



**Noël  
Marquet**  
président fédéral et directeur de la publication

## La fin de la SNCF est-elle annoncée ?

Le rapport Spinetta sur la SNCF a été remis le 15 février au Premier ministre. À la lecture du document, chacun aura compris que la situation n'est pas brillante, mais que pour faire accepter les remèdes il convenait de noircir le tableau. Au fil des 43 propositions, dont certaines sont provocatrices, on peut imaginer que tous ceux qui spéculent sur la destruction de la SNCF doivent penser que le but sera bientôt atteint.

Concernant l'ouverture à la concurrence du trafic voyageurs, le rapporteur estime que cette solution serait une opportunité pour le système ferroviaire français. Sauf que l'ouverture à la concurrence n'est pas une option mais une obligation légale qui va s'imposer à l'ensemble des pays de l'Union européenne. Chez nous, plusieurs régions voudraient, dès 2019, l'expérimenter pour leurs TER. Il n'est cependant pas inutile de rappeler qu'une des conséquences de l'ouverture à la concurrence du trafic fret, en 2006, a été un effondrement des tonnages transportés de plus de 50 %, l'étape suivante étant la filialisation.

Le rapport propose de revoir la consistance du réseau en recentrant le transport ferroviaire sur son domaine de pertinence, les transports du quotidien en zone urbaine et périurbaine et les dessertes à grande vitesse entre les principales métropoles françaises. Fermer 9000 km de lignes, soit un tiers du réseau, aboutirait à la création d'un désert ferroviaire.

Le transfert sur route c'est l'augmentation des temps de trajet des voyageurs et le risque de les priver de tout moyen de transport en cas d'intempéries ; on l'a vu récemment lorsque les préfets de plusieurs départements ont interdit la circulation des bus par mesure de sécurité à cause de la neige.

Le Premier ministre a écarté, pour le moment, la mise en œuvre de cette proposition. La décision incombera aux régions, mais auront-elles alors les moyens de maintenir les lignes les moins fréquentées ?

La fin du statut de cheminot pour les nouveaux embauchés est la touche idéologique de la réforme. Non, le statut n'est pas un empilage de privilèges ou d'avantages exorbitants, sa raison d'être est dictée par les exigences de la continuité du service ferroviaire. Il comporte des droits et engagements négociés entre les deux parties (SNCF et cheminots), sur des bases qui remontent aux années 1920. D'ailleurs, le Premier ministre a reconnu que des contreparties devraient être contractualisées pour compenser les contraintes spécifiques au métier de cheminot.

Une réforme de grande ampleur de la SNCF, patrimoine de la nation, née le 1<sup>er</sup> janvier 1938 de la fusion de compagnies privées lourdement endettées, aurait mérité un peu plus d'attention et moins de précipitation. Un débat national n'aurait pas été superflu.

Si ce projet ne touche pas directement, pour le moment, les retraités, nous restons cependant solidaires des actifs, et la FGRCF s'associera aux actions qui seront entreprises pour défendre la SNCF et les cheminots.

## SOMMAIRE

n° 701 avril-mai 2018

### ■ VIE DES RETRAITÉS

- 4 Interview de Viviane Lefebvre
- 6 Enquête de satisfaction CPRP SNCF 2017
- 8 Campagnes doubles en AFN
- 8 Résultats annuels 2017 du groupe SNCF (extraits)

### ■ VIE PRATIQUE

- 10 La maladie de Parkinson, cette grande inconnue
- 13 Vos questions, nos réponses

### ■ SOCIÉTÉ

- 14 50 ans après, retour sur Mai 68

### ■ VIE DES SECTIONS

- 17 Les rendez-vous des sections

### ■ CARNET

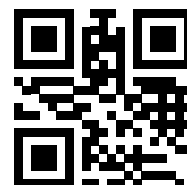
- 20 Ils nous ont quittés  
Adieux – Nos centenaires

### ■ JEUX

- 21 Mots croisés  
Sudoku (*solutions*)

### ■ SNCF INFOS

- 22 L'avenir du transport ferroviaire en France



Retrouvez-nous  
sur [www.fgrcf.fr](http://www.fgrcf.fr)  
en flashant ce code