

## Numéro Spécial SPINETTA

### La bataille du rail

Le rapport du Conseil d'Orientation des Infrastructures (COI), le rapport Spinetta et le nouveau pacte ferroviaire du gouvernement connus depuis quelques semaines annoncent un véritable BIG BANG pour le secteur ferroviaire, les cheminots et les usagers. Aussitôt les thuriféraires de la doxa libérale ont fait feu de tout bois pour déverser leur fiel sur les cheminots et leur Statut aux privilèges d'un autre temps oubliant au passage ceux dont ils bénéficient eux-mêmes. Tentative habile du gouvernement et de ses vassaux pour s'octroyer les faveurs de l'opinion publique.

En revanche, les débats sur la sécurité, l'aménagement du territoire, les questions environnementales et le coût de l'accidentologie routière sont occultés. En raisonnant essentiellement sur l'aspect du coût, le rapport Spinetta et le nouveau pacte ferroviaire ne font que sous-estimer les dimensions positives et les potentialités du rail.

A l'inverse, le gouvernement est beaucoup moins prolixe sur la reprise de la dette. Aucun engagement de l'Etat. Bien au contraire le traitement de cette question est reporté à la fin du quinquennat et conditionné à la contribution de la SNCF. Il est malheureux de constater que l'Etat oublie sa responsabilité dans l'accroissement de la dette.

J'observe aussi le silence assourdissant de la direction de l'entreprise. Il serait temps que celle-ci vienne au soutien de ses salariés victimes de l'insulte, du mensonge et de la désinformation. Pourtant, l'engagement et le professionnalisme de ceux-ci peinent à être reconnus.

Par ailleurs, je note que les résultats 2017 du groupe, étrangement passés inaperçus, sont en progression. Preuve que Statut des cheminots et performance économique ne sont pas incompatibles !

A ce titre, le versement d'une prime d'intéressement ne fait pas des cheminots des privilégiés ! Nous apportons tout notre savoir-faire au service du Public. Et nous en sommes fiers.

Je vous invite donc à l'exprimer Haut et Fort en rejoignant les rangs de la manifestation UNITAIRE parisienne le jeudi 22 mars prochain. Venez y nombreux !

Pour conclure, je dirais simplement : qu'il est grand temps d'arrêter la « guéguerre » stérile entre les salariés du secteur Privé et ceux du secteur public.

Posons-nous une seule question : « **Qu'aurais-je de plus, lorsque les autres en auront moins ?** »

Laurent LEGAY

Union Régionale UNSA  
Ferroviaire de Normandie



UNSA Ferroviaire Normandie

11, rue de Buddicum  
76300 Sotteville les Rouen  
Tél SNCF : 33.25.85  
Fax : 09 58 94 23 13  
Tél ext : 02 35 72 74 82

E-mail : [ur-normandie@unsa-ferroviaire.org](mailto:ur-normandie@unsa-ferroviaire.org)



Que dire de plus sur le rapport SPINETTA qui n'ait déjà été dit ....

Depuis le 15 Février, les médias se sont accaparés du sujet, ont relayé des vérités et des contre vérités, sans connaître réellement le dossier, sans réellement analyser le contenu de ce rapport... nous, cheminots, nous ne pouvons que constater que l'opinion publique finit presque par approuver toutes ces mesures au vu de notre statut qui semble trop nous protéger, de la mauvaise qualité de service des trains, de notre salaire trop élevé ....

## Quelques remarques importantes s'imposent :

- ⇒ Il n'existe aucun mode de transport qui puisse s'auto financer. (routier, aérien, fluvial, ferroviaire... aucun)
- ⇒ Aucun régime de retraite n'a ses comptes à l'équilibre. Pas plus le régime général que les régimes spéciaux
- ⇒ De ce rapport ne reste que des recommandations. La loi d'habilitation qui en découlera est en cours de négociation avec les syndicats

La Fédération UNSA Ferroviaire a demandé au cabinet **SECAFI** d'analyser ce rapport.

Nous allons vous relayer cette expertise et y apporter quelques éléments, pour vous éclairer.

## Tout d'abord pourquoi ce rapport ?

Entre 1991 et 2016, une directive et quatre paquets ferroviaires ont été adoptés pour ouvrir par étape le marché ferroviaire européen à la concurrence.

Ce rapport s'inscrit donc dans un calendrier défini par des directives européennes (issu du quatrième et dernier paquet ferroviaire) fixant des dates butoirs de la retranscription des directives européennes dans le droit français. La directive fixe l'objectif à atteindre mais laisse les Etats choisir les modalités d'application.

Mais, il n'y a pas une mais des dates butoirs selon qu'il s'agisse de services « commerciaux » ou de lignes faisant l'objet d'un contrat de service public :

\* **TGV** : ouverture à la concurrence applicable au plus tard le 3 décembre 2019 pour une commercialisation effective à partir de décembre 2020 pour l'horaire de service **2021**

\* **TER** : ouverture à la concurrence applicable au plus tard en décembre **2023**. Attention, la date d'ouverture à la concurrence peut être modifiée si ce droit d'accès compromet l'équilibre économique du contrat de service public ou sous certaines dérogations définies par la directive (ex : pour un marché de petite échelle, des réseaux urbains et sururbains...).

## **Le gouvernement n'a donc pas d'urgence à reformer le modèle ferroviaire**

*L'UNSA Ferroviaire de Normandie* constate qu'en 4 mois Mr SPINETTA a remis un rapport dont le contenu était déjà écrit, il ne fait que reprendre les grands projets évoqués en coulisses depuis tant d'années. Les directives européennes sur le droit français ne justifient pas tout : le rapport va bien souvent au-delà de ces directives quand il ne traite pas de sujets totalement indépendants des directives.

Exemple de ce que n'impose pas le 4eme paquet ferroviaire :

- \* La maintenance du matériel roulant n'est pas mentionnée
- \* Le transfert de personnel ne constitue pas une obligation
- \* Le maintien ou non du réseau ferroviaire par le pays
- \* Le passage de deux EPIC en SA

## **Le rapport SPINETTA s'articule autour de 3 axes :**

1. *Le système*
2. *Les acteurs et la concurrence*
3. *L'organisation de la SNCF et son évolution sociale*

## Le système

Ce que dit le rapport

Ce que ne dit pas le rapport

L'analyse

### La rénovation du système ferroviaire

Réorienter les investissements sur la modernisation d'un réseau de haute performance centré sur les lignes les plus fréquentées et les nœuds ferroviaires.

Pour les lignes dont l'intérêt socio économique n'est pas démontré : disparition des subventions de l'Etat dans les Contrats de plan Etat/Région et donc fermeture des lignes par SNCF Réseau.

Quel est l'impact sur l'aménagement du territoire ? la mobilité dans la zone rurale ? L'inter modalité ?

Quel est l'impact sur l'environnement ? Quel est l'impact sur le Fret ? Mort de la mobilité de porte à porte partout et pour tous ?

Bref, le rapport SPINETTA s'inscrit dans une diminution à court terme des dépenses publiques sans étudier dans sa globalité la mobilité en France, en reportant l'aménagement du territoire au niveau des Régions.

### Les modalités de tarification des péages

Pas de diminution significative de la redevance des péages

Quel est l'impact sur SNCF Réseau qui avait prévu d'augmenter ses péages ?

Le Rapport SPINETTA préconise (réclamation 14) de transférer SNCF Réseau en société nationale à capitaux publics afin de limiter sa dette et en même temps lui accentue ce déséquilibre sans lui proposer d'autre solution de ce manque à gagner

### L'équilibre économique et financier de SNCF Réseau

Rétablir l'équilibre économique de SNCF Réseau en intensifiant ses efforts de productivité, sous le contrôle de l'ARAFER qui déterminerait des objectifs de productivités raisonnables »

Transférer SNCF Réseau en SA (recommandation 14)

Evaluer la possibilité de traiter une part de la dette de SNCF Réseau par un transfert sur la dette publique (recommandation 13)

Quel est l'impact de ces efforts de productivité sur le réseau ferroviaire le plus sûr d'Europe ? Quel est l'impact sur l'expertise des agents SNCF ?

Le rapport est peu précis sur la reprise de la dette par l'Etat pourtant un sujet majeur pour l'avenir du ferroviaire. La restauration de l'équilibre économique de SNCF Réseau n'est supportée que par les efforts de productivité (dette de 50 Milliards € ...) dont les objectifs sont impossibles à réaliser ! Le lien entre la transformation de SNCF Réseau en SA et le respect du ratio d'endettement n'est pas démontré, d'autant que la réforme de 2014 était censée y répondre.

## Les acteurs de la concurrence

### L'ouverture à la concurrence du TGV

Ouverture à la concurrence du TGV en « open Access » à partir de décembre 2020 (recommandation 25). C'est-à-dire accès libre au réseau des entreprises ferroviaires qui peuvent proposer les services et tarifs qu'elles souhaitent.

Les Autorités Organisatrices pourront financer des obligations de service public dans le cadre d'un appel d'offre (recommandation 14). C'est-à-dire appel d'offre qui détermine les obligations et objectifs de service public en contrepartie de droits exclusifs pour la durée du contrat, et d'éventuelles compensations financières pour les services déficitaires.

Quel est l'impact sur les lignes, les services, les heures de circulation peu rentables ?

Les lignes et les gares les plus rentables sont proches de la saturation, notamment en période de pointe...

## L'ouverture à la concurrence des transports régionaux

Liberté laissée aux Régions dans l'organisation des appels d'offres (lots, taille ...) avec l'obligation de transmission de données de la SNCF à l'Autorité Organisatrice (AO)

Possibilité de transfert du matériel roulant et des ateliers de maintenance aux AO qui le souhaitent (pour leur valeur nette comptable) (recommandations 22,23)

Ouverture du système de billettique et distribution de la SNCF aux autres entreprises ferroviaires (recommandation 24)

Quel est l'impact sur l'emploi des agents SNCF ? la définition des lots et des périmètres étant laissée entièrement aux Régions

Quel est l'impact du transfert possible des ateliers de maintenance sur l'emploi si plusieurs opérateurs exploitent la région ?

**Le rapport va au delà des exigences européennes sur le matériel roulant et la maintenance.**

**La définition des lots va créer de fortes disparités à terme entre les salariés de différentes régions.**

## Les modalités de transfert des salariés en cas de perte du contrat régional par la SNCF

Le périmètre des salariés qui seront transférés serait déterminé par le cahier des charges de l'AO

Le transfert se ferait avec le maintien de la rémunération et de l'ancienneté. Si le salarié refuse le transfert, la SNCF lui proposera une mobilité géographique ou fonctionnelle. Le refus du poste entraînerait une rupture du contrat de travail (recommandation 32)

Le régime spécial de retraite, la garantie d'emploi et les facilités de circulation seraient garanties pour les salariés au statut transférés. Mais tous les autres accords SNCF seront caducs au bout de 15 mois.

Quel est l'impact sur les salariés anciens cheminots si le contrat régional passe d'une entreprise privée à la SNCF ? Quel est l'impact sur la nouvelle entreprise privée qui n'aurait pas l'expertise suffisante faute de transfert suffisant de cheminots ?

**Le rapport proscrit absolument la mise à disposition des salariés par la SNCF... au motif : que cette modalité impliquerait que le salarié conserve l'ensemble des dispositions conventionnelles de son entreprise...**

**Le rapport n'oblige pas les régions à transférer les fonctions supports et encadrement affectée à un réseau, ce qui risque d'entraîner de fortes disparités selon les AO**

# L'organisation et l'équilibre économique de la SNCF

## Les transformations de l'organisation de la SNCF

Transformer SNCF Réseau et SNCF Mobilité en SA à capitaux publics (recommandation 14, 40) c'est-à-dire une entreprise 100% Etat Réduire les missions d'EPIC de tête aux fonctions de pilotage et externaliser autant que possible les fonctions transverses non spécifiques (recommandation 10)

Seules les prestations de la SUGE relevant de la police ferroviaire seraient obligatoires et financées par l'ensemble des opérateurs ferroviaires (recommandation 42)

Gare et Connexion serait rattaché à SNCF Réseau et l'activité de développement commercial serait filialisée. Les gares locales pourraient à terme être transférées aux Régions (réclamation 41)

Filialisation de Fret SNCF « dès que la restructuration de l'activité aura été achevée » et après reprise de sa dette par SNCF Mobilité (recommandation 17)

Quel est l'impact pour des salariés travaillant sur les fonctions transverses ? Qui définira la spécificité de ces fonctions ?

Quel est l'impact sur les métiers de la SUGE ? pourrait on voir apparaître d'autres prestataires ?

Quel est l'impact des activités commerciales d'une gare par rapport aux spécificités à l'intérieure d'une gare ? Quel est l'impact sur le budget d'une région qui aura en gestion certaines gares locales ?

Quel est l'impact pour les agents du Fret qui subissent depuis 2004 (deuxième paquet ferroviaire) des restructurations permanentes sans jamais voir l'équilibre budgétaire de leur activité ? Comment est définie la fin de la restructuration Fret ?

**Quelle est la finalité de la transformation de SNCF Mobilité et de SNCF Réseau en SA ? quid de l'intégration sociale et solidaire ?**

**Le cœur même de l'entreprise SNCF qui avait pour première vocation d'être une entreprise de service public, est remis en cause par le rapport car la SNCF deviendrait une entreprise comme les autres**

**Le rapport ne prévoit aucune solution pour le redressement de Fret SNCF !**

## Renforcer la compétitivité de la SNCF ! En remettant en cause le statut et en mettant en place des plans de départs volontaires

Suppression du statut pour les nouveaux embauchés (recommandations 38)

Possibilité de recourir à des plans de départs volontaires pendant 2 ans pour gérer les « excédents d'effectifs ». (Recommandation 39)

Quel est l'impact des départs volontaires qui ne pourront être anticipés, sur la production ?

Quel est l'impact sur le recrutement dans une entreprise avec des caractéristiques spécifiques qui a déjà, à l'heure actuelle, des difficultés à recruter dans certains secteurs ?

Quel est la plus value à supprimer le statut ?

Le rapport renforce le plan de performance Etat-SNCF en permettant à la SNCF de remettre plus facilement en cause les accords sociaux.

La suppression du statut n'a aucune pertinence économique au final, elle n'a d'intérêt que démagogique et politique

Le coût du statut n'est pas 20 à 30% plus cher que dans le privé comme peut l'annoncer Mr SPINETTA. L'entreprise communique d'ailleurs le tableau suivant :

	statut	Organisation du temps de travail	Polyvalence digitalisation	Frais de structure	Ecarts compétitivité
Valeur	430M€	300 M€	350M€	300 M€	1,4 milliards €
%	8%	6%	7%	6%	27%

## Comparaison avec la Grande Bretagne

Que des entreprises privées :

- ⇒ Réseau voyageurs : divisé en 26 concessions qui exploitent le réseau pour une durée de 5 à 15 ans  
1 milliard de voyageurs par an comme en France
- ⇒ Réseau Fret : il a été vendu par lots. La plus grande partie a été reprise par EWS une émanation d'une SA américaine
- ⇒ Infrastructure : Network Rail (100% privée mais détenue par l'Etat) créée en 2002  
Dette : 45,9 Milliards € mais détenue par l'Etat
- ⇒ Matériel roulant : 3 principaux loueurs de droits privés



\* Les dépenses publiques dans les réseaux ferroviaires ont été multipliées par 6 depuis 1993 (l'état a été contraint d'intervenir pour compenser la faiblesse du manque d'investissement des entreprises privées)

\* Pas de lignes à grande vitesse

\* Prix du billet 6x plus cher en Grande Bretagne qu'en France

\* 4/5 des trains sont en retard dans le sud du pays

\* La qualité du service ferroviaire se détériore à vitesse grand V outre-Manche, 20 ans après la privatisation de British Rail. Hausse incontrôlée du prix des billets, trains supprimés et réduction du personnels conduisent près de deux Britanniques sur trois à souhaiter une renationalisation complète

### Allemagne

La Deutsche Bahn est une SA détenue à 100% par l'état.

Elle est constituée en holding, avec 5 filières d'activités :

DB Netz \_ gestion du réseau ferré

DB Station & Service \_ gestion des gares voyageurs

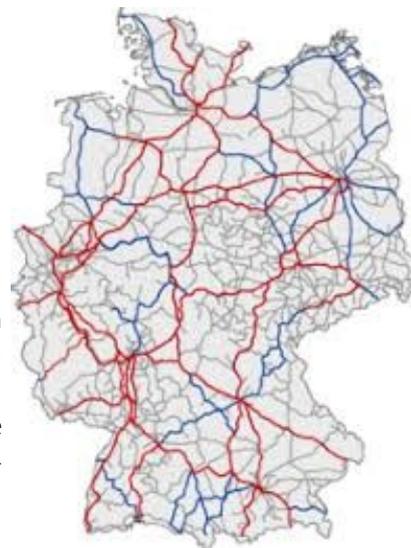
DB Fernverkehr \_ transport de voyageurs longues distances

DB Regio \_ transport de voyageurs au niveau local et régional

DB Cargo \_ transport de marchandises et logistique

Le réseau allemand est un réseau très dense et maillé, régionalisé, moins structuré qu'en France sur des liaisons longues distances à grande vitesse. 50% transport régional en Allemagne, 30% en France

La transformation en SA en 1994 de la DB AG s'est accompagnée de la reprise de la dette ferroviaire par l'Etat (35 Milliards €) et des prêts à 0% pour les nouveaux investissements.



	Allemagne	Angleterre	Italie	Espagne	France aujourd'hui	France SPINETTA
Nbres d'habitants (millions)	83	66	61	47	67	67
Tailles du réseau (km de lignes dont % LGV)	38 828 3,8% LGV	16 209 0,7% LGV	17 041 5,4% LGV	16 056 17,9% LGV	28 765 7,1% LGV	19 765 10,3% LGV
Km lignes pour 1 million d'habitants	468	246	279	342	429	295
Part modale du ferroviaire (voyageurs)	8,4%	8,7%	6,2%	6,7%	9,9%	?

	Allemagne	Angleterre	Italie	Espagne	France Aujourd'hui	France SPINETTA
Gestionnaire d'infrastructure	Deutsche Bahn Netz	Network Rail	Rete Ferroviaria Italiana (RFI)	ADIF	SNCF Réseau	SNCF Réseau
Dette au 31/12/2016 en milliards d'€	10,4	45,9	1,3	0,3	42	?
Fonds propres au 31/12/2016 milliards d'€	7,2	6,7	33	11	8,8	

L'*UNSA ferroviaire de Normandie* reprend les grandes lignes de ce rapport DURON.



Mr DURON a remis fin janvier son rapport : *Mobilités du quotidien* (Répondre aux urgences et préparer l'avenir). Ce rapport a pour objectif de définir les priorités sur la programmation des grands chantiers dans le domaine du transport.

Mme Borne (ministre des transports) devra prendre d'ici les prochaines semaines, une décision sur les orientations et les priorités en matière de mobilité sur le territoire français.

## Zoom sur le ferroviaire

D'après ce rapport, de nombreux sujets impactant le système ferroviaire actuel doivent être étudiés :

- \* Résoudre les points de congestion majeure dans les nœuds ferroviaire pour améliorer la performance et la résilience. L'équilibre entre la réalisation des travaux et maintenir un niveau de qualité dans les transports s'avère difficile. Une communication forte doit être construite durant ces perturbations importantes pour les voyageurs.
- \* Le ferroviaire reste et restera pertinent là où il y a besoin de transport massifié. Et là où les liaisons ne justifient pas d'utiliser le ferroviaire alors d'autres options de transport pourront être étudiées : autocars, trams trains...
- \* Le report modal vers le ferroviaire doit être étudié désormais pour toutes les lignes car les coûts d'investissement et d'exploitation sont considérables.
- \* Les Régions doivent reprendre à leur charge l'ensemble des moyens du TER afin d'avoir l'entière responsabilité de ce réseau.
- \* L'offre de fret ferroviaire doit se concentrer sur les grands corridors de la desserte des ports.
- \* Les travaux sur le Réseau doivent être l'occasion de moderniser son fonctionnement et son exploitation. Ce plan de modernisation durera 10 ans.

Le rapport propose **trois scénarios** d'investissement possibles :

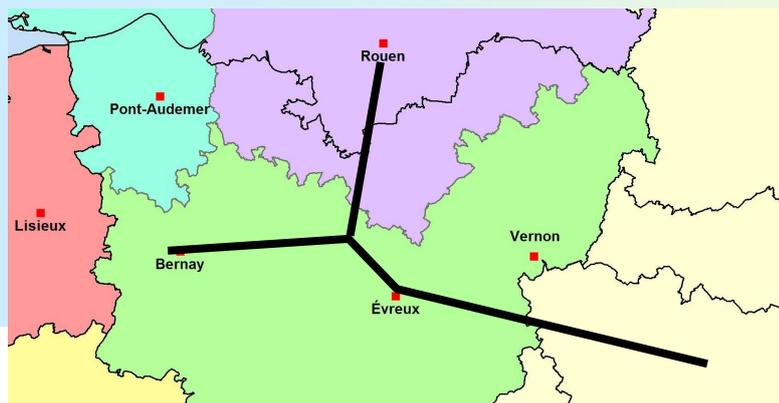
1. Le premier scénario est le plus restrictif : 48 milliards d'euros (+25% par rapport aux investissements 2012-2018). Les grands projets seraient reportés de 5 à 10 ans et achevés pour 2050....
2. Le second scénario est de 60 milliards d'euros (+55% par rapport aux investissements 2012-2018). Ce scénario a la préférence des auteurs du rapport car il privilégie la mise en œuvre des priorités de restauration et de modernisation du patrimoine et d'amélioration des mobilités du quotidien pendant une dizaine d'années à un niveau d'ambition élevé, qui s'inscrit en rupture des pratiques antérieures
3. Le troisième scénario de 80 milliards d'euros. Il permet de s'attaquer sérieusement à la saturation et à la vétusté des nœuds ferroviaires, à l'abord des grandes gares parisiennes, mais aussi de celles de Bordeaux, Toulouse, Marseille, Toulon, Nice signalés comme prioritaires par la commission Duron.

## Zoom sur la Normandie

	Scénario 1	Scénario 2	Scénario 3
Prolongation de la ligne RER E de la gare d'Hausmann jusqu'à PSL (EOLE)	2018-2024		
Mesures d'optimisation du réseau	D'ici 2021		
Saut de mouton groupe V groupe VI en arrière de la gare de PSL (1)	2023-2027		
L'engagement de la réalisation de la section neuve Paris – Mantes et de la gare de Rouen	A partir de 2028-2032	Fin de période 2023-2027 ou début période 2026-2032	
L'engagement de la section Barentin Yvetot et de la section Mantes Evreux	Après 2037	2033-2037	2028-2032
La réalisation du Y de l'Eure (2)	A partir de 2038		Sur la période 2033-2037

(1) saut de mouton : aménagement permettant de faire passer une voie ferrée au dessus d'une autre voie ferrée par dénivellation de la première pour éviter qu'elles ne s'entrecroisent

(2) :



## Zoom sur les PPP \*



Monsieur SPINETTA a indiqué dans son rapport que SNCF Réseau devait devenir une société anonyme afin de rationaliser ses coûts. Heureusement que SNCF Réseau n'a pas attendu Mr SPINETTA pour le faire ! Il est par contre intéressant de rappeler que si durant plusieurs années la SNCF a investi dans les grandes lignes supportant des coûts pharaoniques, c'est bien sur demande de l'Etat ! **L'UNSA Ferroviaire** rappelle d'ailleurs très régulièrement que la dette dite de la SNCF est bien une dette d'Etat ! Enfin, il est une évidence qui se vérifie dans tous les pays, une société de chemin de fer ne peut pas être en équilibre budgétaire sans l'aide de l'Etat. Ce changement de statut ne changera rien !

Mais si demain, SNCF Réseau devient une SA, les conséquences vont être multiples :

Le Réseau Ferré s'est construit pour faire avant tout circuler des marchandises. Ce n'est que depuis quelques décennies que le transport de voyageurs a explosé ! Le Réseau doit donc être revu et des investissements ont été et doivent encore être faits. Mais comment développer un réseau sans fond ? Deux solutions :

- 1/ il ne se développe pas et reste en l'état
- 2/ il se développe avec des partenaires privés : les **PPP**

C'est un mode de financement dans lequel une autorité publique fait appel à des prestataires privés pour financer et gérer un équipement qui assure un service public ; une « mission globale », et donc négociée comme un tout. Il permet à des collectivités locales et à un Etat toujours plus endettés de continuer à assumer des investissements et de nouvelles compétences, en les déléguant en pratique au privé. Le PPP est donc un moyen de continuer à agir et à afficher des réalisations. SNCF Réseau utilise aussi ce partenariat (Eurotunnel, Paris – Le Mans - Rennes, contournement Nîmes Montpellier, GSMR, Paris – Tours Bordeaux ....). Mais pour **L'UNSA Ferroviaire** ce mode de financement est très dangereux ! En effet, il s'agit souvent d'un choix de court terme : la SNCF, en faisant ce transfert, se condamne à régler, durant des années un loyer ou des frais à son partenaire marchand, selon des contrats aux clauses multiples et souvent peu à l'avantage de la SNCF !

D'autre part, la SNCF transfère directement ses compétences et expertises à des entreprises privées :

- \* The Channel Tunnel Group Limited concepteur, constructeur pour le tunnel sous la Manche
- \* COSEA concepteur et constructeur de la LGV Tours - Bordeaux
- \* LISEA gestionnaire de la LGV Tours - Bordeaux jusqu'en 2061
- \* MESEA exploitant et mainteneur de la LGV Tours - Bordeaux
- \* EIFFAGE Rail Express financeur, concepteur, constructeur et mainteneur de la ligne à grande vitesse Bretagne – Pays de la Loire jusqu'en 2036
- \* OC'VIA concepteur, constructeur, mainteneur du contournement Nîmes Montpelliers jusqu'en 2027
- \* SYNERAIL pour le financement, la construction l'exploitation et la maintenance GSM R

Et la liste semble être sans fin .....

Le 06 Février dernier Mr JEANTET signait un accord avec Digital Open Lab pour développer en partenariat des solutions innovantes pour la **digitalisation du réseau**, grâce à l'intelligence artificielle et à l'Internet des objets. Le partenariat encore et toujours de mise !!

\*PPP: Partenaires Publics Privés

# Rapport Spinetta

**SNCF**  
*Sauvons Notre Cœur Ferroviaire*

