

Cercle littéraire des écrivains cheminots

Chronique ferroviaire du *Dévorant* n°301

Mai-Juin-Juillet 2020

2020, la transformation du système ferroviaire en France

D'une part, des dizaines d'applications de transport, de restauration, d'hébergement et de loisirs se côtoient sur nos téléphones cellulaires, nos tablettes connectées. Toutes ces offres de service que sont les abonnements, paiements numériques ou courriels modifient nos rapports aux déplacements et créent de nouveaux espaces.

D'autre part, la Loi d'orientation des mobilités (LOM) promulguée le 24 décembre 2019 doit réformer les politiques de déplacements et accélérer la croissance des nouvelles mobilités en intégrant les enjeux environnementaux. Mais cette convergence de surface n'est qu'un aspect des changements en cours dans le domaine des transports.

La transformation est économique! Tout en maintenant sa structure d'entités verticalement intégrées, la Loi pour un nouveau pacte ferroviaire (loi n° 2018-515 du 27 juin 2015) vise une évolution du statut de l'entreprise qui passe d'EPIC SNCF (Établissement public industriel et commercial), en une SA SNCF (Société Anonyme) avec l'État comme unique actionnaire.

Cette loi vise, outre le changement de structuration en groupe SNCF, l'assainissement financier, l'ouverture à la concurrence et la fin du recrutement au statut.

Depuis le 1^{er} janvier 2020, les principales dispositions de cette réforme sont entrées en vigueur. Les trois EPIC deviennent cinq sociétés; la SA SNCF

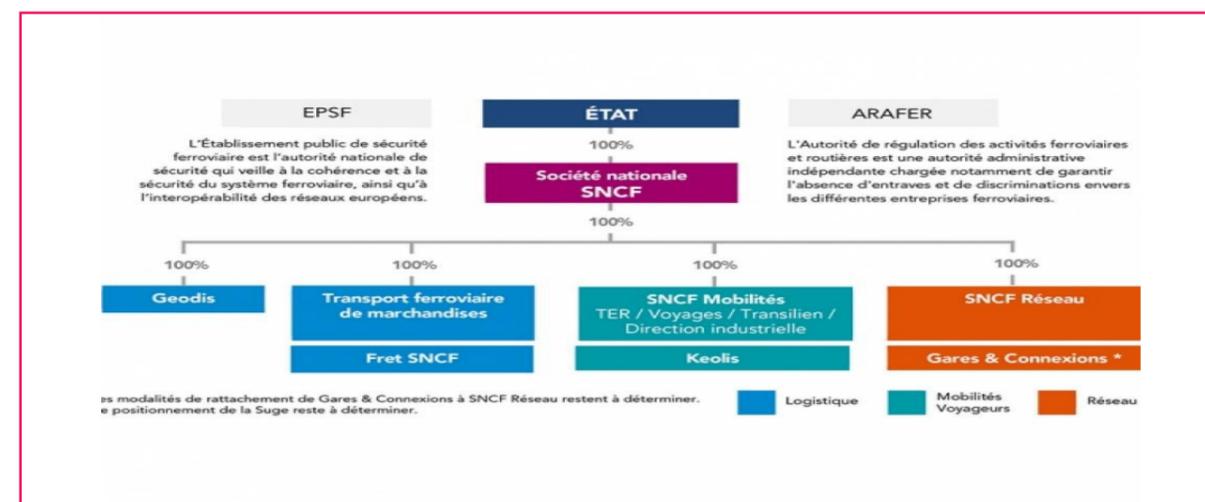
de tête détient quatre autres sociétés anonymes :

« Désormais, soumis au régime général, les nouveaux salariés entrent de plain-pied dans les débats sur la réforme des retraites... »

- ▶ SNCF Voyageurs, qui comprend les activités de la mobilité, TGV et Intercités, TER, Transilien.
- ▶ SNCF Réseau, qui garde le même périmètre.
- ▶ Gares & Connexions, filiale de SNCF Réseau.
- ▶ SNCF Fret, pour sa seule activité ferroviaire de transport marchandises.

Keolis, pour les activités voyageurs, tout comme Géodis pour les activités fret sont rattachés directement à la SA SNCF de tête. À noter que les autres filiales fret : VFLI, Captrain, Naviland Cargo... rejoignent également la SA de tête.

Les améliorations de la performance et de l'efficacité du système ferroviaire, en introduisant une



gestion financière plus rigoureuse, sont les arguments avancés par ceux qui ont mis en place cette nouvelle organisation.

L'impact social est important! Balayé par la loi de 2018, le statut des cheminots n'est plus. Au 1^{er} janvier 2020, la fin du recrutement « au statut » est accompagnée d'une transformation en profondeur du cadre social.

Désormais, soumis au régime général, les nouveaux salariés entrent de plain-pied dans les débats sur la réforme des retraites... Ils attendent encore [au jour de la rédaction de cet article] une convention collective de la branche ferroviaire. Celle-ci devrait fixer un cadre général (rémunération, classification des métiers, conditions de travail, complémentaire santé d'entreprise...) et orchestrer l'ensemble. Non comptées les profondes réorganisations intervenues depuis quelques années, déjà, dans le domaine de la médecine de santé et de prévention qui touchent déjà chaque cheminot actif.

Ce « Nouveau pacte ferroviaire » modifie également les accords entre la direction de la SNCF et les organisations syndicales pour la mutualisation et la gestion des activités sociales et culturelles. Corrélée à la fin du statut cheminot, l'ouverture à la concurrence des services voyageurs ferroviaires suscite des craintes, souvent, et laisse entrevoir des opportunités, parfois. Crainte pour les salariés de la SNCF qui y voient une menace

pour leur emploi, ou un éventuel transfert vers une autre entreprise par suite de perte du marché. Opportunité pour les autorités organisatrices de mobilités qui peuvent faire appel à un autre opérateur ferroviaire, pour la remise à niveau de l'infrastructure et le maintien des services sur les petites lignes ferroviaires. Opportunité aussi pour des entreprises ferroviaires qui pourront proposer de nouveaux services (trains de nuit, trains Intercités sur de longs parcours...).

Si la réorganisation interne de la SNCF est profonde, le système ferroviaire va se mettre en place progressivement et des transformations ultérieures semblent inéluctables du fait qu'elles sont étroitement liées aux dispositifs législatifs qui sont à la traîne.

L'ensemble de ces évolutions s'effectue dans un contexte économique tendu et propice aux restrictions, ce qui ne fait que rajouter de l'inquiétude supplémentaire aux craintes des salariés dans un environnement aux contours difficilement lisibles.

Et au final, que restera-t-il de l'esprit de la corporation cheminote?

Joël Forthoffer