

Petit décryptage du Vrai / Faux du Rapport SPINETTA selon la Direction

Est-il vrai que le rapport propose de supprimer le statut ?

POINT DE VUE DE LA SNCF

Le rapport propose la fin du recrutement au statut pour les futurs embauchés.

Et seulement pour les futurs embauchés, à compter d'une date ultérieure à fixer.

À l'inverse, le rapport prévoit le maintien du statut pour tous les agents actuellement en poste, et de ne « pas remettre en cause les droits individuels des agents statutaires ».

ANALYSE DE la cgt

Certes mais que va-t-il rester du statut ? :

La retraite: Réforme prévue en 2018

Le RH00677: Il tombera dès lors que l'agent sera reversé dans une autre EF.

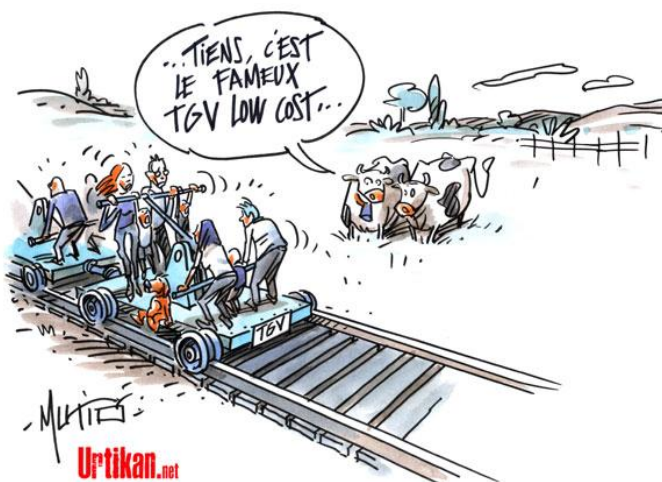
Les facilités de circulation: Pour quels trains???

L'emploi à vie: Si l'agent refuse de partir il est licencié

La caisse de Prévoyance: Elle ne tiendra plus si le nombre de cheminots chute drastiquement.

Notations : Si elle existe encore le nombre de « promotion » sera en diminution constante car plus de nouveaux embauchés au statut (baisse des pourcentages)

Alors, il restera quoi du statut? Plus rien si ce n'est qu'une coquille vide...



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

POINT DE VUE DE LA SNCF

Ce sont, comme l'a indiqué Jean-Cyril Spinetta, deux questions totalement séparées. S'agissant de la dette, sa reprise n'est pas conditionnée à la fin du statut. Elle est en revanche indispensable à une remise à plat du système. Traiter la dette est, selon Jean-Cyril Spinetta, une nécessité pour mettre en place un système stable et que SNCF Réseau puisse équilibrer ses flux de trésorerie, retrouvant ainsi une capacité d'autofinancement.

En outre c'est une «obligation légale» rappelle le rapport au regard du droit de l'Union européenne, qui prévoit l'équilibre économique pour le gestionnaire d'infrastructure et la couverture du coût complet du réseau.

Loin d'un marchandage, la reprise de la dette, précise le rapport, «exprimerait la confiance de l'État en l'avenir du secteur ferroviaire et sa détermination à s'engager en faveur d'un projet collectif ambitieux pour la modernisation du réseau».

ANALYSE DE la cgt

Il faut remercier les gouvernements successifs qui ont fait creuser la dette de la SNCF en faisant supporter les crédits liés à la construction des LGV à la SNCF et donc aux cheminots. Le tout, en abandonnant la rénovation des lignes classiques et en laissant l'état de l'infrastructure se dégrader en engendrant des milliers de kilomètres de limitations de vitesse dans toute la France et les accidents qui ont pu être engendrés...

Ce n'est donc pas aux cheminots de payer aujourd'hui la note en les traitants de privilégiés, mais bien à l'Etat.

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

POINT DE VUE DE LA SNCF

Le rapport souligne que le ferroviaire est un mode de transport indispensable qui par nature «ne peut exister sans être massivement subventionné». Dans ce cadre, loin de proposer une diminution des moyens consacrés au système ferroviaire, Jean-Cyril Spinetta propose de les augmenter, notamment d'«augmenter les investissements de modernisation du réseau à partir de 2021 (150 millions d'euros en 2021, 300 millions d'euros en 2022, 500 millions d'euros de 2023 à 2026)».

En revanche, il estime que compte tenu de l'importance des concours publics apportés au ferroviaire qui représentent environ 200 euros par Français et par an, il est impératif que chaque euro investi soit utile d'un point de vue socio-économique.

ANALYSE DE la cgt

Le rapport indique surtout que le cheminot au statut coûte trop cher, pour cela il préconise donc d'abaisser les conditions sociales des cheminots en utilisant des termes différents comme « se préparer à l'ouverture à la concurrence, ... ». On comprend facilement qu'il est très difficile, socialement parlant, de mettre dans un rapport qui va être rendu public ce genre d'argument, en l'écrivant noir sur blanc...

Est-il vrai que le rapport propose la fermeture des petites lignes (UIC 7 à 9) ?

POINT DE VUE DE LA **SNCF**

Le rapport propose de «confier à SNCF Réseau la réalisation, avant l'élaboration des prochains CPER, d'un état des lieux de la partie la moins utilisée du réseau présentant, ligne par ligne, l'état de l'infrastructure, le besoin de rénovation et le bilan socioéconomique des investissements», afin de savoir si l'investissement est ou non justifié.

«Si le maintien des circulations sur une ligne n'est pas possible sans investissement, et que cet investissement n'est pas justifié d'un point de vue socioéconomique, SNCF Réseau est mandaté pour fermer la ligne. (...) La région concernée, ou toute autre partie prenante, peut reprendre la ligne sans contrepartie financière».

ANALYSE DE **la cgt**

Il est bien évident que pour les Régions ne disposant pas de moyens financiers importants, ces dernières ne pourront pas maintenir ouverte les petites lignes, le service public ferroviaire n'existera plus pour les personnes qui vivent en milieu rural.

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

POINT DE VUE DE LA **SNCF**

Le rapport ne propose pas le passage de SNCF Réseau et de SNCF Mobilités en SA privées mais en sociétés nationales à capitaux publics.

Une société est dite nationale lorsque la totalité de ses capitaux sont détenus par l'Etat. C'est l'exemple de France Télévisions.

Le rapport Spinetta propose en outre que la future loi précise que le capital de ces deux sociétés ne pourra être cédé.

ANALYSE DE **la cgt**

Dans les faits, nous avons l'exemple d'EDF GDF où l'état a revendu une grande partie du capital au privé.

À 3, vous allez dormir et à votre réveil vous allez trouver que le Rapport Spinetta est bon pour votre avenir... 1....2....3....



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

POINT DE VUE DE LA SNCF

Le rapport constate que le principe de l'ouverture à la concurrence a d'ores et déjà été acté et son échéance déterminée : «à partir de janvier 2019 pour les services non conventionnés (pour des circulations effectives à partir de décembre 2020) et à partir de décembre 2019 pour les services conventionnés».

Jean-Cyril Spinetta estime que cette ouverture à la concurrence est une opportunité pour le système ferroviaire français dès lors qu'elle est regardée non comme une fin mais comme un moyen permettant d'«assurer une plus grande efficacité» du système ferroviaire. Il constate que lorsqu'elle a été bien préparée, l'ouverture à la concurrence a abouti dans les pays européens à «une augmentation des trafics» et à une «amélioration de la qualité de service».

À l'inverse, le rapport dit que ne pas préparer la SNCF à l'ouverture à la concurrence serait la condamner. Ainsi, souligne Jean-Cyril Spinetta, faute d'avoir été préparée, l'ouverture du marché du fret ferroviaire a conduit à une forte réduction des trafics et à un endettement massif de Fret SNCF.

ANALYSE DE la cgt

La vraie question que l'on est en droit de se poser pour le FRET, c'est pourquoi le FRET est le seul à payer le coût global du transport ? De ce fait, le transport routier est artificiellement plus rentable.

De plus, jouer sur les conditions de travail des salariés du ferroviaire pour le rendre rentable, cela s'appelle du Dumping Social. Seul un changement de politique en matière de financement du trafic ferroviaire pourrait permettre une réduction des coûts et des émissions de gaz à effets de serre. L'abandon de l'Ecotaxe par la Gauche et l'augmentation du tonnage des camions sur la route par la Droite, a favorisé le transport routier au détriment du trafic FRET ferroviaire.

Euro Cargo Rail, déficitaire depuis le début avec les plans sociaux qui vont avec, était pourtant préparé

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 grande vitesse ?

POINT DE VUE DE LA SNCF

Le rapport avance plusieurs propositions pour neutraliser et prévenir ce risque. Ainsi, Jean-Cyril Spinetta recommande la mise en place de conventions pour les lignes les moins rentables qui seraient financées par une taxe de péréquation payée par l'ensemble des entreprises ferroviaires, ou la mise en place d'accords-cadres englobant un ensemble de dessertes rentables et non rentables.

ANALYSE DE la cgt

Dans les faits, une fois encore, les Entreprises privées n'ont pas vocation à Faire du service public à perte, donc elles auront des contreparties financières, certainement encore avec de l'argent public et des augmentations dans les prix des billets, voilà où vont passer vos impôts.

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

POINT DE VUE DE LA SNCF

ANALYSE DE la cgt

Le rapport propose d'inscrire dans la loi le principe d'un transfert obligatoire du personnel garantissant à celui-ci de conserver son emploi. Si l'agent ne souhaite pas être transféré, la SNCF a u r a i t, conformément au statut, l'obligation de lui proposer un e m p l o i de reclassement qui peut être situé dans une autre zone géographique et porter sur une fonction différente. Le refus de d'un poste offert par la SNCF dans ces c o n d i t i o n s entraînerait la rupture du contrat de travail.

Dans les faits, l'article 8 du projet de loi relatif à l'ouverture à la concurrence du Transport ferroviaire de voyageurs prévoit les modalités de transfert des salariés de SNCF Mobilités vers les entreprises ferroviaires choisies. Après appel d'offres, pour assurer l'exploitation de services de transport ferroviaire faisant l'objet d'un contrat de service public, les régions et l'État, en tant qu'autorités organisatrices de transport, seront compétents pour délimiter le périmètre des salariés à transférer. Les salariés devront avoir été affectés de manière directe ou indirecte à l'exploitation du service ferroviaire concerné au moins six mois avant la date du transfert. Il est prévu que ce transfert s'opère dans un premier temps sur la base du volontariat. Seront en priorité transférés les salariés concourant à l'exploitation du service qui sont volontaires pour rejoindre l'entreprise ferroviaire ayant remporté l'appel d'offres. Si le nombre de salariés volontaires est inférieur à celui arrêté par les autorités organisatrices, le transfert des salariés restants sera obligatoire. Le refus du transfert constituera un motif de rupture du contrat de travail.

Dès lors seules 3 solutions sont possibles:

1. L'agent accepte de partir dans l'autre entreprise aux conditions de travail de l'Entreprise privée.
2. L'agent refuse mais l'Autorité organisatrice impose le transfert à l'agent, il est licencié.

L'agent refuse et le nombre d'agent a transféré est atteint, l'agent se verra donc proposer un poste loin de son lieu de vie, pour l'encourager à quitter l'Entreprise ou bien si il accepte de partir, le but de l'Entreprise sera de le mettre sur un poste qui ne lui convient pas afin de le faire craquer comme ce qui s'est passé chez France Telecom.

DUMPING SOCIAL
= ESCLAVAGISME MODERNE

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

POINT DE VUE DE LA SNCF

Dans l'hypothèse d'un transfert de personnel, il est prévu que le personnel SNCF conserve les droits acquis et notamment le régime spécial de retraite, la garantie de l'emploi, les facilités de circulation, et le bénéfice de sa rémunération nette des 12 derniers mois et son ancienneté. C'est déjà ce qu'il se passe dans les transports urbains.

ANALYSE DE la cgt

Mais dans les faits que va-t-il se passer???

Réforme des retraites prévues en 2018 pour mettre fin aux régimes spéciaux dont celui de la SNCF (tout le monde à 62 ans, calcul sur les 25 dernières années ...)

La grille des salaires ne s'appliquera plus, plus de notations, augmentation salariale au bon vouloir de l'entreprise prenante...

Exit le RH00677 qui garantit les 35 heures et un temps de travail acceptable pour des agents en 3x8, roulants, postés...

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

POINT DE VUE DE LA SNCF

Le rapport Spinetta propose d'autoriser la SNCF à recourir pendant deux ans à la procédure des plans de départs volontaires, dans le respect des règles prévues par le code du travail. Cela permettrait aux personnes qui le souhaitent de quitter l'entreprise en bénéficiant de droits particuliers, et à l'entreprise de ne pas être en sureffectif.

ANALYSE DE la cgt

Dans les faits seuls les agents d'une certaine classe d'âge pourront en profiter.

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

POINT DE VUE DE LA SNCF

La SNCF n'a pas participé à la mission conduite par Jean-Cyril Spinetta. SNCF a en revanche été auditionné par la mission, tout comme l'ensemble des acteurs du ferroviaire (UTP, EF...) et des parties prenantes, dont les Organisations syndicales. La SNCF a transmis à la mission l'ensemble des informations demandées.

ANALYSE DE la cgt

Même si la SNCF n'a pas participé à ces travaux, le travail de casse organisé bien en amont par la DIRECTION a bien permis de dresser un bilan alarmiste pour aider à la confection de ce rapport.

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

POINT DE VUE DE LA SNCF

La SNCF n'a pas à se prononcer sur ce dernier et les recommandations adressées au Gouvernement. Elle note que le rapport porte un diagnostic global, systémique, rigoureux, et chiffré du système ferroviaire français. Et que ce rapport ne porte pas simplement sur la SNCF mais sur l'ensemble du système ferroviaire. C'est-à-dire comment la collectivité a opéré un certain nombre de choix, parfois même sans se l'avouer ou sans l'énoncer clairement, en matière de réseau, de financement, et de gouvernance.

Elle remarque également que ce document interpelle chacun et chacune d'entre nous : État, collectivités territoriales, direction de la SNCF, cheminots, clients, contribuables et citoyens.

S'agissant des recommandations, elles sont désormais dans les mains de l'État ; il n'appartient pas à la SNCF de définir la future réforme à venir du ferroviaire. Pour le reste, le groupe public ferroviaire est prêt à s'engager dans une réforme qui remette enfin à plat le système, et qui offre un avenir à la SNCF et à ses agents.

Est-il vrai que les recommandations Spinetta seront prochainement mises en œuvre ?

POINT DE VUE DE LA SNCF

Comme l'a indiqué le Gouvernement, ce rapport a été demandé afin de déterminer «une stratégie d'ensemble pour refondre le modèle du transport ferroviaire dans le cadre d'un marché ouvert à la concurrence, en préservant les missions d'un service public performant».

L'État examinera les 43 propositions formulées par le rapport, consultera l'ensemble des acteurs comme il l'a indiqué, reprendra potentiellement à son compte

ANALYSE DE la cgt

La Direction SNCF a orchestré tout cela avec le gouvernement sinon comment expliquer que le Directeur soit toujours en poste, malgré les gouvernements successifs de droite ou de gauche, alors que depuis 10 ans la SNCF a accumulé les accidents, les incidents... N'importe quelle entreprise digne de ce nom ne pourrait garder quelqu'un à sa tête si ce dernier ne faisait pas l'affaire...



ANALYSE DE la cgt

Dans les faits et comme d'habitude, les recommandations se transformeront en projet de loi ou passage en force par ordonnance tout en faisant croire au dialogue social avec les partenaires sociaux... Il suffit simplement de regarder ce qui s'est passé avec la loi travail...

Conclusion:

Le cheminot serait le responsable de tous les problèmes du monde ferroviaire.

Il est plus facile de faire passer les cheminots pour des parias que de pratiquer une politique ferroviaire d'investissement et de relance nécessaire sur un plan environnemental et politique

Mais les autres perdants de ce rapport sont les usagers, l'environnement, l'encombrement des routes et les personnes habitant les zones moins peuplées. La gronde monte contre le gouvernement Macron (Hôpitaux, EHPAD, retraités (hausse de la CSG), fonctionnaires et salariés du privés).

Les cheminots comme les autres salariés doivent se battre contre ces mesures qui n'ont pour but que la régression sociale au profit des plus riches !!!



TOUS A PARIS LE 22 MARS
CERTAINS VEULENT LA DESCENDRE, NOUS ON LA DEFEND !

