

# Rapport Auxiette : la régionalisation sert de prétexte à de nouvelles privatisations

*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, et malheureusement le rapport Auxiette s'inscrit dans cette tradition.*

- **Le rapport Auxiette confirme le rapport Bianco dans le refus de réintégrer la gestion de l'infrastructure dans la SNCF, sous forme d'une direction de l'Infra dans un seul EPIC SNCF.** Il précise comment va s'accroître l'éclatement entre un Gestionnaire d'Infrastructure renforcé et une Entreprise Ferroviaire publique affaiblie, en mettant en place un pôle public ferroviaire aux responsabilités restreintes : *« les fonctions de cet établissement public devront être précisées et limitées clairement à la gestion unifiée des ressources humaines et du statut des cheminots, à l'innovation, la recherche, l'ingénierie système, l'Europe du ferroviaire et à l'international »*. Ainsi, des éléments aussi importants que la stratégie du système ferroviaire public, les conventions avec l'État, l'architecture et le pilotage de la sécurité-système, le choix des investissements, la politique et les actions qui relèvent de la protection de l'environnement, les finances et le contrôle de gestion, ... resteraient éclatés et soumis à la concurrence entre GI et EF.
- **Le rapport Auxiette valide 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)** qui va à l'encontre de la satisfaction des besoins du service public ferroviaire et dégrade les conditions de travail et de vie des cheminots.
- **Le rapport Auxiette accentue la fragmentation du système ferroviaire national.** Il propose que *« les Régions décident du statut des matériels roulant, de leur gestion, de leur maintenance et leurs conditions d'achat »*. C'est une marche en avant vers la privatisation, confirmée par le souhait d'avoir des « ateliers TER » revenant aux Régions. *« Le droit (pour les Régions) de fixer les tarifs pour les trajets réalisés en TER sur leur territoire »* condamne la péréquation tarifaire, le droit au transport, pour tous les citoyen-nes et sur tout le territoire.
- **Le rapport Auxiette entérine le maintien de « la dette » du système ferroviaire public et recommande de limiter en conséquence le financement des travaux d'entretien et rénovation du réseau.** C'est inacceptable et dangereux ! 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 considérée comme une dette publique et donc reprise par l'État, progressivement et sur longue période s'il le faut.
- **Le rapport Auxiette propose de renforcer les pouvoirs de l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires,** alors que, depuis sa création, cette instance ne cesse de s'attaquer au service public et de promouvoir la « libéralisation ».
- **Le rapport Auxiette n'évoque l'aspect social que pour demander « une organisation du travail plus efficiente », « les mobilités [du personnel] nécessaires », « une plus grande polyvalence ».** C'est la validation, et l'accélération du dumping social souhaité par les patrons du privé, et déjà organisé par ceux de la SNCF.

La fédération SUD-Rail propose aux autres organisations syndicales, et aux associations d'usagers, de construire le rapport de force obligeant le gouvernement à répondre aux besoins sociaux et à l'intérêt général, ... donc à emprunter une voie autre que celle des rapports Bianco et Auxiette.