TEMPSRÉEL

NUMÉRO 15 – 26 FÉVRIER 2018

LE PREMIER MINISTRE PRÉSENTE UN NOUVEAU PACTE FERROVIAIRE FRANÇAIS

Le Premier ministre Édouard Philippe a présenté ce lundi 26 février son projet de réforme pour un nouveau pacte ferroviaire français.

Édouard Philippe a commencé son discours en rappelant que *«les Français sont profondément attachés au service public ferroviaire, qui assure chaque jour le transport de plus de 4 millions de voyageurs dans nos grandes villes et nos territoires ruraux. Il est un gage de la cohésion entre les territoires, de la compétitivité de nos entreprises, de l'attractivité du pays.»*

Pour le Premier ministre, *«les Français savent que des améliorations ont été apportées ces dernières années. Ils voient les modernisations de nos trains et de nos gares, les prix réduits de certaines nouvelles offres, le confort qu'apportent la réservation en ligne et la dématérialisation des billets.»*

Des constats sur la nécessité d'agir

Néanmoins, le rapport sur l'avenir du transport ferroviaire que Jean-Cyril Spinetta a remis au gouvernement le 15 février dernier (lire Temps réel n°14) *«appelle à réformer en profondeur notre système ferroviaire, de façon globale et cohérente»*, indique le communiqué de presse de Matignon.

L'État n'a pas fait les investissements nécessaires, et ça se voit aujourd'hui. *«On a laissé vieillir notre système ferroviaire*, admet Édouard Philippe. *La vérité, c'est que depuis plus de quarante ans, on a consacré la plus grande partie des investissements à la construction de nouvelles lignes de TGV* […] *Nos infrastructures sont en moyenne deux fois plus vieilles qu'en Allemagne. Or, un réseau vétuste perd en fiabilité et en sécurité. Sur 20% du réseau, la vitesse de circulation est réduite pour assurer la sécurité des passagers. C'est très exactement deux fois plus qu'il y a dix ans.»*

Un service public qui coûte de plus en plus cher aux contribuables. *«14 milliards d'euros* (Md€) *de soutiens publiques par an, voilà ce que coûte au contribuable le système ferroviaire. C'est plus que les budgets de la police et de la gendarmerie réunis. 14 Md€, c'est 22% de plus qu'il y a dix ans. En vérité, jamais le contribuable n'a consacré autant d'argent au ferroviaire.»*

Autre constat établi par le rapport Spinetta et cité par le Premier ministre, ***«faire rouler un train en France coûte 30% plus cher qu'ailleurs*** […] *Ce surcoût est lié en partie au vieillissement des infrastructures, mais il est lié aussi à l'organisation même de la SNCF, à son fonctionnement, à ses méthodes, à son statut* […] *Le résultat de tout ça, c'est que la dégradation du service public est allée de pair avec un endettement vertigineux de la SNCF. Aujourd'hui, cette dette menace d'engloutir tout le système.»*

Un nouveau pacte ferroviaire

Pour le Gouvernement, «le constat est celui d'une double impasse : celle d'un service public ferroviaire surendetté dont la qualité se dégrade […], et celle d'une entreprise publique, la SNCF, qui n'a pas les moyens de se transformer pour répondre aux attentes de ses clients.» Édouard Philippe considère que *«le statu quo n'est pas une option. Le statu quo, c'est ce qui menace le service public. Trop longtemps, on n'a pas osé réformer la SNCF».*

Le Premier ministre propose un nouveau pacte ferroviaire entre la Nation, la SNCF et les cheminots. Pour Édouard Philippe, ce pacte doit offrir des améliorations concrètes :

- **Pour les usagers :** des trains plus ponctuels, plus nombreux là où il y en a besoin, avec plus de services, en toute sécurité ;
- **Pour l'entreprise SNCF :** un modèle économique enfin équilibré, une entreprise publique tournée vers l'avenir et capable de faire face à toutes les concurrences ;
- **Pour les cheminots :** une vision claire de l'avenir, des métiers attractifs, la reconnaissance de leur rôle ;
- **Pour les contribuables** : la garantie que chaque euro finançant le service public ferroviaire est dépensé efficacement.

Pour y parvenir, Édouard Philippe indique que *«ce pacte doit nécessairement être équilibré» :*

- **L'État fixera un cadre neuf**, adapté, stable et permettant le développement du transport ferroviaire ;
- **La SNCF engagera une profonde réforme sociale, industrielle et managériale,** dans le dialogue, mais avec une obligation de résultats.

Ce que la réforme n'est pas

Ce n'est pas moins d'argent pour le service public. *«À ceux qui pensent que nous organisons le désengagement de l'État du ferroviaire, je rappelle qu'il est déjà prévu d'accroître de 50% les moyens consacrés à la rénovation du réseau au cours des dix prochaines années, et que cet engagement sera tenu. C'est 10 millions d'euros* (M€) *par jour qui seront consacrés pendant dix ans à l'amélioration du rail.»* Ceci s'ajoutant aux 46 Mds d'investissement déjà prévus dans le cadre du contrat pluriannuel passé entre l'État et SNCF Réseau.

Ce n'est pas une réforme des petites lignes. *«Je ne suivrai pas le rapport Spinetta sur ce point»*, a précisé le Premier ministre.

TEMPSRÉEL - DIRECTION GÉNÉRALE DE LA COMMUNICATION ET DE L'IMAGE
Directeur de la publication : Mathias VICHERAT

Cette réforme n'est pas non plus la réforme des retraites des cheminots. Une réflexion globale sur les retraites de tous les Français est menée par ailleurs par Jean-Paul Delevoye, haut-commissaire chargé de la réforme des retraites.

Ce n'est pas une réforme qui préparerait la privatisation de la SNCF : la SNCF est un groupe public qui porte des missions de service public. Elle est dans le patrimoine des Français et a vocation à y demeurer.

Les quatre axes du nouveau pacte ferroviaire

Construire une nouvelle SNCF. *«L'organisation actuelle du groupe avec trois établissements publics est trop rigide et trop fragmentée* […] *Il faut plus d'efficacité et de souplesse. Je veux un groupe véritablement intégré.»* Rappelant que pendant quarante-cinq ans, de 1937 à 1983, la Société nationale des chemins de fer a été une société d'économie mixte, le Premier ministre appelle à *«examiner calmement le sujet de la transformation de la SNCF en société nationale à capitaux publics, comme le préconise le rapport Spinetta. Ce n'est pas s'attaquer à un tabou. C'est même l'inverse d'une privatisation puisque l'État y détiendrait des titres incessibles.»*

La question du statut des cheminots. *«Les cheminots qui travaillent déjà à la SNCF ont passé un contrat moral avec l'entreprise nationale qui leur assure notamment un déroulé de carrière et une garantie de l'emploi. La réforme ne remettra pas en cause ce contrat moral. Le statut à la SNCF est cependant particulièrement rigide. Or, le monde change, la SNCF doit changer aussi»,* explique Édouard Philippe. «A l'avenir, il n'y aura plus de recrutement au statut : les futurs recrutés de la SNCF bénéficieront des conditions de travail de tous les Français, celles du code du travail», précise Matignon. *«En revanche, il y a des contraintes spécifiques aux métiers ferroviaires, et auxquelles feront face toutes les entreprises ferroviaires,* poursuit le Premier ministre. *Je souhaite qu'une négociation s'ouvre au niveau de la branche, sur les garanties qui seront données en contrepartie de ces contraintes et qui permettront aux métiers du ferroviaire de demeurer attractifs et d'assurer une concurrence loyale entre toutes les entreprises du secteur.»*

Un groupe plus performant. *«Moderniser la SNCF nécessite d'améliorer son efficacité industrielle et de réduire ses coûts, qui sont supérieurs de 30% à ceux des autres opérateurs en Europe »*, indique le Premier ministre, appelant notamment SNCF à innover davantage sur le numérique.
Édouard Philippe demande à la direction de la SNCF de présenter au gouvernement avant l'été un projet stratégique d'entreprise, *«pour aligner ses coûts sur les standards européens, améliorer la polyvalence des métiers, mieux organiser le travail, former aux métiers de demain, renforcer la productivité industrielle, moderniser le dialogue social et mieux intégrer toutes les mobilités.»*

Ce projet doit faire l'objet d'une large concertation avec l'ensemble du corps social de la SNCF. Dès le 15 mars, la direction de la SNCF présentera à la ministre des Transports une feuille de route définissant les modalités et le calendrier de cette concertation.

Réussir l'ouverture à la concurrence en France. *«Il va falloir organiser cette concurrence, notamment pour définir les bonnes conditions de transfert des salariés, c'est le «sac à dos social». Il faut aussi donner de la visibilité à tous, aux salariés, aux entreprises, aux régions, sur les nouvelles règles du jeu.»*

Concernant le traitement de la dette : *«Les efforts devront être partagés. Dès lors que la SNCF y aura contribué, l'État prendra sa part de responsabilités avant la fin du quinquennat pour assurer la viabilité économique du système ferroviaire.»*

La méthode et le calendrier

Comme l'a indiqué Édouard Philippe, le Gouvernement est déterminé à engager une action ambitieuse et rapide, finalisée avant l'été 2018. *«Nous voulons aller vite sans escamoter pour autant la concertation ou le débat parlementaire qui sont nécessaires et légitimes»,* indique le Premier ministre :

- *«À la mi-mars, nous déposerons au Parlement un projet de loi d'habilitation à procéder par ordonnances.»*
- *«Le recours aux ordonnances permettra de mener une large concertation.»* Le Premier ministre précise : *«Le projet de loi donnera évidemment lieu à un débat parlementaire et mon ambition, au fur et à mesure des progrès de la concertation, est de faire voter directement par le Parlement les dispositions législatives nécessaires et ainsi de réduire le contenu des ordonnances aux seuls aspects techniques.»*
- *«Dès cette semaine et pendant toute la durée du processus législatif, nous mènerons des concertations méthodiques sur les différents aspects de la réforme.»*

Édouard Philippe conclut : *«Je crois que nous pouvons bâtir ensemble une réforme équilibrée, bonne pour tout le monde, pour le service public, pour les cheminots comme pour les usagers et c'est à quoi nous allons nous engager dans les mois qui viennent avec beaucoup de confiance, de détermination et d'ouverture.»*

«Cette réforme est non seulement nécessaire, mais elle est aussi possible parce que la SNCF dispose d'immenses atouts : c'est un fleuron national depuis 80 ans ; elle peut compter sur cheminots qui consacrent leur savoir-faire et leur vie professionnelle au service public, dans des conditions de travail souvent difficiles ; elle dispose de la connaissance des clients, de leurs déplacements, qui font de la SNCF un acteur central des nouvelles offres de mobilité.»