



Saint Denis, le 10 juin 2014

Réforme ferroviaire : la commission parlementaire ne veut pas d'intégration du système ferroviaire

Les 27 et 28 mai s'est réunie la commission parlementaire du développement durable et de l'aménagement du territoire, chargée d'examiner les diverses propositions d'amendements à la loi de réforme ferroviaire qui sera discutée à partir du 17/6/2014 à l'Assemblée Nationale.

Tous les amendements pouvant permettre la réintégration ont été rejetés !

L'idéologie de la séparation infrastructure/services, portée par la Commission de Bruxelles, sous-tend le projet de 4^e paquet ferroviaire qui prévoit de renforcer l'obligation de désintégrer les systèmes ferroviaires européens. La réforme Cuvillier/Pépy/Rapoport en prépare d'avance la mise en application !

- Le projet de loi et la commission parlementaire traitent le rail comme les télécoms, le gaz ou l'électricité. Mais dans le ferroviaire, l'utilisateur se déplace physiquement sur le réseau, ce qui justifie l'intégration de l'infrastructure et des services ferroviaires. Les parlementaires qui ont auditionné SUD-Rail refusent obstinément de comprendre que le train est un mode de transport guidé et ce que cela implique pour son organisation !
- L'EPIC Réseau (RFF), rendu autonome et « auto-portant » grâce à de fortes fonctions transverses, est seul considéré comme un « monopole naturel », donc protégé de la concurrence. Regroupant 50 000 cheminot-es, il n'aura aucun besoin de l'EPIC de tête (SNCF), qui ne pourra avoir aucun pouvoir sur lui au risque, sinon, d'être condamné par l'UE pour favoritisme envers SNCF-Mobilité et donc atteinte à la sacro-sainte concurrence.
- L'EPIC Mobilité chargé des services, avec 90 000 cheminot-es, n'aura quasiment pas de directions transverses et sera, encore plus qu'aujourd'hui, « verticalisé » en branches autonomes, sans mutualisation des moyens et donc filialisables. C'est ce qu'a largement mis en place M. Pépy à la SNCF. Cet EPIC sera, lui, pleinement mis en concurrence, découpé par morceaux en diverses entreprises ferroviaires qui seront ensuite privatisées.
- Les EPIC Réseau et Mobilité n'auront aucune obligation d'embaucher au statut unifié des salarié-e-s du rail : ils pourront, l'un comme l'autre, filialiser leurs activités, les sous-traiter sans limite, recruter des contractuels et, finalement, se dispenser d'appliquer toute réglementation du personnel proche du statut et du RH0077. Seule une convention collective nationale au périmètre large, incluant tous les personnels qui contribuent au service ferroviaire (nettoyage, manutention, restauration, gardiennage, personnel des CE, etc.) et fondée à minima sur les dispositions en vigueur à la SNCF, comme le revendique SUD-Rail depuis l'origine, pourrait empêcher ce dumping social généralisé !
- Cette commission parlementaire, présidée par le très libéral député PS Savary, a accepté les amendements renforçant le pouvoir des Régions, ce qui accentuera encore la fragmentation du système ferroviaire public. De même, elle a accepté ceux qui renforcent le pouvoir du régulateur ferroviaire (l'ARAF), conçu d'emblée et n'agissant que comme une machine aveugle à renforcer la mise en concurrence de la SNCF.

Le projet de loi est conçu pour que la Commission de Bruxelles condamne la structure en trois EPIC et pour aboutir à une séparation complète GI-EF !

MM. Cuvillier, Pépy et Rapoport peuvent tout promettre aux cheminot-es et à leurs syndicats : leur système est mort-né de construction ! Le « pilotage », les CMGA, les activités sociales, la SUGE, les facilités de circulation, la gestion des fiches de paie,... dans l'EPIC de tête ? Tout cela sera aussi précaire et transitoire que l'existence de cet EPIC lui-même, rideau de fumée pour les cheminot-e-s et les Français.

L'EPIC Réseau ne pourra recevoir aucun ordre de l'EPIC de tête car il intégrera les deux « fonctions essentielles » (décisions de tarification et d'allocation des capacités du réseau). Aucune unité de stratégie et d'action entre infrastructure et services ne sera donc possible. Pour cela, il faudrait, comme le défend SUD-Rail, une réintégration en un seul établissement public, avec placement des deux fonctions essentielles dans les services de l'État. Maintenir ces fonctions dans l'EPIC réseau sert à justifier une structure en 3 EPIC que rien n'impose, sinon le projet de séparer ensuite totalement infrastructure et services ferroviaires.

L'ARAF sera seulement un « gendarme de la concurrence libre et non faussée » encore plus puissant, chargé de veiller à ce que les EPIC Réseau et Mobilité ne puissent élaborer de stratégie commune, afin que les entreprises ferroviaires privées puissent capter les activités ferroviaires rentables.

L'EPIC mobilité sera morcelé en branches indépendantes, vouées à la régionalisation, à la filialisation et pour finir à la privatisation. Il gèrera la décroissance des effectifs cheminots, soumis à des règles différentes. **Le statut n'y survivra pas** : comme à France Télécom, les départs en retraite l'éteindront.

Alors qu'il est possible de ré-intégrer notre système ferroviaire public et de reconstruire son efficacité économique et sociale en respectant les directives européennes en vigueur, quelle est la justification de cette réforme qui va l'« achever » ? Comme pour les contre-réformes des retraites, de la fiscalité et du droit du travail, comme pour les cadeaux sans contreparties au MEDEF, il ne s'agit pour le gouvernement actuel que de mendier l'approbation des ultra-libéraux de Bruxelles dont l'obsession, sous prétexte de construction européenne, est de casser tous les services publics pour permettre aux capitaux privés d'en récupérer les parties rémunératrices, que l'argent public a construites.

La grève reconductible qui va débiter ce soir 10 juin, si elle est suivie en masse de façon résolue et si l'opinion publique la soutient, est le dernier obstacle opposable à la destruction programmée de l'outil public ferroviaire. Après, il sera trop tard !

L'EPIC de tête est voué à disparaître sous la pression de Bruxelles, ou bien lors de la prochaine alternance politique. Un EPIC unique conforme aux directives actuelles (séparation seulement comptable vérifiable, externalisation vers l'État des deux seules fonctions essentielles au sens strict) constituerait une protection beaucoup plus efficace du service public ferroviaire. Le processus préparé par le projet de loi est celui mené en Belgique : après quelques années les trois établissements deviendront deux, totalement séparés et externalisant une partie de leur « gestion RH » vers un établissement-croupion spécialisé.

Un statut des cheminot-e-s à l'obsolescence programmée : on nous dit que les personnels au Statut le resteront, mais si de moins en moins de cheminot-e-s sont recrutés selon ses dispositions, ils disparaîtront peu à peu. C'est précisément pour « gérer » cette disparition programmée que l'ectoplasme « EPIC de tête » est mis en place, à titre provisoire.

La dette du système ferroviaire public ? Les travailleur-euse-s du rail la paieront, par le renforcement de leur maltraitance sociale qui sera le résultat de l'irresponsabilité de l'État quant à une dette qui est la sienne car elle découle de ses décisions !