



Fédération des Cheminots

UN MALHEUR N'ARRIVE JAMAIS SEUL ! Assises du ferroviaire

16 novembre 2011

Décidées et mises en place par Nathalie Kosciusko-Morizet, ministre de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement, les Assises du ferroviaire dévoilent peu à peu leur véritable objectif :

Dépecer l'entreprise SNCF d'un maximum de ses emplois sous statut !

Constituées d'hommes politiques de droite comme de gauche, les représentants et les élus de la République s'expriment tous pour une ouverture à la concurrence des TER et pour une modification fondamentale de la gouvernance du système ferroviaire.

Après plus de deux mois de travaux, où en sommes-nous ?

À ce jour, les conclusions de la commission 2 sont sans équivoques : le maintien de la gouvernance actuelle n'est plus possible, il est urgent de regrouper tous les métiers de l'infra au sein d'une holding (*ce que préconise le Président Pépy*) ou de les intégrer au sein de RFF.

Lors de la réunion plénière du 18 octobre 2011, cette proposition de regroupement des métiers de l'infra a suscité une réserve de la Fédération Force Ouvrière tant l'avenir des cheminots qui intégreraient cette nouvelle structure est flou !

Aujourd'hui, l'Union européenne ne légifèrera pas pour un retour en arrière en annulant la séparation comptable obligatoire entre les entreprises ferroviaires et les gestionnaires d'infrastructure. Il n'y a donc aucune perspective d'intégrer RFF à la SNCF !

Si RFF ne vient pas à la SNCF, c'est donc les cheminots qui iront à RFF ?

Devrons-nous choisir entre la peste et le choléra ?

Quelle sera la plus-value de cette nouvelle organisation ?

Même si des dysfonctionnements se font jour entre la SNCF et RFF, ne serait-il pas plus judicieux de clarifier l'articulation entre ces deux EPIC plutôt que de regrouper les acteurs de l'infra, ce qui équivaut à une privatisation des emplois ?

Une nouvelle fois, on nous fait accroire que le ferroviaire peut se développer avec une énième restructuration.

Que dire des différents bouleversements au Fret dont on attend encore les effets salvateurs ?

En 1997, la création de RFF était saluée par les mêmes politiques qui la décrivent aujourd'hui. Seraient-ils donc tous devenus subitement les alliés des organisations syndicales ?

QUE PERSONNE NE S'Y TROMPE, LES ASSISES DU FERROVIAIRE DOIVENT NOUS CONTRAINDRE À FRANCHIR UNE NOUVELLE ÉTAPE SUR LA LIBÉRALISATION DES CHEMINS DE FER EN EXTIRPANT DE LA SNCF CE QUI N'EST PAS AU SENS STRICTO SENSU DU RÔLE D'UNE ENTREPRISE FERROVIAIRE.

Bien entendu, certains propos du Président de RFF sont volontairement rassérénants, les cheminots transférés sous sa coupe conserveraient les caractéristiques de leur statut.

C'est la même stratégie qu'utilisée lors de la création de RFF, on s'accapare les seules compétences sur le marché pour structurer et amplifier une nouvelle activité.

Bien entendu, les cheminots transférés qui partiront à la retraite seront remplacés par des salariés de droit privé.

Pour améliorer l'efficacité de la gouvernance du système ferroviaire, ce qui reste à prouver, devons-nous accepter une nouvelle dichotomie de l'entreprise ? **Ou plutôt, une nouvelle dichotomie de l'entreprise est-elle acceptable ?**

En décidant en 1997 d'aller au-delà de la séparation comptable imposée par les orientations européennes, l'État français savait qu'il avait fait le plus dur ! 15 ans plus tard, ce mode de fonctionnement fait l'unanimité sur son inefficacité, ce sera donc plus facile d'imposer par une pseudo concertation une nouvelle étape sur la gouvernance du système ferroviaire. Certains syndicats semblent d'ailleurs se réjouir avec un empressement complice d'un regroupement des métiers au sein d'une même entité !

Comme vous pouvez le constater, au prétexte d'analyser toutes les pistes sur l'ouverture à la concurrence du TER, le gouvernement veut en profiter pour aller encore plus loin dans ses réformes.

Les gares sont aussi dans le collimateur du gouvernement !

Même si la Commission européenne préconise une séparation comptable des gares et non juridique (*comme pour RFF !*), il est loin d'être acquis que l'ensemble du personnel des gares ne soit pas aussi exposé à une externalisation de leur activité !

En déclenchant les Assises du ferroviaire, le gouvernement veut accélérer le processus de privatisation de pans entiers de l'entreprise.

Cette opération d'éclatement de la SNCF va à l'encontre de ce qui justifia sa création en 1938 par l'unification des différentes compagnies.

Le système ferroviaire va s'émietter progressivement mais rapidement si les décisions politiques sont prises dans le sens des Assises du ferroviaire.

La sécurité et l'efficacité du système ferroviaire mises en œuvre par des cheminots sous statut ne perdureront pas dans ce qui va bientôt ressembler plus à un patchwork qu'à un système intégré !

Dans les prochains jours, les aspects sociaux, en particulier les conditions de travail des cheminots seront abordées dans la commission 1 de Monsieur Savary. Malheureusement, comme l'a regretté et dénoncé le représentant de la Fédération Force Ouvrière des Cheminots Gilles Desfrancois lors de la réunion plénière du 15 novembre 2011, les écrits des Assises du ferroviaire condamnent, sans en analyser la pertinence, le RH0077 !

Pour la Fédération Force Ouvrière des Cheminots la partie n'est pas jouée !

Les conclusions définitives des Assises du ferroviaire nous seront restituées à la mi-décembre 2011.