



Avis du Haut Comité sur le Rapport d'Orientation Stratégique du gouvernement

Dans le cadre des débats précédant l'écriture de la loi portant réforme du système ferroviaire, le gouvernement annonçait la réappropriation du territoire par la Nation, le retour de l'état stratège, la réunification du système, l'amélioration des performances et de la qualité de service, le renforcement du service public. Qu'en est-il deux ans après ?

La CGT a contesté et combattu cette loi du 4 août 2014 et nombre de ses dispositions qui lui paraissaient totalement éloignées des ambitions affichées dont, principalement :

- Le désengagement de l'État concernant la régénération indispensable du réseau ferré et son refus de reprendre au moins partiellement la dette, contrairement aux dispositions européennes ;
- La structuration éclatée du système, qui n'est en rien une réunification ;
- L'absence d'ambition concernant FRET SNCF ;
- La volonté peu avouable d'accélérer l'ouverture à la concurrence.

Force est de constater que l'analyse de la CGT était fondée et le rapport d'orientation stratégique qui nous est présenté le confirme.

De fait, la réforme du système ferroviaire entérine le principe de l'autofinancement, ce qui génère un véritable cercle vicieux.

Ainsi, le calcul du coût des sillons, qui passe progressivement du coût marginal au coût complet, entraîne la hausse du prix des péages, laquelle se répercute sur ceux des billets et des transports de marchandises, ce qui induit une perte de compétitivité par rapport aux autres modes (routier et aérien) et donc une baisse des trafics en VKM et TKM. Par ce système pernicieux, cette loi a enclenché une spirale de déclin du transport ferroviaire.

L'intégration fiscale et sociale, et donc le regroupement des dividendes et leur reversement à SNCF Réseau, pour contribuer au développement, n'est que partielle, car une partie importante (28 M€ sur 126 M€) est requalifiée de compensation FRET. Ainsi, paradoxalement, SNCF Mobilités finance indirectement la compensation FRET des entreprises ferroviaires privées en lieu et place de l'État.

Le système ferroviaire est sommé de réduire ce qui est présenté comme des coûts trop élevés par rapport aux autres modes de transport, et ce dans une vision parfaitement partielle du calcul. Les externalités des autres modes, bien plus élevées, n'étant pas prises en compte (CO₂, particules fines, accidentologie, congestion des routes, financement des infrastructures routières, etc.).

Par exemple, le coût annuel des embouteillages en France s'élevait à 17 milliards d'euros pour la seule année 2013. En région parisienne, le coût annuel des embouteillages est estimé à plus de 8, 5 milliards d'euros, soit environ le budget du Stif. La pollution de l'air en France coûte chaque année 101,3 milliards d'euros, elle est la cause de 46 000 décès. L'adaptation au changement climatique à également un coût.

Or, en France, le transport, et principalement le transport routier, est le plus gros contributeur des émissions de gaz à effet de serre et des externalités précitées. À l'évidence, le report modal vers les modes de transport les moins polluants permettrait de réaliser des économies conséquentes à même de financer le système ferroviaire ! Mais nous sommes loin, là aussi, des ambitions affichées dans les sommets environnementaux !

Ainsi, il n'aurait pas été nécessaire d'appliquer une hausse des tarifs SNCF de 2,6 % dès janvier 2015 ou encore de supprimer des milliers d'emplois de cheminots. Rappelons que deux études diligentées par le CCE SNCF ont confirmé que la réforme du système ferroviaire entraînerait la suppression de 10 000 emplois en 5 ans et menacerait la pérennité de 10 à 15 000 km de lignes ! Guillaume Pepy a d'ailleurs confirmé ces prévisions mortifères à la presse durant l'été.

Depuis plusieurs années, des arbitrages ont lieu au sein du GPF SNCF qui consiste à supprimer toujours plus d'emplois pour préserver le cash-flow et atteindre les objectifs de la MOP. L'État exige chaque année des suppressions d'emplois supplémentaires lors des présentations des budgets prévisionnels des EPIC Réseau et Mobilités, alors que les contrats décennaux entre l'État et les EPIC et le GPF ne sont toujours pas établis, un an après la date prévue par la loi. Nous sommes loin des annonces faites en termes de nécessité de modernisation et de faire de la sécurité ferroviaire une priorité. Pour exemple, ces dernières années, les parcours des agents en charge de la surveillance des voies ont doublé, voire triplé, du fait des suppressions d'emplois.

Entre 2004 et 2013, la productivité des cheminots a augmenté de 36 %, contrairement aux discours ambiants qui visent à les stigmatiser.

Baisse des effectifs et pression sur la productivité ne peuvent pas indéfiniment rimer avec excellence de la production, ambition de développement et sécurité ferroviaire de très haut niveau. Des milliers de trains supprimés par manque de conducteurs ou par défaut de rames disponibles, c'est une situation intolérable. Nous considérons en l'espèce que la limite a été atteinte depuis plusieurs années déjà. De plus, la CGT exige la tenue d'une table ronde sur la sécurité ferroviaire.

Comme nous le craignons depuis 2014, la libéralisation générale du rail français est la seule visée de cette réforme. Alors même que le 4^{ème} paquet ferroviaire n'est pas encore définitivement adopté, le Rapport Stratégique d'Orientations acte le principe de l'ouverture à la concurrence des services commerciaux et conventionnés de voyageurs et le recours prochain à des expérimentations. La CGT exige, comme le prévoit la réglementation européenne, qu'un retour d'expérience concernant l'ouverture à la concurrence soit réalisé en France et en Europe. Force est de constater que depuis l'ouverture à la concurrence du Fret ferroviaire en France, le déclin de cette activité a été constant.

La CGT réaffirme donc son opposition ferme à la poursuite de la libéralisation du système ferroviaire et, a fortiori, à toute expérimentation préalable de l'ouverture à la concurrence. Comme pour les autres services publics libéralisés et à l'instar du fret, celle-ci aura pour conséquence l'abandon de pans entiers du territoire pour le voyageur, comme la SNCF a lâché des dizaines de chargeurs Fret.

La libéralisation des autocars qui viennent directement concurrencer le rail, la volonté de sacrifier les Trains d'Équilibre du Territoire, la règle d'or qui contraint le développement des infrastructures et entraîne le gel, voire l'arrêt du financement des axes considérés comme secondaires (notamment les lignes UIC 7 à 9), sont autant de prémices d'un service public ferroviaire à deux vitesses faisant la part belle aux zones denses au détriment des territoires ruraux. Ceci est contraire aux valeurs républicaines et à la conception même d'un service public national que défend la CGT.

Concernant l'industrie ferroviaire, nous sommes passés en quelques jours d'un contrat qualifié de « contrat du siècle » à l'annonce de la fermeture du site industriel d'ALSTOM de Belfort ! Dans une période où les besoins sont immenses avec le TGV du futur, le renouvellement des trains interrégionaux et d'équilibres du territoire TET, celui du parc locomotive pour le FRET et les besoins de rames pour le Transilien, la France n'a pas le droit de sacrifier un savoir-faire mondialement reconnu et son potentiel industriel. Le risque est grand que notre pays perde totalement son indépendance et sa technologie !

ENJEUX ENVIRONNEMENTAUX, MULTIMODALITÉ, EXTERNALITÉS DES TRANSPORTS ET AVANTAGES DU FERROVIAIRE

Afficher la volonté de s'inscrire dans une stratégie « bas carbone » est un objectif louable.

Mais encore faut-il transcrire cette volonté en actes concrets !

À commencer par sortir de cette concurrence mortifère entre les différents modes de transports, mais aussi à l'intérieur des modes.

Un des faits marquants de l'année 2015, c'est que la part des émissions des GES émises par le secteur des transports est repartie à la hausse... quand on sait que ce secteur est toujours celui qui contribue le plus (30 %) aux émissions de GES et donc au réchauffement climatique.

Dire que l'approche de la mobilité évolue, c'est vrai, mais il faut en connaître les causes si nous voulons y apporter les bonnes réponses en termes sociaux, environnementaux, d'aménagement et de couvertures des territoires.

Si beaucoup de nos concitoyens se tournent vers de « nouveaux » modes, c'est souvent la question de l'accessibilité au train qui est en question et sur plusieurs aspects : peu, pas ou plus de dessertes ferroviaires, horaires inadaptés, temps de parcours rallongés à cause des infrastructures en mauvais état, coût financier...

Les effets négatifs du covoiturage concurrentiel, qui prend de l'ampleur au détriment des transports collectifs, et du rail en particulier, sur les émissions de GES sont maintenant reconnus, tout comme les cars dits « Macron » dont les lignes se multiplient — la plupart du temps en concurrence directe avec le rail — entraînant, là aussi, une augmentation de la circulation routière, tout en étant déficitaire ; sachant également qu'une grande partie des coûts externes sont payés par les contribuables comme pour le transport routier de marchandises.

Oui, la SNCF développe une politique routière avec ses filiales en concurrence directe avec le rail, une politique qui coûte cher ; à l'image des dizaines de millions d'euros versés à OUIBUS pour combler le déficit.

Résultat : nous sommes dans une progression des trafics routiers voyageurs et marchandises qui sera plus visible en 2016, avec des répercussions sur l'emploi, l'environnement, mais aussi sur l'aménagement et la désertification des territoires.

Une étude du CGDD sur des projections de la demande transports sur le long terme (2030-2050), présentée lors de la dernière réunion de la CCTN, montre que — malgré une augmentation annuelle de 1,6 % du volume de marchandises circulant sur le territoire français — la part modale du fret ferroviaire comme celle du fluvial ne progressera pas. Ceci ayant pour conséquence une importante augmentation du trafic routier marchandises en 2030.

Concernant le trafic voyageurs, là aussi en forte hausse, la part du fer — en 2030 — ne progressera que peu avec une baisse GL+TER (impact TET) et les effets des voitures, dont covoiturage passagers et autocars « Macron », feront fortement la part belle à la route.

Une situation complètement à contre-courant des objectifs des transitions écologiques, de la 21 COP et des conférences environnementales.

D'où l'urgence de mise en œuvre d'une politique des transports et des infrastructures en rupture avec ce qui se fait depuis des décennies, pour une véritable complémentarité entre tous les modes de transports, dans un concept multimodal où la maîtrise publique — au service d'un grand service public — redevienne la règle !

DETTE ET FINANCEMENT DU RÉSEAU

Une grande partie de la dette de SNCF Réseau est considérée par l'INSEE et par EUROSTAT comme une dette publique de l'Etat français, le rapport de la cour des comptes « LE RÉSEAU FERROVIAIRE une réforme inachevée, une stratégie incertaine » paru en 2008 préconisait déjà une reprise par l'Etat de cette partie de la dette.

Le portage par SNCF Réseau d'une dette qu'il ne sera jamais en capacité d'amortir et dont la nature quasi régaliennne ne peut être assumée que par l'État, entraîne des dysfonctionnements majeurs du système ferroviaire. Cela pèse d'une part sur les choix dans la politique de maintenance et donc de la consistance et de la performance du réseau, et d'autre part sur la tarification d'usage de l'infrastructure, et donc sur les modèles économiques des entreprises ferroviaires.

Afin de permettre la reprise de cette partie de la dette et de concrétiser la volonté de transition énergétique et de report modal affiché par l'État, la CGT propose de constituer une structure de défaisance de la dette en créant une CADEF (Caisse d'Amortissement de la DEtte ferroviaire de l'État), dont les ressources reposent sur l'activité économique de transport dans le cadre d'une politique multimodale tournée de manière plus volontariste vers le report modal. L'adossment à des ressources nouvelles issues des modes les plus polluants (routier et aérien) par l'affectation d'une partie des péages autoroutiers, la taxation de ces modes

lorsqu'une solution ferroviaire équivalente est possible... permet de ne pas alourdir les charges de l'Etat, des contribuables, des usagers.

Par ailleurs, il convient de permettre la rénovation, la modernisation et le développement du réseau sans reconstituer le stock de dettes. Les propositions de la CGT en matière de financement reposent sur deux piliers principaux : la création d'un pôle financier public et une réforme de la fiscalité qui permettent d'orienter une part prépondérante des richesses vers le financement des biens collectifs et d'intérêt général. Dans le même temps, de nouvelles sources de financement peuvent être dégagées par la renationalisation des sociétés d'autoroute et la mobilisation de l'épargne populaire. Sur le modèle du Livret A créé pour financer le logement social, nous proposons la création d'un nouveau livret d'épargne défiscalisé offrant un produit d'épargne sécurisé, dont les fonds seraient centralisés par la Caisse des Dépôts et Consignations.

De cette manière, en pérennisant et en sécurisant les ressources, on permet de sortir les investissements d'infrastructures de transport des pressions des marchés financiers et des PPP.

CADRE EUROPÉEN ET RÉFORME FRANÇAISE, 4^{ÈME} PAQUET ET OUVERTURE À LA CONCURRENCE

Depuis plus de 30 ans, les institutions européennes, Commission, Parlement et Conseil, veulent revitaliser le rail par l'introduction d'une concurrence pour les trafics nationaux de voyageurs. Pour la Commission, cette concurrence doit se trouver stimulée par une législation de l'Union prévoyant la séparation entre, d'une part, les fonctions de gestionnaires d'infrastructure étendues aux missions de gestion des circulations, de maintenance des réseaux et d'investissements sur ces derniers, et d'autre part, des fonctions de transporteurs. Elle y associe le renforcement des organes de régulation destinés à contrôler le marché du rail et a proposé en ce sens une modification du cadre législatif européen (directive 2012/34/CE du 21 novembre 2012), sans d'ailleurs attendre l'effectivité des mesures prises par cette dernière.

Cette modification législative constitue le 4^{ème} paquet ferroviaire actuellement en deuxième lecture. Les études d'impact relèvent un certain nombre de constats et d'ambiguïtés reconnus par la commission elle-même. Plusieurs éléments y sont toutefois présentés portant argument en faveur des solutions proposées. Dans le même temps, plusieurs études présentent des résultats peu homogènes quant aux conséquences de la séparation des fonctions de Gestionnaire d'Infrastructure et d'entreprise ferroviaire. L'examen des données statistiques fournies par la Commission démontre qu'il n'y a pas de corrélation automatique entre cette séparation, l'ouverture du marché, et une amélioration des résultats du ferroviaire, mais que cette dernière apparaît directement correspondre des niveaux de financement et du prix des péages. D'autre part, le rapport Mc Nulty établit un bilan très contrasté de la situation britannique reconnaissant que le système ferroviaire du Royaume-Uni se révèle plus onéreux pour l'État et pour l'utilisateur, et qu'il souffre d'un manque d'alignement des différents acteurs, nécessitant une implication plus forte de l'État dans les intégrations nécessaires (tarifs, distribution, horaires...). Pour résoudre cette équation, Sir Mc Nulty faisait ainsi trois recommandations graduelles : un partage des coûts et des recettes entre le Gestionnaire d'Infrastructure et les opérateurs ferroviaires, la création de joint-venture entre ces acteurs, voire des expériences de réintégration sur certaines franchises. Un débat sur la réintégration qui reprend d'ailleurs une certaine vigueur en Allemagne. La séparation de la gestion de l'infrastructure dans un système de transport guidé à un seul degré de liberté crée généralement plus de dysfonctionnements qu'elle n'apporte d'avantages en compliquant fortement le fonctionnement, entraînant une augmentation des coûts et une diminution de la qualité de service. L'intégration du progrès technique est plus lente et plus difficile. L'innovation, qui le plus souvent se réalise à la fois dans le fixe (infrastructure) et dans le mobile (matériel roulant), est freinée. La bureaucratie et les interfaces inutiles augmentent dans des proportions importantes, entraînant l'augmentation des coûts de fonctionnement et une inertie dans les processus de décisions.

De plus, la séparation des fonctions de Gestionnaires d'Infrastructure de celles de transporteurs accroît l'éloignement entre le gestionnaire du réseau ou de l'infrastructure de l'utilisateur final (voyageurs et chargeurs) et à ses exigences en matière de qualité de service (ponctualité en particulier). Un rôle d'acteur pivot doit donc être maintenu au sein du système ferroviaire pouvant sauvegarder l'indépendance des fonctions essentielles du Gestionnaire d'Infrastructure. En ce qui concerne la concurrence, la libéralisation du transport ferroviaire

international de voyageurs dans l'Union, domaine de pleine pertinence de l'Union, effective depuis janvier 2010, ne démontre guère qu'elle ait systématiquement conduit à ce jour à un effondrement des prix pratiqués pour ce type de services et à une croissance spectaculaire de ce segment, les liaisons internationales se réduisant comme peau de chagrin. L'Europe de la grande vitesse ferroviaire a commencé à voir le jour bien avant 2010, à la faveur d'investissements publics considérables dans certains États membres, et la concurrence qui s'y joue devrait rester, pour longtemps encore, bien plus intermodale qu'intramodale. La libéralisation de 2010 a surtout été suivie d'un abandon de plusieurs relations existantes réalisées avec du matériel et des conditions d'exploitation classiques (hors grande vitesse) et de l'arrêt de coopérations pourtant anciennes. L'examen du fret ferroviaire fait, pour sa part, apparaître une situation catastrophique dans bon nombre d'États membres. Cela est principalement dû au fait que la modernisation et le développement des voies ferrées ne suit pas le rythme de la modernisation des liaisons routières et que les transports ferroviaires sont tenus de payer des droits d'utilisation des sillons.

À cela s'ajoute le fait que la concurrence autour des relations les plus rentables se fait aux dépens du trafic par wagons isolés, qui tend à se réduire de plus en plus. Cela peut entraîner la désertification industrielle de territoires entiers et reporte sur la route plusieurs milliers de camions. Nombre d'acteurs avouent d'ailleurs volontiers que dans certains États membres, la libéralisation n'a amené aucune tonne de marchandises sur le rail. Il s'ensuit une analyse évidente de l'insuffisance de résultats des solutions préconisées, notamment en raison de l'impossibilité du marché de régler, sans investissements adéquats et sans impulsion politique appropriée, les problèmes décrits. Il y a un enjeu particulier dans ce contexte : celui d'assurer la desserte de ces zones situées aux lisières nationales (ports, points frontières) par des moyens de transport modernes respectueux de l'environnement. Cet objectif doit constituer une priorité pour l'Union afin de réaliser un espace européen homogène, gommant les effets frontières et donnant une cohérence, en termes de développement et sur le plan économique et social, à des ensembles qui sont jusqu'à maintenant contraints à un face à face sclérosant.

À cet effet, l'Union Européenne doit prévoir la possibilité de création de structures transfrontalières et la définition de leurs modalités d'intervention sur les territoires qu'elles couvrent, pour permettre de définir et d'organiser des missions de Services d'intérêt général comme prévues au Traité à son article 14 et au protocole n° 26. Seule une initiative politique bénéficiant d'un fort soutien des pouvoirs publics permettra d'assurer le développement des chemins de fer en Europe, en termes de qualité et de sécurité, en particulier pour les relations transfrontières, eu égard également au développement d'autres modes de transport. L'objectif général poursuivi consiste à faire gagner des parts de marché au transport ferroviaire et à mieux satisfaire les consommateurs, en laissant aux États membres le soin de définir et d'utiliser les outils pour y parvenir ; ceux-ci peuvent différer d'un État membre à l'autre. Pour ce qui est de l'introduction de la concurrence dans le transport régional de voyageurs, plusieurs études, dont certaines réalisées pour la Commission européenne, comme le rapport « Study on Regulatory Options on futur Market Opening in Rail Passengers Transport » font apparaître des éléments disparates et contrastés qui ne permettent pas de donner une solution uniforme aux problématiques liées à la fréquentation, à la fréquence des services, à l'évolution des aides publiques et à la productivité. Des résultats très proches ont été enregistrés sur des réseaux soumis à un encadrement juridique différent (ouvert ou non ouvert à la concurrence), amenant à prendre une certaine distance avec une approche trop globale qui ne tient pas compte des éléments nationaux d'organisation des déplacements, comme la géographie, la météorologie, l'organisation spatiale de la production et des lieux de vie, dont certains sont encore très éloignés des services de chemins de fer comme le citait l'avis du CESE TEN/495 du 13 décembre 2012. Ces éléments doivent conduire l'Union Européenne à s'assurer que les moyens employés peuvent permettre d'atteindre à son niveau les objectifs de l'action envisagée, alors qu'ils ne pourraient être atteints au niveau national, régional ou local, et qu'elle n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces derniers.

Or, pour le moment, l'obligation faite aux États membres sur une base exclusivement idéologique constitue le choix des instances européennes et des gouvernements nationaux. Le bilan réalisé par la CGT sur le secteur ferroviaire en Europe ne serait pas complet s'il n'intégrait pas la dimension industrielle. De ce point de vue, la relance d'une politique industrielle au niveau de l'Union est à rapprocher des enjeux de démographie des travailleurs et de la répartition des qualifications du secteur des chemins de fer et de la construction ferroviaire. L'attractivité des métiers du ferroviaire, notamment chez les jeunes et les femmes, constitue un enjeu majeur en termes de fiabilisation de l'exploitation ferroviaire dans les États membres et au niveau de

l'Union, consistant à réaliser l'entrée de nouveaux travailleurs dans le secteur et à assurer la fidélisation des personnels. Un double objectif d'attractivité/fidélisation oblige les États membres à tenir les engagements pris en matière de protection sociale (notamment en matière de retraites), de garanties collectives, de conditions de travail, et à donner une visibilité de longue période aux personnels en termes de carrière et de déroulement de carrière, construite sur l'acquisition et la reconnaissance des compétences. Il est à noter que des programmes spécifiques tels qu'Erasmus peuvent être mobilisés à cet effet.

L'ensemble de ces constats amène la CGT à faire état d'un certain nombre de demandes en termes de réorientation de la politique des transports dans l'Union, tout particulièrement pour les chemins de fer. Des demandes convergentes avec celles de la Fédération Européenne des Travailleurs des Transports.

La CGT demande ainsi au Gouvernement français de porter la demande de réalisation, sous le contrôle de l'ensemble des acteurs, d'un bilan des conséquences des paquets ferroviaires en termes de réponse aux besoins des populations, de report modal, d'aménagement des territoires, de développement des relations transfrontalières, de la qualité des services ferroviaires mesurée à partir d'éléments factuels, d'accessibilité, de renforcement des droits des voyageurs...

Dans une période où l'avenir de l'Union Européenne est posé, et où les velléités de sorties de celle-ci sont légions, la CGT préconise que toute nouvelle initiative législative pour le ferroviaire, se fonde sur la contribution que peuvent apporter les chemins de fer à la construction européenne, par ses effets économiques, sociaux et environnementaux, qu'elle ait pour objectif de gommer les effets frontières entre États membres, de permettre le développement des relations transfrontalières entre pays voisins en intervenant sur les dimensions de développement durable et d'aménagement du territoire, par la création d'infrastructures entre États membres qui en sont dépourvues ou sous-équipés.

Alors que la crise économique et sociale n'en finit plus d'apporter son lot de précarité, la CGT demande que l'Union prévoie la possibilité de création de structures politiques transfrontalières et la définition de leurs modalités d'intervention sur les territoires qu'elles couvrent, pour permettre de définir et d'organiser des missions de Services d'intérêt général comme prévues au Traité à son article 14 et au protocole n° 26.

Dans un souci de subsidiarité de proportionnalité des initiatives politiques, la CGT demande que les États membres gardent la capacité d'organiser leur système ferroviaire national comme ils l'entendent, en fonction de leur géographie, de leur démographie, de leur histoire et des conditions économiques, sociales et environnementales rencontrées.

La confiance des populations sur le mode ferroviaire résidant sur le haut niveau de sécurité existant, la CGT demande d'engager une initiative relative au contrôle du niveau de sécurité ferroviaire essentielle au développement des chemins de fer, par la mise en place d'observatoires paritaires nationaux ou de commissions mixtes Sécurité. La CGT préconise d'assurer la transparence des conditions d'exploitation ferroviaire, de démocratiser l'approche sécurité par la collectivité publique, en respect de l'article 91 du Traité qui fixe à l'Union des obligations de résultat en termes de sécurité des transports.

ÉTAT DU RÉSEAU ET SÉCURITÉ

L'état de vétusté du réseau a fait l'objet de nombreux rapports, de diagnostics et recommandations, notamment celui de l'école Polytechnique de Lausanne en 2005, actualisé en 2011. Mais ce sont les accidents graves (Brétigny) qui ont orienté vers la maintenance et la régénération l'essentiel des moyens humains et financiers disponibles. Ces moyens sont exclusivement concentrés sur le réseau noyau (IDF et lignes UIC 1 à 6) et ne permettent pas la baisse de l'âge moyen du réseau, seulement la stabilisation de celui-ci. Les lignes classées UIC 7 à 9 représentent le tiers des 33 000 km du réseau. Elles sont laissées au volontarisme de collectivités locales exsangues ou de chargeurs à qui il est demandé de devenir porteur de projet d'Opérateurs Ferroviaires Privés (plus que de Proximité) et d'obtenir des financements publics par ce biais. Cette balkanisation du RFN n'a pas d'avenir et les toujours plus nombreux ralentissements sur cette partie du réseau en sont à la fois la manifestation visible et l'inconvénient majeur en termes de service. Cet état du réseau est en lien direct avec la sécurité, où l'on perçoit aisément que non-modernisées, ces lignes ne bénéficieraient pas des progrès et des remises à niveau par des technologies modernes dans ses constituants et ses systèmes de sécurité. D'ailleurs, les récentes prises de position de certaines AO et de l'ARF sur des modes d'exploitation dégradés par rapport à l'existant (et donc un moins-disant sécuritaire)

sur cette partie du réseau en lien avec des expérimentations d'ouverture à la concurrence, remettent en cause l'unicité du réseau et son niveau de sécurité. Toute fracture dans la gestion du réseau est une remise en cause du niveau de sécurité globale. Ces choix, en lien direct avec les économies de court terme dans l'exploitation et la maintenance, sont à proscrire. C'est la permanence et la cohésion du réseau qui sont des fondements de la sécurité par la connaissance forte du système par les cheminots.

Contrainte de la règle d'or : Définie dans son principe dans la loi de 2014 portant réforme du ferroviaire et dans la loi « Macron » de 2015 qui en fixe son niveau, la contribution de SNCF Réseau au financement d'investissements de développement du RFN est plafonnée par un ratio entre la dette nette et la marge opérationnelle. Ce ratio, défini à 18 par la loi, mais dont l'ARAFER annonce qu'il serait à 22 selon ses estimations, a pour objectif de limiter la dérive de l'endettement de SNCF Réseau. Ce risque, pourtant encadré dans la législation antérieure limitant la participation de RFF à la seule part qu'elle sera en capacité de récupérer via des péages, n'est pas pour autant écarté définitivement car, plus que l'endettement propre, c'est aussi par des garanties portées pour d'autres (PPP et concessions) et reprises dans les comptes en normes IFRS que des questions se posent.

Par ailleurs, cette règle interdit, ou pour le moins limite de manière drastique, la capacité contributive de SNCF Réseau au développement, donc à l'aménagement du territoire. Cela implique que l'État reprenne à sa charge ce rôle de tutelle régaliennne, y compris et surtout sur le financement. Cette règle d'or sans cette prise de responsabilité signerait l'arrêt de tout développement en contradiction avec les enjeux posés par la COP 21 et les engagements sur le report modal.

PPP : Ce mode de financement dans le système ferroviaire est relativement récent en France. Souvent associé pour les infrastructures à des concessions (SEA, TP Ferro...), il confirme le désengagement financier de l'État. En reportant sur des structures de circonstance un endettement, celui-ci n'apparaît certes plus dans les comptes publics à l'instant T, mais une analyse sur la durée de concession fait alors apparaître des réalités toutes autres, dont un surcoût massif pour la collectivité qui, de plus, assume la plupart du temps des garanties bancaires soit en propre, soit au travers d'établissement publics. Ces montages en concessions s'accompagnent de création de nouveaux Gestionnaires d'infrastructures dont le niveau de péages perçus (en volume comme en coût unitaire) n'est apprécié qu'aux bornes de ses limites, et donc de son économie propre sans vision macro sur l'ensemble du système ferroviaire. L'intérêt général est donc totalement absent de ce type de financement pour des infrastructures de transport.

LE SYSTÈME FERROVIAIRE AU SERVICE D'UN AMÉNAGEMENT ÉQUILIBRÉ DU TERRITOIRE

L'objectif de « développement harmonieux et d'aménagement équilibré du territoire » cité dans l'article du RSD du gouvernement relève, pour la CGT, d'une pétition de principe à l'heure où la réforme territoriale opère un véritable bouleversement structurel national. L'affirmation des métropoles et des grandes intercommunalités, la fusion des régions, l'asphyxie des départements tout comme l'effacement de l'État dans nombre de domaines, ne nous paraissent pas participer d'un développement si harmonieux et équilibré que ça.

Cela étant, la CGT souscrit pleinement à l'affirmation selon laquelle le système ferroviaire est un outil essentiel de l'aménagement du territoire. Dès lors, il se place comme une réponse à un enjeu majeur d'intérêt général, ce qui justifie son caractère de service public. Or, les choix opérés ces dernières années ont porté des coups à cette conception en réduisant la dimension de service public à des « missions », tandis que le reste de l'activité ferroviaire est abandonné au marché et à la concurrence.

L'exemple le plus démonstratif est celui du Fret ferroviaire, dont la maîtrise et l'organisation échappent en quasi-totalité à la puissance publique, au profit de logisticiens et de chargeurs concurrents et préoccupés exclusivement par leurs marges financières.

Il en est de même pour la grande vitesse, née pourtant d'un choix stratégique national. La grande vitesse est aujourd'hui confrontée à des enjeux de rentabilité qui fragilise son modèle, en raison notamment de redevances d'infrastructures sans cesse croissantes dans un système ferroviaire sommé de s'autofinancer.

Mais voilà que les services conventionnés, « missions de service public », sont à leur tour remis en cause au nom de critères comptables et financiers qui supplantent l'intérêt général. Le dossier des Trains d'Équilibre du Territoire (TET), de jour comme de nuit, est illustratif de ce

renversement de conception, puisque leur liquidation est justifiée par un déséquilibre du compte (350 M€) jugé intenable, ce que nous contestons s'agissant d'une telle contribution à l'aménagement du territoire. C'est d'ailleurs la SNCF qui paie ce déséquilibre pour l'essentiel, et non l'État, puisqu'elle participe à la quasi-totalité du financement du Compte d'Affectation Spécial (CAS). Toute l'argumentation gouvernementale consiste à dramatiser ce déséquilibre, faire mine de se préoccuper de l'aménagement du territoire en maintenant quelques relations, transférer aux régions qui le pourront certaines dessertes et faire l'apologie du transport routier pour justifier l'abandon des autres.

La libéralisation des autocars s'inscrit dans cette stratégie de casse du rail. Elle n'a pour effet que de contribuer à affaiblir les TER, déjà mis en difficulté par des budgets régionaux victimes de l'austérité. Les compagnies d'autocars n'ont que faire de l'aménagement du territoire. Elles déploient leur activité sur des axes où le rail est déjà présent.

La complémentarité entre les modes pour une desserte fine du territoire est évidemment essentielle. Mais ce qui est mis en avant, c'est la substitution routière pour réduire l'offre ferroviaire. L'état du réseau, le devenir toujours très incertain des lignes UIC 7 à 9 faute de financement suffisant pour l'infrastructure, le désengagement de l'État et le refus de reprendre la dette, risquent fort d'accentuer cette stratégie d'abandon.

LE TRANSPORT DE VOYAGEURS

Dans un environnement marqué par les préoccupations liées au développement durable et où les déplacements se développent, le transport ferroviaire de voyageurs est un élément essentiel.

C'est d'un véritable changement politique, économique et social basé sur une entreprise publique, la SNCF, dont nous avons besoin. Cela passe par un véritable État stratège, garant de la cohérence et du bon fonctionnement du système ferroviaire. La péréquation entre les activités permettant d'améliorer et de développer le service public ferroviaire en est le moyen.

Le transport régional de voyageurs :

La régionalisation a besoin d'un nouveau souffle, au risque de voir l'offre ferroviaire se réduire au gré des difficultés financières des AOT. La réponse aux besoins nécessite de nouveaux investissements importants. Il est primordial que les régions disposent de ressources spécifiques et pérennes pour financer de nouveaux développements.

L'État doit réactualiser sa dotation au vu des évolutions depuis 2002 et un système évolutif doit être mis en place pour couvrir l'augmentation des besoins de transports.

La loi NOTRe a confié aux Régions un rôle de coordinateur du transport de voyageurs sur leur périmètre. Il y a nécessité d'avoir une cohérence et coordination entre les différents acteurs. En ce sens, la mise en place d'une telle instance est nécessaire pour une réelle complémentarité des modes de transports. Tout comme l'établissement d'un schéma régional des transports prescriptif entre l'ensemble des AOT dans le cadre d'une politique de transport multimodale et complémentaire.

La tarification doit respecter des principes d'égalité de traitement, de solidarité et de péréquation, quel que soit le point du territoire. Les tarifs qui se développent dans les régions doivent être harmonisés pour permettre à tous les usagers d'en bénéficier.

Pour la CGT, chaque acteur contractuel est incontournable. L'État doit demeurer au cœur du dispositif. Les rapports Région/SNCF doivent être basés sur la contractualisation : aux Régions l'expression des besoins, à la SNCF la mise en œuvre des moyens et l'organisation de la production.

Le transport voyageurs grandes lignes :

Le développement de la grande vitesse n'a été possible que parce qu'il s'est fait dans une grande entreprise publique intégrée.

Son extension doit se réaliser sous maîtrise publique, et non par l'intermédiaire de Partenariat Public Privé.

Le réseau des LGV n'a pas vocation à couvrir l'ensemble du territoire. En revanche, les interconnexions avec le réseau classique (TER – TET) sont indispensables afin d'obtenir un maillage et un aménagement du territoire en mesure de répondre aux besoins de déplacements des populations et du développement des bassins de vie et d'emploi.

Dans ce cadre, des synergies doivent être développées entre le réseau classique et les LGV afin de couvrir l'ensemble des besoins de transports.

En ce sens, l'État doit redevenir le véritable garant de la cohésion et l'aménagement du territoire en matière de transports.

LE TRANSPORT FERROVIAIRE DE MARCHANDISES

10 ans après l'ouverture du transport ferroviaire de marchandises à la concurrence, le bilan est désastreux. La part modale du ferroviaire s'est effondrée et la route a renforcé son hégémonie. Les objectifs du Grenelle de l'environnement (les 25 % de part modale autre que la route en 2022) sont désormais inatteignables et le secteur des transports renforce de fait, sa première place de contributeur aux émissions de GES.

L'ouverture à la concurrence s'inscrit dans le postulat que le libre jeu des agents économiques dans des marchés concurrentiels amène automatiquement à la meilleure situation possible. Dans le domaine du Fret comme dans d'autres, cette théorie s'avère fondamentalement erronée. Le marché ne s'organise pas autour de l'intérêt général. Or, c'est de cela dont il est question.

Qu'il s'agisse des enjeux environnementaux, de santé publique, d'aménagement du territoire, mais aussi d'efficacité économique et sociale, rien de cohérent et de solide ne peut s'imaginer sans une maîtrise par un acteur public, selon la CGT.

La SNCF aurait dû jouer ce rôle, dans l'esprit de la LOTI (Loi d'Orientation des Transports Intérieurs de 1982). Depuis le milieu des années 2000, c'est au contraire la logique comptable et financière, le rétablissement de l'équilibre du « compte », qui a pris le dessus sur le développement de l'activité.

Cela a mis la SNCF dans un rôle de simple opérateur au lieu d'être un organisateur logistique au service de la Nation. Cette stratégie s'est traduite par la réduction du trafic de lotissement, l'abandon de la proximité (alors que ce sujet est essentiel, comme en témoignent les créations d'OFP), des suppressions massives d'emplois, fermetures de triages, de gares... Fret SNCF représente désormais une part marginale de SNCF Logistics, branche logistique du groupe SNCF qui assoit l'essentiel de sa performance économique sur... la route.

Le Fret est aussi victime de l'État général du réseau, ce qui est sous-tendu dans le sujet de la qualité des sillons. Cela renvoie aux enjeux de financement du maintien d'un réseau extrêmement maillé pour irriguer les territoires. Or, ce n'est pas réglé et le renvoi du dossier des lignes capillaires aux régions est le signe d'un nouveau désengagement de l'État, s'ajoutant à son refus de régler le problème de la dette.

Il n'est pas trop tard pour changer d'orientation et faire du développement du fret ferroviaire un enjeu d'intérêt national, et donc de service public. Mais il y a urgence. Le transport est un ensemble complexe logistique de l'expéditeur au destinataire final. Il faut raisonner en système de transport et considérer le ferroviaire comme un segment d'une chaîne multimodale.

La CGT partage pleinement l'enjeu que représentent les grands ports maritimes. Mais il faut, là encore raisonner, à partir d'une maîtrise fine des flux pour faire les choix d'infrastructures les plus pertinents. Cette maîtrise échappe aujourd'hui à la puissance publique et interdit toute réflexion efficiente sur leur possible massification et le transfert sur le rail. De même, il faut créer des plateformes ferroviaires en zone dense, permettant des acheminements ferroviaires en amont au plus près des zones de distribution et d'organiser la logistique du dernier kilomètre.

Toutes les techniques ferroviaires (lotissement, trains entiers, combinés.) doivent être maintenues pour permettre une offre diversifiée et de qualité répondant aux besoins. Il y a urgence à travailler à des innovations et à la création de nouveaux matériels adaptés aux besoins d'aujourd'hui (wagons sous température dirigée alimentés électriquement, coupons de wagons automoteurs...)

Des investissements importants doivent être consentis pour créer des itinéraires de contournement des grands nœuds ferroviaires et permettre des itinéraires efficaces.

La puissance publique doit déclarer le wagon isolé d'utilité publique

Il faut réactiver le potentiel présent dans les zones urbaines (Triages, Gares Fret, ITE...) permettant au rail d'acheminer en amont jusqu'aux plateformes multimodales d'où s'organise la desserte terminale au plus près des besoins (Hôtels logistique, plateformes Cross Dock...)

Plus aucune plateforme logistique ou zone d'entrepôts ne doit se créer sans un raccordement au réseau ferré national via une Installation terminale embranchée (ITE), le cas échéant en complémentarité avec un port fluvial. Ainsi, l'intervention publique pourra fixer des objectifs concrets aux chargeurs et aux industriels en matière de report modal et les inciter à réfléchir en commun.

L'organisation du transport de marchandises doit faire l'objet d'un débat public national pour l'inscrire dans une réponse aux besoins de toute la population et des territoires.

SÛRETÉ

« La sûreté des services ferroviaires », pour reprendre les termes du RSO, ne peut se limiter à la seule question « voyageurs ». En effet, la sûreté du transport de marchandises, la surveillance du patrimoine ferroviaire, la lutte contre les malversations financières pour ne citer que ceux-là, sont autant de maillons d'une chaîne « sûreté » qu'il convient d'appréhender dans sa dimension globale qui vise à la protection des personnes et des biens et à la préservation de l'intégrité du patrimoine ferroviaire.

Le service interne de sécurité de la SNCF désigné sous le vocable « sûreté ferroviaire » et autrement appelé « SURveillance GENérale », est un des maillons essentiels de cette chaîne. Ce service existe quasiment depuis le début du chemin de fer. S'il a évidemment connu de nombreuses transformations depuis ses débuts, il reste une référence dans les transports ferrés. Il est composé d'agents pour la quasi-totalité à statut, formés aux spécificités du milieu ferroviaire, à ses différents métiers. L'expertise de ces cheminots en matière de sûreté ferroviaire, appuyée par une formation pénale non négligeable, n'est plus à démontrer.

La loi portant réforme du système ferroviaire de 2014, suivie de la loi relative à la prévention et à la lutte contre les incivilités, contre les atteintes à la sécurité publique et contre les actes terroristes dans les transports collectifs de voyageurs de 2016, viennent pourtant hypothéquer l'avenir de ce service. En effet, sous le prisme du coût et de l'ouverture à la concurrence, direction SNCF et gouvernement entendent aujourd'hui organiser la sous-traitance de la sûreté ferroviaire en faisant entrer la notion de mise en concurrence de certaines missions de la SUGE avec des sociétés privées de gardiennage. La loi dite « Savary » étend les possibilités d'intervention en milieu ferroviaire et la possibilité de faire respecter la loi sur « la police des chemins de fer » à d'autres services, telles que les polices municipales par exemple.

Si la coopération entre services est et a toujours été nécessaire pour plus d'efficacité, il serait illusoire de croire que la substitution d'un service à un autre serait de nature à faire « plus et mieux » de sûreté dans l'espace ferroviaire. En effet, la technicité, la connaissance du milieu ferroviaire, de ses particularités, mais aussi de ses dangers ne s'improvisent pas. Qui mieux que des agents SNCF, avant tout cheminots et dotés d'une formation initiale et continue, bien que perfectible, mais pour autant solide, sont à même d'appréhender les aspects sûreté spécifiques au Chemin de fer ?

Alors que notre pays traverse une période complexe et douloureuse à bien des égards, il apparaît surprenant, pour ne pas dire plus, que l'argument de la direction SNCF concernant le coût des agents soit mis en avant afin de réorganiser, voire déstructurer ce service qui fait partie intégrante de l'entreprise publique.

Si les missions dites « régaliennes » doivent rester aux services compétents, les missions liées à la sûreté ferroviaire doivent, quant à elles, faire l'objet de toutes les attentions en renforçant et en préservant le service interne de sécurité de la SNCF. La CGT estime qu'il convient, par ailleurs, de développer les coopérations entre les différents services, permettant d'assurer la protection des personnes et des biens dans les emprises ferroviaires. L'expertise du service de la « SURveillance GENérale » est, pour cela, un véritable atout qu'il serait irresponsable de négliger.

CADRE SOCIAL « DE HAUT NIVEAU »

La réforme prévoit la construction d'une branche professionnelle ferroviaire afin de construire un cadre social harmonisé. Constatant l'implantation d'entreprises ferroviaires, ainsi que la multiplication de sous-traitants travaillant dans le milieu ferroviaire, la CGT a été favorable à une mise en place d'une branche afin d'unifier les réglementations et réguler les conditions de vie et de travail. Les volets « formation », « aménagement du temps de travail », « classification » comportent des enjeux de sécurité évidents. Au-delà, notre intention est bien de répondre aux aspirations sociales légitimes de tous les cheminots, alors que les dirigeants de toutes les entreprises (y compris ceux de la SNCF) cultivent les mises en opposition des salariés entre

eux, alors que les directions des entreprises nouvelles entrantes ont des comportements qui ne respectent pas les droits de leurs salariés. La multiplication des conflits sociaux au sein d'ECR, filiale de la DB, en témoigne, comme la rotation de l'emploi dans toutes les entreprises ferroviaires privées. Pour exemple, toutes les entreprises refusaient encore d'appliquer les quelques volets entendus de la convention collective du fret ferroviaire, malgré cela, le FRET ferroviaire s'est effondré.

Le ministre Cuvillier, comme la direction de la SNCF, annonçait que cette réforme permettrait la négociation d'un cadre social harmonisé de haut de niveau, où en sommes-nous ?

La négociation a débuté par le champ d'application. La CGT a été force de proposition tout au long des débats avec le patronat. Le résultat est décevant. Premièrement, en raison de l'écriture dans la loi de l'Article L2162-1 d'un premier champ d'application restreint. Cet article a été le principal appui du patronat à son immobilisme. Cette convention collective n'est pas simplement liée à l'activité ferroviaire, elle s'applique à la condition que les entreprises possèdent également un titre de sécurité délivré par l'EPSF (des filiales circulent avec le titre de leur maison mère !).

Deuxièmement, le lobbying patronal de branches professionnelles (BTP et Métallurgie) n'a pas permis aux discussions entre l'UTP et les Organisations syndicales de corriger les erreurs de la loi. Pourtant, les cheminots sont témoins que les intervenants se multiplient sur le Réseau Ferré National avec ses lots d'évènement sécurité.

L'accord a été signé par l'UTP, l'UNSA et la CFDT, dans un contexte de fortes pressions politiques du gouvernement. Les quelques avancées ne masquent pas l'insuffisance du texte qui écarte de nombreux cheminots. Les essais de frein du matériel Voyageurs de Thello sont réalisés par du personnel sous convention des cafés hôtels restaurants, avec un cahier des charges de la formation plus que léger.

La négociation s'est poursuivie sur le volet aménagement du temps de travail. L'accord signé, suite aux réunions secrètes entre la CFDT, le DRH de la SNCF sous l'égide du secrétaire d'État au transport, acte que le cadre social ne sera ni harmonisé, ni de haut niveau.

En dehors de chiffres affirmés par le secrétaire d'État, que ni le patronat, ni la CGT ne jugent sérieux, les différences entre l'accord de branche et l'accord d'entreprise restent fortes. Surtout, il ne permet pas aux cheminots des entreprises ferroviaires de droit privé d'avoir de bonnes conditions de vie et de travail pour réaliser leur travail en toute sécurité. Là encore, la direction de la SNCF a joué un rôle double au sein de l'UTP. Le ministre, le directoire de la SNCF, les organisations syndicales qui accompagnent leurs politiques ont choisi de répondre à la revendication des cheminots de la SNCF en abandonnant la branche.

Les négociations se poursuivent difficilement dans les entreprises ferroviaires privées, seule la direction d'ECR (encore elle) a suspendu les discussions suite au licenciement du DRH.

La suite des négociations reprendra sur le volet formation et la très attendue classification qui définira le contenu des métiers. Le patronat dans toutes ses composantes plaidera pour une approche business, avec le développement de la polyvalence.

La CGT défendra une approche sur la sécurité avec les connaissances fortes du monde ferroviaire qui permettent aux cheminots de comprendre chacune de ses actions sur la production ferroviaire.

LA RÉFORME ET L'EMPLOI, LA PRODUCTIVITÉ, LES CONDITIONS DE TRAVAIL

Au nom de la concurrence et du marché, les orientations budgétaires à la SNCF, conditionnées au désengagement financier de l'État, privilégient la productivité par la baisse du prétendu « coût du travail ».

Cette logique de gestion par la finance d'une réforme du système ferroviaire inadaptée aux enjeux de la société, se traduit par des moyens financiers et matériels qui font défaut tous les jours et une attaque frontale sur les conditions sociales des cheminots : mise sous tension des savoir-faire professionnels, dégradation des conditions de travail, collectifs de travail fragilisés, santé et vie des salariés exposées.

La politique de casse de l'emploi, accélération du rythme des suppressions (4600 depuis 2014), ne permet plus d'assurer la charge de travail au quotidien.

Augmenter la rentabilité ne se limite plus à gérer les sous-effectifs, les directions des activités s'activent à déployer la flexibilité, les détachements de longue durée, la polyvalence, la poly-

compétences, les équipes mobiles par une modification des périmètres des métiers existants qui sont les fondations du système en cela qu'ils intègrent l'ensemble des parties prenantes, allant de l'exécutant à l'encadrant.

La remise en cause de l'unicité des procédures, la réduction des passerelles entre les métiers et les synergies internes, l'inadéquation des méthodes de management imposées, glissent la culture basée sur la sécurité vers une culture d'accompagnement des choix de transformations profondes avec la mise en œuvre de cheminots « multitâches » dépossédés d'un réel contenu métier, facteur d'intégration et d'identité qui fait rempart face aux incertitudes du monde de l'entreprise.

La compétition instituée entre cheminots, la recherche du moins-disant social poussent à l'externalisation, à la filialisation, à la sous-traitance.

La multiplication des acteurs du système ferroviaire, les incessantes restructurations comme « Excellence 2020 » et « Réseau 2020 » se matérialisent par une détérioration du service rendu aux usagers : diminution du nombre de trains, fermetures de guichets, de gares, d'ateliers, de triages, de lignes, irrégularité, inconfort, insécurité, recensement d'incidents et d'accidents.

Il y a urgence à développer, dans l'intérêt général, le système ferroviaire dans toutes ses dimensions, sociales, sociétales et environnementales.

La préoccupation première doit être de faire circuler des trains, de maintenir des installations, de réaliser des travaux pour satisfaire les besoins de transports de biens et de personnes dans des conditions de sécurité et de sûreté optimales.

Solidifier la chaîne de production en partant des fonctions techniques et d'une structuration organisée en bas, consolider en permanence la chaîne de sécurité en en faisant une responsabilité maîtrisée, commune et transverse, exigent des cheminots aptes à garantir une qualité de service qui repose sur une efficacité liée à la continuité des pratiques professionnelles.

Le chemin de fer est une œuvre commune qui nécessite une cohésion et une complémentarité des cheminots.

Déplacer, contrôler, réaliser des recettes, entretenir des installations, conserver l'intégrité du matériel et des produits transportés, posent la question de l'emploi, de son volume, de sa nature, du contour des métiers, des conditions dans lesquelles ils doivent s'exercer, de l'identification des spécialités, de leur implication sur tout le territoire. Ce qui demande à revoir la situation des effectifs par des recrutements massifs au Cadre Permanent, statut dont le contrat social lie les cheminots au service public fonctionnant 24 h sur 24.

Des emplois au plus près du terrain dans une organisation multi-activités en proximité qui solidifie la cohérence des métiers répondants à la nécessaire transversalité organisationnelle, présentant des garanties dans l'articulation et l'engagement des différents intervenants, qui supprime les interfaces, renforce l'acquisition et affirme un parcours professionnel ascendant de formation sociale protégeant l'équilibre entre vie professionnelle et vie privée.

Plus que jamais d'actualité en temps de crise et afin de s'inscrire dans une dynamique de développement permettant au ferroviaire d'accroître le volume et la qualité de l'offre par une meilleure utilisation des matériels et des installations et une meilleure coordination des personnels, la réduction du temps de travail à 32h, accompagnée de création d'emplois, participerait à organiser la charge de travail, à anticiper les nouvelles ruptures technologiques comme l'arrivée du numérique, le digital, à reconnaître le droit à la déconnexion et à réévaluer la place des cheminots, leur considération, dans le système de production.

L'INNOVATION ET LE DIGITAL COMME SOURCE DE COMPÉTITIVITÉ ?

La faculté d'une entreprise à supporter la concurrence — signification littérale de la compétitivité — ne se limite pas à produire à moindre coût et à meilleur prix. Elle repose aussi, et d'abord, sur ses capacités à offrir, en toute sécurité pour les populations et les salariés, des biens et des services de qualité, correspondant à des besoins collectifs, dans des conditions socialement et écologiquement acceptables. Dans le cas d'une entreprise en charge d'un service public, cette dernière dimension est encore renforcée par les obligations d'assurer une continuité de l'activité et une adaptation aux évolutions techniques.

Or, trop souvent depuis ces dernières années, la direction de la SNCF considère l'introduction de nouvelles technologies avant tout comme un facteur de réduction des dépenses par la suppression de certaines fonctions de travail, donc de certains postes et emplois. Cette vision tronquée et de court-terme ignore des pans entiers de savoir-faire partagés et affaiblit le potentiel d'intelligence productive considérable que recèle l'ensemble du groupe public. Elle délaisse dans le même temps les indispensables efforts en recherche et développement des systèmes d'exploitation ferroviaire (pour les rendre plus sûrs, moins énergivores, plus résistants, plus accessibles et confortables, etc.) et néglige la formation continue des agents.

La faiblesse du budget du groupe public ferroviaire en innovation et recherche — 25 M€ de crédits éligibles au CIR en 2015 selon la Direction — ne permet pas à l'opérateur national de relever les défis de l'infrastructure et des matériels roulants de demain. Le manque de synergie et d'intégration entre les deux EPIC Réseau et Mobilités, ainsi qu'avec la filiale d'études et d'ingénierie Systra (codétenue avec la RATP), représente un réel handicap. La stratégie consistant à miser sur des start-ups par l'intermédiaire de fonds d'investissement (Fonds Ecomobilité Ventures, créé en 2011 avec Total et Orange, doté de 25 M€ ; SNCF Digital lancé en 2015 et doté de 30 M€) renforce cet effet centrifuge et risque d'aboutir à une perte de maîtrise des connaissances et de l'expertise. Il est donc urgent de développer, de réinternaliser et de revaloriser les capacités cognitives et innovantes du GPF.

Autre constat de fragilité : les programmes de recherche de la SNCF tendent aujourd'hui à se focaliser sur l'innovation commerciale, au détriment de la technologie ferroviaire proprement dite. Les activités fret et Intercités sont ainsi délibérément ignorées.

La phase d'industrialisation des technologies du Digital, et notamment la généralisation de l'utilisation de capteurs, représente une nouvelle étape de la révolution informationnelle. Pour que la SNCF et ses agents en bénéficient pleinement, elle ne doit pas être appliquée dans une aveugle logique de réduction des dépenses salariales qui conduit à des pertes en qualité, fiabilité et sécurité. Aussi est-il impératif d'envisager, dans un véritable dialogue avec les cheminots et leurs représentants, une évolution des postes et des métiers qui permette de préserver toutes les capacités productives et créatrices de l'entreprise, tout en améliorant les conditions de travail des personnels et les services dus aux usagers.

INDUSTRIE FERROVIAIRE

Pour pouvoir se développer, le ferroviaire a besoin d'une industrie moderne, de proximité répondant aux particularités des territoires et des besoins. D'où la nécessité de recréer des synergies entre les entreprises de transport public et l'industrie, comme cela a prévalu pour la conception du TGV. Cela éviterait les problèmes avec la dimension des quais que nous avons connus il y a quelque temps...

D'autant que les besoins sont immenses, comme pour le TGV du futur, le renouvellement des trains interrégionaux et d'équilibres du territoire (TET) de jour comme de nuit, avec un travail commun des ingénieurs SNCF et d'Alstom sur l'élaboration d'un nouveau matériel remorqué (places assises et couchettes) plus confortable, plus accessible notamment pour les PMR. Même chose pour le renouvellement du parc pour le FRET dans une période où on parle beaucoup d'environnement. Là aussi, mettons l'intelligence et les savoir-faire au service du progrès social et de l'intérêt général. Avec les ingénieurs de Belfort, travaillons à l'élaboration d'une locomotive bimode à traction lourde. Travaillons à du matériel FRET permettant de desservir les zones urbaines, au plus près des lieux de consommation.

La direction SNCF, plutôt que de se cacher derrière l'obligation d'appel d'offres européen pour attribuer les marchés à des entreprises espagnoles ou allemandes soi-disant plus performantes et rechercher le moindre coût au détriment de la qualité, la fiabilité et la sécurité, ferait mieux d'intégrer dans ces appels d'offres des critères qualitatifs sociaux et environnementaux répondant aux objectifs de transition écologique et qui permettraient de garantir la production en France...

À l'image de la Suisse qui exige que les commandes passées à Alstom soient produites à Belfort pour en garantir la qualité.

Gouvernement et direction SNCF sont en responsabilité commune.