

Le CACTUS

des conseils de la SNCF

Journal des administrateurs salariés CGT - N° 13 décembre 2016



SERVICE PUBLIC.... OR NOT SERVICE PUBLIC ?



© Pascale Lalié

Véronique Martin

Telle est la question à la lecture des contrats opérationnels et contrat cadre entre les Epic et l'Etat. La loi du 04 août 2014 instaurait soi-disant un Etat stratège en matière de transport ferroviaire et d'aménagement du territoire. Soit !

18 mois après la mise en œuvre de la réforme ferroviaire, l'Etat a, enfin, produit ces fameux rapports qui sont censés fixer la stratégie du Groupe Public Ferroviaire pour les dix prochaines années.

« Tout ça pour ça » résume parfaitement le sentiment que nous avons eu à la lecture de ces documents. 18 mois pour faire un copié/collé des plans stratégiques de SNCF Réseau et SNCF Mobilités assortis de quelques indicateurs de suivi puisque chaque EPIC devra faire un bilan annuel de la mise en œuvre des contrats.

Pas de remise en cause de la stratégie business et expansionniste de SNCF Mobilités. Feu vert donné à SNCF Réseau pour accélérer l'externalisation, la sous-traitance et la maintenance différenciée en fonction du niveau de trafic. Quant à l'EPIC de tête, il faut continuer à faire des économies. A croire que la direction de l'entreprise a tenu le stylo du gouvernement !

Quant au respect des attendus de la loi, Etat stratège, aménagement du territoire, développement du ferroviaire sur le territoire. Ils ont fondu comme neige au soleil !

Quant au service public, l'entreprise au service de la Nation, la réponse aux besoins des populations, ce n'est pas vendeur, pas rentable donc on n'en parle pas !

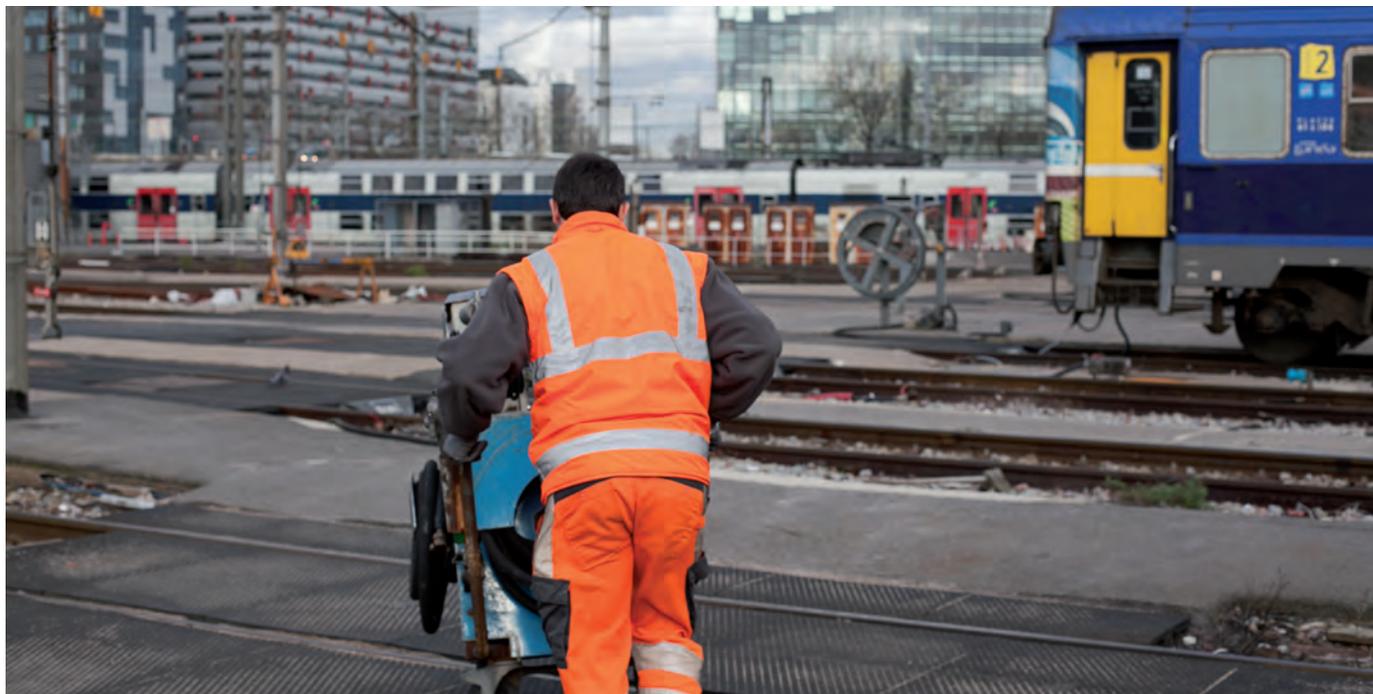
En revanche, plan d'économies, restructurations, productivité, réinvention des métiers du ferroviaire sont mis en avant.

Ces contrats sont le prélude à l'élaboration des budgets prévisionnels 2017 et suivants. Il y a fort à parier, au vu du refus du gouvernement de prendre en compte le sujet du financement du système ferroviaire, qu'une nouvelle fois la masse salariale sera le principal levier actionné pour dégager des bénéfices permettant le versement de dividendes de SNCF Mobilités à SNCF Réseau.

Il y a urgence à ce que les cheminot-e-s de l'ensemble du GPF, quel que soit leur grade et statut se mêlent de leur avenir, de l'avenir de l'entreprise. Rien n'est inéluctable, une autre politique des transports, une autre stratégie d'entreprise est possible et nécessaire. Il suffit pour cela de réorienter les choix stratégiques vers le développement du service public ferroviaire fret et voyageur pour que chaque citoyen puisse y avoir accès quel que soit son lieu de résidence et son niveau de vie. Il en va de l'intérêt des populations comme de notre environnement.

CONTRAT ÉTAT/ SNCF RÉSEAU

« Blood, toil, tears and sweat »
« Du sang, de la peine, des larmes et de la sueur »*



© Pascale Lelys

*** Ces mots sont attribués à Sir Winston Churchill lors de sa prise de fonction en mai 1940.**

Ils ne dépareilleraient pas pour les cheminots de l'ensemble du GPF à la lecture du projet de contrat opérationnel à conclure entre l'Etat et SNCF Réseau. Si le contexte est certes différent, la guerre n'étant qu'économique et financière, l'image vaut surtout pour ceux qui auront à supporter les conséquences de ces choix en matière d'orientations stratégiques et financières pour les 10 ans à venir.

La ligne directrice de ce contrat, dont la signature a déjà plus d'un an de retard au regard de la loi portant réforme du Ferroviaire, n'est que la mise en œuvre des deux rapports commis par le Gouvernement. Le Rapport Stratégique d'Orientations à destination du Parlement et le rapport sur la trajectoire de la dette du ferroviaire du même auteur.

Ces écrits sont à considérer comme des explications de texte préalables à destination des cheminots, des usagers,

des chargeurs et des AO pour annoncer que le système doit auto-générer des solutions (donc des économies) dans le cadre fixé par la loi et qu'il n'y aura pas de reprise de la dette même partielle sous quelques formes que ce soit.

« **Productivité** » des hommes et des organisations, « externalisations », « s'ouvrir aux entreprises extérieures », « partenariats industriels », « industrialisation et maîtrise des coûts », « priorisation du réseau structurant », « recherche de financements disponibles pour les lignes capillaires en fonction des besoins », « différenciation de la maintenance et de l'exploitation en fonction du type de ligne » sont les maîtres mots de ce contrat. Ils font, pour chacun d'entre eux, l'objet d'indicateurs de suivi pour s'assurer que SNCF Réseau tient ses engagements.

Mais l'Etat dans tout cela ? Que fait-il, à quoi s'engage-t-il ?

Très compliqué à décrire, en fait, car à part réexpliquer le reversement du dividende de SNCF Mobilités en subventions à SNCF Réseau via l'EPIC SNCF, rien de nouveau en fait. Alors que ce reversement n'est pas à ce jour réalisé,

pour l'année 2016 (voir Cactus n°12), il semblerait en plus, que les annonces médiatiques d'engagements de long terme faites par le Premier Ministre sur 3 Mds € / an (au lieu de 2,5) pour la rénovation du réseau ne seront tenus que minorés d'une productivité dont seuls les services de Bercy ont le secret...

Par contre, dans les attendus et préambule de contexte de ce contrat, rien pour remettre en cause le paradigme législatif et réglementaire national et européen qui fait de la route et de la concurrence intermodale, l'alpha et l'oméga du secteur des transports sans poser en grand la problématique du financement des infrastructures et la reprise de la dette du système ferroviaire. Adieu écotaxe, lignes UIC 7 à 9, aménagement du territoire, report modal, transition énergétique, wagon isolé Bonjour concurrence, productivité, règle d'or, cars Macron.....

Retour à la schizophrénie ordinaire entre déclarations, bonnes intentions et inactions ou actions contraires.

« **Le pire n'est pas toujours certain** » disait un poète espagnol, sauf à attendre qu'il arrive serions-nous tentés de rajouter et **il ne dépend que de nous cheminots, usagers, citoyens qu'il en soit autrement.**

CONTRAT ÉTAT/ SNCF MOBILITÉS

Appauvrissement du service public ferroviaire



© Pascale Lalys

Le décret 2015-138 du 10 février 2015 relatif aux missions et au statut de SNCF Mobilités instaure la conclusion d'un contrat pluriannuel opérationnel. Près de 2 ans après la mise en œuvre de la réforme du système ferroviaire, ce fameux contrat voit enfin le jour ! Il est censé assigner de la part de l'Etat à SNCF Mobilités des objectifs en matière de qualité de service, de trajectoire financière, de développement du service public ferroviaire et du fret ferroviaire, d'aménagement du territoire et de réponse aux besoins de transport de la population et des acteurs économiques.

Sept chapitres composent le document présenté aux membres du Conseil d'Administration : priorité à la sécurité, amélioration de la compétitivité, modernisation des gares, redressement du fret, développer le capital humain, contribuer à la transition énergétique et maîtriser la trajectoire financière.

Nous aurions pu penser, au vu du temps de rédaction de ce contrat, qu'il soit enfin la concrétisation de la notion d'Etat stratège inscrite dans la loi de 2014.

Or, au fil de la lecture du document, une seule certitude : ce contrat est la validation de la stratégie business par l'Etat. Seules comptent la rentabilité, la productivité financière des activités.

La priorité à la sécurité, c'est la poursuite du programme PRISME. Quant à la sécurité et santé au travail, cela relève de la provocation, les seuls indicateurs étant la réduction de la fréquence des accidents du travail et du taux de fréquence des accidents graves.

L'aménagement du territoire et la contribution à une mobilité durable ne sont vus que sous le prisme des zones denses et liaisons entre les grandes agglomérations. Le transport ferroviaire ne serait performant que là où une offre de transport massifiée est nécessaire.

« Le transport ferroviaire de voyageurs doit s'adapter pour renforcer sa compétitivité »

Refonte de l'organisation de la maintenance des rames, développement de la maintenance décentralisée, parc dédié aux lignes, amélioration de la productivité du matériel, développement d'une inter modalité autour du ferroviaire, développement d'une

offre inter cités non conventionnée ferroviaire ou par d'autres modes, modification de l'organisation régionale autour de 11 directions régionales TER, développement du digital, réduction des coûts d'exploitation, réinvention des métiers du ferroviaire : polyvalence, polycompétence, souplesse.

Concernant le fret ferroviaire, un seul mot d'ordre : redressement par l'amélioration des comptes ! Aucun objectif de développement du trafic. Le seul objectif de développement est assigné à SNCF Logistics pour le trafic portuaire.

Quant aux gares, le développement des commerces doit conduire à leur humanisation mais aussi à la rentabilité financière des surfaces !

Les seuls objectifs chiffrés et concrets sont ceux concernant les plans de performance qui doivent permettre d'économiser 1,350 Mds d'€ d'ici 2020 pour conduire à une baisse de la dette de 1,1 mds d'€ d'ici 2025.

Rien de bien nouveau, ce n'est que la contractualisation par l'Etat du plan stratégique 2016/2020, des plans d'économies, de réduction des coûts de structure. Ce contrat est la conséquence directe du non financement du système ferroviaire et du refus du gouvernement de reprendre ne serait-ce qu'une partie de la dette du système ferroviaire.

CONTRAT CADRE DU GROUPE PUBLIC FERROVIAIRE

Aucune obligation de service public – Aucun engagement



© Pascale Lalys

Le Rapport Stratégique d'Orientation, les contrats opérationnels des EPIC Mobilités et Réseau, le contrat cadre de l'EPIC SNCF instaurés par la loi d'août 2014 constituent le nouveau cadre juridique qui fixe les relations avec l'Etat. Cet ensemble remplace donc l'ancien cahier des charges de la SNCF dont il est utile de rappeler ici l'article 1 qui fixait les missions de l'entreprise :

« ...Elle a pour missions :

- d'une part, d'exploiter les services ferroviaires sur le réseau ferré national, dans les meilleures conditions de sécurité, d'accessibilité, de célérité, de confort et de ponctualité, compte tenu des moyens disponibles ;
- d'autre part, d'assurer, pour le compte de Réseau Ferré de France et selon les objectifs et principes de gestion définis par cet établissement public, la gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national, ainsi que le fonctionnement et l'entretien des installations techniques et de sécurité correspondantes.

Ces missions sont assurées par la S.N.C.F selon les principes du service public, notamment en matière de continuité et de conditions d'accès des usagers... ».

Dans l'article 2 du contrat cadre, l'Etat fixe neuf objectifs stratégiques dont 5 transverses (sécurité, sûreté, qualité de service, création de valeur, activité internationale), 3 spécifiques (gestion de l'infrastructure, transport ferroviaire de voyageurs et de marchandises) et un financier (maîtriser l'endettement). L'obligation de respecter les principes du Service Public a disparu mais apparaissent les objectifs de création de valeur et de développement des activités internationales donc des filiales à l'étranger.

Dans l'article 3 qui fixe les engagements des deux parties, celui de l'Etat est plus que succinct, si cette phrase en est un : « L'Etat veille à la cohérence et au bon fonctionnement du système de transport ferroviaire national et en fixe les priorités stratégiques ».

Par contre, ceux de la SNCF sont très détaillés et font l'objet de l'article suivant relatif au suivi de l'exécution

du contrat avec des indicateurs précis et un rapport annuel présenté à l'ARAFER, au Parlement et au Haut Comité du système de transport ferroviaire.

Ce contrat cadre devait être la concrétisation de l'engagement du gouvernement dans le cadre de la « réunification » du système ferroviaire. Il devait intégrer les deux contrats opérationnels et faire ressortir les synergies pour engager le ferroviaire sur la voie du développement. Or, il traduit en fait l'absence de véritable ambition de l'Etat pour le mode ferroviaire, l'absence d'engagement pour le groupe public qu'il a créé, l'absence de stratégie de la part d'un gouvernement que l'esprit de la loi voulait stratégique.

Après les multiples décisions en faveur du mode routier, après un rapport du gouvernement pour expliquer que la dette de SNCF Réseau est soutenable, dans l'attente d'un rapport sur l'avenir des gares. **Le contrat cadre et les deux contrats opérationnels ne font qu'acter la fuite en avant de la SNCF et de ses filiales vers un business hors des frontières financé par l'argent public issu des EPIC.**