



Monsieur le Président du Conseil Régional des Pays de la Loire  
Mesdames, Messieurs les députés des Pays de la Loire  
Mesdames, Messieurs les Présidents de groupe au Conseil Régional

Nantes, le 12 juin 2014

Objet : Dialogue réforme ferroviaire juin 2014.

Monsieur le Président du Conseil Régional des Pays de la Loire,  
Mesdames, Messieurs les députés des Pays de la Loire,  
Mesdames, Messieurs les Présidents de groupe au Conseil Régional,

L'affaire des nouveaux TER qui ne peuvent desservir certaines gares pour cause de quais inadaptés et qui fait la Une des médias depuis quelques semaines, légitime l'exigence d'un service public SNCF efficace.

Cette histoire pourrait relever du vaudeville si elle n'était la conséquence de la séparation entre la SNCF et RFF de 1997. La CGT disait, à l'époque, que séparer la roue du rail et créer une entité nouvelle (RFF) pour cacher une partie de la dette, n'était pas une solution pour améliorer le fonctionnement du système.

Les dysfonctionnements se sont multipliés ces dernières années avec des conséquences plus ou moins graves pour les usagers du rail et la population. Le non apurement de la dette lors de la réforme de 1997 a conduit les deux entreprises, la SNCF et RFF, sur la pente dangereuse de la réduction des coûts.

La politique de la SNCF, impulsée par les gouvernements successifs, a entraîné depuis 2002 la suppression de plusieurs milliers d'emplois dans l'entreprise publique, dont plus de 1000 sur la région des Pays de la Loire. Cette politique conduit inévitablement au développement de la sous-traitance avec des effets visibles en termes de précarité de l'emploi et de niveau de rémunération.

Sur la région, faute d'une nouvelle convention TER entre le Conseil régional des Pays de la Loire et la SNCF, un avenant de deux ans à celle en cours doit être signé. Mais il est soumis à une pression financière qui vise à réduire les coûts de manière très importante (l'Autorité Organisatrice estimait en 2013 qu'il existait un contentieux financier à hauteur de 4 millions d'€uros avec la SNCF, et il serait toujours de 1,4 millions d'€uros en 2014).

La réduction du budget du Conseil Régional des Pays de la Loire n'inscrit pas le mode de transport ferroviaire public et la réponse aux besoins des usagers sur la voie du développement, et ce alors que les besoins de déplacements augmentent.

Dans un même temps, la progression des trafics voyageurs affichée depuis le début de la régionalisation, tant à l'échelle nationale que sur les Pays de la Loire, vient heurter la chute dramatique des trafics marchandises effectués par Fret SNCF depuis l'ouverture à la concurrence en 2006.

Le projet de loi de réforme de l'entreprise publique, ficelé sans débat par le gouvernement, porte pourtant la voie de l'ouverture des trafics voyageurs à la concurrence pour répondre aux injonctions de l'Europe. Cela rappelle étrangement la conduite à la hussarde du projet de la réforme territoriale menée par le gouvernement et dont il est largement fait écho sur le territoire régional.

Quoi de plus naturel dans ces conditions, que les principaux acteurs concernés fassent entendre leur voix et s'insurgent de ce qui s'annonce comme une mise à mort programmée de l'entreprise publique ferroviaire SNCF.

C'est ce que font les cheminots avec leurs organisations syndicales CGT, SUD rail et UNSA. La manifestation nationale du 22 mai, que vous ne pouvez ignorer, a rassemblé 22 000 participants dont 650 cheminots des Pays de la Loire. Pour autant, le gouvernement et la direction de la SNCF poursuivent leur marche forcée, à l'image du durcissement du caractère libéral du projet de loi depuis l'adoption de nouveaux amendements - dont plusieurs à l'initiative de l'ARF - la semaine dernière.

Le gouvernement peut encore faire marche arrière et entendre les propositions portées par les professionnels du ferroviaire massivement mobilisés depuis le 10 juin 19h00.

1 cheminot sur 2 à fait grève en Pays de la Loire le 11 juin.

La reconduction est encore plus forte le 12.

Une nouvelle réforme du système ferroviaire est nécessaire. Mais une réforme qui permette une réelle réunification de la SNCF et de RFF au sein d'une même entreprise.

Celle proposée par le Gouvernement qui consisterait à éclater le système ferroviaire en trois entreprises distinctes et autonomes, sans aucune cohérence économique, sociale et technique, pourrait encore accentuer les dysfonctionnements tout en sachant que la direction de la SNCF supprime des milliers d'emplois en 2014, sous prétexte d'économies nécessaires.

Si, comme cela a existé pour le TGV, Alstom entreprise nationale travaillait en coopération avec tous les services de la SNCF alors unifiés, la situation des quais et du passage des TER ne se produirait pas. Voilà la gabegie due à la concurrence libre et non faussée, tenant au fait que le monde de la finance définit les choix politiques.

Le volet social de la réforme est directement impacté par l'absence de financement. La productivité, en forte augmentation depuis 2002, pèsera encore plus sur les conditions de travail et le statut des cheminots. Pourtant derrière ce statut, il y a la qualité des services rendus et donc la sécurité des transports. Mais il y a aussi, la protection sociale des cheminots, notamment leur régime de retraite déjà mis à mal par les politiques gouvernementales qui se sont succédées ces dernières années, aidées en cela par la direction de la SNCF.

Ceux qui défendent cette réforme auront ils le courage de dire aux cheminots que le statut disparaît avec les modifications envisagées et sauront-ils assumer leurs choix vis-à-vis des usagers à l'occasion des dysfonctionnements qui se développeront inévitablement ?

Les propositions de la CGT ne sont pas à prendre ou à laisser. Elles doivent faire l'objet d'échanges que vous ne manquerez pas de nous proposer dans le souci de dialogue qui vous anime.

En résumé, ces propositions portent sur:

- Une réelle réunification du système ferroviaire public par une unicité économique, sociale et technique autour d'une entreprise intégrée : la SNCF.
- Un système ferroviaire public piloté par un seul Conseil d'Administration, garant d'une unicité, d'un système intégré seul gage d'une maîtrise de la sécurité des voyageurs,
- Un système ferroviaire public financé à la hauteur des enjeux et des besoins des clients, chargeurs, et usagers,
- Un système ferroviaire dans lequel l'état reprend la dette d'infrastructure conséquence des choix politiques pour l'aménagement du territoire,
- Une réforme socialement équilibrée applicable à l'ensemble des salariés du ferroviaire.

En souhaitant que le projet de loi alternatif que la fédération CGT appelle « la voie du service public SNCF » trouve un écho favorable chez celles et ceux qui défendent les valeurs du service public, le secteur CGT des cheminots Pays de la Loire est disponible pour participer à des rencontres que vous proposerez.

Enfin, une réforme n'est pas un jeu, au regard des conséquences qu'elle peut entraîner, et pourtant le gouvernement et la direction de la SNCF masquent l'opposition réelle à leur projet par un trucage des chiffres de la contestation, ce qui ne les grandit pas.

Veillez recevoir, Monsieur le Président du Conseil Régional des Pays de la Loire, Mesdames, Messieurs les députés des Pays de la Loire, Mesdames, Messieurs les Présidents de groupe au Conseil Régional, mes salutations syndicales respectueuses.

Aurélien Hamon  
Secrétaire général