

Mobilisation pour le système ferroviaire public

Category: Services publics & biens communs

écrit par jmfouquer | 28 mai 2014

Après la manifestation du 22 mai, grève reconductible à partir du 10 juin...

En 1997, le gouvernement (de gauche qui applique la réforme préparée par la droite) coupe la SNCF en 2 en créant RFF, au prétexte de la reprise d'une grande partie de la dette par RFF Réseau Ferré de France, dette contractée pour des choix politiques d'aménagement du territoire. Ce faux prétexte tombe à l'épreuve des faits : la dette, à l'époque de 32 milliards d'€, est passée (SNCF + RFF) à 38 milliards d'€, fragilisant le système ferroviaire, handicapant l'entretien du réseau et son développement. Pendant ces 17 ans, la SNCF a versé à RFF sous forme de péages, 40 milliards d'€ qui n'ont pas servi à moderniser le réseau dont 3 500 km subissent des ralentissements par défaut d'entretien.

Le prétexte tombe, restent l'avancée de la privatisation et la mise en place de la concurrence : le réseau étant géré à part par RFF, d'autres exploitants que la SNCF peuvent rouler sur les voies, prendre des trafics, ce qui s'est produit pour le fret, puis des relations internationales de voyageurs, puis bientôt tous les trafics, y compris régionaux.

Avec la loi ferroviaire discutée au parlement en juin 2015, le système ferroviaire est éclaté en trois entreprises, une dédiée à l'infrastructure qui continuera de faire payer de forts péages à la deuxième dédiée à l'exploitation des transports, une troisième censée chapeauter l'ensemble.

Cette réforme ne remet pas en cause la dette qui reste un frein à tout développement et modernisation du ferroviaire voyageurs et Fret. Elle accélère la mise en concurrence, en renforçant les moyens et pouvoirs de l'ex-RFF devenant gestionnaire de l'infrastructure.

Les Fédérations Syndicales représentatives des cheminot-e-s CGT, UNSA, SUD-Rail ont travaillé conjointement et élaboré unitairement une plateforme revendicative qui exige :

- une réelle réunification du système ferroviaire public par une unicité économique, sociale et technique autour d'une entreprise intégrée, la SNCF ;
- un seul Conseil d'Administration qui pilote et un Comité Central d'Entreprise avec l'ensemble des salariés du système public ;
- une Direction Générale intégrant l'ensemble des services, négociant les textes de la réglementation du personnel et les accords pour l'ensemble des cheminot-e-s du système ferroviaire public ;
- une réforme progressiste plaçant la dette dans une structure de défaisance pour ne plus peser sur les investissements nécessaires au réseau et au renouvellement du matériel ;
- le financement des travaux de régénération du réseau par des ressources nouvelles, et non par la productivité et les péages comme le préconise le projet de loi ;
- un programme législatif ambitieux pour un report modal massif des transports de marchandises et de voyageurs de la route vers des modes alternatifs plus propres comme le rail, le fluvial et le cabotage maritime ;
- une loi faisant des embauches à statut, la règle pour l'ensemble du système ferroviaire public ;
- la réglementation sur le temps de travail applicable à l'ensemble des salarié-e-s, dans la future convention collective applicable aux entreprises ferroviaires privées, doit être à minima celle en vigueur à la SNCF.

Les 3 organisations syndicales CGT, UNSA et SUD-Rail, qui représentent 3 salarié-e-s sur 4, ont appelé à une manifestation nationale des cheminot-e-s, qui a obtenu un franc succès avec 22 000 manifestant-e-s, qui appelle une suite. La procédure imposée par la loi sur le « service minimum » est lancée, pour permettre le dépôt d'un préavis de grève 3 semaines après, pour faire pression avant mardi 17

juin, début des discussions au parlement.

Un appel à la grève reconductible à compter du 10 juin a été lancé par SUD Rail et la CGT cheminots.

A suivre...

Patrice Perret