



## **BILATÉRALE AVEC M. JEAN CYRIL SPINETTA** **MISSION SUR LE TRANSPORT FERROVIAIRE**

### **Mission de M. Jean-Cyril SPINETTA :**

**M. Jean-Cyril SPINETTA**, a reçu une lettre du premier Ministre, le 12 octobre 2017 qui précise les principaux thèmes que devra recueillir l'intéressé en vue de préparer une stratégie d'ensemble pour refondre le modèle du transport ferroviaire dans le cadre du marché ouvert à la concurrence, en préservant les missions d'un service public performant.

**CFE-CGC FERROVIAIRE** a été reçu le vendredi 17 novembre 2017 au Ministère des Transports. Ci-dessous les thèmes clefs qui ont été abordés ainsi que certaines remarques faites par M. **Jean-Cyril SPINETTA**.

**M. Jean-Cyril SPINETTA** nous a indiqué les trois points qu'il souhaitait aborder :

- 1/ Maillage dessertes TGV - Dessertes ferroviaires 2030
- 2/ Rentabilité – dette – péage
- 3/ 4ème paquet ferroviaire - Concurrence

### **Introduction CFE-CGC FERROVIAIRE**

« **CFE-CGC FERROVIAIRE** espère que vous saurez valoriser le transport ferroviaire car nous pensons que ce mode de transport est la colonne vertébrale de la mobilité, c'est le moyen de transport le plus sûr comparé au routier ou à l'aérien, mais il n'a jamais vraiment été valorisé par les politiques publiques.

Comme nous l'avons indiqué à Madame **Elisabeth BORNE**, Ministre chargée des transports le mardi 18 juillet 2017, (2) il convient d'avoir une vision horizontale (globale ou systémique) et non plus verticale (économique ou comptable) des coûts des transports », c'est un changement radical de réflexion intellectuelle que nous demandons.

Il ne faut pas regarder uniquement les coûts engendrés par telle ou telle entreprise pour construire et exploiter ses infrastructures ou pour réaliser ses activités, mais prendre en compte les incidences sociales et environnementales des différents modes de transports.

Il est nécessaire de prendre conscience des économies réalisées grâce aux transports ferroviaires sur la santé publique et la pollution (plusieurs milliers de décès sont dus à la pollution, en particulier aux particules fines liées aux moteurs diesels des véhicules routiers), mais également l'incidence sur l'accidentologie car, sans parler des drames humains vécus, les accidents routiers engendrent plusieurs dizaines de milliards d'Euros de dépenses diverses (frais médicaux et de rééducation, pension d'invalidité, etc..) sans parler des milliards d'Euros consécutifs à la congestion de nos routes.

Comme vous pouvez le comprendre, nous revendiquons qu'il vaut mieux voir un train transporter 40 camions que voir 40 camions circuler sur nos routes même si le coût « que nous appelons vertical » (économique ou comptable) semble moins onéreux.

Il convient donc de rendre plus attractif le mode ferroviaire dans un contexte d'enjeux environnementaux et sociétaux très importants. »

### **Financement de la dette :**

La dette SNCF RESEAU / RFF de 42 milliards ne doit pas être pris en compte comme prétexte pour supprimer le statut des cheminots, ou dégrader leurs conditions de travail, ça doit rester des sujets différents. Nous ne sommes pas favorables à un quelconque chantage.

Pour nous la seule solution pour le désendettement c'est la reprise de la dette par l'état. Sans cette dette le modèle économique actuel peut tenir.

Le résultat d'exploitation est presque à l'équilibre, seul le résultat financier est plombé par cette dette qui est le résultat de politiques ferroviaires désastreuses.

Nous avons rappelé le rôle d'état stratège, c'est bien lui qui doit fixer la feuille de route.

## **Organisation du groupe SNCF :**

Concernant le groupe SNCF, **CFE-CGC FERROVIAIRE** s'interroge sur la pertinence d'avoir en même temps une activité de transporteurs routiers, (avec ses différentes filiales), et la responsabilité de développer le transport ferroviaire.

Si nous partageons la nécessité du porte à porte et de l'inter modalité, nous considérons que le fret ferroviaire est victime avant tout d'un choix politique trop basé sur le rendement économique immédiat, au détriment d'une vision sociale, et sociétale qui aurait dû être portée par une grande entreprise publique comme la SNCF.

Nous considérons qu'il faut un président du ferroviaire, et retirer toutes les autres activités, le nom « du groupe SNCF » n'est plus en adéquation avec les activités du groupe

Le chiffre d'affaire du Groupe SNCF : la part du ferroviaire ne représente que 40-50 %. Il est attendu une part plus importante de l'international (de 33% actuellement à 50 % prochainement).

Les travailleurs détachés routiers : la directive doit être appliquée au plus vite.

**CFE-CGC FERROVIAIRE** indique toutefois qu'il est urgent de traiter ce problème afin de redonner de la compétitivité au rail vis-à-vis de la route.

## **Ouverture à la concurrence :**

Concernant l'ouverture à la concurrence prônée dans le 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire, **CFE-CGC FERROVIAIRE** pense qu'elle ne permettra pas d'améliorer notre réseau, ni la sécurité, ni la qualité, ni la régularité des trains, d'ailleurs nos interlocuteurs peinent à nous démontrer l'impact réel des différentes directives, c'est une erreur de stratégie.

« Par exemple, lorsqu'il y a un incident de personne, un obstacle ou un incident technique sur les voies, il y aura forcément , comme aujourd'hui, une cascade de retards sur les trains, qu'il s'agisse de trains privés ou de trains du service public. »

Lors la libéralisation du fret ferroviaire, nous devons assister à une amélioration du transport de marchandises par voies ferrées. Nous en connaissons tous le résultat, que ce soit pour les entreprises privées qui ont des difficultés à trouver un modèle économique comme Euro Cargo Rail qui est actuellement en restructuration avec un PSE (Plan de Sauvegarde de l'Emploi) impliquant 300 salariés ou les entreprises publiques, le constat est le même : catastrophique !

Si nous savons que les directives européennes seront appliquées, il est regrettable de ne pas avoir tiré les leçons de l'ouverture à la concurrence du fret ferroviaire, car pour nous, ce 4<sup>e</sup> paquet ferroviaire créera un véritable « séisme » risquant bien de finir de déstabiliser complètement le système ferroviaire.

Transfert des salariés en cas de privatisation : il faut maintenir les acquis et veiller à l'employabilité. Concernant l'encadrement (2<sup>e</sup> et 3<sup>e</sup> collège) il faut veiller qu'ils ne soient pas mis de côté et qu'ils conservent les mêmes conditions de travail (éviter le dumping)

#### Privatisation des lignes – dessertes ferroviaires :

Une entreprise privée recherche le profit avant tout et n'a pas forcément l'ambition de préserver les missions d'un service public performant, (desserte dans des secteurs éloignés non rentables) nous considérons que la TVA dans le secteur ferroviaire devrait être entièrement reversée à l'entreprise ferroviaire en charge des transports non rentables, mis en place uniquement dans un but de service public.

**CFE-CGC FERROVIAIRE** a fait la remarque que l'Allemagne avait fait évoluer sa réglementation avec plus de temps, en ce qui nous concerne l'UTP (syndicat patronal : Union des Transports Publics et Ferroviaires) impose ses directives, elle n'est pas vraiment à l'écoute des propositions des syndicats.

**M. Frédéric CUVILLIER**, (ex. ministre délégué aux transports) avant la réforme, avait promis une CCN (convention collective) de haut niveau mais l'UTP a tendance à réécrire le code du travail et laisser les entreprises signer des accords d'entreprises, d'où un certain gâchis et une perte de temps puisque les entreprises bien représentées syndicalement auront de meilleurs accords que les autres EF moins bien représentées, il y a donc un fort risque de dumping social

Ecotaxe – (taxe sur les produits énergétiques ...), les péages sont trop élevés pour les EF.

Quid de la compensation des secteurs non rentables qui ne seront pas pris par les privés ? Taxer les secteurs rentables ? La filialisation ne répond pas à la problématique

**CFE-CGC FERROVIAIRE** a dénoncé la décision politique d'abandonner l'écotaxe, décision qui témoigne du manque de volonté politique. Et ce n'est pas la TICPE (Taxe Intérieure sur la Consommation de Produits Energétiques) qui va permettre de combler le manque à gagner !

### **L'Etat du réseau :**

**CFE-CGC FERROVIAIRE** considère que la priorité reste la mise à niveau du réseau, voire sa modernisation dans certains cas

**CFE-CGC FERROVIAIRE** considère qu'il y a eu des erreurs de politiques d'entreprise.

**M. Guillaume PEPY** qui est un président dynamique et offensif au niveau commercial mais n'a pas fait de sa priorité le transfert de compétences.

« **M. Guillaume PEPY** s'est plutôt entouré de personnes extérieures à l'entreprise en oubliant que le secteur ferroviaire n'est pas une entreprise commerciale classique, la technicité ferroviaire ne s'apprend pas à l'école ! »

Aujourd'hui les voies FRET ne sont pas prioritaires, les propositions de 2014 n'ont pas été tenues.

### **La productivité :**

L'erreur serait de penser que les salariés du 2° et 3° collège ne travaillent que 35 heures par semaine ! et qu'il existerait encore une marge pour les faire travailler plus.

Une des priorités doit être de veiller au bien être des employés. Aujourd'hui de nombreuses études le prouvent, le bien être favorise la productivité.

Au niveau des entreprises ferroviaires les conditions de travail au niveau de l'encadrement se détériorent, réformes successives, plus de visibilité sur le proche avenir, charge de travail en augmentation, déséquilibre entre vie privée et vie professionnelle avec les outils connectés, suppression aléatoire du personnel, transfert des compétences abandonné, turnover des postes des cadres dirigeants, etc.....

Les autoroutes ferroviaires : pourquoi ne pas les développer et prendre l'exemple Suisse : interdiction de faire circuler les poids lourds la nuit.

**CFE-CGC FERROVIAIRE** a interpellé **M. Jean-Cyril SPINETTA** sur le développement limité du transport combiné en France, et notamment des autoroutes ferroviaires, là où en Suisse, par exemple, il est plébiscité.

Nous avons signalé les difficultés pour **Euro Cargo Rail** mais aussi pour **Fret Ferroviaire** d'avoir à disposition les structures ferroviaires comme le prévoit le contrat cadre.

**CFE-CGC FERROVIAIRE** est revenu sur la manque de robustesse des sillons pour les trains de fret (item déjà abordé en bilatérale avec la Ministre des transports).

La délégation **CFE-CGC FERROVIAIRE**