

## Comment sont supprimées les voies ?

*La récente publication d'une étude (on dit Audit en termes modernes) sur l'état du réseau a révélé la dégradation du réseau depuis qu'il est confié à RFF, un autre document confidentiel mais dont la presse a donné quelques éléments fait état de la répartition des biens immobiliers entre RFF et la SNCF. Ce n'est pas être devin que de pressentir de prochaines décisions d'importances concernant l'avenir des gares et infrastructures.*

### RFF et l'avenir du réseau

Cette société a qui l'Etat a décidé de donner les voies (en 1997) est destinée à faciliter la privatisation du chemin de fer. RFF n'est qu'une super armée mexicaine, un quartier général d'officiers qui décident, ce que d'autres exécutent.

Aujourd'hui la SNCF est chargée d'exécuter les travaux d'entretien commandés.

Depuis sa création en 1997, le budget de RFF pour l'entretien du réseau n'a pas bougé. Résultat une diminution de l'entretien et du renouvellement des voies, des postes de manœuvre et circulation. Mais aussi une pression constante sur les agents de l'équipement pour « réduire les coûts ».

L'alerte sur la situation du réseau n'est pas une surprise pour les cheminots (en tout cas pas pour ceux qui ont dénoncé dès le début l'arnaque de la

réforme Pons-Gayssot). Cet « audit » annonce la fermeture d'une part très importante du réseau si un investissement massif n'est pas fait, pourrait réjouir ceux qui espèrent une mise à plat de la situation et un véritable débat sur la politique des transports.

Mais c'est un rêve, il est hors de question que nos Dirigeants engagent une démarche qui pourrait remettre en cause la mécanique capitaliste ou leurs décisions. Ils nous préparent un nouveau pas en avant.

A tout hasard, les décisions concernant l'entretien du réseau prévues en décembre 2006 ont été repoussées après les élections de mars 2007 (détail pour celles et ceux qui pourraient croire que seules les considérations objectives et matérielles guident les décideurs économiques).

### Risquons nous à la prévision :

**Puisque l'état du réseau est dit catastrophique, on nous**

**dira qu'il est nécessaire d'opérer des choix drastiques :**

- Prioriser certains axes (et donc pour les autres il faudra que les collectivités qui veulent les maintenir paient). L'Etat en affectant cette année 70 M€ alors que l'étude indique qu'il faudrait un milliard d'€ de plus les premières années et 700 M€ de plus ensuite, donne une idée de la situation.

L'« audit » adopte d'ailleurs une présentation qui fait l'impasse sur les trafics concernés, donc sans se poser la question de savoir pour quel trafic on investit. On peut donc s'attendre à une carte réduite.

- Réduire les coûts d'entretien. Donc comparer les coûts de l'équipement SNCF avec ceux d'une société basée dans un paradis fiscal et employant des travailleurs sans Statut social. Sur ce point nous allons assister à un numéro de cirque médiatique dans le style « nous serons particulièrement vigilants sur la sécurité et la qualité ». Cette antienne

accompagne toutes les dérégulations mises en œuvre par la commission de Bruxelles avec l'accord des syndicats de la CES. Là interviendra la séparation des travaux de renouvellement et ceux de l'entretien.

- Le renouvellement permet des grands travaux massifiés.

Il intéresse particulièrement les groupes du BTP car il permet d'utiliser des salariés précaires et à moindre qualification, de réaliser des économies d'échelles, la mécanisation et des contrats d'assurances pour l'après vente donc des marges de profits.

- L'entretien suppose lui du personnel qualifié intervenant par unités plus réduites, en surveillance continue sur la totalité du réseau. C'est de plus ce secteur qui, in fine, contrôle la sécurité. Donc là plutôt des cheminots à Statut, mais très flexibles, avec des zones d'interventions élargies.

Enfin, pas partout vraiment. Sur des lignes à trafic dédié où l'interruption (nocturne en particulier) est possible, la concurrence du capitalisme sauvage peut s'exercer.

- La modernisation des postes par la création de postes hyper-automatisés contrôlant des centaines de km permet de réduire le personnel de manière importante. Mais elle n'est adaptée qu'à des axes de voies dédiées (type TGV) sans croisements et à circulation homogène. De plus ces fantasmes technocratiques ignorent la réalité du travail et la gestion des dérangements.

Bref dans tous les cas les cheminots trinquent. La réduction des coûts de

l'entretien des voies accentuera l'inégalité du réseau source de fermetures massives.

*Un dossier plus complet est réalisé par SUD-rail.*

## RFF ferme déjà des lignes

Quasiment à chaque séance du Conseil d'administration, la décision de fermer des lignes et de démonter plusieurs portions de voies est prise.

En soit, il n'est pas anormal de faire évoluer un réseau, de développer là où c'est nécessaire et de fermer si, par exemple, un embranchement qui desservait une usine fermée traverse une zone où la collectivité a décidé de construire un hôpital.

Après tout, ce ne sont pas les cheminots qui décident de l'avenir de la cité. Mais, nous sommes souvent les seuls à voir les conséquences d'une suppression dont d'ailleurs les citoyens sont rarement informés.

Nous avons donc une responsabilité qui amène souvent les représentants des salariés à ne pas approuver ces fermetures. Notre refus est traité avec condescendance ou énervement, comme un « réflexe nostalgique » par nos maux-dernes bétonneurs et les gogos qui les suivent.

Prises sans débats publics ces décisions le sont aussi sans véritable transparence et débat dans les CA de la SNCF (et de

RFF, comme cela est aussi constaté par la FNAUT) . Quelques exemples illustreront utilement la manière dont ces décisions sont prises.

### *Fermeture et retranchement de la ligne Briouze-Bagnoles de l'Orne*

*Le dossier d'information remis avant le vote ne donne que les Km de voies supprimés sans indiquer le contexte du département. L'intérêt principal de cette ligne qui est de permettre la relation avec Bagnoles de l'Orne, ce n'est pas indiqué. Cette station thermique est desservie par un « TER » routier. Le dossier n'indique pas l'intérêt manifesté par le Conseil Régional de Basse Normandie. Celui-ci a commandé une étude sur le potentiel de cette ligne. Les élus ont, en effet, quelques raisons d'étudier la chose :*

*. Le simple couplage-découplage d'un élément automoteur permettrait une exploitation ferroviaire de ces 22km.*

*. 60% des logements de Bagnoles-de-l'Orne étant des résidences secondaires induisent des déplacements importants en direction de la région parisienne.*

*La décision soumise aux CA SNCF et RFF viserait-elle à couper court aux décisions des élus ? Nous sommes naïvement en droit de nous poser la question, d'autant que la discussion n'a pas non plus été possible au CER.*

### *Retranchement de la ligne St Florentin-Vergigny à Moneteau-Gurgy*

*Le dossier présenté aux CA était assez épais, mais ne comportait pas quelques éléments d'information essentiels.*

*Ni carte, ni schéma, ni explication. Le dossier occulte l'information la plus élémentaire et essentielle, qui est que la section en cause constitue une partie de l'axe Troyes-Auxerre.*

*Le potentiel du trafic bois, sur cet axe qui traverse le massif du Morvan n'est même pas évoqué.*

La présentation du dossier veut faire croire à une décision des élus

de construire une piste cyclable afin de faire disparaître les herbes folles de ce terrain vague. Est-ce vrai ? C'est invérifiable, mais il faudrait tout de même que les cyclistes viennent d'assez loin ... en voiture.

Un projet autoroutier a été lancé dans les années 1990 sur cet axe. Ce qui prouve un besoin. Celui-ci a été abandonné, serait-il relancé grâce à l'économie de la construction d'un pont pour franchir l'axe ferroviaire ?

### Retranchement de l'embranchement Bordeaux-Deschamps

Le dossier nous indique que le trafic a disparu sur cet embranchement depuis 1992. Mais de quel trafic s'agit-il ? Les établissements concernés ont-ils disparus ? Les trafics ont-ils été transférés sur la route ? Un potentiel existe-t-il ? Quelle est l'occupation actuelle de l'espace ? Le dossier veut convaincre le lecteur qu'il s'agit de décisions des collectivités. Mais que signifie « de multiples projets sont envisageables » ?

D'ailleurs l'administrateur peut se demander pourquoi il est consulté

quand il lit que « les rails ont été déposés lors de l'aménagement d'une voie routière par la Communauté Urbaine de Bordeaux ». Soit il s'agit de la voie en question et le vote du CA n'a pas de sens, soit cela n'a rien à voir.

Dans les deux cas, on constate que la consultation du CA n'est que de pure forme.

### Fermeture et retranchement de section PK73,480 à 74,810 ligne Fives-Abbeville

Un projet d'extension de l'hôpital de St Pol sur Ternoise sur cette portion de voie où les trains ne circulent plus motiverait ce projet. De quoi interroger le ferrovipathe le plus atteint. Mais encore un dossier biaisé.

Un km de voie ce n'est pas grand, mais ça coupe une ligne. Ce « détail » aura sans doute échappé aux Dirigeants qui présentent le dossier d'information des administrateurs.

Ainsi rien ne permet de voir que ce tronçon est sur l'axe Lille-Bethune-Abbeville, au carrefour avec l'axe ARRAS-Le Touquet.

Rien n'indique si la ligne est déjà interrompue ailleurs.

Aucune information sur les possibilités d'extension autres pour l'hôpital. Le dossier nous indique que l'hôpital a besoin de « se doter d'un accès adapté pour les services de secours ». Ouh la la, cet hôpital n'avait pas d'accès pour les services de services de secours ! Il va falloir s'inquiéter sur les architectes de cet hôpital... ou sur la nature des dossiers qu'on nous fourni pour nous informer avant les votes.

**C'est avec des dossiers de cette nature que RFF informe le CA de la SNCF sur ses décisions de fermetures.**

**Nos dirigeants s'accommodent de cette situation.**

**Il y a donc lieu d'être inquiets sur ce qui se décide en matière de partage des biens immobiliers et ce qui sera décidé pour les infrastructures.**

## PRIVATISATION DU FRET (suite)

Liste des sociétés ayant déposé des demandes auprès du ministère pour réaliser du trafic Fret sur le réseau (informations communiquées à toutes les fédérations par des délégués siégeant à Bruxelles)

Sociétés	Secteur concerné
Rail4Chem :	Tavaux à Kehl (vient d'obtenir un certificat sur Neuenbourg-Bantzenheim)
Dilhen & Le jeune Cargo	Jeumont, Tourcoing, Feignies, Valenciennes
Europorte 2	Frethun / St Louis via Dourges
SNCB (B cargo)	Tourcoing, Frethun, Mont St Martin, Zoufftgen-frontière, Creutzwald,
CFTA Cargo (connex)	Dugny/ Bouzoville, Apach, Epinal/ Kehl via Blainville, Pont à Mousson, / Apach, Metz Chambrière et Woippy /Apach
EWSI	Fréthun / Dunkerque, Tourcoing, Jeumont, Woippy, Metz, Boulogne, Amiens, Tergnier et Bar le Duc/ Metz,
CFL	Zoufftgen-frontière/ Ebange,
PCC rail Szczakowa	Pont à Mousson/ Forbach,
Del Fungo Giera	Vintimille/ Marseille et Nantes
Heavy Haul Power	Zoufftgen-frontière/ Hayange, Jeumont/ Dunkerque,
VFLI	Neuenbourg/ Richviller
FNME	Modane/ Cerbère

La SNCF n'agit pas différemment dans les autres pays d'Europe. La privatisation est en route. L'urgence d'une véritable résistance des cheminots à l'échelle de l'Europe est une évidence.

# Confidences ... ciel !

Monsieur Célié  
Administrateur de la SNCF

Paris le 25 janvier 2006,

Monsieur l'administrateur,  
Le compte-rendu fait par l'organisation syndicale qui vous parraine, concernant la séance du Conseil d'administration de la SNCF du 14 décembre 2005, contient des informations données aux membres du Conseil et indique, non seulement le sens de votre propre vote, mais aussi, pour certaines questions, la nature du vote exprimé par d'autres administrateurs.

Je vous rappelle, qu'aux termes des dispositions de l'article 225-37 du Code de Commerce et de l'article 7 dernier alinéa du décret n°83-109 du 18 février 1983 relatif aux statuts de la SNCF, les administrateurs doivent respecter le caractère confidentiel des informations dont ils ont connaissance lors des séances du Conseil.

En application de ces dispositions, le projet de nouveau règlement intérieur du Conseil d'Administration définit les règles de confidentialité qui s'imposent à tous les administrateurs et à toutes les personnes qui assistent aux travaux du Conseil et de ses comités en ce qui concerne, notamment, la teneur des débats et les votes intervenus en séance.

Il convient de préciser que le Conseil d'Administration est un organe collégial qui prend ses décisions à la majorité de ses membres présents ou représentés. Seule compte, par conséquent, la décision prise par le Conseil en application du principe majoritaire. Une telle décision engage l'Entreprise dans son ensemble et, s'agissant du Conseil, engage tous les administrateurs, en ce sens qu'elle est réputée l'œuvre du Conseil pris dans sa globalité, chaque administrateur étant alors responsable de la mesure votée et solidaire de celle-ci.  
Par ailleurs la divulgation non autorisée des informations communiquées au Conseil ou à ses comités peut s'avérer particulièrement dommageable à la SNCF. C'est, d'ailleurs, la raison pour laquelle il appartient au seul président du Conseil d'Administration d'assurer l'exécution des délibérations du Conseil et d'apprécier à quel moment et dans quelles conditions il convient de communiquer à l'extérieur les résultats de ces délibérations.

Je fais donc appel à votre sens des responsabilités en vous demandant de ne plus diffuser le sens des votes émis en séance par les administrateurs.

Louis Gallois

Monsieur Gallois,  
Président de la SNCF,

Toulouse le 5 février 2006,

Monsieur le Président,  
Vous prenez une fois de plus la peine de consacrer de votre temps pour m'adresser par courrier des menaces dont vous savez le caractère vain.

Elu par les cheminots, j'ai pris l'engagement de les informer. Comme vous je respecte les engagements pris vis-à-vis des personnes qui m'ont désigné au Conseil d'Administration.

Le vieux code du commerce, qui définit les conditions d'exercices des administrateurs issus des actionnaires d'une société, ne saurait s'imposer à la loi récente de démocratisation du secteur public. Bien sûr, j'exerce ce mandat dans le cadre de cette dernière.

Je veille, à ne pas divulguer d'informations de nature à nuire à l'entreprise. J'observe d'ailleurs que le seul reproche précis que vous m'adressez concerne l'information sur certains votes. Je suis rassuré, l'entreprise n'est en rien menacée par ces faits.

Le pantouflage\* de certains cadres ou les relations avec RFF me semblent présenter des dangers bien plus réels.

Le CA prend, en effet, ses décisions à la majorité. Elles s'appliquent à l'ensemble de l'entreprise et engagent tous les cheminots.

Cette situation plaide, au contraire, pour une information sur les positions prises lors des discussions. Elle justifie l'information la plus complète des cheminots sur les raisons de ces décisions et, éventuellement les objections non retenues.

Vous ne manquerez pas d'observer que nos publications complètent souvent les informations insuffisantes que votre Direction communique.

Je compte exercer mon mandat sans sectarisme y compris vis-à-vis de vos positions, mais sans obstacles, je fais donc appel à votre réalisme et votre sens du dialogue

Célié Henri

\*Le pantouflage désigne le passage à la concurrence de cadres dirigeants.