

Compte - rendu du Conseil d'Administration du 13 juillet 2005 - N° 31

Trois éléments socialement régressifs sont à retenir de ce Conseil d'Administration. Le premier est bien évidemment les attaques directement menées par l'un des représentants de la majorité parlementaire contre le droit de grève, le second concerne la privatisation du Sernam. Le dernier, lui, est la confirmation par L. Gallois de la mise en place de l'intéressement individuel d'ici la fin 2005. Les présentations du bilan à trois ans sur les TER et de la politique de Développement Durable auraient dûes permettre au groupe SNCF d'avancer positivement...mais bloqués dans des cadrages politiques et budgétaires restrictifs, ces deux dossiers pouvant comporter des risques pour la SNCF.

Droit de grève à la SNCF : confirmation d'une loi en janvier 2006

Les propos tenus dernièrement par le nouveau Ministre des transports, D. Perben, expliquant qu'il souhaitait privilégier « une démarche de discussion et de contractualisation » pour la mise en place d'un service minimum garanti dans les transports, ont été contredit par l'un des représentants de la droite parlementaire siégeant au conseil d'administration. En effet, le Président de la commission des affaires économiques de l'Assemblée Nationale, M. Ollier, a clairement indiqué que « *le débat sur la mise en place d'un service minimum dans les transports a débuté dès 2003, et qu'aujourd'hui la limite calendaire était atteinte* ». Enfin, il a insisté sur le fait que « *si la contractualisation n'aboutissait pas dans les six mois à venir, le Parlement sera saisi d'un nouveau projet de loi en janvier 2006* ». Chacun mesure combien, la discussion qui va, de nouveau, s'engager entre le Ministre des transports et les fédérations syndicales repose sur une base sereine. Pour SUD rail, il n'y a jamais eu de leurre. Nous sommes bien dans un cadre idéologique : celui d'imposer la restriction d'un droit constitutionnel, du droit de grève.

Ceux qui exigent ce renoncement, sont les mêmes qui refusent les budgets, les moyens humains et matériels, aux entreprises publiques de transports pour améliorer la qualité de service au quotidien dont les usagers ont besoin.

Propositions salariales au rabais...

Et mise en place de l'intéressement individuel à la fin de l'année !

Le Président de la SNCF s'est dit satisfait de l'augmentation des salaires atteignant globalement 1,8% sur l'année ainsi que de la signature de trois organisations syndicales. Il a par ailleurs, confirmé la mise en place d'un système d'intéressement individuel des salaires pour la fin de l'année 2005. Alors que les comptes 2004 affichaient un résultat

positif, chacun était en droit d'attendre un autre signe que ces deux annonces. En séance, l'administratrice SUD rail est intervenue pour dénoncer ce type de système pernicieux qui ne compensera ni les pertes du pouvoir d'achat subies ces dernières années par les cheminots, ni l'insuffisance de l'évolution en masse des salaires.

Privatisation du Sernam refusée unanimement Par les administrateurs-trices salarié-e-s

Depuis 1970, les services réalisés par Sernam étaient assurés dans le cadre des missions de service public. Depuis 1993, la partie du transport routier a été filialisée, puis l'ensemble de Sernam dès 2000. Aujourd'hui, la privatisation du Sernam apparaît bien comme l'aboutissement de ce processus débuté il y a plus de 10 ans. Le montage présenté s'inscrit dans le cadre de la privatisation totale d'une filiale directe du groupe SNCF puisque les dirigeants actuels du Sernam rachèteront en intégralité les actifs et passifs d'exploitation de l'entreprise de messagerie ; afin de réaliser une revente éventuelle de Sernam.

Ces dernières années la situation économique de Sernam s'était améliorée, de 104 millions d'euros de pertes en 2000, la prévision pour 2005 était de moins 45 M€ dont 15 au titre des provisions pour plans de restructuration. Cette amélioration est en grande partie due à l'effort de productivité des salariés. Les *dirigeants du SERNAM et de la SNCF avaient répété que cet effort de productivité devait être réalisé* pour éviter

justement d'en arriver à la proposition d'aujourd'hui.

Trop de mensonges

SUD rail ne croit pas aux arguments patronaux affirmant que cette « solution » est celle de la dernière chance. En effet, ce choix fait courir des risques sociaux à moyen terme pour les 2 800 salariés de cette entreprise. Un plan de restructuration est d'ores et déjà annoncé. Conséquence qui amènera un lot de suppressions d'emplois et de fermeture d'agences. Même si 700 salariés de Sernam (350 relevant du Cadre Permanent et 350 en CDI) peuvent demander leur réintégration immédiate à la SNCF, reste 2 100 salariés pour qui l'avenir demeure incertain dans un milieu où la concurrence et le dumping social se font de plus en plus dominants.

Les administrateurs-trices : SUD rail, CGT et UNSA ont voté *contre* la privatisation de Sernam à ces dirigeants. Tous les autres administrateurs-trices ont voté *pour*.

Bradage du patrimoine SNCF : ça continue !

Un bilan des cessions réalisées en 2004 indique que le bradage du patrimoine de l'entreprise publique a dépassé les 120 millions d'euros. Extrêmement inquiétant, ce document met en avant le montant des ventes des immeubles et terrains SNCF réalisé entre 1991 et 2004 : il a dépassé 1,2 milliard d'euros ! SUD rail s'oppose à cette logique qui fragilise l'entreprise publique et cède aux promoteurs des biens publics.

Nouveaux Espaces de Vente : les élu-e-s SUD rail et CGT s'opposent aux risques sociaux pour les cheminot-e-s

Les administrateurs-trices étaient consultés sur la validation d'un marché cédant la construction d'une cinquantaine de Nouveaux Espaces de Ventes, 11 pour le TGV Est, 1 pour Paris St Lazare et 43 autres NEV restant optionnels. L'administratrice SUD rail a refusé de valider ce marché sur trois éléments fondamentaux. Le premier concerne les nombreux « couacs » lors de la procédure de passation de ce marché. Le second aspect inacceptable est un coût réel non totalement maîtrisé par la SNCF, cela d'autant plus, qu'un certain nombre de frais supplémentaires incontournables ne sont pas pris en compte dans ce marché. Enfin et surtout, c'est le désaccord politique avec le concept des Nouveaux Espaces de Vente dont l'objectif est de rationaliser les conditions de vente par une augmentation de la productivité. Ce marché a comme objectif une réduction de 15% des coûts de distribution. Les administrateurs-trices SUD rail et CGT ont voté *contre*, le représentant de l'UNSA s'est *abstenu*, tous les autres administrateur-trices ont voté *pour*.

Bilan des conventions TER :

Des éléments positifs devant valoriser l'entreprise publique ferroviaire

Ces trois dernières années, les conventions TER ont été une source de progression du transport public ferroviaire. Cela s'est concrétisé par l'évolution des demandes et dessertes. Les nombreux avenants montrent l'implication et l'appropriation des besoins et demandes par les autorités organisatrices. Une hauteur des investissements, en matière de matériel, rarement atteinte. Le montant des engagements des autorités organisatrices de transport atteignant pour la période 2002 – 2008 ; 2,1 milliards d'euros. Enfin, une augmentation du trafic, +9% entre 2001 et 2004 réalisant une réelle source de croissance de l'outil ferroviaire. Si ces **éléments donnent une image plutôt positive**, en revanche **plusieurs autres points altèrent ce bilan**. Il en est ainsi :

⇒ des **péages dont la note a plus que doublé**, entre 2002 et 2004 passant de 220M€ à 452M€. A eux seuls, ils représentent 73% des charges au réel. Avec la problématique des péages, deux autres éléments restent aléatoires : tout d'abord, ce niveau des péages qui ne cesse d'augmenter fait peser de lourdes inquiétudes dans la concurrence déloyale entre le rail et la route. Ensuite, la répartition des sillons notamment ceux dits de « qualité » reste, elle, entière entre les différentes activités de la SNCF,

⇒ **un déséquilibre entre les régions**. Malgré une augmentation des dépenses d'exploitation (de +7% en 2003 on passe à +13% en 2004). Ces différenciations entre régions se retrouvent également dans les éléments suivants : les dépenses par habitant, les niveaux d'investissements pour la rénovation ou l'achat du matériel ferroviaire ou encore les multiples tarifications. Ces dernières ne permettent pas une cohérence tarifaire au niveau national notamment pour certains fondamentaux tels que la gratuité pour les chômeurs et précaires ou des tarifs sociaux. Cette multiplicité rend compliquée l'image de la SNCF reconnue pour être : « l'entreprise nationale de transport ferroviaire ». Cette imperceptibilité génère fréquemment une incompréhension pour les voyageurs.

Enfin, la règle dite « **de bonus malus** » prévue dans 15 des conventions **fait peser des risques** à l'entreprise (le Syndicat des Transports Parisiens vient d'imposer cette logique sur des niveaux de trafic lors des grèves). Ce système est un non-sens pour une entreprise publique.

Par ailleurs, ce bilan fait ressortir de fortes inquiétudes sur deux éléments essentiels. Le premier concerne l'état du réseau où les ralentissements sont reconnus sur 1003 km, le second touche un aspect social : en effet, les évolutions billettiques (mise en place de points de vente hors SNCF, buralistes ou offices de tourisme) et les rénovations des gares font craindre une augmentation des suppressions d'emplois de cheminots.

Pour SUD rail, si les moyens fournis par le biais de ces conventions avaient été attribués au fonctionnement dans le cadre de l'entreprise intégrée. Nous aurions prouvé alors l'efficacité et la qualité du transport public ferroviaire.

Les dangers sont à venir

Le contexte qui a prévalu pour ces trois années sera totalement modifié prochainement. Il le sera par les choix imposés dans le cadre de la **directive européenne Barrot qui institue un appel d'offre pour chaque transport public**, du changement de propriété du matériel ferroviaire à la fin des conventions de régionalisation actuelles (dont une majorité cesse dès fin 2006) aboutissant à une mise en concurrence de l'exploitation par la logique de « **délégation de service public** », du « jeu truqué » de la décentralisation ne s'effectuant pas avec les budgets réellement nécessaires. Enfin le cadrage économique des conventions dont la rentabilité financière est l'un des objectifs est un piège. Ces transports relèvent de la logique de « rentabilité sociale », cette notion doit être la dominante pour les transports. **Cette énumération de pièges fait craindre des années extrêmement difficiles pour le service public ferroviaire**.

Ces différents points constituent le désaccord politique majeur de SUD rail vis-à-vis de la régionalisation, **système qui marque une inégalité de traitement entre les usagers mais aussi entre les citoyens**.

Politique de développement durable : dépasser la simple image commerciale !

Evidemment, c'est à la mode, de nombreuses entreprises cherchent à se parer d'une image sociale, sociétale et environnementale...sans pour autant cesser de respecter le dogme libéral et sa composante du « moins disant social » et de son corollaire la « rentabilité financière ». Pour SUD rail, l'enjeu se situe bien là y compris pour la SNCF. La population ne s'y trompe pas puisqu'elle est dans l'attente de changements véritables de la part des entreprises.

Le débat mené lors de ce conseil d'administration autour du thème du Développement Durable et de sa partie la Responsabilité sociale et sociétale de l'entreprise, a été décevant.

Les objectifs de la politique Développement Durable restent extrêmement flous. Cette imprécision fait craindre une non prise en compte concrète des évolutions comportementales nécessaires pour appliquer en réel, une politique de Développement Durable. Ainsi, pas de réponse à nos

questionnements sur l'ambiguïté croissante sur les rôles des coordonnateurs régionaux Environnement. Quelle est la prise en compte de la politique Développement Durable par les directions des différentes activités et filiales du groupe ? Par ailleurs, la présentation ne reprend pas de vision globale du Développement Durable, au contraire, elle semble dissocier les éléments sociaux/sociétaux, économiques et environnementaux, ce qui est un non sens au regard du Développement Durable.

Enfin, comme le Projet Industriel revient à la mode, évidemment, nous n'y avons pas échappé...ce qui est totalement réducteur.

Pour SUD rail, il n'est pas possible de cadrer la politique Développement Durable dans le texte idéologique du Projet Industriel. Une politique de Développement Durable va bien au-delà et induit une prise en compte globale et permanente des fondamentaux : sociaux/sociétaux, économique et environnementaux.

Responsabilité sociale et sociétale de l'Entreprise : Rendez-vous manqué !

Là encore il semble qu'il y ait comme un *rendez-vous manqué*. En effet, la Responsabilité Sociale / sociétale de l'Entreprise (RSE) est l'une des déclinaisons d'une politique de Développement Durable, la conception, présentée par les dirigeants SNCF, apparaît limitée. Par exemple, alors que notre entreprise pourrait largement valoriser le statut des cheminots au cadre permanent, rien n'est écrit sur ce sujet.

La RSE doit reposer normalement sur les éléments sociaux/sociétaux. Une fois encore, rien n'est dit sur la création d'une dynamique interne (par exemple, en travaillant avec des « parties prenantes » lors du bilan du Développement Durable ou dans l'élaboration dans les actions à mettre en œuvre : avec des thèmes tels que l'exclusion, l'errance,...). Aucun engagement non plus quant à l'abandon de la politique du « moins disant social ». Politique appliquée systématiquement dans les marchés de main-d'œuvre.. mais qui s'oppose aux concepts du Développement Durable et de sa composante la RSE.

Le Développement Durable et la Responsabilité Sociale et sociétale de l'Entreprise sont deux composantes essentielles pour toute entreprise moderne. Enjeu essentiel pour la SNCF qui doit être concrétisé par une évolution réelle des comportements politiques et économiques des dirigeants SNCF. Dans ce sens, le retard pris par la SNCF dans ces chantiers novateurs devant s'accomplir par la définition claire des priorités et des échéances en matière de Développement Durable et de Responsabilité Sociale et sociétale de l'Entreprise. De même, une dynamique interne devrait rapidement être créée afin de permettre une appropriation réelle à chaque échelon de l'entreprise... mais, la pauvreté des échanges...révèle que c'est plutôt mal parti !

Pour contacter l'administratrice SUD rail : federation-sudrail@wanadoo.fr