

**CERTAINS VEULENT LA DESCENDRE
NOUS, ON LA DEFEND !**



INTRODUCTION

Laurent BRUN - Montreuil, le 07 mars 2018

CONFÉRENCE DE PRESSE-
Seul le prononcé fait foi.

Mesdames et Messieurs,

Merci d'avoir répondu à l'invitation de la Fédération CGT des Cheminots.

Aujourd'hui, nous publions un « *rapport CGT contre le statu quo libéral et pour le développement du service public ferroviaire* ».

Pourquoi ?

Les réformes de 1997 et 2014 sont parties d'objectifs de traitement des questions financières pour arriver à des usines à gaz dans l'organisation de la production, sans jamais résoudre les problèmes.

De dysfonctionnements en accroissement de la dette, les libéraux poursuivent la même feuille de route de démembrement de l'entreprise publique avec 2 entreprises en 1997, puis 3 en 2014, puis, aujourd'hui, une multitude avec l'ouverture à la concurrence, le tout accompagné d'externalisations, de segmentation interne et autres scléroses de la production.

Le statu quo, c'est de poursuivre dans cette fuite en avant.

Les différents rapports remis récemment assènent un certain nombre d'éléments non étayés parce qu'il y a présomption de vérité absolue.

Par exemple, le rapport Spinetta affirme que « *l'ouverture à la concurrence a permis une augmentation des trafics, une amélioration de la qualité de service et une réduction des contributions publiques* » (p.8), ce qui est faux pour le cas de l'Angleterre et très discutable pour les autres.

De même, l'externalisation serait une source d'économie (p.68), alors que tous les exemples démontrent le contraire (entretien de la voie -> la sous-traitance coûte au moins +10% ; ingénierie -> une journée est facturée 500 € par des entreprises comme Altran pour un salaire de 200 € au salarié prêté, etc).

C'est pour nous une démonstration du dogmatisme.

Les décisions sont ensuite habillées de verbiage sur l'environnement ou la société, sans que les valeurs généreuses évoquées ne soient réellement liées aux mesures prises.

Il en résulte des préconisations inadaptées au système ferroviaire ou éculées. Par exemple, la réduction du réseau a été évoquée en 1967 dans le rapport Nora, puis en 1978 dans le plan Guillaumat, et de manière constante dans différents rapports dont la base est de partir de l'équilibre financier comme objectif premier.

Le problème est tout simplement pris à l'envers.

La CGT veut donc contribuer au débat public en replaçant les éléments dans l'ordre qui nous semble correspondre à l'intérêt général, c'est-à-dire en partant des besoins des usagers et du pays pour arriver sur les outils pour y répondre, en passant par l'attribution de moyens adaptés.

Bien sûr, notre organisation syndicale ne dispose ni des énormes moyens de l'Etat, ni de son accès libre aux informations internes des entreprises, mais nous nous basons sur le travail d'experts économiques qui ont travaillé pour nos comités d'entreprise et sur le professionnalisme des cheminots qui est, selon nous, la plus grande expertise qui soit.

Notre rapport présente donc des constats un peu différents de ceux des autres rapports.

Pour la CGT, les enjeux sont tout d'abord environnementaux, d'aménagement du territoire et de développement industriel. Par ailleurs, le train est plébiscité par les usagers quand on leur donne les moyens d'y accéder dans des conditions satisfaisantes.

A partir de là, nous constatons que la politique publique n'est pas conforme aux déclarations, puisque le tout routier est toujours à l'œuvre dans les décisions réglementaires, fiscales ou budgétaires de l'Etat.

Par exemple, l'infrastructure est financée par la puissance publique à 99 % pour la route contre 40 % pour le ferroviaire. Le transport de voyageurs est financé à 66 % pour la route contre 61 % pour le ferroviaire. Et s'il est plus difficile de déterminer ce rapport pour le transport de marchandises, il est certain que le transport routier bénéficie de plus de défiscalisation et avantages divers que le mode ferroviaire. Il y a donc une contradiction majeure entre les déclarations sur le rééquilibrage des modes et les arbitrages budgétaires.

Nous constatons également l'efficacité de l'entreprise publique et le fait que chaque euro investit est déjà très bien utilisé, contrairement aux sous-entendus du Premier ministre, ce que confirme par exemple l'expertise du Boston Consulting Group.

Autre exemple, le bilan de la régionalisation avec une offre qui a augmentée de 20,6 % de 2002 à 2014 et une fréquentation qui a augmenté bien plus fortement à 47,8 %. L'accroissement de l'investissement public crée donc un effet levier important.

Nous constatons en revanche que les expériences de privatisation d'activités ferroviaires sont un échec cuisant :

Par exemple, le PPP Tours-Bordeaux aboutit à des péages d'infrastructure exorbitants. Par comparaison, sur la LGV Sud-Est ces péages oscillent entre 10,3 € par train.KM et 20,9 € selon les tronçons, quand ils oscillent entre 22,9 € et 28,5 € sur la LGV Atlantique !

Le surcoût est également confirmé de manière massive dans la sous-traitance de la maintenance de l'infrastructure, des services en gare, ou des services administratifs, l'apothéose revenant à l'ingénierie et aux services informatiques.

Nous constatons que les exemples internationaux n'offrent d'efficacité supplémentaire que lorsqu'ils sont massivement subventionnés. Par exemple l'Allemagne, dont l'entreprise publique a été désendettée, et dont le réseau est en bon état, va consacrer 28 milliards d'euros sur 5 ans à son système ferroviaire, ce qui est 20 % au-dessus du plan annoncé par le Premier ministre.

Un plan de relance du Fret va également passer par un subventionnement supplémentaire. Par ailleurs, l'Etat allemand finance à hauteur de 60 % les investissements contre 40 % en France.

Nous constatons que la concurrence n'est pas obligatoire au regard des textes européens, puisque des exceptions sont prévues.

Nous constatons enfin que l'organisation interne de la SNCF, le cloisonnement par activité et par produit, est à l'origine d'une dégradation importante de la qualité de service et de la sécurité des circulations.

A partir de ces constats, la CGT formule donc plusieurs propositions que l'on pourrait décliner en 4 axes :

1. Le besoin d'objectifs politiques clairs ;
2. L'exigence de démocratisation de l'entreprise publique ;
3. Le besoin d'affecter des moyens cohérents avec les objectifs ;
4. La nécessité d'une organisation de l'entreprise publique tournée vers l'efficacité à répondre aux besoins.

Concernant les objectifs, nous sommes effarés que le Premier ministre ne fasse plus aucune référence à une ambition publique de report modal. Le tout routier se confirme dans cette omission.

Nous proposons donc un objectif de 25,2 % de part modale ferroviaire dans le transport des marchandises à échéance 2050, contre 12,2 % dans les documents actuels du Ministère.

Cela suppose un effort considérable puisqu'il faudra passer de 34 milliards de tonnes.KM actuelles à 145,2. Et cela ne permettra que de modérer la croissance routière en volume.

Nous reprenons l'objectif de 25 % dans le transport voyageur de longue distance, mais nous considérons qu'il doit s'appuyer sur les TET et TER, en plus du TGV, contre un scénario gouvernemental qui s'appuie uniquement sur ce dernier.

Enfin, nous proposons l'objectif de 25 % dans le transport voyageurs de courte distance pour les transports collectifs, contre une quasi-stagnation à 11,9 % dans le scénario gouvernemental. Cela supposera le développement massif des réseaux de transport urbain, ainsi que du TER.

En matière de démocratisation, nous considérons que les élus régionaux doivent partager leur pouvoir avec les usagers, qui doivent pouvoir déterminer de manière directe, dans les comités de ligne, les besoins, autrement dit la commande publique. Il doit y avoir un véritable pouvoir de décision dans ces structures. Le Conseil Régional se chargeant ensuite de définir des priorités et le financement adapté.

Nous proposons également que l'évaluation des objectifs et de l'efficacité du service public ferroviaire soit soumis au Parlement, pour que les positions de la tutelle de la SNCF ne se déterminent pas uniquement dans le secret des Ministères.

En matière de financement, la dette doit être reprise par l'Etat dans une structure de défaisance.

La TICPE* doit être intégralement fléchée sur le financement des infrastructures du pays via l'AFITF*, permettant de fournir totalement les ressources nécessaires à SNCF Réseau et ainsi se débarrasser du système des péages, mais également d'apporter aux collectivités territoriales les moyens de financer le réseau routier ou à VNF* d'assumer les canaux. L'AFITF pourrait également financer les investissements, notamment dans l'objectif du report modal.

Nous proposons également de nouvelles ressources pour le service public qui serait alors en mesure de se développer à la hauteur des enjeux cités précédemment.

Enfin, en matière d'organisation de l'entreprise publique, la CGT propose le retour à une entreprise unique, une intégration complète de la production, un renforcement de la maîtrise publique, et un respect des contraintes européennes réduit à ce que les textes prévoient en matière de séparation de la gestion comptable et d'indépendance.

Il s'agit pour nous de placer la performance en matière de sécurité et de qualité au cœur de l'organisation du système.

Ce rapport sera remis au Premier ministre dans les prochains jours puisque son calendrier ne lui a finalement pas permis de nous recevoir aujourd'hui, mais il s'est néanmoins engagé à le faire.

Cette après-midi, nous présenterons le rapport à l'Assemblée Nationale à l'invitation du Groupe GDR et devant tous les députés qui le souhaiteront.

Je vous remercie

*TICPE : La taxe intérieure de consommation sur les produits énergétiques.

*AFITF : agence de financement des infrastructures de transport de France.

*VNF : Voies navigables de France