

Compte rendu du Conseil d'Administration du 21 octobre 2003

Retrait du plan de réorganisation de la production fret

En séance, L. Gallois a expliqué que le gouvernement ne lui ayant pas donné l'aval sur le plan de réorganisation du fret ferroviaire ; il retirait ce dossier de l'ordre du jour du Conseil d'Administration.

Reste qu'aujourd'hui, l'inquiétude de tous les personnels est immense.

Nous savons que les grandes lignes de cette restructuration reposent sur :

- La concentration du trafic sur les grands axes jugés les plus rentables financièrement abandonnant ainsi toute notion politique d'aménagement du territoire,
- La mise en place de zones locales sur lesquelles les gains de productivité seront réalisés par des suppressions de personnel dans les établissements Exploitation, des transferts massifs de charge pour les ADC de la qualification TB sur TA et le recours prévisible pour les dessertes locales soit à des filiales du groupe, soit à des entreprises privées dans le cadre d'une sous-traitance ; tout cela sur la base du dumping social,
- Un développement de la politique européenne de l'activité fret par des "solutions intégrées". Si chacun peut adhérer à cet axe de développement, en revanche, il ne doit se faire que dans le cadre de coopérations entre les entreprises ferroviaires historiques et non par le biais de création de filiales de droit privé.

La responsabilité des pouvoirs publics est centrale

Depuis des années, les politiques générales des transports menées ces dernières années dans le pays, ont incon-

testablement fait le choix de privilégier coûte que coûte les transports par route au détriment du fer.

Pourtant le mode ferroviaire a des atouts majeurs. Il est moins polluant, moins bruyant, répond mieux aux besoins des populations, aux critères environnementaux et joue un rôle dans l'aménagement du territoire.

Accepter la construction de 6 000 km d'autoroute en 20 ans (de 1981 à 2000), alors que dans le même temps des tronçons ferroviaires étaient fermés, puis vendus relève d'un choix politique inacceptable d'autres choix sont possibles. A titre de comparaison,

60% des lettres et colis suisses sont transportés par le rail contre 0,5% pour les lettres en France. Accepter que les marchés soient passés sous couvert de statuts sociaux à minima, laissant jouer pleinement le dumping social pour casser les régimes "favorables aux salariés" relève également d'un choix social et politique insupportable. Il est clair que l'attitude du gouvernement laisse présager le pire pour les cheminots et pour tout le service public ferroviaire. Le prochain rendez-vous est fixé au CA du 19 novembre.

Ne laissons pas faire la casse du service public ferroviaire !

La licence européenne des ADC validée

La Communauté Européenne du Rail (structure regroupant 32 patrons de sociétés ferroviaires) vient de valider une licence européenne pour les agents de conduite. En séance L. Gallois avec les autres administrateurs se sont félicités de cet accord, signé par la fédération européenne des transports (branche ferroviaire de la Confédération Européenne des Syndicats). L'administratrice SUD Rail a fait entendre une autre voix.

Voici la position de la fédération SUD Rail : Les directives, sur la sécurité, l'interopérabilité, l'agence ferroviaire européenne, ne constituent pas des garanties sur les conditions d'exploitation sociales et sécuritaires des entreprises ferroviaires.

Rien n'est acté sur l'élaboration de règles sociales, sur les conditions d'utilisation des matériels et du personnel. Le projet mis sur la table par les entreprises regroupées au sein de la Communauté Européenne du Rail est très rétrograde et constitue une réelle régression sociale. En voici quelques extraits :

- Repos journalier minimal de 9h,
- Repos hebdomadaire minimal de 24h tous les 7 jours,
- Repos hors résidence minimal de 6h,
- Durée de travail hebdomadaire maximale de 48h,

De plus, certains membres de la CER souhaitent que ces règles aient un caractère obligatoire pour toutes les entreprises en interopérabilité.

C'est désormais à la commission de Bruxelles à valider ou non cette licence.

La fédération SUD Rail a interpellé les parlementaires européens contre la logique antisociale de cet accord. Cette action s'est faite unitairement avec les syndicats ORSA (Italie), RMT (Grande Bretagne).

Convention de gestion de l'Infrastructure (avenant pour 2003)

Tout comme l'avenant sur le patrimoine (présenté le mois dernier) cet avenant confirme les orientations budgétaires imposées par le gouvernement et l'impatte dans laquelle se trouve la SNCF.

Il s'agit une nouvelle fois de réduire les moyens confiés à la SNCF pour exploiter et entretenir le réseau ferré.

Pourtant l'augmentation des incidents de sécurité devrait agir comme une alerte fondamentale sur le niveau de sécurité aujourd'hui dans l'entreprise. Concrètement cet avenant aura les conséquences suivantes :

- recherche de productivité au-delà du raisonnable pour les fonctions Equipement et Transport, avec une détérioration significative des conditions de travail du personnel
- la disparition du programme spécifique pour la qualité du service en Ile de France, un an après son lancement. Personne n'oserait dire qu'il n'y a plus de besoin dans ce domaine, mais cela renvoie à des choix politiques : le service public, la banlieuene sont manifestement plus des priorités !
- la réduction importante de l'entretien

du réseau avec la mise en place permanente des limitations de vitesse sur plus de 200 km de voies et aussi une baisse du programme de nivellement par bourrage mécanique lourd sur les voies de groupes UIC 1 à 6 ; une réduction du programme de remplacement des platelages de passages à niveau et des reports dans les opérations de révision périodique des caténaires 25 000 volts,

De plus, dans la convention présentée RFF a déduit 1,5 M€ affectés désormais au GIE " système d'information d'infrastructure ferroviaire ".

Tram train Bondy - Aulnay

Ce projet représente un enjeu important, tant pour l'entreprise que pour les cheminots. C'est une évolution considérable du " savoir faire " du service public cheminot.

Néanmoins, certains éléments ne vont pas dans le bon sens. Notamment :

- sur les 9 futures gares (7 actuelles et 2 futures); 6 sont transformées en point d'arrêt. Ce choix accentue un paysage déjà déshumanisé dans une banlieue compliquée du point de vue de la sûreté des voyageurs ;
- la fonction de conducteur Tram Train aurait du faire l'objet d'un accord unanime avec les fédérations syndicales. Encore aurait-il fallu, que la direction fasse des efforts et propose pour ce nouveau métier une réelle perspective professionnelle. Aujourd'hui, la direction positionne le métier de conducteur de Tram Train (CRTT) sur la qualification TA soit jusqu'à la position 10. Ce n'est pas acceptable ! Nous sommes demandeurs que l'évolution technologique que représente le Tram Train soit à l'origine d'une évolution professionnelle pour les Agents de Conduite,
- l'embauche de jeunes agents de conduite (70 à 75) n'ayant que la formation de conducteur de Tram Train comporte un risque social. Il y a fort à parier que dans un avenir proche le blocage sur TA représente des difficultés sociales pour leurs perspectives d'évolutions professionnelles.

Cette annonce préfigure - t - elle une filialisation future de ce service ?

si c'est le cas, ce n'est pas acceptable. Le document acte la création, au sein de RFF, de l'Organisme de Répartition des Capacités (ORC). Cela réduit fortement le rôle et l'intervention de la SNCF dans l'un des aspects fondamentaux de l'exploitation : la cohérence de l'utilisation du réseau.

Désormais la SNCF ne devra se limiter qu'à " la conduite des études techniques nécessaire à l'instruction des demandes de sillons ". La création de cet organisme accentue la fragilité de la SNCF vis-à-vis de certaines institutions. Par exemple en ce qui concerne la répartition de sillons demandés par les régions / autorités organisatrices des transports dans le cadre du TER, de Fret et de GL pour les trains Corail ; c'est à chaque fois la SNCF qui est l'interlocuteur...mais pas le décideur. Il y a dans ce système une source de dysfonctionnements permanents pour la SNCF. Enfin, l'administratrice SUD Rail a rappelé son opposition ferme sur le projet d'éclatement du service des horairistes.

À cette situation, il faut ajouter l'augmentation prévisible des péages qui étouffe l'entreprise ferroviaire. Toutes ces orientations sont négatives. Tous les administrateurs salariés ont voté contre.



Dossier GSM R (radio sol-train) : chronique d'un gâchis financier annoncé

Partant du constat de la vétusté du matériel et le problème de la maintenance des pièces détachées du système actuel de radio sol-train, la direction nous propose le développement du standard européen, le GSM R, basé sur la technologie de la téléphonie mobile.

A la lecture des différents documents on s'aperçoit que les décisions de la SNCF dans ce domaine sont complètement subordonnées aux décisions préalables de RFF.

Ce dossier est un exemple supplémentaire des dysfonctionnements liés à la création de RFF.

L'impératif calendaire fixe une mise en œuvre progressive dès 2005 et jusqu'en 2010 voire 2015.

C'est totalement illogique.

En effet, la rapidité des évolutions technologiques dans le milieu de la téléphonie fait que prévoir la mise en place sur 10 / 12 ans de ce type de matériel constitue une importante erreur économique ... car une fois arrivé en 2015 : ce matériel sera déjà obsolète ! en retard de 2 ou 3 générations de matériels téléphoniques !

Les budgets sont faramineux : 560 M€ pour RFF et 177 M€ (soit déjà + 37 M€ par rapport à la première présentation au CA de 2002).

Le projet présenté au C.A. est inacceptable. Non seulement il repose sur une période tellement étalée dans le temps que lorsque la mise en place sera terminée, les radios sol-train seront désuètes ; mais en plus avec un budget (actuel) qui tourne aux alentours de 750 M€ nous frisons le dilapidation de l'argent public.

L'administratrice SUD Rail est intervenue également pour que :

- ➔ les risques générés pour les sécurités soient mesurés,
- ➔ le lot pilote (axe Paris Bar le Duc) fasse l'objet d'un suivi par les instances nationales de sécurité (CNMHS, CMS, CNHSCT),

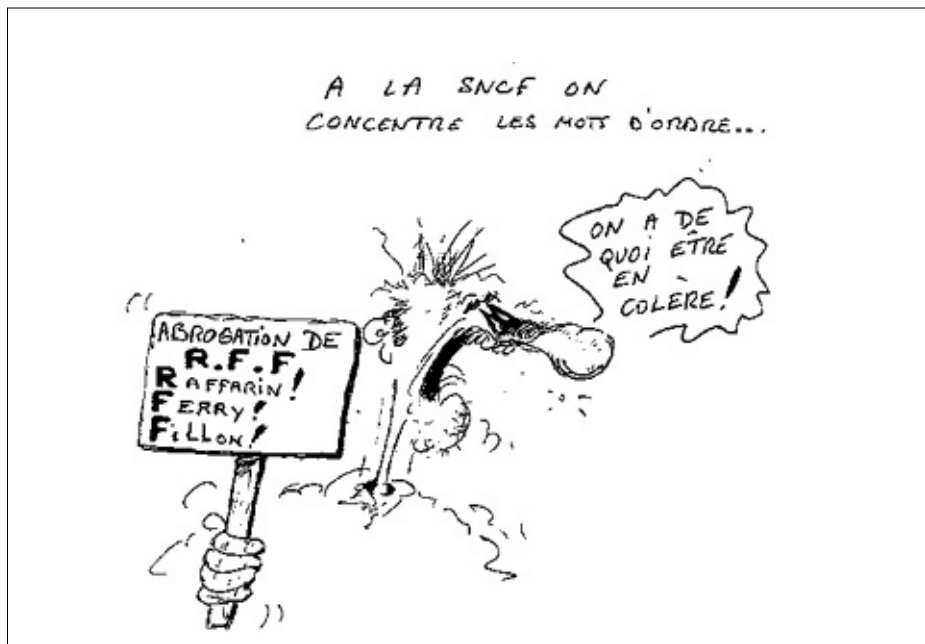
➔ sur la formation ADC : un retour d'expérience dès lors qu'il y a une ligne pilote.

La validation de ce marché n'était pas possible pour SUD Rail.

En effet, au-delà du gaspillage financier que représente ce marché, la

mise en place technologique de ces radios a pour principal objectif, celui de faciliter la libéralisation du secteur ferroviaire en Europe.

L'administratrice SUD-Rail s'est absentée. Tous les autres administrateurs ont voté pour.



Convention de gestion entre la SNCF et la SFCL : un pas de plus vers une gestion de type privé.

Ce projet de convention sur la réorganisation du parc logement SNCF dit " libre " par la passation de la gestion de 8 000 logements, (ce qui monte le parc SFCL à 10 750) a été présenté au CCE de juin dernier. La SFCL devient prestataire pour la SNCF qui récupère plus de 11 M€ par an sur les locations.

Pour ce faire, cela a nécessité la création d'un département Logement. Structurellement l'agence logement région parisienne lui est rattachée directement. Les autres agences Logement (province) restent sous la responsabilité des DRH.

Ce projet remet en cause l'un des acquis sociaux des cheminots. En donnant cette gestion à une filiale, la direction de l'entreprise cherche à imposer une gestion locative de type privé.

La filialisation du parc logement est l'une des conséquences du Projet Industriel, prônant le recentrage de la SNCF sur l'unique activité de transport ferroviaire. La SNCF a une histoire sociale, elle doit conserver en propre la gestion de tout ce qui relève des acquis sociaux.

Fermetures de lignes ferroviaires : le bradage se poursuit

Deux lignes ferroviaires ont été présentées à la cession : la première sur la voie mère des bassins d'Hautmont (région SNCF Lille), la seconde entre Cholet à Nueil les Aubiers (région SNCF Nantes).

Ce bradage du réseau et du maillage ferroviaire est totalement inacceptable.

D'autant que pour la ligne sur la région de Nantes, plusieurs associations d'usagers mènent régulièrement des actions pour ne pas voir fermer ce tronçon de ligne qui dessert directement des trois capitales régionales : Nantes - Poitiers - Limoges.

Elles demandent le maintien de la ligne et ont fait des propositions en matière d'innovation des dessertes ferroviaires, auprès du Conseil Régional. Mais qu'importe ce que veulent les usagers, pour les libéraux l'important c'est la liquidation du réseau ferroviaire.

Tous les administrateurs salariés ont voté contre.

Le sénateur Haenel s'est abstenu !

Avenant avec la Compagnie Internationale des Wagons Lits : quand la SNCF continue dans le gaspillage financier au profit du groupe Accor !

C'est le cinquième avenant qui est proposé au conseil d'administration pour un contrat dont l'objectif initial était que la SNCF ne devait plus subventionner cette activité.

Depuis 5 ans, ce service s'est nettement dégradé. Les conditions sociales sont devenues inacceptables pour un nombre de plus en plus important de salariés et la SNCF continue de subventionner !

Malgré cela, GL a proposé la validation d'un nouvel avenant pour plusieurs M€.

Ce contrat entre la SNCF et CIWLT Accor est clairement caractérisé par une dérive financière...dérive dans laquelle la SNCF a une responsabilité directe. En effet, chacun peut constater que la SNCF ne parvient pas à maîtriser la situation alors que manifestement, la direction d'Accor s'y retrouve sur le plan financier.

A partir d'un tel constat d'échec économique, la revendication sociale, portée par SUD Rail, d'intégration de cette activité dans la SNCF s'en trouve renforcée. Devant les atteintes des droits des salariés par CIWLT Accor, devant la dégradation de l'offre ferroviaire (pour 2004, c'est près d'un cinquième des offres qui sont supprimées dans l'avenant proposé) ;

L'administratrice SUD Rail s'est abstenue.

Tous les autres administrateurs salariés ont voté pour.



un autre monde est possible !

pour contacter l'administratrice SUD-rail :
j.pierre@sncf.fr