



COMMUNIQUÉ DE PRESSE

Montreuil, 09 Avril 2018


RÉFORME SNCF

INTÉRÊT GÉNÉRAL CONTRE HOLD UP LIBÉRAL

Les tribunes parues dans la presse auxquelles s'ajoutent les interventions télévisées du président de la SNCF, notamment le 9 avril au matin, confirment sans surprise sa volonté de déboulonner consciencieusement le service public ferroviaire.

Après avoir été contraint de redire que la grève était très suivie, tout en annonçant des chiffres à la baisse invérifiables, le président Pépy a cru bon de préciser qu'il n'était pas « *un militant politique* ». Bien que ne s'estimant pas « *aux ordres de l'Etat* », il a salué une nouvelle fois la réforme en cours, qui s'appuie sur le rapport Spinetta qu'il a lui-même en partie écrit.

Ouverture à la concurrence/statut des personnels

En promoteur zélé de l'ouverture à la concurrence dans le ferroviaire, il a tenté d'expliquer à celles et ceux qui veulent encore le croire que celle-ci générera plus de trains, moins de pannes, un meilleur service.

Pourtant, force est de constater que l'ouverture à la concurrence dans le fret ferroviaire a produit exactement l'inverse. Mieux, la création d'une filiale nommée Transkéo (51% Kéolis, 49% SNCF Participations) chargée d'exploiter une ligne de tram train de 15 km en Ile-de-France, n'a pas démontré son efficacité tout en imposant des conditions de travail fortement dégradées à ses personnels sous droit privé.

D'ailleurs, le président de la SNCF a dû avouer que la suppression du statut des cheminots ne « *permettra pas de sauver la SNCF* ».

Dettes du ferroviaire

Sur la reprise de la dette du ferroviaire, la direction SNCF a jugé les propos du Premier ministre extrêmement clairs, sans pour autant être en capacité d'en préciser les contours.

La seule stratégie de la SNCF, c'est la méthode Coué : il faut réformer la SNCF, voir comment cela se passe dans 2 ou 3 ans et nous jugerons ensuite ! En 2014, c'est exactement ce que la direction et le gouvernement portaient lors de la précédente réforme du système ferroviaire.

4 ans après chacun pourra mesurer où nous en sommes !

CONTACT
SERVICE PRESSE
COMMUNICATION
Cédric ROBERT
Tél : 01 55 82 84 32
com@cheminotcgt.fr

Statut de l'entreprise SNCF

Le président de la SNCF a également salué la possibilité de modifier le statut de l'entreprise, actuellement EPIC, en Société Nationale à capitaux publics. Cela permettrait à l'Etat de n'être qu'un simple actionnaire et « *n'interviendrait pas à qui mieux mieux tous les jours* ».

C'est une vision bien particulière du service public ferroviaire et de son rôle majeur dans l'aménagement du territoire !

Le VRP multicartes, soi-disant « apolitique » des gouvernements successifs, veut donc sanctionner et condamner le service public ferroviaire en laissant, tout au plus, aux usagers et aux cheminots l'infime possibilité d'en aménager la peine. C'est inacceptable !

La Fédération CGT des Cheminots porte un projet alternatif viable à travers son rapport « **Ensemble pour le Fer** » remis au Premier ministre le 13 mars 2018.

Les organisations syndicales portent une plateforme unitaire de 8 points pour l'avenir de la SNCF.

Le gouvernement et la direction SNCF doivent donc retirer leur projet et ouvrir de réelles négociations sur l'avenir de l'entreprise publique sur la base de revendications unitaires.

Contrairement à ce que prétendent gouvernement et direction SNCF, le probable vote de la loi dans les jours à venir ne signe pas l'adoption définitive de la réforme, le calendrier législatif s'étendant jusqu'à fin juin.

Ce dont le président de la SNCF ne parle pas

- **Les lignes de proximité**

Le Premier ministre a annoncé, le 26 février dernier, que l'avenir des « petites lignes » ne se réglerait pas depuis Paris. D'aucuns semblent croire qu'elles sont sauvées !

En attendant, plus personne n'en parle ! Un décret publié le 10.11.2017 confère la responsabilité des infrastructures ferroviaires aux régions. Nous savons déjà que les contrats de plans Etat/ Régions ne seront pas réévalués. Autrement dit, les régions n'auront pas de moyens supplémentaires pour assurer la pérennité de ces lignes. **Celles-ci restent donc menacées voire, pour certaines d'entre elles, condamnées.**

- **L'organisation interne à la SNCF**

Le président Pépy reste étonnamment discret sur l'organisation interne qu'il a lui-même mise en place, notamment au travers de la gestion par activité. Celle-ci cloisonne les services, rend plus difficile l'interaction entre les cheminots et conduit à des aberrations. En effet, un conducteur de train fret ne peut pas conduire un train de voyageurs même s'il est disponible. Un vendeur en Ile-de-France est cantonné à la vente de billets transilien etc...Ce fonctionnement auquel l'actuelle ministre Borne n'est pas étrangère, puisqu'elle fut directrice de la stratégie de la SNCF de 2002 à 2007, constitue aujourd'hui un véritable frein à toutes améliorations du service rendu aux usagers. **C'est l'un des points du bilan de l'actuelle direction SNCF à qui le gouvernement s'apprête à confier la rédaction du plan stratégique pour les 10 années à venir.**

La Fédération CGT des cheminots redit qu'elle est favorable à une réunification de l'entreprise publique et à son décloisonnement. En outre, face à la désinformation véhiculée par le gouvernement et la direction, **la Fédération CGT des cheminots réaffirme qu'elle se tient toujours disponible pour un débat contradictoire avec la ministre des transports, projet contre projet, afin d'éclairer nos concitoyens sur les enjeux de la réforme en cours.**

La détermination des cheminots est intacte. Ils le démontreront à nouveau par la grève dès les 13 et 14 avril prochains.

