

MOTION

Des cheminots de la région des Pays de la Loire portée par Les organisations syndicales CGT- SUD-Rail - FO

Monsieur le Président du Conseil régional,
Mesdames et messieurs les Conseillers régionaux,

Après un puissant 22 mai, les cheminots sont massivement mobilisés depuis le 10 juin dans toute la France pour s'opposer au projet de loi gouvernemental portant réforme du système ferroviaire.

Loin d'être dans une opposition de principe, les cheminots se situent avec leurs organisations syndicales CGT, SUD-Rail et FO, dans une démarche qui place la réforme du système ferroviaire comme étant tout à fait indispensable, mais fondée sur d'autres principes que ceux qui président au projet de loi soumis aujourd'hui au Parlement.

S'il est un point sur lequel tous les acteurs du ferroviaire s'accordent c'est celui des dysfonctionnements que la création de RFF a engendré en 1997 et qui se sont très largement amplifiés tout au long de ces 17 dernières années. Nous avons raisons à l'époque. Les faits donnent raison à ceux qui n'ont cessé de s'y opposer.

La séparation de l'exploitant et du gestionnaire d'infrastructures, a non seulement dégradé la qualité de la production et in fine la qualité du service aux usagers, mais elle a également considérablement aggravé le niveau de la dette du système ferroviaire, situé à ce jour à plus de 40 milliards d'€uros.

Cela pourrait-être sur la base de ce constat partagé, qu'il est apparu nécessaire de réformer le système ferroviaire et de l'unifier, en vue d'améliorer son efficacité tant fonctionnelle, que financière.

Mais est-ce vraiment ce que ce projet de loi propose? Pour les organisations syndicales CGT, SUD-Rail et FO, l'éclatement en trois EPIC du système ferroviaire, est une réponse inadaptée voire néfaste, au regard des enjeux précités. La réalité, c'est que ce projet répond aux exigences de Bruxelles dans le cadre de l'ouverture à la concurrence.

Ce projet est également bâti sur une "stabilisation" de la dette du système ferroviaire - dette avant tout liée à la construction des LGV, à l'acquisition de TGV par l'Etat et aux intérêts d'emprunts des banques qui a eux seuls représentent près de 2 milliards d'€uros par an - sans aucune contribution supplémentaire de l'Etat. Cela revient à en faire supporter le poids au système lui-même, aux salariés qui en assurent le fonctionnement ainsi qu'aux usagers qui le fréquentent.

Si le gouvernement semble admettre grâce au rapport de force créé par la CGT, SUD-Rail et FO que la question de la dette du système ferroviaire impose que l'on se pose la question de son financement, rien à ce jour ne permet d'affirmer que des propositions concrètes et pérennes seront formulées prochainement. Le risque est grand que l'emploi cheminot et le porte-monnaie des usagers servent encore pour un moment de variables d'ajustement.

Quant au volet social, ce projet de loi renvoie au minimum prévu par le Code du Travail et exclut la seule réglementation du travail véritablement adaptée au mode de production ferroviaire, le RH 0077.

Ce projet de réforme est mauvais et les amendements déposés par l'Association des Régions de France (ARF), le Patronat, la Droite et le Groupe Socialiste accentuent le caractère néfaste du texte :

- Ils renforcent l'indépendance et le contrôle des dépenses de SNCF Réseau (Art. L. 2102-2- L-2111-16),
- Ils favorisent l'ouverture à la concurrence (Art. L. 2102-13 L2123-1),
- Ils ne donnent aucune garantie sociale sur le statut et les conditions de vie et de travail (Art. L. 2111-10),
- Ils incitent au recours à la sous-traitance à l'infra (maintenance et gestion de réseau) (Art. L. 2111-9).

Mais comme si cela ne suffisait pas, l'Association des Régions de France au travers de son manifeste revendique expressément :

- « une meilleure organisation du travail et des roulements, une industrialisation des processus de maintenance et le développement d'une plus grande polyvalence des personnels »,
- « la liberté de fixer les tarifs des trajets effectués dans la région en TER alors qu'aujourd'hui les tarifs sont décidés par la SNCF et le ministère des transports »,
- « la propriété des matériels qu'elles ont financé ». 8 régions dont celle des Pays-de-la-Loire on d'ailleurs d'ores et déjà créer l'Association d'Etude sur le matériel Roulant (AEMR) dont l'objet est « de mener une réflexion sur les modalités dont peuvent disposer les autorités organisatrices de transport ferroviaire pour acquérir et gérer les matériels roulants»,
- et « pour les ateliers de maintenance dont l'activité est principalement ou exclusivement dédiée à la maintenance de Matériel TER, le statut de biens de retour »,
- enfin elle demande de confier à l'activité TER sous l'autorité de la Région, la gestion des gares d'intérêt régional ou local » !

Ces dispositions, si elles viennent à aboutir, accentueront le morcellement et l'inefficacité du système ferroviaire, favoriseront le dumping social. Sur la région, l'exemple du tram-train - véritable laboratoire d'abaissement des conditions de travail et de rémunération - est particulièrement éloquent de ce point de vue.

L'ensemble mis bout à bout ne servira pas les intérêts des usagers et de la Nation. Au contraire, il servira les intérêts particuliers des entreprises privées qui se contenteront de capter les marchés et les financements publics qu'ils jugeront rentables en abandonnant tous les autres. Sur un dossier aussi structurant pour l'économie que l'est le système ferroviaire, le résultat s'annonce désastreux, il suffit de constater les dégâts provoqués au FRET pour s'en convaincre, sujet par ailleurs absent du projet de loi portant réforme du système ferroviaire.

C'est d'une autre politique et d'une autre réforme, dont la Nation, les usagers - qu'ils soient des particuliers ou des entreprises - ont besoin.

C'est pourquoi les cheminots exigent toujours, malgré la désinformation, la pression médiatique, celle du gouvernement et de la direction de l'entreprise :

- 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.

Les débats parlementaires qui s'ouvrent aujourd'hui ne peuvent omettre les propositions alternatives formulées depuis plusieurs mois par les organisations syndicales des cheminots au travers de la plateforme revendicative unitaire CGT-SUD-UNSA. Les députés ne doivent pas valider en l'état un projet de loi qui portera un coup fatal à l'entreprise publique de Service Public : la SNCF.

C'est porteurs de ces exigences et animés de la volonté de répondre au mieux et de façon pérenne aux besoins de transport des usagers, que les cheminots en grève sont venus aujourd'hui interpeller les élus du Conseil Régional des Pays-de-la-Loire et son Président.

C'est en ce sens qu'ils formulent aussi la demande d'être reçus en vue de débattre et d'être entendus sur ce sujet majeur pour l'avenir de la nation, les usagers et les salariés qui y travaillent.

Nantes, le 17 juin 2014