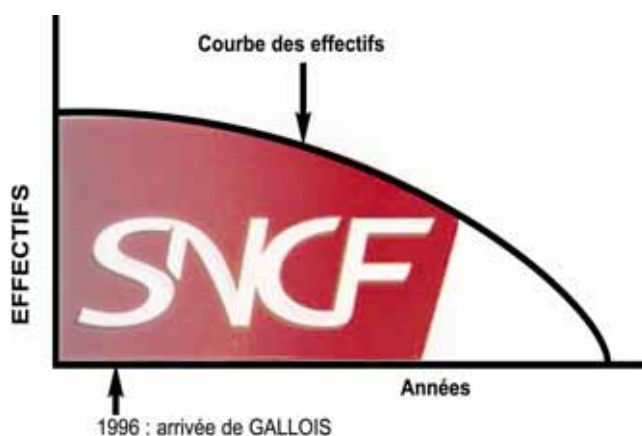


Compte - rendu du Conseil d'Administration du 23 mars 2005 - N° 27



Nouveau logo : mise en scène permanente du conflit (dégradé de rouge), disparition de l'entreprise publique.

Ce conseil d'administration a validé des décisions qui s'opposent frontalement au développement du service public ferroviaire. Il s'agit d'une part des annonces sur la fin programmée du transport combiné et du début de filialisation de Fret SNCF et d'autre part de la mise en place de processus de transports ferroviaires privés. Malheureusement pour les cheminots et les usagers, la divergence entre les représentants des salariés n'a pas servi l'intérêt général ! Enfin Louis Gallois a annoncé la mise en place, courant 2005, du système d'intéressement. **Ces propositions sont socialement inacceptables.** Concernant l'augmentation des agressions de cheminots, SUD rail a interpellé le Président de la SNCF qui a gardé le silence sur ce thème.

Fret SNCF : une filialisation qui ne dit pas son nom...

Louis Gallois s'est félicité que la Commission européenne ait enfin donné son autorisation à l'aide financière pour Fret SNCF. Il a également remercié les représentants du gouvernement pour le versement de la première partie de cette aide financière (250 M€). Il ne dit pas qu'en échange, Bruxelles exige de la part de la SNCF, de faciliter la mise en place de sa propre concurrence et de la filialiser l'activité Fret.

Transport combiné : ils cassent ce mode de transport...pour mieux l'offrir au privé !

Lors du Conseil d'Administration, L. Gallois a confirmé deux décisions. La première concerne la création d'une entité commune entre des armateurs et la CNC pour mettre en place une structure de transport combiné maritime et nous annonce l'arrêt de l'activité de transport combiné conventionnel de la CNC.

La seconde concernait les nouveaux principes d'aides au transport combiné. Pour SUD rail, ces aides sont un « miroir aux alouettes » car ces propositions s'inscrivent uniquement pour favoriser l'arrivée d'investisseurs privés.

Depuis des années les différents gouvernements successifs ont permis l'arrivée du privé pour le transport combiné maritime et l'abandon de la plus grande partie du transport combiné conventionnel. Les recettes appliquées sont les mêmes que pour le fret SNCF : on impose la logique du fric à un mode de transport pour lequel la « rentabilité sociale » devrait dominer.

Une fois encore ce sont les salariés concernés qui vont payer le prix de ces restructurations, SUD rail ne croit absolument pas aux promesses de L. Gallois lorsqu'il nous dit que « chaque salarié de la CNC se verra proposer un reclassement au sein de la SNCF ».

En effet, en 2004 un grand nombre de salariés de la CNC a été licencié ... alors que L. Gallois avait déjà exprimé des promesses similaires.

COMPTES 2004 : L'AMELIORATION ECONOMIQUE DOIT PROFITER AUX CHEMINOTS !

L. Gallois est resté sourd aux demandes des représentant-e-s des salariés pour une redistribution de la richesse produite. En séance, le Président a indiqué :

1. la **confirmation du programme PEP'S** (achat de petits matériels par les DPX), mais sans chiffrer le montant accordé à ce programme,
2. la possible **ouverture de négociations salariales uniquement dans la perspective d'un nouvel accord d'entreprise**, ce qui conditionne toute augmentation à la signature des organisations syndicales,
3. la nouvelle mission de Pierre Izard (DRH) : **la mise en place du projet d'intéressement** - tel qu'il est défini par le ministre de l'Economie-.

Pour SUD rail, chaque année les cheminots perdent un peu plus de leur pouvoir d'achat, voient leur salaires quasiment bloqués...les propositions de L. Gallois relèvent plus de la provocation sociale que d'une réparation sociale pourtant fortement attendue par les cheminots.

Extraits de l'intervention de l'administratrice SUD rail :

Alors que la SNCF a évolué dans un environnement politique défavorable (hausse continue des péages qui atteignent désormais 2,411 milliard et une facture énergétique de + 74 millions d'euros), les comptes 2004 laissent apparaître une évolution positive des résultats nets tant pour l'établissement public (290 millions d'euros) que pour le Groupe (323 millions d'euros). Ces résultats économiques sont la conséquence de la politique menée de la recherche de l'équilibre financier et de l'autofinancement des investissements qui pour cela conduit les services publics à s'intégrer totalement au marché et à utiliser les emplois comme variable d'ajustement.

Les conséquences sociales de cette politique sont régressives.

L'année 2004 confirme que, à la SNCF également, ce sont bien les salarié(e)s qui sont les premières victimes des stratégies de l'entreprise. **En 2004, les suppressions d'emplois à la SNCF ont atteint le triste record : - 4 924 emplois.**

SUD rail revendique une juste répartition de la richesse produite.

La valeur ajoutée produite par la SNCF atteint 9,491 milliards d'euros contre 9,020 milliards d'euros en 2003. Cette augmentation de + 471 millions d'euros révèle combien les cheminots ont su faire progresser la richesse produite par l'établissement public.

Pour SUD rail, toute non réponse quant à une réelle augmentation de salaire et de revalorisation des pensions dans ce

contexte économique relèverait d'une provocation sociale...

Par activités, les comptes 2004, de l'établissement public confirment plusieurs de nos inquiétudes :

- les comptes de **l'Infrastructure** mettent en évidence l'insuffisance de la convention de gestion entre RFF et la SNCF. En 2004, **son solde négatif de -50 millions d'euros et ses 1200 suppressions d'emplois** ne sont pas admissibles au regard de la nécessité de l'entretien du réseau. Cette situation a obligé, encore une fois, la SNCF à ralentir ses trains. Officiellement, la direction indique avoir effectué des ralentissements sur 800 km...officieusement, les ralentissements atteindraient -selon des responsables de l'Infra- plus de 1 000 km !

- pour le **Fret**, avec plus de 2 000 cheminots en moins, là encore, le prix social payé à la rentabilité financière est lourd,

- **Grandes Lignes et Transilien** subissent de nombreuses suppressions d'emplois alors que leurs chiffres d'affaires progressent de manière plus que conséquente. Là encore, nous ne pouvons accepter la politique de baisse des charges qui comprend une dégradation des conditions de service aux usagers (notamment avec une déshumanisation des lieux de vente).

- **Transport Public (TER)** : le quasi doublement des péages acquittés par les régions organisatrices de transport (450 millions en 2004) fait craindre un net recul de l'outil ferroviaire dès lors que les régions devront choisir entre plusieurs modes de transports.

Lors du vote sur les comptes 2004, l'administratrice SUD rail a fait le choix de s'abstenir, les autres administrateurs-trices ont voté pour.

LE JEU DE : JE VENDS MES IMMEUBLES ...ET JE RELOUE A COTE... CONTINUE

La SNCF veut vendre l'immeuble qui se situe dans le 6^{ème} arrondissement de Lyon. Cet immeuble est actuellement occupé par : 426 agents de la DSIT, 335 de la direction des Achats, 62 de la DRH, il abrite également la cantine et le cabinet médical...tout cela dans un tout petit moins de 23 400 m2. Pour justifier cette vente, l'argument est que l'immeuble appelé Lugdunum n'est plus aux normes...donc la Direction de l'Immobilier le vend pour relouer la « *Tour Oxygène* » avec ses 15 571 m2 (soit au passage près de 8 000m2 en moins) pour tous les services présents dans l'immeuble en vente + 83 agents installés dans l'immeuble dit la *Mulatière* !

SUD rail a refusé de valider ce dossier qui ne repose que sur la logique absurde du bradage continu des actifs de la maison mère et la dégradation des conditions de logement des agents. Ce projet a fait l'objet d'un refus unanime des administrateurs-trices SUD rail, CGT et UNSA, tous les autres administrateurs ayant voté pour.

Charles De Gaulle Express : ... quand les dirigeants des entreprises publiques construisent l'arrivée d'un train privé de voyageurs.

Les administrateurs devaient valider le nouveau schéma de principe avec la solution intitulée « virgule » ; la poursuite des études de l'avant projet sommaire et enfin prolongation du GIE composé de manière tri partite entre les 3 établissements : Aéroports de Paris, RFF et la SNCF. Pour SUD rail, ce projet concrétise l'arrivée d'un train privé de voyageurs dont l'unique finalité est de concurrencer frontalement le service public ferroviaire, ici le RER B. L'administratrice SUD rail s'est clairement opposée à :

- ✓ la création par Aéroports de Paris, RFF et la SNCF regroupés au sein d'un GIE, d'une société composée à 84% d'actionnaires privés. Les 16% restant se partageant donc entre Aéroports de Paris et la SNCF. Nous voyons bien ici, les limites des partenariats public/privé puisque cela aboutit inmanquablement à favoriser l'arrivée du privé au détriment du service public,
- ✓ le glissement qui s'est opéré entre un projet à 100% privé au début de sa présentation et à 84% aujourd'hui, est pour faire partager le risque financier aux entreprises Aéroport de Paris et SNCF,
- ✓ visiblement cela ne dérange pas les investisseurs privés d'utiliser des installations publiques (emplacements de vente dans la gare de Paris Est, voies 19 et 20 dédiées aux départs et

arrivées de ce train privé). *Le contraire serait une atteinte aux règles du marché !*

- ✓ enfin, ce projet entérine l'inégalité sociale dans l'accès au train, puisque le prix du billet affiché aujourd'hui à 16 euros est le double de celui pratiqué dans le service public...avec moitié moins de temps (20 mn de Paris Est à l'aéroport international). Dans une période où le conseil général d'Ile de France souhaite avancer vers une tarification sociale plus juste, ce projet contient une logique sociale que nous ne pouvons accepter.

Vote des administrateurs-trices SUD rail et CGT contre, UNSA et tous les autres administrateurs pour !

D'autres projets néfastes sont à l'œuvre...

Ainsi, contre l'avis des administrateurs-trices SUD rail et CGT, le conseil d'administration a validé le principe de Tram Train reliant l'agglomération lyonnaise à l'aéroport international de Lyon Satolas.

D'une structuration identique au projet Charles De Gaulle Express, ce tram train sera exploité par une société majoritairement tenue par des actionnaires privés. Pour SUD rail, la desserte par fer de Lyon St Exupéry est une bonne chose mais le projet présenté devrait être intégré au réseau ferré national avec des financements publics.

Les administrateurs-trices SUD rail et CGT ont voté contre, l'UNSA et tous les autres administrateurs ont voté pour.

BUS DE NUIT

A partir du 1^{er} septembre prochain, les lignes Paris / Juvisy / Bretigny / Etampes / Dourdan ; Paris / Aulnay / Roissy CDG ; Paris / Torcy et Paris / Cergy auront une desserte par bus de nuit.

Pour SUD rail, ce marché s'inscrit dans la continuité du marché présenté au CA en octobre dernier qui concédait certaines lignes ferroviaires de la banlieue parisienne à des sociétés autocaristes. Notre opposition est fondée sur le dumping social même s'il est validé par les administrateurs. Par exemple une filiale du groupe anglais CSO Connex a obtenu l'une des lignes de bus

en proposant des prix inférieurs de -50% aux prix objectifs demandés par la SNCF !

Par contre lorsque les prix sont jugés « trop élevés »...pas de souci, on recommence les négociations...ainsi au cours de la séance plénière du conseil d'administration, la ligne Paris / Poissy / Mantes dont les prix dépassaient largement le prix objectif de la SNCF a été retirée du marché global...

L'administratrice SUD rail a voté contre, les administrateurs-trice CGT se sont abstenus, l'administrateur UNSA a voté pour comme tous les autres administrateurs.

Avenant au contrat cadre de prestations de transport de marchandises par route pour le compte de la SNCF :

Refus unitaire des représentant-e-s des salariés.

En janvier 2003, la SNCF a passé un contrat avec le Sernam pour le transport -par route- de pièces principalement pour le Matériel et l'Infra. Aujourd'hui, la direction propose une augmentation de ce contrat...pour faire acheminer plus de pièces par le Sernam. L'argumentaire présenté pour justifier cette évolution est le suivant : « *le plan fret entraîne un report de flux ferroviaires vers la route, principalement pour les domaines Matériel et Infrastructure avec, pour conséquence, la croissance continue du chiffre d'affaires réalisé avec Sernam au titre de ce contrat* ». En clair, il s'agit des premières conséquences néfastes du Plan Véron.

SUD rail a rappelé son opposition à la mise en place du plan fret et de ses conséquences négatives en terme d'emplois cheminots (aux alentours de - 7000 / 8000 à la fin de sa mise en place) ainsi que la contradiction directe que représente ce marché avec la campagne « développement durable » que mène actuellement l'entreprise.

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