



Rapport du CESE (Mise en concurrence des TER)

Une mise au point s'impose !

Depuis quelques temps, certaines OS publient des tracts laissant entendre que les représentants CGT au CESE auraient voté un texte favorable à l'ouverture à la concurrence des transports ferroviaires régionaux de voyageurs.

Ces écrits, volontairement construits à charge contre la CGT, nous obligent à réagir pour rétablir la vérité et fournir quelques explications aux cheminots.

C'est à l'issue du colloque organisé par le président de la SNCF le 16 juin 2011 au Palais Léna que F. Fillon, alors Premier Ministre, a saisi la 3^{ème} chambre de l'Etat. Cette saisine avait comme objectif de charger le CESE de deux rapports, expliquant quand et comment réaliser l'ouverture à la concurrence des TER si une telle décision était prise.

Une fois encore, la question de la pertinence ou pas de l'ouverture à la concurrence n'a pas été posée.

Les militants représentants de la CGT au CESE ont décidé, dans l'intérêt des cheminots et du Service Public SNCF de s'inscrire et de s'investir dans ces travaux pour ne pas laisser la main aux seuls libéraux composant majoritairement cette assemblée. Rappelons que N. Sarkozy a nommé 72 nouveaux représentants de l'Etat au CESE avant d'être chassé de l'Elysée. Pour exemple, M. Marembreau, ancien directeur de Fret SNCF, qui fut, après M. Véron, le second casseur de cette activité au sein de l'EPIC SNCF.

Le rapport du CESE est un document forcément libéral puisque la question posée par M. F. Fillon, était comment organiser la libéralisation des TER.

Il est bon de rappeler que dès la saisine du CESE, la Confédération Générale du Travail a publié un tract affirmant clairement son opposition à toutes les formes de libéralisation du Service Public, dont le transport ferroviaire de fret et de voyageurs.

Néanmoins, dans ce contexte très hostile, il est important de faire mesurer aux cheminots ce que les militants CGT ont fait acter dans ce rapport.

Dans le préambule, il est écrit que :

1 L'ouverture à la concurrence n'est pas une obligation et que si cela doit se faire, ce sera par un choix politique national.

C'est la première fois qu'un texte officiel affirme que l'ouverture à la concurrence des transports ferrés de voyageurs n'est pas inéluctable. Jusqu'à présent, rapport Grignon – Conclusions des Assises Ferroviaires et même la direction de la SNCF disaient le contraire. Le caractère non obligatoire de la concurrence y compris au-delà de 2019 (règlement OSP) est une affirmation que seule la CGT a portée.

La directive 91/440 (1^{er} paquet européen) prévoit un retour d'expérience des différentes mesures visant à la libéralisation du secteur avant d'aller plus loin dans ces orientations.

Seule la CGT a argumenté sur cette partie de la directive que tous les libéraux en France et en Europe voudraient faire oublier pour ne pas la respecter.

2

3

Dans chacun des secteurs publics libéralisés (eau, énergie, aérien, autoroute, poste et télécommunication, santé, éducation, etc.) la concurrence n'a pas amélioré les services. Au contraire, elle a entraîné une baisse de la qualité et de l'accessibilité, une hausse des tarifs et une dégradation des conditions sociales des salariés.

Voilà encore un argument porté par la CGT depuis le début des débats sur cette question, c'est la première fois qu'il est repris dans un texte officiel.

L'ouverture à la concurrence du Fret ferroviaire a eu l'effet inverse des thèses portées par les promoteurs du libéralisme. Les cheminots le savent et notamment ceux du Fret. Depuis 2006, le nombre de T/km transporté par rail a été divisé par deux et les menaces se poursuivent.

Encore un argument incontestable inclus dans ce texte parce que la CGT l'a exigé.

4

5

Contrairement aux idées diffusées lors des Assises du ferroviaire, l'ouverture à la concurrence n'a amené aucune plus-value dans les pays européens précurseurs en la matière (Angleterre, Suède, Allemagne, etc.).

La CGT l'a affirmé bien avant, dans ces pays, la qualité de service n'est pas bonne, la sécurité est dégradée, les tarifs ont explosé, par contre les conditions sociales des salariés ont été la variable d'ajustement pour dégager les bénéfices exigés par les actionnaires.

Les régions de France ne souhaitaient pas la mise en concurrence des TER.

L'ARF a publié un manifeste avec cette affirmation, mais une fois encore, les libéraux l'ont volontairement omis car il n'allait pas dans leur sens. Le Rapport du CESE rappelle cette déclaration des AOT Régional.

6

7

Le statut et la régularisation du travail des cheminots de la SNCF ne sont pas des freins mais au contraire des atouts car ces règles sociales ont été construites pour répondre aux exigences du Service Public.

C'est la première fois qu'un document officiel reprend cette démonstration sur le cadre social des cheminots de la SNCF, pourtant la CGT l'a affirmé partout où elle a été auditionnée (Grignon – Assises, Rapport O. D. Delamothe).

Enfin, le préambule de ce rapport affirme que les problèmes du transport ferroviaire ne seront pas résolus par une éventuelle ouverture à la concurrence, car c'est l'organisation du système et le manque de financement qui sont à l'origine des défaillances actuelles.

Cette analyse portée depuis très longtemps par la CGT est aujourd'hui perçue par tous les acteurs, mais il est bien qu'un texte comme celui-ci le confirme.

8

Au regard de ces éléments inclus dans la préface du rapport grâce à l'intervention de la CGT, plus personne ne peut avoir de doute sur l'appréciation négative de notre organisation concernant la libéralisation du secteur ferré.

Le travail des représentants CGT ne s'est pas arrêté là puisqu'y compris dans le corps du rapport qui consiste à définir quand et comment ouvrir à la concurrence, les militants CGT ont œuvré à mettre des barrières sociales faces aux ambitions libérales. Pour exemple :

- 1) Si le gouvernement décide de libéraliser le TER, le rapport précise que cela doit se faire par une expérimentation limitée sans modifier le statut et les réglementations du travail des cheminots. Il précise d'ailleurs que si l'Etat prend une telle option politique, c'est lui qui assumera les distorsions de concurrence pendant les expérimentations.

Nous sommes, à ce niveau du texte, obligés de dire que c'est cette position qui a conduit la CFDT/FGAAC à s'abstenir. Cette organisation voulait qu'avant toute chose, le cadre social des cheminots soit modifié pour la concurrence. Appréciera qui voudra !

- 2) La CGT a fait inclure une clause de réversibilité après évaluation des expérimentations : personne n'envisageait qu'une libéralisation puisse être réversible. C'est aujourd'hui prévu.
- 3) La CGT a fait inclure que toute tentative de libéralisation doit être accompagnée de clauses de sécurité et sociales ainsi qu'un contrôle par l'Etat de l'application de ces règles. (Cela n'a jamais été fait au Fret, nous en mesurons les conséquences).
- 4) La CGT a fait inclure qu'en cas de perte de marché sur une partie de convention TER, il n'y aurait pas de transfert de cheminots de la SNCF.

Cette préconisation évite deux écueils :

- a) Que n'importe quel entrepreneur s'installe sur ces trafics sans matériel (appartient aux régions) et sans avoir à former de professionnels (il se servirait à la SNCF). Son seul travail serait de baisser les conditions sociales pour emporter des marchés et satisfaire ses actionnaires.
- b) Que la SNCF crée des filiales avec des cheminots de l'EPIC pour organiser sa propre concurrence sur le dumping social. A l'exemple de VFLI ou Logistra pour le Fret, de SFERIS pour l'Équipement, ou des ateliers de Montigny-lès-Metz pour le Matériel, etc...

Voilà pourquoi la CGT a voté pour ce document. Car dans un texte à vocation ultralibérale travaillé dans une chambre de l'Etat majoritairement convaincue au libéralisme, les représentants CGT ont réussi à intégrer des données qui fustigent la concurrence et à installer des barrières protectrices pour les cheminots et pour le Service Public ferroviaire, dans le cas où les choix politiques iraient dans le sens de la libéralisation.

Nous aurions pu faire comme « Solidaires », ne pas participer aux travaux, ne pas se présenter aux auditions comme SUD-Rail l'a fait, être absent le jour de la plénière et faire porter son vote par une organisation patronale sans explication. Ce n'est pas notre conception du syndicalisme.

La CGT, même dans l'adversité, ne fuit pas ses responsabilités, ne pratique pas la politique de la chaise vide et reste force de propositions dans l'intérêt des salariés et de la Nation.

Dans cet exercice difficile, dans un environnement très hostile, la CGT a fait le choix de ne pas laisser ce rapport aux seules mains des libéraux, dans le souci de préserver des conditions sociales de haut-niveau pour les cheminots et un transport ferroviaire sûr et de qualité pour les usagers, quelles que soient les décisions politiques qui pourraient être prises.

Telle est la conception de l'activité syndicale pour la CGT.

Dans la période qui s'ouvre, des dossiers lourds vont s'ouvrir sur l'avenir du système ferroviaire et son financement. Les attitudes ayant pour objet la division des cheminots basée sur des polémiques stériles ne serviront que ceux qui visent à la privatisation des chemins de fer français et à la casse du socle social des cheminots.

A la suite de la publication de ce texte avec les amendements inclus par la CGT, le Ministre des Transports actuel s'est exprimé dans la presse disant qu'au regard du contenu de ce rapport, l'ouverture à la concurrence des TER n'est pas à l'ordre du jour pour le gouvernement. Sans commentaire !

Carte à échanger auprès d'un militant CGT contre une adhésion officielle

Nom : _____ Prénom : _____

Adresse : _____

_____ Fonction : _____

Tél : _____ e.mail : _____ @ _____

Grade : _____ Établissement : _____

**ensemble, plus forts
pour gagner**

Fédération CGT des cheminots 263 Rue de Paris 93515 Montreuil Cedex
adhesion@cheminotcgt.fr • www.cheminotcgt.fr • tél : 01 49 886 100

