



ASSEMBLÉE NATIONALE

14ème législature

SNCF

Question écrite n° 82485

Texte de la question

M. Jacques Bompard attire l'attention de M. le secrétaire d'État, auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche sur la situation misérable de la SNCF. Endettée à hauteur de 45 milliards d'euros, la SNCF a pourtant touché près de 12 milliards d'aides publiques et des collectivités locales en 2014. Or la SNCF est une société malade qui doit pouvoir être redressée. Pour réaliser les gains de productivité nécessaire au redressement de cet empire du rail, il y a des efforts qui logiquement entraîneront des conflits sociaux nécessaires. En tranchant dans les effectifs par exemple, en particulier chez les cadres qui représentent 40 % des effectifs, en abolissant les 35 heures, en simplifiant son système de gouvernance, en confiant à une société de maintenance privée la maintenance, la SNCF ne fera évidemment pas l'économie de conflits sociaux, à des grèves pour conserver des privilèges sociaux indécents. Cependant, les retraites augmentées, le temps de travail inférieur au privé, cette grille hiérarchique multipliant les petits chefs à l'infini sont autant de pièges qui participent à couler la seule entreprise de transport ferroviaire du pays. Il demande ce que l'État oserait prendre comme mesure concrète pour pallier à ce problème.

Texte de la réponse

La réforme ferroviaire portée par le Gouvernement, dont la loi a été promulguée le 4 août 2014 fonde l'avenir du service public ferroviaire pour le moderniser en profondeur. Elle crée un groupe ferroviaire, constitué d'un établissement dit de tête (la nouvelle SNCF), et de deux établissements publics opérationnels, le gestionnaire d'infrastructure désormais unifié (SNCF Réseau) et l'opérateur de mobilité (SNCF Mobilités), avec un pilotage commun, les synergies industrielles utiles et une organisation sociale intégrée. L'objectif est notamment de remédier aux dysfonctionnements constatés faute de cap commun. Les décrets statutaires, qui sont entrés en vigueur le 1er juillet, marquent la création effective du nouveau groupe SNCF. L'affectation des personnels dans les nouveaux établissements a représenté un chantier imposant, pour les 60 000 salariés qui ont changé d'employeur, sur les 155 000 que compte le groupe. Le Conseil des ministres du 15 juillet 2015 a nommé les présidents des trois établissements, permettant la tenue des nouveaux conseils d'administration de SNCF Réseau et SNCF Mobilités dès le 16 juillet 2015. Les élections professionnelles, qui se tiendront mi-novembre, viendront renforcer le processus d'intégration sociale désignant les représentants des salariés dans ces nouvelles instances. Cette réforme rend à l'État la place qui doit être la sienne dans une stratégie nationale du ferroviaire, et renforce la place des régions en tant qu'autorités organisatrices des transports ferroviaires, avec des prérogatives élargies. Elle assure financièrement la pérennité du système, en instaurant des mécanismes pour maîtriser la dette. Les contrats de performance entre l'État et chacun des établissements vont prévoir des engagements de progrès, pour un service public apte à se moderniser de l'intérieur, plus efficace, moins coûteux et toujours plus sûr. Elle pose enfin les bases d'un cadre social commun à construire avec les partenaires sociaux avant mi-2016 afin de préparer le secteur à la concurrence. Cette réforme est indispensable, pour construire un avenir ambitieux au système ferroviaire.

Données clés

Auteur : [M. Jacques Bompard](#)

Circonscription : Vaucluse (4^e circonscription) - Non inscrit

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 82485

Rubrique : Transports ferroviaires

Ministère interrogé : Transports, mer et pêche

Ministère attributaire : Transports, mer et pêche

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [23 juin 2015](#), page 4728

Réponse publiée au JO le : [25 août 2015](#), page 6544