



INTRODUCTION

Laurent BRUN - Montreuil, le 18 septembre 2017

CONFÉRENCE DE PRESSE- « LA VRAIE INFO »

Mesdames et Messieurs,

Trois ans seulement après une réforme que la CGT a combattue mais qui devait régler beaucoup de choses selon ses promoteurs, la SNCF cristallise à nouveau les mécontentements.

Les usagers constatent, comme les cheminots, que la qualité de la production n'est pas au rendez-vous. Ils subissent également les fermetures de gares, de lignes, au point que certains territoires se sentent abandonnés par le service public ferroviaire.

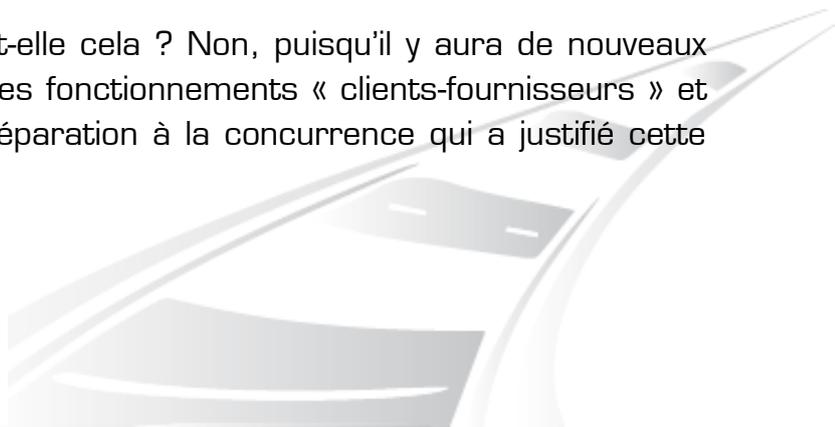
Or, à partir de ces dysfonctionnements, une grande entreprise de mystification s'est mise en place pour justifier une nouvelle réforme qui va encore plus loin que celle de 2014 et qui vise en fait uniquement à imposer l'ouverture à la concurrence du transport national de voyageurs par fer.

Alors, quelles sont les causes des dysfonctionnements ?

- 1) Un éclatement grandissant de la production, séparée entre 3 EPIC, et à l'intérieur de chaque EPIC en de multiples activités devenues quasi-autonomes. Résultat : les services fonctionnent selon des relations « clients-fournisseurs » et ne savent plus coopérer dans le but commun de faire circuler les trains.

La démonstration éclatante en a été faite cet été avec le traitement à Montparnasse de la panne du poste de Vanves.

La concurrence règlera-t-elle cela ? Non, puisqu'il y aura de nouveaux acteurs pour renforcer les fonctionnements « clients-fournisseurs » et que c'est d'ailleurs la préparation à la concurrence qui a justifié cette organisation.



2) Une pression énorme sur les moyens humains et matériels qui se traduit par la suppression des contrôleurs à bord des trains, les fermetures de guichets, mais aussi l'incapacité à tenir les plans de charge en matière d'entretien du matériel ou des voies, et désormais des difficultés au cœur des services à fonctionner correctement.

La semaine dernière, 100 trains ont été supprimés sur le Limousin. Depuis le 1^{er} semestre, 600 trains ont été supprimés dans les Pays de Loire...

La concurrence règlera-t-elle cela ? Non, puisque l'emploi est la variable d'ajustement de l'affrontement sur les prix.

3) Une cause que vous connaissez tous : la saturation et le vieillissement de l'infrastructure.

La concurrence règlera-t-elle les 5300 km de ralentissements ? Non.

Donc pour la CGT, la concurrence n'est pas une réponse aux difficultés et aux enjeux.

Elle l'a prouvé à l'étranger (en Angleterre notamment), elle l'a prouvé dans le FRET ferroviaire, et elle l'a déjà prouvé dans le transport de Voyageurs avec par exemple Thello qui ne tire pas son épingle du jeu, ou bien avec les trains de nuit pour lesquels aucun opérateur n'a répondu à l'appel à manifestation d'intérêt lancé par l'Etat l'année dernière.

La concurrence est un mauvais système lorsqu'il s'agit d'administrer un transport guidé sur un réseau interconnecté. Elle n'est d'ailleurs globalement pas demandée par les usagers.

C'est pourtant la solution miracle qui a été construite de toute pièce depuis le début de l'année par une profusion de colloques et de rapports.

C'est également la conclusion déjà annoncée des assises de la Mobilité qui seront lancées demain.

La CGT combattra cette mauvaise solution mais comme nous ne nous enfermons jamais dans une simple posture d'opposition, nous voulons aussi construire des alternatives avec les usagers.

C'est pourquoi nous diffusons depuis ce matin un journal tiré à 500 000 exemplaires pour appeler les usagers à se réapproprier leur service public et leur entreprise publique SNCF.

La CGT veut partir des besoins des usagers en matière d'égalité d'accès au transport, de dessertes, de régularité, d'intermodalité, de prix, de présence humaine, d'emplois en territoire et autres, pour réorienter les choix des pouvoirs publics.

Il y a une convergence naturelle entre usagers et cheminots.

Elle s'exprime dans de multiples batailles locales, qui n'ont pas la portée d'un colloque organisé dans les salons feutrés parisiens, parce qu'elles sont isolées les unes des autres, mais qui démontrent une volonté, une exigence commune d'améliorer le service public.

Lorsque 200 personnes se retrouvent sur un quai de gare à 21h pour défendre un train de nuit, lorsque plus de 1000 personnes se retrouvent au Puy en Velay, à Bordeaux ou à Toulouse, lorsque des milliers de pétitions sont signées à Nantes, lorsque des élus locaux descendent sur les voies ou organisent des réunions publiques, etc., c'est qu'il y a une vraie convergence possible.

La CGT veut être un outil pour favoriser cette convergence entre usagers et cheminots pour qu'enfin on prenne des décisions qui améliorent la situation dans ce pays.

C'est vrai pour le ferroviaire comme pour tous les besoins sociaux. C'est ce qui nous lie au mouvement interprofessionnel en cours. On ne répond pas aux besoins par la concurrence, on ne crée pas de l'emploi en supprimant les droits et protections des salariés. Donc les cheminots se mobilisent avec l'ensemble des travailleurs de ce pays.

En interne à la SNCF, la colère gronde également.

Les cheminots sont dégoûtés de voir que leurs efforts quotidiens débouchent désormais sur une si piètre qualité du service public.

Et puis ils sont en colère lorsque leurs conditions sociales sont caricaturées pour être remises en cause.

Tout d'abord, remarquons que sans le Statut ou le régime spécial de retraite des cheminots, ECR ne fait pas de meilleure démonstration dans le FRET, LISEA construit une LGV Tour-Bordeaux plus chère que les autres, etc.

Et pour cause, le Statut est un équilibre entre droits et devoirs pour répondre aux besoins et aux contraintes du service public, notamment en matière de continuité et de sécurité.

Supprimer les droits ne permet donc pas d'améliorer les choses parce qu'on perd aussi l'efficacité qui leur est liée.

Or, la concurrence, en plus de ne pas répondre aux enjeux d'amélioration de la production, n'est alimentée que par le dumping social.

De ce point de vue, il n'y a pas de bonne façon de la mettre en œuvre.

Les polémiques autour du régime de retraite ou de la gratuité du train ne visent qu'à nous projeter sur les conséquences de la mise en œuvre de la concurrence.

Les cheminots défendent leurs droits avec acharnement car ils savent qu'ils ne sont pas des privilégiés et qu'ils ne veulent rien à personne.

Mais nous voulons surtout mener le débat sur le fond du sujet : comment répondre aux besoins de la Nation ? Si ce débat est mené sincèrement et que l'on écoute les spécialistes que sont les cheminots, alors la concurrence ne sera pas mise en œuvre mais on améliorera réellement la qualité du transport ferroviaire.

La ficelle employée par le Président de la République qui voudrait lier désendettement du système à la remise en cause de nos droits est trop grosse.

D'abord parce que la dette est une dette d'Etat, liée notamment à la construction des LGV. L'Etat doit donc la reprendre en intégralité. On ne demande pas aux maçons qui construisent une maison de payer le crédit du propriétaire.

La CGT proposait en 2014 la création d'une structure de défaisance sur le modèle de ce qui a été fait pour les banques, afin de régler le problème. Nous proposons également de créer des ressources nouvelles pour financer le développement du service public et éviter la reconstitution d'une dette insoutenable. Ces propositions restent sur la table.

Ensuite, parce que le désendettement ne doit pas servir à offrir un modèle économique à la concurrence. Il doit servir à donner des moyens d'améliorer de manière visible le service public ferroviaire.

D'où l'appel de la CGT à se réapproprié aussi l'entreprise publique SNCF. Débarrassée du poids des intérêts de la dette et placée en situation de concurrence, elle pourrait tout aussi bien consacrer ces moyens à sa croissance externe et à ses opérations capitalistes, plutôt qu'à la réponse aux besoins. Nous ne voulons pas de ce scénario.

Nous avons donc la diffusion du journal toute la semaine pour engager le débat avec les usagers. Nous avons prévu plusieurs initiatives pour rythmer les échanges et construire des positions convergentes. Et en interne, nous mobilisons les cheminots pour exiger un plan d'urgence ferroviaire qui caractérise les moyens dont nous avons besoin et l'organisation la plus efficace de l'entreprise pour répondre aux attentes.