

Rapport HAENEL : de vraies questions et de mauvaises réponses pour la CFDT RFF et la CFDT Cheminots

En sa qualité d'expert du secteur ferroviaire, le Sénateur HAENEL a bien identifié certains aspects de la loi sur lesquels des évolutions sont souhaitables... mais en sa qualité de parlementaire soutenant l'action gouvernementale il s'est bien gardé de pointer la principale déficience du dispositif actuel à savoir le manque d'engagement des ressources publiques pour le transport ferroviaire. En cela, son rapport peut être qualifié de politiquement correct.

Voici nos premières observations sur les trois thématiques traitées dans ce document :

LE PATRIMOINE PAR LE PETIT BOUT DE LA LORGETTE DES GARES

Nous sommes favorables à la proposition du Sénateur de mieux associer à leur gestion les différents acteurs intervenant dans les gares. Cependant, cette orientation ne doit pas occulter le fait que le système ferroviaire ne dispose pas des ressources relatives à son patrimoine. Cela s'est particulièrement vérifié dans la loi de finances 2007 où RFF a été «dépouillé» de plus de 300M € d'actifs qui ont été transférés à la SOVAFIM pour assurer le bouclage du budget de l'Etat, alors même que cet argent aurait pu être utilement mis à contribution pour rénover le réseau.

LES TRAVAUX : LA SIMPLIFICATION PROPOSEE NE RESOUT EN RIEN L'EQUATION FINANCIERE

Là aussi nous partageons l'orientation du rapport du Sénateur d'assouplir les règles de délégation entre RFF et SNCF... mais cela ne règle pas la question du financement de l'infrastructure et notamment des travaux de régénération du réseau.

Le contrat de performance en cours de validation entre RFF et l'Etat apporte enfin une première réponse à ces questions, en donnant à RFF une autonomie de gestion qui pourrait lui permettre de maintenir, avec le concours de la SNCF, le réseau dans un état satisfaisant pour la collectivité nationale. Mais nous constatons qu'au même moment l'Etat consulte sur une augmentation substantielle du barème des péages ferroviaires (60 millions d'euros) et qu'il réduit d'autant ses concours financiers à RFF. Ce choix de l'Etat de faire supporter la charge financière de la modernisation de l'infrastructure aux clients (voyageurs et fret) du transport ferroviaire ne semble pas cohérent avec les orientations fondamentales du « Grenelle de l'environnement ». Le client final de mode ferroviaire voyageur ou fret n'a pas à subir les conséquences financières du retrait financier de l'Etat, au moment même où il n'est question que d'inciter au transfert modal du transport routier vers le transport ferroviaire.

Aujourd'hui, on attend encore la mise en œuvre des préconisations de l'audit sur l'état du réseau remis à RFF et à la SNCF en 2005.

L'EXPLOITATION N'A PAS BESOIN D'UNE COMPLEXITE SUPPLEMENTAIRE

La nécessité de clarifier le dispositif actuel est en totale contradiction avec la création d'un nouvel acteur (ENCF) chargé de l'exploitation du réseau. Une telle solution institutionnelle est juridiquement fragile dans la perspective de l'ouverture à la concurrence du trafic voyageur, l'indépendance de cette filiale de la SNCF pouvant être mise en cause par les nouveaux candidats à la circulation sur le réseau. Par ailleurs, elle attisera probablement les tensions sociales au sein du système ferroviaire, en raison de difficultés évidentes à la faire accepter par le Personnel de la SNCF dont 14 400 Salariés seraient transférés de l'entreprise publique vers une Société Anonyme, et par le Personnel de RFF auquel on retirerait ainsi des effectifs (une centaine d'agents concernés) et une compétence fondamentale.

En tout état de cause si l'Etat devait persister sur cette voie, il est indispensable que RFF soit également présent dans la gouvernance de cette nouvelle entité.

Pour la CFDT, les Cheminots et les Salariés de RFF constituent bien une même et seule communauté au service des intérêts du système ferroviaire français. En aucun cas ils ne sauraient accepter des orientations libérales qui les éloigneraient de cet objectif et qui fragiliseraient les conditions d'emploi des Personnels concernés.

Alors que le Parlement examine le projet de loi sur le Grenelle de l'Environnement, l'amélioration du système a moins besoin d'une réforme spectaculaire que d'une mobilisation des acteurs existants et de choix politiques clairs, en particulier en matière financière, au service d'un transport ferroviaire performant et accessible au plus grand nombre.

Contact CFDT Cheminots : Dominique AUBRY –

Contact CFDT RFF : Sébastien MARIANI –