



TRANSPORT FERROVIAIRE PUBLIC LE POINT AVEC FRANÇOIS GRASA

SECRÉTAIRE GÉNÉRAL DE LA FÉDÉRATION FO DES CHEMINOTS

La Lettre de l'UCR-FO - À l'instar des autres Fédérations de cheminots, la Fédération FO est engagée depuis plusieurs semaines dans un conflit avec le gouvernement de M. Macron, contre le «Pacte ferroviaire» que celui-ci entend malgré tout faire adopter. Qu'en est-il pour l'essentiel ?

François Grasa - Le 15 février dernier, un rapport, «L'avenir du transport ferroviaire», a été remis au Premier ministre. Rédigé sous la direction de M. Spinetta (qui organisa la privatisation d'Air France en 1999), ce n'était ni plus ni moins qu'un n-ième rapport à charge contre le service public ferroviaire, dont les conclusions étaient contenues dans la lettre de mission : préparer la loi transposant la «Directive» européenne généralisant l'ouverture du transport ferroviaire de voyageurs à la concurrence pour le 25 décembre 2018 ; trouver des «solutions» à la prise en charge de «la dette» de SNCF réseau et au «déséquilibre financier» de la gestion des infrastructures ferroviaires..., «sans recours accru aux subventions publiques».

La Lettre - Le gouvernement prétend que «Les Français payent de plus en plus cher un service public qui marche de moins en moins bien»...

F. Grasa - En réalité, le rapport Spinetta dément cette affirmation largement relayée par les médias et destinée à accuser le service public ferroviaire de la rage pour mieux le tuer.

La Lettre - Pourtant il y a bien une dégradation, des retards de plus en plus fréquents...

F. Grasa - Oui, et le désengagement de l'État en est le véritable responsable. En 2005, les résultats d'un audit sur «L'état du réseau ferré national français» furent publiés. Le constat était accablant : «L'état moyen de l'infrastructure sur une part importante du réseau, se dégrade continuellement et les prémisses d'une dégénérescence apparaissent». Ce rapport préconisait d'accroître très sensiblement les dépenses annuelles de renouvellement de voies et le budget.

La Lettre - L'autre argument avancé est celui de la dette du système ferroviaire...

F. Grasa - On en revient toujours là, pour tous les services publics d'ailleurs : ils coûtent trop chers. Je rappelle que cette dette est une dette d'État reconnue. Elle était de 20 milliards en 1997 et a plus que doublé depuis (46 pour la seule SNCF) du fait de la poursuite du désengagement de l'État sur le financement des investissements et de l'augmentation consécutive des intérêts payés aux banques ! À chaque «réforme», les cheminots furent rudement mis à contribution pour contribuer à payer cette dette d'État. Aux «plans d'augmentation de la productivité» succédèrent, via des dizaines de milliers de suppressions de postes, la flexibilité des horaires («accord» RTT), le blocage des salaires... A contrario, il est à remarquer qu'on ne trouve nulle part dans le rapport d'analyse l'exemple allemand dont l'État a pris en charge en 1994 la totalité de la dette ferroviaire

(35 milliards d'euros), ce qui a permis la baisse de 30% des charges d'exploitation des trains régionaux.

La Lettre - Parlons maintenant du contenu du «Pacte ferroviaire» gouvernemental.

F. Grasa - Contre la SNCF et les cheminots à statut, montrés du doigt comme des privilégiés détenteurs d'un emploi à vie, surpayés par des promotions automatiques, des congés en pagaille, un régime de retraite exorbitant, «l'ouverture à la concurrence» est présentée comme la solution nécessaire pour calmer les usagers victimes d'un service public prétendument failli.

Il s'agit plus prosaïquement de l'obéissance servile aux «directives» européennes fixant les dates «impératives» de l'ouverture à la concurrence des marchés nationaux du transport ferroviaire de voyageurs : à partir de janvier 2019 pour les services non conventionnés (pour des circulations effectives à partir de décembre 2020) et à partir de décembre 2019 pour les services conventionnés. La transposition en droit français «doit» avoir lieu avant le 25 décembre 2018. Les sénateurs Maurey et Nègre ont préparé un projet de loi en ce sens. Il faut dire que l'impatience des entreprises privées ferroviaires est grande. Le sénateur auteur du projet de loi, Louis Nègre, est président depuis 2009 de la Fédération des Industries ferroviaires. Il tempêtait en 2011 : «On est fatigué d'attendre. Il faut bouger vigoureusement. Le nœud du problème est le statut des personnels de la SNCF».

Nos «décideurs» ne sont pas à une mystification près. Car le statut des cheminots ne date pas de la nationalisation des chemins de fer d'août 1937 (du fait de l'incurie des compagnies privées). C'est une conquête des grandes grèves des cheminots de 1910 (obtention du statut sur le réseau de l'État) et de 1920 (généralisation du statut à toutes les compagnies privées). Ce statut n'a jamais été un obstacle au développement du transport ferroviaire, bien au contraire, il a permis de fidéliser un personnel compétent, formé à la sécurité et à la régularité des circulations ferroviaires, ce que reconnaissent d'ailleurs les dirigeants des compagnies privées... (tout en rechignant à l'appliquer, se refusant à amputer leurs sacro-saints profits).

La Lettre - Revenons à l'actualité : où en est le mouvement de grève ?

F. Grasa - Les revendications fédérales sont simples : nous sommes opposés au projet de loi et refusons la suppression du statut, la transformation des Epic en société anonyme, l'ouverture à la concurrence et la filialisation du fret.

L'appui de la Confédération et de Pascal Pavageau est très important pour nous, dans un contexte où nous sommes exclus de l'interfédéral par les fédérations CGT, UNSA et CFDT. Les militants FO de la Fédération sont dans les AG quotidiennes, avec les grévistes. Nous ne lâcherons rien. ■