
POUR UN SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE DE QUALITÉ

ACTES DU COLLOQUE ORGANISE PAR LA CNR SUR L'AVENIR DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE

SAMEDI 13 AVRIL 2013 à PARIS

ACCUEIL et OUVERTURE : Patrick DELFOSSE

(Synthèse) : **Président de la CNR**

« Je vous souhaite la bienvenue et je veux remercier toutes celles et tous ceux qui ont œuvré à l'organisation de ce colloque.

Merci à nos collectifs et adhérents d'avoir fait le déplacement et aux intervenants dans les tables rondes.



Je salue la présence de **M. AMBROSINI, conseiller du Ministre des Transports**, la Presse et je signale que la SNCF, invitée, n'a semble-t-il pas répondu.

Toutes ces luttes nécessaires, pertinentes et enregistrent certains succès. Elles mettent pratiquement toutes en avant la notion de Service Public. Il nous est donc apparu nécessaire de créer une structure nationale, un outil permettant de fédérer et de faire converger les actions des usagers/citoyens et des cheminots afin d'imposer d'autres choix en matière de Service Public Ferroviaire.

Cette structure nationale, la **CONVERGENCE NATIONALE RAIL (CNR)** a, depuis sa création, plusieurs initiatives à son actif : manifestations, participations à des débats publics, prises de position, interpellation de décideurs, communiqués de presse, audiences au Ministère des Transports...

L'organisation de ce colloque, rythmé par trois tables rondes, constitue une nouvelle expérience et marque un pas qualitatif dans la vie de notre association qui compte aujourd'hui, outre les adhérents individuels, plus de cinquante collectifs et comités en son sein.

Nos trois tables rondes auront donc à débattre des thèmes suivants :

Ce matin :

1^{ère} table ronde :

« L'enjeu économique et environnemental du Fret ferroviaire ».

2^{ème} table ronde :

« Les besoins et exigences des USAGERS VOYAGEURS face à l'EVOLUTION DU SYSTEME FERROVIAIRE »

L'après-midi :

3^{ème} table ronde :

« Enjeux et défis du Service Public Ferroviaire.

Quelles convergences organiser pour développer le Service Public ? »

Sans rentrer directement dans le détail, j'aimerais vous livrer quelques éléments et pistes de réflexion qui faciliteront nos débats.

Sur la situation du transport de marchandises :

La libéralisation complète de cette activité couplée à une volonté de la direction SNCF d'abandonner tout ce qui n'est pas rentable financièrement, traduite par des plans de casse, ont conduit à un contexte de gravité jamais égalé. Suppressions massives d'emplois, fermeture de près de 500 gares Fret, abandon de milliers de dessertes, transferts sur la route, tonnages transportés divisés par deux en 10 ans, en sont les principales caractéristiques. Pire, après toute cette stratégie de démantèlement, le déficit d'exploitation est supérieur en 2013 (450 Millions d'euros) à celui de 2003 !!?

L'arrivée de la concurrence privée sur les rails grandement favorisée par le retrait de la SNCF a abaissé le niveau de la qualité de service et entraîné une série d'incidents et d'accidents.

Comme l'a reconnu le patron de GEODIS-FRET, les opérateurs ferroviaires privés n'ont pas pris une tonne de marchandises à la route !

Libéraliser le transport ferroviaire n'est pas la même chose que libéraliser la Téléphonie ! :

Aujourd'hui, plusieurs experts alertent :

Au rythme où vont les choses, si rien n'est fait, d'ici quelques années, la SNCF ne sera plus en capacité d'être un organisateur, un transporteur de Fret par rail.

Elle se cantonnera au rôle de tractionnaire, vendant ses services aux opérateurs privés !!

Concernant les activités « voyageurs » :

Sous SARKOZY, les Assises du Ferroviaire avaient préconisé d'abandonner à terme 11 000 km de voies ferrées. Qu'en sera-t-il avec le nouveau gouvernement ?

La SNCF, quant à elle, sous couvert de se préparer à la concurrence tout azimut, supprime des lignes, des arrêts, des emplois, ferme des gares, dérègle les tarifs, remet en cause les TET (trains d'équilibre du territoire – trains CORAIL). Elle lance le TGV low-cost et une filiale de BUS (ID BUS)... qui concurrence le train !!!? Dans le même temps, elle achète des entreprises à l'étranger ou prend des participations dans des sociétés de BUS... avec de l'argent public.

Pour les TER, les défaillances de la SNCF et les désengagements de l'ETAT, obligeant les régions à se substituer à celui-ci au niveau des infrastructures, peuvent accréditer l'idée chez certains que l'ouverture à la concurrence serait une bonne chose !

A la CNR, nous nous opposons à cette perspective, a fortiori que la régionalisation des TER intervenue en 2002 par le biais des conventions REGIONS-SNCF a globalement produit des effets positifs pour les usagers.

Dans le débat, nous aurons l'occasion de rappeler quelques-unes de nos propositions en la matière.

Sur l'avenir des TET, la conjonction des actions des collectifs et des syndicats de cheminots, la pression exercée par certains élus ont permis de faire reculer le gouvernement quant aux velléités affichées dans une récente version de l'acte III de la décentralisation. Cela dit, la vigilance s'impose tout comme les mobilisations doivent se développer.

Alors qu'il tirait par le haut la plupart des activités, le **TGV** voit maintenant son modèle économique se dégrader.

On nous dit « le TGV coûte cher » (matériel, infrastructures...), mais n'existe-t-il pas des techniques de matériel qui permettraient d'augmenter la rapidité tout en ne nécessitant pas de nouvelles structures !?

N'avons-nous pas dans le NORD de la France des constructeurs capables de construire le matériel dont nous avons besoin ?

La question du juste prix du transport reste elle aussi posée, tout comme celle ayant trait à la concurrence déloyale.

Nul doute que dans le débat viendront les notions de multi-modalité, de l'éco taxe Poids Lourds, les politiques de libération de l'Union Européenne, le projet de réforme du ferroviaire du gouvernement Ayrault,...

Nos collectifs et comités auront à cœur, et on les y encourage, de nous faire part de leurs expériences, de leur ressenti, de leurs actions...

Le colloque d'aujourd'hui n'a pas pour finalité de répondre à l'ensemble des problématiques posées mais à l'ambition de contribuer à nourrir le débat public qui va s'accélérer dans une année charnière pour l'avenir du système ferroviaire français et singulièrement de la SNCF.

Je nous souhaite de bons travaux.

TABLE RONDE N° 1

« L'ENJEU ECONOMIQUE ET ENVIRONNEMENTAL DU FRET FERROVIAIRE »

INTERVENANTS :

- Alain BRUNEEL – Conseiller Général du Nord
- Luc DELESTRE – Collectif de défense du triage de SOTTEVILLE –LES-ROUEN
- Gilbert GARREL – Secrétaire Général de la Fédération CGT des cheminots
- Stephen KERKOVE – ONG – Agir pour l'environnement.

ANIMATRICE : Laurence MAURIAUCOURT – Journaliste

Les différents intervenants ont mis en exergue le caractère gravissime de la situation de FRET SNCF et plaidé pour qu'on arrête sans tarder le processus de casse.

Luc DELESTRE a notamment dénoncé le « cimetière de locomotives et de wagons » qui rouillent dans le triage de SOTTEVILLE LES ROUEN au moment où 7000 camions transitent chaque jour par ROUEN.

On favorise la concurrence ferroviaire privée, on développe les trafics routiers au détriment du rail, a-t-il déploré.

Gilbert GARREL a, quant à lui, fustigé l'attitude de la direction de la SNCF qui préfère privilégier ses filiales FRET pour s'attaquer aux conditions sociales des cheminots.

Il informe de l'alerte économique lancée par les élus du CCE SNCF à propos de la situation de l'activité FRET et condamne les conditions dans lesquelles travaillent les concurrents privés – souhaite un vrai débat public national permettant d'engager la SNCF sur d'autres voies, prenant en compte les propositions de son organisation



syndicale.

Pour sa part, **Alain BRUNEEL** déplore le manque de volonté politique pour changer radicalement le cours des choses.

Il souligne que la région NORD/PAS DE CALAIS dispose d'une centre d'essai ferroviaire européen, qu'elle est la première région de France pour la construction ferroviaire mais qu'elle souffre d'un taux de chômage de 14 %.

Il évoque la nécessité de poursuivre les mobilisations pour maintenir le triage de SOMAIN.



Exprimant de sérieuses inquiétudes quant à la mise en œuvre des décisions de GRENELLE de L'ENVIRONNEMENT, **Stephen KERKOVE** propose de sortir de l'idéologie et de lancer un plan d'urgence plus favorable aux modes alternatifs à la route.

Il indique que le débat sur l'énergie est trop concentré autour de l'électricité et du nucléaire. Déplore que l'ADEME ponde des stratégies en contradiction avec les lois !

Le débat dans la salle a fourni plusieurs témoignages démontrant le « naufrage organisé du rail » dans plusieurs départements avec le rejet des chargeurs FRET comme dans le GARD, où la SNCF a abandonné la desserte des salins du Midi.

TABLE RONDE N° 2 (Extraits) :

« LES BESOINS ET EXIGENCES DES USAGERS VOYAGEURS FACE A L'EVOLUTION DU SYSTEME FERROVIAIRE »

INTERVENANTS :

- Patrick BACOT – Président de l'ALF (Ligne QUILLAN-CARCASSONNE)
- Pierre MATHIEU – Vice-président du Conseil Régional CHAMPAGNE-ARDENNE, chargé des Transports
- Éric TOURNEBOEUF – UNSA Transports
- Daniel GENESTE – URGENCE POLT
- Jacques VALADIE – CODELIAPP



Patrick BACOT a procédé à un bref historique à propos de la création de l'association ALF pour le maintien et le développement de la ligne ferroviaire CARCASSONNE-QUILLAN. Forte de nombreux adhérents, cette association pluraliste a, depuis 2009, multiplié les initiatives rassemblant par exemple plus de 300 personnes le 09 mai 2011 lors d'une manifestation sur les quais de FLASSIAN.

Patrick BACOT annonce également une audience au Ministère des Transports prévue le lundi 15 avril 2013.

L'association URGENCE POLT, de par sa composition très large, présente aujourd'hui une forte légitimité, a tenu à préciser **Daniel GENESTE**. URGENCE POLT se bat pour moderniser la voie classique PARIS-ORLEANS-LIMOGES-TOULOUSE ; où, propose-t-il, on pourrait faire circuler des TGV qui apporteraient plus de confort que les trains « Corail » qui sont « à bout de souffle ». Suite aux différentes actions, le gouvernement accepterait de créer un schéma directeur mais se posera la question de son pilotage, souligne D. GENESTE.

Pointant les dangers que recèle l'acte III de la décentralisation déplorant la méthode de concertation qu'il juge détestable, **Pierre MATHIEU** avance des propositions pour développer le rail sur les territoires : extension aux régions du Versement Transport (0,2 % de la masse salariale des entreprises), renationalisation des sociétés d'autoroutes, création d'un livret d'épargne populaire pour financer les infrastructures...

Pierre MATHIEU évoque par ailleurs la ligne SNCF PARIS-BÂLE laquelle, insiste-t-il, doit rester dans le « giron national ». Il alerte sur la précarité de la situation des TET.

Brossant à grands traits les évolutions intervenues dans le groupe SNCF, **Éric TOURNEBOEUF** déclare que ce dernier est organisé en fonction des marchés et non à partir des besoins sociaux. Il rappelle l'apport de la régionalisation des TER, même si tout n'est pas parfait dit-il.

Se dit inquiet de l'orientation prise par la SNCF et le Gouvernement qui, estime-t-il, nous engage sur la voie du déclin !

Déplorant l'absence de train de nuit entre AGEN et PARIS, **Jacques VALADIE**, au nom du Collectif pour la défense de la SNCF AGEN-PERIGUEUX-PARIS, fait état d'une dégradation croissante de la qualité de Service Public.

Confirme l'abandon des trafics Fret par la SNCF et souligne les difficultés à mobiliser les élus. Par contre, sur certaines relations, les politiques mettent des bus à la place des trains, ce qui est condamnable, martèle Jacques VALADIE.

Le débat général qui prolonge cette table ronde met en exergue l'insuffisance, voire le manque de concertation entre Régions, les conséquences des « PLANS RAIL » où les régions se substituent aux responsabilités de l'ETAT et les dangers que représentent pour les TER les « BUS à 1 euro » mis en œuvre par certains Conseils Généraux. Certaines interventions ont pointé le retard pris dans la mise en place de l'écotaxe (taxe poids lourds).

Parmi d'autres, l'association pour la réouverture aux usagers TER de la rive droite du RHÔNE a synthétisé nombre de critiques et exigences communes aux collectifs : droit au transport pour tous, rôle des politiques, moyens pour le service public, apport de la CNR...

Dans ce débat, la stratégie low-cost poussée par la SNCF avec l'accord du gouvernement a été dénoncée.

TABLE RONDE N° 3 (Extraits) :

« ENJEUX ET DEFIS DU SERVICE PUBLIC FERROVIAIRE. Quelles convergences organiser pour développer le SERVICE PUBLIC ? »

INTERVENANTS :



- Bernard DEFAIX – Convergence Nationale des Collectifs de Défense et de Développement des Services Publics
- Emmanuel COTTIN – Syndicaliste CGT de LA POSTE
- Véronique DRUKMAN – Collectif « TOUS ENSEMBLE POUR les GARES »
- Jean Jacob BICEP – Député Européen EELV (suppléant Commission Transports de l'UE)
- Cyril BROWN – Syndicaliste CGT RATP

ANIMATEUR : Pierre Henri LAB

E. COTTIN, en faisant état de la dégradation du service rendu aux usagers de LA POSTE et de la détérioration des conditions de travail des salariés au point que certains se donnent la mort, a démontré la similitude des politiques de libéralisation poussées dans toutes les entreprises de Service Public. 90 000 emplois ont été supprimés à LA POSTE ces dix dernières années et la précarité s'est sérieusement accrue a-t-il constaté. Il a souhaité que les convergences d'actions s'organisent entre entreprises avec les citoyens/usagers.

Le 4^e paquet ferroviaire européen (ensemble de directives...) favorise « l'open access » et construit des « murailles de Chine » dans l'organisation des chemins de fer reconnaît **Jean-Jacob BICEP**.

Dit que son groupe au Parlement Européen est radicalement opposé à la Commission de Bruxelles, car c'est, d'après lui, l'idéologie libérale qui guide les décisions ! Il regrette que le volet social soit très peu développé dans les projets ferroviaires et tire ainsi un bilan négatif des différentes phases (paquets) de libéralisation intervenues.

Pierre MENARD, secrétaire de Convergence Nationale Rail, rappelle qu'en matière de "règlements", l'Union Européenne fonctionne sous le régime d'un coup d'Etat puisque le vote négatif du référendum de 2005 a été contourné pour appliquer envers et contre la volonté populaire le traité de Lisbonne"



La désorganisation, le manque de moyens et les restructurations qui affectent l'hôpital public sont comparables à ce qui se passe dans l'activité Fret de la SNCF estime **Bernard DEFAIX**.

Propose d'avoir des moments de promotion du Service Public, producteur de solidarité et de cohésion sociale. Il insiste pour que l'on pousse l'avantage sur la question de l'appropriation ou la réappropriation sociale des biens d'utilité publique.

En rappelant la formidable lutte contre les suppressions d'arrêts de trains (13 de récupérés sur 15) en gare de GOURDON et SOUILLAC, **Véronique DRUKMAN** a voulu, à son niveau, revenir sur le fait que le Service Public n'a pas été rentable.

La RATP n'échappe pas aux logiques qui conduisent, à terme, à des privatisations considère pour sa part **Cyril BROWN**. Concurrence entre activités internes et avec la SNCF, externalisations, pratiques managériales agressives, recherche de rentabilité financière en constituent les principales caractéristiques complète-t-il !

Il ajoute que le contrat STIF-RATP pose question dans la gestion de la régie.

La salle a beaucoup réagi à l'issue de cette table ronde.

Le décalage entre les déclarations et les votes effectués par certains partis politiques au Parlement Européen (voir vote du 16/11/2011 sur libéralisation du secteur ferroviaire) a été vivement souligné.

Les différents traités européens (MAASTRICHT, AMSTERDAM, LISBONNE...) sont tenus pour responsables du démantèlement des Services Publics en Europe.

Socialisation des pertes et privatisation des profits semblent être les deux crédos de l'Union Européenne ont déclaré les intervenants.

Le rôle de RFF, la dette qu'il porte (plus de 30 milliards d'€) et les conditions d'exploitation des opérateurs privés ont été fermement dénoncés.

Le projet de réforme du système ferroviaire suscite nombre d'inquiétudes car, sous couvert de réunifier le système, la création envisagée de plusieurs entités ne prépare-t-elle pas les conditions de filialisations/privatisations plus aisées à mettre en œuvre ?



Conclusions par Didier LE RESTE, vice-président de la CNR.

Au terme de cette journée de débats, on peut être globalement satisfait de cette première pour notre association.

L'ensemble des interventions a mis en exergue les potentialités qui existent pour défendre, promouvoir et développer le Service Public ferroviaire, en lien avec l'intérêt général et les nouveaux besoins de transport qui s'expriment dans notre société. Nous avons eu un panel d'interventions qui ont témoigné des multiples initiatives dans des formes diverses et variées qui se sont développées et se développent encore aujourd'hui sur le territoire, impulsées par nos collectifs et comités.

Lors de la première table ronde, l'accord s'est fait, et je dirai malheureusement, sur l'état du démantèlement dans lequel s'inscrit inexorablement l'activité Fret de la SNCF.

A juste titre, l'immobilisme du gouvernement, ou plus exactement le feu vert qu'il donne « sous cape » aux stratégies de rationalisation, de repli, d'abandon a été vivement critiqué. Comment concevoir et accepter qu'une entreprise publique, sous contrôle de l'ETAT, pousse des actes politiques contraires au développement durable ?!

Nous réaffirmons que, pour la CNR, le combat n'est pas terminé et nous entendons agir avec tous ceux qui ne se résignent pas à ces politiques de casse des biens publics !

La tenue de la 2ème Table Ronde a permis de brosser à grands traits les évolutions intervenues dans le système ferroviaire du point de vue de la gestion des activités voyageurs et de la qualité des services rendus au quotidien.

Au niveau de la CNR, nous accordons un grand intérêt aux propositions de financement du système ferroviaire portées par l'ANECR. La dette de ce système, qui est de l'ordre de 40 milliards d'euros environ, ne se réglera pas par la hausse continue des tarifs, l'augmentation exponentielle des péages ferroviaires, les suppressions d'emplois, les filialisations, la réduction de l'offre et la contraction de l'appareil de production. D'autres solutions existent. On le voit ! Il faut s'en emparer et les placer au cœur de nos actions. Comme cela a été souligné, le rapport de forces doit s'élargir pour sauvegarder et moderniser les Trains d'Équilibre du Territoire (TET/Trains Corail) dont la SNCF et l'ETAT veulent se débarrasser.

Un premier recul a été acté avec le retrait de cette question dans le projet de l'Acte III de la décentralisation, mais la vigilance s'impose car elle reviendra dans le projet de loi sur l'EGALITE des territoires, devant être présenté à l'automne au PARLEMENT.

Enfin, et c'est là notre ADN, au sein de la CNR, la troisième et dernière Table Ronde a eu le mérite de démontrer une nouvelle fois le rôle irremplaçable du Service Public dans la réponse aux besoins sociaux du plus grand nombre et d'amortisseur social en période de crise.

Nous évoquons là un choix de société, un choix de civilisation où le Service Public demeure un enjeu majeur entre le Capital et le travail.

L'opposition se fait entre la recherche de rentabilité financière à court terme et l'efficacité sociale et économique, visant l'intérêt général.

Cela a été bien expliqué, ce sont les mêmes politiques néolibérales de libéralisation, préparant les futures privatisations issues des traités européens qui affectent nos grands services publics. Pour ce faire, les mêmes cabinets d'expertises, de conseils, véritables intégristes du libéralisme pur et dur travaillent pour les grands groupes privés et publics avec les résultats que nous connaissons.

Nous ne sommes pas de ceux qui nous couchons devant les diktats de la Commission Européenne. Dans nos orientations, nous exigeons que l'ETAT français refuse d'appliquer les directives européennes de libéralisation et qu'en sa qualité de deuxième puissance européenne, il fasse prévaloir d'autres choix.

Ainsi, nous encourageons nos adhérents, nos collectifs et comités, en lien avec le mouvement syndical et les forces politiques progressistes pour porter le fer contre l'ouverture à la concurrence des TER, conçue

essentiellement pour répondre aux intérêts de la sphère privée – avide et pressée de venir exploiter des relations ferroviaires rentables au sens capitaliste du terme.

Nous proposons que la deuxième semaine du mois de MAI soit mise à profit pour interpeller les décideurs politiques et les entreprises (SNCF, RFF...) sur l'état, la qualité du service public ferroviaire et sur les besoins et les exigences qui s'y attachent.

Le Service Public ferroviaire est une idée neuve, révolutionnaire. Il y a un attachement particulier des populations au train, au rail !

Tout le monde veut du train !

En renforçant la CNR, en développant nos activités, en contribuant aux mobilisations sociales et citoyennes, on peut offrir un nouvel et bel avenir à notre Service Public du rail !

Avant de suspendre nos travaux, je veux, au nom de la CNR et en votre nom remercier toutes celles et tous ceux qui ont contribué à la réussite de cette journée.



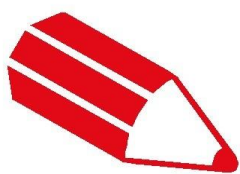
**Bon retour et à bientôt
sur les voies du Service Public !**

Audience au Ministère des Transports : Décembre 2012



**rejoignez nous
parce qu'ensemble
on est plus fort !**

Bulletin d'adhésion



Individuel **ou** **Collectif**

Nom :

adresse :

Ville **Courriel :** @

 à envoyer à : convergence.rail@hotmail.fr , nous vous contacterons