

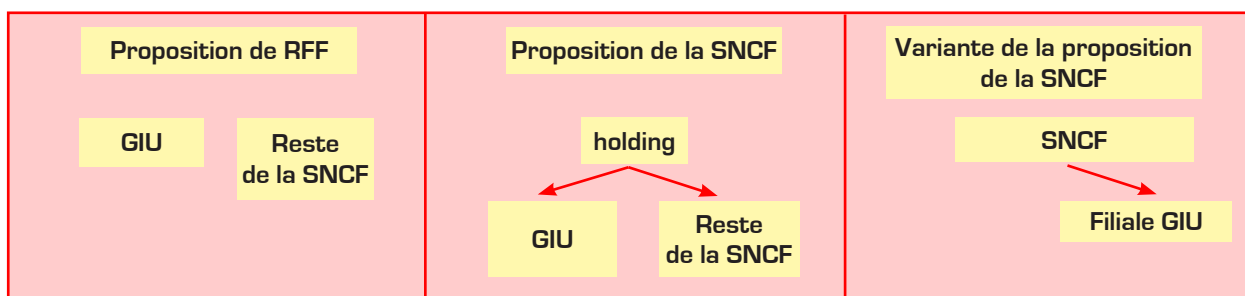


RÉFORME FERROVIAIRE : la voie du service public

De rapports parlementaires en assises du ferroviaire en passant par la Cour des comptes... tout le monde critique le système ferroviaire mis en place avec la création de RFF. Ainsi, il aura fallu 15 années de dégradation du réseau et du service public pour arriver au même constat qu'ont fait la CGT dès 1997 et le Conseil Supérieur du Service Public Ferroviaire en 2001 : « une réforme qui n'a en rien réglé les problèmes dont souffre le système ferroviaire français mais qui a affecté l'efficacité organisationnelle et technique du système ».

A l'issue des assises du ferroviaire en décembre 2011, l'orientation a été prise de réunifier la gestion de l'infrastructure (RFF, DCF, INFRA SNCF). Les présidents de RFF et de la SNCF, missionnés pour faire une proposition, ont en fait rivalisé pour s'approprier ce futur GIU (Gestionnaire d'Infrastructure Unique).

Leur seule préoccupation étant de satisfaire la commission européenne, toutes les propositions enregistrent la séparation du GIU du reste de la SNCF. Le ministère des transports a annoncé qu'une loi serait votée au second semestre 2013, dont les grandes orientations seraient dévoilées en cette fin d'année.



Pour la CGT, si la réunification du gestionnaire de l'infrastructure est indispensable elle ne suffit pas, à elle seule à restaurer l'efficacité du service public. La séparation avec le reste des activités ferroviaires laisse perdurer des dysfonctionnements identifiés.

Une réforme d'une autre envergure est nécessaire pour redynamiser l'efficacité du service public ferroviaire. Elle doit à la fois tenir compte de la législation européenne, répondre aux dysfonctionnements dus aux cloisonnements, améliorer l'efficacité économique du système et mieux reconnaître le rôle des Autorités Organisatrices des Transports.

**AVEC LA CGT FAITES ENTENDRE
« LA VOIX DU SERVICE PUBLIC ».**



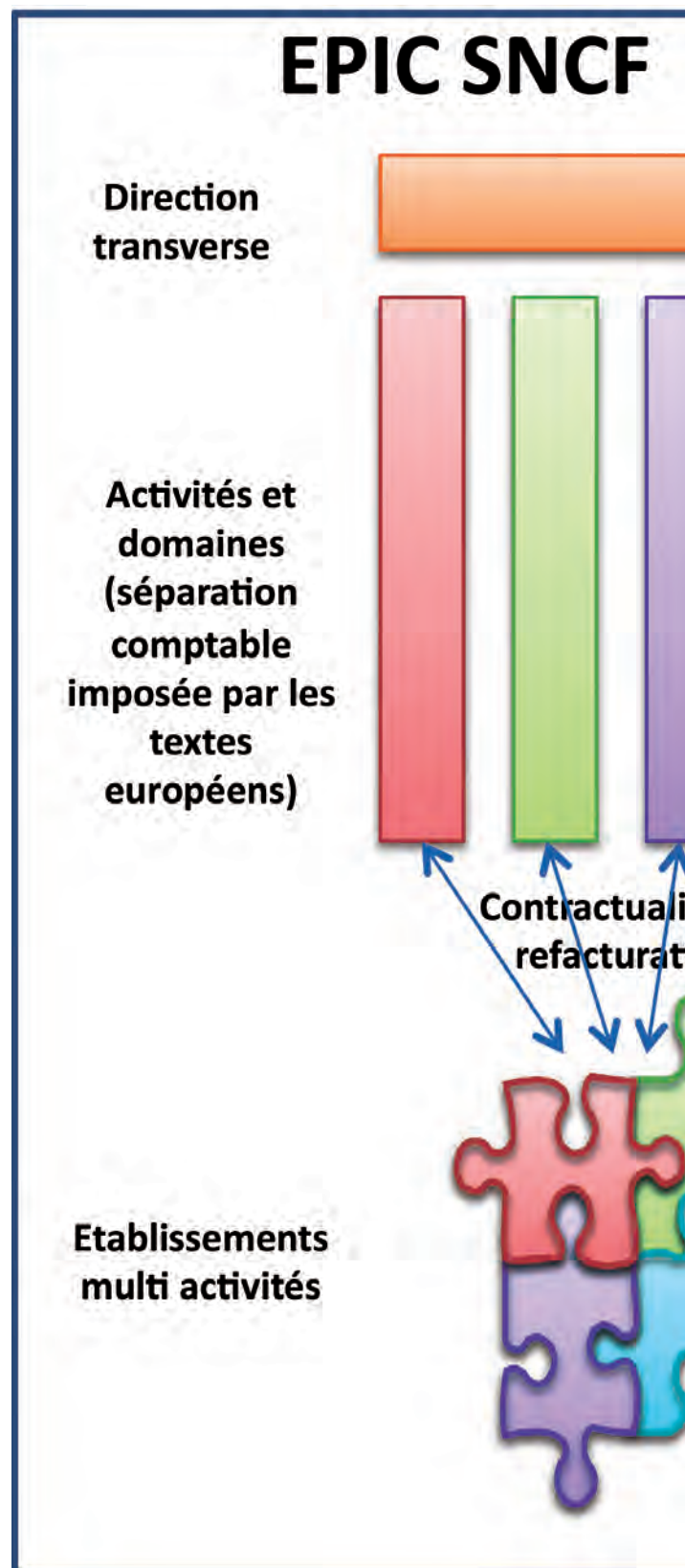
UN SYSTÈME FERR POUR LE SER

Le système ferroviaire que propose la CGT est basé sur un gestionnaire d'infrastructure unifié intégré dans la SNCF. Les nouveaux rôles confiés aux différents organismes de l'Etat renforcent le caractère public et stratégique du système ferroviaire. La séparation stricte des fonctions essentielles garantit une compatibilité durable avec la législation européenne.

L'évolution des fonctionnements et du pilotage par activités et produits (séparations Fret/reste de la SNCF, Circulation/reste de la SNCF, gares et connexions/reste de la SNCF, vente grande ligne/vente TER...) a conduit à un cloisonnement et un morcellement de la production source de dysfonctionnements et de surcoûts.

Tout en maintenant une gestion comptable séparée, la CGT propose au niveau local de la production une organisation mutualisant les ressources des activités.

Dans une conception de proximité et d'accessibilité des services publics, les Etablissements Multi Activités regroupent l'ensemble des services dans un bassin économique et d'emplois. Leur management unique organise les synergies des différents services pour répondre aux besoins et évite les conflits d'intérêts entre activités, que l'on retrouve inévitablement dans des organisations séparées.



FERROVIAIRE EFFICACE

SERVICE PUBLIC



APE

L'agence des participations de l'Etat dépend du ministère de l'économie et des finances. La tutelle de la SNCF lui est confiée pour garantir la séparation avec les fonctions essentielles en réponse aux règles européennes.

DGITM

Service du ministère des transports qui reprend les services de RFF et de la SNCF assurant les fonctions essentielles garantissant l'accès équitable et non discriminatoire à l'infrastructure, comme l'impose les règles européennes.

Ces fonctions essentielles et la séparation comptable entre les activités de gestion de l'infrastructure et les activités de transport sont les seules obligations européennes à respecter. Elles figurent à l'article 6 de la directive 2011/12.

ARAF

Renforcement du rôle de l'ARAF en étendant le contrôle de l'égalité de traitement entre opérateurs à l'évaluation de l'accessibilité des usagers et des chargeurs au service public ferroviaire.

EPSF

Renforcement du rôle de l'EPSF en élargissant son domaine d'intervention à la validation des référentiels de conception, de maintenance, d'exécution, au contrôle des conditions d'exploitation et de l'application des règles de sécurité par les différents intervenants.

LA VOIE DU SERVICE PUBLIC :

une réponse durable aux besoins de transport

Pour être efficace et s'inscrire dans une perspective de long terme le système ferroviaire doit être stable, évolutif, cohérent, optimisé, organisé en proximité. Il faut sortir de la spirale régressive pour le réseau et donc pour l'usage du train. Faute de moyens suffisants le réseau se dégrade, entraînant moins de circulations donc moins de péages et de moyens pour l'entretien, provoquant de nouvelles dégradations et à terme l'abandon de milliers de kilomètres...

La CGT propose de restaurer durablement l'économie du système ferroviaire

- **Désendetter le système** : Au regard du rôle à jouer par le ferroviaire dans la transition écologique du développement, l'Etat doit prendre toutes ses responsabilités et assumer la dette du système ferroviaire pour ce qu'elle est : une dette publique constituée pour financer des services d'intérêt général de long terme et, en tant que telle, non amortissable par le système ferroviaire lui-même.
- **Désamorcer la bombe à retardement des PPP** : Il faut stopper ces modes de financements et engager rapidement une évaluation indépendante des opérations engagées. Ils profitent de manière abusive de la garantie publique pour rémunérer des investisseurs privés. Ils ne résolvent pas les problèmes de financement à long terme. Ils ont des performances discutables en matière de rapidité d'exécution et d'efficacité technique comme économique, voir les expériences (hôpitaux et autres bâtiments publics). Ils constituent une forme de privatisation.
- **Etablir un projet pluri annuel de développement et de financement** : Planification pluriannuelle sous maîtrise publique des investissements, de la politique de maintenance et de rénovation du réseau à partir de schémas nationaux et régionaux des installations fixes, de l'organisation et du fonctionnement du système pour répondre aux attentes de la collectivité en matière d'aménagement du territoire, de développement économique, de service public dans le souci constant de la sécurité.
- **Créer un pôle public financier** accompagné d'une réforme de la fiscalité pour favoriser l'investissement productif.

La CGT propose de mieux reconnaître le rôle des Autorités Organisatrices des Transports

Les Conseils régionaux doivent être reconnus comme coordinateurs des transports sur leur territoire en cohérence avec les ADT locales et départementales et comme acteurs décisionnels du système ferroviaire en étant représentés au Conseil d'Administration de la SNCF (au travers de l'Association des Régions de France par exemple). Dans ce cadre, la CGT propose un nouveau système de conventionnement avec les Régions :

- Avec plus de partenaires : l'ensemble des parties prenantes doit être impliqué : l'Etat, la SNCF en tant qu'exploitant unique et gestionnaire de l'infrastructure et le Conseil Régional.
- Avec plus de moyens financiers : les Régions devraient disposer d'une ressource fiscale propre et nouvelle telle que le versement transport dont disposent les autres AOT.
- Avec plus de responsabilités : il faut associer les régions :
 - aux décisions concernant l'évolution (consistance) des infrastructures ferroviaires ;
 - à l'évolution (instruction et décision) des péages d'infrastructures ;
 - à la réflexion sur une véritable politique de transport multimodale.

