



Non aux rapports Bianco et Auxiette !

SUD-Rail continue à défendre le service public ferroviaire !

On ne fait pas circuler les trains avec des rapports !

Grignon, Dutheillet de Lamothe, Lepaon/Gevaux, Auxiette, Bianco, les rapports sur le transport ferroviaire se succèdent. Tous ont un point commun : ils ne partent pas des besoins de la collectivité en matière de service public ferroviaire pour déterminer les moyens et l'organisation à mettre en œuvre.

Ils ne cherchent qu'à répondre aux revendications des libéraux qui veulent privatiser les profits et collectiviser les pertes. Il s'agit pour eux de satisfaire les exigences de la Commission européenne et de tous ses supporters, au-delà même des obligations législatives actuelles.

Les rapports Bianco et Auxiette s'inscrivent dans cette tradition. La fédération SUD-Rail souhaite qu'ils rejoignent les publications précédentes, aux oubliettes de l'histoire ferroviaire. Bien entendu, des constats dressés par Bianco sont réels, certaines propositions sont de bon sens.

Mais la logique d'ensemble est dangereuse, car elle valide l'éclatement interne de la SNCF mise en œuvre depuis des années, n'impose pas la nécessaire réintégration infrastructure/exploitation, ne traite pas les questions sociales, et facilite les privatisations des secteurs rentables au profit d'une minorité en laissant le poids d'une « dette » à la charge de la collectivité.

Une logique d'ensemble dangereuse !

La position de SUD-Rail n'a pas varié depuis 1997.

Nous l'avons réaffirmé lors de nos auditions par Bianco et Auxiette : **nous revendiquons la réintégration complète de la gestion de l'infrastructure dans la SNCF, sous forme d'une direction de l'Infra dans un seul EPIC SNCF.** Cette solution, la plus juste en termes d'efficacité organisationnelle, sociale, économique, est compatible avec les actuelles directives européennes qui n'imposent qu'une séparation comptable entre gestionnaire d'infrastructure (GI) et entreprise ferroviaire (EF) avec des comptes de bilan distincts, et donc pas de séparation organique.

Nous notons l'abandon de la solution consistant à transformer RFF et SNCF en deux Sociétés Anonymes. La fédération SUD-Rail avait fermement rejeté cette hypothèse et montré qu'il était juridiquement possible de garder une entité publique, contrairement à ce qu'affirmaient alors dirigeants de SNCF et RFF et les cabinets ministériels. Il y aurait désormais trois EPIC, les deux préexistants (SNCF et RFF) et un « établissement de tête ». Cette organisation ne permettrait pas de parler de réintégration de la gestion de l'infrastructure au sein de la SNCF, loin de là.

Plus de 50 000 cheminot-es de l'Infra et de la DCF, actuellement à la SNCF (EF) seraient transféré-es au GI. **Cette organisation accentuerait l'éclatement entre un Gestionnaire**

Les dangers d'une fausse réintégration !

d'Infrastructure renforcé et une Entreprise Ferroviaire publique affaiblie.

Ces rapports ne doivent pas être la loi ferroviaire qui sera connue fin juin. D'ici là, SUD-Rail propose de mener campagne, ensemble, pour la prise en compte des besoins des usagers et des travailleurs/ses du rail

Bianco et Auxiette valident la casse de la SNCF !

La casse continue !

Les rapports font silence sur la verticalisation de la SNCF (organisation par branche/activité, dédicace dogmatique des moyens humains et matériels, rapports marchands entre les services, casse de l'entreprise intégrée). Ce point est pourtant essentiel ; ne pas le traiter revient à cautionner la politique menée depuis des années, qui va à l'encontre de la satisfaction des besoins du service public ferroviaire.

La régionalisation ... pour de nouvelles privatisations !

La régionalisation est utilisée, au prétexte de placer la décision sur les TER au plus près de leurs utilisateurs/trices et de respecter la transparence vis-à-vis des Autorités organisatrices (A.O.), **pour accroître la fragmentation du système ferroviaire national** (variabilité régionale des conditions sociales, des modalités d'organisation du service public, privatisation de l'entretien des infrastructures ferroviaires, retrait de lignes du réseau national, etc.). Auxiette va encore plus loin, en condamnant la péréquation tarifaire et en revendiquant la privatisation des ateliers, du matériel roulant, etc.

Eclatement ou renforcement du service public ?

La logique d'organisation des TER doit être celle du service public unifié, de la péréquation, et non celle de rapports purement marchands entre le système ferroviaire public et les A.O. (recherche exclusive du « moins-disant »). Par ailleurs, le projet de loi dit « décentralisation » est lourd de menaces pour l'avenir du service public ferroviaire.

Privatiser les profits, socialiser les pertes, ... ca suffit !

Le rapport Bianco évoque **la dette du système ferroviaire public**, sans proposer de solution. Pour SUD-Rail, il s'agit non d'une dette mais du coût pour la collectivité d'un service utile à tous. Elle doit être logiquement considérée comme une dette publique et donc reprise par l'État d'une façon ou d'une autre, progressivement et sur longue période s'il le faut. C'est du reste ce que prévoyait la première directive européenne de libéralisation ferroviaire (n° 91-440) avant toute

Il en est des directives européennes comme des lois nationales :
Celles et ceux qui dirigent s'assoient dessus lorsqu'elles les dérangent

ouverture à la concurrence ; c'est ce qui a été fait par d'autres États et pas en France.

Il faut améliorer les droits des travailleurs/ses du rail

Les droits sociaux des travailleurs/ses du rail sont peu évoqués dans le rapport Bianco. Auxiette, lui, réclame « *une organisation plus efficiente* », « *les mobilités [du personnel] nécessaires* », « *une plus grande polyvalence* ». Pour SUD-Rail, **le statut des cheminot-es ne saurait être remis en cause et la réglementation du travail qui existe dans l'entreprise historique SNCF doit constituer un socle a minima et doit être améliorée**. Nous refusons un « point d'équilibre » entre la réglementation de l'opérateur historique et celle des organisateurs du *dumping* social (entreprises de transport ferroviaire privées ou sous-traitantes), car ce serait précisément donner droit au *dumping* social.

Mêmes droits pour tous les travailleurs du rail !

Pour SUD-Rail, la future convention collective nationale du secteur ferroviaire (qui ne doit pas remettre en cause le Statut) doit concerner le transport ferroviaire de fret comme de voyageurs, le nettoyage ferroviaire, la restauration ferroviaire, les services en gare, la maintenance ferroviaire, la prévention/sécurité dans les installations ferroviaires, les CE et CCE SNCF, les filiales SNCF (et du futur « PPU »). Un périmètre large permet d'éviter le *dumping* social et la privatisation rampante par le recours systématisé à la sous-traitance auquel procède Pépy.

Unité syndicale pour le service public ferroviaire ! Organisons l'action pour imposer des négociations sur nos revendications !
