

Rapport Spinetta

Synthèse et analyse des propositions

Les propositions du rapport peuvent être classées en 6 axes :

1) Réduction du mode ferroviaire

- Les petites lignes devront être fermées, après une étude socio-économique histoire de ne pas alerter immédiatement les collectivités.
- SNCF Réseau décidera seul. La procédure de consultation des Régions ou de l'Etat sera supprimée.
- L'Etat ne financera plus la régénération des petites lignes dans les CPER et concentrera ses moyens sur les grandes lignes.
- Le FRET sera filialisé. Une filiale sera également créée pour la gestion des lignes capillaires et des installations terminales.

2) Hausse du coût pour la collectivité et les usagers

- Les TER devront couvrir leur coût complet et pour cela il y aura une hausse de la redevance des Régions. Cela va alourdir le prix des lignes dans les territoires faiblement peuplés et donc accélérer leur fermeture...
- Après modification de la tarification des péages du TGV (qui sera partiellement indexée sur le chiffre d'affaires), les lignes qui resteront non rentables devront faire l'objet de financement de l'Etat ou des Régions (puisque la péréquation ne peut plus s'appliquer dans un système concurrentiel).
- Il y aura suppression de la régulation tarifaire (c'est-à-dire du prix maximum qui peut être appliqué pour une place). Cela permettra sûrement d'accroître le prix des classes supérieures, des heures de pointe ou des périodes de pointe.

3) Casse du Groupe Public Ferroviaire

- Les fonctions transverses « non spécifiques » de l'EPIC de tête seront externalisées.
 - Les fonctions système seront transférées à l'EPSF ou autre.
 - La gestion de crise sera transférée à SNCF Réseau.
 - La SUGE deviendra indépendante.
- Bref : l'EPIC SNCF, dit « de tête », disparaît.
- Transfert de Gares&Connexions à SNCF Réseau et à terme, transfert des gares aux AO.
 - L'ARAFER définira le niveau de productivité à atteindre chaque année. Autrement dit, SNCF Réseau sera dirigé par l'ARAFER.

4) Une infrastructure neuve financée par le public, utilisée par les entreprises privées

- L'investissement de régénération supporté par SNCF Réseau devra être accru progressivement de 500 millions par an.
- L'indexation des péages devra être revue à la baisse pour favoriser le modèle économique des entreprises ferroviaires (leur profit...).
- Ces mesures seront partiellement financées par une hausse du dividende versé à SNCF Réseau par SNCF Mobilités. Les autres EF qui pourraient reprendre des marchés ne seront pas soumis à une taxation pour financer également la régénération...
- La dette ne serait que partiellement reprise.

5) Privatisation

- SNCF Mobilités et SNCF Réseau seront transformés en Sociétés Anonymes.

Le motif de la garantie des emprunts par l'Etat qui serait contraire à la concurrence est bidon puisque les consortiums privés bénéficient également de cette garantie (PPP Tours Bordeaux, CDG Express...). L'autre motif qui serait de priver l'Etat d'une capacité à imposer ses choix contre l'intérêt des entreprises est bidon également : l'Etat a favorisé la vente de la partie électrique de Alstom aux Américains alors que c'était contraire aux intérêts de cette entreprise privée. L'Etat a obtenu que Bouygues rentre au capital d'Alstom alors que ça ne correspond pas à la stratégie de ce groupe. Bref, l'Etat peut faire pression sur n'importe quelle entreprise publique ou privée quand il le décide...

- ERMEWA, GEODIS et ICF HABITAT seront vendus.

6) Casse sociale

- Transfert obligatoire en cas de perte d'appel d'offres et application du Statut si refus (proposition de mobilité nationale et considéré comme démission si refus).
- Maintien du Statut à ceux qui en bénéficient mais les nouveaux embauchés seront en contrat de droit privé.
- Négociations à engager sur le contenu du statut pour s'aligner sur les concurrents : CPR, RH0077, dictionnaire des filières, notations et frais de structure. La validation de l'Etat ne sera plus nécessaire pour les modifications.
- Mise en place d'un plan de départs volontaires pendant 2 ans.

Analyse du rapport :

Les « engagements » de 2014 qui avaient permis aux réformistes de justifier leur non-participation à la grève sont définitivement enterrés : GPF, Statut... Le rapport établit bien une filiation entre le début de séparation en 2014 et la séparation complète qui est proposée cette fois-ci. La CGT avait raison.

Confirmation de la politique anti-ferroviaire du Gouvernement.

Le rapport confirme implicitement que la concurrence n'est pas obligatoire à partir de 2023 puisque, pour la Région parisienne, elle s'étalera de 2023 à 2039 au motif de la complexité du réseau et du caractère sensible de sa gestion. C'est la confirmation de l'argumentation CGT.

Il confirme également que la concurrence est dangereuse. Les inconvénients sont listés : moindre coordination de l'offre, risque d'instabilité de l'offre, risque de moindre efficacité, risque d'écrémage des trafics sur la base de la rentabilité. On ne dirait pas mieux !

Ce qui manque dans le rapport :

- Le rapport enterre le Grenelle de l'environnement puisqu'il n'y a plus aucun objectif de développement du mode ferroviaire. Les préconisations sont uniquement tournées vers la couverture des coûts et la privatisation. Les petites lignes sont supprimées « si la route offre une alternative », donc priorité à la route !!!
- La filialisation du FRET n'apporte aucune perspective. Aucune mesure concrète de relance n'est citée à part le maintien de la sous-tarifcation actuelle des péages. Donc on continue et on laisse mourir l'activité mais ça se verra moins si c'est une filiale.
- Le rapport ne contient rien sur les questions réelles que posent les usagers : comment faire en sorte que le train soit accessible à tous, et à l'heure ? Aucune analyse sur le fonctionnement interne de la SNCF et notamment la gestion par activité/produit/axe. Les besoins des usagers ne sont pas la priorité.
- Concernant le modèle économique, aucune étude sur le surcoût des PPP ou de la sous-traitance. En revanche, l'emploi public et le statut sont directement visés sans précision sur ce que cela est sensé apporter. Le dogme libéral fonctionne à plein régime.

Propositions CGT :

- Repartir d'un objectif de croissance de la part modale
 - Voyageur (hausse de l'offre km.train ; intermodalité réelle...)
 - Fret (relance du wagon isolé, embranchements à créer pour mailler le tissu industriel, R&D...)
- Maintenir et développer les valeurs fortes du service public :
 - péréquation pour maintenir les lignes dans tous les territoires,
 - égalité de traitement,
 - continuité...
- Affecter des ressources pérennes pour le développement du service public
 - Reprise intégrale de la dette par l'Etat sans contrepartie sociale
 - Nouvelles ressources : Affectation d'une partie de la TIPP, renationalisation des autoroutes...
- Démocratiser le fonctionnement de l'entreprise publique
 - Donner du pouvoir direct aux usagers
 - Placer l'entreprise sous le contrôle de la représentation nationale
 - Donner des droits d'intervention aux cheminots
- Réorganiser en interne la SNCF pour être efficace et répondre aux besoins
 - Réunification
 - Intégration de la production
 - Arrêt de la casse des effectifs, régularisation des précaires, réinternalisation...
 - Créer de l'activité en territoire en déconcentrant les structures (directions, centres de vente, ateliers, unités de production, etc...)

Stratégie fédérale

Le rapport Spinetta est une mauvaise proposition supplémentaire après le projet de Loi Maurey/Nègre, les assises de la Mobilité, le rapport Duron, l'application des ordonnances à la SNCF ou encore la politique sociale de la Direction (gel des salaires, casse de l'emploi, réorganisations...). Rien de nouveau car c'était le projet Fillon, repris par Macron. Nous nous y préparons depuis un an et nous avons multiplié les actions pour le contester (rassemblements régionaux, grève en février 2017, journal aux usagers, colloques, pétitions locales, etc.).

Ces mauvaises propositions confirment la politique anti-ferroviaire du Gouvernement.

Un projet de loi est annoncé.

La question n'est pas l'analyse détaillée des mauvaises propositions (il y a plein de rapports qui n'ont jamais débouché), mais bien de réfléchir et d'afficher ce que nous voulons :

- Qu'est-ce que les usagers attendent de leur service public en termes d'offre, de qualité, d'accès, etc. ?
- Qu'est-ce que les professionnels (les cheminots) proposent en termes d'organisation de la production, de moyens, etc. ?

Il y a besoin d'imposer ces questions dans le débat public pour mettre en échec la politique anti-ferroviaire.

La manifestation du 22/03, initialement prévue le 8/02, s'inscrit dans cette démarche.

Elle doit être une **démonstration de force ET de contenu** (d'où la nécessité de poser un grand nombre de pétitions « mes droits » et de poser un cahier revendicatif par syndicat) !

Le Gouvernement veut nous enfermer dans le débat autour du statut et des « privilèges », pour faire passer notre mouvement pour un conflit catégoriel.

Donc rappelons en permanence nos critiques du rapport : casse du mode, casse du service public, hausse du coût, casse sociale. Et nos propositions de partir de l'amélioration de la réponse aux besoins.

A partir de là, si le Gouvernement choisit de passer en force, il prendra la responsabilité d'un conflit dur.

Sur la forme du conflit, nous devons encore réfléchir pour que ce soit une mobilisation la plus large possible et en progression, plutôt qu'en déclin dès les premiers jours.

Il n'y a aucun sujet tabou : le mode de lancement, les modalités, le contenu de l'appel.

Ce qui est certain, c'est que nous ne visons pas un témoignage, mais bien la victoire !