

**Cheminots
CFDT
en lutte !**



**S'appuyer
sur nos**

LE CHEMINOT
de France

n° 843 - 78^e année - bimestriel - juin/juillet 98 - 10 F

FGTE CFDT

AMERS...

Les cheminots et cheminotes se sont mobilisés pour remplir leurs missions de transport et de service public autour de la coupe du monde de football, mais aussi pour permettre l'acheminement de milliers de voyageurs pendant les vacances (pour leurs propres congés, ce fut un peu plus compliqué !) Pourtant ceux-ci ont de quoi être amers.

Amers, car la réponse du Ministère à l'attente d'une « réforme de la réforme » est consternante... Après 18 mois d'existence de RFF, la CFDT et les cheminots espéraient une nouvelle réforme ambitieuse... Au lieu de cela, le rôle de RFF se voit conforté.

L'État refuse de s'engager sur la voie d'un désendettement, en profondeur, du transport ferroviaire. La mesure prise sur 3 ans vise à stabiliser le seul endettement de RFF. Cet établissement cherche aujourd'hui à augmenter ses recettes (doublement des péages SNCF, entrée d'opérateurs privés) et à baisser les dépenses d'entretien et de fonctionnement des infrastructures avec des incidences sur l'emploi à la SNCF.

Le Ministre crée un Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire qui ne garantit pas l'unicité de la SNCF. Limité à un rôle consultatif, il ne peut que confirmer RFF dans ses missions.

Amers, car la situation des effectifs est tout aussi consternante. Il y a 1 an, certains nous accusaient de faire la « fine bouche » au regard des 1000 emplois supplémentaires et des 1000 emplois jeunes créés. Force est de constater au regard de leur répartition, que la CFDT n'avait pas tort et que les cheminots manquent cruellement dans tous les secteurs liés à la production.

Amers, car les salaires sont au point mort, incitant à la multiplication des actions catégorielles.

Amers, car la loi Aubry n'inclut pas la SNCF dans les dispositifs d'aides prévus par la loi sur les 35h. Le ministre des Transports n'a pas répondu à nos questions sur le financement des embauches nécessaires à la mise en oeuvre de la réduction du temps de travail. C'est pourtant le ministre de tutelle qui est responsable, par décret, de la durée légale annuelle du temps de travail à la SNCF.

À n'en pas douter, cette amertume peut se transformer en colère si gouvernement et direction restent dans les mêmes dispositions une fois la grande communion sportive terminée et les vacances passées.

Denis ANDLAUER

acquis pour construire l'avenir

Médecine de soin

Le libre choix du médecin

...remis en cause par la CP

Tout assuré social peut signer un contrat annuel avec le médecin généraliste de son choix. Cela permet notamment de ne régler que le tiers payant lors des visites. La Caisse de Prévoyance vient de refuser ce droit aux cheminots en activité, considérant que le service médical SNCF joue déjà ce rôle.

C'est pour la CFDT, une remise en cause du libre choix du médecin.

Pourquoi la caisse refuse-t-elle cette possibilité aux cheminots qui le désirent alors qu'elle applique sans restriction toutes les conventions nationales ?

De nombreux cabinets médicaux ont été fermés, la répartition géographique des médecins de secteur ne permet plus, dans de nombreuses régions d'avoir un médecin SNCF près de chez soi.

Ces raisons de proximité, de confort ou de choix personnel exis-

tent. Ce n'est pas remettre en cause le service médical ni le régime spécial que d'accorder aux cheminots la possibilité de signer un contrat annuel avec leur médecin généraliste. Dans les faits cela ne fera pas que les agents retournent plus nombreux dans les cabinets médicaux SNCF.

La mesure prise par la Caisse de Prévoyance est injuste car elle contraint à avancer le prix de la consultation. C'est oublier que les bas-revenus existent dans l'entreprise, qu'un des postes d'économies des ménages en difficulté est souvent celui de la santé. En clair, le libre choix du médecin est un droit acquis pour ceux qui en ont les moyens !

Seule la CFDT a voté pour l'application du dispositif conventionnel aux cheminots.

Serge MAZAT

Dispositif conventionnel concernant le choix d'un médecin référent

L'arrêté du 17 octobre 1997 a approuvé l'avenant n° 1 à la Convention médicale des médecins généralistes. Il prévoit que tous les assurés ou leurs ayants droits âgés de plus de 16 ans ont la possibilité de signer, avec le médecin généraliste de leur choix, un contrat annuel.

Aux termes de ce contrat :

- > **le médecin** s'engage à devenir le médecin référent de son patient. Il est tenu :
 - d'appliquer le tiers-payant
 - de respecter les tarifs conventionnels (s1)
 - de respecter les recommandations de bonne pratique et référentiels établis par l'ANAES
 - de prescrire (pour au moins 10 %, dont 3 % de médicaments génériques) les équivalents thérapeutiques les moins onéreux, parmi les médicaments figurant sur une liste établie par la CCPN (Commission Consultative Paritaire Nationale)
 - de tenir un dossier médical, éventuellement informatisé, qui reste propriété du patient
 - de remplir le carnet de santé
 - d'obtenir toutes les informations médicales des autres médecins auxquels il adresse le patient
 - de participer aux actions de prévention retenues par les Caisses signataires.

> **Le patient** s'adresse pour toute demande de soins au médecin référent, sauf circonstance particulière «susceptible d'être justifiée», et bénéfice du tiers-payant et des tarifs conventionnels,

> **La Caisse d'assurance maladie** rémunère le médecin sous la forme d'un forfait annuel de 150 F (payable en 2 fois) par patient ayant contracté, majoré de 30 F si le médecin utilise le réseau informatique.

Cet avenant conventionnel fera l'objet d'un bilan, avant renouvellement éventuel, au bout d'une année d'expérience.

A nos lecteurs

L'actualité de la «réforme de la réforme» ne nous a pas permis d'inclure la suite «annoncée» du palpitant feuilleton sur «l'avenir du syndicalisme»... Ce n'est que partie remises pour septembre avec un dossier sur EDYL (Exploitation dédiée d'intérêt local), un article sur l'avenir du Sernam ...

Position de la Caisse de Prévoyance

Agents

Dès lors que le service médical offre déjà tous les avantages prévus par le dispositif de médecin référent (prise en charge intégrale des soins, tiers-payant, tenue du dossier médical), il n'y a pas lieu d'appliquer le dispositif, qu'il soit demandé pour un médecin SNCF ou un médecin extérieur à la SNCF.

Par ailleurs, les dispositions du règlement PS 10 B (article 4) prévoient qu'en cas de recours à un médecin extérieur en libre-choix, l'agent procède au paiement direct des actes, ce qui exclut dans ce cas une application du dispositif conventionnel.

Ayants droits

Dans le cas particulier où un agent signe un contrat avec un médecin référent (SNCF ou extérieur) pour ses seuls enfants âgés de moins de 16 ans, la Caisse de Prévoyance ne s'opposera pas à l'application du dispositif. Dans ce cas, seuls les actes dispensés aux enfants seront réglés en tiers-payant.

Pensionnés et Ayants droits

En ce qui concerne les retraités et les ayants droits, la CP qui a toujours adopté les dispositions conventionnelles dès lors qu'elles n'étaient pas contraires à son règlement intérieur, a décidé d'appliquer le dispositif.

Le Cheminot de France

Directeur de la publication : Bruno Dalberto

Rédacteur en chef : Denis Andlauer

CFDT Cheminots - 168 rue Lafayette - 75010 Paris
Tél 01 53 35 00 30 - Fax 01 53 35 00 31

N° commission paritaire : 77D73

Imprimerie MICROPADY - 2 bis, rue du chemin de l'Eure - 75020 Paris

Maquette Brie Catherine - Photos : CAV SNCF, CFDT Cheminots, Alain Dodeler, Jean-Marc Fabbro

Abonnement : 50 F (pour un an)

Sommaire

Remise en cause du libre choix du médecin.....	2
Manifestation contre la déréglementation	3
Métiers: ADC/ECT/Matériel	4/5
CRLO : ca doit bouger !	6
Dossier : avenir de la SNCF La «méforme de la réforme»	7/8/9/10/11
Facilités de circulation	12/13
Retraite : l'intox continue.....	14/15
1968 - 1998	16

Manifestation de Luxembourg

Déréglementation

... les cheminots européens manifestent

Le 18 juin, à l'occasion de la réunion des ministres des transports européens, toutes les organisations syndicales européennes de cheminots ont manifesté ensemble leur opposition à cette vague libérale dans le domaine des transports.



<DR> CFDT

Résolution de la FST

Fédération Syndicale Européenne dans les Transports

Dans l'intérêt des cheminots et de l'avenir du système ferroviaire en Europe, les organisations syndicales de la FST revendentiquent la mise en oeuvre des mesures suivantes :

- Une évolution raisonnable et tournée vers l'avenir de la politique européenne des transports qui se fonde sur le Livre Vert « Vers une politique de prix juste et efficace dans les transports ». Le Livre Vert doit devenir un Livre Blanc.
- Ceci implique que l'interdiction de conduire la nuit et les dimanches pour les transports par route soit maintenue avec fermeté et que les priviléges fiscaux injustifiés accordés à certains transports soient éliminés.
- Les conditions cadres dans les transports sont à harmoniser par une organisation des règlements sur le temps de travail dans la route plus sociale et par des contrôles plus sévères.
- La définition de normes sociales minimales dans le secteur des transports au niveau européen.
- La directive 91/440 prévoit la séparation des procédures comptables des infrastructures et des exploitations. D'autres mesures relèvent de la compétence des Etats membres... En vue de pouvoir influer sur la politique des transports, il ne faut pas autoriser l'imposition d'une séparation accrue entre l'infrastructure et l'exploitation.
- Plutôt que s'entêter à diviser et fragmenter, les entreprises ferroviaires européennes devraient enfin opérer un rapprochement pour mener à bien de sérieuses négociations de coopération. Une politique européenne concertée des transports ferroviaires s'impose de toute urgence.
- A cette fin, les entreprises ferroviaires doivent représenter ensemble leurs intérêts dans le cadre de la politique des transports et la politique économique, et s'avérer plus efficaces qu'elles ne l'ont été jusqu'à présent...
- Les domaines d'action, qui présentent aux yeux de la Commission européenne un intérêt particulièrement vital, sont les domaines complexes de l'interopérabilité, de l'harmonisation des normes de sécurité, de l'harmonisation des normes de formation et de l'apprentissage linguistique du personnel.
- Une véritable coopération suppose d'accorder une priorité beaucoup plus importante à la recherche et au développement en commun de technologies ferroviaires qui soient orientées vers l'avenir et vers des interfaces modaux plus efficaces.
- Le financement de Réseaux transeuropéens.
- La FST insiste pour faire partie des négociations et des processus de décision en sauvegardant les acquis sociaux et en assurant leur développement ultérieur.

(Bruxelles, le 27 mai 1998)

La CFDT se félicite de cette convergence et de la réalisation de l'unité des organisations syndicales cheminotes européennes.

La commission de Bruxelles en veut toujours plus : plus de libéralisme, plus de concurrence, plus de déréglementation. Elle trouve que l'apparition d'entreprises ferroviaires privées est trop lente. S'inspirant du Livre Blanc sur les transports ferroviaires en Europe, la commission préconise de nouvelles mesures qui ont été présentées au Conseil des Ministres Européens le 18 juin et qui seront définitivement arrêtées en décembre prochain.

Ses nouvelles propositions sont dangereuses ...

La commission de Bruxelles veut imposer l'ouverture à la concurrence de 5 % du transport du fret dans chaque pays (avec l'objectif d'atteindre 25 % dans 10 ans).

Elle propose que les entreprises ferroviaires ne soient plus obligées de posséder des moyens de traction pour réserver et acheter des sillons. En clair, la SNCF serait obligée de « tirer » des trains pour le compte de compagnies privées !

Elle veut rendre systématique les appels d'offres pour les contrats de service public de transport. Encore une façon d'imposer des opérateurs privés comme Vivendi (l'ex-CGE).

Face à Bruxelles, l'organisation des syndicats européens est nécessaire

Une délégation des 12 pays européens a été reçue par le Président du conseil des ministres des transports pendant la manifestation.

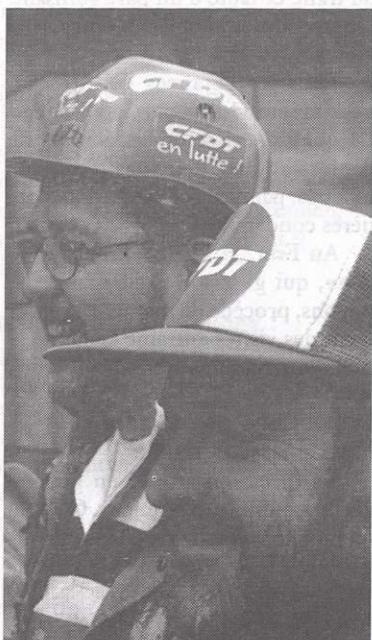
Après avoir vanté les bienfaits de

la déréglementation, il a tout de même convenu qu'avant de prendre toute décision définitive, il était prêt à rencontrer une nouvelle délégation des syndicats européens.

Pour préparer cette future rencontre, les organisations syndicales ont prévu de se rencontrer les 6 et 7 octobre à Vienne afin d'arrêter une position commune et d'organiser une nouvelle journée commune d'action.

Faire à nouveau pression sur les gouvernements respectifs et la commission européenne est en effet indispensable si on ne veut pas voir les directives les plus libérales s'imposer demain aux cheminots français.

Jean Pierre BINETRUY



<DR> CFDT

Sécurité

Pas à l'abri d'une catastrophe

Le déraillement de l'ICE en Allemagne met à nouveau en lumière la politique du risque calculé dans le domaine de la grande vitesse ferroviaire.

D'après nos informations, de plus en plus d'indices confirmeraient la thèse d'une rupture de bandage d'essieu avant l'accident. Une telle catastrophe interpelle plus d'un cheminot du Matériel.

Comment ne pas s'inquiéter alors que la politique de la Direction du Matériel se limite à rouler au moindre coût ? À la Maintenance, cette politique est partout visible.

Dans les grands ateliers de révision générale, certains technocrates rêvent de renover des rames TGV PSE en 20 jours, sans effectif supplémentaire sur fond de flexibilité généralisée.

Dans les dépôts, la pression des besoins du Transport est de plus en plus forte, du fait de l'augmentation du trafic et faute d'un parc suffisant. On tire sur les kilomètres entre deux visites.

Pour les gérances voitures, là, c'est même visible par le voyageur. La qualité baisse et les défauts de confort augmentent (pas d'eau aux toilettes, panne de climatisation, portières condamnées, ...).

Au Fret, la filiale «France Waggon», qui gère son petit monde de wagons, procède de même. L'espace-ment des visites entraîne la suppression d'un grand nombre de visiteurs.

La politique du moindre coût n'est pas sans risque

La direction atteste en général que le matériel résiste mieux. C'est du moins le résultat de certaines investigations présentées par les «super-technocrates» de l'entreprise SNCF ! Mais quand même... à ces Messieurs, la CFDT dit prudence... et s'interroge. Comment expliquer que des rames

TGV sortant de rénovation aient pu prendre feu en 1997 ?

Sans vouloir rentrer dans le détail, les délégués du personnel CFDT ici et là soulèvent quotidiennement de grave manquement à la sécurité et alertent l'entreprise sur les difficultés de la Maintenance.

Pourquoi s'entête-t-on à l'extension de pas de visite, de révision générale, autour de locomotives anciennes thermiques ou électriques (BB 67000, 66000, 16500, 25 000, 7100,...) ? Ceux qui ont autrefois conçu les fiches de réparation avaient probablement des raisons pour ne pas aller au-delà.



Lors de la Coupe du Monde de Football, la SNCF a essayé de faire tourner encore plus son matériel. Objectif 99 % du parc TGV, pourvu que cela passe... mais après ? Pour la CFDT, il y a tous les ingrédients qui malheureusement un jour, risquent de nous conduire à la catastrophe, car malgré tout, les TGV ne sont pas à l'abri d'un accident.

Rappelons l'un des principes de base à la Maintenance : «Avec l'augmentation de la vitesse, des parcours, il y a tout lieu d'augmenter les fréquences des contrôles d'usures d'organes».

Hubert MENGER

Une situation conflictuelle dans les ECT

Le 13 mai, journée d'action nationale, les agents commerciaux des trains (ACT) étaient massivement en grève. Preuve que le mécontentement est grand dans cette filière. La CFDT avait appelé à une action de toutes les catégories, interpellant à la fois le Ministère et la Direction sur les salaires, la réduction du temps de travail, l'emploi, et l'abrogation de RFF.

Dans les ECT, le contentieux est lourd depuis 97 et les roulements sont tendus au maximum.

Dès le début de l'année, la CFDT a pris l'initiative et proposé d'engager à nouveau une action nationale unitaire, reconductible en assemblée générale, comme en mai 97.

Aucun accord n'a pu se faire sur cette base. Cependant, la fébrilité à

l'approche de la Coupe du Monde de Football a amené chacun à se lancer dans des actions confuses. Ceux qui se refusaient depuis plusieurs mois à toute action, ont imposé un préavis de grève carrée pour le vendredi 5 juin. D'autres, emboitant la tactique de la FGAAC en médiatisant une «position radicale» et catégorielle au moment de la Coupe du Monde, avaient déposé un préavis de grève reconductible alors qu'ils s'étaient refusés à déposer un préavis national de grève pour le 13 mai !

Il est clair que ces pratiques, et le choix de la période du mondial ont été des facteurs de divisions supplémentaires qui ont nuit à la mobilisation.

La CFDT reste donc sur ses positions et réaffirme qu'il faut préparer ensemble une action puissante afin de

Défendre les ADC Foot... ou pas !

À l'occasion du «mondial» la presse internationale s'est faite l'écho de cette «particularité» des grèves dans les transports en France. Pour les ADC CFDT, l'action pour l'amélioration des conditions de travail et la revalorisation du métier est une lutte constante, qui passe par une remise à plat du fonctionnement actuel dans l'unité syndicale la plus large.

Pourquoi attendre qu'un événement comme la Coupe du Monde de Football ait lieu pour soi-disant défendre la cause des ADC ? Les agents de conduite ont toujours su se défendre dans n'importe quelles circonstances et n'ont jamais eu besoin du prétexte d'un événement -fut-il mondial- pour le faire ! Nous sommes convaincus qu'une action entravant gravement le bon déroulement du mondial aurait eu un effet dévastateur pour les ADC. Qui peut croire que la population pouvait nous soutenir dans un tel contexte ?

La CFDT ne craint pas les actions dures et l'a largement démontré, mais elle revendique également

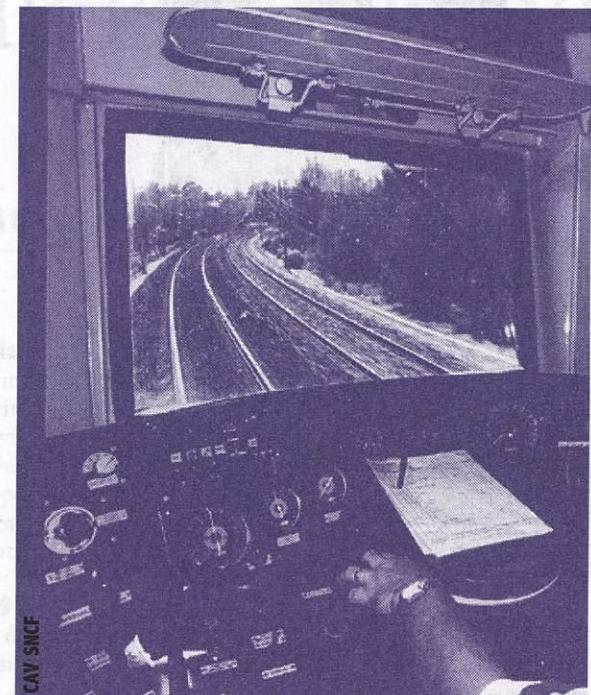
l'esprit de responsabilité ! Esprit de responsabilité si souvent mis en avant par une FGAAC qui s'en est servi par le passé pour expliquer la signature d'accords salariaux au rabais ! La revendication d'une meilleure reconnaissance du métier d'ADC est fondée, mais ne passe pas seulement par le niveau de rémunération. Les effectifs, les conditions de travail, les foyers, l'état de nos engins moteurs, ... sont des sujets tout aussi importants qui eux aussi conditionnent nos rémunérations.

La FGAAC met le métier et le devenir des ADC en danger !

La FGAAC n'a aucunement tenté de créer l'unité syndicale et fait cavalier seul depuis le début. Plus grave, elle rejette systématiquement toute possibilité de mener une action commune quelque soit le sujet. Le débat n'est pas de savoir quelle est la meilleure grille entre celle réclamée par la FGAAC et la grille actuelle de la SNCF ! Pour la CFDT, les deux sont mauvaises car aucune des deux ne permet de garantir aux ADC un déroulement de carrière correct. Tous les ADC devraient pouvoir partir au bout de 20 années de conduite à la position maximum de la grille. Or ce n'est pas le cas, et l'action de la FGAAC n'arrange rien sur ce point. Le système actuel de rémunération (traitement, indemnité de résidence et primes de traction) est complètement obsolète.

Quelles sont nos priorités et quelle sera notre action future ? Pour la CFDT, la revalorisation du métier d'Agent de Conduite passe par une remise à plat du fonctionnement actuel de la grille salariale et du système de primes.

GTN ADC



Que demande la CFDT ?

La grille salariale, le déroulement de carrière :

- une revalorisation du coefficient des positions dans la grille des ADC (nombre de «points»),
- alignement sur celui des cadres des pourcentages de passages en positions (30 %),
- passage d'une position sur l'autre au maximum tous les deux ans,
- suppression du grade de TB1,
- embauche systématique sur un grade conduite (TA1),
- passage à TA2 ou TB2 dès la réussite de l'examen,
- accès au niveau supérieur au maximum après 9 années (14 actuellement).

Les primes de tractions et les sujetions :

- une refonte complète du système des primes de traction et notamment par la création d'une Prime de Qualification Mensuelle Minimale (PQTM) qui serait une véritable reconnaissance de la pénibilité du métier d'ADC, notamment en cas de maladie, descente de machine, etc.,
- rééquilibrage des charges de travail pour mettre fin à la course aux km perpétuelle qui ne garantit rien du tout,
- les sujetions doivent être rémunérées suivant la réalité de la contrainte et non en fonction de la qualification (week-end, déplacement, nuits, isolements...),

CRLO/CRLOH



J.M FABBRO

Des avancées

3 types de mesures ont été arrêtées par la direction du Fret.

Déroulement de carrière

La direction s'engage à porter la proportion de postes requérant la qualification C de 35 à 50%. Cette mesure devrait amener au moins 200 nominations supplémentaires et prendra effet à partir des notation d'avril 99, l'année 98 devant permettre d'identifier quels postes seront requalifiés.

Cette mesure étant nationale, les délégués CFDT agiront pour obtenir que cette proportion de 50% soit appliquée dans chaque établissement.

Prime de travail

La SNCF crée un code de prime 4 applicable à l'ensemble des conducteurs de locotracteur et payé dès lors que le conducteur sera placé sur un poste exigeant la compétence conduite, sans condition de durée journalière de conduite.

Cette mesure améliore la situation de tous les conducteurs qu'ils soient à la qualification B ou C (actuellement les agents passant à C perdent le bénéfice du code de prime 4). La CFDT a obtenu qu'en cas de mutation sur un poste ne requérant plus les compétences conduite, l'agent continue de percevoir ce code de prime spécifique sous forme d'un complément de rémunération, liquidable pour la retraite.

Prime complémentaire

Une prime complémentaire (PC) est créée. Elle comporte 2 taux. La PC1 (6,54 F) est payée lorsqu'un conducteur assure au moins 4 heures de conduite. La PC2 (15,95 F) est payée en cas de conduite d'au moins 6 heures ou d'au moins 4 heures lors de desserte en ligne ou de conduite dans certains zones à forte densité de circulation.

Pour la CFDT, le versement de la PC est soumis à des conditions de temps de conduite, ce qui n'assure pas un paiement correct de la qualification. Dans tous les établissements, il sera de notre responsabilité de faire en sorte que chaque conducteur touche au moins la PC1, avec comme objectif le paiement de la PC2 pour tous.

Ça doit changer !

Depuis un an, la pétition nationale CFDT a permis d'unifier les revendications du personnel et des autres organisations syndicales.

Elle a permis de déboucher sur une des plus grandes grèves dans cette filière, contraignant la Direction à ouvrir les négociations.

Il se sera écoulé près d'un an entre les premières rencontres bilatérales direction du Fret/organisations syndicales, et la réunion de la CPC Fret concluant les activités du groupe de travail «spécial CRLO».

Tout au long de ces rencontres la CFDT a avancé des propositions pour assurer aux CRLO la reconnaissance et le paiement de leur qualification.

La direction du Fret a fait à des avancées suite à la forte mobilisation des CRLO lors de la journée de grève du 5 juin. Elles permettent d'améliorer la situation des conducteurs de locotracteur. Mais la direction continue à se situer dans le cadre d'une extension de la polyvalence des CRLO, ... ne désespérant pas à plus long terme de faire disparaître le grade.

La CFDT a pris acte des avan-

cées, mais la direction se trompe si elle croit que ces mesures suffisent à satisfaire les CRLO car «rien ne sera plus jamais comme avant» !

C'est désormais dans chaque région que la CFDT continuera d'agir pour obtenir de nouvelles avancées, et combattre l'augmentation de la polyvalence.

Mais c'est également au niveau national que l'action continue pour la création d'une filière CRLO, avec un déroulement de carrière sur les qualifications B et C, le passage automatique à C après un certain nombre d'années de conduite et l'attribution d'une prime complémentaire journalière de 50 francs, payée dès la première heure de conduite et sans condition.

Benoit VINCENT



J.M FABBRO

Dossier

Avenir de la SNCF

La méforme de la réforme

Résumé des épisodes précédents

● Janvier / février 97

La réforme du ministre RPR, Bernard PONS, consiste à faire exploser la SNCF en 2 entités, l'une propriétaire (RFF) et l'autre exploitant (SNCF) du réseau ferroviaire français.

Tandis que grèves et manifestations se multiplient (notamment à l'appel de la CFDT), l'opposition de gauche à l'Assemblée Nationale bataille ferme contre la création de RFF assurant que si elle revient au pouvoir, elle abrogera la loi créant RFF.

● Juin / Juillet 97

Dans la poussée du mouvement de nov-déc 95, la gauche se trouve propulsée au gouvernement. Le ministre des Transports, J.C. Gayssot, nous annonce alors qu'il va «réformer la réforme» ... sans toutefois préciser ce que cette intention recouvre.

Pendant ce temps, RFF s'installe et fait pression sur les coûts d'infrastructure, dégradant les conditions de travail des cheminots. Son Président, C. Martinand, nommé par la droite et laissé en place par la gauche, se présente comme le grand patron du ferroviaire et se répand en interview «*poil à gratter*» (c'est son terme favori !) dans la presse française et britannique. La séparation entre Maîtrise d'Ouvrage et Maîtrise d'Oeuvre (MOA/MOE) amène de son côté un ralentissement des travaux de maintenance du réseau, s'accompagnant de contrôles tatillons de la part de RFF.

● Décembre 97

Après la publication du décret du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'utilisation du Réseau Ferré National fixant le montant maximum des redevances de la SNCF à 5,85 GF pour 97 et 6 GF pour 98 («*A consistance du réseau et à volume de circulation ferroviaire inchangés par rapport à 96*»), un arrêté du 30 décembre 97 vient compléter les termes de la tarification en fixant les tarifs pour chaque «*section élémentaire*» du réseau répartie en «*catégories et sous-catégories*»... Ce monument de bureaucratie ne suffit cependant pas à assouvir la soif de nos hauts fonctionnaires.

● Mai 98

Martinand, le patron de RFF, lance seul un débat «*national*» sur le thème : «*Quelle politique tarifaire pour l'usage des infrastructures ferroviaires ?*» ... pour l'après 98, en proposant le doublement des redevances de la SNCF.

● Juin 98

J.C. Gayssot, ministre des Transports, présente le 19 juin sa «*réforme de la réforme*», qui ne dit mot du grand débat national lancé par RFF... et pour cause !

Comme nous allons le voir, non seulement l'Etat ne reprend pas un iota de la dette, mais il fait l'impasse sur l'équilibre des comptes de l'EPIC RFF ... qui se retourne vers la SNCF en augmentant les péages...!

Jean Claude GAYSSOT a présenté le 19 juin sa «réforme de la réforme»

... Les cheminots attendaient un rétablissement de l'unicité de l'entreprise, éclatée par la loi PONS (le précédent ministre des Transports RPR), au lieu de cela, le gouvernement vient de conforter RFF dans son rôle de propriétaire des infrastructures en décidant de «stabiliser» sa seule dette !
Pire, il laisse le président de RFF proposer un doublement des péages pour que la SNCF circule sur ses voies.

La CFDT explique dans ce dossier la «méforme» de cette réforme et surtout combien pèse le «chaînon manquant» que sont les «péages d'infrastructure» sur l'avenir de la SNCF.

La méforme de la réforme

Gayssot réforme la réforme

...L'analyse de la CFDT

Les trois grands axes de la «réforme de la réforme»

● Rechercher une solution durable au surendettement hérité du passé

(...) Le Gouvernement, sur ma demande, s'est engagé à viser tout d'abord la stabilisation de la dette sur la base d'engagements pour les 3 années 1999, 2000, 2001 (...).

● Renforcer l'unicité du secteur public ferroviaire

(...) en instituant (...) dès à présent un Conseil Supérieur du service public ferroviaire. Ce Conseil Supérieur aura pour missions essentielles : - de veiller à l'évolution équilibrée des entreprises du secteur ferroviaire, la SNCF et RFF, et au respect de leurs missions de service public, - de concourir à la coordination entre ces entreprises, - de débattre des stratégies de développement du transport ferroviaire et de la consistance du réseau, - d'évaluer l'efficacité économique et sociale globale et l'organisation du secteur ferroviaire pour proposer, s'il y a lieu, les évolutions nécessaires. Ce Conseil pourrait, en outre, être une instance de consultation sur les décisions concernant le transport ferroviaire, les projets de textes d'ordre législatif ou réglementaire, nationaux ou communautaires, les schémas de service de transport, les conventions entre les deux entreprises... (...). Ce Conseil n'interviendra pas dans la gestion des deux établissements et ne se substituera pas aux décisions et choix qui sont de la responsabilité du Gouvernement (...).

● Concevoir de façon plus dynamique l'emploi et le dialogue social

(...) La réduction du temps de travail, les gains de trafic permettent d'envisager l'arrêt définitif de cette spirale de baisse des effectifs. De même, les cheminots peuvent constater que leur statut, avec notamment leur régime spécial de retraite et de prévoyance, n'est pas remis en cause par le Gouvernement. Je m'en porte garant. (...)

Extraits de l'intervention de J.-C. GAYSSOT lors de la table ronde du 19 juin 98

La dette reste entière

Les besoins de financement pour stabiliser la dette de RFF et lui permettre d'équilibrer ses comptes étaient évalués à environ 16 milliards de francs par les parlementaires responsables du dossier au moment du vote de la loi Pons.

Malgré une dotation en capital de 10 milliards en 98, la dette de RFF continue à croître de manière exponentielle.

Les aides publiques qui transitent par la SNCF doivent être «pérennes» et ne pas être remises en cause à chaque bud-

get de l'Etat ou à chaque collectif budgétaire. Elles doivent se traduire dans des dispositions législatives, notamment au travers d'un «repeignage» de la LOTI (loi d'orientation et d'aménagement du territoire votée sous Fiterman)

La dette d'infrastructure, mise au compte de RFF, doit être reprise par l'Etat, quels que soient par ailleurs les mécanismes financiers mis en œuvre pour assurer l'amortissement de cette dette.

Le CSSPF : quels pouvoirs ?

Au vu des premiers éléments fournis par le ministère, le Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire (CSSPF) ne sera pas en mesure de rétablir les conditions d'unicité de l'entreprise, RFF étant maintenu dans ses missions.

Sa fonction étant essentiellement consultative, il n'aura que peu de pouvoir sur la remise à plat des relations entre deux EPIC aux intérêts divergents. Sans pouvoir coercitif, ce conseil n'aura pas les moyens de résoudre les contradictions d'intérêt entre RFF et SNCF.

Pour la CFDT : si la piste d'une structure de coordination n'est pas à écarter, ce type d'institution doit être élargi à l'ensemble des infrastructures pour être un élément d'harmonisation des conditions de concurrence inter-modale. Le Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire, doit au minimum avoir des pouvoirs allant au-delà de la simple consultation par le Ministre.

Le CSSPF doit être chargé de l'inventaire et du bilan de l'expérimentation de la régionalisation. Il doit être doté de pouvoirs larges en matière de répartition des dotations pu-

bliques (péréquation inter-régionale). Il doit être le garant de la cohérence des différentes conventions et assurer la coordination des relations entre autorités organisatrices. Il doit être consulté avant tout transfert modal et sur tout appel d'offre visant à transférer une partie du service à un opérateur privé.

Le CSSPF doit pouvoir superviser la Maîtrise d'Ouvrage des travaux importants faisant appel à des investissements de fonds publics (nouvelles LGV,...), la SNCF assurant la totalité de la Maîtrise d'Oeuvre ainsi que la Maîtrise d'Ouvrage déléguée pour les travaux d'infrastructure de moindre importance.

En tant que gestionnaire de l'infrastructure, la SNCF doit recouvrir la propriété de l'ensemble des infrastructures transférées à RFF. Le CSSPF doit avoir en charge la définition de la consistance du réseau après débat dans les CESR (conseil économique et social régional), le CES et avis du CNT (Conseil National du Transport).

Le CSSPF doit être saisi des directives européennes concernant les chemins de fer et doit en approuver les décrets de transcription avant leurs mises en oeuvre.

...Une idée qui n'est pas toute neuve !

La «modernisation du dialogue social» présentée comme l'un des trois piliers de la réforme de la réforme s'oppose de fait à «l'autonomie de gestion» telle qu'elle a toujours été défendue par l'Etat ... cela ne nous perturbe pas pour autant, à condition que la démarche soit cohérente !

La période actuelle est marquée par la négociation de la Réduction du Temps de Travail. Le ministère des Transports a une responsabilité essentielle sur cette question, puisque

c'est lui qui fixe par décret le temps de travail annuel à la SNCF. Il lui appartient donc de donner dès maintenant une indication sur le volume de compensations qui s'appliquera à la SNCF et ce, dès 1999.

Les cheminots ne comprendraient pas que la Direction se présente sans aucune marge de manœuvre et négocie à masse salariale égale, sous prétexte qu'elle est exclue des aides financières de la loi Aubry.

Ce que Gayssot ne dit pas ... pages 10/11

Le ministre des Transports ne dit pas un mot sur les péages d'infrastructure. Or, ce «chaînon manquant» est bien la pierre angulaire des rapports entre l'Etat et la SNCF, via RFF.

Réseau Ferré de France

QUELLE
POLITIQUE
TARIFAIRES
POUR
L'USAGE
DES
INFRASTRUCTURES
FERROVIAIRES ?

DOCUMENT
POUR LA CONSULTATION
MAI 1998

Avenir de la SNCF

Le chaînon manquant de la réforme de la réforme

Le ministre des Transports ne dit pas un mot sur les péages d'infrastructure.

Or, ce «chaînon manquant» est bien la pierre angulaire des rapports entre l'Etat et la SNCF, via RFF. Dans un texte d'inspiration néolibérale, le Président de l'EPIC RFF, C. Martinand lance dès le mois de mai 98 un débat national sur la «politique tarifaire pour l'usage des infrastructures ferroviaires». Sans aucune concertation préalable avec la SNCF, mais semble-t-il avec l'accord tacite du ministre des Transports, RFF décide de consulter les «principaux acteurs économiques et sociaux concernés» en proposant «d'éclairer ses réflexions grâce aux travaux d'une commission d'experts».

Pourquoi lancer un tel débat autour des seules infrastructures ferroviaires, et non sur l'ensemble des infrastructures terrestres ?

Pourquoi ne pas rappeler le rôle de l'Etat dans son rôle d'aménagement du territoire, et donc sa responsabilité de financement des infrastructures ?

Décomposition de la tarification

● Droit d'accès

Il est fixe et forfaitaire, il est applicable à toutes les lignes.

Argument du ministère : «son prix est le même quel que soit le nombre de sillons réservés, la SNCF paie une fois pour toute, alors qu'elle utilise un grand nombre de sillons, tandis qu'un tiers paie le même prix pour utiliser 1 seul sillon!...». C'est le mécanisme le plus protecteur. Il conforme par une barrière économique la barrière juridique (propos d'un conseiller du ministère) ... «sans toutefois constituer une barrière à l'entrée (texte Martinand) et tout en ayant aucun caractère discriminatoire» (art. 5 du décret 97 446).

Comprend qui peut !

● Droit de réservation

Il est nuancé suivant la période. Il est à acquitter que le train circule ou pas.

Il permet de procéder à une ristourne sur les périodes creuses.

● Droit de circulation

Il tient compte de la distance parcourue, du type de convoi, du tonnage,

...de l'âge du mécano et toutes ces sortes de choses palpitantes...!



Compte d'exploitation de RFF en 1998 en Milliards de Frs (GF)

Rémunération du gestionnaire délégué (SNCF)	16,6	Redevances d'utilisation de l'infrastructure (péages SNCF)	6,1
Achat d'électricité	2,1	Contributions (de l'Etat) aux charges d'infrastructure	11,8
Divers	0,6	Vente d'électricité	2,1
Charges d'exploitation courante	19,3	Divers	0,6
Dotations aux amortissements	6,3	Produits d'exploitation courante	20,6
Total des charges d'exploitation (hors électricité)	25,5	Excédent brut d'exploitation	1,4
	23,5	Reprise sur subventions d'investissement	0,3
		Total des produits d'exploitation	20,9
		(Hors électricité)	18,9
		Résultat d'exploitation	-4,6

Péages d'infrastructure ...RFF présente la facture



coûts», il affirme que le «rééquilibrage du compte d'exploitation de RFF implique une hausse substantielle des redevances d'utilisation de l'infrastructure (visant) un volume de redevances de l'ordre de 10 à 12 GF (...) dès 1999».

de la dette».

Plusieurs scénarios ont été élaborés par le Ministère pour contribuer à résorber la dette de RFF. Tous prévoient à la fois :

- une augmentation des redevances de l'utilisation de l'infrastructure par la SNCF (à 12 GF),
- un effort de l'Etat tant par une augmentation des subventions pérennes transitant par la SNCF (SRV, Transport Combiné, taxe professionnelle, ...) que par une reprise partielle de la dette variant de 50 à 80 GF.

Le Ministère n'a retenu que la plus mauvaise de ces options en ne proposant que de «stabiliser l'endettement» de RFF sans rien prévoir de sa résorption à long terme. Quant aux «dotations de transit», nous attendons vivement leurs traductions dans la loi de finances 99.

Denis ANDLAUER
Benoit VINCENT

Charges financières	GF	Produits financiers	GF
Intérêts sur dette SNCF	8,7		
Intérêts sur dette nouvelle	1,5		
Total des charges financières	10,2		
		Total des produits d'exploitation	-
		Résultat financier	-10,2

La vraie nature de RFF

Ce qui aurait pu être un simple débat comptable dans le cadre d'une entreprise intégrée, puis devant faire l'objet d'un débat public faisant émerger les responsabilités de l'Etat en matière de financement des infrastructures devient maintenant un débat de «marchands de tapis» entre deux EPIC. Chacun vise à son propre équilibre comptable, permettant une fois de plus à la tutelle et au Ministère des Finances de rester extérieurs au débat et donc aux solutions proposées.

Ceux qui par pragmatisme ou par cynisme politique avaient applaudi à la solution miracle du transfert de la dette sur l'EPIC RFF, acceptant que le débat de fond soit évacué (financement des infrastructures et harmonisation entre modes) crient maintenant à l'imposture !

Le Gouvernement continue dans la même impasse que le précédent en faisant jouer à RFF un rôle de pression sur les comptes de l'entreprise SNCF à la fois «client» par les péages et «fournisseur» pour l'entretien et le fonctionnement de l'infrastructure.

L'Etat se dégage par ailleurs de ses responsabilités en matière d'aménagement du territoire. Les contrats de plans Etat/Régions auront à charge de compenser non seulement les déficits d'exploitation, mais aussi de contribuer aux charges d'infrastructure.

Ceux qui par pragmatisme ou par cynisme politique avaient applaudi à la solution miracle du transfert de la dette sur l'EPIC RFF, acceptant que le débat de fond soit évacué (financement des infrastructures et harmonisation entre modes) crient maintenant à l'imposture !

L'augmentation des péages n'est pas la solution.

La CFDT met en garde contre les théories «évidentes» de discrimination vis-à-vis des tiers (nouveaux entrants).

L'idée d'une augmentation nécessaire des péages se trouve relayée par ceux qui pensent que des péages bas favorisent l'entrée de nouveaux opérateurs.

Des péages élevés ne permettraient pas de se mettre à l'abri de la concurrence d'opérateurs privés sur les segments de trafic (marchés et sillons) les plus rentables : la déréglementation dans le secteur aérien en est une preuve. Certains opérateurs peuvent être tentés par une marge, à priori inférieure, en réduisant au maximum leurs coûts d'exploitation en jouant sur la sécurité, mais surtout en pratiquant le dumping social.

Des péages élevés impliquent des formes de compensation multiples à l'égard de la SNCF (cf. contributions de transit) qui conduisent à s'en remettre aux aléas de chaque collectif budgétaire annuel, même dans le cadre de contrats pluri-annuels, sans empêcher de s'attirer les foudres de Bruxelles sur les pratiques discriminatoires en matière de concurrence.

Quelques bonnes âmes nous promettent que Bruxelles n'en dira mot, tant les subventions publiques sont importantes en Allemagne et en Angleterre... Justement, le principe de non discrimination existe dans ces deux pays, puisque ces subventions s'adressent tant au secteur public qu'au secteur privé dans le premier cas, et au seul secteur privé dans le second !

Négociations PS 11

Facilités de circulation :

des avancées, des insuffisances...



Concubinage

Droits ouverts après 1 an au lieu de 2

Dispenses de supplément

Des coupons plus nombreux et cumulables

Parcours domicile/travail

Libre accès sans formalité, après accord RH régional.

Résa

Tarif identique pour les agents, les retraités et leurs ayants droit
2ème classe 10 et 55F
1ère classe 85 F

Retraités

Maintien de la carte libre circulation à partir de 15 ans d'ancienneté

Retraités du Cadre Permanent

La Direction de la SNCF a réouvert les négociations sur les facilités de circulation. Ce dossier n'est sorti du tiroir que sous la pression des cheminots et de leurs organisations syndicales. La signature massive de la pétition commune a donc contraint la SNCF à aller au delà de ses intentions. Ce texte ne sera en application qu'au 01/01/99 qu'après homologation au Ministère.

Début mai, la Direction a repris les négociations sur les facilités de circulation pour « simplifier l'accès des TGV aux cheminots ». Son objectif était de rechercher un prix unique valable sur toutes les relations TGV par niveau et par classe.

La CFDT a exigé et obtenu que la négociation porte sur l'ensemble du dossier et rappelé ses revendications

- alignement du prix des réservations des ayants droit sur celui des agents du CP, obtention de coupons de dispense.
- amélioration des facilités pour les agents à temps partiel.
- octroi de facilités pour les personnels CE/CCE.

- maintien de la carte libre circulation aux retraités à partir de 15 ans d'ancienneté.
- gratuité sur le parcours domicile travail.
- attribution de la carte scolaire aux enfants d'agents à temps partiel.
- simplification d'attribution des facilités aux concubins.
- amélioration d'accès à Eurostar et Thalys.

Des avancées importantes

Après deux tables rondes, la CFDT prend acte d'avancées significatives pour les contractuels, retraités et ayants droit.

- l'octroi de la carte libre circulation

Agents en activité Cadre permanent

Bénéficiaires	Agents	Ayants droit (1)
Titre de transport Aujourd'hui 01/01/99	Carte libre circulation - Idem -	Carte 90% + 16 voyages gratuits - Idem -
Suppléments Aujourd'hui 01/01/99	4 Dispenses Suppléments prix résa Agent 8 Dispenses Suppléments tarif résa Agent	Pas de dispense 2 x prix résa Agent 8 Dispenses Suppléments tarif résa Agent

(1) Ayants droit : conjoint-concubin-enfant de -21 ans(28 ans si études et à charge)

Bénéficiaires	Retraités		Ayants droit (1)	
	Médaillés et honoraires	+25 ans	de 15 à 25 ans	Médaillés et honoraires
Titre de transport Aujourd'hui	Carte libre circulation	Carte 75% 8 voyages gratuits	Carte 90% 16 voyages gratuits	Carte 90% 16 voyages gratuits
01/01/99	- Idem -	Carte libre circulation	- Idem -	- Idem -
Suppléments Aujourd'hui 01/01/99	4 Dispenses Suppléments prix résa Agent 8 Dispenses Suppléments tarif résa Agent	Pas de dispense 2 x prix résa Agent	Pas de dispense 2 x prix résa Agent	Pas de dispense 2 x prix résa Agent
		Pas de dispense Tarif résa Agent	Pas de dispense Tarif résa Agent	Pas de dispense Tarif résa Agent

(1) Ayants droit : conjoint-concubin-enfant de -21 ans(28 ans si études et à charge)

FACILITÉS DE CIRCULATION



aux contractuels à partir de 19h30 et l'amélioration pour les autres salariés à temps partiels.

- le maintien de la carte aux retraités à partir de 15 ans de service.
- le libre parcours domicile/travail aux personnels CE/CCE.
- Petite avancée, mais la CFDT continue de revendiquer l'attribution de carte de libre circulation pour ces personnels et ayants droit.
- la carte scolaire aux enfants d'agents à temps partiel.
- l'augmentation du nombre de coupons aux actifs avec la possibilité de cumul d'une année sur l'autre.
- l'alignement du prix des réservations des ayants droit sur celui des actifs.
- diminution de délai d'attente pour l'octroi des droits aux concubins (ramené à 1 an au lieu de 2).

L'ensemble de ces nouvelles dispositions prendront effet le 1er janvier 1999 après homologation par le Ministère, à l'exception de la tarification TGV, qui interviendra le 28 novembre 1998.

Des insuffisances à combler

La CFDT après ces avancées entend bien continuer à faire avancer ce dossier afin de combler ces insuffisances telles que :

- le non octroi de dispenses de suppléments aux ayants droit et retraités.
- le coût des réservations qui reste élevé.
- la non attribution de facilités de circulation aux personnels CE/CCE et leurs ayants droit.
- le manque d'amélioration pour l'accès à Eurostar et Thalys.
- la simplification pour l'ouverture des droits aux concubins

Jean-Pierre BINETRUY

Agents en activité du PS 25 (Contractuels)

Bénéficiaires	Agents en activité			Ayants droit (1)		
	Temps complet	19h30 à 32h00 (2)	3h à 19h30 (2)	Temps complet	19h30 à 32h00 (2)	3h à 19h30 (2)
Titre de transport Aujourd'hui	Carte libre circulation	8 voyages gratuits	4 voyages gratuits	Carte 90% 16 voyages gratuits	4 voyages gratuits	2 voyages gratuits
01/01/99	- Idem -	Carte libre circulation	8 voyages gratuits	- Idem -	Carte 90% 16 voyages gratuits	4 voyages gratuits
Suppléments Aujourd'hui	4 Dispenses Suppléments prix résa Agent	Pas de dispense prix résa Agent	Pas de dispense 2 x prix résa Agent			
01/01/99	8 Dispenses Suppléments Tarif résa Agent	4 dispenses Sup Tarif résa Agent	4 dispenses Sup Tarif résa Agent	Pas de dispense Tarif résa Agent	Pas de dispense Tarif résa Agent	Pas de dispense Tarif résa Agent

(1) Ayants droit : conjoint-concubin-enfant de -21 ans(28 ans si études et à charge)

(2) Base Contrat à durée indéterminée (CDI) : Mêmes dispositions pour les Contrats à durée Déterminée (CDD) au prorata de la durée du contrat

Retraités du PS 25- Contractuels

Bénéficiaires	Retraités				Ayants droit (1)			
	Temps complet		Temps partiel		Temps complet		Temps partiel	
	Médaille or	+ 15 ans de service	19h30 à 32h00	3h à 19h30	Honoraires	+ 15 ans de service	19h30 à 32h00	3h à 19h30
Titre de transport Aujourd'hui	Carte libre circulation	10 voyages gratuits	RIEN	RIEN	Carte 90% 16 voyages gratuits	8 voyages gratuits	RIEN	RIEN
01/01/99	- Idem -	16 voyages gratuits	8 voyages gratuits	4 voyages-gratuits	- Idem -	- Idem -	4 voyages gratuits	2 voyages gratuits
Suppléments Aujourd'hui	4 Dispenses Sup prix résa Agent	Pas de dispense 2 x prix résa Agent	RIEN	RIEN	Pas de dispense 2 x prix résa Agent	Pas de dispense 2 x prix résa Agent	RIEN	RIEN
01/01/99	8 Dispenses Sup Tarif résa Agent	Pas de dispense Tarif résa Agent	Pas de dispense Tarif résa Agent	Pas de dispense Tarif résa Agent	Pas de dispense Tarif résa Agent	Pas de dispense Tarif résa Agent	Pas de dispense Tarif résa Agent	Pas de dispense Tarif résa Agent

(1) Ayants droit : conjoint-concubin-enfant de -21 ans(28 ans si études et à charge)

«Les économistes, les historiens, les sociologues ou les politiques épilogueront sans doute longtemps sur les événements que nous venons de vivre»

Extrait de l'édito de Paul BUTET Président fédéral des cheminots CFDT dans « le Cheminot de france» de juillet 1968



1968

Les adversaires du mouvement de novembre/décembre 95 l'ont qualifié de défensif, étroit et catégoriel, l'opposant à celui de mai 68, mouvement social large et porteur de transformations.

Or, ces deux mouvements traduisent de nombreuses similitudes : d'abord une contestation du système. Dans une période où le libéralisme torpille droits et statuts, les cheminots mais aussi nombre de salariés du public ou du privé, des étudiants, des chômeurs ont exprimé leur refus de sacrifices imposés. Sacrifices sans aucun effet sur le chômage mais porteurs à chaque fois d'un peu plus d'inégalités et d'exclusion.

Mouvement porteur de multiples espoirs. Espoirs d'une protection sociale de haut niveau pour tous. Espoirs de nouvelles orientations pour développer l'emploi et les services publics (une SNCF avec un réseau non pas contracté mais développé pour répondre aux besoins de transport de la population).

Par ailleurs, mouvement tonique et festif où le «Tous Ensemble» a pris là une part de sa vitalité et de son sens. Lutter ensemble, manifester ensemble, faire ensemble. Période où grâce à des Assemblées Générales démocratiques, chacun a pu être acteur du mouvement.

Enfin, mouvement qui ne cesse de rebondir par les grèves des routiers mais aussi par la lutte des sans-papiers, des sans domiciles, des chômeurs. Autant de responsabilités pour le mouvement syndical qui se doit de poursuivre son combat pour résister et offrir des moyens d'action pour tous les salariés (avec ou sans emploi, du privé ou du public) pour agir afin que le partage des richesses existantes permette à tous de vivre mieux.

Bruno DALBERTO

1998

La méforme de la réforme

Résumé des épisodes précédents

● Janvier / février 97

La réforme du ministre RPR, Bernard PONS, consiste à faire exploser la SNCF en 2 entités, l'une propriétaire (RFF) et l'autre exploitant (SNCF) du réseau ferroviaire français.

Tandis que grèves et manifestations se multiplient (notamment à l'appel de la CFDT), l'opposition de gauche à l'Assemblée Nationale bataille ferme contre la création de RFF assurant que si elle revient au pouvoir, elle abrogera la loi créant RFF.

● Juin / Juillet 97

Dans la poussée du mouvement de nov-déc 95, la gauche se trouve propulsée au gouvernement. Le ministre des Transports, J.C. Gayssot, nous annonce alors qu'il va «réformer la réforme» ... sans toutefois préciser ce que cette intention recouvre.

Pendant ce temps, RFF s'installe et fait pression sur les coûts d'infrastructure, dégradant les conditions de travail des cheminots. Son Président, C. Martinand, nommé par la droite et laissé en place par la gauche, se présente comme le grand patron du ferroviaire et se répand en interview «*spoil à gratter*» (c'est son terme favori !) dans la presse française et britannique. La séparation entre Maîtrise d'Ouvrage et Maîtrise d'Oeuvre (MOA/MOE) amène de son côté un ralentissement des travaux de maintenance du réseau, s'accompagnant de contrôles tatillons de la part de RFF.

● Décembre 97

Après la publication du décret du 5 mai 1997 relatif aux redevances d'utilisation du Réseau Ferré National fixant le montant maximum des redevances de la SNCF à 5,85 milliards de Francs pour 97 et 6 pour 98 (*«A consistance du réseau et à volume de circulation ferroviaire inchangés par rapport à 96»*), un arrêté du 30 décembre 97 vient compléter les termes de la tarification en fixant les tarifs pour chaque «*section élémentaire*» du réseau répartie en «*catégories et sous-catégories*»... Ce monument de bureaucratie ne suffit cependant pas à assouvir la soif de nos hauts fonctionnaires.

● Mai 98

Martinand, le patron de RFF, lance seul un débat *«national»* sur le thème : *«Quelle politique tarifaire pour l'usage des infrastructures ferroviaires?»* ... pour l'après 98, en proposant le doublement des redevances de la SNCF.

● Juin 98

J.C. Gayssot, ministre des Transports, présente le 19 juin sa «*réforme de la réforme*», qui ne dit mot du grand débat national lancé par RFF... et pour cause !

Comme nous allons le voir, non seulement l'Etat ne reprend pas un iota de la dette, mais il fait l'impasse sur l'équilibre des comptes de l'EPIC RFF ... qui se retourne vers la SNCF en augmentant les péages....!

Jean Claude GAYSSOT a présenté le 19 juin sa «réforme de la réforme» ... Les cheminots attendaient un rétablissement de l'unicité de l'entreprise, éclatée par la loi PONS (le précédent ministre des Transports RPR), au lieu de cela, le gouvernement vient de conforter RFF dans son rôle de propriétaire des infrastructures en décidant de «stabiliser» sa seule dette ! Pire, il laisse le président de RFF proposer un doublement des péages pour que la SNCF circule sur ses voies.

La CFDT explique dans ce dossier la «méforme» de cette réforme et surtout combien pèse le «chaînon manquant» que sont les «péages d'infrastructure» sur l'avenir de la SNCF

La méforme de la réforme

Gayssot réforme la réforme

...L'analyse de la CFDT

Les trois grands axes de la «réforme de la réforme»

● Rechercher une solution durable au surendettement hérité du passé

(...) Le Gouvernement, sur ma demande, s'est engagé à viser tout d'abord la stabilisation de la dette sur la base d'engagements pour les 3 années 1999, 2000, 2001 (...).

● Renforcer l'unicité du secteur public ferroviaire

(...) en instituant (...) dès à présent un Conseil Supérieur du service public ferroviaire. Ce Conseil Supérieur aura pour missions essentielles : - de veiller à l'évolution équilibrée des entreprises du secteur ferroviaire, la SNCF et RFF, et au respect de leurs missions de service public, - de concourir à la coordination entre ces entreprises, - de débattre des stratégies de développement du transport ferroviaire et de la consistance du réseau, - d'évaluer l'efficacité économique et sociale globale et l'organisation du secteur ferroviaire pour proposer, s'il y a lieu, les évolutions nécessaires. Ce Conseil pourrait, en outre, être une instance de consultation sur les décisions concernant le transport ferroviaire, les projets de textes d'ordre législatif ou réglementaire, nationaux ou communautaires, les schémas de service de transport, les conventions entre les deux entreprises... (...). Ce Conseil n'interviendra pas dans la gestion des deux établissements et ne se substituera pas aux décisions et choix qui sont de la responsabilité du Gouvernement (...).

● Concevoir de façon plus dynamique l'emploi et le dialogue social

(...) La réduction du temps de travail, les gains de trafic permettent d'envisager l'arrêt définitif de cette spirale de baisse des effectifs. De même, les cheminots peuvent constater que leur statut, avec notamment leur régime spécial de retraite et de prévoyance, n'est pas remis en cause par le Gouvernement. Je m'en porte garant. (...)

Extraits de l'intervention de J.-C. GAYSSOT lors de la table ronde du 19 juin 98

La dette reste entière

Les besoins de financement pour stabiliser la dette de RFF et lui permettre d'équilibrer ses comptes étaient évalués à environ 16 milliards de francs par les parlementaires responsables du dossier au moment du vote de la loi Pons.

Malgré une dotation en capital de 10 milliards en 98, la dette de RFF continue à croître de manière exponentielle.

Les aides publiques qui transitent par la SNCF doivent être «pérennes» et ne pas être remises en cause à chaque bud-

get de l'Etat ou à chaque collectif budgétaire. Elles doivent se traduire dans des dispositions législatives, notamment au travers d'un «repeignage» de la LOTI (loi d'orientation et d'aménagement du territoire votée sous Fiterman)

La dette d'infrastructure, mise au compte de RFF, doit être reprise par l'Etat, quels que soient par ailleurs les mécanismes financiers mis en œuvre pour assurer l'amortissement de cette dette.

Le CSSPF : quels pouvoirs ?

Au vu des premiers éléments fournis par le ministère, le Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire (CSSPF) ne sera pas en mesure de rétablir les conditions d'unicité de l'entreprise, RFF étant maintenu dans ses missions.

Sa fonction étant essentiellement consultative, il n'aura que peu de pouvoir sur la remise à plat des relations entre deux EPIC aux intérêts divergents. Sans pouvoir coercitif, ce conseil n'aura pas les moyens de résoudre les contradictions d'intérêt entre RFF et SNCF.

Pour la CFDT : si la piste d'une structure de coordination n'est pas à écarter, ce type d'institution doit être élargi à l'ensemble des infrastructures pour être un élément d'harmonisation des conditions de concurrence inter-modale. Le Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire, doit au minimum avoir des pouvoirs allant au-delà de la simple consultation par le Ministre.

Le CSSPF doit être chargé de l'inventaire et du bilan de l'expérimentation de la régionalisation. Il doit être doté de pouvoirs larges en matière de répartition des dotations pu-

bliques (péréquation inter-régionale). Il doit être le garant de la cohérence des différentes conventions et assurer la coordination des relations entre autorités organisatrices. Il doit être consulté avant tout transfert modal et sur tout appel d'offre visant à transférer une partie du service à un opérateur privé.

Le CSSPF doit pouvoir superviser la Maîtrise d'Ouvrage des travaux importants faisant appel à des investissements de fonds publics (nouvelles LGV,...), la SNCF assurant la totalité de la Maîtrise d'Oeuvre ainsi que la Maîtrise d'Ouvrage déléguée pour les travaux d'infrastructure de moindre importance.

En tant que gestionnaire de l'infrastructure, la SNCF doit recouvrir la propriété de l'ensemble des infrastructures transférées à RFF. Le CSSPF doit avoir en charge la définition de la consistance du réseau après débat dans les CESR (conseil économique et social régional), le CES et avis du CNT (Conseil National du Transport).

Le CSSPF doit être saisi des directives européennes concernant les chemins de fer et doit en approuver les décrets de transcriptions avant leurs mises en œuvre.

...Une idée qui n'est pas toute neuve !

La «modernisation du dialogue social» présentée comme l'un des trois piliers de la réforme de la réforme s'oppose de fait à «l'autonomie de gestion» telle qu'elle a toujours été défendue par l'Etat ... cela ne nous perturbe pas pour autant, à condition que la démarche soit cohérente !

La période actuelle est marquée par la négociation de la Réduction du Temps de Travail. Le ministère des Transports a une responsabilité essentielle sur cette question, puisque

c'est lui qui fixe par décret le temps de travail annuel à la SNCF. Il lui appartient donc de donner dès maintenant une indication sur le volume de compensations qui s'appliquera à la SNCF et ce, dès 1999.

Les cheminots ne comprendraient pas que la Direction se présente sans aucune marge de manœuvre et négocie à masse salariale égale, sous prétexte qu'elle est exclue des aides financières de la loi Aubry.

Ce que Gayssot ne dit pas ...



Le ministre des Transports ne dit pas un mot sur les péages d'infrastructure.
Or, ce «chaînon manquant» est bien la pierre angulaire des rapports entre l'Etat et la SNCF, via RFF.

Réseau Ferré de France

QUELLE
POLITIQUE
TARIFAIRES
POUR
L'USAGE
DES
INFRASTRUCTURES
FERROVIAIRES ?

DOCUMENT
POUR LA CONSULTATION
MAI 1998

Le chaînon manquant de la réforme de la réforme

Péages d'infrastructure

...RFF présente la facture

Ce «chaînon manquant» est bien la pierre angulaire des rapports entre l'Etat et la SNCF, via RFF.

Dans un texte d'inspiration néolibérale, le Président de l'EPIC RFF, Claude Martinand a lancé dès le mois de mai 98 un débat national sur la «politique tarifaire pour l'usage des infrastructures ferroviaires»

Pourquoi lancer un tel débat autour des seules infrastructures ferroviaires, et non sur l'ensemble des infrastructures terrestres ? Pourquoi ne pas rappeler le rôle de l'Etat dans son rôle d'aménagement du territoire, et donc sa responsabilité de financement des infrastructures ?

L'opération peut se résumer en un but : justifier le doublement des péages d'infrastructure acquittés par la SNCF pour équilibrer les comptes de RFF.

L'Etat fournit 12 milliards de contribution aux charges d'infrastructure à RFF, et la SNCF verse 6 milliards de péages... Il manque donc 6 milliards de «recettes commerciales» pour équilibrer le compte d'exploitation, c'est ce que RFF demande à la SNCF de mettre au pot.

Ce qui aurait pu être un simple débat comptable dans le cadre d'une entreprise intégrée, puis devant faire l'objet d'un débat public faisant émerger les responsabilités de l'Etat en matière de financement des infrastructures devient maintenant un débat de «marchands de tapis» entre deux EPIC. Chacun vise à son propre équilibre comptable, permettant une fois de plus à la tutelle et au Ministère des Finances de rester extérieurs au débat et donc aux solutions proposées.

Ceux qui par pragmatisme ou par cynisme politique avaient applaudi à la solution miracle du transfert de la dette sur l'EPIC RFF, acceptant que le débat de fond soit évacué (financement des infrastructures et harmonisation entre modes) crient maintenant à l'imposture !

Le Gouvernement continue dans la même impasse que le précédent en faisant jouer à RFF un rôle de pression sur les comptes de l'entreprise SNCF à la fois «client» par les péages et «fournisseur» pour l'entretien et le fonctionnement de l'infrastructure.

La CFDT constate également que l'Etat se dégage de ses responsabilités en matière d'aménagement du territoire. Les contrats de plans Etat/Régions auront à charge de compenser non seulement les déficits d'exploitation, mais aussi de contribuer aux charges d'infrastructure... Cela est inadmissible.

Lancer ainsi le débat ne peut que faire le jeu de la déréglementation européenne.

La CFDT appelle les cheminots à soutenir ses propositions pour la réunification du système ferroviaire français.

Que faire de la dette ?

Par la loi PONS de 97, la dette d'infrastructure de la SNCF évaluée à 134,2 milliards de Francs a été transférée à RFF en contrepartie de la cession des «actifs d'infrastructure» (voies, postes de circulation, etc.).

Malgré les premières dotations en capital, la dette de RFF s'est accrue en 97 et 98, elle atteindra 152,6 milliards fin 98, engendrant des frais financiers de 10,2 milliards.

Une note du ministère indique que «le maintien d'une dotation pérenne de l'Etat à 10 GF/an sans reprise de la dette par l'Etat et sans évolution notable du dispositif de redevances d'utilisation de l'infra, ne suffit pas à régler le problème de la dette».

Plusieurs scénarios ont été élaborés par le Ministère pour contribuer à résorber la dette de RFF. Tous prévoient une augmentation des redevances de l'utilisation de l'infrastructure par la SNCF compensée par un effort de l'Etat en augmentant les subventions transitant par la SNCF (SRV, Transport Combiné, taxe professionnelle, ...) et une reprise partielle de la dette variant de 50 à 80 milliards.

Le Ministère n'a retenu que la plus mauvaise de ces options en ne proposant que de «stabiliser l'endettement» de RFF sans rien prévoir de sa résorption à long terme.

L'augmentation des péages n'est pas la solution.

L'idée d'une augmentation nécessaire des péages se trouve relayée par ceux qui pensent que des péages bas favorisent l'entrée de nouveaux opérateurs.

Pour la CFDT, des péages élevés ne permettraient pas de se mettre à l'abri de la concurrence d'opérateurs privés sur les segments de trafic (marchés et sillons) les plus rentables : la déréglementation dans le secteur aérien en est une preuve. Certains opérateurs peuvent être tentés par une marge, à priori inférieure, en réduisant au maximum leurs coûts d'exploitation en jouant sur la sécurité, mais surtout en pratiquant le dumping social.

Par ailleurs, des péages élevés impliquent des formes de compensation multiples à l'égard de la SNCF qui conduisent à s'en remettre aux aléas de chaque collectif budgétaire annuel, sans empêcher de s'attirer les foudres de Bruxelles sur les pratiques discriminatoires en matière de concurrence.