

APPROBATION DES STATUTS DE L'ASSOCIATION D'ETUDES SUR LE MATERIEL ROULANT

Parmi les quelque 1400 pages adressées aux conseillers du CESER, dans le cadre de la préparation de la session du 27 janvier consacrée notamment au budget primitif, figure une proposition d'approbation des statuts de l'Association d'Etudes sur le Matériel Roulant ferroviaire- AEMR.

Il s'agit pour 9 régions - dont les Pays-de-la-Loire - de se coordonner et de mener des expertises dans le but d'acquérir du matériel roulant ferroviaire. Ceci conduirait pour les régions concernées à se passer du savoir-faire de la SNCF.

La CGT se devait donc de pointer cette initiative et les risques qu'elle peut comporter.

CE QU'A DIT LA CGT – Intervention de Luc SERRANO

Dans le cadre de l'examen du BP 2014, la Région présente un rapport noyé dans une masse de documents ayant pour titre : « Approbation des statuts de l'Association d'Etudes sur le Matériel Roulant ».

La CGT ne peut laisser se constituer cette association dans la totale indifférence sans en pointer les risques.

En effet, si nous pouvons admettre que l'organisation administrative, juridique et financière du système ferroviaire français est complexe, notamment pour ce qui est des dispositions régissant l'acquisition du matériel, elle ne peut être prétexte à la création d'une telle association.

Ce qui est en cause aujourd'hui va bien au-delà.

L'objectif – *pour les régions* - est de se saisir de la complexité qui existe dans les rapports entre les constructeurs, l'exploitant et les autorités organisatrices que sont les régions pour mettre hors-jeu l'entreprise publique dans le processus d'acquisition.

C'est, à terme, se passer de l'expertise technique, de l'ingénierie SNCF qui a pourtant servi en coopération avec ALSTOM à faire rouler le train qui détient toujours le record du monde de vitesse sur rail.

L'achat direct sans la SNCF, c'est prendre le risque d'être, à terme, complètement dépendant du secteur privé dont on sait que les intérêts ne sont pas forcément ceux de la collectivité.

En voulant se détacher de la SNCF sur cette question, les régions à la base de cette initiative, 9 sur 22, jouent aux apprentis sorciers.

Elles prennent le risque :

- de ne plus garantir la continuité des acquis sur la sécurité ;
- de ne plus assurer la compatibilité du parc pour sa circulation sur l'ensemble du réseau ;
- de ne plus capitaliser les compétences et l'expérience du personnel de l'entreprise publique ;
- de perdre la possibilité de mutualiser les moyens ;
- d'augmenter les disparités entre les séries, génératrices de surcoûts.

Pour la CGT, la création de cette association relève d'une posture idéologique sans véritable fondement, l'idée finale étant de mettre la main sur le matériel roulant, les ateliers et les cheminots en donnant au secteur privé les moyens de faire du beurre avec l'argent public et les salariés qui vont avec.