

Avis voté lors de l'Assemblée plénière du 27 juin 2012

L'ouverture à la concurrence des services ferroviaires régionaux de voyageurs

Déclaration du groupe de la CGT-FO

La lecture de la saisine du Premier ministre en date du 23 juillet de l'an passé introduisait d'emblée une ambiguïté. Ce n'était pas tant l'avis du CESE sur l'ouverture éventuelle à la concurrence des SRV que l'avis du CESE sur les recommandations du rapport GRIGNON qui était sollicité. Or, le rapport présenté par l'honorable parlementaire, tout en manifestant beaucoup de prudence, se prononçait *in fine* pour l'ouverture à la concurrence, indiquant même que « *les monopoles ne sont plus tenables* » et plaidant pour l'assouplissement des règles des conditions de travail dans le privé au regard du statut des agents de la SNCF.

Pourtant, tout le monde, ou presque, constate que rien n'oblige, actuellement, à l'ouverture à la concurrence des services de voyageurs. Le quatrième « paquet ferroviaire » ne sortira que l'année prochaine. La saisine voudrait cependant en anticiper les conséquences sur le plan de l'organisation de la SNCF, sur le plan de la desserte publique, comme sur le plan social.

En somme, il s'agirait de s'incliner devant le côté inéluctable de l'idéologie libérale qui inspire les autorités européennes sans tenir compte des expériences précédentes, à commencer par l'ouverture du marché du fret dans le ferroviaire, ni d'autres expériences : France Télécom, Pôle Emploi, etc. Ce n'est pas la position de la CGT-FO et c'est ce qui nous amènera à nous abstenir sur le texte qui nous est soumis aujourd'hui.

Que, par ailleurs, les rapporteurs aient effectué un gros travail sur les aspects qui incombaient à leur section respective, nous n'en disconvenons pas. L'avis cherche à donner des garanties sur la mise en œuvre de cette éventuelle expérience, tant au plan économique que social.

Toutefois, sur l'aspect économique, la question du désendettement de la SNCF ou plutôt de RFF sera le point d'achoppement de l'évolution future du rail en France. On sait que l'expérience allemande, si régulièrement citée en exemple, a été faite après un désendettement massif opéré par l'État. Est-ce que ce sera le cas en France ? Rien n'est moins sûr. C'est pourtant ce qui conditionnera tout l'avenir du rail dans ce pays. L'expérience malheureuse de la création de RFF incite à la prudence.

Au plan social, le rapport met l'accent sur la liberté de choix des salariés et les conditions de réintégration en cas d'échec, ce qui est positif. Pour autant, le groupe CGT-FO reste très attentif aux menaces qui planent sur le statut des cheminots. Par le passé, celui-ci a été clairement désigné comme l'obstacle à la libéralisation du rail par de précédents rapports. Pour d'autres, au contraire, il est présenté comme dans l'avis du Centre d'analyse stratégique de 2011, « *le potentiel de gains de la concurrence (qui) sera*

d'autant plus grand que l'écart de coût entre les nouveaux entrants et l'opérateur historique dans sa situation actuelle sera élevé ».

On peut bien sûr former le vœu que les négociations de branche sur le transport ferroviaire réduisent, en harmonisant par le haut, cette distorsion de situation. C'est ce que nous souhaitons et qui rend indispensable que toute expérimentation qui serait imposée par une décision des instances politiques ne se fasse que postérieurement à la conclusion de l'accord de branche.

À défaut de vision claire sur l'avenir d'une expérimentation hasardeuse, le groupe FO s'est abstenu.