



INTRODUCTION

Laurent BRUN - Montreuil, le 04 Décembre 2018

CONFÉRENCE DE PRESSE

Seul le prononcé fait foi.

Mesdames et Messieurs,

Bonjour à toutes et à tous et merci d'avoir répondu à notre invitation.

1) Présentation du comité de vigilance :

Le comité de vigilance sur le service public ferroviaire a été créé le 3 octobre 2018.

2 réunions se sont tenues pour échanger sur la réforme du système ferroviaire et ses conséquences, sur les attentes vis-à-vis du service public.

Un plan de travail a été établi sur les prochains mois pour étudier 3 thèmes en particulier en plus de l'actualité :

- Les territoires et le service public ferroviaire ;
- L'environnement et le service public ferroviaire ;
- La politique de l'Union Européenne en matière ferroviaire.

Participent de façon régulière : 10 Partis politiques, 2 associations d'usagers à caractère national et plusieurs associations à caractère régional, des personnalités civiles et la CGT.

Le comité de vigilance recense un grand nombre de mobilisations locales des usagers, élus et cheminots ces 3 derniers mois pour la préservation des lignes, des gares et des dessertes.

Certaines de ces manifestations sont relayées via un blog créé pour l'occasion il y a quelques semaines.

La réforme est donc loin d'avoir apportée des solutions aux problématiques que connaît le mode ferroviaire, au contraire.

L'un des objectifs du comité de vigilance est de donner une visibilité nationale à ce mécontentement, aux exigences des usagers du service public et aux éventuelles contrepropositions qui pourraient faire consensus entre les participants.

Il s'agit de mettre en lumière la réalité de la réforme du système ferroviaire en regard des nombreuses promesses mensongères que le Gouvernement a véhiculé pendant le conflit des cheminots pour éviter que l'opinion publique ne bascule totalement en leur faveur.

2) Le contexte :

Des exigences environnementales ont été exprimées dans les manifestations sur le réchauffement climatique. Elles se confrontent avec une absence totale de politique gouvernementale de report modal de la route sur le rail, que ce soit en matière de transport de voyageurs que de marchandises. Le transport est portant un gros pourvoyeur d'émission de gaz à effet de serre.

Des exigences sociales sont exprimées en ce moment sur l'avenir des territoires, et aussi sur la vie chère. Elles se confrontent avec l'abandon de la logique de mutualisation liée au service public, la politique de marge qui incite à la hausse des tarifs, et l'abandon de dessertes et de lignes dans les zones jugées non rentables.

Ce contexte appelle d'autres réponses que la piètre réforme libérale du système ferroviaire qui a été votée par les parlementaires LREM et de droite en juin 2018.

3) Point sur la réforme en elle-même :

- Les éléments qui restent à écrire (décrets, ordonnances) – les organisations syndicales ont été reçues par le Ministère le 5 octobre. Comme à son habitude celui-ci écoute mais ne tient aucun compte de l'avis des représentants du personnel.
 - Décret « transférabilité du personnel... ». La négociation avec le patronat est totalement stérile. Les organisations syndicales qui se sont engagées dans l'accompagnement sur ce dossier constatent le refus de toute concession de la part du patronat et du Gouvernement. Une réunion de branche a lieu aujourd'hui, une autre est prévue le 11 décembre.
 - Ordonnances à 6 mois
 - sur l'ouverture à la concurrence (modalités de transfert aux Autorités Organisatrices des matériels roulants et des ateliers, tarification, billettiques, régulation, etc...). C'est la priorité absolue du Gouvernement (la seule ?) : permettre rapidement que les premiers appels d'offres puissent être travaillés.
 - sur la négociation collective.
 - Autres ordonnances :
 - à 9 mois sur les péages et la révision des contrats de performance ;
 - à 12 mois sur le groupe ferroviaire unifié (organisation, missions, gestion des gares, gouvernance du groupe, conditions d'indépendance de SNCF Réseau, etc...)

- Le complément de la politique des transports dans la LOM
 - Financements des infrastructures revus à la baisse par rapport aux annonces lors du conflit (56 milliards sur 10 ans, contre 60 milliards dans le scénario 2 Duron ; pour le ferroviaire les montants sont stables à environ 3,6 milliards mais financés en majorité sur fonds propres de la SNCF).
 - Politique publique axée essentiellement sur l'automobilité (marche, vélo, trottinette, covoiturage...) ; nouvelles technologies à l'appui de cette constitution d'un « GAFA des transports » ;

Impact de sa mise en place depuis le vote :

- La préparation au passage en Société par Actions de droit privé : hausse du CA de 20 % et hausse de la marge opérationnelle de 50 % d'ici 2026. Donc pression sur la croissance externe, les prix et la masse salariale.
- La préparation à l'ouverture à la concurrence : Plus aucune solidarité ou mutualisation financière, adaptation du prix au marché et adaptation des coûts au prix pour maintenir la marge en jouant sur la qualité.
 - TGV – segmentation entre INOUI de luxe et OUIGO low cost ; suppression des dessertes de villes moyennes jugées non rentables.
 - TER – segmentation de l'offre entre Proxy, chrono, et City, donc casse de l'égalité de traitement entre les usagers.
- La préparation de la filiale « gares » :
 - Guichets massivement fermés pour avoir à terme une filiale gestionnaire des espaces commerciaux et simple « donneuse d'ordres » sur le service minimum propreté – sécurité - réparation.
 - Exemple : 70 km de ligne dans le Cantal sans un guichet depuis le 1^{er} décembre, les agents circulation qui faisaient auparavant la vente sont toujours sur place donc cela ne génère aucune économie !
- Préparation de la filiale FRET
 - Plan d'affaires en préparation prévoyant 1 % d'augmentation du CA par an... Donc probable poursuite de la régression lente des trafics
- La trajectoire économique
 - Désengagement financier de l'Etat et report sur les collectivités (budget 2019 de SNCF Réseau : l'Etat devait financer à hauteur de 958m€, il n'apporte que 503m€, et ce sont les autres collectivités qui compensent).

- Productivité massive :
 - ▣ Annonce de Pepy de suppression de 15 % des effectifs d'ici 2016 !
 - ▣ Budget 2019 de SNCF Réseau : 733 emplois supplémentaires sont nécessaires pour respecter le plan de charge sur les travaux et 233 pour la maintenance, mais au final aucun ne seront créés et on supprimera même 285 postes.
- La reprise de la dette :
 - Montage d'une « caisse de la dette publique » pour constitution d'un système de « dette miroir » qui aboutit au maintien du poids financier sous le double effet de l'accroissement de la dette globale et de la hausse des taux d'intérêts. Mécanisme pour préserver les intérêts des investisseurs.
 - Toujours pas d'équilibre financier du système
- Gouvernance : Direction centrale de la SNCF fragilisée par l'annonce de départ du Président, tiraillement des activités dont chacune veut défendre son intérêt propre.

CONCLUSION

Un premier bilan d'étape de la réforme à 6 mois qui est mauvais, qui ne correspond pas aux promesses du Gouvernement et qui aggrave la situation des usagers, des territoires et des cheminots.