

« Le ferroviaire mérite mieux ! »

« On croyait le nouveau monde désireux de s'affranchir des travers de l'ancien ; force est de constater avec la réforme de SNCF -l'acronyme a perdu son article le précédent dans la loi n° 2014-872 du 4 août 2014- qu'il ne fait que les accommoder au goût de 2018. Ainsi, les enjeux sous-tendus par le ferroviaire méritent mieux que ce que nous laissent à contempler et à entendre dans la période nos élites politiques. Assez de ces manœuvres grotesques, de ces postures à la rhétorique arrogante et méprisante d'un autre temps, c'est d'un débat public apaisé dont les citoyens, utilisateurs ou non du train, ont besoin !

1938 : La SNCF, un service public au service du public. 2018 : la question est posée...

Au fil du conflit à SNCF les choses se tendent entre gouvernement, direction et les cheminot-e-s, usagers du train dont singulièrement ceux issus des zones rurales. Elles vont se tendre encore, de plus belle et des deux côtés : question de survie politique pour les uns, de survie tout court pour les autres. Calomnies, contrevérités,... n'ont pas remplis leurs objectifs. Les arguments tronqués sur les pseudos privilèges des cheminot-e-s ; les confusions savamment orchestrées sur le statut des relations collectives entre SNCF, SNCF Réseau, SNCF Mobilités constituant le groupe public ferroviaire et leurs personnels ; la dette du rail et la prétendue obligation d'ouverture à la concurrence pour les trains de voyageurs ; leurs droits en matière de protection sociale et de retraite ; ... chaque jour qui passe, en abuse de moins en moins. En outre, depuis la parution des différents rapports tant côté gouvernemental que de celui des organisations syndicales des cheminots, des associations de défense des usagers, chacun d'entre nous a le droit de pouvoir se faire son opinion en toute objectivité, et ce sous peine pour l'exécutif de n'être plus en capacité à terme de réparer un autre lien -social cette fois- déjà très abîmé.

Les cheminot-e-s ne craignent pas cet examen, pour peu qu'au plus haut niveau de l'État, la volonté démocratique et l'honnêteté président. L'examen parlementaire, qui s'est ouvert lundi en constitue l'opportunité. Il ne doit pas pour ce faire se contenter à examiner un seul aspect, certes important de cette réforme, mais aborder l'ensemble et surseoir à la loi d'habilitation prônant le recours aux ordonnances.

CAP 2022...

Dans leur grande majorité, les cheminot-e-s n'ont pas cédé et ne cèdent toujours pas au piège tendu de la précipitation, de l'agitation... Le *"Nous irons jusqu'au bout"* prononcé le week-end dernier, réel *"quitte ou double"* du Premier Ministre, semble assumé. Ironie des temps, le voilà confronté au même exercice que son mentor, il y a vingt trois ans et quasi sur la même durée. À lui de voir par conséquent. Son propos présente toutefois le mérite de préciser en toute franchise, enfin, que le pouvoir est prêt à discuter mais pas à négocier sur précisément ce qui coince dans cette énième réforme. La dernière n'a pas quatre ans d'âge ! Dommage néanmoins que cette franchise atteigne vite ses limites. Peu de partisans de cette réforme, pas même ceux qui ont pu récemment s'exprimer en ces colonnes, sont enclins à préciser que celle-ci prend place dans le programme gouvernemental d'Action Publique, dit CAP 2022, avec l'ambition à cette date de réduire d'au moins 60 milliards d'euros les dépenses publiques dans notre pays. Que craint-on à annoncer clairement les choses ? Cette précision est-elle réservée au chef de l'État, jeudi ? De là à en déduire que la mise en marche pour en finir avec les vieilles méthodes n'était qu'une illusion de campagne électorale, il n'y a qu'un pas. Des pas en trop grand nombre perdus dans les salles du même nom des gares, et pas toujours pour raison de cessation concertée de travail. Et de se remémorer le propos de Lampedusa, en français dans le texte : *"Tout change pour que rien ne change"*.

Le modèle de référence pour le ferroviaire ne doit plus être celui de la route...

Pourtant, cela doit changer ! C'est entendu et les cheminot-e-s ne disent pas autre chose ! Cela doit changer parce que la situation faite au service public ferroviaire est devenu intenable, et ce pas uniquement sur les axes ferrés normands où le scandale perdure depuis trop longtemps. De ce point de vue, les constats dressés dans la tribune du ministre de la Transition écologique et solidaire paru dans *le JDD* du 8 avril, quasi occultée par les déclarations du Premier Ministre, peuvent être partagés et fournir l'entrée en matière d'un grand débat public apaisé. En outre, n'est ce pas ce ministère qui a la tutelle sur celui des transports ?

Les cheminot-e-s, depuis fort longtemps, n'ont de cesse de scander que la SNCF appartient à la Nation, par conséquent, laissons la juger en toute connaissance de cause si cette réforme projetée permettra ou non de construire le train du 21^{ème} siècle. N'y-a-t-il en effet pas lieu d'y regarder à deux fois, avec l'exemple, face à nous, en outre-Manche ? Ne s'agit-il pas, en vérité, d'un choix de société ? D'un choix pour l'humanité avec l'enjeu majeur du changement climatique ! Du reste, s'il convient de hiérarchiser les questions à se poser, la première n'est-elle pas de se préoccuper si avec cette réforme la France sera en mesure de tenir son propre engagement sur le sujet, à savoir réduire de 40 % ses émissions de gaz à effet de serre (GES) d'ici 2030 ? Rien n'est moins sûr, et sans inverser la situation subie par le fret ferroviaire, c'est même peine perdue !

Comment dès lors admettre que cette activité du transport de marchandises par fer n'ait pas l'importance requise dans cette réforme ? S'y arrêter livrent des enseignements pourtant essentiels. Ouverte à la concurrence en France, et ce avant même l'injonction en la matière faite par la Commission européenne, elle compte plus de dix ans d'exercice. En atteste le triage SNCF de Sotteville-lès-Rouen et plus généralement l'ensemble des triages, son bilan est dramatique. Outre de permettre des circulations à traction thermique sur des lignes électrifiées -*singulièrement sur notre Région desservant deux grands ports maritimes*- elle a conduit à un report modal sur la route et à un recul en arrière en termes de pollutions, d'insécurité routière, de détérioration de qualité de vie et des écosystèmes, ... sans précédent. Injonction européenne, enfin, -*quoi qu'en disent les partisans de la libéralisation du rail*- qui n'est en rien inéluctable vis-à-vis des trains de voyageurs. Le règlement européen 2016/2338 du 14 décembre 2016 modifiant celui dénommé OSP, pour obligations de service public, prévoit toujours en son article 5 paragraphe 4 bis : "*Sauf interdiction en vertu du droit national, l'autorité compétente peut décider d'attribuer directement des contrats de service public relatifs à des services publics de transport de voyageurs par chemin de fer lorsqu'elle considère que l'attribution directe est justifiée par les caractéristiques structurelles et géographiques pertinentes du marché et du réseau concerné (...) et lorsqu'un tel contrat aurait pour effet d'améliorer la qualité des services ou le rapport coût/efficacité, ou les deux, par rapport au précédent contrat de service public attribué.*" Pour preuve, le rapport Spinetta s'il recommande l'ouverture à la concurrence pour les TGV et les TER en 2023, en Île-de-France, il renvoie celle-ci à 2039 pour certaines lignes.

Aussi la priorité consiste bien à élaborer un véritable plan de modernisation et de développement de la SNCF, impliquant de résoudre la question centrale de son financement et de son désendettement. L'heure n'est pas à contracter davantage encore l'offre ferroviaire, son outil de production, ... Mais au contraire, mettre en phase les discours éco-responsables avec les actes ; en finir avec cette écologie hors du politique, axée sur le seul terrain de la morale culpabilisatrice qui, en définitive, fait la part belle à un système économique hors de toute "éco-production". Des résolutions qui passent par abolir le modèle de référence pour le ferroviaire qu'est dorénavant la route, l'État, les autorités régionales organisatrices des transports ne s'obstinant plus à penser les mobilités en termes de concurrence, de compétitivité, dumping social à la clef, alors qu'elles devraient répondre à des logiques de complémentarité, d'inter-modalité, sous maîtrise publique ! »