



4ÈME PAQUET FERROVIAIRE

Montreuil, le 02 Novembre 2015

CONSEIL DES MINISTRES DES TRANSPORTS EUROPÉENS

RÉFORME DU FERROVIAIRE : ILS VOUS ONT MENTI ! POURQUOI ?

Suite au Conseil des Ministres des Transports Européens, réuni le 8 octobre 2015, la peur entretenue par certains sur le 4^{ème} paquet ferroviaire ne peut plus justifier la réforme française.

Cette réforme avait un tout autre but que celui d'être compatible avec les règles européennes mais bien celui de faire peser la dette et le financement sur les cheminots et les usagers.

Les décisions prises donnent de toutes autres perspectives d'organisation de la production ferroviaire et des IRP.

N'en déplaie aux soutiens de la loi du 4 août 2014, la directive « gouvernance » du 4^{ème} paquet ferroviaire, discutée dans le cadre du Conseil des Ministres des Transports Européens, ne demande pas la séparation totale des entreprises historiques. Elle laisse le choix aux Etats membres d'organiser leurs systèmes ferroviaires nationaux, y compris autour d'une entreprise intégrée, sous réserve d'isoler les fonctions essentielles (attribution et tarification des sillons).

Alors que la direction SNCF et le gouvernement (avec l'aide de l'UNSA et de la CFDT) ont éclaté la SNCF en 3 EPIC distincts, le Conseil des Ministres des Transports Européens donne raison à la CGT. **La perspective de revenir à une entreprise intégrée demeure bel et bien.**

Lors de la réunion du comité du dialogue social européen qui a suivie, la Fédération CGT des cheminots, qui participe en tant qu'adhérente à ETF¹ (comme l'UNSA et la CFDT, étrangement absentes), a demandé à la commission si une entreprise éclatée pouvait redevenir une entreprise intégrée ? **LA REPONSE FUT SANS APPEL : C'EST OUI !**

Ils ont menti sur la gouvernance (Eclatement en 3 EPIC) !

Plusieurs Etats membres ont exigé de maintenir leur entreprise historique intégrée, quel que soit le modèle !

Les ministres Européens ont accédé à cette demande en gardant la contrainte de la séparation des fonctions essentielles... **C'est la proposition CGT « la Voie du Service Public SNCF » !**

A contrario, la réforme française issue de la loi du 4 août 2014 n'est pas en conformité avec le droit européen obligeant l'indépendance des fonctions essentielles. Il se peut fort que le caractère tatillon de la Commission Européenne l'amène à contester le système « Cuvillier » devant la Cour de Justice Européenne.

Ils ont menti sur la concurrence !

Pendant des mois, nos détracteurs ont annoncé l'ouverture à la concurrence des TER et des TET dès 2019, s'appuyant toujours sur le futur 4^{ème} paquet ferroviaire. La réalité est tout autre, le texte adopté repousserait cette question au-delà de 2026. Il permet d'aller au bout des conventions en cours et laisse aux Etats membres la possibilité de passer par des attributions directes. **La CGT avait vu juste !**

¹ ETF : Fédération Européenne des Travailleurs des Transports (CGT, UNSA, CFDT, FO, CFTC pour la France).

Ils ont menti sur la dette !

Plusieurs pays européens ont repris leur dette ferroviaire comme les y obligeaient déjà le 1^{er} paquet ferroviaire et sa refonte ! Une disposition qui n'a jamais été réalisée en France.

Les directives européennes sont pourtant claires et sans ambiguïté (art.9 de la directive 2012/34) : *« les États membres mettent en place des mécanismes adéquats pour contribuer à réduire l'endettement des entreprises ferroviaires publiques jusqu'à un niveau qui n'entrave pas une gestion financière saine et qui réalise l'assainissement de la situation financière de celles-ci. Les États membres peuvent exiger que soit créé, au sein de la comptabilité de ces entreprises ferroviaires, un service distinct d'amortissement de la dette »*. **La CGT a repris cette disposition dans son projet alternatif.**

Quelle est la raison d'une telle tromperie alors que tout pouvait laisser présager en juin 2014, comme nous l'avions d'ailleurs dit, qu'une autre voie était possible ?

Certaines Organisations Syndicales se sont placées en interlocuteurs privilégiés de la direction et en relai du gouvernement.

On ne défend pas les salariés quand on accepte la casse de son entreprise. On ne défend pas son entreprise quand on bafoue la démocratie en interne.

Gouvernements et directions ne cherchent qu'à développer le Low-Cost, à précariser les statuts et les droits sociaux des cheminots afin de mettre un coup fatal à l'entreprise publique.

La production sera plus sûre et de meilleure qualité, en mutualisant les moyens humains et matériels. La dette doit être traitée par l'Etat pour permettre à la SNCF d'investir en emplois, de développer le service public, mais aussi d'augmenter les salaires et d'améliorer nos conditions de travail.

En revenant à un système intégré, les cheminots seraient rassemblés pour mieux travailler ensemble. Le retour à un EPIC unique est une revendication CGT.

Dans une période où d'importantes négociations vont se tenir (statut, convention collective nationale de branche avec les sujets des métiers et de la réglementation du travail, ...), vous devez savoir sur qui vous pourrez compter et avec qui vous allez agir...

**Une mauvaise loi nous a séparés,
la voix des cheminots pour nous rassembler !
Le 19 novembre 2015, je vote CGT !**

