

Union
syndicale
Solidaires

PRINTEMPS 2015

ÉDITION SPÉCIALE "RÉFORME" DU FÉROVIAIRE

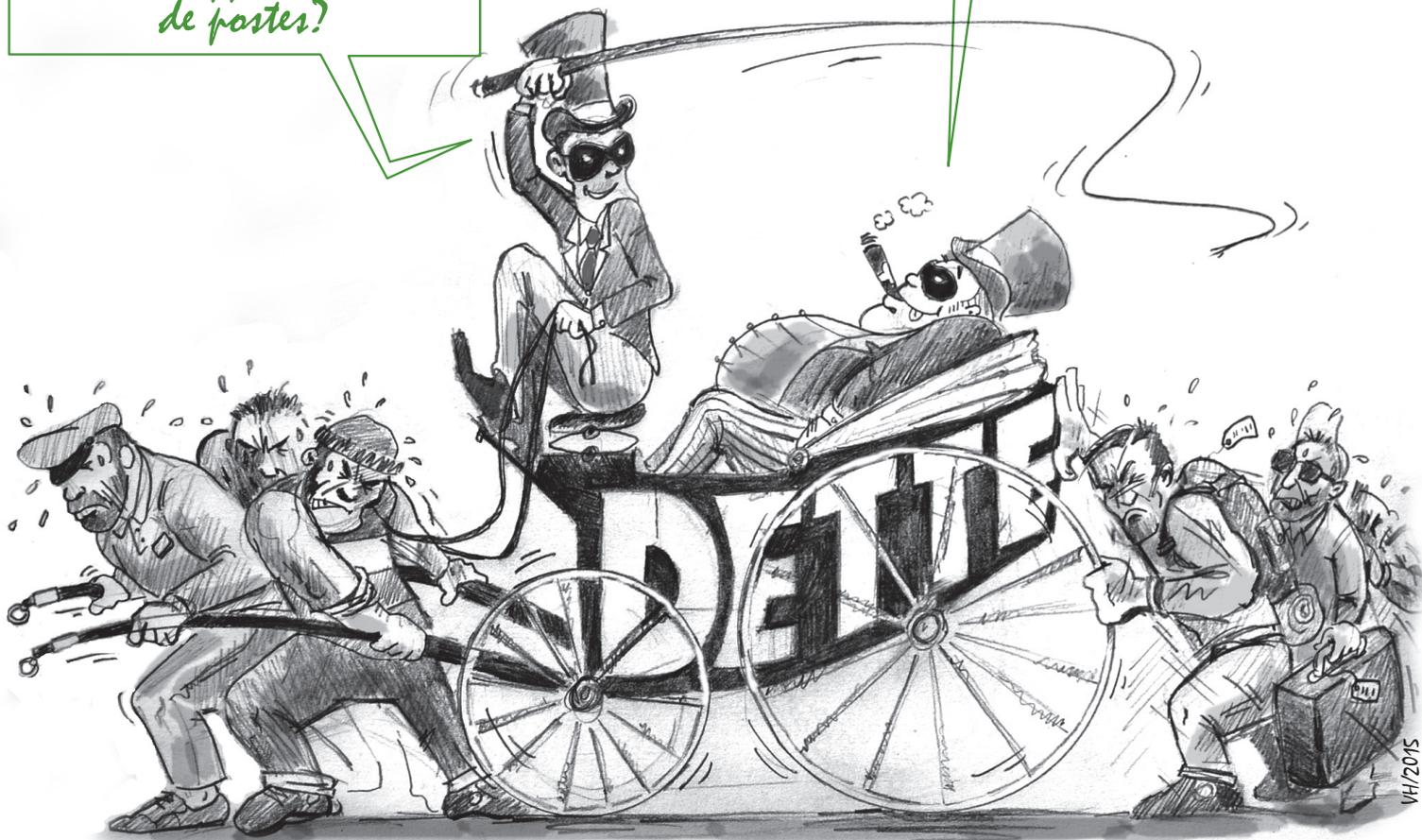
Luttes sociales

JOURNAL D'INFORMATION

Sud
Ouest

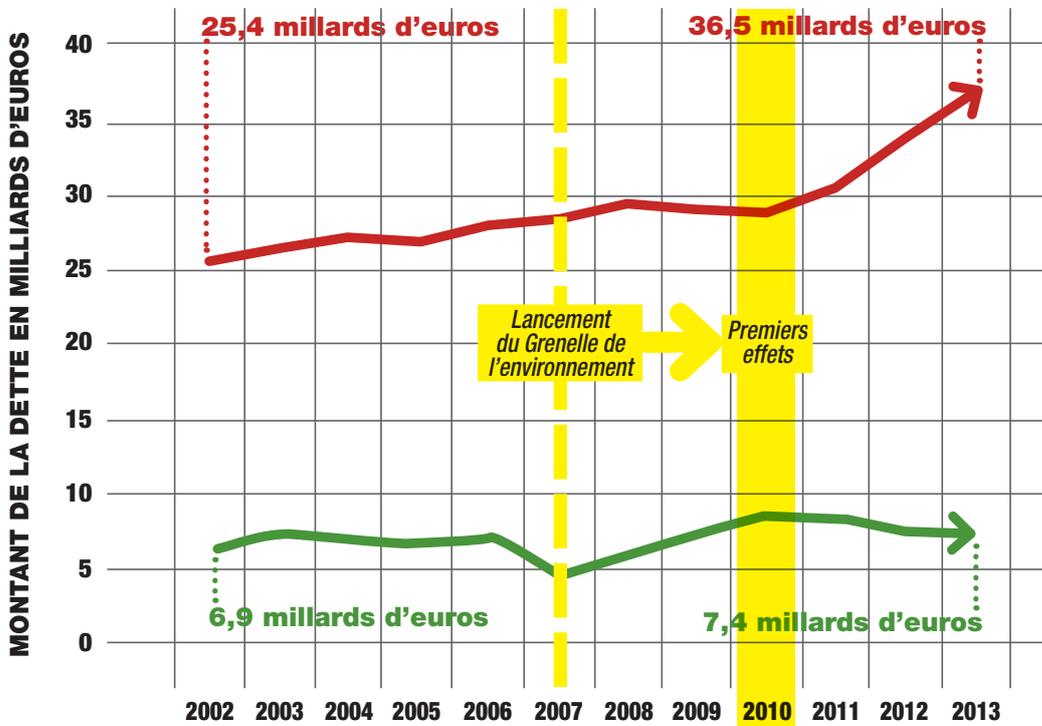
Pour le règlement
de la dette, vous acceptez
le gel des salaires
et les suppressions
de postes?

Parfaitement cher ami!
Mais aussi les augmentations
des billets



**BANQUIERS ET PATRONS DU BTP
SE SONT ASSEZ GOINFRES!**

**NI LES CHEMINOTS, NI LES VOYAGEURS
NE DOIVENT PAYER LA DETTE FERROVIAIRE**



Évolutions comparées des dettes RFF et SNCF de 1997 à 2013



Deux raisons principales ont poussé le gouvernement à voter la loi ferroviaire du 4 août 2014. La gouvernance du système ferroviaire (rapport entre RFF et la SNCF) et le traitement de la dette du ferroviaire. De façon assez contradictoire la loi parle à peine de la dette ferroviaire de 44 milliards d'euros en 2014. Pourtant la plupart des articles de la loi sont tournés vers son financement. Alors qu'elle s'était relativement stabilisée entre 2002 et 2010, **la dette de RFF est passée de 28,7 milliards en 2010 à 36,5 milliards en 2013, soit une hausse de 27% en 3 ans. Pourquoi s'est-elle alourdie à ce point en si peu de temps ?**

En décembre 2007, notre ancien président M. Sarkozy lance le Grenelle de l'environnement. Celui-ci décide, entre autre, la construction de 2000 Km de LGV supplémentaires d'ici 2020. Quatre grands projets sont lancés à grand renfort médiatique :

- ➔ Prolongation de la LGV Est-Européen.
- ➔ Prolongation de la LGV Paris/Bordeaux.
- ➔ Contournement de Nîmes-Montpellier.
- ➔ Prolongation de la LGV du Mans à Rennes.

Afin de financer ces travaux, il était prévu de mettre en place l'Eco taxe, payée essentiellement par les camions. Or cette Eco taxe a été gelée en 2013 puis définitivement abandonnée en 2014. Comme les autoroutes sont aujourd'hui toutes privatisées, l'Etat s'est donc retrouvé dans l'impossibilité de financer ses grands projets. Il a donc trouvé une solution simple : ce sera aux cheminots et aux usagers de payer la dette ferroviaire.

En quoi les cheminots sont-ils responsables des choix politiques pris lors du Grenelle de l'environnement ? Il est absolument scandaleux que cela soit à nous, les cheminots de payer la politique d'aménagement du territoire décidée en 2007. Nous assistons à un véritable hold-up. Les grands groupes de travaux publics, tel Vinci, Eiffage ou encore Bouygues

construisent les lignes LGV en s'enrichissant au passage. En effet **le coût d'une ligne LGV est de 22 millions d'euros le Kilomètre**. Ces derniers, grâce notamment au partenariat public/privé se retrouvent concessionnaires de ces lignes pendant au moins 50 ans. Alors que RFF s'endette auprès des banques afin de financer les travaux. L'Etat supprime l'Eco taxe sensée financer ces projets. Il ne reste plus que les cheminots et les usagers pour payer la dette du ferroviaire de 44 milliards.

COMMENT LES CHEMINOTS VONT PAYER LA DETTE DE RFF :

- ➔ Entre 10000 et 15000 postes de cheminots seraient supprimés d'ici 2020.
- ➔ Entre 7500 et 15000 Km de voie vont disparaître.
- ➔ Suppression de la majorité des trains d'équilibre du territoire (Corail).
- ➔ Fin du RH0077 et mise en place d'une convention collective au rabais.
- ➔ Développement de la sous-traitance.
- ➔ Gel des salaires.

COMMENT LES VOYAGEURS VONT PAYER LA DETTE :

- ➔ Augmentation du prix des billets de 12% en 5 ans.
- ➔ Remplacement des trains par des bus, grâce à la loi Macron.

A titre de comparaison le chiffre d'affaire de l'EPIC SNCF et de RFF était de 26 milliards d'euros pour une dette du système ferroviaire de 44 milliards d'euros.

L'Etat doit reprendre la dette de RFF, comme l'Etat Allemand le fit en 1993 lors de leur réforme du ferroviaire. Sans cette prise en charge, le prix à payer pour sortir de la spirale infernale du remboursement de la dette risque d'être la fin du service public accompagnée de la privatisation des quelques activités rentables de la SNCF.