

# SNCF : LES PROPOSITIONS CHOC DU RAPPORT SPINETTA

*Le Figaro.fr - Publié le 14/02/2018- Mis à jour le 15/02/2018*

**L'ancien PDG d'Air France a remis ce jeudi au premier ministre, un rapport qui propose une quarantaine de mesures pour réformer le système de transport ferroviaire.**

«Ça va décoiffer!», avait prévenu Élisabeth Borne, la ministre des Transports, il y a une semaine. Jean-Cyril Spinetta, ancien PDG d'Air France-KLM, a remis ce jeudi au premier ministre un rapport de 127 pages sur le système ferroviaire français. Au sommaire, 43 propositions pour sauver un système en faillite depuis des années. «Force est de constater, aujourd'hui, que les performances ne sont pas toujours satisfaisantes, en termes de régularité ou d'information voyageurs, par exemple, que les besoins de modernisation du réseau restent considérables, et que le financement de l'ensemble du système est gravement déséquilibré», assène l'auteur du rapport dans une interview accordée au Monde. «La situation est donc aussi préoccupante, et le système doit se réformer dans l'intérêt de tout le monde: les usagers comme les personnels». Pour rappel, le gouvernement devra décider d'en reprendre ou non les propositions. Matignon a indiqué que le gouvernement allait ouvrir «une première phase» de concertation «dès la semaine prochaine», avec les syndicats et la direction de la SNCF, les régions et les usagers.



**Edouard Philippe** : *J'ai reçu ce matin le rapport Spinetta : la refondation de notre modèle de transport ferroviaire est urgente. Je consulterai dès la semaine prochaine les acteurs concernés. Notre objectif : améliorer la qualité de ce service public auquel les Français sont attachés.*

À l'issue de cette première étape de concertation, seront ensuite précisés «les thèmes abordés» et «la méthode de concertation» de la réforme, selon le cabinet du Premier ministre. «[Le gouvernement] mettra tout sur la table» pour «trouver un nouveau modèle économique» pour la SNCF, a indiqué Benjamin Griveaux sur Sud Radio, jeudi matin. «On est lucide, on est responsable, et on n'avance pas en ayant la peur au ventre. On avance de manière sérieuse». Sur CNEWS, le président de l'Assemblée nationale, François de Rugy, a estimé que «le système ferroviaire est un bel exemple de chose qu'on a "laissé pourrir" depuis trente ans». *Le Figaro* fait le point sur les pistes avancées.

## ● Le statut de cheminot disparaît à l'embauche

Le passage de la SNCF au statut de SA permettrait, comme ce fut le cas à La Poste, d'abandonner le recrutement de cheminot «au cadre permanent» avec un régime de Sécurité sociale et de retraite spécifiques. «Dans le cadre de la loi, il pourrait être mis un terme au recrutement au statut des nouveaux embauchés, en préservant strictement les droits individuels des personnels en bénéficiant. Les nouveaux recrutements devront s'opérer (...) dans un cadre conventionnel à parachever», selon ce rapport, qui préconise aussi que la SNCF puisse «recourir pendant deux ans à la procédure des plans de départs volontaires». Le recrutement de nouveaux embauchés généraliserait les emplois contractuels, en CDI ou en CDD. Le statut de cheminot s'éteindrait au fil des départs en retraite.

## ● Les «petites lignes» abandonnées aux régions

«Recentrer le transport ferroviaire sur son domaine de pertinence». C'est l'une des autres préconisations formulées par le rapport Spinetta. «Les 30 000 kilomètres du réseau ferroviaire français sont utilisés de manière très différente: 30 % du réseau voit passer 90 % du trafic voyageurs, quand, à l'autre bout, 45 % des voies ne sont empruntées que par 2 % des voyageurs», explique Jean-Cyril Spinetta au *Monde*. Dans les faits, il s'agit donc de concentrer l'activité de la

-/-

SNCF sur les transports du quotidien autour des agglomérations et les dessertes TGV entre les principales métropoles françaises. Le texte élaboré par l'ancien patron d'Air France estime par ailleurs que «le réseau à grande vitesse peut être considéré comme abouti» et que construire de nouvelles lignes «entraînerait le TGV au-delà de sa zone de pertinence économique, c'est-à-dire les dessertes de très grandes agglomérations avec des trajets durant jusqu'à trois heures». Ceci laisse présager la suppression des petites lignes ferroviaires - qui mobilisent 16% des moyens consacrés au ferroviaire - ainsi que de petites gares. Les lignes les moins fréquentées pourraient ainsi être confiées aux régions.

### ● La SNCF devient une société anonyme

Le rapport préconise de changer à nouveau le statut de l'entreprise ferroviaire, en modifiant ses deux principales composantes, SNCF Mobilités et SNCF Réseau, en sociétés anonymes à capitaux publics. Pour rappel, une SA peut être détenue à 100 % par des capitaux publics comme c'est le cas avec La Poste, détenue à 73,68 % par l'État et à 26,32 % par la Caisse des dépôts.

À l'heure actuelle, le groupe SNCF est constitué de trois établissements publics industriels et commerciaux (Épic). C'est le fruit de la réforme ferroviaire de 2014 qui a de nouveau réuni les deux branches du ferroviaire: le réseau - SNCF Réseau - et les services - SNCF Mobilités - chapeautés par un Épic de tête qui fait office de holding. «Le statut d'EPIC procure une facilité mais qui est aussi un défaut: l'établissement est relié organiquement à l'État», estime l'auteur du rapport. «Il peut donc s'endetter sans limites. Cette facilité de la dette doit être stoppée».

### ● L'ouverture à la concurrence plus vite que prévue

L'ouverture à la concurrence des services de transport de voyageurs prévue par Bruxelles, c'est-à-dire au plus tard fin 2023 pour les TER et les Intercités et fin 2020 pour les TGV, sera anticipée. Plusieurs régions ont fait part de leur souhait de ne plus confier à la SNCF leurs TER dès 2019. Le rapport devrait préciser les conditions de transferts de personnels aux éventuels concurrents de la SNCF. Pour les lignes à grande vitesse, le rapport opte pour une concurrence en accès libre, selon le quotidien du soir. Autrement dit, il y aurait plusieurs opérateurs sur une même ligne.

### ● La reprise de la dette échelonnée

La dette de SNCF Réseau, gestionnaire de l'infrastructure qui assure la rénovation et l'entretien du réseau ferroviaire, croule sous une dette de 45 milliards d'euros. Celle-ci augmente de 3 milliards d'euros supplémentaires chaque année et la charge d'intérêt de 1,5 milliard. Cette fois, la reprise de la dette par l'État est programmée et devrait être échelonnée. «Le traitement de la dette est une condition préalable et nécessaire à un retour à l'équilibre du gestionnaire d'infrastructures», dit le rapport, sans plus de précisions, cité par *Le Monde*. Les gouvernements précédents avaient promis de s'y atteler tout en repoussant l'échéance d'une reprise même partielle de cette dette. Les syndicats de la SNCF réclament un apurement depuis des années.

### ● Le fret «filialisé»

«Ceci implique une filialisation qui sera exigée par Bruxelles car une recapitalisation a déjà eu lieu en 2005», explique Jean-Cyril Spinetta au *Monde*. Pour rappel, la dette du transport de marchandises de la SNCF s'élève à plus de 4 milliards d'euros. Elle devrait être conservée par SNCF Mobilités.

-X-X-