



RAPPORT SPINETTA

NATIONALISER LES PERTES ET PRIVATISER LES PROFITS !

Le rapport Spinetta sur l'avenir du ferroviaire a été remis au Premier Ministre le 15 février 2018.

Il contient 43 propositions qui confirment la politique anti-ferroviaire du Gouvernement.



1 Réduction du mode ferroviaire

- Les petites lignes devront être fermées, après une étude socio-économique histoire de laisser l'espoir à chaque élu qu'il conservera sa ligne.
- Le FRET sera filialisé.



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...
- Après modification de la tarification des péages du TGV (qui sera partiellement indexée sur le chiffre d'affaires), les lignes qui seront toujours déficitaires devront faire l'objet de compensation 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).



3 Casse du Groupe Public Ferroviaire

- Les fonctions transverses 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 comme la CGT l'avait prédit en 2014 !

- Transfert de Gares & Connexions à SNCF Réseau et à terme, transfert des gares aux Régions.
- 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 et financé par la productivité.



- L'indexation des péages devra être revue à la baisse pour favoriser le modèle économique (profits...) des nouveaux entrants.
- Ces mesures seront partiellement financées par une hausse du dividende versé à SNCF Réseau par SNCF Mobilités. Les autres entreprises ferroviaires qui gagneraient des marchés ne seront pas soumises 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, première étape de la privatisation.
- ERMEWA, GEODIS et ICF HABITAT seront vendus.

6 Casse sociale

- Transfert obligatoire des cheminots en cas de perte d'appel d'offres. Pour les contractuels, un refus vaudra démission. Pour les agents au statut, il leur sera fait une proposition de mobilité nationale et un refus vaudra démission.
- Les nouveaux embauchés seront en contrat de droit privé.
- Pour les cheminots qui bénéficient actuellement du Statut, il faudra engager une négociation sur son contenu pour s'aligner sur les concurrents : CPR, RH0077, dictionnaire des filières, notations et frais de structure.
- Mise en place d'un plan de départs volontaires pendant 2 ans.

Les « engagements » de 2014, que l'UNSA et la CFDT avaient mis en avant pour accepter la réforme ferroviaire, sont définitivement enterrés (notamment le caractère indissociable et solidaire du GPF soi-disant garanti par la loi). La CGT avait raison. Espérons que cela serve de leçon pour les « promesses » actuelles...

Le rapport confirme 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 sur l'application du règlement européen OSP.

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 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 évoquée. On laisse donc mourir l'activité, mais cela 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 du Gouvernement.
- ✓ Concernant le modèle économique, aucune étude sur le surcoût des PPP ou de la sous-traitance. Le dogme libéral fonctionne à plein régime.

Comme elle le fait depuis plus d'un an, la CGT exige un véritable débat public autour des propositions syndicales et des attentes des usagers. Le Gouvernement semble vouloir passer en force sur sa politique de libéralisation. Pour arracher un développement du service public et la préservation de nos droits sociaux, nous allons devoir nous défendre !

La CGT appelle les cheminots à participer en masse à la manifestation nationale du 22 mars à Paris !

