



Montreuil, le 16 juin 2014

Objet : Réforme ferroviaire

Madame, Monsieur le Maire,
Madame, Monsieur le Conseiller Général,
Madame, Monsieur le Président de Région,

Depuis plusieurs jours, les cheminots sont en lutte pour obtenir une autre réforme du système ferroviaire que celle voulue par le gouvernement.

Comme vous le savez, le système ferroviaire français est, depuis 1997, séparé en 2 Etablissements Publics à caractère Industriel et Commercial (EPIC) : la SNCF, opérateur ferroviaire et gestionnaire délégué de l'infrastructure et RFF, propriétaire du réseau national. Cette partition avait principalement pour but de cantonner la dette du système ferroviaire au sein de RFF, alors même que son origine réside dans les grands investissements d'infrastructure et d'aménagement du territoire réalisés par la SNCF pour le compte de l'Etat, principalement les lignes à grande vitesse.

Cette division du système ferroviaire, dénoncée depuis le début par les cheminots et notre organisation syndicale, s'est rapidement révélée un échec. Les augmentations importantes des redevances d'exploitation rendent le train de plus en plus cher pour les usagers et les collectivités. Les capacités d'investissement sur le réseau sont toujours plus contraintes et sa maintenance dégradée du fait de la baisse des moyens. Enfin, les relations difficiles entre les 2 EPIC ont caractérisé la période récente. La question primordiale de la dette n'a, quant à elle, pas été réglée, bien au contraire, elle atteint maintenant 44 milliards d'euros. La suppression de dizaines de milliers de cheminots n'aura pas empêché sa croissance.

Par contre, comme élu(e) de proximité, vous avez sans aucun doute pu vérifier toute l'absurdité d'un tel fonctionnement et ses conséquences sur la qualité du service public. Si tout le monde fait ce constat, il n'en reste pas moins que les divergences sont fortes concernant les réponses à apporter.

Le gouvernement présente ainsi son projet de loi portant réforme du système ferroviaire comme une réunification du système. Dans les faits, il n'en est rien.

De 2 EPIC comme actuellement, le projet de loi propose de passer à... 3 EPIC. Un EPIC « SNCF » de tête, un EPIC gestionnaire de l'infrastructure appelé « SNCF Réseau » et un EPIC opérateur

ferroviaire appelé « SNCF Mobilité ». Cette organisation en 3 EPIC indépendants acte de fait la séparation totale entre la gestion du réseau et son exploitation. Il n'y a donc pas unification du système, malgré la création d'un EPIC de tête qui en donne l'illusion, mais qui n'est qu'une structure financière. La dette reste entièrement portée par le système ferroviaire, principalement au sein de SNCF Réseau, comme c'était le cas pour RFF.

Cette réforme ne règle pas les questions de fond posées au système ferroviaire, et singulièrement son financement. Par contre, elle introduit explicitement l'obligation pour SNCF Mobilité de réaliser des dividendes pour le compte de l'EPIC de tête, qui sera chargé de les verser sous forme de dotation à SNCF Réseau pour « stabiliser » la dette.

Pour payer une dette qui n'est pas la sienne, le système ferroviaire va donc devoir imposer une productivité accrue pour les cheminots ainsi que la remise en cause de leurs garanties collectives.

L'emploi risque d'être, une fois de plus, la variable d'ajustement, avec toujours moins de personnels dans les trains, la fermeture de guichets et la déshumanisation des gares, comme c'est déjà trop souvent le cas aujourd'hui. Nul ne doute aussi que cette réforme conduira à une dégradation en matière de service rendu à la population, et vraisemblablement la suppression de dessertes et de certaines lignes jugées insuffisamment rentables.

Nous savons comme le niveau de qualité de service actuel est insatisfaisant à bien des égards. Il n'est pas rare que nous nous retrouvions côte à côte, cheminots, usagers, élus locaux de sensibilités diverses, pour protester ici contre la fermeture des guichets, là pour obtenir le maintien d'arrêts en gare, de lignes ferroviaires, ou encore la modernisation du matériel roulant.

On peut d'ailleurs oser un parallèle entre cette réforme et celle projetée concernant les territoires de la République. Elles répondent toutes deux à une volonté de réduction de la dépense publique, diabolisée à l'excès, pour justifier des coupes sombres dans les services publics effectivement rendus à la population. N'est-il pas d'ailleurs significatif que, dans les deux cas, l'Etat présente la facture de son propre endettement et de son propre déficit à d'autres acteurs ?

Nous pourrions citer également la réforme des rythmes scolaires, initiée sans concertation ni réflexion sur le financement. Aujourd'hui, ce sont des maires asphyxiés par la réduction des dépenses publiques qui doivent trouver les moyens humains et financiers pour organiser les activités périscolaires.

La baisse des dotations aux collectivités fait notamment présager de sombres heures concernant les transports régionaux et, déjà, la mise en concurrence et la déréglementation sont avancées par certains comme réponse pour des régions mises en difficulté financière par l'Etat. Nous le disons clairement, cette voie risquée est celle d'un scénario d'éclatement « à l'anglaise » qui conduira inévitablement à un recul de la qualité du service et même de la sécurité des circulations. Elle induirait des inégalités territoriales fortes entre régions selon leurs moyens.

Doit-on, dès lors, aller plus loin dans la soumission de l'intérêt général aux logiques financières ou bien ne doit-on pas rechercher les voies d'une autre réforme, conforme à l'intérêt général, consolidant le service public ?

Les cheminots en grève, leur Fédération CGT, ne revendiquent pas le statu quo, vous l'avez compris.

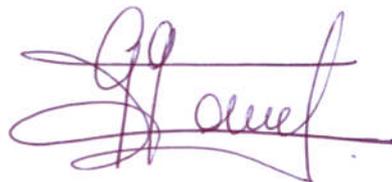
Il faut une réforme et vite. Mais pas celle proposée par le gouvernement. La CGT a fait des propositions très précises en ce sens, permettant une vraie réunification de la SNCF dans une seule entreprise, tout en restant conforme aux textes européens sur l'accès au réseau et l'égalité de traitement des opérateurs ferroviaires. De même, nous proposons la création d'une structure de défaisance de la dette, à l'instar de ce qui a pu être fait pour soulager certaines banques, afin qu'elle cesse de peser sur le système ferroviaire. Enfin, nous voulons une vraie politique de relance du Fret ferroviaire pour favoriser le report modal de la route vers le rail et diminuer le nombre des poids-lourds qui encombrant le réseau viarie jusque dans les centres villes. Alors qu'un nouveau point bas historique de la part modale de Fret SNCF dans le transport de marchandises a été atteint, le projet de réforme ferroviaire, tout comme celui sur la transition énergétique, ignorent toujours cet enjeu de société, tournant le dos aux objectifs du Grenelle de l'environnement.

Voilà, en quelques mots, ce que nous souhaitons vous dire à propos de la lutte que nous menons actuellement, à l'opposé des caricatures et des contre-vérités assénées à longueur d'antenne. Nous savons que votre qualité d'élu(e) de proximité vous fera apprécier ce qui, sur ce dossier, se place du point de vue de l'intérêt général.

Nous sommes bien entendu disponibles pour en discuter avec vous.

Nous vous prions d'agréer nos cordiales salutations.

Gilbert Garrel

A handwritten signature in purple ink, appearing to read 'Gilbert Garrel', with a stylized, cursive script.

Secrétaire Général
de la Fédération CGT des cheminots