REFORME FERROVIAIRE

François de Rugy prisonnier du dogme libéral !

Alors que les cheminot-e-s aborderont une 5ème période de grève les 23 et 24 avril, l'intersyndicale régionale a été reçue par François de Rugy, député de la 1ère circonscription de Loire Atlantique et président du Parlement.

Communiqué de presse

Cette rencontre, demandée par les organisations syndicales, avait pour but d'échanger sur le Service Public ferroviaire et la réforme conduite par le gouvernement. La position particulière Mr de Rugy au sein des institutions de la République, lui confère des responsabilités constitutionnelles devant garantir la bonne tenue des débats démocratiques.

Notre rencontre aurait pu être totalement transparente puisque la presse était présente lors de notre entrée en salle, mais elle a dû nous quitter à la demande de Mr de Rugy. Pourtant, rien du contenu des échanges n'avait un caractère secret. Au contraire, il avait vocation à éclairer le débat démocratique sur l'avenir de la SNCF.

Ce n'est pas une surprise, les convictions du député de Rugy sont tournées vers la mise en concurrence de tous les secteurs de l'économie, ayant, chevillée au corps, la certitude qu'une délégation de service publique (DSP) est plus efficace qu'une entreprise publique. Mais au-delà de la conviction, son discours témoigne d'une absence totale d'arguments factuels, tout particulièrement concernant le domaine ferroviaire.

L'effet prétendument « stimulateur » de la concurrence n'a jamais été démontré et pour cause. Face aux éléments de langage Macroniens, la CGT a opposé des éléments concrets :

« En Italie des entreprises privées ont gagnés 30 % de fréquentation ». Soit, mais c'est 130 % de hausse de la fréquentation des TER sur la région des Pays de la Loire depuis 1997 grâce à l'entreprise publique tout en réalisant 20 % de gain de productivité.

« Le FRET Ferroviaire ». En 15 ans, l'ouverture à la concurrence a fait perdre la moitié du tonnage transporté par fer, tous opérateurs confondus !

« La dette du ferroviaire est insupportable ». La dette du système routier est mise sous le tapis alors qu'elle coûte plus de 16 milliards d'euros par an aux contribuables. Le produit des investissements publics dans les infrastructures routières profite essentiellement aux transporteurs routiers et aux actionnaires des sociétés d'autoroutes sans qu'ils aient contribué à leur financement ! De même, à l'évocation du niveau estimé de l'évasion fiscale en France (entre 60 et 80 milliards d'€, source Oxfam), qui représente une perte sèche de ressources pour l'Etat, M. de Rugy n'a pu opposer que son agacement.

En définitive, la réalité de la production ferroviaire n'a pas droit de cité dans le discours gouvernemental. Au point même que la loi d'habilitation a été votée sans qu'une étude d'impact de la réforme n'ai été présentée aux députés ! Interrogé sur cette anomalie démocratique, le président du Parlement n'a pu que le concéder. La CGT lui a donc rappelé qu'il était dans ses prérogatives de saisir le Conseil Constitutionnel pour faire valoir les droits des parlementaires à obtenir les informations nécessaires à leurs votes. **Mr de Rugy nous a indiqué qu'il travaillerait à mettre en œuvre des études d'impacts propres au Parlement, travaillées de concert avec le Conseil Economique Social et Environnemental (CESE) et qu'il souhaite obtenir une telle étude concernant la réforme ferroviaire avant le passage en deuxième lecture au Parlement.**

Espérons que cette promesse soit tenue et que cette étude puisse réellement éclairer le débat par des données concrètes et sincères. La CGT a d'ailleurs rappelé que l'ouverture à la concurrence du Fret ferroviaire européen aurait déjà dû faire l'objet d'un retour d'expérience. Étonnamment il n'a jamais été produit.

Les échanges avec M. de Rugy, confirment les constatations des organisations syndicales représentatives à l'échelle nationale, à savoir l'absence totale de volonté de la majorité parlementaire de négocier une réforme en dehors du postulat érigeant l'ouverture à la concurrence comme nécessaire et inéluctable.

Les cheminots sont donc appelés à maintenir leur mobilisation par la grève les 23 et 24 avril prochain.

SECTEUR FEDERAL CGT CHEMINOTS PAYS DE LA LOIRE
27 boulevard de Stalingrad – 440141 Nantes Cedex
02 40 29 32 85 ou 02 40 29 14 16
SNCF 37 19 42
secteur@cgt-cheminots-paysdelaloire.fr
http://cgt-cheminots-paysdelaloire.fr/
Secteur Cgt Cheminots PdlI
@CgtPdl

Nantes, le 20 avril 2018

Contact presse :
Aurélien Hamon
06 83 14 58 83