

## «L'expérimentation»? ... C'est NON!

A bout d'arguments pour justifier la privatisation partielle et l'ouverture à la concurrence des trains régionaux de voyageurs, la plupart des responsables politiques, administratifs ou économiques ainsi que leurs idéologues, nous disent que ce serait une «expérimentation». D'ailleurs, A. Hurel, responsable de Véolia, développe la théorie des «petit pas» sur des «ensembles économiquement et géographiquement cohérents».

### Que cachent cette pudeur inhabituelle et cette apparente modestie?

Il s'agit en réalité de créer une situation irréversible et de la faire accepter par les plus indécis, les plus irrésolus. Il s'agit d'imposer en douceur ce qui n'est pas socialement accepté et acceptable. Nous connaissons parfaitement la technique et les discours. Ce sont les mêmes inlassablement répétés depuis trente ans. C'est la même vieille antenne qui revient.

### Nous n'acceptons pas «l'expérimentation» parce que, précisément, nous avons l'expérience.

Lorsqu'ils parlent d'expérimentation, cela pourrait laisser à penser d'abord que ce serait extrêmement marginal voire insignifiant, ensuite que ce serait limité dans le temps, avec des retours en arrière non seulement possibles mais presque certains, enfin que ce serait évalué.

Il n'en est rien! D'ailleurs ils parlent «d'expérimentation» et pas «d'expérience».

- L'évaluation? Les rares responsables qui évoquent cette question sont contraints de dire que ce n'est pas une habitude dans notre pays et que de plus il faut évaluer sur la durée. Comment serait-il possible alors de revenir en arrière pour tenir compte d'un échec évident?
- L'expérience de l'ouverture à la concurrence et de la privatisation partielle ou totale? Nous l'avons déjà faite dans le domaine de la distribution de l'eau, des télécommunications, de l'énergie et dans le fret ferroviaire. Où sont les réussites? Pourquoi n'est-il pas tiré leçon de ce qui s'est passé?
- Où il y a-t-il eu, pour les usagers, amélioration de la qualité de service? Pas dans la distribution d'électricité, pas dans la distribution d'eau.
- Où il y a-t-il eu diminution des tarifs, pour les usagers? Pas dans la distribution d'énergie électrique où les prix ont augmenté de 20 à 30%.
- Où il y a-t-il eu satisfaction des collectivités territoriales et des populations? Pas dans la distribution d'eau où beaucoup de communes et de groupements de communes reviennent ou voudraient revenir aux régies municipales.
- Où il y a-t-il eu améliorations des conditions sociales des salariés pour un meilleur service? Pas à France Télécom et dans les entreprises de la télécommunication.
- Où il y a-t-il eu des résultats correspondant aux objectifs proclamés? Pas dans le fret ferroviaire. La brillante politique menée en matière de transport ferroviaire marchandises a abouti à 2 millions de camions supplémentaires sur les routes et une diminution du fret ferroviaire.

Salariés,  
usagers,  
et collectivités  
locales  
ont subi assez  
d'expériences.

C'est  
NON!

## OUVRIRE LE TRANSPORT VOYAGEURS RÉGIONAL À LA CONCURRENCE

### Pourquoi ? Quel est l'objectif ? Quel est l'enjeu ?

Depuis quelques mois, le gouvernement, la direction de la SNCF et des grands groupes s'agitent beaucoup et multiplient les initiatives pour «ouvrir à la concurrence» les transports ferroviaires voyageurs régionaux, ce que l'on appelle les TER.

La régionalisation des transports ferroviaires voyageurs a été mise en place par la loi du 13 décembre 2000. Elle est entrée en vigueur au 1<sup>er</sup> janvier 2002. Depuis, les Régions sont les autorités organisatrices des services de transport ferroviaires régionaux de voyageurs autour d'un conventionnement avec la SNCF. Globalement, sur ces lignes régionales, le trafic a augmenté de 45 % et l'offre de 31 %. La plupart des acteurs se félicitent et considèrent cette régionalisation comme une réussite. C'est le résultat de la mobilisation convergente des cheminots, des usagers et des élus.

### Alors pourquoi vouloir, avec acharnement, modifier, changer les règles ?

- Il n'y a pas d'urgence.
- Il n'y a pas « d'obligation » juridique nationale ni européenne. Il n'y a à terme que la nécessité « d'ouvrir une possibilité ».
- La régionalisation avec un opérateur de service public, la SNCF, est une réussite.
- L'ouverture à la concurrence dans le fret, la privatisation partielle sont jugées très « insatisfaisantes », voire négatives et ont valeur de contre-exemples.

Alors pourquoi, volontairement et avec constance, choisir la plus mauvaise option en termes économiques, sociaux et environnementaux ?

Les buts à atteindre vont bien au-delà du simple transport régional ferroviaire de voyageurs. A la limite ils vont au-delà du transport ferroviaire.

Volontairement le gouvernement, les directions d'entreprises ne posent jamais la question du pourquoi ouvrir à la concurrence. Ils posent toujours la question du comment. La réponse est déjà contenue dans la question.

Ils entretiennent toujours la confusion. Ils ne s'interrogent pas sur les moyens pour améliorer, dans l'intérêt des usagers et du pays, les transports ferroviaires régionaux. Ils posent simplement la question des « modalités sociales, techniques et juridiques » pour ouvrir à la concurrence.

Nous, au contraire, posons toujours la question du pourquoi et des objectifs à atteindre. Nous affirmons qu'il n'y a aucune pertinence à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire régional de voyageurs. Ce serait même la plus mauvaise solution pour développer ce type de transport.

C'est contraire aux intérêts des usagers, de la nation, des régions.

C'est à l'opposé des conceptions de service public de la CGT.

la  
cgt

# POUR UN SYSTÈME FERROVIAIRE DE SERVICE PUBLIC INTÉGRÉ

## La réponse aux besoins en matière de transports ferroviaires doit répondre à plusieurs impératifs.

**D'abord un besoin de sécurité.** C'est pourquoi il faut tenir compte à la fois des contraintes techniques et créer les conditions sociales pour permettre aux cheminots d'assurer la sécurité des circulations.

- Les contraintes techniques sont très importantes.

Sur une voie de chemin de fer on ne se croise pas, on ne se double pas. Cette constatation, en apparence extrêmement simple, induit en réalité des contraintes, une organisation extrêmement rigoureuse et des rigidités importantes. Les anglais en ont fait la cruelle expérience après les privatisations.

De plus, en France, sur les mêmes voies circulent des trains de marchandises, des trains régionaux, des trains de voyageurs longues distances, dans certains cas des trains internationaux. Les vitesses sont différentes, les arrêts et les fréquences sont aussi différents.

- Pour gérer l'ensemble, il est nécessaire d'ordonner l'utilisation du réseau entre tous ces trains, tout en laissant des possibilités pour l'entretenir dans des conditions satisfaisantes.

Le système est aujourd'hui trop complexe : RFF a été créé pour gérer le réseau, la SNCF est chargée de l'entretenir et la Direction des Circulations Ferroviaires a été créée au sein de la SNCF mais sous l'autorité de RFF.

Le système ferroviaire a besoin de revenir à l'unicité de la SNCF par l'abrogation des dispositions législatives ayant créé RFF et la DCF.

- Les conditions sociales faites aux salariés du transport ferroviaire sont donc essentielles pour assurer la sécurité sur un système à la fois rigide et complexe. C'est d'abord la formation des salariés, c'est la durée du travail, les repos obligatoires, l'amplitude du travail, les conditions d'emploi et de travail, l'âge et les conditions de départ à la retraite. C'est à ces exigences que répond le statut des salariés de la SNCF.

## Besoin de coordination, de mise en cohérence

**et de complémentarités.** Les usagers n'ont pas à tenir compte des divisions administratives. Ils veulent simplement voyager par le train. L'essentiel, pour l'utilisateur, est donc le maillage de l'ensemble du territoire français. C'est aussi l'intermodalité, par exemple avec les systèmes de transport par autobus, aussi bien dans les centres urbains que dans les zones rurales.

## Besoin d'une politique tarifaire simple, lisible, abordable pour les usagers, permettant de

**répondre aux besoins de déplacements actuels.** Ce n'est pas « d'offres commerciales » et de multiples tarifs dont les usagers ont besoin mais d'une billetterie simple, souple et pratique.

## Besoin d'adaptation aux évolutions

**économiques et sociales.** C'est à la fois l'obligation de s'adapter aux déplacements des populations ou des marchandises et la nécessité d'investir pour accompagner et provoquer les évolutions.

## Besoin de réponses aux situations d'urgence.

Il ne s'agit pas simplement de gérer le quotidien mais aussi d'être capable de répondre à des situations exceptionnelles en cas, par exemple, d'accident ou de catastrophe naturelle de type tempête, neige, sécheresse. C'est pourquoi il faut impérativement une entreprise en capacité de répondre aux situations exceptionnelles.

- Le 18 mars 2009, le gouvernement demande au sénateur Francis GRIGNON de présider un « comité des parties prenantes » sur l'ouverture à la concurrence des services régionaux de voyageurs.
- Le 31 Janvier 2011, constatant que les élections régionales n'ont pas permis la participation des régions, le gouvernement demande au sénateur de recueillir l'avis des régions et de lui remettre un rapport.
- Le 18 mai 2011, le sénateur GRIGNON remet son rapport. Il répond juste à la question du comment ouvrir à la concurrence; le pourquoi n'est même pas posé.
- Dans la foulée la direction de la SNCF, elle-même, organise au Conseil Economique Social et Environnemental, un colloque sur le « transport ferroviaire régional : concurrence et conditions d'emploi ». Nathalie Kosciusko-Morizet annonce des initiatives du ministère pour ouvrir le débat dans les régions.
- Le 13 juillet 2011, le gouvernement demande l'avis du Conseil Economique Social et Environnemental, pour le mois de janvier 2012 sur les modalités d'une éventuelle ouverture à la concurrence des services régionaux de voyageurs.

**Pourquoi un tel acharnement, une telle précipitation ? Quel est le but à atteindre ? Quel est l'objectif poursuivi ?**

## Ce qui est proposé et qui serait, de fait, imposé, va dans le sens contraire aux besoins et à l'inverse de nos conceptions.

- Au lieu d'assurer la sécurité des transports de voyageurs grâce au statut des salariés de l'entreprise, les grands groupes privés, candidats à la reprise partielle des activités de la SNCF, veulent modifier le statut des personnels pour permettre d'augmenter la productivité en jouant sur la durée du travail des personnels, les repos obligatoires, l'amplitude de la journée de travail, l'âge et les conditions de départ à la retraite, par exemple. A la loi, en général, ils préfèrent le contrat. Ils veulent renégocier les conditions sociales des salariés, dans le cadre d'une convention collective des salariés du transport ferroviaire de voyageurs. En plus, car ils n'en ont jamais assez, ils voudraient limiter le périmètre même de la convention collective pour laisser le plus de place possible aux accords d'entreprises. Ces nouvelles conditions de travail et d'emploi auraient des répercussions sur la santé physique et mentale des salariés et seraient imposées au détriment de la sécurité des voyageurs.
- L'ensemble irait dans le sens d'une fragmentation. Plusieurs opérateurs pourraient intervenir en même temps sur le réseau ferré français. Au lieu d'aller dans le sens de la cohérence, de la simplification, ce serait rendre instable un système qui réclame, au contraire, de la stabilité, de la cohérence, de la professionnalisation, de l'expérience, de l'unicité. La SNCF, qui deviendrait un opérateur comme un autre sur le réseau français, n'assumerait plus la gestion opérationnelle du système.
- Pour ces grands groupes privés, ce serait un engagement sans risque. Les opérateurs privés rouleraient sur le réseau existant qui ne leur appartient pas mais a été construit et financé par une entreprise publique. Ils utiliseraient du matériel roulant qui appartiendrait aux régions. Ils utiliseraient le savoir faire des agents SNCF. Dans le cadre de la délégation de service public, ils auraient donc toutes les garanties. Même en cas d'accident majeur, il y a fort à parier que la responsabilité retomberait sur l'Autorité Organisatrice, au pire sur le lampiste. Il s'agit, pour eux, simplement de faire du profit en se servant de l'argent public, d'infrastructures construites par la nation, de matériels financés et concédés par les régions.
- C'est le contraire d'un investissement. Au lieu de s'adapter aux réalités économiques et sociales, au lieu d'investir, d'innover, de construire, il ne s'agit que d'exploiter le potentiel existant et créé par d'autres. D'ailleurs ce que les entreprises candidates mettent en avant c'est leur « politique commerciale ». C'est le contraire de ce dont nous avons besoin. Nous devons au contraire créer et ouvrir de nouvelles voies pour développer aussi bien le transport de marchandises que le transport voyageurs. Nous avons besoin d'une grande entreprise nationale intégrée pour permettre le développement du transport ferroviaire en France, en Europe et dans le monde afin de répondre aux défis environnementaux.

