

FACE AU MARCHÉ : LE SERVICE PUBLIC !

Compte-rendu de l'audience CNR du 28 novembre 2017
au ministère de la Transition écologique et solidaire

A sa demande, notre CNR a été reçue mardi 28 novembre par M. Jean-Cyril SPINETTA au ministère de la Transition écologique et solidaire. Ce haut fonctionnaire, ex Président du Conseil de surveillance d'AREVA et ancien PDG d'Air France KLM s'est vu confier par le Premier Ministre, le 12 octobre dernier : « (...) *une mission de concertation avec l'ensemble des parties prenantes en vue de préparer une stratégie d'ensemble pour refondre le modèle du transport ferroviaire dans le cadre d'un marché ouvert à la concurrence, en préservant les missions d'un service public performant.* » Son rapport et ses conclusions sont attendus pour janvier. Le Gouvernement ambitionne en effet de déposer au Parlement un projet de loi d'orientation des mobilités (LOMI) dès le 1er semestre 2018. Loi, qui pourrait supplanter de fait celle des transports intérieurs (LOTI). Outre de reconnaître ainsi le caractère représentatif de notre association, l'échange qui a eu lieu pendant deux heures a été cordial, franc et sans concession entre les deux parties...

CNR : d'entrée, nous soulevons la difficulté de cette lettre de mission, exercice qui relève selon nous de la quadrature du cercle : la loi du marché n'étant guère compatible avec celle du service public (SP)! En outre, le glissement sémantique entre « Mobilités » et « Transports » ne nous dit rien qui vaille. Il nous interpelle quant à la place réservée au maritime, à l'aérien, et singulièrement aux transports collectifs les plus vertueux comme le ferroviaire et le fluvial. Par ailleurs, nous contestons toujours, même après l'adoption du quatrième paquet ferroviaire, l'affirmation comme quoi l'appel d'offres des services ferroviaires aux passagers est à court terme un passage obligé sans aménagements possibles. Ce faisant, mentionnant la définition du SP, nous rappelons l'absence de candidats intéressés pour la reprise des trains de nuit. **Et de pointer le droit au transport pour tous, l'intérêt général, face à l'ouverture totale du rail érigée en dogme ?**

Cohérents, nous revenons sur : le cadre coercitif du pacte de stabilité contenu dans le traité de Maastricht ; nos attentes d'évaluations sérieuses quant aux libéralisations engagées ; les omissions de la loi n° 2014-872 du 4 août 2014 portant réforme du système ferroviaire français et l'abandon de son objectif de le désendetter. Idem s'agissant du respect de « la règle d'or »,... **Le tout sur fond de menaces bien réelles quant au maintien de l'ÉPIC SNCF de tête.**

Puis nous vantons les mobilisations citoyennes, d'usagers SNCF et des cheminots en cours, face à la casse observée et planifiée de la SNCF (état du réseau ; sécurité des circulations et des salariés du ferroviaire ; filialisation à outrance sur le territoire national et à l'international ; dédicaces des moyens et des hommes ; mise à mal de la continuité du SP ; fermetures des gares, guichets et boutiques SNCF ; suppression massive des emplois de cheminots ; recours généralisé à la sous-traitance ; discordance entre les discours dits écoresponsables et les actes à l'instar des projets de suppression des trains de nuit, du service auto train, de la situation faite à Fret SNCF,...). **Et de dénoncer le décalage entre les enjeux posés et les défis d'y répondre, l'absence de vrai changement : le modèle de référence pour le rail étant dorénavant celui de la route, l'État s'obstinant toujours à penser les transports en termes de concurrence, de compétitivité, dumping social à la clef, alors qu'ils devraient répondre à des logiques de complémentarité, d'intermodalité, sous maîtrise publique !**

Enfin, nous concluons ce préambule en énonçant nos propositions, en commençant par celles au cœur des enjeux, liées à la question du financement du ferroviaire, de sa tarification avec référence kilométrique. Dans ce cadre, nous revendiquons : comme fait à deux reprises en outre-Rhin, le **désendettement de la SNCF**, et ce sans chantage exercé sur les cheminots non responsables de cette situation ; de **réfléchir à des financements nouveaux**, prenant en compte le **rééquilibrage des modes de transport**, leur **tarification** et leurs **réels bénéficiaires** ; **d'intégrer tous les coûts externes** (accidentologie, pollution, maintenance routière,...) ; **d'opposer à la concurrence des entreprises ferroviaires leur coopération** ; de promouvoir et de **renforcer la démocratie citoyenne** en réactivant les Comités de lignes, d'usagers, de partenaires ; **d'étudier tout projet tendant à décongestionner l'accès aux villes** à l'instar de Paris intra-muros via l'aménagement de la petite ceinture ; de **procéder à un moratoire vis-à-vis des actuelles fermetures de gares et guichets, suppression de trains, projet CDG Express...**

M. SPINETTA : après une présentation rapide de sa mission dont il admet que les temps impartis sont courts, mentionne son parcours professionnel exercé principalement dans l'administration et le secteur public

(Éducation nationale, Directeur de cabinet de Michel DELEBARRE, Chargé de mission et Conseiller du président de la République François Mitterrand,...). Il omet toutefois de préciser qu'il a contribué à la fin des années 90 à la privatisation partielle de Air France, puis à son rapprochement avec la société de droit privé KLM. **Alliance qui se solde au début des années 2000 par la privatisation de l'entreprise historique aérienne française. La seule allusion de son passage dans l'aérien consiste à nous dire que le modèle de AIR INTER a été détruit par la SNCF.**

Il se dit convaincu que le ferroviaire à un grand avenir devant lui, singulièrement dans les domaines où il s'est imposé, à savoir : la grande vitesse. Face à la suprématie de la route, des choix sont toutefois à opérer pour le fer et pointe « le transport du quotidien ». Il mentionne les évolutions technologiques en matière de communication dont personne ne peut s'affranchir, et ce même s'il est bien conscient des fractures numériques. Il revient sur l'avis critique de l'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER) du 20 novembre dernier relatif au projet de budget de SNCF Réseau pour l'année 2018. S'interroge à haute voix sur le transport de masse et son modèle économique, sans plus de commentaire ? S'agissant du CDG Express, il se dit surpris par notre positionnement puisque ce projet est facteur d'emplois.

Pour conclure, il affirme avoir entendu nos convictions sur la concurrence et précise qu'il n'est pas surpris par celles-ci. Il pense toutefois que ce choix s'impose à nous puisque ce sont les différents gouvernements aux plans national et européen qui l'ont décidé. **Concurrence qui sera appelée à se développer, selon lui, essentiellement dans le secteur conventionné, là où il n'y a guère de rentabilité. Il insiste, ne la pressant pas vis-à-vis de la grande vitesse.**

Il nous informe encore avoir reçu toutes les organisations syndicales de la branche ferroviaire, à l'exception de Force Ouvrière sur le point d'être rencontrée. **Et de nous livrer ses préoccupations qui se portent sur la négociation d'une Convention collective nationale (CCN) de branche pour éviter tout dumping social, et sur les modalités de transfert des personnels.** Enfin, esquissant un graphique aux courbes discontinues, il nous livre ses impressions personnelles quant aux frais inhérents à la maintenance et à la régénération du réseau observés depuis les années 80, incohérence dans les programmes travaux, financements publics et contributions de l'État à la clef. Il note que l'âge moyen du réseau commence tout juste à s'inverser, conscient qu'une dizaine d'années est encore nécessaire pour effacer cette situation. Il se demande, même en cas de désendettement, si nous n'aurons pas à déplorer par la suite le retour d'un tel contexte. **Et d'évoquer les réflexions de Mrs JEANTET et CHABANEL, respectivement PDG et DGA Maintenance & travaux à SNCF Réseau sur la priorité à donner au traitement des lignes de catégories UIC 2 à 6.**

CNR : En lien avec ce propos, nous interpellons à nouveau sur : les contraintes de la dette du ferroviaire ; l'affirmation que si la route s'est imposée à nous, elle ne peut-elle être pour autant le modèle de référence pour le ferroviaire ; le peu de place réservée au train dans les actuelles Assises nationales de la mobilité ; la fracture numérique, qui génère des milliers de laissés pour compte, et ce parmi les plus vulnérables de la population ; libéralisation et concurrence, qui révèlent des maux bien plus préoccupants que ceux qu'ils prétendent guérir, et d'accentuer sur le facteur de cohésion sociale du pays, sur la rentabilité sociale du SP SNCF ; le fait qu'il n'y aura point de salut pour le climat, la transition énergétique, sans inverser la situation faite au ferroviaire ; l'argument éculé « facteur d'emplois » vis-à-vis du CDG Express également « servi » pour la ligne nouvelle Paris Normandie (LNPN) ; la démission du politique, l'État devant redevenir stratège dans la conduite de l'EPIC SNCF ; la gouvernance de cet EPIC, illustrée par les derniers propos tenus par M. PEPY, en octobre lors du congrès de la Fédération Nationale du Transport de Voyageurs, vantant l'ambition du car TER afin d'être meilleur que ce que le train peut faire,...

Puis, exemples à l'appui pris sur l'ensemble du territoire national, reflets de ce qui nous remonte de la part des différents collectifs engagés dans l'action et qui nous font confiance, nous avons énoncé et commenté nombre de situations inadmissibles, pour ne pas dire plus, objets de dissuasion pour préférer et prendre le train...

Et notre délégation de conclure sur le trottoir à la sortie du ministère :

« À l'instar du « rapport DURON » axé sur les trains d'équilibre du territoire (TET), pour n'en citer qu'un, de l'action par anticipation des Sénateurs MAUREY et NÈGRE avec leur proposition de loi relative à l'ouverture à la concurrence du transport ferroviaire de voyageurs, de la filialisation projetée de Fret SNCF,... contracter plus encore l'offre ferroviaire, l'outil de production par la réduction des emplois de cheminots, des dessertes, afin de ne conserver que des axes ferrés ou lignes dits « rentables », risque à nouveau d'être privilégié dans la copie et les conclusions de M. SPINETTA. D'ores et déjà mobilisés, affaire à suivre par conséquent... »

Pour la délégation : Didier LE RESTE, Thomas PORTES, Sylvain BRIERE, Romain PITELET