

Le gouvernement reprend l'essentiel des recommandations du rapport Spinetta tout en menaçant de recours aux ordonnances.

Le rapport Spinetta a été publié le 15 février, le 26 février le premier ministre reprenait une bonne partie de ses recommandations. **Un ancien patron de l'aérien qui propose des solutions au ferroviaire, cela ne pouvait rien donner de bon.**

Un projet de loi sera proposé à la mi-mars pour un vote avant l'été. Le tout sous la menace d'ordonnances.

La fermeture de 9.000 Km de voie entraînerait la suppression de 500.000 trains. Le gouvernement reculerait sur ce point, faisons le reculer sur les autres.

1.7 milliards c'est ce que coûte tous les ans le maintien des voies UIC 7 à 9. Mais c'est le prix de l'aménagement du territoire, du maintien de gare dans les zones rurales, le prix d'une partie des missions de service public de la SNCF. **Il semblerait que sur ce point, à deux ans des élections municipales de 2020, le gouvernement n'ait pas voulu élargir le front de la contestation aux élus locaux et aux associations d'usagers.**

Est un recul temporaire, il y a fort à parier. Le gouvernement maintiendra t'il les lignes au profit d'un transfert aux régions, rien n'est encore confirmé. Si cela devait être le cas, il est fort à parier que très peu de régions puissent avoir les moyens financiers afin de le faire.

Baisse de charge TGV

L'ancien Patron d'Air France règle ses comptes avec son ancien concurrent le TGV. **Pour lui, tous les trajets supérieurs à 3h30 il y a « non rentabilité du train » par rapport à l'avion. Ben voyons.**

D'ailleurs, Spinetta prévoit déjà de **réduire le parc TGV de 415 rames en 2017 à 302 rames en 2027, soit une baisse de 27% en 10 ans.**

Transfert des cheminots aux entreprises privées.

Dans le cadre de l'ouverture à la concurrence des TER, IC, Transilien et TGV qui s'étaleront entre 2020 et 2039, le personnel sera soit transféré dans la société ayant remporté le marché, **en cas de refus, ce sera la mutation dans une autre région, en cas de nouveau refus le licenciement.**

Par ailleurs, les salariés transférés ne garderont pas le statut comme certains nous le disent, mais seulement quelques acquis aujourd'hui largement stigmatisés dans la presse. **Son régime de retraite sera maintenu, mais dans la mesure où le gouvernement veut le supprimer l'année prochaine, cela ne l'engage pas beaucoup.**

Les FC maintenues mais **"avec des conditions sociales et fiscales simplifiées"** un gros toilettage au passage.

L'emploi sera garanti, cela reste à voir!

Pour ce qui est du maintien de la rémunération pendant 12 mois et des accords pendant 15 mois, c'est juste la loi, donc pas vraiment un cadeau.

Privatiser SNCF Mobilités et Réseau.

SNCF Mobilités et Réseau passeraient d'un statut d'EPIC à société nationale à capitaux publics. Certains vous diront que ce n'est pas encore la privatisation, seulement les exemples de sociétés publiques privatisées ne manquent pas. **Air France en 1999, France Telecom en 1996, GDF en 2004, la poste en 2010.** Par ailleurs, quelle société publique pourrait récupérer une partie du capital de la SNCF en dehors de la caisse des dépôts et conciliation et l'Etat? Personne. **Or, la caisse des dépôts est déjà actionnaire à 80% de Transdev, la société ferroviaire qui se positionne en concurrent de la ...SNCF sur le marché des TER et IC.** On croit rêver. Par ailleurs, Transdev est également le principal actionnaire d'ISILINE, l'un des concurrents de Ouibus.

Filialiser une partie de Gares et Connexions

Gares et Connexions serait rattaché à SNCF Réseau et une partie de son activité filialisée. (développement commercial des gares et gestion des contrats commerciaux)

Filialisation de Fret SNCF

Après avoir divisé le trafic Fret par deux en passant de 57 milliards de tonnes/Km en 2000 à 34 Milliards en 2015. Après avoir diminué l'effectif de Fret SNCF de 10.000 agents en 10 ans. Alors même qu'ECR, le principal concurrent de Fret SNCF enregistre des pertes depuis son entrée sur le marché et a engagé un plan de licenciement en 2016 de 25% de son personnel. On continue en proposant la filialisation de Fret SNCF.

Externaliser les fonctions transverses de La SNCF.

Risque d'externalisation du CMGA et de l'agence paie et famille.



Et les contractuels

Les contractuels représentent 10% de l'effectif de la SNCF et 25% des embauches. Ceux-ci ne sont pas soumis au Statut (RH00001) mais au RH0254. Une partie importante du RH0254 n'est que la transposition du droit statutaire (droit disciplinaire, congés, échelons pour certains, droit syndical etc...) donc toute modification du RH0001 entrainera automatiquement une modification du RH0254. Par ailleurs, contrairement aux agents au statut, les contractuels peuvent être licenciés pour raison économique. En cas de baisse de charge, qui seront donc les premiers concernés? Les agents contractuels. Enfin, les contractuels sont soumis au dictionnaire des filières, comme à l'accord d'entreprise sur l'organisation du travail, document que le gouvernement veut modifier en profondeur.

La dette du système ferroviaire est une dette d'Etat, il doit donc la reprendre.

C'est le maillage de 2.500 KM de LGV allié à l'entretien des 29.000 KM de voie vieillissante qui est à l'origine de la dette ferroviaire. Donc c'est bien pour des raisons de politique publique d'aménagement du territoire que cette dette existe, ce n'est donc pas aux cheminots de la payer mais à l'Etat de la reprendre. La seule solution politique et économique sérieuse est une reprise intégrale de la dette par l'Etat.

Par ailleurs la dette du système ferroviaire n'est pas une exception française à l'image des autres systèmes ferroviaires dans le monde :

En Angleterre, cette dette est de 45 milliards de Livres, les Pays Bas de 17.4 milliards (pour 7000 KM de voie), l'Allemagne 17.5 milliards (mais en 1994 l'Etat avait déjà repris 35 milliards) la Belgique 6.3 milliards pour 3500 km de voie (mais l'Etat en avait déjà repris 7.4 milliards en 2005) et en Chine de 640 milliards de Dollars. Tous les systèmes ferroviaires dans le monde sont endettés sans exception.

Par ailleurs, pourquoi investir 2 milliards d'euros dans la ligne Charles De Gaulle Express qui relie Paris à Roissy s'il faut diminuer la dette. Comme le tunnel Lyon/Turin alors même qu'il existe une ligne ferroviaires sous-exploitée à proximité.

Car derrière ces grands projets se joue un marché de plusieurs milliards d'euros pour les sociétés de travaux publics que sont Vinci et Eiffage. Bien souvent la SNCF est la vache à lait de ces sociétés. Le PPP pour construire la ligne LGV Bordeaux est un vrai scandale. Une ligne qui aura coûté 9 milliards d'euros, gérée par une filiale de Vinci dont les sillons sont tellement chers qu'elle fera perdre entre 100 et 200 millions d'euros par an à la SNCF. Afin de minimiser ces pertes, la SNCF ne voulait faire circuler que 26 trains, l'Etat lui aura imposé d'en faire circuler 37, au prix d'un accroissement de son déficit, mais d'une augmentation de revenus de la filiale de Vinci.

En conclusion:

Les cheminots doivent se mobiliser massivement, il en va du maintien de nos conditions de travail, de nos droits statutaires, du service public, de la privatisation de la SNCF.

Mais plus généralement de la défense d'une politique publique de transport ferroviaire écologique.

Fin du statut et remise en cause de nos droits. (polyvalence/ organisation du travail/ productivité)

La recommandation 38 du rapport est claire "il pourrait être mis un terme au recrutement au statut des nouveaux embauchés". Mais pour les autres cela ne veut pas dire que le statut est maintenu ...en l'état. Recommandation 37 " la SNCF dispose, dans le cadre des mécanismes internes de concertation, de la faculté de faire évoluer les dispositions statutaires". En clair, le statut dans le cadre de l'ouverture à la concurrence sera rapidement changé au point d'en perdre son intérêt.

Par ailleurs, les chapitres 7 et 12 du statut sont directement issus de nos droits à la CPR, en fusionnant la CPR dans la caisse de la Sécurité Sociale comme a prévu de le faire le gouvernement dès 2019, ces deux chapitres du Statut n'auront plus lieu d'être.

Mais en dehors du statut c'est bien tous nos droits qui sont dans la balance. « Ce projet devra aligner les coûts de l'entreprise sur le standard européen, améliorer la polyvalence des métiers, mieux organiser le travail, former aux métiers de demain, renforcer la productivité industrielle »



Union syndicale
Solidaires

En Marche! pour tout vendre au plus offrant



Syndicat de travailleurs du rail Solidaires Unitaires et Démocratiques

Syndicat de Clermont-Ferrand

Rue Pierre Sémard 63000 CLERMONT-FERRAND

Sudrail.clermont@wanadoo.fr

Fixe : 04 73 99 71 56

SNCF : 55 11 56