

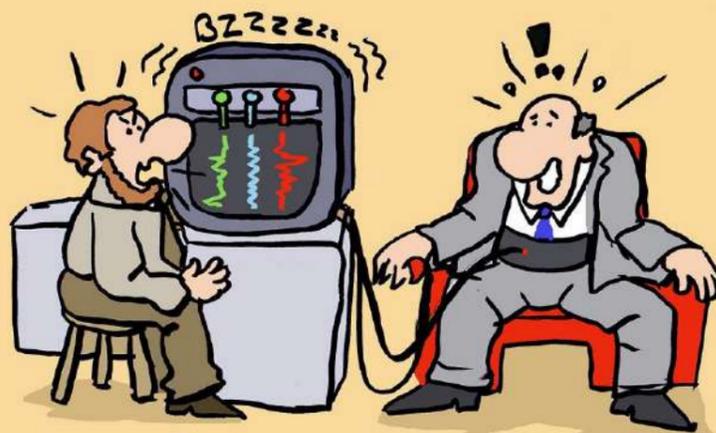
LE

VRAI / FAUX

DU RAPPORT

SPINETTA

**MACRON, PHILIPPE, BORNE, SPINETTA, PEPY
PASSENT AU DÉTECTEUR DE MENSONGES !**



1/ Est il vrai que le rapport propose de supprimer le statut ?



De fait, la mise en place des propositions Spinetta supprimera à terme le statut :

- ⇒ Fin du recrutement au statut des futurs embauchés à la SNCF !
- ⇒ Remise en cause d'éléments clefs du « statut » pour les salariés de la SNCF !
 - Remise en cause de la garantie d'emploi indirectement puisque si la SNCF perd un marché lors de l'ouverture à la concurrence et que le salarié refuse le transfert, il se verra proposer une mobilité géographique et/ ou fonctionnelle. Le refus d'un poste proposé entrainera une rupture du contrat de travail. De plus, le rapport Spinetta recommande une procédure de plans de départs volontaires pour gérer les « excédents d'effectifs ».
 - Le rapport Spinetta encourage la SNCF à « faire évoluer ses règles statutaires » par la voie de la négociation collective, notamment la polyvalence des emplois, l'assouplissement des organisations et du temps de travail et le système de rémunération. Pour faciliter ces évolutions, les modifications de règles d'emploi ne seraient plus soumises au régime de l'approbation publique et n'auraient plus un caractère réglementaire, sortant ainsi la SNCF « d'un tripartisme social générateur de rigidités ».
 - La réforme du régime spécial de retraite n'est pas traitée dans le rapport mais il est rappelé qu'il « fait par ailleurs l'objet de travaux spécifiques ».
- ⇒ **Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des TER, si la SNCF perd le marché, les salariés qui seront transférés ne conserveront que 3 droits liés au statut : le régime spécial de retraite, les facilités de circulation et la garantie d'emploi. Les autres dispositions statutaires seraient considérées comme des accords d'entreprise. Ils seront transférés au nouvel opérateur mais leur effet tombera au-delà d'une période de 15 mois, sauf reconduction explicite par le nouvel employeur.**

**Le statut est un prétexte et une stratégie pour tenter de montrer du doigt les cheminots.
La part de la masse salariale est dans les standards de ce qui se pratique dans d'autres grandes entreprises. Autrement dit, le statut ne fait aucunement exploser la masse salariale. Et ne nous empêche en rien d'être bénéficiaire, comme nous l'avons été l'an passé.
Mettre en avant ce sujet, c'est montrer les cheminots du doigt afin d'éviter un vrai débat sur le service public ferroviaire et la continuité territoriale !**

2/ Est il vrai que le rapport propose une reprise de la dette contre la fin du recrutement au statut ?



ET



Le rapport Spinetta accompagne la reprise de la dette de la transformation de SNCF Réseau en SA, nouveau pas vers la privatisation. Et comme la fin du statut est actée, les liens sont véritables.

D'ailleurs, le rapport Spinetta est beaucoup plus mesuré que pour la suppression du statut en ce qui concerne la reprise de la dette.

Sa recommandation est d'ailleurs très prudente : il faut « évaluer la possibilité de traiter une part de la dette de SNCF Réseau ». Il ne s'engage pas sur un montant ni sur une échéance et ne considère que la dette de SNCF Réseau.

Le rapport parle d'une dette de la SNCF alors qu'il s'agit d'une dette d'Etat.

Ces 50 milliards d'endettement sont le résultat de trente-cinq ans de politique publique des transports conduite par l'Etat. Qui plus est dans le cadre, souvent, d'une politique de clientélisme territorial.

Tout le monde a un exemple de gare ou de desserte particulière construite pour répondre à la demande de tel ou tel responsable politique.



3/ Est il vrai que le rapport estime que le ferroviaire coute trop cher, et aborde le ferroviaire d'un point de vue comptable et non comme un outil de service public ?



Le rapport se situe dans une logique de maîtrise des dépenses publiques, que ce soit pour l'investissement sur le réseau ou pour le fonctionnement. Ainsi, la notion de « coût » est abordée 5 fois plus que la notion de « sécurité ». Et le terme « concurrence », 8 fois plus que le terme « service public ».

Le rapport considère ainsi que les 10.5 milliards d'euros par an consacrés par la collectivité au ferroviaire sont un « coût considérable ». Sans préciser si ce coût est plus élevé que l'entretien des routes, les externalités négatives liées au « tout routier », etc.



Le rapport Spinetta démontre que l'Allemagne consacre plus de budget à la rénovation de son réseau.

Et pourtant, il ne propose aucune augmentation des investissements publics ni de taxes sur la route, mais une réaffectation de l'enveloppe existante au profit des lignes les plus fréquentées et des nœuds ferroviaires, et aux dépens des lignes 7 à 9 qui pourraient être fermées.

Cela permettrait selon le rapport « une offre de transport collectif renforcée à moindre coût pour la collectivité ».



4/ Est-il vrai que le rapport propose de revoir la consistance du réseau ?



Le rapport Spinetta préconise de redéployer les investissements consacrés actuellement aux « petites lignes » vers les grands nœuds ferroviaires et les lignes les plus fréquentées.

Pour cela, SNCF Réseau réaliserait un état des lieux du réseau en distinguant le réseau principal sur lequel les investissements de modernisation seront concentrés, le réseau secondaire qui sera rénové et le réseau « dont l'intérêt socio-économique n'est pas démontré » qui ne sera pas rénové.

L'Etat ne consacrerait plus aucun crédit dans le cadre des Contrats de Plan Etat Région 2015-2020 à ces lignes.

En l'absence d'investissement, les lignes feront d'abord l'objet de ralentissements (si ce n'est pas déjà le cas) destinés à préserver la sécurité des voyageurs, puis si elles sont trop dégradées, seront fermées à la circulation des trains de voyageurs ».

5/ Est il vrai que le rapport propose la fermeture des petites lignes ?



SNCF Réseau serait mandatée pour fermer les lignes sur lesquels les investissements ne sont pas justifiés avec une procédure allégée.

Les critères de l'évaluation seraient l'intérêt socio-économique, la rentabilité et les alternatives routières.

La Région ou « toute autre partie prenante » pourraient reprendre la ligne « sans contrepartie financière ». Elles pourraient notamment être « confiées à un opérateur de fret de proximité ou à un gestionnaire d'installations terminales embranchées ».

Les Régions riches pourraient s'en sortir. Mais la majorité d'entre elles verra son réseau se réduire.



6/ Est-il vrai que le rapport propose une attrition du trafic ?



En fait, il ne parle pas d'attrition. Il crée les conditions pour que l'attrition se matérialise sur les lignes les plus faiblement fréquentées. L'augmentation de la redevance de 5% par an préconisée montre qu'au-delà des discours rassurants sur les lignes moins empruntées, le gouvernement voudra transférer cette responsabilité de conserver ou non ces lignes aux régions. Procéder ainsi, sans parler du financement, de la question de la dette, c'est aussi faire fi de toute politique d'aménagement du territoire.

7/ Est-il vrai que le rapport est favorable à la transformation de la SNCF en SA, premier pas vers la privatisation ?



Le rapport Spinetta préconise la transformation de SNCF Réseau et de SNCF Mobilité en SA à capitaux publics. Cette transformation du statut est justifiée de manière différente :

- en ce qui concerne SNCF Réseau, le rapport considère que la transformation en SA permettrait d'éviter un endettement insoutenable en lui imposant le respect d'un plafond d'endettement net. SNCF Réseau deviendrait alors une entreprise là où elle est aujourd'hui un outil au service de l'entretien et du développement de notre patrimoine national.
- En ce qui concerne SNCF Mobilités, le rapport Spinetta reprend la jurisprudence européenne, qui avec l'arrêt de la CJUE du 3 avril 2014 pour la Poste a qualifié d'aide d'Etat la garantie illimitée de l'Etat découlant du statut d'EPIC. Dès lors que l'ensemble des activités de la SNCF seront ouvertes à la concurrence, le statut d'EPIC pourrait être contesté.

En réalité, rien de contraint à cette transformation et on peut se demander quel est l'objectif de cette transformation en SA. Est-ce une remise en cause de l'unité du groupe ferroviaire en préparant la scission entre SNCF Réseau et Mobilités ? Ou l'objectif est-il de faciliter la sortie de l'Etat du capital à plus ou moins long terme ? Pour accélérer les partenariats publics privés ?

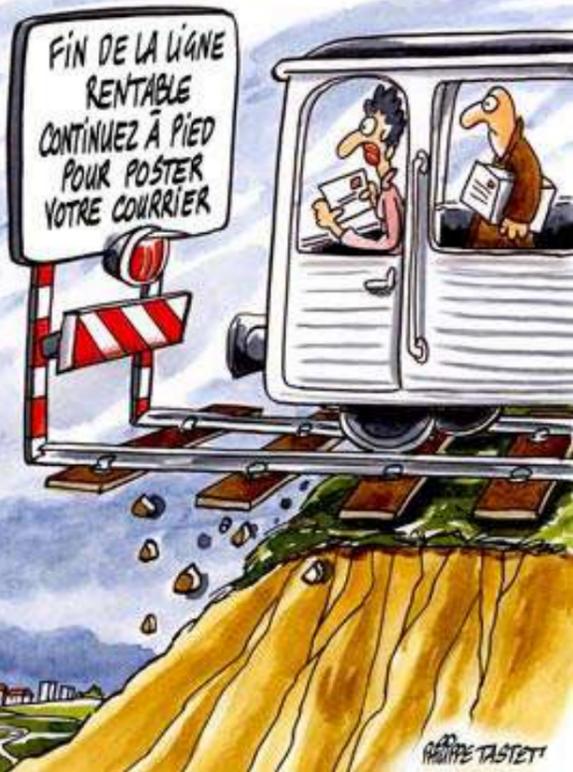
8/ Est-il vrai que le fait de rester un EPIC constituerait un handicap pour SNCF Réseau et SNCF Mobilités ?



Les plans de productivité et la transformation de la SNCF depuis plusieurs années mettent bien en évidence que le statut juridique n'est pas un frein aux suppressions d'emplois, aux dégradations des conditions de travail, etc. Supposer que le statut d'EPIC est déresponsabilisant revient à insulter les cheminots qui utiliseraient l'argent public sans aucune prise en compte de l'intérêt collectif.



POUR LA DÉFENSE DES SERVICES PUBLICS



9/ Est-il vrai que le rapport reste flou sur l'avenir de l'EPIC de tête ?



Le rapport Spinetta recommande de réduire l'EPIC de tête aux seules fonctions de pilotage et de transférer ses « missions transverses ».

La gestion des situations de crise serait rattachée à SNCF Réseau, la gouvernance de la SUGE « devrait être adaptée pour en garantir l'indépendance », les fonctions d'animation de la sécurité et de recherche/innovation assurées pour le système ferroviaire seraient confiées à une agence indépendante.

En d'autre terme, il vide l'EPIC SNCF de son contenu, de son objet social et de son statut de garant de l'Intégration sociale et solidaire.

Il n'évoque pas la transformation juridique de l'EPIC de tête, mais une fois départi de ses missions de service public et si SNCF Réseau et Mobilités sont transformés en SA, cela ouvrirait naturellement le changement de statut juridique de la « holding ». Voire à sa disparition.

10/ Est-il vrai que le rapport défend l'ouverture à la concurrence intramodale du transport ferroviaire de voyageur ?



Le rapport préconise différentes modalités d'ouverture à la concurrence pour le TER et pour le TGV. Les entreprises ferroviaires pourraient être en concurrence de la SNCF sur le TGV à partir de décembre 2020 et les contrats régionaux seraient ouverts à la concurrence en 2023, sachant que les Régions qui le souhaitent pourraient ouvrir leurs contrats dès 2019.

Le rapport n'analyse pas les impacts de l'ouverture à la concurrence sur l'emploi, considérant que cela sera propice au développement du ferroviaire malgré l'exemple du fret qui a démontré l'inverse.

11/ Est-il vrai que, selon le rapport, la concurrence ne pourra pas se jeter sur les lignes commercialement rentables, laissant à SNCF la partie non rentable du réseau à grande vitesse ?



La solution privilégiée par le rapport Spinetta est l'open access, dont le principal inconvénient est le risque que les entreprises se concentrent sur les parties rentables du réseau. Mais le rapport indique devoir favoriser des accords cadre de SNCF Réseau garantissant des sillons. En d'autres termes, des cadeaux pour les nouveaux entrants alors que nos TGV n'ont jamais été soutenus au motif qu'il s'agissait d'une activité commerciale.

12/ Est-il vrai que pour le TER, le rapport préconise un transfert obligatoire du personnel en cas de perte d'un marché ?



Si la SNCF perd un marché lors de l'ouverture à la concurrence et que le salarié refuse le transfert, il se verra proposer une mobilité géographique et/ ou fonctionnelle qui pourra se matérialiser partout en France. Le refus d'un poste proposé entraînera une rupture du contrat de travail.

13/ Est-il vrai que le rapport prévoit qu'en cas de transfert, le salarié perd ses droits acquis ?



Il conserverait sa rémunération nette, son ancienneté et s'il est au statut le régime spécial de retraite, la garantie de l'emploi et les facilités de circulation (mais aucune garantie de maintien à moyen et long terme).

En revanche les autres droits qui proviennent des accords collectifs et des usages de la SNCF ne seraient pas conservés sauf si l'accord de branche le permet.



14/ Est-il vrai que le rapport défend la possibilité de prévoir des plans de départs volontaires au sein de la SNCF ?



Le rapport Spinetta souhaite autoriser la SNCF à recourir pendant 2 ans à la **procédure des plans de départs volontaires** pour gérer les « excédents d'effectifs ». Une procédure issue des ordonnances MACRON qui vise à supprimer des postes sans pour autant en justifier la raison.



Pour suivre au jour le jour les évolutions liées à ce dossier...

RENDEZ-VOUS SUR :

<https://sudrail.fr/>

**15/ Est-il vrai que la SNCF
a été associée aux travaux
du rapport Spinetta ?**



Les présidents et leurs équipes font plusieurs interventions hebdomadaires dans la presse, les réseaux, l'assemblée, le sénat. Ils martèlent leurs propositions et appellent régulièrement à une réforme plus aboutie.

D'ailleurs, ce rapport n'est pas une analyse. C'est une caisse de résonance de tous ceux qui tiennent une ligne libérale.

**16/ Est-il vrai que la
SNCF est en accord
avec le rapport
Spinetta ?**



Si la SNCF ne s'exprime pas officiellement, il est symptomatique de voir à quel point elle fait la promotion d'un rapport sur lequel elle « n'a pas à se prononcer ».



**17/ Est-il vrai que les recommandations de Spinetta seront
prochainement mises en œuvre ?**



Cela dépendait du calendrier et de la méthode du Gouvernement. Il vient d'annoncer sa volonté de passer par ordonnance !

Mais cela dépend également de la mobilisation des cheminots pour la défense de leur entreprise.

Pour eux !

Pour les usagers !

Pour l'avenir du transport ferroviaire !

**En lutte
jusqu'à la
victoire**

**TOUS À LA
MANIFESTATION
NATIONALE
DU 22 MARS À PARIS !**

