

OUVERTURE À LA CONCURRENCE

Les TER après le Fret, une dure réalité !

Tractionnaire Syndicaliste - Juillet/Août 2011 - Numéro 118

Après le Fret et le transport international de voyageurs, l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire sous contrat de service public, TER et TET, est la prochaine étape qui doit nous mener vers une libéralisation totale des chemins de fer !

Le 18 mai dernier, le sénateur Francis Grignon a remis son rapport au secrétaire d'État chargé des Transports, Thierry Mariani, dans lequel il énumère des recommandations sociales, techniques et législatives pour faciliter l'ouverture à la concurrence des TER.

Afin de vous éclairer sur un dossier complexe aux multiples conséquences possibles sur les cheminots de la SNCF, Gilles Desfrancois, secrétaire général de l'UNAC-FO et secrétaire fédéral, en charge depuis 2007 des négociations nationales sur la Convention Collective du transport ferroviaire pour la Confédération FO, répond aux questions que vous vous posez, mais certainement pas à toutes !

LE RÈGLEMENT EUROPÉEN SUR LES OBLIGATIONS DE SERVICE PUBLIC EST-IL APPLICABLE EN FRANCE ?

Entré en vigueur le 03 décembre 2009, le règlement européen n°1370/2007/CE relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (*dit OSP*), contrairement à une directive européenne, s'applique immédiatement à tous les États membres de l'Union européenne.

Ce règlement permet d'ouvrir les transports régionaux à la concurrence par appels d'offres.

Mais les Autorités Organisatrices des Transports (AOT) n'y sont pas obligées !

En outre, les pays de l'UE doivent avant juin 2015, soit à mi-étape de la phase de transition de 10 ans pour un déploiement sans équivoque du règlement OSP, faire état de l'avancement de la mise en œuvre du règlement OSP (*adaptations législatives et nouvelles lois coercitives à l'attention des opérateurs historiques, ...*).

CE RÈGLEMENT OSP N'EST DONC PAS AUSSI CONTRAIGNANT QUE CELA ?

Effectivement, il permet encore aux AOT de définir leur politique de transport par l'attribution directe d'un contrat de service public.

Les discussions à l'échelon européen ont duré

des années avant la parution de ce règlement.

FO a toujours été opposé à sa rédaction même si à l'époque nous avons tout de suite analysé qu'il pouvait être « *inopérant* » en France si les Régions avaient fermement l'intention de ne pas remettre en cause la SNCF.

En revanche, les Régions sauraient certainement utiliser ce règlement pour contraindre, sous forme d'odieux chantages, la SNCF à abaisser ses coûts de manière drastique au détriment des usagers et des cheminots.

Aujourd'hui, la Commission européenne est consciente que la rédaction actuelle du règlement OSP constitue un frein à une libéralisation rapide des transports régionaux. En outre, en France, un opérateur comme VEOLIA TRANSDEV s'inquiète du peu de ce qui pourra être du domaine du secteur privé, si les AOT maintiennent sans concessions leur confiance à la SNCF.

Bruxelles réfléchit à une solution radicale qui passerait par une modification du règlement OSP pour rendre obligatoire les appels d'offres dans le cadre de l'attribution d'un contrat ferroviaire de service public !

2015 pourrait être la date retenue pour changer fondamentalement la donne initiale.

Aujourd'hui, la LOTI qui institue le monopole de la SNCF mais également le règlement OSP dans sa version actuelle peuvent donner l'illusion de

nous protéger contre une invasion de la concurrence.

Mais tout cela est bien fragile.

La LOTI sera modifiée et le règlement européen OSP est déjà dans une phase de réécriture.

Combattre l'ouverture à la concurrence comme le fait depuis des années Force Ouvrière ne doit pas nous entraîner en dehors des réalités.

Connaître et analyser les dangers en amont ne pourra que nous être salvateurs au moment de nous opposer à certaines décisions.

EST-CE VRAIMENT LE MOMENT D'OUVRIRE À LA CONCURRENCE LES TER ?

Quand on est opposé à la libéralisation, il n'y a aucun consensus possible !

Essayons tout de même de parler librement de cet aspect.

Depuis la création de RFF en 1997, le système ferroviaire français est entré dans une phase de désintégration.

La SNCF perd une à une ses prérogatives que lui conférait son rôle d'opérateur unique en faveur de la création de nouvelles structures : RFF, EPSF, ARAF, et voit son organisation interne totalement chamboulée avec la création de la DCF et Gares et Connexions qui risquent, avec ses personnels, de rejoindre RFF sous peu !

Tout ceci est déjà catastrophique pour le ferroviaire et les cheminots de la SNCF, malheureusement tout cela peut encore empirer !

En outre, que ce soit pour le Fret ou le voyageurs, les infrastructures du réseau ferré national sont dans un tel état de décrépitude que RFF s'est lancé dans un fastidieux programme de travaux de maintenance et de modernisation du réseau d'ici 2015.

Favoriser l'émergence de nouveaux opérateurs dans un tel paysage ne peut qu'envenimer la situation.

Est-ce que la classe politique en aura-t-elle conscience ?

EST-CE QUE TOUS LES CHEMINOTS SONT CONCERNÉS PAR L'OUVREURE À LA CONCURRENCE DES TER ?

L'ouverture à la concurrence des TER aura un impact sur tous les cheminots de la SNCF.

Actuellement, l'accord de branche du 14 octobre 2008 au Fret n'est pas applicable à la SNCF.

Mais la remise en cause du RH0077, au prétexte de l'ouverture à la concurrence du TER, ferait que le décret numéro 2010-404 s'appliquerait de plein droit aux cheminots de la SNCF !

À l'issue des négociations de branche sur le voyageurs, la SNCF convoquera les organisations syndicales pour conclure un accord d'entreprise amené à se substituer au RH0077.

Cette réglementation serait composée d'un socle commun applicable à tous les cheminots complété par des chapitres consacrés aux différentes activités parmi lesquelles le Fret, le TER, ...

COMMENT LE GOUVERNEMENT COMPTE-T-IL S'Y PRENDRE POUR FAIRE ENTRER LES PERSONNELS DE LA SNCF DANS LE PÉRIMÈTRE D'UN ACCORD DE BRANCHE ?

Le gouvernement part du postulat qu'il est indispensable d'abroger la loi de 1940 pour faciliter l'émergence d'un cadre social harmonisé.

Effectivement, sans cette loi, les cheminots de la SNCF réintégreront le champ conventionnel. Ensuite, une loi pourrait permettre de rendre applicable un accord de branche au personnel d'un EPIC.

Cela s'apparente à n'en pas douter à un passage en force.

Pour Force Ouvrière, l'ouverture à la concurrence du TER ne se présente pas de la même manière qu'au Fret.

Lorsque la négociation sociale a commencé en 2007 au niveau de la branche, des opérateurs privés circulaient sur le RFN depuis deux ans.

Ils n'étaient donc pas prêts à modifier leur cadre d'organisation pour obtenir l'adhésion des organisations syndicales à un accord de branche.

Il est étrange de constater que les principaux détracteurs au niveau de la branche pour bâtir des conditions de travail au plus près de celles

de la SNCF furent le directeur de VFLI (*groupe SNCF*) parti depuis chez ECR et le directeur adjoint de VEOLIA TRANSPORT dont la filiale VEOLIA CARGO a été vendue à Europorte !

Pour le voyageurs, le contexte est différent puisque l'ouverture à la concurrence ne sera pas encore effective quand débiteront les discussions sur un accord de branche.

En conséquence, toutes négociations à venir ne peuvent en aucun cas concerner les personnels de la SNCF.

Si la volonté de la SNCF et des partenaires sociaux est de hisser la réglementation du travail du secteur privé au plus proche de ce que nous connaissons à la SNCF, nous limiterons certainement les écarts de compétitivité !

DANS LA VIE DU RAIL, LE SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA CGT SE DIT PRÊT À NÉGOCIER UN ACCORD DE BRANCHE SUR LES CONDITIONS DE TRAVAIL MÊME S'IL DEVAIT S'APPLIQUER AUX CHEMINOTS DE LA SNCF. EN CE DOMAINE, QUELLE EST LA POSITION DE FO ?

Pour la Fédération Force Ouvrière des Cheminots, il est nullement question de remettre en cause le RH0077.

En s'exprimant aussi aisément sur le sujet, la CGT donne déjà l'impression d'en accepter l'augure !

Si demain, les organisations syndicales sont conviées à ce type de négociation cela sera synonyme d'un échec cinglant pour les cheminots.

Soyons pour le moins lucides, le futur accord de branche ne sera pas au niveau du RH0077.

Lorsque nous avons négocié pour le Fret nous le faisons pour les centaines de salariés du privé qui étaient exploités par le seul biais du code du travail.

Mais demain, on nous demanderait de négocier en priorité pour les agents de la SNCF puisqu'il n'y a pas de nouveaux opérateurs dans le voyageurs.

Les organisations syndicales seront alors confrontées à un vrai dilemme : soit elles acceptent de négocier pour l'ensemble des salariés du transport de voyageurs avec bien

évidemment le risque de détruire une partie de la réglementation du travail transcrite dans le RH0077, soit elles refusent cette négociation avec toutes ses conséquences !

Espérons simplement que nous n'arrivions pas à cette extrémité.

LE TRANSFERT DES CHEMINOTS DE LA SNCF SERAIT-IL OBLIGATOIRE EN CAS DE PERTE D'UN MARCHÉ ?

Pour l'instant, les recommandations du sénateur Grignon n'obligeraient pas les cheminots à poursuivre leur activité chez l'attributaire du contrat de service public, tout serait basé sur le volontariat.

Or, actuellement, la SNCF préférerait le transfert d'office pour ne pas avoir à faire face à un surcroît d'effectif, tandis que VEOLIA TRANSDEV opterait volontiers pour ne pas récupérer un personnel bien différent de leur culture d'entreprise.

Lors de la Conférence nationale du 16 juin dernier sous l'égide du Conseil économique, social et environnemental, la ministre de l'écologie **Nathalie Kosciusko-Morizet** a été un allié providentiel pour le **Président Pépy** en se positionnant pour un transfert à caractère obligatoire si les droits accordés aux cheminots étaient suffisamment élevés (*déroulement de carrière, droits à la retraite, ...*).

Même si beaucoup de cheminots du Fret rencontrent d'extrêmes difficultés pour rester sur leur bassin d'emploi après la perte de leurs postes, **il est primordial, pour Force Ouvrière, que les cheminots puissent toujours décider librement d'intégrer l'entreprise qui gagnerait le contrat de service public.**

Chaque cheminot doit pouvoir jouir de son parcours professionnel au sein de la SNCF.

Même si le contexte est différent, c'est ce que la SNCF applique lorsqu'elle crée un OFP ou une filiale pour Eurostar.

DANS LE CADRE DE LA PERTE D'UN MARCHÉ, QUELS SERONT LES CHEMINOTS CONCERNÉS PAR LE TRANSFERT DU CONTRAT DE TRAVAIL ?

À moins d'un passage de tout le transport ferroviaire régional sous l'égide d'un nouvel

opérateur, ce qui est peut probable, il est aujourd'hui quasiment impossible d'identifier avec exactitude par ligne les cheminots concernés.

La SNCF devra tenir des comptes par ligne aussi précis que possible. **Elle devra donc identifier clairement les agents qui contribuent à la desserte d'un ligne (maintenance, commerciaux, agents de conduite et des trains, ...)**, ce qui consacre la fin de l'unité de la SNCF !

La complexité des roulements des personnels roulants rend difficile cette opération mais gageons que l'entreprise trouvera une solution !

Plus de 25000 agents devraient donc entrer dans cette base de données nationale.

POURQUOI LE SÉNATEUR GRIGNON PRÉCONISE-T-IL POUR LES CONDUCTEURS DE TRAINS LA CRÉATION D'UN ORGANISME DE FORMATION PROFESSIONNELLE COMMUN À TOUTE LA BRANCHE ?

A priori, cette proposition semble même surprendre les dirigeants de la SNCF !

Il ne faut pas se voiler la face, le sénateur Grignon répond à la demande d'une organisation syndicale (FGAAC) qui prône la commercialisation des conducteurs de trains.

En allant dans ce sens, le législateur viderait la SNCF de toute la formation initiale et créerait parallèlement un marché de l'intérim des conducteurs de trains (*les ADC n'hésiteraient plus à passer d'une entreprise à l'autre ne serait-ce que pour obtenir une augmentation salariale*).

Effectivement, ensuite, comme en Allemagne, les conducteurs de trains réclameront leur propre convention collective au fondement corporatiste.

Après l'externalisation de la médecine d'aptitude provoquée ou voulue par Sud-Rail, ce serait encore un mauvais coup porté aux agents de conduite.

Si la formation est effectuée par un organisme extérieur à la SNCF, comment ne pas envisager qu'elle finisse par devenir payante comme pour les pilotes de ligne ?

Bien entendu, l'émergence d'un marché de

l'emploi uniquement consacré aux agents de conduite serait une aubaine pour ceux qui prêchent pour un syndicalisme catégoriel où le conducteur serait au centre de toutes les attentions.

Mais c'est aussi une façon de dire définitivement adieu au statut SNCF pour les conducteurs !

SUR QUELLES LIGNES L'EXPÉRIMENTATION DEVRAIT-ELLE SE RÉALISER ?

Aujourd'hui, le sénateur Grignon dit que ce sont les Régions qui décideront.

Cette expérimentation devrait être ouverte à toutes les Régions qui le souhaiteraient.

Mais avant d'en arriver là, le cadre juridique et législatif devrait être défini.

À ce jour, il est peu envisageable qu'une expérimentation se réalise hormis si un nouvel opérateur est en capacité, comme VEOLIA, de remporter un nouveau contrat (*exemple Train-Tram*) et de le réaliser avec son propre personnel.

LE 16 JUIN 2011 UNE CONFÉRENCE NATIONALE SUR L'OUVERTURE À LA CONCURRENCE DES TER A EU LIEU AU COMITÉ ÉCONOMIQUE, SOCIAL ET ENVIRONNEMENTAL.

QUELS SONT LES ENSEIGNEMENTS À EN TIRER ?

Malheureusement, ce type de conférence ne permet pas les échanges contradictoires.

Cette conférence nous a donné l'impression d'être un cours de rattrapage pour ceux qui n'auraient pas encore lu le rapport Grignon.

Seul le syndicat CGT a été convié à s'exprimer sur le sujet.

À la question que souhaiteriez-vous demander à la ministre si elle était présente parmi nous, le secrétaire général de la CGT a revendiqué l'ouverture d'un débat national sur le service public ferroviaire !

Quelques minutes plus tard, enfin présente, **la ministre de l'Écologie a répondu à la demande de la CGT en créant les assises nationales du ferroviaire, avec la présence d'associations d'usagers, qui devraient débiter le 28 septembre 2011 à Nantes !**