



Premier ministre

Service Communication

Hôtel de Matignon, le 7 mai 2018

Discours de M. Edouard PHILIPPE, Premier ministre

**et de Mme Elisabeth BORNE, ministre auprès du ministre d'Etat,
ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des Transports**

**Entretiens avec les organisations syndicales
« réforme ferroviaire »**

Lundi 7 mai 2018

Seul le prononcé fait foi

Nous venons de recevoir avec la Ministre des Transports les 5 confédérations syndicales avec les fédérations de cheminots qui avaient demandé à me voir après le vote de la loi à l'Assemblée nationale.

J'ai d'abord voulu rappeler que le Gouvernement avait engagé une réforme pour la SNCF et pour les Français.

- Pour préparer l'entreprise à la concurrence, au bénéfice de tous les usagers du train : notre réforme vise à ce qu'il y ait plus de trains, des trains plus souvent à l'heure et au meilleur prix ;

- Sans retirer un sou d'argent public, et même au contraire en augmentant le soutien financier

Cette réforme pour le transport ferroviaire n'est pas une réforme contre les cheminots. De ce point de vue, je voudrais saluer le sens des responsabilités des cheminots. La grève est dure, elle est longue, mais les cheminots qui sont au travail font tout pour que l'information des usagers soit optimale et pour minimiser l'impact sur les Français.

Respecter les cheminots, ce n'est pas faire semblant que tout va bien : il faut regarder la situation de l'entreprise avec lucidité et elle n'est pas bonne.

J'ai donc rappelé aux organisations syndicales que le Gouvernement avait pris trois décisions, validées par l'Assemblée Nationale à une très large majorité, sur lesquelles il ne reviendra pas :

- l'ouverture à la concurrence, pour augmenter l'offre pour les usagers et améliorer la qualité de service ;
- la fin du recrutement au statut au 1^{er} janvier 2020, pour que la SNCF soit compétitive, notamment dans le contexte de l'ouverture à la concurrence ;
- le changement du statut de l'entreprise au 1^{er} janvier 2020, pour clarifier les responsabilités de chacun, unifier plus fortement le groupe ferroviaire et que la SNCF fonctionne mieux ;

Ces trois éléments forment d'ailleurs un ensemble cohérent. Ils sont au cœur du modèle mis en place partout en Europe continentale. C'est la voie de la raison et je réfute les caricatures de ceux qui cherchent à faire peur en parlant de privatisation ou de libéralisation sans foi ni loi.

Le Gouvernement ne reviendra donc pas sur ces grands principes. Je veux être très clair sur la fermeté que j'ai exprimée et que j'assume pleinement.

Cela ne veut pas dire qu'il n'y aurait plus rien à discuter. La fermeté n'interdit ni l'ouverture, ni la discussion. Les concertations qui ont déjà été menées ont été très utiles :

- La Ministre des transports a pu proposer au Parlement de passer des ordonnances à des dispositions législatives immédiatement applicables, notamment sur la concurrence et sur le statut de l'entreprise.
- Le Gouvernement a repris plusieurs amendements sur le sac à dos social ou l'ouverture à la concurrence qui avaient fait l'objet de propositions de certaines organisations syndicales.

J'ai donc invité les organisations syndicales à poursuivre le dialogue avec le gouvernement.

Le texte ne changera pas fondamentalement sur les trois points que j'ai mentionnés, mais il peut encore être finalisé. La porte de Mme la ministre reste ouverte et nous sommes prêts à discuter avec les organisations syndicales avant le passage au Sénat de certains amendements de finalisation. Elisabeth BORNE recevra les organisations syndicales qui le souhaitent, ce vendredi 11 mai. La ministre évoquera dans un instant certains de ces sujets d'amendement. Je retiens des échanges de ce matin qu'au moins 2 organisations syndicales ont fait état de propositions qui permettront de nourrir ces discussions.

J'ai également proposé aux organisations syndicales de nous réunir autour d'un objectif commun : celui de renforcer la SNCF avant l'ouverture à la concurrence. Pour cela, j'ai fait plusieurs propositions aux syndicats :

- Aller plus loin sur l'investissement. Nous investissons 3,6Md€ par an sur le réseau, 10M par jour. C'est le plus haut niveau depuis des années, mais c'est nécessaire et nous devons sans doute aller plus loin pour financer notamment des travaux de modernisation de la signalisation qui conditionnent la qualité de service et la régularité des trains.
- Investir sur les hommes et les femmes qui font vivre la SNCF. Je vais demander cet après-midi à la SNCF de préparer un plan ambitieux de formation et d'adaptation des compétences,

- Sur la reprise de la dette, j'ai indiqué que l'Etat prendra ses responsabilités. Le président de la République a annoncé que la reprise de la dette se ferait progressivement à partir de 2020. Reste à déterminer combien et comment. Mon objectif est que la reprise de dette permette au groupe public d'être à l'équilibre économique à la fin du quinquennat : à partir de 2022, la SNCF ne doit plus perdre d'argent chaque année ; cet objectif me semble un bon équilibre entre les intérêts du contribuable et les intérêts de l'entreprise. Il faut alléger les frais financiers et investir sur le réseau, c'est l'engagement de l'Etat. Il faut faire des économies, c'est la responsabilité de l'entreprise.

J'insiste pour que la SNCF réduise ses surcoûts par rapport à la compétition. Le rapport Spinetta a montré qu'ils s'élevaient aujourd'hui à près de 30%. C'est indispensable de les réduire. Pour les contribuables, parce que l'Etat ne va pas reprendre la dette si celle-ci se reconstitue inéluctablement. Et Pour l'entreprise, sinon elle perdra face à ses concurrents.

Je propose aussi une double garantie pour éviter que cette situation se reproduise à l'avenir :

- D'abord adopter des règles strictes, une « règle d'or », qui interdise un endettement excessif de la SNCF. C'est une règle de protection pour l'entreprise ;
- Par souci de sincérité, cette reprise de dette, sera clairement identifiée dans les comptes publics et fera l'objet d'un vote devant la représentation nationale.

Pour atteindre ces objectifs, le travail doit se poursuivre à plusieurs niveaux

**Discours de Mme Elisabeth BORNE, ministre auprès du ministre d'Etat,
ministre de la Transition écologique et solidaire, chargée des Transports**

Comme l'a dit le Premier ministre, il nous faut à la fois finaliser le projet de loi et nous assurer que les négociations d'entreprise et de branche avancent de façon efficace et équilibrée.

S'agissant des amendements, je suis prête à intégrer au projet de loi discuté au Sénat tous les amendements utiles à la réforme.

Je pense à quelques sujets essentiels.

Sur l'ouverture à la concurrence, dont nous avons défini le cadre, il nous faut notamment arrêter les conséquences pour les salariés en cas de refus de transfert vers un nouvel opérateur. Il reste également des points importants pour les Régions, comme le devenir du matériel roulant ou des centres de maintenance si un nouvel opérateur est choisi.

En matière d'organisation de la nouvelle SNCF, des questions restent à trancher, comme les modalités du rattachement des gares à SNCF Réseau, ou encore le positionnement dans le futur groupe des services de sûreté ferroviaire.

Il reste aussi à préciser certaines règles sociales liées à cette nouvelle organisation, par exemple sur l'organisation du dialogue social, la gestion des activités sociales ou encore les garanties en cas de filialisation.

Nous voulons enfin tirer les enseignements de la concertation menée ces deux derniers mois sur la question de la qualité de service, qui a fait émerger des propositions intéressantes, par exemple pour mieux intégrer les représentants des usagers aux décisions, ou pour mieux coordonner les différentes offres de transport.

S'agissant de la négociation au sein de la SNCF, il faut que d'ici le 23 mai, les OS et la direction se soient accordées sur un agenda social précis. Des directives claires seront données à la SNCF cette après-midi en ce sens mais l'État ne s'impliquera pas dans la négociation comme il l'a trop longtemps fait : la négociation d'entreprise relève de la SNCF. Comme l'a dit le Premier ministre, ce projet stratégique doit comporter un volet de formation des agents. Le Gouvernement pense que la SNCF doit faire des propositions ambitieuses en la matière. On ne peut pas changer les règles du jeu sans former les cheminots à ces nouvelles règles.

Au sein de la branche, les négociations doivent démarrer rapidement : nous demanderons cette après-midi à l'UTP, l'Union des Transports publics et ferroviaire, de convier les organisations syndicales pour définir dans les 2 semaines un calendrier de négociations et les chapitres prioritaires à négocier avant le 1^{er} janvier 2020. D'ores et déjà, on peut identifier

cinq chapitres importants : les classifications, les rémunérations, l'organisation des parcours professionnels, les critères de transfert et les droits transférés.

L'État s'engagera pour que ces négociations de branche aboutissent. Des moyens d'expertise seront mobilisés pour mener de front toutes les négociations. Le Gouvernement sera à l'écoute pour s'assurer que les négociations se déroulent sereinement et selon un calendrier satisfaisant. Elles devront aboutir rapidement, car il est dans l'intérêt de tout le monde que le système fonctionne.

Reprise de parole de M. Edouard PHILIPPE, Premier ministre

J'ai proposé aux organisations syndicales de les revoir sur l'ensemble de ces éléments finalisant la réforme le 24 ou 25 mai, juste avant l'examen du projet de loi en séance publique au Sénat.

Il faut que les 15 jours qui nous séparent de cette date soient utiles. Vous l'avez compris, j'aborde cette phase avec fermeté et ouverture.

Ouverture car nous avons devant nous des espaces de discussions, avec les acteurs du service public ferroviaire comme avec les parlementaires.

Fermeté car j'ai la conviction de la nécessité de cette réforme et aussi de la gêne occasionnée par cette grève, qui n'est bonne ni pour les Français, ni pour l'entreprise.

Je vous remercie.