



Syndicat National Professionnel des Conducteurs de Trains

Le 20 décembre 2011

Syndicat National Professionnel Des Conducteurs de Trains FGAAC-CFDT

ASSISES DU FERROVIAIRE **Et maintenant ...**

Lors du lancement des assises du ferroviaire, le 15 septembre dernier, la ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement, annonçait la mise en place de ces travaux pour une remise à plat complète du ferroviaire.

Trois mois plus tard, non seulement les sujets principaux du système ferroviaire n'ont pas été traités mais ce sont le statut et la réglementation des cheminots qui furent au cœur des débats.

Ce qui devait être une base de travail pour développer le ferroviaire français et devenu un constat d'échec du système.

Pour preuve, le principal sujet devait être « l'ouverture à la concurrence aux trafics voyageurs » mais le fret ferroviaire s'est invité dans les débats au grand regret des commissions.

La libéralisation du Fret ferroviaire n'a rien apporté aux chargeurs et autres industriels.

Lors des premières auditions, les représentants des chargeurs et industriels ont été unanimes, l'ouverture à la concurrence au Fret ne leur a rien apporté.

La qualité, la fiabilité et la ponctualité ne sont pas au rendez-vous, que ce soit avec Fret SNCF ou une nouvelle entreprise ferroviaire.

Pour eux, l'état du réseau est catastrophique et seuls des travaux de grande envergure pourront améliorer la qualité et la compétitivité du ferroviaire vis-à-vis de la route.

Aujourd'hui, on demande aux entreprises ferroviaires de commander leurs sillons Fret 18 mois à l'avance, alors que les clients ne connaissent même pas leur production à plus de 6 mois.

Des associations d'usagers mécontentes

Les associations d'usagers auditionnées sont aussi mécontentes que les chargeurs du Fret. Pour elles, les transports express régionaux ne répondent pas aux besoins des usagers.

Trop de trains sont en retard ou supprimés, trop de petites lignes ferment chaque année. Dans certaines régions, le matériel n'est pas adapté. Les correspondances entre TER et TGV sont aléatoires.

Là encore, les associations d'usagers se demandent ce que pourra leur apporter la mise en place de la concurrence si les problèmes de fond ne sont pas réglés.

Pour ces associations, la concurrence ne résoudra pas les problèmes rencontrés aujourd'hui par la SNCF. Au contraire, elle les amplifiera si rien n'est fait pour améliorer le système ferroviaire.

... que faire des préconisations

Le 15 décembre, lors de la dernière séance plénière des assises du ferroviaire, les 4 commissions ont dévoilé leurs préconisations.

Pour le président de la commission I, l'ouverture à la concurrence devra se faire progressivement et devra être maîtrisée. Une expérimentation pourra se faire des 2014 par les régions qui le souhaiteraient et certains TET (Train d'Equilibre du Territoire).

Pour le TGV, il faudra attendre que l'UE se prononce sur une date dans le cadre du 4ème paquet ferroviaire. En ce qui concerne l'Île de France, l'ouverture n'est pas envisagée pour le moment.

Selon la ministre, l'élaboration d'un cadre social harmonisé pour les employés du ferroviaire devra être engagée, afin de garantir une compétition équitable entre les opérateurs.

⇒ Pour la FGAAC-CFDT, si un Haut Niveau Social (et non un cadre social harmonisé) doit être élaboré, il doit se faire sur le statut et la réglementation de l'entreprise Historique. Statut et réglementation qui ont fait leurs preuves en termes de sécurité des circulations.

⇒ Pour la FGAAC-CFDT, il est hors de question de refaire les erreurs du FRET (ouvrir à la concurrence puis faire une convention de branche). S'il doit y avoir ouverture ou expérimentation, le Haut Niveau Social devra être négocié avant, afin d'éviter que certaines entreprises ferroviaires ne fassent travailler leurs employés au code du travail, voir sous ce code.

⇒ Pour la FGAAC-CFDT, la sécurité des circulations est primordiale et ne peut en aucun cas être occultée des discussions.

⇒ Pour la FGAAC-CFDT, si le statut des cheminots n'est pas remis en cause, l'application de cette convention, à la SNCF, risque bien de le mettre à mal. La FGAAC-CFDT exige que la nouvelle convention soit établie sur la base du RH0001.

La FGAAC-CFDT déplore que le transfert des personnes concernées, en cas de perte de marché, n'ait pas retenu plus l'intention lors de ces assises. Seule une loi cadrera le transfert des cheminots impactés.

Sur la gouvernance du système ferroviaire, la FGAAC-CFDT est favorable à l'unification de RFF au sein d'un groupe pivot SNCF, afin de fusionner les métiers de gestion de l'infrastructure exercés actuellement par RFF, DCF et la SNCF.

En ce qui concerne le déficit structurel de plus de 1 milliard d'euros par an, la FGAAC-CFDT a exprimé sa volonté de voir les concessions d'autoroute reverser une partie de leur bénéfice annuel (environ 1,5 Milliard d'euros par an et par concession). A l'origine, la privatisation des autoroutes devait servir à financer une partie de l'infrastructure ferroviaire. Chose qui ne fut jamais faite !!!

La FGAAC-CFDT suivra de près les évolutions de ces préconisations et n'hésitera pas à peser sur les décisions qui iraient à l'encontre de la sécurité des circulations et favoriseraient le dumping social.

La FGAAC-CFDT œuvrera pour qu'aucun cheminot des nouvelles entreprises ou de l'entreprise historique ne soient sacrifiés sur l'autel de la libéralisation.