



Depuis toujours la fédération FO Cheminots s'est opposée à la régionalisation. Souvent nous étions seuls à dénoncer cette arme qui livre l'entreprise historique de service public SNCF aux appétits des requins de la finance et cela au mépris de la sécurité.

Il y a les injonctions de Bruxelles, la loi euro-compatible de 2014, le rapport du CESE co-rédigé par Thierry Lepaon !

Aujourd'hui une nouvelle étape est franchie. Nous prendrons **3** exemples parus dans la Presse ces derniers jours :

Interview accordée par le président de SNCF réseau (Patrick Jeantet) qui veut aider les régions dans leur démarche d'ouverture à la concurrence.

Faire baisser les coûts

Le dirigeant appelle de ses vœux l'arrivée de la concurrence dans le transport de voyageurs, qu'il voit comme un levier pour faire baisser les coûts. Au point de proposer aux régions de les aider à mettre en concurrence SNCF Mobilités, l'entité du groupe chargée de faire circuler les trains.

Il continue par :

« Nous allons accompagner les régions dans l'expérimentation de la concurrence » et pour que les choses soient bien claires voilà comment il répond à la question : **« Cela ne doit pas être facile à faire passer en interne... ».**

« Les équipes de SNCF Réseau vivent déjà la concurrence dans le transport de marchandises, et elles traitent leurs interlocuteurs avec les mêmes attentions, qu'il s'agisse de SNCF Fret ou d'un opérateur privé. Sur ces sujets, nous prenons nos décisions en pleine indépendance. »

L'ex ministre Cuvillier, avec ses amis parlementaires, tout comme les syndicats accompagnateurs (CFDT/UNSA) de la contre-réforme de 2014, nous parlaient de réunification du système ferroviaire. **Nous en sommes bien loin !** C'est bel et bien l'éclatement en phase terminale de la SNCF auquel nous avons droit.

Lorsque le coprésident du GPF (président de SNCF Réseau) décide de concurrencer y compris SNCF Mobilités, nous pouvons poser la question : « le vers n'est-il pas dans le fruit ? »

Et pour être bon soldat du dépeçage de la SNCF (GPF), le président de SNCF Réseau ira jusqu'à donner ligne par ligne la rentabilité ! Voilà comment il répond à une autre question :

« Les régions, justement, font souvent preuve de scepticisme face au groupe SNCF. Comment restaurer la confiance ? »

« En jouant la transparence et le partenariat. Nous réalisons région par région un diagnostic du réseau, qui dresse un état des lieux avec une vue prospective à cinq ans. Cela dira, ligne par ligne : voilà ce qui va se passer si on ne fait pas de travaux, voilà les investissements qu'il faut réaliser pour maintenir, voire augmenter leur capacité. Cet exercice va aider les régions à prendre les décisions les plus rationnelles sur le développement du réseau. Cet engagement de transparence vaut également pour les opérateurs. »

1

Annonces faites concernant la sûreté sur la grande Région Auvergne-Rhône-Alpes.

S'appuyant sur les manques en effectifs réels de la SUGE, le président de Région Laurent Wauquiez annonce qu'il va financer **directement** les salaires des cheminots de la SUGE de sa région.

10 à 12 millions d'euros par an seront investis pour le recrutement de 12 nouvelles équipes de la Surveillance Générale de la SNCF ("SUGE"). Les effectifs passeront ainsi de 17 à 29 équipes, soit une progression de 71 % des effectifs.

C'est une première !! Certes, jusqu'à aujourd'hui les régions, qui sont autorités organisatrices, contribuaient de fait au financement de la SNCF. Mais là nous passons un cran au-dessus, la boîte de Pandore est ouverte.

Comme le dit le vieil adage, qui paie décide !!!

2

C'est bien une remise en cause du statut du cheminot qui se joue. **Ces effectifs seront estampillés «Région»**, avec les conséquences que l'on peut facilement imaginer, sur les EVS, les mutations, les déroulements de carrières.

Les sommes avancées comporteront-elles des réajustements pour les déplacements ? Les notations ont-elles été prises en comptes ? Comment les changements d'affectations entrants ou sortants seront-ils gérés ? Comment seront gérés les effectifs en cas de convention moins favorable ? Tant de questions dont les réponses coulent d'elles-mêmes.

Oui, il y a de véritables besoins en sûreté comme dans d'autres métiers ! Oui, il faut un recrutement massif ! **Mais passer par la Région est un danger qui aura des retombées sur le statut du cheminot.**

Annonce de l'exploitation d'une ligne de Transilien par une filiale de la SNCF montée de toutes pièces pour l'occasion.

En effet, **la ligne reliant Epinay sur Seine au Bourget sera exploitée par une filiale nommée TRANSKEO, elle-même filiale de SNCF KEOLIS.**

3

Bien-entendu celle-ci ne sera pas sous l'égide du RH0077 et du Statut du cheminot. Le personnel sera bel et bien soumis à une Convention Collective de transport urbain et suburbain de voyageurs. **Nous sommes bien loin du statut et du RH0077 !** Tout cela avec l'assentiment du STIF (Syndicat des Transports en Ile de France). Cette ligne Tram Train T11 étant une concurrence interne que s'inflige la SNCF.



Est-il besoin de rappeler ici la revendication de FO lors des grèves du printemps dernier ? **Décret socle au minimum à hauteur du RH0077 !** C'est pour cela que notre fédération, non seulement, n'avait pas signé la CCN, mais avait fait valoir son droit d'opposition.

Ces trois exemples qui ne sont malheureusement pas exhaustifs, démontrent comment ils veulent détricoter la réglementation du travail, ouvrir les vannes à tous les opérateurs privés, avec en ligne de mire le statut des cheminots !

Le combat pour la préservation du statut passe par la résistance contre la régionalisation. **Oui, il faut une SNCF une et indivisible, retour au monopole public d'Etat, seul garant de la sécurité des usagers.**

**La régionalisation,
est bien le cheval de Troie de la privatisation !**