

La Cour des Comptes préconise la privatisation du GPF SNCF ...

Des Sénateurs souhaitent une loi dès 2017 !



Telles sont les préconisations de ce long rapport de 271 pages.

Nous avons pour habitude que ces rapports annuels prennent comme boucs-émissaires les Cheminots et la SNCF, avec pour exemples :

les facilités de circulation et ses ayants droit, les déroulements de carrière, ou bien encore le Statut.

Chaque fois les mots n'étant jamais assez durs envers les Cheminots et la SNCF !

Mais qui aujourd'hui peut-en être surpris ?

Des contradictions de l'**État Actionnaire** sont soulignées de la sorte :

« **Dans le transport ferroviaire l'État porte des demandes nombreuses et souvent contradictoires : créations de lignes à grande vitesses dont l'exploitation sera déficitaire (comme la ligne Sud Europe Atlantique).... Soutien financier à la filière industrielle ferroviaire, conduisant à demander à la SNCF de commander des rames TGV dont l'utilité est incertaine et la rentabilité négative....L'État agit fréquemment au détriment des intérêts économique du groupe SNCF et de son équilibre financier aggravant ainsi son endettement. Il n'a pas de stratégie à long terme permettant de préparer le groupe public à l'ouverture à la concurrence et mieux répondre aux besoins de ses clients.** »

A en lire ce paragraphe, la logique voudrait d'en tirer les conséquences qui s'imposent. A savoir, établir que la dette n'est

pas celle de la SNCF, ni des Cheminots et ni des Usagers. Mais bel et bien une dette d'État par des volontés d'aménagement du territoire ou de soutien à une politique industrielle et donc que cette dette soit entièrement reprise par l'État et ne plombe plus les comptes de la SNCF.

On peut y lire que « **Le groupe SNCF est le plus lourdement endetté, avec une dette financière de 50Md€ à la fin 2015, entraînant des fris financiers d'environ 1,5 Md€ par an.** » sans oublier une référence à la règle d'or inscrite dans la loi d'août 2014, « **la règle d'or interdit tout apport de SNCF Réseau aux investissements de développement, tant que sa dette est supérieure à 18 fois sa marge opérationnelle** ».

C'est donc bien le contraire qui est préconisé en faisant peser la dette d'État sur la SNCF !

Le rapport allant jusqu'à insister dans ce sens « **Aux montants déjà identifiés pourraient en outre s'ajouter ceux résultants de la dégradation de la situation financière de grandes Entreprises Publiques comme la SNCF.** »



Il faudrait donc selon ce rapport changer de statut juridique la SNCF, jugé inadapté :

« Le statut d'Établissement Public, y compris Industriel et Commercial, ne permet pas d'assurer à une entreprise une gouvernance appropriée, particulièrement lorsqu'elle intervient dans un cadre concurrentiel »

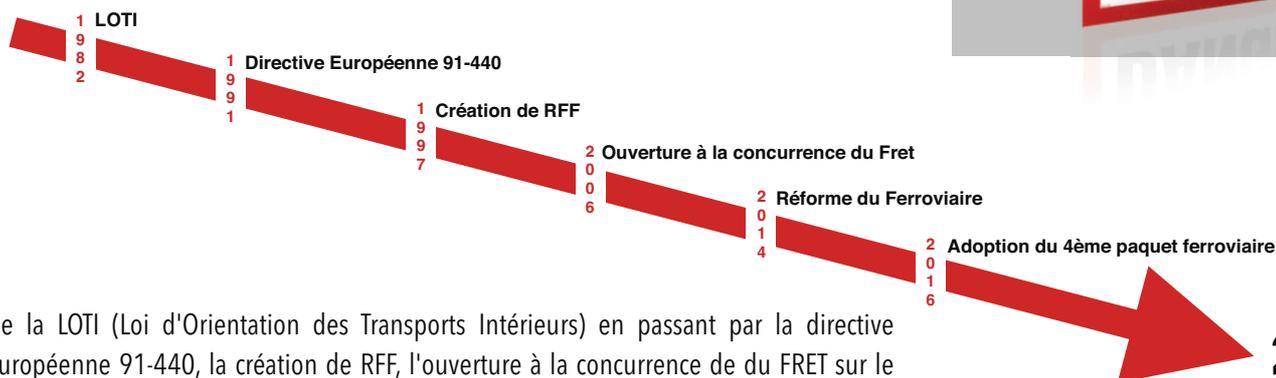
Sous le titre **« transformer les établissements publics en sociétés »**

on peut lire ensuite : **« la question du statut juridique se pose avec une acuité particulière dans le secteur des transports ferroviaires, notamment en raison de l'ouverture prochaine**

à la concurrence TER la fin des monopoles de la SNCF et de la RATP L'évolution vers un statut de société anonyme devrait donc être préparée, au moins pour SNCF mobilités dans un délai comptable avec cette ouverture »

Les mots sont lâchés, société anonyme ! Depuis des décennies les attaques se sont concentrées contre notre statut et contre l'entreprise historique de service public ferroviaire, et cela par les gouvernements successifs.

Ce rapport paraît alors que dans le même temps, deux sénateurs préparent une proposition de loi qui sera inscrite au programme de travail du Parlement dans les espaces réservés aux initiatives parlementaires. L'objectif affiché étant d'avoir un texte adopté dès cette année. Ce texte aura comme ambition de lever tous les obstacles aux transferts des contrats de travail du personnel de la SNCF vers de nouvelles Entreprises Ferroviaires Privées.



De la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs) en passant par la directive européenne 91-440, la création de RFF, l'ouverture à la concurrence de du FRET sur le territoire national, la réforme du ferroviaire, plus dernièrement à l'adoption du 4ème paquet ferroviaire, **FO Cheminots** n'a eu de cesse de dénoncer et combattre ces évolutions néfastes aux Cheminots et à l'entreprise publique SNCF !

L'éclatement en 3 ÉPIC de celle-ci ne règle en rien le problème de la dette du système ferroviaire français. Il se traduit par de multiples attaques, notamment par la fragilisation de l'entreprise, de la Réglementation du Travail (RH0077) et du Statut des Cheminots (RH0001).

Seule une vraie Unité Syndicale FO, CGT, SUD-Rail allant de la base militante jusqu'aux fédérations pourrait être le coup gagnant ! Sans cela, Gouvernement et Direction avec l'appui de certaines autres Organisations Syndicales permettra la poursuite de ces basses œuvres !

Il est encore temps et grand temps que les 3 fédérations FO, CGT, SUD-Rail se réunissent pour stopper toutes ces mises en danger !

**. Non à la privatisation !
. Maintien du Statut !
. Retour au monopole public d'État !**

