

## Compte-rendu du Conseil d'Administration du 24 novembre 2004 - N° 22

**Vente annoncée du Sernam, mise en place d'un train « iTGV » privé, renforcement de la filiale VFLI qui tire les trains, création d'une sous filiale CRM Services reprenant la gestion de la partie dite « fidèle » des voyageurs Grandes Lignes ...**

**Lors de ce Conseil d'Administration, Gallois et Pépy ont clairement affiché leur feuille de route.**

La stratégie développée a une forte connotation ultra libérale, ce qui fait le bonheur des administrateurs représentants l'Etat et les patrons du fret. Organisant la concurrence interne au sein du groupe, utilisant la pression de la concurrence externe, les dirigeants de l'entreprise publique culpabilisent les cheminots, renvoient en permanence des signes de docilité aux ultralibéraux et montrent une totale soumission au marché.

**Toutes ces mesures défavorisent la maison mère du groupe SNCF au profit de ses filiales.**

Aujourd'hui, la création des filiales IDTGV, CRM Services confirment que le groupe SNCF intervient non pas en complémentarité mais en concurrence frontale avec les activités de la maison mère. La SNCF devient un prestataire de service sans plus, ce qui n'est pas acceptable.

**Enfin, ce CA illustre les autres aspects négatifs de la politique des dirigeants : poursuite du découpage pour ne pas dire dépeçage de l'entreprise par la création d'une direction pour les Trains Inter Régionaux, bradage continu de l'entreprise publique par la vente annoncée du Sernam et la cession du patrimoine (une partie du parc de Bati-gnolles).**

### Vente du Sernam

Après toutes ces années de bradage et les dernières pressions imposées par Bruxelles (qui estime que la SNCF a largement dépassé les aides financières prévues) Gallois a choisi la voie du désengagement total, lance la consultation pour la vente du Sernam en retirant la condition du « maintien de la SNCF comme actionnaire ».

**SUD Rail conteste le lent mais sûr abandon d'une ancienne activité SNCF, filialisée, puis privatisée totalement.**

### Renforcement de la filiale traction VFLI et de la concurrence interne

**Gallois et Pépy ont voulu contourner le rapport de force en faveur des agents de conduite** en créant VFLI, filiale interne au groupe, habilitée à tirer certains trains. Mais, en grande partie à cause d'opérations comptables illégales ayant provoqué le limogeage de l'ancienne direction, la filiale traction du groupe SNCF se porte mal et accuse plusieurs dizaines de millions d'euros de déficit. Plutôt que de reconnaître leurs torts, les dirigeants SNCF accusent les cheminots qui, à plusieurs reprises, se sont mobilisés contre le transfert de charges à cette filiale de droit privé.

**Aujourd'hui, les dirigeants SNCF exercent un chantage** : soit le concurrent privé Connex prend la place parce qu'il est moins cher que la SNCF, soit les organisations syndicales acceptent que VFLI assure une partie des charges de traction pour les trajets courts (type zones locales), cessent leur résistance sociale contre l'arrivée du privé... et à cette condition, la SNCF recapitalise VFLI en lui versant environ 40 millions d'euros.

**Pour SUD rail, ce type de chantage ne marche pas.** Nous continuerons à lutter contre l'arrivée des entrants privés, qu'ils soient une émanation du groupe SNCF ou de groupes extérieurs.

# Même arrivée de la concurrence avec le premier train privé de voyageurs

Légitimement, les cheminots n'acceptent pas de voir un « train privé » mis en place par la direction de l'entreprise publique (personnel d'accueil non SNCF, on parle de salariés des entreprises Avis ou Accor).

Ce type d'opération commerciale comporte plusieurs risques majeurs :

- les prix « bas coûts » provoquent une course effrénée à la sous tarification,
- l'accentuation de l'inégalité sociale puisqu'il faut être équipé d'internet pour accéder à ces tarifs,
- une désertification des grandes gares puisque les voyageurs sont invités à retirer leurs billets sur des automates, pas au guichet.

Les cheminots des gares concernées (Paris Sud Est, Marseille) refusent cette logique destructrice. C'est pourquoi le 6 décembre, date de lancement du « iTGV » a été une journée de mobilisation avec notamment l'appel à des manifestations et des opérations « gares mortes ».

## Nouvelle tarification : à quand, plus de justice sociale ?

La presse s'est faite largement écho du lancement d'une nouvelle gamme tarifaire à partir de 2006. L'administratrice SUD rail a souhaité que cette gamme corrige les mauvaises décisions précédentes :

- les conditions de remboursement imposées dernièrement aux usagers Grandes Lignes,
- l'augmentation des tarifs et la logique d'abandon du tarif au km réduisent l'accès au train des plus démunis,
- absence de gratuité des transports pour les catégories sociales : SDF, RMISTes, chômeurs... qui n'ont pas les moyens de pouvoir financer leurs transports et qui suscitent, avec l'appui d'associations, des procès pour non présentation de billets, très mauvais pour l'image de la SNCF.

Cession d'une partie  
du site de Paris  
Batignolles :

les administrateurs-  
trices SUD rail  
et CGT contre le  
bradage du  
patrimoine SNCF

La ville de Paris souhaite acheter 5,5 ha du site de Batignolles pour construire un parc urbain, dont 2,2 à la SNCF. Dans le débat, il se confirme que les promoteurs sont intéressés par les 40 ha du parc (dont 16,8 ha sont propriété de la SNCF). Seuls les représentant-e-s SUD rail et CGT ont voté contre, l'UNSA et les autres administrateurs ayant voté pour.

En fait, au-delà de la cession présentée, le débat a fait apparaître que ce site fait l'objet d'une attention particulière si Paris est reconnue « ville olympique ». Ainsi, si la capitale reçoit les prochains jeux olympiques, le site de Batignolles sera le lieu officiel du village olympique... décision qui mettra en danger la localisation de la base fret au sud de Batignolles, pourtant fort utile au trafic SNCF, mais sacrifiée après arbitrage interministériel.

Pour SUD rail, le fret ferroviaire intra muros est de toute part fortement diminué.

Il est nettement contradictoire que les pouvoirs publics imposent à la SNCF une nouvelle réduction du fret ferroviaire, dans une période où le développement durable devient –selon les discours officiels– une priorité politique.

# Création d'une filiale de GL : opposition unanime des administrateurs salariés

La direction « France Voyage Europe » vient de décider unilatéralement, la création d'une sous filiale SNCF « CRM Services » qui va récupérer les métiers de cheminots. Cette filiale à 100% de Grandes Lignes Internationales elle-même filiale de SNCF Participation, récupère ainsi les activités de : gestion de la relation avec les clients porteurs de cartes commerciales et les abonnés VFE, pilotage des programmes de fidélisation des clients possédant des cartes commerciales (abonnés, jeunes ou moins jeunes), l'exploitation des bases de données clients, la confection d'un futur système d'information VFE et enfin la maîtrise d'une partie des actions de publicité.

## Jeu de va et vient financier entre la maison mère et la sous filiale...

La rémunération de la filiale est prévue par différents biais : des revenus sur les ventes et les cartes et enfin d'une rémunération spécifique liée à sa prestation de société de gestion. La SNCF capitalise CRM Services à hauteur de 85 millions d'euros pour 3 ans... et après 2007 ? Nous ne disposons à ce jour d'aucune information !

## Un choix politique fortement contestable

Pour SUD rail, la création de cette filiale de SNCF Participation en société par actions n'est pas pertinente.

Aujourd'hui, dépenser plus de 560 millions de francs pour un contrat de « gré à gré » donc sans mise en concurrence, pour la création d'une filiale qui récupère une partie du « cœur de métier » du commercial voyageur est un non sens économique. A moins, de chercher par tous les moyens de vider de son contenu l'essentiel des activités de la SNCF.

**L'administratrice SUD rail a dénoncé** en commission des marchés et en séance plénière la logique de privatisation rampante de l'activité commerciale de la maison mère SNCF. Depuis plusieurs CA, la SNCF met en place des filiales qui contribuent à la fragilisation de l'entreprise publique.

## Un autre choix est possible

**Celui de faire du groupe SNCF un ensemble d'entreprises qui agissent en complémentarité les unes aux autres.** C'est possible et efficace : la « bonne nouvelle » de Gallois de début de séance, le choix de Keolis pour les transports publics à Lyon, a été obtenu malgré un prix plus cher, grâce au choix de la collectivité d'accorder la « priorité à l'articulation des transports en commun urbains avec le réseau ferré ». Pour SUD rail, les filiales du groupe SNCF ne doivent pas être utilisées en concurrence des activités de la maison mère, ces prestations doivent revenir à la maison mère et être effectuées par des cheminots.

**Tous les administrateurs-trices SUD rail, CGT et UNSA ont voté contre, les autres administrateurs ont voté pour.**

## Marché de nettoyage des gares et boutiques sur la région de PSL, le moins disant social domine toujours !

Le conseil d'administration a validé la passation d'un marché de nettoyage pour une partie des gares, locaux et boutiques de la région de Paris St Lazare... sur une base de prix en forte diminution par rapport au précédent marché.

**Accepter une base de prix aussi réduite, c'est accepter le dumping social.**

La représentante SUD rail a dénoncé les prix aussi bas, les risques sociaux que ce type de passation comporte.

**L'administratrice SUD rail a été la seule à voter contre. Tous les autres administrateurs-trice ont validé ce marché.**

# Orientations stratégiques de l'entreprise :

## Gallois vend la « soupe » ultralibérale

L'exposé de L. Gallois n'a révélé aucune innovation. Ses choix ressemblent plus à un « bouquet d'idées » jeté ça et là... C'est comme avec le câble TV : pour avoir quelques bonnes stations, il faut payer tout un panel des mauvaises chaînes. Les orientations présentées organisent et utilisent la pression de la concurrence pour se rapprocher de plus en plus d'un fonctionnement des entreprises privées :

- les pouvoirs publics continuent à défavoriser le rail,
- la SNCF abandonne la politique de développement et de volume au profit d'un recentrage sur les activités rentables,
- le cadrage reste le même : rentabiliser les activités en diminuant les emplois et en créant des filiales et des sous filiales qui récupèrent, attaquent frontalement les métiers de cheminots.

### Tout est tourné vers l'accélération du processus de privatisation rampante.

Bien évidemment, on n'échappe pas à un discours qui se veut « rassurant » pour les cheminots et le service public. Mais les thèmes tels : la sécurité, le Service Public, la synergie du groupe, le modèle de l'entreprise intégrée, le rejet du dumping social, la coopération et le partenariat au niveau européen ainsi que la politique de volume... ne restent que des mots, contredits par les décisions politiques.

### Les points pour lesquels SUD rail ne peut être qu'en désaccord avec la direction de l'entreprise restent :

- **La course à l'autofinancement**, vise à faire des bénéfices non pas dans le cadre de l'entreprise intégrée, mais dans chaque activité distincte. Si les entreprises de service public n'ont pas vocation à être déficitaires, à l'inverse, la course effrénée aux bénéfices pousse à la dégradation sociale pour les cheminots, à la diminution du service rendu aux usagers du service public et à l'utilisation des emplois comme variable d'ajustement. L'utilisation de vos ressources humaines sans prise en compte la valeur des hommes et des femmes qui composent l'entreprise est une erreur fondamentale.

- **La confirmation de l'éclatement de la SNCF** avec la mise en place d'un fonctionnement en 4 branches (Voyages France Europe, Transport Public, Fret, Infra)
- **La concurrence frontale** qu'exercent certaines filiales.
- **Le concept de « coopération »** avec les réseaux étrangers, semble plus présent pour contenir la concurrence des autres qu'une véritable volonté d'organiser la coopération entre réseaux.
- **L'avenir compromis pour un certain nombre de trains** Corail dont le prochain changement de service voit des diminutions de dessertes des Trains Inter Régionaux et des trains de nuit.
- **Le transport combiné plus que jamais menacé.** La définition d'« une politique de volume liée au niveau d'aides publiques » fait craindre le pire surtout face au silence des pouvoirs publics en la matière. En français dans le texte, cela veut dire une forte baisse du trafic, contraire à la politique de volume, puisque chacun sait que les aides publiques, diminuent avec seulement 12M€ au lieu de 70M€ en 2002, et vont disparaître, en opposition avec l'effort produit par nos voisins européens.

### Les évolutions néfastes pour les cheminots :

- **le développement de l'intéressement financier** individuel et collectif alors que les organisations syndicales représentant une large majorité du personnel ne sont pas demandeurs et que les agents considèrent ce type de mesure comme une injustice sociale.
- **la notion développée « d'intégration managériale »** (mobilité pour le personnel d'encadrement). Cette dernière démarche qui tourne le dos à la reconnaissance de la technicité ne peut en aucun cas remplacer la force d'intégration des structures et des organisations que l'on casse par ailleurs.

**Pour SUD rail, le chemin choisi ne répond pas aux attentes des usagers et des cheminots et reste fortement éloignée de la notion d'entreprise publique intégrée.**