



RÉFORME FERROVIAIRE

La séparation entre la Société Nationale des Chemins de Fer (trains) et Réseau Ferré de France (rails), introduite par la loi de 1997, a mis en difficulté le système ferroviaire français. La dette du réseau s'est creusée à 40 milliards d'euros. La dégradation des infrastructures et la mauvaise coordination entre la gestion du rail et du train ont détérioré la qualité du service, au moment où le train est confronté à la montée en puissance d'autres moyens de transports.

Avec la réunification de RFF et SNCF au sein d'un groupe public, le Gouvernement tire la leçon de l'échec de cette séparation en donnant les moyens au service public de faire face aux grandes mutations du transport. Les usagers et les salariés de la SNCF en seront les gagnants. Les premiers bénéficieront d'une meilleure qualité de service. Les seconds verront leur statut garanti.

Fruit d'un bras de fer avec la Commission européenne, la réforme née du consensus des Assises du ferroviaire de 2011 impose un « modèle français du rail », celui d'une entreprise publique qui maille également tout le territoire avec une meilleure qualité de service et une gestion assainie.

UNE GESTION ASSAINIE

Le texte met en œuvre un « pacte national » pour l'avenir du service public ferroviaire qui ne pourra plus s'endetter au-delà d'un certain seuil afin de viser une stabilisation progressive de sa dette. (Tout projet financé au-delà, sera assumé par les collectivités publiques si elles sont à l'origine de la demande). Cet engagement est garanti par la création du Haut Comité du Ferroviaire rassemblant élus, régions, entreprises, organisations syndicales et usagers.

Le système ferroviaire se recentre sur l'entretien et le renouvellement du réseau existant pour assurer Sécurité et qualité du service aux usagers. La catastrophe de Brétigny avait mis en évidence les conséquences des carences de l'entretien du réseau.

- La réunification de la SNCF et de RFF va dans ce sens. Le redressement des comptes va permettre la modernisation des infrastructures. Sa finalité est l'amélioration de la qualité du réseau, avec une gestion rationalisée, des trains qui circulent mieux et des conditions de travail apaisées pour les travailleurs. Selon les deux présidents, l'économie générée par le regroupement sera de 1 milliard qui sera affecté à la rénovation du réseau.

UN SERVICE PUBLIC RENFORCÉ

- Le regroupement de la SNCF et de RFF.
RFF c'est aujourd'hui une gestion dispersée, mal coordonnée avec la SNCF qui exploite le réseau. Or, il est impératif de remettre sur pied un réseau défectueux (retards quotidiens, avaries de matériel) et de reconnecter les deux hémisphères du réseau ferroviaire. C'est pourquoi la réforme rétablit la connexion entre ceux qui font rouler les trains et ceux qui entretiennent les voies. Elle crée une entreprise publique

commune, SNCF, qui garantit la pérennité du service public.

- Un pilotage unique.
Ce regroupement impose un pilotage stratégique unique, une cohérence économique et une politique de ressources humaines unifiée pour l'ensemble du groupe. Les deux filiales créées, SNCF Réseau (infrastructures) et SNCF Mobilités (transport) seront interconnectées.
- Le retour de l'État.
Le pilotage et le contrôle de l'État sont renforcés. Il devient majoritaire au conseil d'administration du nouveau groupe, nomme ses présidents et fixe ses objectifs. C'est l'assurance d'une trajectoire financière maîtrisée. Le texte donne un rôle inédit au Parlement qui sera consulté sur les contrats d'objectifs assignés au groupe public par l'État.
- Un réseau de meilleure qualité.
La stratégie du « tout TGV » qui a prévalu dans les dernières décennies a fait exploser la dette du ferroviaire et détérioré gravement l'entretien du réseau. La réforme s'accompagne d'un changement de stratégie en donnant la priorité à la rénovation des infrastructures et des matériels. Les usagers en seront les grands gagnants.

UN STATUT DU CHEMINOT PROTÉGÉ

Le statut du personnel n'est aucunement mis en question. Le projet de loi pose un cadre social commun à tous les travailleurs de la branche ferroviaire notamment sur les exigences de sécurité et de continuité de service public. Une mesure d'homogénéisation de la durée de travail est mise en place pour tous les salariés des autres entreprises utilisatrices du réseau.

Article 12-1 : « L'entrée en vigueur de la présente loi ne porte pas atteinte aux dispositions législatives et réglementaires et ne met pas en cause les stipulations conventionnelles et contractuelles régissant les situations des personnels issus de la Société nationale des chemins de fer français, de ses filiales ou de Réseau ferré de France ».

- Ces avancées sociales seront entérinées par les partenaires sociaux dans la négociation de la nouvelle convention de branche.
- Le groupe socialiste, qui a reçu les syndicats de cheminots, soutiendra en séance une série d'amendements sociaux de nature à apaiser les inquiétudes légitimes des travailleurs :
 - ✓ La nouvelle convention de branche ne pourra pas être moins favorable que l'actuelle ;
 - ✓ La garantie d'un même régime d'assurance chômage pour tous les salariés du groupe public SNCF
 - ✓ La mise en place d'un Comité central d'entreprise pour que les salariés jouissent des mêmes droits ;
 - ✓ Les personnels RFF pourront intégrer le statut de cheminot s'ils ne l'ont pas.
- Le renforcement des normes sociales prévient tout risque de concurrence déloyale et de dumping social. C'est le gage d'une sécurisation de l'emploi pour l'avenir, une garantie apportée aux travailleurs par un Gouvernement de gauche.