

Nouveau Pacte Ferroviaire

Modèle du transport ferroviaire
L'UNSA-Ferroviaire présente sa contribution



Paris, mars avril 2018





Assises de la Mobilité 2017 / Nouveau Pacte Ferroviaire

Contribution UNSA-Ferroviaire

L'UNSA-Ferroviaire est une organisation syndicale créée en 1922. Notre réflexion sur le transport ferroviaire repose sur une expérience de près d'un siècle en France, concomitamment à notre expérience nationale et européenne. La question de l'ouverture à la concurrence est au centre de nos résolutions de congrès depuis la parution du livre blanc sur la revitalisation du ferroviaire.

Présente dans la majorité des Entreprises Ferroviaires (EF), l'UNSA est représentative dans la branche ferroviaire qui est actuellement en pleine construction et négociation. Notre organisation syndicale est membre depuis leur origine des organisations syndicales ITF (Fédération Internationale des Transports) et ETF (Fédération Européenne des Transports).

Le ferroviaire est soumis aux risques et aux opportunités liés à l'évolution de la société : demande accrue de mobilités, agilité de plus en plus grande du consommateur, polarisation de la demande entre le « low-cost » et le haut de gamme, concurrence des modes de transports, digitalisation, métropolisation du territoire, financements contraints, demande de transparence.

Les propositions de l'UNSA-Ferroviaire prennent en compte ce contexte.



La Fédération



Les dessertes par segment de marché.

Longue distance : relier les territoires.

Les Trains d'Équilibre du Territoire (TET) ont besoin d'une vraie gouvernance.

Le conventionnement avec l'État, mis en place depuis 2010, n'est qu'un camouflage pour rendre euro-compatible l'obligation maintenue pour le Groupe Public Ferroviaire SNCF (GPF SNCF) de financer le déficit des TET. La qualité du service est primordiale pour rendre attractive l'offre TET. La France a besoin d'un réseau maillé de trains rapides, cadencés, confortables, et à prix abordables. Les commandes décidées par l'État ont eu le mérite de sortir les TET de l'impasse concernant le matériel roulant. Toutefois, la capacité de l'Agence de financement des infrastructures de transport de France (AFITF) à financer les nouveaux trains n'est pas suffisamment garantie. Les besoins de financement de la convention de service public (entre 300 et 400 M€/an) à l'horizon 2020 ne peuvent plus être prélevés sur le ferroviaire. L'UNSA-Ferroviaire propose d'utiliser pour les TET le levier de la fiscalité des carburants. L'émergence du covoiturage et de l'autocar interurbain a montré l'existence d'un marché pour des offres à bas coûts, malgré un temps de transport plus long. Intercités pourrait être un complément pertinent à bas prix jusqu'à la dernière minute à l'offre TGV, en particulier sur les lignes classiques « libérées » par une LGV. Sur le marché des trains de nuit, seule une montée en gamme permettrait de retrouver une offre attractive et compétitive, à l'exemple de NightJet de l'OBB.

Le Train à Grande Vitesse (TGV) doit rester un transport accessible au plus grand nombre.

Fleuron de l'industrie française, le TGV a profondément transformé la carte de France, en rapprochant les grandes métropoles du pays. Sa réussite technique et son succès populaire sont une fierté pour la France et pour les cheminots. Cependant, derrière cette vitrine séduisante, le fonds de commerce est fragile. Plus d'un tiers des dessertes TGV en France sont déficitaires. Ces dessertes sont aujourd'hui assumées par SNCF Mobilités, dans une péréquation interne entre dessertes rentables et dessertes non rentables. C'est un service public d'aménagement du territoire, non conventionné et non compensé. Pour l'UNSA, la notion de « service public » pour le transport de voyageurs longue distance doit demeurer une composante structurante de l'offre. Notre vision du TGV repose sur un service accessible, desservant largement les territoires. Le modèle économique du TGV doit favoriser un transport de volume à prix accessibles. Afin de favoriser le développement des dessertes, l'UNSA propose de revisiter le modèle de gestion du TGV qui s'appuie aujourd'hui principalement sur la notion de coût moyen, en intégrant dans la prise de décision la notion de coût incrémental qui permettrait de redonner sens à une logique de mutualisation des moyens, pour une offre mieux



coordonnée entre TGV, Intercités, TER et mieux adaptée à la demande des voyageurs.

L'ouverture à la concurrence du TGV en open-access pourrait avoir en France des effets dévastateurs. Confrontée à des concurrents agressifs sur ses dessertes rentables et mettant en péril son équilibre économique, SNCF Mobilités pourrait, comme elle l'a fait pour le FRET, rapidement abandonner les dessertes fortement déficitaires et réduire progressivement la voilure sur les autres. Pour l'UNSA, cette perspective n'est pas acceptable. Un abandon de dessertes serait catastrophique pour l'emploi dans le GPF SNCF, mais aussi pour l'emploi et les commerces des nombreuses villes qui seraient brutalement privées de l'accès direct au réseau de la Grande Vitesse. Nous sommes convaincus que les populations concernées et leurs élus locaux résisteraient farouchement à la mise en œuvre d'un tel scénario.

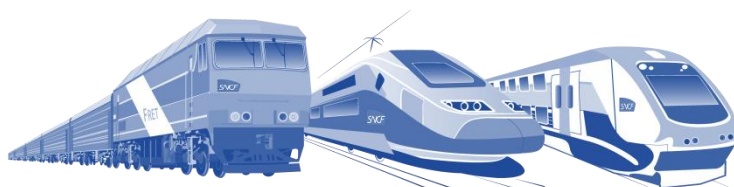
Pour autant, la création de franchises, présentée dans la proposition de loi Maurey/Nègre nous paraît peu crédible : Comment l'État français qui est actionnaire majoritaire des quatre entreprises françaises qui ont des compétences en transport ferroviaire (SNCF Mobilités, Keolis, Transdev, RATP Dev) et de deux entreprises européennes ayant l'expérience de la Grande Vitesse, Eurostar (Royaume Uni) et THI Factory - Thalys (Belgique) pourrait-il être aussi Autorité Organisatrice (AO) attribuant les franchises ? Le transfert de matériel roulant poserait problème : les rames TGV appartiennent à SNCF Mobilités qui les finance actuellement sur fonds propres. En outre, les systèmes de franchises, assis sur des contrats à long terme, limitent les adaptations d'offres à l'évolution de la demande (dessertes, prix, service, innovation) tout en générant des coûts de contractualisation et de suivi important pour l'AO (1000 personnes en Grande Bretagne) : Le TGV serait fragilisé face à une concurrence intermodale très agile.

Mobilité quotidienne : répondre aux besoins des usagers.

Le TER est un atout pour le développement régional et assure la continuité du lien social sur l'ensemble des territoires.

Il représente un formidable outil d'attractivité économique en réponse aux besoins de mobilités et aux défis écologiques du 21^{ème} siècle. C'est une solution de transport à des conditions économiques équitables, sans discrimination financière.

Le renouvellement des conventions TER et le renforcement des prérogatives des Régions par les lois MAPTAM et NOTRe offrent désormais aux Autorités Organisatrices de Mobilités (AOM) l'opportunité d'exprimer auprès de l'exploitant historique SNCF Mobilités une demande très précise : la stabilisation de la contribution financière régionale sur l'ensemble de la durée conventionnelle, accompagnée d'une progression de la qualité de service.



Dans un contexte économique difficile pour les AOM, les exécutifs régionaux veulent retrouver des marges de manœuvre grâce à des ressources affectées et stables. Cela passe par la demande d'une fiscalité dynamique et propre des Régions auprès de l'État, mais aussi par une exigence accrue auprès de l'exploitant. En effet, chaque euro doit pouvoir être justifié via la transparence financière et le découpage des comptes par ligne TER. C'est cette exigence que l'on retrouve au travers du renouvellement des conventions d'exploitation TER : Grand Est, Normandie, Bourgogne Franche-Comté, Auvergne-Rhône-Alpes.

La perspective d'ouverture à la concurrence provoque, lors de la renégociation des conventions TER, un « choc de productivité » qui répond sur le plan financier aux souhaits des Régions, Autorités Organisatrices Mobilités (AOM), mais qui entraîne une dégradation des conditions de travail des salariés et de la production ferroviaire en définitive. Cette situation attise le mécontentement des clients, les situations de conflits et provoque un fort sentiment d'insécurité. SNCF doit répondre aux défis des nouvelles mobilités. Mais elle ne peut supporter seule les conséquences de la baisse des ressources des Régions. C'est d'abord l'emploi et les conditions de travail des salariés qui sont visés. Le contact et la présence humaine dans les trains et dans les gares sont indissociables de la sûreté et de la qualité de service.

L'UNSA-Ferroviaire est consciente des atouts et de la montée en puissance du digital dans la distribution et dans l'information des clients. Elle ne s'oppose pas par principe à certaines évolutions des missions des salariés du TER à condition que ces démarches soient cadrées, qu'elles préservent les emplois et qu'elles apportent une plus-value pour les clients du TER.

Dans ce contexte, l'UNSA-Ferroviaire est favorable au remplacement de la Dotation Globale de Fonctionnement (DGF) par une fraction de TVA dont l'effet dynamique garantira et pérennisera les moyens d'action des AOM. La mise en place d'un Versement Transport Interstitiel permettrait aux Régions d'asseoir une recette pérenne dédiée et de relancer une dynamique de croissance des TER, dans une logique de complémentarité croissante entre les réseaux urbains et les réseaux régionaux, à l'image de ce qui est pratiqué en Île-de-France. En effet, les entreprises sont les premières bénéficiaires d'un transport public de qualité qui sécurise le trajet domicile-travail des salariés, pour les horaires et pour le coût du transport.

L'UNSA est aussi favorable à la liberté tarifaire dans une démarche encadrée et équilibrée. Les usagers, qui sont les premiers concernés et qui bénéficient au quotidien du transport ferroviaire régional, doivent prendre part, de manière équitable et dans une juste mesure, aux besoins croissants de financement des mobilités des Régions. Les recettes issues des voyageurs couvrent actuellement 25 % des charges relatives au TER. Les clients occasionnels apportent 75 % de ces recettes (25 % pour les abonnés). La liberté tarifaire pourrait permettre la mise en place d'une tarification différenciée par ligne TER. Une ligne à forte fréquentation domicile-travail assurée par une offre cadencée ferait davantage appel à la contribution financière des usagers par rapport à une ligne secondaire.



Les recettes engendrées permettraient de financer l'investissement de nouvelles lignes TER dans une dynamique d'aménagement et d'attractivité des régions.

L'équilibre des comptes TER doit aussi être recherché par l'augmentation des recettes via le développement de l'offre ferroviaire et l'amélioration de l'accessibilité aux gares : création de pôles multimodaux et de parkings. Nous défendons une politique harmonisée entre les différentes échelles pour éviter des concurrences entre AO et permettre le meilleur service au public.

Dans les mécanismes conventionnels, les AOM réclament des pénalités significatives, pour faire levier sur la qualité de service. L'UNSA est favorable à l'élaboration d'indicateurs de production reflétant la réalité dans un souci d'amélioration et non pour pénaliser l'exploitant. Un système de bonus/malus avec des enjeux conséquents peut être incitatif. Mais un système de pénalités punitif et un objectif peu réaliste d'améliorations (comme celui de diminuer de 40 % le nombre de trains en retard par rapport à 2016 dans le nœud ferroviaire lyonnais) sont contre-productifs.

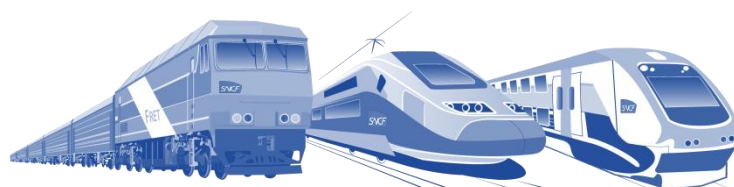
Il est primordial que la relation AOM/Exploitant soit collaborative, ne se limite pas à un engagement entre donneur d'ordre et exécutant et que SNCF Réseau soit consulté pour un avis préalable sur la faisabilité de l'offre.

En IDF, il faut mettre en cohérence la politique des transports et la politique du logement.

L'Île de France continue sa croissance démographique résidentielle et son développement économique, sans que la question de la cohérence globale entre lieux d'activités, lieux de résidences et organisation des transports ne soit clairement posée. Ainsi des bassins importants de population ne sont pas ou sont mal desservis, éloignant encore plus les personnes de leur lieu d'emploi et de l'appartenance à la "Citée" Parisienne.

L'état actuel du réseau Transilien, en termes d'infrastructures comme de matériels roulants, ne permet pas de répondre aux besoins des populations. Faute de qualité et de disponibilité, les franciliens recourent majoritairement aux transports routiers individuels, malgré la congestion du trafic et la pollution engendrée. Le STIF a toutefois décidé un investissement massif dans de nouveaux trains.

Le projet du Grand Paris Express va permettre une nouvelle densification et une meilleure répartition de la population en petite et moyenne couronne. Il peut donner à l'Île-de-France une nouvelle cohésion sociale et économique. Mais il faut aussi investir dans la régénération du réseau existant. L'État doit assumer ses responsabilités dans le financement de la rénovation du réseau ferroviaire d'Île de France. Compte tenu de l'impact économique des transports dans le Bassin Parisien, il est indispensable de sanctuariser les ressources financières et humaines dans le réseau pour obtenir une qualité de service acceptable. L'UNSA demande à ce que les projets soient priorisés et correctement calibrés sur les



zones à fortes demandes et mal desservies, quelle que soit la “capacité contributive” des voyageurs potentiels !

L'UNSA propose de mettre en place un observatoire de la mobilité pour centraliser et analyser les évolutions des offres, des déplacements et des coûts de transport pour les voyageurs des trains du quotidien. En effet, le client de l'opérateur est contractuellement l'Autorité Organisatrice. Le voyageur arrive en second plan. Il doit avoir les moyens de connaître les impacts des délégations de service public sur l'offre et le coût des transports pour faire ses choix et exercer ses droits d'utilisateur et de consommateur, dans l'accès à la mobilité.

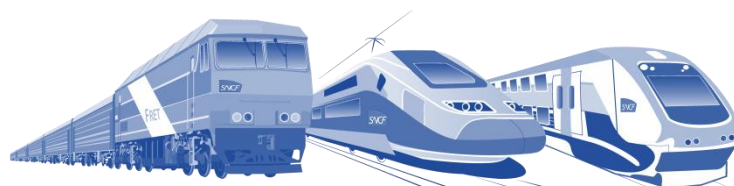
Fret : pour une concurrence loyale entre les modes.

L'UNSA partage le constat de l'État : la situation du FRET Ferroviaire n'est pas satisfaisante.

La recapitalisation de Fret SNCF en 2006 a conduit la France à ouvrir à la concurrence le Fret ferroviaire par anticipation, dès 2007, afin d'avoir l'aval de l'Union Européenne. Le volume transporté est passé de 50 GTK en 2006 à 34 GTK en 2010, avec une forte baisse lors de l'année 2008, avec principalement l'abandon des trafics relatifs aux wagons isolés, transférant ainsi un potentiel de 600 000 wagons sur la route. Après ce choc de 2008, le volume transporté s'est stabilisé, remontant même de 5 % entre 2012 et 2013. Pour autant, les annonces gouvernementales (Grenelle de l'environnement notamment) de mesures qui devaient favoriser le report modal ont échoué, les « plans d'actions » successifs n'ont jamais été appliqués ou alors, de façon parcellaire. L'objectif d'augmenter la part modale du Fret ferroviaire à 25 % en 2018 ne sera jamais atteint. En 2016, la baisse du trafic était de l'ordre de 5% avec des motifs multiples (baisse des trafics lourds, rendements agricoles très faibles, mouvements sociaux, qualité déplorable des sillons...). Le trafic de fret ferroviaire s'est replié sur les transports les plus pertinents, abandonnant le différentiel à la route qui reste le principal concurrent des Entreprises Ferroviaires.

Pour l'UNSA, afficher une volonté de report modal ne suffit pas. Il faut l'accompagner d'une véritable politique pour le transport ferroviaire. En ne prenant pas ses responsabilités dans la gestion de la dette du système ferroviaire, l'Etat bride le développement de ce mode de transport et celui du Fret en particulier. L'UNSA regrette l'autorisation des poids lourds de 44 tonnes ainsi que l'abandon de l'écotaxe qui aurait été un véritable levier pour, entre autres, financer et maintenir le réseau capillaire et les voies de services, éléments primordiaux pour le Fret ferroviaire.

Pour le Fret, la politique du « tout en camion » est irresponsable. Le développement du marché unique européen s'est appuyé sur la réduction des coûts du transport routier longue distance en laissant émerger une forme de



dumping social. Le fret ferroviaire est, au même titre que les salariés français du transport routier, une victime collatérale de cette politique.

La libéralisation du FRET ferroviaire n'a pas endigué son déclin, tout en provoquant des dégâts écologiques et sociaux considérables.

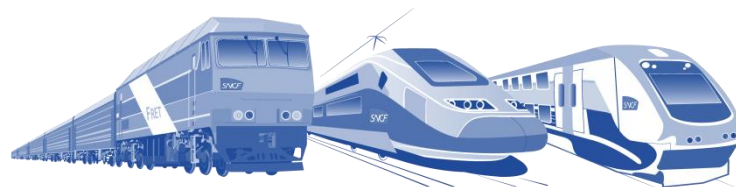
Fret SNCF a perdu 60 % de ses effectifs et le Fret Ferroviaire a laissé à l'abandon une grande partie de ses outils (Triages, voies de services, lignes capillaires). L'État doit changer de stratégie et agir pour rééquilibrer la concurrence entre le routier et le ferroviaire. L'UNSA est consciente que ce chantier est considérable. Il passe par la prise en compte par la Nation des besoins des territoires et des entreprises industrielles, ainsi que du gain socio-économique qu'apporte le Fret ferroviaire. De même les politiques portuaires pourraient mieux s'articuler avec le mode ferroviaire. Au-delà du Fret ferroviaire marchand, l'UNSA estime nécessaire de favoriser l'émergence d'une forme de « service public du Fret » apportant des réponses concrètes aux objectifs de baisse de l'émission de gaz à effet de serre et aux problèmes de saturation et de congestion du réseau routier. Les autoroutes ferroviaires, qui peinent à trouver un modèle économique stable, seraient une belle vitrine de mise en œuvre de cette politique.

Certains se félicitent de la bonne santé de VFLI, filiale de Fret SNCF. Cependant, les rapports entre Fret SNCF et sa filiale sont loin d'être clairs et VFLI bénéficie parfois de choix stratégiques de sa maison mère dans le cadre de l'attribution des marchés. La situation la plus significative de la santé économique des Entreprises Ferroviaires privées est celle d'Euro Cargo Rail qui a mis en œuvre un plan social drastique, malgré un cadre social plus avantageux pour l'entreprise que celui de Fret SNCF. L'UNSA prend en compte les arguments sur le cadre social des entreprises ou le statut des salariés. Mais ce ne sont pas les causes principales des problèmes économiques rencontrés par les entreprises ferroviaires de fret. Une filialisation de Fret SNCF permettrait une éventuelle recapitalisation, mais elle ne réglerait pas le fond du problème de compétitivité par rapport au principal concurrent : le transport routier.

Améliorer la qualité de service et donner de la visibilité sur la tarification du réseau.

L'augmentation des péages, validée par l'Etat dans le plan de performance de SNCF Réseau, est dangereuse pour toutes les entreprises de fret ferroviaire dans l'état actuel des conditions de concurrence avec le mode routier. Sont prévues :

- une modification du mode de facturation des sillons (dès 2018), à la Tonne/km au lieu du Train/km, qui ne permettra plus aux Entreprises Ferroviaires d'optimiser le remplissage des trains,
- une modification du tarif d'utilisation des voies de service qui va doubler d'ici 2019.



La ministre des Transports partage ce constat en indiquant :

« Pour l'instant, l'État prend en charge une partie de ces péages, par la « compensation fret », qui représentera 79 millions d'euros en 2018. Mais cette compensation devrait progressivement diminuer. L'équation deviendra donc de plus en plus compliquée pour le fret, si l'on n'élabore pas de stratégie globale pour le défendre face à la route ».

S'agissant du service fourni par SNCF Réseau, la qualité des sillons pour le transport de marchandises est mauvaise. Les travaux importants sur le réseau impactent principalement les sillons de grands parcours en particulier la nuit. Il est indispensable de trouver des financements pour les investissements structurants (gabarit des tunnels, voies d'évitement pour les trains de grande longueur, électrifications...) qui permettraient à SNCF Réseau de mieux organiser son exploitation sur les grands axes de transports de marchandises. La mauvaise qualité des sillons empêche les entreprises ferroviaires d'apporter le niveau de qualité de service et de fiabilité demandés par les chargeurs.

Garantir une bonne irrigation des territoires.

Le manque de financement pour la régénération et l'entretien du réseau capillaire pourrait provoquer la fermeture de plusieurs centaines de kms de lignes secondaires ! Les solutions suggérées reposent sur la bonne volonté des acteurs locaux (Régions, Chambres de Commerce, Industriels...) qui se verraient transférer ces lignes sous diverses formes (Gestion régionales, concessions...) pour favoriser le développement d'opérateurs ferroviaires de proximité. Ces solutions locales et ces transferts à terme, s'ils présentent un intérêt certain, ne permettent pas une vision globale d'aménagement du territoire que défend pourtant la Ministre des Transports. Quant à la relance du wagon isolé, l'UNSA-Ferroviaire est perplexe. Fret SNCF a abandonné 60 % de son volume depuis 2008.

Améliorer la performance dans l'intermodalité et promouvoir des innovations technologiques adaptées au transport de marchandises.

Le Gouvernement a ouvert des pistes pour développer le mode combiné afin de favoriser un transfert modal de la route vers le rail. L'UNSA considère que les autoroutes ferroviaires sont un service offert aux transporteurs routiers, plus qu'un véritable transfert modal. Cependant, même si ce mode souffre d'un ratio *énergie dépensée/tonne transportée défavorable*, il est tout de même plus respectueux de l'environnement que le transport par la route.

Le transport de conteneurs est plus pertinent. Il permet un enchaînement Mer, Fluvial, Fer, Route. Il permettrait de réaliser du porte à porte d'une façon



rationnelle et optimisée à condition d'investir pour traiter les problèmes récurrents qu'il rencontre :

- plateformes multimodales en nombre insuffisant ou mal implantées),
- mauvaise adaptation des ports français au mode ferroviaire,
- déficit de coopération entre les différents modes de transport dans les Hubs multimodaux,
- trains du transport combiné particulièrement impactés par la mauvaise qualité des sillons,
- réseau ferroviaire inadapté aux gabarits du transport combiné et gestion compliquée des trains de plus de 750 mètres.

L'UNSA-Ferroviaire est favorable à la mise en œuvre d'innovations technologiques pour moderniser le transport de fret :

- la réduction du bruit des circulations ferroviaires (roulement, freinage) est un élément important pour éviter que les riverains s'opposent à la circulation des trains de fret,
- le projet de « wagon connecté » permettra de fiabiliser la production et de rendre un meilleur service aux clients en géo-localisant le fret transporté. En effet, le suivi des circulations sur le réseau français est peu performant. SNCF Réseau est très en retard sur ses homologues Italiens, Belges et Allemands.

En conclusion, L'UNSA, comme la Cour des Comptes, constate que les politiques publiques des dix dernières années ont été particulièrement favorables au transport routier, malgré un affichage en faveur du report modal vers le ferroviaire. L'Etat, doit s'impliquer et investir pour développer le fret ferroviaire et inverser les sens du transfert modal. C'est une question de vie ou de mort pour le transport ferroviaire de marchandises.

Enfin, il faut s'appuyer sur l'expérience de l'ouverture à la concurrence du fret pour éviter les mêmes erreurs et les mêmes conséquences dans le transport de voyageurs.



Trouver un modèle économique soutenable pour le réseau ferroviaire.

La reprise de la dette de SNCF Réseau est l'élément indispensable du retour à une performance économique et financière durable du secteur ferroviaire.

Permise par les textes européens depuis la 1^{ère} directive du secteur en 1991, et jamais mise en œuvre en France, cette reprise de la dette serait juste la mise en œuvre du principe du “décideur / payeur” : l'Etat a longtemps considéré SNCF, puis RFF, puis SNCF Réseau comme de simples opérateurs en matière d'investissements sur le réseau. La dette de l'État doit donc revenir à l'État. Le montant de reprise doit prendre en compte la dette “historique” du secteur mais aussi ce que l'on pourrait qualifier de dette « grise », à savoir la dette soi-disant couverte par des flux de trésoreries mais qui se révèlent très éloignés des montants initialement prévus car les hypothèses prises en compte pour valider ces projets ont été fixées par des considérations plus politiques qu'économiques. Ainsi, le calcul de reprise de la dette doit prendre en compte ces projets structurellement déficitaires pour SNCF Réseau (lignes nouvelles et Contrat de Plan État-Région).

Les économies de frais financiers liées à une reprise de dette, couplées aux efforts de productivité prévus au contrat de performance, aux subventions promises et au niveau de recettes de péages doivent permettre de ne pas créer de la nouvelle dette sur les dépenses de maintenance, et les investissements de rénovation et de modernisation. Cependant il faudra prévoir des sources de financement adéquates sur les investissements de modernisation type ERTMS ou sur la mise en conformité (accessibilité) et une application très stricte de la « règle d'or » des projets de développement afin d'éviter les contournements de l'esprit de cette règle de prudence et de générer à nouveau un accroissement de la dette.

La reprise de la dette dite « historique » doit s'accompagner d'un mode d'amortissement dynamique afin d'y traiter correctement la dette « grise » qui devra y être incorporée afin de ne pas renouveler un « effet dette non amortissable » au sein de SNCF Réseau.

L'UNSA-Ferroviaire sera attentive à ce que la reprise de la dette ne soit pas l'occasion de poser de nouvelles contraintes sur le corps social cheminot. En effet, la dette n'est pas celle des cheminots mais la conséquence des décisions de l'État.

Dans une bonne gouvernance, le rôle de l'Etat est de définir le périmètre, la consistance et la qualité du réseau et de donner les moyens de réussite à SNCF Réseau. La bonne exécution du contrat de performance, une vision budgétaire pluriannuelle et une liberté de gestion sur la politique de programmation des investissements garantiront un modèle économique pérenne. La réussite de SNCF Réseau passe aussi par la maîtrise d'ouvrage des projets. Sans remettre en cause



le respect, à priori, des délais et des coûts dans les projets conduits en PPP (Partenariat Public Privé), l'UNSA-Ferroviaire demande une analyse à plus long terme, concernant le partage des risques entre public et privé, et les coûts cachés : rémunération des capitaux plus élevée, garantie financière, gestion de la contractualisation et des "claims", continuité d'exploitation en cas de défaillance du concessionnaire...

Pour des péages d'infrastructure équitables et transparents.

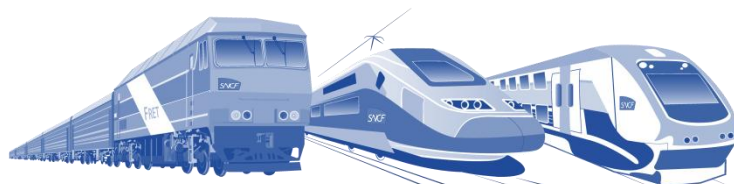
Le péage d'infrastructure issu de la séparation comptable entre Gestionnaire d'infrastructure et Opérateur voulue par l'Union Européenne a connu plusieurs évolutions conceptuelles. D'un prix égal au coût marginal social à l'origine, il a évolué avec le développement du réseau que ce soit la régionalisation ou la création de lignes nouvelles, afin de couvrir, en partie, les coûts d'exploitation et suivant les dernières évolutions validées d'en couvrir à terme le coût complet. A cette logique de couverture du coût des circulations pour financer l'entretien, la maintenance et la rénovation, il faut ajouter que les péages participent au financement, par anticipation, des projets de développement. Comme tout "prix" il est ainsi incitateur d'un usage rationnel et équilibré du réseau afin de permettre un usage multiple et mixte de la capacité du réseau. Ainsi toute variation de péage, influe non seulement sur le coût des circulations actuelles, mais aussi sur l'équilibre financier des projets réalisés. En effet, la participation financière de Réseau a été calculée suivant une chronique de 20 à 50 ans préalablement définie des recettes de péages et sur la capacité future de financer.

Toute modification de la chronique de péages par rapport à celle prévue lors de la validation du projet générera, si elle n'est pas compensée, une nouvelle dette « grise » dont la cause est une modification externe sur une des principales hypothèses.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, il faut laisser visible et transparent le vrai coût du réseau. Pour autant sa couverture ne doit pas forcément être uniquement assurée par les redevances versées par les opérateurs. A celles-ci, doit être ajoutée une ressource complémentaire, fléchée et pérenne au nom des objectifs décidés par la puissance publique en matière d'aménagement du territoire, de développement territorial et de la transition écologique.

Pour les TGV, dans un secteur qui sera ouvert à la concurrence, probablement en open access, ce double objectif se traduit par une structure de péage en 3 niveaux :

- une redevance couvrant le coût variable (obligation européenne),
- une redevance permettant de couvrir le coût complet de l'infrastructure afin de donner un vrai signal prix sur le coût de celle-ci,
- une redevance de péréquation (via le réseau) qui permet d'adapter le niveau de péage de chaque marché à sa rentabilité et viser un niveau de marge uniforme



quel que soit le marché. Il s'agit ainsi d'éviter que la concurrence se focalise uniquement sur les dessertes très rentables et laisse à l'opérateur public la gestion des dessertes déficitaires. Cette redevance permettrait d'introduire une notion de bénéfice raisonnable : un opérateur aurait la même marge quel que soit le marché desservi. Les marchés les plus rentables payant cette redevance, et les marchés peu rentables verraient leurs péages (issus des deux premières redevances) diminuer. Le péage « négatif » serait ainsi financé par les dessertes rentables, mais comme ces dernières ne sont pas suffisantes (cf. la couverture du coût complet actuel et respect de la condition "si le marché le permet"), une ressource complémentaire serait nécessaire. Nous proposons de la prélever sur la fiscalité des transports carbonés et de la flécher pour en garantir la pérennité.

Le système que nous proposons a pour vertu de montrer la totalité des coûts aux différents acteurs, tout en s'adaptant à la réalité du marché, et en n'incitant pas un nouvel entrant à capter uniquement les bénéfices des relations rentables. En outre, ce système permettrait d'éviter qu'une baisse forcée des péages (comme celle qui a eu lieu en Italie) pour favoriser la concurrence ne pèse que sur le GI. Ici cela serait les modes carbonés qui participeraient à la compensation.

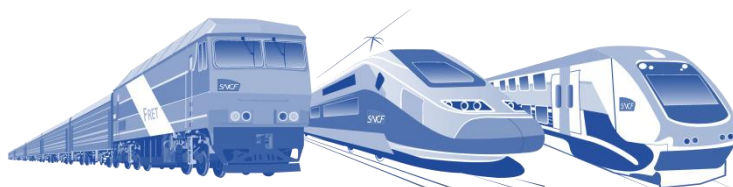
Pour les TER, le système de péage doit se limiter à un binôme strict, afin d'inciter au développement de l'offre :

- une redevance couvrant le coût marginal,
- une redevance d'accès (RA) fixe.

Pour responsabiliser les AOM sur la consistance de leur réseau régional, la RA doit être décentralisée et payée par celles-ci. La tarification doit être basée sur des coûts économiques (et non comptables) pour prendre en compte la spécificité du secteur où les investissements sont réalisés sur une très longue durée.

L'UNSA-Ferroviaire propose enfin qu'une réflexion soit conduite, dans le cadre de la préparation de la loi d'orientation sur les mobilités, sur l'utilisation qui a été faite par l'ARAFER du pouvoir d'Avis conforme qui lui a été donné par la loi du 4 août 2014 portant réforme du ferroviaire.

- Les avis conformes de l'ARAFER doivent-ils être recentrés uniquement sur les aspects législatifs et réglementaires ou bien être prescripteurs et décisionnaires sur la politique de tarification du réseau ?
- Faut-il rendre obligatoire, avant toute modification de tarification des sillons, une étude d'impact approfondie, pour que toutes les parties prenantes prennent conscience des effets ?
- L'ARAFER doit-elle ouvrir davantage son recrutement (collège et services) pour mieux appréhender la situation réelle de la gestion des entreprises qu'elle régule ? (cf exemple de la CRE et l'ARCEP)
- Faut-il étendre le périmètre de compétences de l'ARAFER pour limiter les distorsions de concurrence entre modes de transport et avoir ainsi une régulation uniforme ?



Ouverture à la concurrence du transport de voyageurs.

L'UNSA-Ferroviaire n'est pas favorable à l'ouverture à la concurrence des transports de voyageurs.

Nous considérons que la multiplication des acteurs sur une infrastructure de transport guidé n'est de nature à améliorer ni son efficacité, ni son niveau de sécurité, ni ses performances économiques. Nous avons néanmoins la volonté d'anticiper plutôt que de subir. Nous nous préparons à la concurrence en examinant le fonctionnement dans les transports européens et le transport urbain.

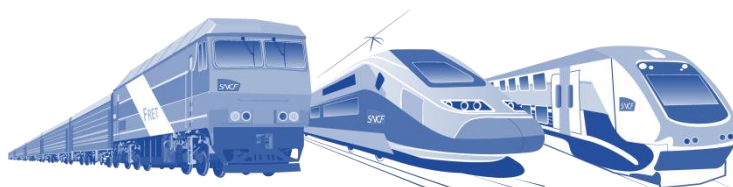
L'UNSA est attentive aux très fortes exigences de transparence comptable et financière des AOM. Si ce niveau d'exigence devait conduire SNCF Mobilités à mettre en place une filiale par contrat TER, comme cela se pratique dans le transport urbain, l'ouverture à la concurrence pourrait prendre un tour social explosif.

L'organisation et la maintenance des matériels roulants est importante pour la sécurité des circulations.

La qualité de la maintenance des matériels roulants concourt à l'optimisation de la sécurité des circulations, à une haute fiabilité du système ferroviaire, à la maîtrise globale des coûts de production.

La Direction du Matériel est dimensionnée pour assurer l'entretien de l'intégralité du parc de SNCF Mobilités, qu'il soit géré sous convention ou en contrat de service. L'outil industriel humain et technique, assurant la maintenance, trouve sa pertinence et sa rentabilité dans la capacité de traiter un volume conséquent, en réalisant d'importantes économies d'échelle tant au niveau des achats, que des investissements, de la formation, de l'ingénierie, de la logistique etc. Morceler la charge altérerait les conditions économiques du service. Forte de plus de 70 lieux de production, dont 40 établissements de maintenance répartis sur le territoire, assistés par des entités supports telles l'Agence d'Essais Ferroviaires, le Centre d'Ingénierie Maintenance, le Centre de Logistique Industrielle et le Centre de Formation Technicampus, le Domaine Matériel SNCF et ses 20 000 agents ont l'ambition d'être « le prestataire » de service de l'ensemble des Entreprises Ferroviaires.

L'UNSA est préoccupée par l'avenir des centres de maintenance du matériel roulant et de leurs salariés face aux projets de certaines régions de proposer aux entreprises ferroviaires un package complet (ROSCO) allant de la vente à la location, avec option d'achat jusqu'aux contrats d'entretien.



Assurer un haut niveau de Sûreté

Les autorités françaises ont publié le 10 juillet 2015 un décret relatif aux prestations de sûreté fournies par le service dédié de la SNCF : la Surveillance Générale (SUGE). Ainsi, dans le cadre de la réforme ferroviaire et de l'ouverture du marché ferroviaire français, la SUGE peut proposer ses prestations à SNCF Réseau et SNCF Mobilités, mais aussi à toutes les autres entreprises ferroviaires utilisatrices du Réseau Ferré National (Thalys, Thello Lyria...). C'est son savoir-faire et sa connaissance unique du domaine ferroviaire qui confère à la SUGE une plus-value par rapport aux sociétés de sécurité privées « low cost » qui voudraient la concurrencer. Le contexte sociétal difficile ou encore le risque important d'attentats doivent inciter les transporteurs à choisir la qualité des prestations uniques et encadrées par la loi de la Surveillance Générale.

Le plan de transport contractualisé entre l'Autorité organisatrice et le transporteur doit être compatible avec la consistance et les performances du Réseau.

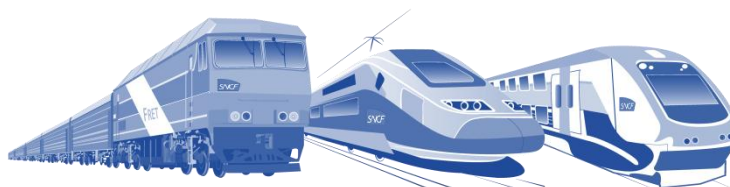
Afin d'éviter des réponses à appel d'offres peu réalistes et les inévitables déconvenues qui surviendraient à la suite de réajustements de sillons dans un temps trop contraint, l'UNSA demande qu'une consultation préalable de SNCF Réseau soit incluse dans le processus de réponse à l'appel d'offres et qu'un délai réaliste soit institué entre l'attribution du marché et le démarrage du contrat pour mettre en œuvre les réajustements nécessaires dans les graphiques de circulation. En Allemagne, ce délai est de deux ans.

Conditions de Transfert des salariés

L'UNSA considère que le traitement social des personnels est un élément vital en cas de changement d'opérateur.

Les agents de SNCF Mobilités doivent faire face à une double mutation : les inévitables restructurations des métiers, liées à l'ouverture à la concurrence, et celles liées à la montée en puissance très rapide du digital. Il est indispensable de donner une visibilité sur leur avenir aux salariés qui voient leurs références de service public et de solidarité liées à une forte culture d'entreprise brutalement remises en cause.

Le transfert des salariés doit être clarifié en toute objectivité, tant pour les entreprises que pour les salariés, avant toute mise en œuvre d'ouverture à la concurrence. Compte tenu du monopole détenu par l'opérateur historique, dans une première phase, le transfert n'est envisageable que de l'opérateur historique vers de nouvelles entreprises. Il convient toutefois de s'inscrire dans une vision à long terme où des entreprises « non GPF SNCF » perdraient des marchés au bénéfice du GPF SNCF.



Périmètre des agents concernés.

Tous les personnels incluant la production, les services supports (communication, distribution, RH, marketing, ...) et l'encadrement contribuant à la réalisation de la production et du service doivent être concernés.

La définition des personnels concernés devra être annexée à l'appel d'offres de la convention AOM/Prestataire.

Dans le cadre de la défense du corps social homogène des cheminots, un vrai parcours professionnel et social doit être garanti pour l'ensemble des agents quelle que soit l'entreprise prenante. Le savoir-faire, la qualité des profils cheminots et le transfert des compétences sont vitaux pour garantir un haut niveau de sécurité dans le secteur du transport ferroviaire.

La concurrence ne doit pas reposer sur les seuls aspects sociaux, ce qui engendrerait une dégradation du secteur ferroviaire préjudiciable pour les usagers, l'économie du secteur et le niveau de sécurité.

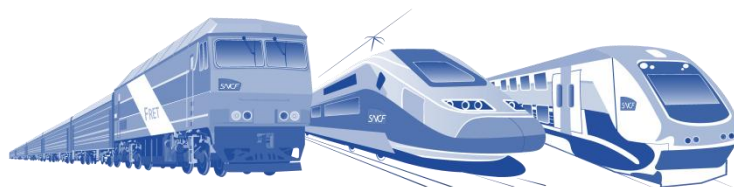
Conditions réglementaires et conventionnelles du transfert.

Pour que le transfert puisse se réaliser sans heurts sociaux majeurs, il importe que les règles sociales soient cadrées précisément par la loi, laquelle doit notamment affirmer les obligations incontournables du repreneur issues du droit statutaire (comme la protection sociale, la garantie de réintégration du salarié au sein du GPF SNCF en cas de licenciement économique, le régime spécial de retraite, etc.).

En application de l'ordonnance relative au renforcement de la négociation collective, ces règles seront complétées par les négociations conventionnelles définissant les modalités selon lesquelles la poursuite des contrats de travail est organisée entre deux entreprises lorsque les conditions d'application de l'article L 1224-1 ne sont pas réunies.

L'articulation Loi / Convention de transfert permettrait aux salariés de bénéficier d'un parcours professionnel choisi, leur permettant d'évoluer dans des entreprises différentes. Les salariés garderaient le socle des spécificités garanties par la loi (Caisse de prévoyance et de retraite, retraites, Facilités de Circulation ...) et bénéficieraient des règles sociales négociées lors de l'accord de transfert.

En tout état de cause, l'emploi devra être préservé sur le bassin d'emploi.



Caractère obligatoire du transfert.

L'UNSA est très attachée à la garantie de l'emploi découlant du Statut de cheminot.

Dans une entreprise de service comme le transport ferroviaire, la masse salariale représente près de 37 % (en 2016) de la charge et constitue de facto une part importante des dépenses de l'entreprise. Il nous semble difficile d'imposer le maintien de la charge salariale à l'entreprise qui perd un marché, cette méthode entraînerait à terme une augmentation des coûts des services gardés par l'entreprise cédante et par là-même la perte de nouveaux marchés. Toutefois, nous considérons que le salarié doit rester maître de ses choix et de son parcours professionnel. Au regard de la taille du GPF SNCF (150000 salariés) qui détient aujourd'hui le monopole et compte tenu des délais de réponse aux appels d'offres, les premiers transferts exclusivement dans le sens GPF SNCF vers nouvelles EF doivent permettre aux cheminots de se positionner sur un choix de transfert vers la nouvelle EF, mais également préserver la possibilité d'une mobilité géographique ou professionnelle au sein du GPF. Cette disposition pourrait être intégrée dans le processus GPEC en phase de négociation dans le GPF SNCF.

Conditions sociales du transfert.

Comme évoqué plus haut, même si dans un premier temps les transferts iront uniquement dans le sens GPF SNCF → EF, on ne peut exclure du texte législatif le schéma inverse. Notre positionnement syndical s'inscrit clairement sur le fait que la concurrence ne doit pas se faire sur le dos des salariés.

Par conséquent, nous considérons que ces transferts ne doivent pas être source de réduction des droits.

L'accord négocié à l'occasion du transfert abordera l'ensemble des thèmes sociaux non repris dans la loi. A minima, et dans la mesure où la loi ne les reprendrait ou ne les préciserait pas, doivent être intégrées dans la négociation la question des parcours professionnels, de la promotion, les conditions de l'évolution individuelle de la rémunération, y compris la prise en compte de l'ancienneté et les clauses spécifiques de contrat (comme la mobilité, la clause de retour...).

Il importe que le salarié puisse décider de son parcours professionnel en toute connaissance de cause : il devrait donc pouvoir identifier clairement les caractéristiques sociales existant dans la nouvelle entreprise, dans un document additionnant les apports : Loi + Convention collective + accord de transfert + accords collectifs en vigueur dans la nouvelle entreprise + autres aspects des dispositions assimilables au règlement intérieur.

En tout état de cause, les règles retenues et appliquées pour le transfert et la réintégration doivent être les mêmes pour le personnel contractuel du GPF que pour le personnel statutaire (Cadre Permanent).



Pour garantir la pérennité des spécificités liées au statut des personnels, il conviendra de préciser que le transfert sera neutre en termes de protection sociale pour les personnels concernés.

Des priorités majeures doivent être prédéfinies. La première concerne la retraite. Les droits à pension, d'ancienneté, proportionnelle et de réforme, font partie du contrat social.

Concernant les cotisations sociales retraite :

L'Entreprise historique verse de plus une cotisation retraite appelée T2 pour financer les droits spécifiques de retraite du régime spécial. Son pourcentage est fixé pour 2017 à 13,84 %. Ce taux a progressé de deux points entre le mois d'avril et le mois de mai 2017, de façon arbitraire par la tutelle, sans aucun fondement précis relatif aux spécificités du régime spécial, pour des seules raisons budgétaires. Cette décision vient grever d'autant la compétitivité de l'Entreprise. Le maintien dans son intégralité des droits à la retraite suppose qu'une structure ad hoc refacture cette cotisation retraite T2 aux entreprises ferroviaires prenantes.

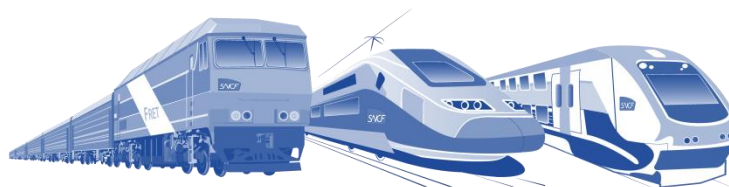
L'UNSA propose que la CPRP SNCF devienne l'acteur central en matière de collecte des droits sociaux.

Concernant l'assurance maladie, le transfert ne doit pas avoir d'impact sur le droit constant. Dans ce cadre, il conviendra de trouver une solution pour isoler les salariés transférés de la couverture complémentaire obligatoire de l'Entreprise ferroviaire prenante.

Les personnels contractuels transférés devraient pouvoir choisir entre la protection complémentaire obligatoire du GPF ou celle de l'entreprise ferroviaire prenante. Si le salarié opte pour conserver la complémentaire santé et prévoyance du GPF SNCF l'entreprise prenante devra prendre en charge la cotisation patronale. Les salariés au statut doivent garder la possibilité offerte par l'article 2 du statut, partie indissociable des droits spécifiques du salarié en matière d'assurance maladie. A ce titre, la cotisation versée par le GPF SNCF, pour la médecine de soins s'élève à 1,28 % de la rémunération mensuelle. Pour cette partie de l'assurance maladie, un droit d'option peut être proposé au salarié transféré. Le salarié doit pouvoir, en toute connaissance de cause, prononcer un choix pour sa couverture de l'assurance maladie. En revanche, en cas de retour il doit pouvoir bénéficier, toujours en connaissance de cause, du régime de prévoyance lié au statut.

Le suivi de la médecine du travail doit être réalisé par les Services Médicaux du GPF SNCF.

Il en est de même, le cas échéant, pour la médecine d'aptitude : la visite médicale d'aptitude serait assurée par les Centres Ferroviaires d'Aptitude Sécurité (CFAS) du GPF SNCF et facturée à l'entreprise prenante.



Trois autres points méritent une attention particulière :

Dans le cadre des obligations légales, le GPF SNCF verse une contribution au Fonds d'Action Sanitaire et Sociale géré par l'Entreprise : ce taux est de 1,1 %. Les cheminots au statut transférés doivent conserver le chemin du droit pour toutes les prestations de l'Action Sociale du GPF SNCF.

Le GPF SNCF conserve une spécificité pour orienter prioritairement la collecte du 1 % logement vers sa filiale ICF-Habitat. La contribution patronale pour le logement de l'entreprise prenante devra être isolée afin de trouver un moyen (structure ad hoc) pour l'affecter à la PEEC (Participation des Employeurs à l'Effort de Construction) du GPF SNCF. Les cheminots transférés doivent pouvoir conserver l'accès à l'espace logement du GPF SNCF pour faciliter le traitement de leur demande de logement. Au-delà de la PEEC, les salariés transférés, au statut et les contractuels, doivent conserver les droits aux différentes aides au logement dès lors qu'ils ont été éligibles aux dispositions de l'accord RH 00934. Ces éventuelles aides doivent être supportées par les entreprises ferroviaires prenantes. Le cautionnement dans le cadre d'un prêt immobilier resterait possible pour le salarié transféré et se ferait par la prise en charge financière de l'entreprise cédante.

Enfin, en cas de fin d'activité professionnelle d'un salarié au statut transféré, l'entreprise prenante devrait au prorata participer financièrement au versement de l'allocation de fin de carrière, voire abonder celle-ci selon les règles en vigueur dans l'entreprise ferroviaire prenante, au prorata de la durée de l'activité professionnelle réalisée dans cette entreprise ferroviaire.

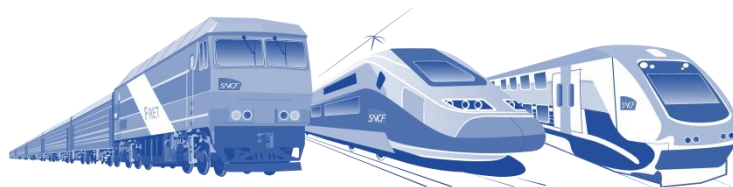
Conditions de retour d'une EF vers le GPF SNCF.

Cette question soulève la particularité d'un ancien cheminot à STATUT SNCF parti dans une Entreprise Ferroviaire (EF) et qui reviendrait dans le GPF SNCF. Une continuité dans le parcours du salarié est indispensable. Compte tenu de l'allongement des carrières, cette disposition est indispensable. A minima, le droit de retour devrait être imposé par la loi dans l'hypothèse où un licenciement économique du salarié transféré serait envisagé. Une clause d'option de retour dans l'entreprise possible dans la première année de présence dans la nouvelle entreprise pourrait utilement accompagner la clause minimale légale, ainsi qu'une clause permettant au salarié un retour selon les circonstances de la vie.

Concernant la thématique de la protection sociale, et afin d'en garantir la traçabilité, l'UNSA-Ferroviaire préconise que la Caisse de Prévoyance et de Retraite (CPRP) SNCF devienne caisse de branche du secteur ferroviaire.

Pour l'UNSA-Ferroviaire, il serait inacceptable que ce transfert potentiel soit synonyme d'une réduction de rémunération et d'acqis sociaux.

Enfin, la RSE (Responsabilité Sociale des Entreprises) qui regroupe l'ensemble des pratiques mises en place dans le but de respecter les principes du développement durable (social, environnemental et économique) doit être considérée comme "élément structurant".



Positionnement Gares & Connexions.

La Branche Gares & Connexions est actuellement positionnée au sein de l'EPIC Mobilités avec les transporteurs (TGV, TER, Intercités, Fret SNCF, Géodis,...). Aux yeux du régulateur (ARAFER) et des transporteurs concurrents au groupe SNCF, la Branche G&C, même si elle est autonome et équitable, ne peut être maintenue pour des raisons de risque de conflit d'intérêts. Rappelons que les investissements importants de G&C sont soumis à l'approbation de l'EPIC de tutelle ce qui prouve bien la fragilité du dispositif actuel.

L'autre point qui pousse à sortir de l'EPIC Mobilités est le fait que Gares & Connexions va voir ses recettes diminuer. Les Régions, en fusionnant, attendent une baisse de leur facture et les transporteurs actuels, confrontés à la concurrence qui va arriver vont devoir adapter leur desserte à la baisse, pour résister à la concurrence qui va les attaquer sur les segments les plus rentables de leur offre. Pour se développer, Gares & Connexions doit donc mieux valoriser le flux des 10 millions de clients qui fréquentent les gares tous les jours. En proposant les services adaptés aux voyageurs et aux habitants du quartier, Gares & Connexions a la volonté d'apporter un dynamisme et un rayonnement nouveau que son directeur général qualifie de « City booster ». En investissant dans les gares, on entretient le patrimoine, on améliore le sentiment de confort et on favorise la consommation. Gares & Connexions doit donc lever des fonds pour accélérer son développement.

On comprend aisément que le scénario d'un rattachement à l'EPIC Réseau devient impossible. L'impasse financière dans laquelle se trouve cet EPIC ne permet pas de lui rattacher des branches gourmandes en investissements. Récemment les deux Présidents Pépy et Jeantet ont évoqué le scénario d'une Société Publique des Gares, qui présente l'intérêt d'apporter l'autonomie financière dont a besoin la Branche. Son point de rattachement serait, par défaut, l'EPIC Siège SNCF.

Quelle structure ? Une Société anonyme à capitaux publics ou un EPIC ? Cette filialisation pose directement la question du statut des cheminots. On comprendrait mal que cette mission de service public soit privatisée dans l'hypothèse d'une SA. Cela ferait un peu désordre.

Au regard de l'ensemble de ces éléments, l'UNSA considère que la création d'un quatrième EPIC permettrait d'apporter l'indépendance attendue par le régulateur, l'autonomie financière indispensable à son développement et le maintien d'un facteur fort de cohésion sociale par la pérennisation du statut, véritable ADN du cheminot. L'UNSA revendique le maintien de ce contrat moral qui unit la SNCF et ses agents.

L'UNSA est favorable à la constitution d'une Société Publique des Gares, EPIC du Groupe Public Ferroviaire.



AUTO
nome

*plus
qu'un
syndicat...*

**Posi
tif**

**effi
CACE**

