

sera le « *gendarme* » du rail. Elle se chargera, entre autres, de contrôler si la SNCF traite de façon non discriminatoire les entreprises concurrentes que ce soit pour leur accès aux « *facilités essentielles* » en gares ou le traitement de leurs circulations ferroviaires. **Croyez-vous vraiment que cela soit suffisant pour nous protéger des foudres de Bruxelles ?**

Aujourd'hui, la SNCF invente des établissements multifonctions regroupant tous les acteurs du service TER. Elle se met donc en capacité d'identifier rapidement les personnels indispensables à un trafic. Ce qui pourrait largement faciliter le transfert des tâches administratives en cas de changement d'opérateur !

Au cours de ce colloque, **nous avons fortement ressenti l'enthousiasme de nombreux élus de la République prêts à jeter le service public opéré par la SNCF aux mains de nouveaux entrants** (*nous espérons que les irréductibles se feront entendre parmi cette clique libérale*). D'ailleurs, la SNCF était représentée uniquement par Monsieur **Claude Solard**, responsable des TER de la Branche Proximités, alors que les futurs entrants se sont accaparés les prises de parole !

Pour étayer nos propos, **nous retiendrons l'intervention d'une élue du Nord-Pas-de-Calais** qui avec passion et enthousiasme a professé son attachement au Statut de la SNCF issu des luttes sociales et de la nécessité d'en respecter ses conditions jusqu'au départ à la retraite des cheminots.

La réponse de Monsieur **Yanick Paternotte** ne laisse pas de place au doute sur son dédain des cheminots de la SNCF : « *Je suis d'accord avec vous madame, mais nous ne pouvons pas non plus vivre en reniant le monde qui bouge, le temps des escarbilles est révolu, et la prime charbon n'a plus de raison d'être* ».

En aparté, FO a gentiment mais fermement invité Monsieur Paternotte à réviser ses classiques et à opérer les modifications réglementaires ! **Ce n'est pas en proférant de tels propos que nous pourrions sereinement débattre de l'avenir du service public ferroviaire !**

Fuir l'évidence serait un déni de responsabilités syndicales ! L'ouverture à la concurrence de nos trafics estampillés TER est frémisante !

Sans une vigilance accrue et l'établissement de garde-fous, nos trafics vont glisser vers une concurrence quelque peu sur sa faim avec le Fret ! Le désengagement de VEOLIA du Fret n'est qu'un aveu de renoncement sur le transport de marchandises mais certainement pas sur le voyageur !



unacfo@orange.fr
http://unacfo.free.fr

Tractionnaire Syndicaliste

Novembre 2009 - N°99

ENCORE UN OUTIL : C'EST PAS SIRIUS !

Depuis quelques années, la Direction propose aux agents de conduite de souscrire un contrat pro/perso dans le cadre de leur dotation d'un téléphone portable. Au fil du temps, **les usages « personnel et professionnel » de ce téléphone finissent par se confondre au quotidien de l'agent.**

Aujourd'hui, l'apport du téléphone portable est souvent d'un grand secours, **il n'est donc pas dans nos propos d'en remettre en cause l'attribution aux agents de conduite.** En revanche, à l'époque, n'aurions-nous dû pas établir une charte d'utilisation pour la commande du personnel ? Effectivement, de nombreux ADC se plaignent, à juste titre, d'être régulièrement importunés, sur leurs repos périodiques ou journaliers, par une commande souvent gênée aux entournures à cause de la « *rigidité* » de notre réglementation du travail (*d'un œil d'entreprise*).

Le passé doit peut être nous aider à mieux appréhender l'arrivée du nouvel outil Sirius qui donne tout de même l'impression de gadgétiser le métier ! Il va être attribué à tous les ADC qui, conséquemment, hériteront de sa maintenance ! À force de cumuler des outils nécessitant d'être rechargés, **on multiplie les risques de se présenter « à plat » à sa prise de service** (*les batteries de nos outils bien entendu !*).

Pour donner toute sa légitimité à Sirius, faudrait-il encore que les agents se l'accaparent individuellement ! Pour ce faire, l'entreprise a une fois pensé à tout. Après nous avoir proposé une tarification téléphonique attractive pour nos conversations personnelles, **elle se préoccupe derechef de notre vie privée en nous octroyant un espace personnel dans Sirius.** Nous pourrions y stocker nos photos de vacances avec toujours un œil sur l'entreprise !

Dans un monde idéal, l'entreprise devrait nécessairement assumer la maintenance de ce qu'elle considère aujourd'hui comme des outils de travail : téléphone portable et Sirius. Ils devraient être disponibles en cabine de conduite ou remis à chaque conducteur à sa prise de service. **Comme nous savons que cette idéalité est improbable, nous nous en tiendrons à vous conseiller de ne pas vous faire « manger » par Sirius et votre téléphone portable en limitant leur utilisation au strict cadre professionnel !**

LE TER S'OUVRE À LA CONCURRENCE !

Dans le cadre des « premières rencontres parlementaires sur le transport ferroviaire régional de voyageurs », un colloque sur « les conséquences de l'ouverture à la concurrence des TER » était organisé à la Maison de la Chimie le 7 octobre 2009.

Politiques, Chefs d'entreprise, Fédération Nationale des Associations des Usagers des Transports (FNAUT), Organisateur de transports à l'étranger (VEOLIA), Réseau Ferré de France (RFF), Union des Transports Publics et Ferroviaires (UTPF), ECR,... ont donc participé à cette rencontre à l'initiative du Député du Val-d'Oise **Yanick Paternotte**.

Le contexte européen et français : Le règlement européen sur les Obligations de services publics (OSP) ne nécessite pas de transposition en droit français. Il est donc normalement applicable à partir de décembre 2009. Face à l'imbroglie politique occasionné par la LOTI (Loi d'Orientation sur les Transports Intérieurs) qui instaure le monopole des transports de voyageurs par voies ferrées à la SNCF, le secrétaire d'État au Transports, **Dominique Busserau** a décidé de ne pas appliquer le règlement OSP en 2009. Pour gommer toutes les questions attachées à son application dès 2010, **il a créé un « Comité des parties prenantes », présidé par le sénateur alsacien Francis Grignon, qui doit rendre ses conclusions au printemps 2010.**

Ce Comité, qui regroupe l'Association des régions de France, le Syndicat des transports d'Île-de-France et la région Alsace prête à ouvrir jusqu'à 20 % de ses lignes à la concurrence, **n'a de pertinence que sur les aspects liés à la tarification, l'offre de transport et la régularité.**

Le débat sur l'ouverture ou non des trafics TER à la concurrence n'a plus lieu d'être... d'un point de vue politique. Quoique ! La campagne électorale dans le cadre des élections régionales de 2010 va certainement permettre de faire tomber les masques. **Quel parti politique sera favorable à ouvrir le trafic TER à la concurrence ?** Côté citoyens, à en croire le Président de l'UTP, 61 % des français sont favorables à l'ouverture à la concurrence des TER (*ce sondage opéré par la SOFRES ne revêt qu'un caractère anecdotique et ne fait pas office de référendum !*).

Aujourd'hui, le règlement OSP laisse donc toute latitude aux collectivités locales d'attribuer des contrats de services publics en gestion directe (d'une durée maximale de 10 ans) sans avoir recours aux appels d'offres. Le pouvoir politique souhaite-t-il préserver l'unicité des transports ferroviaires de voyageurs autour de la SNCF ou veut-il mener une politique

« patchwork d'opérateurs » avec tous les risques que cela occasionnera sur la sécurité, la tarification, un accès libre et non discriminatoire à tous les services TER,...

Pour nous rassurer, comme à ce colloque, l'exemple allemand est largement mis en exergue : plus de 200 contrats, 35 sociétés d'exploitation, le tout dans un paysage concurrentiel qui permet d'accroître le nombre de gares... sans pour autant baisser le volume de charge de l'opérateur historique grâce au report modal route/fer !

Toute médaille à son revers ! À chaque fois que la Deutsche Bahn perd un contrat, leurs salariés sont mutés géographiquement et doivent souvent changer de métier ferroviaire (*celui qui remporte le contrat ne prend pas tout !*). Le slogan de l'entreprise germanique pourrait rapidement devenir celui de la SNCF : « **Une fois DB, DB toujours** ». Oui, mais à quel prix !

Matériel, social, voyageurs... nous sommes tous dans le tourbillon de la concurrence !

Le matériel TER est subventionné par les régions mais reste la propriété de la SNCF. Quid de ce matériel en cas de perte du contrat par la SNCF ? Pourquoi ne pas créer une société de location de matériel ou d'en transférer la propriété aux Conseils Régionaux ? Il est fort probable que nous nous dirigerions vers ce type de décision qui serait une nouvelle étape vers la segmentation de la SNCF. L'intégrité de l'entreprise publique serait encore un peu plus menacée. **Jugez-en plutôt :**

- ♦ Le projet de loi relatif à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires, conséquence directe des directives européennes, verra ses décrets d'application signés d'ici le mois de décembre 2009. La SNCF constituera donc 21 EIC (*Établissement Infra Circulation*) de façon à préserver les 14000 cheminots (*horairistes, régulateurs, agents circulation*) au sein de la SNCF. **Mais durant combien de temps les nouveaux entrants accepteront-ils d'être régulés par des cheminots payés par leur principal concurrent ?**
- ♦ En début d'année 2009, pour répondre aux exigences de l'ouverture à la concurrence, la branche Gares et Connexions est née au sein de l'EPIC. **Mais durant combien de temps les nouveaux entrants accepteront-ils de dépendre d'une branche dont les salariés sont des cheminots payés par leur principal concurrent ?**

Pour nous rassurer, on nous glorifie la création de l'ARAF (*Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires*), véritable parangon de vertus qui