Réforme ferroviaire

Une loi qui organise le démantèlement du Service public SNCF !

Didier Le Reste

Le gouvernement présente sa « réforme » comme une nouvelle structuration allant dans le sens d'une réelle réunification du système ferroviaire et préservant le statut des cheminots. C'est là une véritable escroquerie intellectuelle.

En octobre 2012, puis en octobre 2013, un projet de loi gouvernemental prétend présenter une réforme, disons plutôt une refondation du système ferroviaire français. Celui-ci, depuis la loi PONS-IDRAC du 13 février 1997 a été scindé en deux EPIC (établissement public à caractère industriel et commercial) : Réseau Ferré de France (RFF) et SNCF. Mais, en 2014, avec le nouveau projet gouvernemental, il serait réorganisé autour de 3 EPIC : un établissement « *mère* » (Pôle public ferroviaire) et deux établissements « *filles* », le transporteur (SNCF-Mobilités) et le gestionnaire d'infrastructures (SNCF-Réseau).

Le gouvernement présente cette nouvelle structuration comme allant dans le sens d'une réelle réunification du système ferroviaire et préservant le statut des cheminots.

C'est là une véritable escroquerie intellectuelle !

Certes, on réunit la gestion de l'infrastructure dans une même entité, ce qui était demandé depuis la création de Réseau Ferré de France. Mais la réunification n'est qu'en trompe l'œil, puisque la réforme en question prévoit l'organisation du système autour de 3 EPIC et non plus de 2 !

Pourquoi cette évolution ?

Dans un système unifié où l'on ne désimbrique pas son organisation interne en mettant « *un mur* » entre le rail et la roue du train, il est plus difficile aux opérateurs ferroviaires privés d'accéder aux services essentiels et de venir faire du *business* sur les rails.

Sur injonction de la Commission Européenne visant à casser les monopoles publics, la réforme gouvernementale pousse plus loin la séparation des activités. Cette stratégie qui a déjà été appliquée dans d'autres entreprises publiques en réseau a pour objectif de tracer les pointillés de la « *vente à la découpe* », préparant les futures privatisations.

Les cheminots Français ont engagé un mouvement de grève contre cette perspective, comme l'ont fait dernièrement les cheminots suédois confrontés à un chemin de Fer semi-privatisé qui a fait voler en éclats leur contrat de travail. Les cheminots Suédois sont dans les étapes d'après, et face aux dysfonctionnements engendrés par la gestion des opérateurs ferroviaires privés, 70 % de l'opinion publique souhaitent revenir à un monopole public !

Avant tout, la réforme gouvernementale en France ne règle pas l'endettement colossal qui pénalise les investissements du système ferroviaire. Estimé à 44 milliards d'euros, RFF (Réseau Ferré de France) doit payer 1,7 milliard d'euros de charges d'intérêts par an !

C'est d'ailleurs la somme qui manque au bon fonctionnement du réseau. Pour justifier sa réforme, le secrétaire d'État aux transports indique qu'elle prévoit de stabiliser la dette en augmentant la productivité humaine (suppressions d'emplois…) et matérielle (diminution du nombre de circulations…).

À cette stratégie, s'ajouteront la réduction de l'offre de Service Public (fermeture de gares, de boutiques…) et l'augmentation des tarifs qui ont déjà crû de 15 % en 5 ans !

Au regard des enjeux environnementaux (pollutions…) sociétaux (accidentologie…), d'aménagement du territoire, de réponse aux besoins du tissu industriel et économique, on aurait pu penser que la réforme susvisée permettrait de relancer l'activité du Fret ferroviaire.

C'était trop demander ! Le non-traitement par cette réforme de la situation catastrophique dans laquelle se trouve l'activité Fret SNCF consacre son atrophie organisée et planifiée depuis 2003. Au point que la SNCF n'est plus en capacité de répondre aux besoins de la collectivité en matière de transport de marchandises par rail.

Le texte initial vient d'être adopté à l'Assemblée Nationale sans la voix des députés PCF-FDG qui ont voté

contre un projet de loi, qui, malgré un léger « *habillage social* », vise à préparer la déréglementation du rail, à favoriser l'arrivée des prédateurs privés et à placer le système ferroviaire français sur les rails de l'Europe néolibérale.

L'enjeu de l'employeur unique, sur lequel nombre de médias ont distillé des contre-vérités, n'est assuré par l'EPIC de tête que seulement en matière d'assurance chômage et du 1 % logement (ARTL.2102-1-1).

Malgré un déchaînement médiatique abject servant à masquer les véritables raisons de la réforme susvisée, les cheminots ont eu raison de mener cette lutte légitime en la plaçant au cœur de l'intérêt général, à savoir l'avenir d'un grand Service Public utile à la nation.

À chaque étape de leur combat qui n'est pas terminé, et sous des formes diverses, ils ont su compter sur la présence et le soutien des élus, des dirigeants et des militants du PCF. Une démarche naturelle de ces derniers au regard des convergences de vue portant sur une même conception progressiste du RAIL PUBLIC. À cet égard, rappelons que ces dernières années, notamment en 2011 et 2012, les députés et sénateurs PCF-FDG ont déposé plusieurs propositions de loi visant à la relance du secteur public ferroviaire, au financement des infrastructures de transports, au développement du Fret ferroviaire et à la consolidation d'un système intégré et unifié.

Le gouvernement Hollande/Valls a, dans cette affaire, usé des mêmes méthodes que Sarkozy précédemment. Il a négocié des « *plats de lentilles* » avec des syndicats non impliqués dans le mouvement de grève, jeté le discrédit sur les grévistes et la CGT, et donné des consignes de vote aux députés PS pour ne pas adopter « *les amendements CGT* » présentés par les élus PCF.

C'est dire l'orientation de plus en plus libérale de ce gouvernement, qui tourne le dos à celles et ceux qui ont contribué à chasser Sarkozy en 2012 et à faire émerger une nouvelle majorité politique.

Cette nouvelle séquence aura de lourdes conséquences.

Il y a urgence, en appui des luttes, à ouvrir en grand un débat avec toutes celles et ceux qui exigent une autre politique.

Construisons le plus grand rassemblement possible à gauche porteur d'une véritable alternative politique à l'austérité, permettant des issues crédibles à la crise. ■