



COMPTE-RENDU

Montreuil, 29 Novembre 2017

AUDIENCE DU 15 NOVEMBRE 2017 CGT CHEMINOTS / JEAN-CYRIL SPINETTA

Monsieur Spinetta a été missionné par le Gouvernement pour réaliser un rapport sur le domaine de pertinence du mode ferroviaire, l'ouverture à la concurrence et le traitement de la dette de SNCF Réseau, qu'il devrait remettre fin janvier 2018. A ce titre, il auditionne un certain nombre de personnalités ou de structures, dont les organisations syndicales de la SNCF. Ce compte-rendu est donc destiné à faire connaître aux cheminots la teneur des échanges avec la délégation CGT.



En préambule, Monsieur Spinetta s'est présenté (ancien patron d'Air Inter, puis Air France) ainsi que ses collaborateurs (un ancien DRH de la SNCF et un ingénieur des Ponts ayant travaillé pour des autorités organisatrices).

La CGT a ensuite développé sa contribution en 3 points pendant 1h30 :

▶ LES OBSERVATIONS DE LA CGT SUR LA SITUATION ACTUELLE

• La concurrence en échec partout :

- Dans le FRET ferroviaire (open access) où elle a provoqué l'effondrement de la part modale ;
- Dans le FRET routier : le pavillon français est en quasi disparition ;
- Dans le ferroviaire voyageur national : l'entreprise Thello n'apporte aucune amélioration du service offert ;
- Dans le routier voyageur national : les cars Macron rétablissent un monopole privé car les compagnies fusionnent, et les prix augmentent tout en générant un fort déficit ;
- Dans le transport urbain (concessions publiques) : 8 des 30 plus gros réseaux sont en très grandes difficultés.

Face à cette situation, la CGT considère que la concurrence ne doit pas être généralisée.

• La réforme de 2014 provoque de nouveaux dysfonctionnements :

- Au niveau national, les stratégies de Réseau et Mobilités se désalignent et l'avenir de l'EPIC SNCF, censé garantir l'unicité du groupe public, est remis en cause ;
- Au niveau local, la logique de séparation de la roue et du rail provoque des défaillances dans la production car les services ne coopèrent plus ensemble structurellement. Ils rentrent dans une relation « client-fournisseur » mortifère ;
- La réforme a imposé une logique de couverture du coût complet des lignes ce qui menace gravement les UIC 7 à 9. Si on se base uniquement sur une rentabilité financière directe pour jauger les lignes, des départements entiers vont être abandonnés. Ces critères sont donc absurdes ;
- La dette continue à croître selon un rythme soutenu.

La CGT considère qu'il faut revenir à une entreprise publique unique et intégrée.

- **La sous-traitance doit faire l'objet d'une analyse spécifique :**

- A l'Équipement, elle provoque une perte de compétence des cheminots qui n'est pas compensée par une montée en compétence des opérateurs privés. Elle génère de nombreuses défaillances et malfaçons, parfois graves, tout en étant aussi chère ;
- Au Matériel, même si rien n'est annoncé officiellement, nous voyons se préparer un transfert aux fabricants. Or, c'est l'utilisateur qui est le mieux placé pour réaliser une maintenance efficace, car c'est lui qui voit évoluer le matériel ;
- Aucune compétence n'est constituée au sein de la SNCF sur les métiers stratégiques du digital. Il y a même une filialisation voire une sous-traitance pure des compétences et installations existantes (ex : Les 3 Data Center SNCF doivent fermer !) ;
- L'impact social et qualitatif de la sous-traitance est dramatique du fait d'un abaissement du niveau de formation, des conditions de travail et d'un fort turnover du personnel dans les filiales Traction (VFLI, Transkeo), de service en gare (Itirénia), et de services administratifs.

Pour la CGT, la stratégie industrielle actuelle d'externalisation doit être abandonnée.



LES OBSERVATIONS CGT SUR LA MISSION SPINETTA

A la lecture du courrier de la Ministre nous avons la désagréable impression que les conclusions sont déjà écrites.

- **Sur le domaine de pertinence du mode ferroviaire** : le texte est orienté sur une réduction de l'offre, aussi bien pour les TGV que pour les TET et TER. C'est le retour à la logique des années 70-80 qui avaient provoqué un cercle vicieux de contraction continue. Cette orientation ne correspond pas aux engagements et discours environnementaux. En fermant une ligne ou en supprimant un train, on rend l'ensemble du système moins attractif et les coûts fixes se reportent entièrement sur les services restants. Pour la CGT, c'est une politique de volumes qui doit être mise en œuvre.
- **Sur le modèle économique du système** : le courrier oriente sur une solution libérale (pas de subventions supplémentaires, productivité, modération des investissements...). Dans ce modèle, les subventions augmentent après la privatisation pour engraisser les actionnaires des compagnies. Pour la CGT, l'État doit contribuer plus pour un meilleur service public ferroviaire.
- **Sur la concurrence**, la CGT affirme qu'elle n'est pas une obligation puisque des exceptions existantes dans le règlement OSP et le 4^e paquet ferroviaire permettent de maintenir une attribution directe. Les conditions sont une amélioration de la qualité et du prix du service (cela nous semble un bon objectif) et l'existence de caractéristiques spécifiques du réseau ou du marché (le vieillissement du réseau et la nécessité d'investissements massifs sur les 10 prochaines années pourraient largement permettre de remplir ce critère). La concurrence ne répondra en rien aux problématiques du système ou des usagers. Elle doit donc être évitée.



LES REVENDICATIONS DE LA CGT

- Nous considérons que **la sécurité**, comme la qualité, dans un mode de transport guidé sur réseau interconnecté, impose une réunification du système et une intégration poussée de la production. La CGT avait formulé un contre-projet complet en 2014 (« La voie du service public SNCF »). Il est toujours d'actualité et répond aux problématiques organisationnelles, financières et juridiques. La CGT a transmis son projet à Monsieur SPINETTA.



- Sur **la situation spécifique du FRET**, la CGT a remis en avant les 20 propositions pour la relance de l'activité qui avaient été formulées à la suite du droit d'alerte économique du CCE.
- Sur **les conditions sociales des cheminots**, la CGT a redit qu'elle n'accepterait aucune attaque du régime spécial et que l'idée que cela pourrait être une contrepartie au désendettement du système était absurde. Sur les conditions de transfert du personnel en cas de perte d'appel d'offres, nous considérons qu'il n'y a pas de bonne solution car les deux (contrainte ou volontariat) aboutiront à des licenciements et un dumping social pervers.

CE QUE DIT M.SPINETTA

Monsieur Spinetta considère que la durée de sa mission est trop courte pour traiter le sujet du FRET qu'il proposera de reporter à une mission ultérieure.

Sur les conditions sociales des cheminots, il considère qu'un rapport existe déjà et donc qu'il n'a rien à rajouter.

Concernant la pertinence du mode ferroviaire, il se dit stupéfait de la faiblesse de fréquentation de certaines lignes et considère qu'il faut rationaliser la dépense publique.

Concernant la concurrence, il regardera les arguments de la CGT mais pense quand même qu'elle sera obligatoire. La mise en œuvre opérationnelle dans les régions pourrait intervenir en 2020 ou 2021. Les opérateurs privés n'ont aucun intérêt pour les liaisons nationales mais manifestent un grand appétit pour les concessions régionales qui comportent peu de risques.

Sur la dette, il veut savoir si une fois désendetté, le système est capable d'avoir un modèle économique équilibré à long terme (intégrant le renouvellement des voies pour SNCF Réseau et du matériel roulant pour SNCF Mobilités).

Une confrontation des points de vue a eu lieu pendant une heure supplémentaire. La CGT a fait remarquer que l'orientation de monsieur Spinetta n'intégrait que les données économiques et les règles de gestion classiques d'une entreprise privée. Or, la SNCF (ou le GPF) est une entreprise publique. Les notions de réponse aux besoins des usagers, d'aménagement du territoire, doivent aussi être prises en compte.

En conclusion :

La CGT considère que le Gouvernement actuel veut développer une politique anti-ferroviaire car il veut imposer une libéralisation du secteur qui ne peut aboutir qu'à une contraction du mode. Les *Assises de la Mobilité*, la mission Spinetta et toutes les autres démarches en cours ne visent qu'à justifier cette politique. Les cheminots doivent prendre conscience de la portée des attaques en cours qui vont abattre le service public, l'entreprise publique et dégraderont profondément les conditions de travail et les conditions sociales.

Un autre avenir est possible. La CGT considère que la SNCF et le mode ferroviaire sont des outils extraordinaires qui pourraient améliorer la vie des citoyens de ce pays. Mais pour cela, il va falloir que les principaux intéressés – les cheminots – manifestent leur refus de casse de leur entreprise et de leurs métiers.

