

LE PREMIER PAQUET FERROVIAIRE INTRODUIT LA CONCURRENCE

Conformément aux orientations de la Commission européenne inscrites dans la directive 91/440/CE (*prélude au premier paquet ferroviaire*), le Fret ferroviaire s'est progressivement ouvert à la concurrence depuis le 15 mars 2003.

Même si le premier train privé n'a circulé sur notre territoire qu'en juin 2005, les parts de marché Fret de la SNCF ne font que s'amenuiser depuis la libéralisation des chemins de fer !

Aujourd'hui, **les concurrents de la SNCF s'octroient près de 17 % des parts de marché relatives au transport de marchandises par voies ferrées, soit le même pourcentage qu'en Allemagne qui accepte la concurrence depuis 1996 !**

Que ce soit pour le Voyageurs ou le Fret, la Commission européenne considère que le premier paquet ferroviaire ne permet pas l'émergence d'entreprises ferroviaires totalement indépendantes des entreprises historiques (*souvent ce sont les opérateurs historiques qui créent leur propre concurrence comme VFLI pour la SNCF !*).

Elle prône ouvertement une refonte du premier paquet ferroviaire par une nouvelle directive afin de s'assurer d'une séparation absolue entre la gestion de services de transport et la gestion des infrastructures de services connexes (*maintenance, entretien, accès aux terminaux, informations des voyageurs, billetterie dans les gares,...*).

Pour garantir un accès non discriminatoire aux installations de service des gares (*de voyageurs,*

de triage, de formation, de remisage), des terminaux de marchandises et des centres d'entretien, **la Commission européenne voudrait que les entreprises assurant ces services en position dominante soient organisées de manière à assurer leur indépendance juridique, organisationnelle et décisionnelle.**

C'est bien l'éclatement des entreprises ferroviaires historiques qui est l'objectif de Bruxelles. D'ailleurs, dans une note confidentielle de février 2010, **la Commission européenne a demandé au gouvernement français la modification du statut juridique de la SNCF (ce qui ferait mécaniquement sauter le verrou de notre réglementation du travail) en prétextant que l'EPIC offrait des conditions trop favorables pour ne pas fausser le jeu de la concurrence !**

Effectivement, en sortant du giron de la SNCF les services connexes, **il ne restera bientôt plus que les agents directement attachés à la production d'un train de voyageurs (et de marchandises ?) au sein de l'entreprise ferroviaire SNCF !**

La création de la branche Gares & Connexions, la constitution des EIC (*dans son rapport de 2009, la Cour des Comptes envisage le transfert des cheminots à RFF*) et la gestion comptable autonome du Fret sont autant de réponses de l'entreprise aux injonctions de la Commission européenne, **ce qui ne vaut pas acceptation de notre part !**

RÉSEAU FERRÉ DE FRANCE : PREMIÈRE ABERRATION DU SYSTÈME FERROVIAIRE !

Les différentes directives européennes constituant les trois paquets ferroviaires ont contraint les États membres à réorganiser leurs entreprises ferroviaires.

En France, la création de RFF en 1997 n'a pas permis à la SNCF d'épurer la dette qui pèse encore sur l'organisation de notre entreprise, alors qu'en 1994, le gouvernement allemand n'a pas hésité à éponger totalement la dette de la DB (*pour autant, tout le système ferroviaire allemand n'est pas obligatoirement un exemple à suivre !*).

En constituant RFF, le gouvernement répondait ainsi aux critères de convergence de Maastricht pour que la France soit qualifiée pour l'Euro. **Par un jeu d'écriture, en transférant une partie de la dette de l'État à un EPIC, RFF a permis une diminution du déficit de la France !**

Notons que Jean-Claude Gayssot, ministre communiste des Transports de 1997 à 2002, n'a jamais remis en cause RFF, **il fût même l'instigateur d'une accélération du processus de libéralisation du Fret ferroviaire en France !**

En structurant RFF au sein d'un établissement public industriel et commercial (*EPIC*), propriétaire et gestionnaire de l'infrastructure ferroviaire, le gouvernement français est allé au-delà de ce que préconisait la directive n°91/440/CE qui rend obligatoire la séparation entre la gestion de l'infrastructure et les activités de transport au moins sur le plan comptable.

Ainsi, près de 1000 salariés sortent du giron de la SNCF et de la Caisse de Retraite Autonome !

La création de RFF favorise une libéralisation totale du secteur ferroviaire avec le risque que nous revivions une époque contrastée dans les chemins de fer français comme celle qui a précédé l'avènement de la SNCF en 1937 !

QUELLES SONT LES CONSÉQUENCES DE CETTE OUVERTURE À LA CONCURRENCE SUR L'ORGANISATION DE FRET SNCF ?

Après les échecs successifs des plans Veron et Marembaud, l'OPA de la SNCF sur GEODIS en 2008 donne naissance à la branche SNCF/GEODIS (*Transports et Logistique du Groupe SNCF*).

S'en suivra l'intégration industrielle de Fret SNCF par la dédicace des effectifs et des matériels à cette activité (création d'un CE Fret).

En 2009, le schéma directeur porté par Messieurs Blayau et Nadal marque le début d'une nouvelle organisation dont les victimes sont les cheminots !

Entre 2009 et 2011 plus de 4000 emplois ont été supprimés alors que toutes les mesures du schéma directeur pour un nouveau transport écologique de marchandises ne sont pas encore déployées !

Indéniablement, **l'outil de production de la SNCF se réduit à sa plus simple expression malgré l'engagement national du gouvernement** pour relancer le Fret ferroviaire, mais certainement pas la SNCF !

Les Opérateurs Ferroviaires Portuaires et terrestres ne sont encadrés d'aucune contrainte juridique (*carence de la loi ORTF de 2009*) pour éviter qu'ils viennent concurrencer la SNCF sur des trafics de longue distance. Les droits sociaux des salariés au sein de ces OFP restent pour le moins limités et favorisent également un dépeçage des trafics de la SNCF en faveur de ces nouvelles entreprises !

Malheureusement, ces futurs OFP risquent de devenir des lieux d'hébergement professionnel de centaines de cheminots de la SNCF...

POURQUOI LA SNCF EST-ELLE DÉPECÉE AUSSI RAPIDEMENT DE SES TRAFICS ?

En anticipant d'aucune façon l'arrivée de personnels de droit privée dans le secteur ferroviaire, le gouvernement a permis l'instauration de modes d'organisation du travail totalement en dissonance avec ceux pratiqués à la SNCF.

Entre 2005 et fin 2008, les entreprises ferroviaires privées ont ainsi pu adapter leurs organisations du travail en tenant compte, au mieux, du code du Travail totalement inadapté aux spécificités du ferroviaire.

Ce fut une aubaine pour les patrons de ces entreprises ! Grâce au différentiel de près de 25 % en leur faveur par rapport au coût d'un trafic réalisé avec du personnel à Statut SNCF, elles nous ont arraché des parts de marché !

Aujourd'hui, ce taux est d'environ 20 % avec l'accord de branche du 14 octobre 2008 qui impose aux entreprises ferroviaires des normes sociales

un peu plus « adaptées » au mode ferroviaire.

Malheureusement, les conditions sociales des nouveaux entrants sont encore trop éloignées des nôtres, c'est pour cette raison essentielle que Force Ouvrière a refusé de parapher cet accord !

Pour la Fédération Force Ouvrière des Cheminots, le Fret a encore un avenir à la SNCF comme en atteste le retour de certains clients après avoir été attirés par les sirènes de la concurrence.

Tant que la sécurité constituera l'élément central de l'organisation de la SNCF, ce qui est loin d'être le cas de toutes les entreprises concurrentes (depuis leur arrivée, le nombre d'événements critiques avec conséquences sont à la hausse), Fret SNCF pourra convaincre les plus rétifs à utiliser le transport le plus écologique qui soit pour les pondéreux !

La Fédération Force Ouvrière des Cheminots regrette que la direction de l'entreprise ne se soit pas véritablement impliquée sur le volet social de la convention collective alors qu'elle s'apprête à faire tout le contraire pour l'ouverture à la concurrence des TER... c'est à se demander si tous les dirigeants de notre entreprise étaient convaincus de l'utilité de maintenir le Fret au sein de l'EPIC !

MÊME SI LE DÉTACHEMENT DE CHEMINOTS DE LA SNCF DANS LES OFP EST INTOLÉRABLE, LA FÉDÉRATION FORCE OUVRIÈRE DES CHEMINOTS VEILLERA À CE QUE LEUR CONTRAT DE MISE À DISPOSITION SOIT D'UN HAUT NIVEAU SOCIAL.

APRÈS LE FRET, LE TRAFIC VOYAGEURS !

Deux ans après l'ouverture à la concurrence du trafic ferroviaire international de voyageurs, soit en fin d'année 2011, le premier train privé de passagers devrait circuler sur le territoire français.

L'entreprise ferroviaire italienne TRENITALIA et VEOLIA Transport, qui détient une licence d'entreprise ferroviaire pour le « voyageurs », ont décidé de constituer une co-entreprise afin d'effectuer des missions entre Paris et l'Italie (*Venise et Rome*).

Après avoir jeté l'éponge dans le Fret ferroviaire en cédant son entreprise au Groupe Eurotunnel, **VEOLIA TRANSPORT s'apprête donc à investir un marché dans lequel elle a déjà largement fait ses preuves en Europe.**

Les salariés de cette co-entreprise seront régis par la Convention Collective du secteur ferroviaire en cours d'élaboration.

L'Union des Transports Publics et Ferroviaires a reçu mandat du gouvernement pour négocier avec les organisations syndicales un accord de branche sur les conditions de travail des personnels utilisés dans un transport international de voyageurs (y compris le cabotage).

Actuellement, même s'ils bénéficient des conditions de travail des cheminots de la SNCF, les

personnels d'Eurostar sont concernés par le champ d'application de la convention collective, donc du futur accord de branche sur les conditions de travail !

Il est à noter que les quatre organisations syndicales dites représentatives ont accepté sans broncher la création de la filiale Eurostar dans laquelle tous les personnels nécessaires à la production ont été détachés ! La SNCF pourrait donc être tentée de s'engouffrer dans cette brèche qu'aucune organisation syndicale dite représentative n'a souhaité colmater ! **Eurostar est le prélude à une filialisation par marques TGV, synonyme de remise en cause du Statut des cheminots !**

La Fédération Force Ouvrière des Cheminots mobilisera toute son énergie pour que les conditions de travail des personnels utilisés dans un service international de voyageurs ressemblent à s'en méprendre à celles que nous connaissons à la SNCF !

Malheureusement, la négociation s'annonce pour le moins difficile dès lors que le Président de l'UTPF n'est autre que le Directeur Général de VEOLIA Transport !

Les enjeux de cette négociation sont cruciaux pour l'avenir des personnels de la SNCF qui seront également rapidement confrontés à l'ouverture à la concurrence des TER.

LES TET / TER DANS L'ŒIL DE LA CONCURRENCE !

Force Ouvrière considère la convention signée entre la SNCF et l'État comme un véritable point d'ancrage pour améliorer les Trains d'Équilibre du Territoire (*TET*), même si la SNCF devra assumer une partie des 210 millions d'euros de compensation !

En devenant l'Autorité Organisatrice des Transports pour les TET (*TEOZ, Lunéa, Intercités, ...*), l'État pourra lancer un appel d'offres pour y introduire la concurrence à l'issue de la convention d'une durée de 3 ans. D'ailleurs, VEOLIA affirme être en capacité de remédier à certains dysfonctionnements vécus par les voyageurs sur la ligne Pars/Granville.

L'avenir des cheminots effectuant les TET est donc lié à celui des conducteurs TER comme explicité ci-dessous.

Quid des 25000 cheminots (sans compter les emplois indirects comme les agents du matériel) dévolus aux TER (et des TET) ?

Le règlement européen sur les obligations de service public est théoriquement applicable en France depuis décembre 2009. Or, ce règlement européen pose de nombreuses questions afin qu'il puisse être utilisé en France (*exemple : modification de la LOTI qui confère le monopole des missions TER à la SNCF*).

En 2009, le Sénateur Francis Grignon a été char-

gé par le gouvernement de réaliser un rapport dans lequel seraient énoncées les conditions dans lesquelles l'ouverture à la concurrence des TER pourrait se réaliser. Fin 2010, ce rapport a été remis au secrétaire d'État chargé des transports.

Début 2011, le sénateur Grignon va rencontrer les Présidents des Conseils Régionaux pour leur expliquer et leur faire partager son mode opératoire sur l'ouverture à la concurrence des TER.

Au moment même du renouvellement des conventions SNCF/Régions, les Conseils Régionaux pourront décider de mettre en concurrence une ou plusieurs lignes, voire toutes, de leur réseau TER. Ils pourront aussi octroyer directement à la SNCF cette convention (contrat).

Contrairement à l'obligation de soumettre systématiquement à un appel d'offres un trafic Fret, l'arrivée de la concurrence dans les TER ne pourra se réaliser que s'il y a une véritable volonté politique à démanteler le service public ferroviaire réalisé historiquement par la SNCF.

En cas de perte d'un contrat, tous les cheminots associés directement ou indirectement à la réalisation du trafic, roulants (*ADC, ASCT*) et sédentaires (*commerciaux, matériel, ...*) pourraient être dans l'obligation d'accepter leur transfert chez le nouvel opérateur. Certains droits des cheminots seraient préserver mais pas *ad vitam aeternam* !

La SNCF n'anticiperait-elle pas déjà la nouvelle organisation des TER en confiant à EFFIA la vente des billets TER sur le pôle d'échanges multimodal de Dijon ?

La Fédération Force Ouvrière des Cheminots a rencontré à plusieurs reprises tant le Sénateur Francis Grignon que les dirigeants de la SNCF pour leur faire part de son désaccord sur l'ouverture à la concurrence des TER dès lors qu'une décision politique française pourrait la rendre to-

talement inefficace et non contestable par Bruxelles !

Pour autant, nous restons lucides sur le sujet. **Les Conseils Régionaux exercent une forte pression sur la SNCF afin d'améliorer la qualité du service rendu aux usagers car ils savent pertinemment qu'ils pourront rapidement brandir le spectre des appels d'offres pour arriver à leurs fins !**

Pour accéder à leurs demandes, mais surtout pour profiter égoïstement du contexte libéral, la SNCF clame haut et fort qu'elle voudrait un cadre conventionnel identique pour tous les acteurs du TER qu'ils soient de la SNCF ou d'une entreprise ferroviaire privée !

Pour l'entreprise, la meilleure façon de faire face à nos concurrents serait de renégocier les conditions sociales des cheminots. **À cela, Force Ouvrière rétorque qu'il n'y a aucune raison de ne pas imposer à la concurrence les mêmes normes sociales qu'à la SNCF d'autant plus, qu'à ce jour, aucune entreprise ferroviaire concurrente n'exerce une activité Voyageurs sur le réseau ferré national.**

La SNCF n'a pas pris les bonnes décisions pour le Fret, il ne faudrait pas que son empressement à ne pas tomber dans les mêmes travers la conduise à sacrifier les conditions sociales des cheminots !

Pour la Fédération Force Ouvrière des Cheminots, c'est donc bien au niveau de la branche que des négociations doivent avoir lieu. Gageons que la SNCF s'investira de tout son poids au sein de l'UTPF pour que nous ne connaissions pas la même déconvenue qu'au Fret.

Si tout le monde est animé par la même envie de ne pas créer un écart de compétitivité indécent entre les cheminots à Statut et ceux du privé, la question de la réglementation du travail à la SNCF ne se posera plus !

REGARDER LA CONCURRENCE EN FACE !

Toutes les organisations syndicales n'ont pas la même approche sur l'ouverture à la concurrence de nos lignes TER. Contrairement à d'autres, Force Ouvrière ne pratique pas la politique de l'autruche ou de la négation de l'ouverture à la concurrence.

Nous avons suffisamment combattu l'ouverture à la concurrence du Fret et du Voyageurs pour n'avoir de leçons à recevoir de personne.

À l'issue des élections professionnelles du 24 mars 2011, vous aurez besoin d'une organisation syndicale qui soit imprégnée des enjeux et maîtrisant les arcanes de la négociation d'entreprise et de branche afin que nous puissions préserver au mieux nos emplois et notre Statut !

Force Ouvrière se propose d'être à vos côtés dans ces moments cruciaux pour notre avenir, le 24 mars 2011, faites confiance à nos listes...

Votez Force Ouvrière !

