé à l'époque par Dominique Bussereau, il a finalement été publié le 18 mai 2011. Ce rapport, intitulé *« Pour une ouverture progressive à la concurrence des services de transports ferroviaires régionaux de voyageurs »,* avait pour objectif de faire des recommandations dans la perspective de l'ouverture à la concurrence des TER. Sous forme d'expérimentation, ce rapport prévoyait la privatisation de l'exploitation de certaines lignes ou groupement de lignes, le transfert des cheminots de la SNCF aux entreprises privées ayant « pris le marché », la privatisation de la maintenance du matériel, etc.

- Le 29 août 2011, les ministres Nathalie Kosciusko-Morizet et Thierry Mariani signent une lettre de mission au Président de la section sociale du Conseil d'État. En s'inspirant du rapport Grignon, il a pour mission d'élaborer *« un socle commun à tous les opérateurs de la branche y compris la SNCF »* concernant la réglementation *« en matière de durée et d'aménagement du temps de travail »* ; *« l'examen des dispositions législatives et réglementaires »* du transfert *« imposé ou facultatif » « en cas d'expérimentation de la concurrence par appel d'offres »* ; *« l'analyse des spécificités du statut du personnel de la SNCF (...) en vue de son adaptation éventuelle »*. Il doit remettre ses *« conclusions dans un délai de six mois »*, le but étant de légiférer avant les prochaines élections présidentielles et législatives.

- **Les assises du ferroviaire :** Après la manifestation nationale du 16 juin 2011 des cheminots, Nathalie Kosciusko-Morizet lance des assises du ferroviaire qui se sont déroulées du 15 septembre 2011 au 15 décembre 2011. Les conclusions qu'elle rendra le dernier jour étaient connues depuis le début : les préconisations issues de ces assises envisagent de réformer le système ferroviaire pour une expérimentation de l'ouverture à la concurrence dès 2014 pour les TET et TER, en démantelant l'EPIC SNCF sous prétexte de réunification de l'infrastructure par la création d'une holding composée d'une kyrielle de filiales. Afin d'économiser 150 millions d'euros par an, les conclusions de ces assises préconisent aussi l'abandon (ou la reprise par les régions ou opérateurs privés) des lignes parcourues par moins de 20 trains par jour. Cela représente 11 200 km de lignes soit plus d'un tiers du réseau (voir cartes au-dessous) ! Pour atteindre cet objectif funeste, le gouvernement envisage de légiférer avant le 22 février 2012, fin de la session parlementaire ; ce qu'il ne fera pas.





Cartes *AVANT* et *APRÈS* selon les préconisations des assises du ferroviaire

Après le changement de Président et de gouvernement en mai 2012, le dossier est prêt, les lois à modifier listées, il n'y a plus qu'à... Le Capital se réjouit déjà de pouvoir se faire servir par un gouvernement qui se présente de gauche et qui continuera à mener à bien les attaques sans précédent contre le monde du travail, dans la continuité de ce qui se faisait les années précédentes peut-être de manière un peu trop voyante.

C'est à l'occasion du grand raout pépyste du 30 octobre 2012, autour des 75 ans de la création de la SNCF, que le nouveau ministre Cuvillier, délégué aux transports, a présenté son projet de réforme du système ferroviaire français. Les rapports Auxiette et Bianco sortis en avril 2013 viennent compléter et confirmer cette réforme. Le projet de loi sorti en septembre et présenté le 16 octobre dernier par le ministre des Transports en Conseil des Ministres est clair :

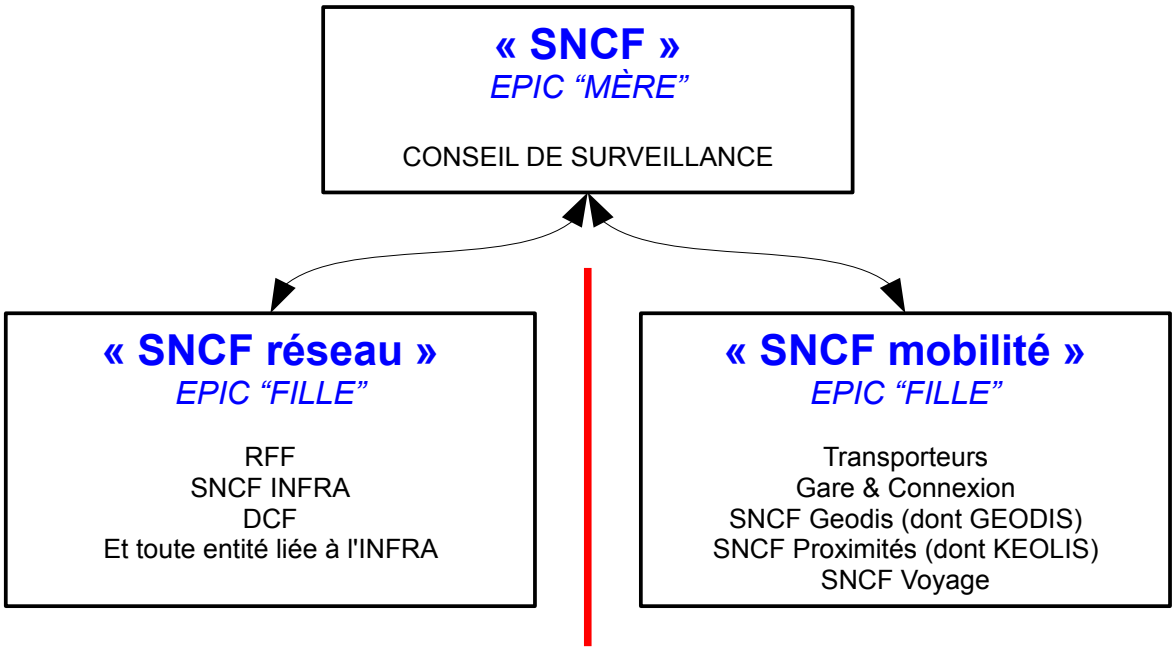
1- Mort de l'EPIC et intégration des filiales !

Utilisant comme prétexte la législation européenne et la lourdeur du fonctionnement engendrée par la création de RFF, la direction et le gouvernement prétendent apporter une solution en détruisant l'entreprise historique SNCF et en le remplaçant par trois entités.

L'objectif de la réforme est pourtant très clair : transférer plus de 50 000 agents de l'INFRA dans un nouvel EPIC, le GIU (groupe *« SNCF Réseau »*) pour les isoler du reste de la corporation qui serait intégrée dans le groupe *« SNCF Mobilité »* au côté de filiales comme KEOLIS et GEODIS (aujourd'hui concurrentes de l'EPIC dans le groupe SNCF).

Le gouvernement, sous couvert de réunir 2 EPIC (système qui a fait la preuve de son absurdité et de son inefficacité), éclate finalement le système ferroviaire en 3 EPIC ! Pire encore, si la réforme de 1997 n'avait pas réussi à transférer les cheminots de *« l'INFRA »* à RFF, la réforme d'aujourd'hui le propose. De plus, tous les cheminots seraient transférés dans des EPIC *« FILLES »*, devenant de fait filiale d'une coquille vide *« SNCF »*, au même titre que KEOLIS et GEODIS ! Le schéma[2] suivant montre le projet d'éclatement de *« LA »* SNCF :

2 Schéma fourni par la direction dans le journal de l'ETPL (Établissement Traction Pays de la Loire) dans la rubrique *« Notre stratégie »*



C'est ainsi l'aboutissement et la légitimation de la politique engagée d'externalisation des moyens de l'EPIC historique, à son propre détriment, pour assurer l'expansion du groupe (via le rachat d'entreprises privées en France et à l'étranger) tout **en l'adossant sur un financement public**.

Les entreprises du groupe, venant aujourd'hui en concurrence avec l'EPIC et les cheminots qui y travaillent, seront donc intégrées dans la nouvelle entité et absorberont les cheminots en leur sein, faisant disparaître de fait l'EPIC SNCF tel que nous le connaissons.

2- « Cadre social harmonisé » : le gouvernement veut abroger le RH0077 et RH0677 !

« L'article 1er 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. »

Ainsi se lit l'article 12 du projet de loi du gouvernement. Le projet prévoit ainsi l'abrogation de la réglementation du travail en vigueur à la SNCF, codifiée dans les textes RH0077 et RH0677.

Utilisant comme prétexte l'ouverture à la concurrence (étendue à la route, au covoiturage, etc. pour prétexter de baisses de chiffre d'affaires notamment) et une soi-disant absence de compétitivité des Cheminots de par leur Statut, dans le cadre d'une politique drastique de diminution des *« coûts »*, la direction de la SNCF et le gouvernement tentent de faire croire que la création d'un cadre social harmonisé rebaptisé modernisé est nécessaire pour réglementer les conditions sociales sur le marché.

Or, dans le cadre des nouvelles entités prévues par la réforme du système ferroviaire, le *« cadre social harmonisé »*, appelé de ses vœux par le président Pépy, permettra à la direction d'aligner par le bas l'ensemble des salariés des filiales et des Cheminots sur un pied d'égalité… Celui du moins-disant social !

En s'inspirant du *« Décret Fret »*, socle minimum déjà existant pour les agents des entreprises ferroviaires privées travaillant au transport ferroviaire de marchandises, le patronat des Transports, l'Union des Transporteurs Publics (UTP) dans laquelle la direction de la SNCF est un élément moteur, compte bien profiter de l'abrogation du RH0077 et RH0677 pour instaurer une casse sans précédent de la réglementation du travail à la SNCF. Par exemple, fin des 35 h, baisse du nombre des repos périodiques, augmentation des amplitudes de travail jusqu'à 13 h, etc.

D'ailleurs, en bon actionnaire de ses filiales, la direction de *« LA »* SNCF s'arrange avec celles-ci, mais au-delà du groupe, avec les autres entreprises privées (EUROPORT, ECR, etc.) pour pouvoir fragiliser le statut des Cheminots qu'elle considère comme une contrainte pour la performance économique.

Il s'agit en fait de faire de *« SNCF »* un prédateur social et économique international et d'abandonner son rôle de Société Nationale des Chemins de Fer Français, en donnant naissance à une coquille vide — *« l'EPIC mère »* — qui serait la tête d'une structure tentaculaire dont le seul but est d'en faire **un pur produit capitaliste avec un taux de rentabilité d'au moins 15 %**. La satisfaction des besoins sociaux, des usagers et de la population ne doivent plus être la préoccupation. Le travail quotidien des cheminots se trouvera ainsi vidé de son contenu fédérateur pour toute la corporation, fondement de son utilité pour la société.

3- Les cheminots vont (encore) devoir payer la dette !

Pas un euro de plus pour financer le système ferroviaire ! La dette c'est 30 milliards d'euros pour RFF et 7,3 milliards d'euros pour la SNCF. La création du GIU doit permettre de réaliser 500 millions d'euros par an.

Objectif également annoncé : doubler les gains de productivité. Au-delà de l'aspect irréaliste de cette ambition, le bilan reste à établir sur ce qui a été fait jusqu'ici en la matière (suppressions d'emplois, dégradation des conditions de travail, fermeture de services, etc.) et de ses conséquences sur la qualité de service public rendu (entretien du matériel et des installations, absence de relève disponible en cas d'incident, etc.). Et il faudrait aller encore plus loin dans ce sens ? Qu'en pensent les usagers quotidiennement soumis aux retards, suppressions, aux trains surchargés et en mauvais état ?

L'État ne reprendra donc pas à sa charge la dette de la SNCF contractée à sa place pour construire des lignes TGV (comme l'a fait l'Allemagne en 1994).

Des économies drastiques vont donc commencer dès maintenant puisque seuls les cheminots paieront la dette : la réforme ne prévoit pas un euro de plus de financement. La sous-traitance va exploser pour dégager toujours plus de profit.

6— LA VOIE DU SERVICE PUBLIC

En reprenant l'historique depuis la création du chemin de fer, nous constatons que le patronat et le Capital ont toujours trouvé un marché juteux et ont toujours su profiter du chemin de fer pour détourner les fonds publics avec la complicité des gouvernements et directions successifs.

Finalement, le Capital a toujours su manœuvrer et s'adapter en fonction de l'époque pour préserver ses intérêts, quand le pillage qu'il organise avec un appétit vorace devient trop voyant et que le scandale éclate. Ainsi, avant la première nationalisation de 1937, les *« magnats de la finance »* ont su rebondir et placer leurs pions pour gérer la SNCF nouvellement créée dans l'intérêt exclusif du Capital. Plus tard, avant la deuxième nationalisation de 1982, les marchés financiers avaient obtenu de leurs fidèles serviteurs au pouvoir de l'époque que chaque franc emprunté le soit en passant par la case marchés financiers, et ce, pour des décennies ! Les gouvernements pouvaient toujours faire construire des LGV sous le contrôle de la SNCF, il assurait au Capital une rente quasi infinie.

Aujourd'hui, le pillage continue, les scandales éclatent, mais le Capital a su anticiper sa sauvegarde ; car même si l'EPIC SNCF restait en l'état, le groupe créé autour (à l'image de ces homologues étrangers) est une véritable arme contre le monde du travail cheminots en Europe, mais aussi dans le monde entier, une sorte de garde-manger financier totalement financé par les peuples eux-mêmes.

Face à cela, notre fédération a toujours su faire des propositions. Depuis 1920, elle avait des propositions et une approche visionnaires qui ont gardé toute leur pertinence aujourd'hui. Dès le lendemain de la deuxième nationalisation, au sein de la CGT, on craignait l'abandon de la LOTI et la *« dénationalisation »*.

Depuis toujours, les rapports se sont succédé, allant tous dans le sens d'une libéralisation accrue. Les derniers en date (Pépy, Rapoport, Bianco, Cuvillier) n'échappent pas à la règle. Comme elle l'a toujours fait, notre fédération a souhaité assumer ses responsabilités en proposant *« La Voie du Service Public »*. Cet ensemble de propositions a vu le jour à partir de l'histoire de la SNCF et de notre fédération, des échanges dans les syndicats et avec les usagers et leurs associations, quotidiennement ou dans le cadre des états généraux du service public ferroviaire.

Il convient désormais d'aller plus loin dans la définition de nos revendications et notre responsabilité de secrétaires généraux de syndicats nous impose de créer parmi les syndiqués les conditions d'une élaboration collective de solutions. C'est l'objet premier de ce texte.

Nous voulons travailler quelques axes (non exhaustifs) qui constituent le socle de la proposition fédérale. Nous en avons rajouté un concernant la nécessaire évolution du statut des cheminots pour pouvoir assumer la nécessité impérieuse de l'intégration des salariés de toutes les entreprises exerçant dans le domaine du ferroviaire dans une seule structure.

1- UNE ENTREPRISE PUBLIQUE, UNIQUE ET INTÉGRÉE

Bien sûr, la première mesure est la réintégration immédiate de RFF dans la SNCF. Mais cela n'est pas suffisant. Si nous mettons an avant, à juste titre, le fait que l'ouverture à la concurrence des TER n'est pas une obligation, mais bien un choix politique, qui plus est, repoussé à 2019, nous devons partir de la réalité d'aujourd'hui : de nombreuses entreprises autres que la SNCF sont présentes

dans le domaine ferroviaire. Se contenter de combattre les privatisations futures, sans prétendre revenir sur les privatisations passées, ni sur la politique d'externalisation et de sous-traitance, c'est rester au milieu du gué. Ne pas revendiquer de revenir sur les ouvertures à la concurrence passées, reviendrait en effet à en accepter le fait accompli.

On pense naturellement aux entreprises privées de transport ferroviaire de marchandises comme ECR. Mais voyons également les activités externalisées ou sous-traitées y compris au sein du groupe SNCF ! Revendiquons le retour de ses activités dans la SNCF.

Revendiquer une entreprise unique exerçant seule le transport ferroviaire, induit nécessairement de revendiquer le retour au monopole public des transports ferroviaires au sein de la SNCF dans le secteur sous contrôle du Peuple et de ses élus, de ses agents, de ses usagers.

Cela nous amène à prendre position sur l'avenir des autres compagnies existantes et de leur personnel. Pour notre part, nous nous prononçons clairement pour l'intégration **sans contrepartie (par leur expropriation)** de ces entreprises dans la SNCF et l'intégration des personnels dans le statut des cheminots. Il nous faut être cohérents avec nous-mêmes : accepterions-nous de laisser à chaque embauché le choix de son statut ?
Dans cette logique, **tout ce qui, au sein du groupe, n'a pas vocation à être intégré dans la SNCF doit être rétrocédé, ce qui induit de fait la dissolution du groupe SNCF.**

Pourquoi ne pas pousser le raisonnement du monopole pour la maintenance et la régénération des infrastructures ? Les grands groupes de travaux ferroviaires (Colas Rail, ETF, Vechetti, Pichenot, Speno, TSO,...) font leur chiffre d'affaires et leurs profits par les seules commandes de la SNCF et de RFF !

Se pose la question de la modification d'un des critères d'obtention du statut : la clause d'âge. Ceci dans le but évident d'ouvrir celui-ci aux personnels de plus de 30 ans des entreprises privées qui seraient de fait nationalisées !

Cela permettrait aussi de mettre fin à l'imposture des embauches actuelles à la SNCF où la direction prend tour à tour prétexte de la lutte contre les discriminations ou du besoin de personnel expérimenté pour faire grandir sans cesse la part des contractuels dans les effectifs et menace par là la pérennisation du statut... Cette clause d'âge n'a plus lieu d'être depuis la réforme du régime spécial de retraites des cheminots qui ne prévoit plus de durée minimum de cotisation.

Que ce soit pour aujourd'hui dans le cadre de la bataille pour des effectifs à statut ou celui de l'intégration des personnels des autres entreprises privées fusionnées dans la SNCF, exiger l'abrogation de la clause d'âge s'impose.

Cette solution, « Tous au Statut », a aussi la vertu de la simplicité et rend caduque la perspective de la convention collective de branche et d'accord d'entreprise. Elle règle aussi la question de l'application pour tous des RH, dont le 077 et 677, ainsi que la sauvegarde de la CPR par l'augmentation du nombre de cotisants.

2- LE FINANCEMENT

Cette partie est essentielle puisqu'une proposition ne tient la route que si son financement est viable et possible. Nous proposons ici de séparer le problème en deux : la question de la dette et la question des financements actuels et futurs.

Tout d'abord la dette. Comme montré auparavant, elle est née après 1973 pour financer notamment les LGV. Les conditions d'emprunt ont été imposées par les gouvernements pour l'État ! Les investissements des infrastructures ferroviaires l'ont été dans l'intérêt de la Nation et de la population. Ils doivent donc être assumés par l'État. On aurait d'ailleurs du mal à imaginer que la DDE de l'époque emprunte pour financer le réseau routier ! La création de RFF en 1997 comme caisse d'amortissement n'a rien résolu en terme de dette et a en plus engendré une dégradation du réseau (puisque pas d'argent pour la maintenance) et des dysfonctionnements énormes du système ferroviaire reconnus aujourd'hui. **Il apparaît donc évident que l'État doive reprendre (enfin !) sa dette** comme l'Allemagne l'a fait en 1994.

C'est d'ailleurs en substance l'essence même du Service Public : assurer les besoins collectifs par un financement public !

D'un point de vue plus politique, en tant que citoyen, cette dette (comme la dette publique d'ailleurs) est complètement absurde. Si la création monétaire n'avait pas été privatisée il y a 40 ans, il n'y aurait aucune dette ! De plus, combien de fois a-t-elle été remboursée à ce jour ? Combien d'intérêts ont-ils été remboursés avec l'argent public ? Comment s'en sortir quand elle augmente sans cesse et qu'il faut ou faudra emprunter pour payer uniquement les intérêts ? C'est finalement un asservissement à perpétuité au Capital... Et si nous remettions les compteurs à zéro ?

Maintenant, les investissements pour les besoins actuels et futurs. Nous héritons aujourd'hui d'un réseau vétuste qu'il faut remettre à niveau d'urgence. Il faudra aussi investir dans de nouvelles installations pour par exemple transférer le transport routier sur le rail, qu'il soit de marchandises ou de messageries.

Pour s'affranchir du Capital et de la finance qui mettent le monde entier à feu et à sang, il faut trouver une solution alternative (revenir à une création monétaire d'avant 1973 ? à l'emprunt public ?). Il faut surtout revendiquer la mise à contribution des véritables bénéficiaires du fer (employeurs, chargeurs et grande distribution...). Ne pas emprunter implique qu'il faut prendre les ressources financières dans la valeur créée dans l'année, le PIB (peut-on d'ailleurs faire autrement ?). Actuellement, 40 % du PIB (contre 30 %, il y a 30 ans) est ponctionné par le Capital. Ces 800 milliards d'euros sont en grande partie mis en spéculation ; très peu sont réinvestis.

Nous avons ici une grande réserve de ressources inutilisée à notre disposition. Ne pourrait-on pas, à l'image de ce qu'il se fait à la sécurité sociale, **inventer une cotisation qui alimenterait (comme la retraite par répartition et l'assurance maladie, sans passer par l'accumulation financière dans des banques) une caisse d'investissement où les citoyens pourraient décider collectivement des choix à faire**, notamment pour les transports ? Cette richesse, produite uniquement par le monde du travail, lui reviendrait et serait redistribuée immédiatement pour des investissements choisis par la Nation, pour les besoins du peuple : c'est l'essence même du Service Public !

Il est évident que cette richesse qui serait attribuée à la SNCF par la Nation devra être gérée de manière démocratique par le peuple (les élus) pour le peuple (les usagers) par des contrats de longs termes SNCF/État.

La richesse que nous produisons est énorme, gérons-la démocratiquement !

3- MISE EN PLACE D'ÉTABLISSEMENTS MULTI-ACTIVITÉS PAR BASSIN D'EMPLOI

La production doit être basée sur la mutualisation des moyens au plus près des besoins. Comme il est dit fort justement dans nos propositions, la sécurité et la qualité du service ferroviaire rendu reposent sur la continuité et la complémentarité des métiers.

À l'image de nos syndicats de site, nous proposons la mise en place d'Établissements Multi-Activités, basés sur les nécessités quotidiennes du service public, reprenant en leur sein toutes les fonctions de cheminots permettant une plus grande réactivité au plus près du terrain.

Quel doivent en être le périmètre et la composition ? La référence qui nous vient sont les établissements d'exploitation (appelés un temps circonscriptions ou arrondissements) avec guichetiers, agents d'accueil, administratifs, aiguilleurs. Au passage, cela nous conduit à revendiquer la suppression des EIC.

Mais pourquoi ne pas y associer agents de l'équipement, de la Suge, du matériel, régulateurs, mais aussi agents de conduite, agents de trains ? Nous raisonnons bien sûr dans la perspective d'une entreprise unique et intégrée. D'ailleurs, c'est la réponse à la problématique des territoires de production que nous impose aujourd'hui l'entreprise, à la difficulté de militant, des élus et mandatés à couvrir ces territoires et aux instances qui s'éloignent de chaque cheminot.

La CGT se bat pour un syndicalisme de proximité, nous devons envisager la nécessité impérieuse d'une structuration de proximité, pour assurer un service public de proximité, tout en garantissant une cohérence nationale.

Ces questions ne sont pas tranchées dans la proposition de la fédération et il convient que chaque syndicat, dans le cadre du congrès, puisse donner son opinion à partir de la réalité vécue quotidiennement sur le terrain. La question des conditions de la participation des cheminotes et cheminots, de leurs représentants élus, à l'élaboration des objectifs de la production du service public ferroviaire quotidien et aux décisions d'y affecter le personnel nécessaire se doit aussi d'être une composante de notre projet.

PAS UNE CONCLUSION, MAIS UN APPEL AU DÉBAT

Cette contribution collective se veut un appel aux débats et à la réflexion. La densité et l'importance des questions soulevées dans ce texte font qu'elles ne trouveront probablement pas toutes des réponses lors du congrès. Elles demeureront posées au-delà.

Ce débat souhaité a aussi vocation à contribuer à alimenter idéologiquement les luttes pour qu'elles gagnent en conviction collective et donc en force. Le mouvement d'avril 2010 chez les cheminots avait laissé percevoir des besoins. Il est de notre responsabilité à tous d'y prêter attention.

Soyons tous conscients que la bataille que nous menons n'est ni catégorielle ni corporatiste. C'est une grande cause populaire qui concerne tous les citoyens et le peuple de notre pays ne comprendrait pas que la CGT cheminote ne fasse pas tout, dans ses orientations et dans ses luttes, pour que soit sauvegardé et développé un grand service public ferroviaire.

Ensemble, reconquérons un véritable service public (Voyageurs et Marchandises) au service du Peuple, exclusivement orienté vers la satisfaction des besoins sociaux de transport et d'aménagement du territoire et libéré de la voracité et de la rapacité du Capital.

Le 7 novembre 2013

Jean CALVARY
Secrétaire Général du syndicat CGT des cheminots UFCM Paris Montparnasse

Bertrand CLAVELIER
Secrétaire Général du syndicat CGT des cheminots de Chartres

Pierre GOGNAU
Secrétaire Général du syndicat CGT des cheminots de Trappes

Arnaud MARCINKIEWICZ
Secrétaire Général du syndicat CGT des cheminots de Paris Montparnasse