

LE PRÉSIDENT MAINTIENT LE CAP !

En mai 2008, le Président Pépy annonçait la suspension de toute modification au RH0077. En fin d'année 2008, quelques heures avant la grève du 23 novembre, pendant que certaines O.S s'égosillaient à dire « *on a gagné* » (quoi ?), le Président donnait l'interview suivante :

Pourquoi avoir retiré votre projet de réforme du Fret ?

Alors on n'a pas du tout retiré un projet de réforme du Fret. Évidemment, on a négocié avec les organisations syndicales qui le souhaitent parce que nous voulions garder ce principe du volontariat mais nous voulions éviter que l'on tombe dans la gréviculture que l'on nous reproche si souvent.

Le projet de départ était pourtant plus ambitieux...

C'est tout à fait vrai. L'enjeu pour Fret SNCF du changement de service du 14 décembre, c'était 6 millions d'euros d'économie à comparer avec une perte qui est aujourd'hui de 200 millions. C'est beaucoup 6 millions mais à comparer à 20 millions. Une journée de grève, il faut quand même le savoir à la SNCF, c'est 20 millions d'euros. Nous avons pris nos responsabilités. Un, on garde le décret et le Gouvernement nous a suivis. Donc, désormais à la SNCF, il y a un système légal de volontariat pour expérimenter de nouvelles organisations du travail. Mais on a négocié avec les organisations réformistes un système qui est moins en rupture avec ce que nous l'aurions souhaité. **Mais au fond derrière tout ça, si on doit faire des réformes à la SNCF, il faut savoir négocier avec des organisations syndicales qui acceptent les réformes.**

L'UNAC-FO vous souhaite une heureuse année 2009 ainsi qu'à vos proches.

Si vous voulez développer le syndicalisme libre et indépendant, rejoignez Force Ouvrière !

Nos militants vous attendent !



Tractionnaire Syndicaliste

Janvier 2009 - N°90

SIMPLIFIER, MAIS À QUEL PRIX ?

Les fêtes de fin d'année à peine rangées au rang des souvenirs que nous voilà déjà replongés dans une actualité de plus en plus oppressante pour les cheminots.

Pour 2009, la SNCF a pris la décision d'opérer des transformations importantes en développant son projet « *Simplifier la SNCF* ». Elle veut donner, autant que faire ce peut, de l'autonomie à chacune de ses branches comme cela est dorénavant le cas avec la Direction de Fret SNCF constituée de ses cinq « *tentacules* ».

Cette autonomisation des branches aura obligatoirement des conséquences sur le déroulement de carrière et les parcours professionnels des agents. Les périmètres de notation seront modifiés comme au Fret où les agents d'exécution, « *ADC* » et « *sédentaires* », seront notés au niveau de chaque Direction Fret puisque les instances des délégués du personnel ne sont plus rattachées à un établissement **mais à une Direction**.

« *Simplifier la SNCF* » ne va certainement pas simplifier la vie des cheminots. Nous devons donc demeurer attentifs aux évolutions à venir afin de contrecarrer leurs effets négatifs.

2009 est également l'antichambre de l'ouverture à la concurrence du trafic international voyageurs (01/2010). Sans attendre, il se susurre que les structures Eurostar et Thalys pourraient être totalement remaniées au détriment des accords de partenariat existants afin d'affronter une concurrence (*toujours le même prétexte*) très ambitieuse sur les trafics voyageurs.

2009 confrontera la région Alsace au nouveau règlement OSP (*Obligations de service Public*) dont l'enjeu va largement dépasser cette zone géographique. Céder la région Alsace à la concurrence nous conduirait directement à l'éclatement rapide et irréversible de la SNCF.

Un vœu pour 2009 : Soyons vigilants ensemble au maintien de l'unicité de l'entreprise SNCF.

OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC (OSP)

Le règlement européen OSP impose aux États membres d'ouvrir leurs services régionaux ferroviaires de voyageurs à la concurrence. Et ce au plus tard en 2019.

Les contrats Régions/SNCF actuellement en vigueur ne seront pas remis en cause avant leur terme. Ensuite, nonobstant le règlement OSP, les Conseils Régionaux pourront ne pas les renouveler !

Les Autorités Compétentes auront deux solutions :

- ⇒ Soit de renouveler **directement** le contrat avec la SNCF sans mise en concurrence.
- ⇒ Soit d'ouvrir à la concurrence en étudiant les offres soumises par d'autres opérateurs (*cette opération serait réalisable sur l'ensemble du secteur ferroviaire couvert par le Conseil Régional ou par ligne !*).

Les nouveaux contrats seront d'une durée maximale de 15 ans. Ils pourront être prolongés d'une période ne dépassant pas la moitié de leur durée initiale. Cette prorogation pourrait être soumise à l'approbation des voyageurs ! On imagine déjà leurs foudres si cette « *consultation* » **intervenait quelques jours après des perturbations de quelle que nature qu'elles fussent !**

Quel est l'objectif premier de ce Règlement OSP ?

« *Le présent règlement a pour objet de définir comment, dans le respect des règles du droit communautaire, les autorités compétentes peuvent intervenir dans le domaine des transports publics de voyageurs pour garantir la fourniture de services d'intérêt général qui soient notamment plus nombreux, plus sûrs, de meilleure qualité ou meilleur marché que ceux que le simple jeu du marché aurait permis de fournir.* »

Comment demander à un opérateur privé, même avec une rétribution financière au titre d'une « *compensation de service public* », **d'allier efficacement un transport de « meilleur marché » et « plus sûr » ?**

La SNCF est-elle à la hauteur des enjeux ?

Depuis plusieurs années, le renouvellement du matériel régional est effectif. Les voyageurs semblent plutôt satisfaits de circuler dans des conditions de confort renouvelées. La SNCF gagne indéniablement des parts de marchés comme en atteste le cadencement des trains dans de nombreuses régions

(*malheureusement sans les effectifs nécessaires*).

La dégradation des infrastructures occasionnent de nombreux retards que les usagers imputent trop rapidement à la SNCF. Depuis 1997, la création de RFF a plutôt accéléré le désengagement ferroviaire de l'État. **Depuis, le Grenelle de l'Environnement est passé : le Rail redevient très tendance !**

L'État vient de prendre la décision de budgéter 13 milliards d'euros dans la rénovation du réseau ferroviaire. En contrepartie, RFF, gestionnaire de l'infrastructure, a pris certains engagements dont celui de financer le coût de l'infrastructure avec 60 % des recettes d'ici 2012. **Chacun l'aura compris, les péages vont augmenter, c'est donc bien la SNCF qui va financer une grande partie de ces 13 milliards d'euros !**

La prestation de la SNCF dans les régions souffre de manquements importants qui ne peuvent en aucun cas être attribuables à son personnel. Il serait illusoire de faire croire au grand public que leurs déplacements s'amélioreraient avec un autre opérateur. L'ouverture à la concurrence des services régionaux en Grande-Bretagne a été catastrophique tant par l'accroissement des accidents ferroviaires que par l'abandon total de l'entretien des infrastructures par l'État.

Région Alsace, premier test !

D'ici la fin 2009, le contrat Alsace/SNCF va arriver à son terme.

La gestion et la conduite des trains TER de cette région transfrontalière doivent rester à la SNCF comme le règlement européen OSP le permet ! Les politiques en ont le pouvoir, mais en ont-ils le désir ? Certains d'entre eux s'informent déjà du futur statut des personnels SNCF en cas de changement d'opérateur. Mais nous sommes encore loin de la coupe aux lèvres !

La SNCF s'appuie sur ce règlement pour trouver des solutions alternatives à certaines dessertes qu'elle estime trop coûteuses (*exemple St-Gervais-Vallorcine dont l'entreprise envisage la conduite par des CRTT*).

La balle est dans le camp des politiques :

Faut-il garder la SNCF et maintenir un haut niveau de sécurité ferroviaire ou ouvrir à la concurrence avec un risque évident sur les circulations TER (comme cela est démontré avec l'ouverture du Fret) ?