



PIERRE PYTEKOWICZ

**Gilbert Garrel, secrétaire général de la CGT cheminots**

# L'avenir du rail : « Mes réponses au président de la SNCF »

Début mars, le président de la SNCF, Guillaume Pepy, donnait une longue interview à l'hebdomadaire « l'Express ». Il n'avait qu'un seul mot à la bouche : mise en concurrence. Après les incidents de l'hiver qui ont bloqué des centaines de voyageurs dans les trains et à la veille d'élections professionnelles, Gilbert Garrel, qui a remplacé Didier Le Reste en tant que secrétaire général de la CGT cheminots, répond à nos questions sur l'avenir de la SNCF.

**Ce que dit Guillaume Pepy :**  
« Mon obsession est de mettre la SNCF au service de tous les publics, de mettre chaque client au centre. »

**GILBERT GARREL.** Ce que nous observons, nous, c'est que derrière le discours, il y a des actes : on supprime des emplois de cheminots, des moyens humains et matériels, on réduit les équipements de maintenance du matériel et des infrastructures. Donc, ce qui est au centre, ce ne sont pas les usagers, qu'il appelle les « clients », mais bien la rentabilité financière ! C'est cela qui créait d'ailleurs une insatisfaction permanente des usagers. Dans son interview, Guillaume Pepy met l'accent sur l'incident de Chambéry (1) où il y a eu un acte de sabotage avéré. Mais il est beaucoup plus discret sur la galère vécue par 5000 voyageurs entre Le Mans et Montparnasse quelques jours plus tard, à la suite de ruptures de caténaires. Là, c'est la maintenance qui est en cause !

**Ce que dit Guillaume Pepy :**  
« Si la SNCF est chaussée de semelles de plomb, il ne faudrait pas s'étonner, demain, qu'elle perde la bataille (de la concurrence). »

**GILBERT GARREL.** Guillaume Pepy doit se souvenir qu'il est président d'une entreprise publique qui a le monopole, délivré par la loi française. Certes, il y a une poussée pour la mise en concurrence, notamment le règlement d'obligation de service public (OSP) européen. Mais il n'oblige pas à la concurrence. Ensuite, quand il parle de « semelles de plomb », il cible directement la réglementation du travail des cheminots et le statut des salariés de la SNCF. Si nous avons



MIGUEL MEDINA / AFP

**« On supprime moyens humains et matériels. Ce qui est au centre, ce ne sont pas les usagers, que Guillaume Pepy appelle des clients, mais bien la rentabilité financière ! »**

**GILBERT GARREL**

réussi à freiner sa tentative d'attaque du statut des salariés du fret, cela ne l'empêche pas d'ouvrir le chantier pour toute la SNCF. Or, la réglementation dont on parle a été construite pour répondre à l'exigence de service public, celle qui permet d'assurer des services 365 jours par an et 24 heures sur 24. Cette réglementation est réfléchie autour de la sécurité ferroviaire. C'est ce à quoi Guillaume Pepy s'attaque.

**Ce que dit Guillaume Pepy :**  
« Pour moi, il faut être généreux dans la négociation et intraitable en cas de conflit prolongé. »

**GILBERT GARREL.** Nous avons vu ce que ça donne depuis son arrivée en 2008 : on entend parler de concertation, de discussion, de dialogue, mais jamais de négociation. À la CGT, nous avons une autre conception de la négociation, qui part du principe que

les syndicats ont des propositions alternatives qui doivent être étudiées. Nous n'avons cessé d'essayer d'empêcher les dégradations de vie et de travail des cheminots, et s'il estime avoir été « généreux » sur ces sujets, il va vraiment falloir qu'il nous le prouve...

**Ce que dit Guillaume Pepy :**  
« La SNCF sait ce qu'elle doit au TGV. Mais la première ligne pour la SNCF, c'est le RER D, avec 550 000 passagers quotidiens. Sur ces réseaux, l'exigence et l'impatience des clients sont totalement légitimes. »

**GILBERT GARREL.** Le TGV était un projet porté depuis le départ par la CGT. Mais la direction de la SNCF se rend compte que développer de nouvelles lignes à grande vitesse devient financièrement d'autant plus compliqué que l'État ne les finance pas. Et elle se rend aussi compte que le tout-TGV n'est pas viable. On ne peut pas avoir des TGV sur toute la France ! Il faut donc préserver et rénover les Corail, Téo, etc. Guillaume Pepy a donc

raison de dire qu'il y a une véritable exigence des citoyens sur les transports du quotidien (domicile-travail, domicile-école). Mais tout le monde mesure aujourd'hui l'étendue de la dégradation de ce réseau et des infrastructures, et son incapacité à absorber les besoins. Il faut des moyens publics pour cela.

**Ce que dit Guillaume Pepy :**  
« Depuis trois ans, j'ai inversé les priorités, y compris en m'engageant sur davantage de fret ferroviaire écologique. »

**GILBERT GARREL.** Depuis 2002, il y a une régression permanente du tonnage transporté : 33 milliards de tonnes par kilomètre à l'arrivée de Guillaume Pepy (2008), 22 milliards prévus en 2011. C'était 56 milliards de tonnes en 2000. La direction s'est engagée sur la piste de la concurrence, en privilégiant les volumes dits « rentables ». Nous avons des atouts formidables en termes de matériel mais aussi de savoir-faire, un outil qu'on est en train de casser. ★

**PROPOS RECUEILLIS PAR VINCENT BORDAS**

[vbordas@humadimanche.fr](mailto:vbordas@humadimanche.fr)

(1) Le trafic a été paralysé le 26 février entre Chambéry et Bourg-en-Bresse à la suite de la section de plusieurs câbles.

## REPÈRES

**24 MARS.** C'est la date des élections de délégués du personnel et élus aux comités d'établissement (CE) de la SNCF.  
**160 000.** C'est le nombre de cheminots qui sont appelés à voter.  
**39,3 %.** C'était le score de la CGT lors des élections aux CE en 2009. 18 % pour l'UNSA, 17,7 % pour SUD rail et 11,6 % pour la CFDT.