



FERROVIAIRE : PAS DE VÉRITABLE RÉFORME SANS ENTENDRE LES SALARIÉS.

Tribune du 3 juillet 2018

Emmanuel Macron a peut-être réussi à imposer politiquement sa réforme ferroviaire. Cependant, le conflit ne s'est pas déroulé comme il le souhaitait. Il s'agissait d'introduire la concurrence en désignant le statut des cheminots comme responsable de la détérioration de la qualité du service et de la montée de la dette.

Le débat national a mis en avant la responsabilité de l'Etat qui impose ses décisions en matière d'investissement, en particulier sur la grande vitesse, sans les financer. Ce qui contribue à augmenter la dette, le coût des péages ferroviaires, à détériorer le réseau, la qualité des transports régionaux et des transports du quotidien, et au final à diminuer la vitesse des trains.

Pour tenter de diviser le front syndical le gouvernement a abandonné la procédure par ordonnance pour la discussion d'un projet de loi au Parlement. Il a annoncé un recul sur l'abandon des petites lignes, annoncé la reprise de la majorité de la dette, l'aménagement des éléments de continuité du statut dans les procédures d'appel d'offre, l'encadrement de la négociation de la convention collective du ferroviaire prolongeant d'autant la période conflictuelle entre salariés et employeurs.

Sauf si le conflit était souhaité par le gouvernement pour montrer sa capacité à réformer un pays (jugé « irréformable » par le président lui-même) en écrasant les syndicats, on conviendra qu'il eût été plus judicieux de fixer, par la négociation, un cadre social conventionnel avant d'engager une réforme touchant au statut des cheminots.

Le Blitzkrieg n'a pas pu avoir lieu. L'unité syndicale a tenu jusqu'au terme de l'accord initial entre les organisations syndicales. Le soutien aux grévistes a fléchi mais pas au point d'un retournement massif de l'opinion publique contre les cheminots. Le nombre de grévistes a baissé mais ne s'est pas effondré. La loi, en partie amendée, est passée mais l'inquiétude et le malaise chez les cheminots y compris dans l'encadrement demeurent d'autant plus qu'ils sont alimentés par la perspective de longues négociations conventionnelles à venir. Pourtant les cheminots n'ont pas été perçus comme responsables de la détérioration de la qualité du transport ferroviaire français.

La réforme impose une ouverture à la concurrence avec un ticket d'entrée plutôt élevé sans garantie d'une réelle amélioration du service au public. Mais, en réalité le fond du problème n'est pas là. Car c'est une stratégie de développement du transport en général et, dans ce cas, ferroviaire qu'il eut fallu proposer.

La loi ne remet aucunement en cause les politiques mortifères impulsées par la direction de la SNCF, telle cette fuite en avant vers toutes ces activités extérieures au système ferroviaire. Pourtant les avantages du transport ferroviaire dans le contexte du plan climat sont incontestables. Cette loi ne présente aucune ambition de rééquilibrage des modes de transport dans ce sens. Elle n'ouvre pas de

perspective de développer sa pertinence, en complément aux autres modes, du local jusqu'au continent européen, pour les déplacements des personnes comme pour les transports de fret.

Le fret n'existe d'ailleurs pratiquement pas dans cette loi. Autant dire que la croissance des longues files de camions sur le réseau routier avec toutes leurs nuisances, n'est pas prête de s'arrêter. Cela, alors qu'il faudrait, d'une part, favoriser la multimodalité par une meilleure contribution du ferroviaire à la chaîne logistique et à la demande de déplacements individuels - de plus en plus diversifiée ; d'autre part, ajouter aux critères financiers, les coûts sociaux et environnementaux ; enfin répondre aux besoins multiples qui évoluent constamment dans l'espace et dans le temps.

Au lieu de cela le gouvernement a favorisé une vision purement idéologique et comptable de la SNCF. Se refusant à la moindre remise en cause du fonctionnement ultra hiérarchisé et vertical de l'entreprise, en contradiction même avec l'évolution de la société : la loi conforte une politique qui cherche à concentrer les pouvoirs des cadres dirigeants. La technologie et l'organisation sont utilisés pour supprimer toute autonomie des salariés opérationnels. L'organisation du travail est centralisée jusqu'à l'absurde. La gestion par activité se traduit au niveau local par la multiplication des incohérences. Ces quelques exemples en apportent l'illustration :

- C'est l'impossibilité pour les agents en contact avec les clients de les conseiller correctement, par exemple lors des pannes, comme c'est arrivé à Montparnasse. Ceci alors même que le service « communication » est hypertrophié. (900 personnes selon France Inter¹, 210 millions d'euros en 2013 dénoncés par la Cour des comptes). La recherche de la qualité de l'exploitation, de la satisfaction des usagers et des clients, est étouffée par la communication.
- C'est l'incapacité de régler, sans une délégation de pouvoir au plan régional et local, le difficile problème des correspondances locales, le confort des passagers, l'harmonisation de la continuité du trajet par train ou par d'autres modes de transport...
- C'est l'incapacité de négocier des accords locaux, comme par exemple des aménagements d'horaires, qui permettraient de régler les deux tiers du surcout signalé sur l'organisation des agents de conduite.

Ce gouvernement, qui comprend deux anciennes directrices de la Stratégie du groupe ferroviaire, se garde bien de remettre en cause le mode de direction de l'équipe actuelle aux commandes de la SNCF. Il ne cherche pas vraiment à réformer pour assurer le développement du ferroviaire.

Enfin et surtout, une véritable réforme ne doit pas se faire contre les cheminots mais avec eux, en les écoutant, particulièrement ceux qui sont en situation opérationnelle. Dans l'immédiat il est nécessaire de rapprocher les responsables décisionnels des réalités rencontrées par les usagers et les chargeurs. Il faut déplacer le niveau décisionnel vers le local et le régional, faire vivre les comités de lignes, mettre en place des responsables de lignes disposant de pouvoirs. Le rôle des régions est important. Mais l'essentiel est que l'entreprise soit à l'écoute des besoins de la population et des chargeurs.

Les salariés sont en première ligne pour connaître les difficultés, les anticiper et les résoudre. Ils sont la solution et non pas le problème. Il est temps d'abandonner un système trop descendant. La SNCF a moins besoin de communication que d'écoute.

Au lieu de montrer le personnel du doigt il faudrait lui faire confiance pour qu'il puisse être acteur des changements profonds à conduire pour les utilisateurs du fret. Leur fierté est un atout pour les rendre acteurs majeurs de proposition et d'actions visant à réaliser la révolution de leur entreprise pour le bénéfice de tous. Il faudrait ouvrir un grand projet avec eux, avec confiance. Remettre en cause cette organisation pyramidale qui est en grande partie responsable des nombreux maux dont

souffrent l'entreprise et par ricochet, les voyageurs et le pays : l'effondrement du fret, les surcouts qui pénalisent l'entreprise et plus encore les voyageurs, enfin l'absence de prise en compte des contraintes environnementales et d'aménagement du territoire qui pénalisent la France.

Il conviendrait de solliciter des partenaires pour innover, mieux utiliser les voies existantes, et surtout pour trouver des solutions du 21eme siècle pour les transports quotidiens.

Le transport collectif terrestre va connaître des transformations sans précédent. C'est un des défis majeurs du 21eme siècle

Les cheminots, au même titre que les autres professionnels, les chercheurs, les innovateurs, doivent pouvoir bénéficier de la confiance de tous pour trouver et conduire les solutions.

On ne réussira pas sans eux.

Joël Le Coq
Jean-Louis Brasseur
Paul Rivier
André Stimamiglio

ⁱ Secret d'info samedi 21 octobre 2017