



BILATÉRALE OUVERTURE À LA CONCURRENCE DU 26 MARS 2018

Cette quatrième et dernière bilatérale sur le sujet de l'ouverture à la concurrence a permis à la délégation CGT de réaffirmer une fois de plus que la concurrence n'est ni utile, ni nécessaire, ni souhaitable et encore moins obligatoire au regard des exceptions qui sont prévues au règlement OSP (Obligations de Service Public) de l'Union Européenne. Néanmoins, le positionnement dogmatique du gouvernement, en faveur de l'ouverture à la concurrence, les conduit à tenter de résoudre un grand nombre de problèmes engendrés par cette ouverture...

Le dialogue de sourds se poursuit donc depuis le début du cycle de bilatérales, dans le seul but de permettre au gouvernement d'afficher une ouverture au dialogue dans le cadre des concertations.

Sur le fond, nous interrogeons le gouvernement sur ce qu'il y a réellement à négocier car, depuis le début, ces rencontres commencent par un inventaire des éléments tranchés par le ministère.

Le gouvernement indique en retour que les éléments suivants sont ouverts à la discussion :

- Transférabilité ;
- Un certain nombre de sujets dits « techniques » ;
- Les modalités d'exploitation ;
- Les ateliers du matériel ;
- La sûreté ferroviaire.

Sur les ateliers du matériel

Le gouvernement indique que le souhait des AOT est d'inclure la maintenance des matériels dans le périmètre des appels d'offres.

Cela pourrait donc conduire à plusieurs cas de figure :

- Transfert des ateliers et des personnels au nouvel entrant lorsqu'il est dédié à l'activité TER ;
- Prévoir de réserver des « capacités » dans les ateliers ;
- Faire réaliser la maintenance par un tiers.

Les maintenances de niveau 4 et 5 seraient considérées comme des « facilités essentielles » dont il faudrait assurer un accès libre et non-discriminatoire pour les nouveaux entrants.

Les questions afférentes à la régulation seront traitées par décret et seront placées sous le regard du régulateur (ARAFER).

Concernant la SUGE

Les représentants du ministère semblent acter l'idée que la SUGE pourrait constituer une « facilité essentielle » et nous indiquent s'interroger sur son entité de rattachement.

Plusieurs options sont sur la table :

- La laisser à l'EPIC SNCF
- Un transfert vers SNCF Réseau qui regrouperait ainsi toutes les activités régulées
- Un Groupement d'intérêt public (GIP) pour inclure les AOT dans la gouvernance (et probablement pour satisfaire les régions qui souhaitent recourir aux services de la SUGE).



Sur ce point, nous actons le fait que nous transmettrons au ministère le texte de l'audition de la CGT, dans le cadre de l'atelier sûreté des assises de la mobilité en fin d'année dernière. Cette intervention synthétise notre position contre la contractualisation et plus largement notre refus de considérer la sûreté comme une marchandise soumise aux aléas de la commande des activités.

Par ailleurs, pour la CGT, rien n'oblige à transférer la SUGE vers Réseau car c'est déjà une activité régulée assurée par l'EPIC SNCF pour le compte de tous les opérateurs, y compris les nouveaux entrants s'ils le désirent.

Concernant le pilotage de la sécurité

Le gouvernement travaille sur un renforcement des prérogatives de l'EPSF (Etablissement public de sécurité ferroviaire) pour faire face au risque que représente la multiplication du nombre d'opérateurs sur le Réseau Ferré National, sans plus de précisions.

Concernant les questions sociales

Le ministère indique être en train de construire une position sur la question de la transférabilité des personnels.

Les critères et modalités du transfert pourraient faire l'objet d'une négociation de Branche, et en l'absence d'accord, seraient tranchés par décret.

Conclusion

Une fois de plus des échanges surréalistes, sans jamais aucun débat de fond sur les avantages supposés de l'ouverture à la concurrence, qui est en réalité la seule justification de cette réforme avec, en toile de fond, la transformation en société anonyme à capitaux publics, la fin du STATUT et du régime spécial, en résumé, la mort du Service Public Ferroviaire.

La Fédération CGT ne peut se résoudre à ce catalogue des horreurs et est porteuse de contre-propositions qu'elle a formulées dans un rapport qu'elle a récemment rendu public.

Tous dans l'action par la grève pour gagner une autre réforme et contre le statu quo libéral !

Calendrier des concertations

(En gris, les réunions passées – Les dates non passées sont susceptibles de changements)

Séances	Amélioration du service ferroviaire (multilatérales)	Ouverture à la concurrence	Organisation de la SNCF	Modernisation sociale du secteur
Méthode et calendrier	Toutes les OS représentatives ont été reçues jeudi 1 ^{er} mars, ainsi que FO.			
1 ^e séance	Lundi 05 mars 08h30	Judi 08 mars Bilatérale 09h45	Vendredi 16 mars Bilatérale 10h00	Vendredi 30 mars Multilatérale 14h00
2 ^e séance	Mardi 13 mars 08h30	Mercredi 14 mars Bilatérale 08h00	Judi 05 avril Multilatérale 14h30	Vendredi 06 avril Multilatérale 14h30
3 ^e séance	Mercredi 21 mars 08h30	Mardi 20 mars Bilatérale 09h00	Mardi 10 avril Multilatérale 08h30	Lundi 16 avril Bilatérale 09h00
4 ^e séance	Mardi 27 mars 08h30	Lundi 26 mars Bilatérale 09h00	Vendredi 20 avril Bilatérale 09h00	
5 ^e séance	Vendredi 06 avril 08h30	Vendredi 30 mars Multilatérale 9h30		
6 ^e séance	Mercredi 25 avril Bilan 08h30			