

## Compte-rendu du Conseil d'Administration du 27 octobre 2004 - N° 21

Cette réunion de CA, contre l'avis de SUD Rail, a entériné le dumping social mis en place par le groupe SNCF à EFFIA, la logique du train « privé » mis en place avec « i TGV », la régression sociale pour le personnel assurant la restauration dans les trains, l'augmentation des dépenses de publicité dans une période de restriction budgétaire, le transfert sur route de trains de banlieue parisienne... et toujours le choix du moins-disant socialement pour les marchés de main d'œuvre.

### La Direction SNCF s'attaque aux droits sociaux des salariés d'une filiale de l'entreprise

Il y a plusieurs années, la direction SNCF a créé la filiale EFFIA à l'intérieur du groupe SNCF, pour concurrencer les métiers cheminots du secteur commercial : accueil, information, ventes, bagages, sondages... sans oublier les Gilets Rouges, personnel utilisé uniquement en Contrat précaire à Durée Déterminée.

EFFIA a fréquemment été en irrégularité avec la réglementation sociale. En séance du Conseil d'Administration, SUD-rail a exigé que le groupe SNCF respecte les conditions sociales, notamment la convention collective (EFFIA ne la respectait pas pour les gilets rouges) et qu'elle rémunère décemment les salariés (EFFIA propose des conditions salariales exécrables, par exemple pour des bacs + 2, un tarif de 8,15 euros l'heure). En matière de conditions sociales on peut faire mieux ou difficilement pire, cela dépend du côté où l'on se place.

Début octobre, la direction d'EFFIA (composée principalement de dirigeants SNCF) a dénoncé la convention collective et l'accord de classification, remettant directement en cause les conditions sociales des salariés de la filiale.

#### Dans cette situation, la responsabilité de la maison mère, la SNCF, est importante.

Cette situation permet de se rendre compte que ce sont les dirigeants de l'entreprise publique qui organisent le dumping social dans le groupe SNCF et cèdent politiquement des activités cheminotes au privé.

En séance, SUD-rail a interpellé L. Gallois car aucun des administrateurs du groupe SNCF n'a été informé de la nouvelle situation sociale créée à EFFIA. SUD-rail a demandé un débat au sein du Conseil d'Administration sur l'intégration dans la maison mère des activités effectuées aujourd'hui par la filiale EFFIA. Comme on pouvait le craindre, L. Gallois n'a fait aucun commentaire.

Chaque mois, l'administratrice SUD Rail reçoit une lettre de L. Gallois « je vous rappelle une fois encore les règles qui régissent la confidentialité attachée aux informations, documents... contenu des délibérations et votes émis dont la révélation constitue une atteinte manifeste au secret des délibérations de cette instance. La méconnaissance délibérée et répétée de ces principes caractérise incontestablement un comportement fautif dans l'exercice de votre mandat. »

Malgré ces menaces, SUD Rail continue à informer les cheminots. Nous comptons sur votre soutien.

# Restauration ferroviaire : SUD Rail vote contre le dumping social

La restauration ferroviaire fait partie intégrante des services offerts par la SNCF dans le domaine ferroviaire. Il est indispensable, que la SNCF change de stratégie et fasse de la restauration un outil d'amélioration de l'image du transport ferroviaire de voyageurs.

**Le marché présenté au CA comporte de nombreux dangers, tant pour la SNCF que pour les salariés de la restauration ferroviaire :**

- la **séparation de la logistique au sol et de la restauration à bord** apparaît comme un non-sens. Tous, salariés et organisations syndicales, revendiquent l'unité du périmètre actuel (c'est à dire le maintien intégral au sein de la restauration de la logistique, du service à bord et d'une définition géographique unique du territoire),
- **l'éclatement du marché en plusieurs lots** permet l'arrivée de deux nouveaux entrants (Rail Gourmet et Crémonini) sur un marché d'ampleur nationale et crée des différences dans les offres aux usagers,
- **enfin, rien ne change** dans ce nouveau marché alors que la SNCF affirmait vouloir mettre fin aux manques, aux non respects de CIWLT lors du dernier contrat, à son chantage permanent pour demander et obtenir des rallonges budgétaires...

Ainsi, durant plusieurs années, la SNCF a servi de « vache à lait » pour la filiale du groupe ACCOR. En ce sens, l'absence d'un bilan objectif du dernier contrat est plus qu'étonnant et le nouveau contrat ne permet pas d'envisager une amélioration.

**Aujourd'hui, la direction de Voyage France Europe cède toujours à CIWLT**, qui conserve une bonne partie du marché. En séance, SUD-rail s'est interrogé sur le choix de retenir certains critères sélectifs, qui apparaissent corrects, tels que « les aspects qualitatifs : dynamisme commercial et la dimension sociale » seulement pour l'attribution du lot « TGV » et pas pour les lots Corail.

## La régression sociale domine

Les appels d'offres ont été passés sur l'unique base du dumping social y compris pour CIWLT. En acceptant cela et en choisissant comme sous-traitant Cremonini et Rail Gourmet, la SNCF envoie un signe négatif très fort.

Ainsi, la société italienne développe la pratique de la franchise des lignes avant de les sous-traiter, licencie plusieurs salariés de Paris Nord, réduit la qualité des services attendus par les usagers.

**La restauration ferroviaire** n'est pas une activité rentable du point de vue financier. **Sa rentabilité est sociale**, son utilité repose sur le service rendu aux voyageurs, sur l'humanisation des trains, sur la qualité de l'accueil.

**Comme d'autres activités ferroviaires, elle doit être prise en charge intégralement par l'entreprise publique qu'est la SNCF. Pour SUD-rail, cela passe par :**

- **l'intégration** sans délai, dans la SNCF, de cette activité et de tous ses salariés, la création d'un statut unique des travailleurs du rail,
- **un refus total du système de franchise** dans les trains et de la diminution du nombre de trains desservis,
- **le développement des offres** de restauration sur tous les trains grandes lignes,
- **le maintien du personnel et des acquis sociaux** contrairement aux pratiques que mettent déjà en place les trois entreprises concernées par l'application du décret n° 2003-849 sur les modalités d'application du code du travail concernant la durée du travail du personnel des entreprises assurant la restauration dans les trains. En tant que donneur d'ordre (tant pour la restauration que l'avitaillement) la SNCF doit faire respecter les clauses sociales régissant ces professions.

**Pour protester contre ce marché qui dégrade les conditions sociales, l'administratrice SUD-rail a voté contre. Les administratrices CGT et UNSA se sont abstenues.**

## i TGV : SUD Rail dénonce la logique du train « privé » que veulent mettre en place Gallois et Pépy

La proximité du lancement de la formule « iTGV » augmente les tensions au sein de l'entreprise.

La direction dit que cette « expérimentation » n'est prévue que pour 3 ans, c'est-à-dire... jusqu'à la probable « libéralisation du trafic voyageurs ». En cas de réussite sur l'axe très rentable Paris-Marseille, des intérêts privés prendraient le relais et la SNCF se transformerait en prestataire de service.

Légitimement, les cheminots n'acceptent pas que l'entreprise publique SNCF mette en place un train de type « privé » avec du personnel non SNCF y compris pour la sécurité, confié à la filiale de droit privé EFFIA la gestion de ces trains, du personnel d'accueil et de bord.

SUD-rail a proposé d'autres choix, qui passent par l'amélioration de la qualité de service pour les TGV méditerranée... dont chacun connaît aujourd'hui, la dégradation notamment en matière de retard.

## Restrictions budgétaires pour tous... sauf pour la pub dont le budget augmente de 27% !

SUD-rail n'a pas validé le marché proposé au titre de l'achat d'espaces publicitaires.

En effet l'augmentation conséquente de ce marché qui passe de 100 à 127 millions d'euros par an et pour 5 ans est une contradiction alors que dans le même temps, les dirigeants SNCF n'ont cessé d'imposer la politique de maîtrise des coûts.

SUD-rail constate une fois de plus, que les cheminots se serrent la ceinture, que les budgets d'établissement se restreignent... et que la direction augmente toujours les marchés dits « de prestations intellectuelles ».

L'administratrice SUD rail s'est abstenue, tous les autres administrateurs-trices ont voté pour.

## SNCF et STIF organisent le transfert sur la route de trains de banlieue

Le Conseil d'Administration devait valider un marché confirmant l'expérimentation de transports de nuit par bus menée depuis 2000. Le marché présenté a dépassé cette initiative. Désormais, une partie de la ligne ferroviaire Paris Melun voit plusieurs de ses trains cédés à la route. C'est le groupement STEFIM (filiale à 100% de Keolis) et Athis Cars qui obtient le marché.

Tous les administrateurs-trices, représentants les salariés ont dénoncé cette stratégie inacceptable. Ce marché est révélateur de la politique de casse du service public qui est actuellement menée par les propres dirigeants de l'entreprise mais aussi par les pouvoirs publics.

De plus, ce marché induit également une dégradation de l'offre rendue aux usagers. Allongement du temps de parcours (+ 35mn entre Paris et Melun). Le train permettait l'acheminement des vélos avec le bus, cette possibilité n'existe plus. Enfin contrairement aux propos des dirigeants SNCF, cette offre ne répond pas non plus à la problématique de la sûreté, puisque les statistiques d'agressions montrent qu'en banlieue parisienne les usagers ont plus à craindre une agression en heures creuses de la journée qu'en heures creuses de nuit (regroupement des voyageurs dans une voiture).

La concurrence rail / bus : un jeu truqué. En effet, les péages plombent les possibilités de développement ou de maintien du ferroviaire. Par exemple pour le RER D, la comparaison faite par le STIF pour le train ou le bus était, respectivement de 2,1 M€ et de 1 M€, en sachant que sur le 2,1 M€ pour le train, 0,8M€ partaient en péages..

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

# Commission des marchés, plusieurs dossiers vont dans le mauvais sens

## En matière d'exemplarité, on peut mieux faire

La direction doit revoir les conditions du marché passé en janvier 2002 pour les missions des commissaires aux comptes. Le contrat initial a été mal géré :

- « oublié » de l'avis du CA pour les travaux optionnels
- absence d'anticipation de l'augmentation prévisible de ces travaux du fait du passage à la norme IAS/IFRS et des comptes par activités.

Donc aujourd'hui, la SNCF se trouve dans l'obligation de revoir ce marché dont le montant a doublé...

Comme SUD-rail l'a déjà dit à plusieurs reprises, la SNCF ne semble visiblement pas être en capacité de maîtriser les marchés dits « de prestations intellectuelles » et se laisse aller à des dérives financières. C'est encore le cas pour ce marché. Lors de la commission des marchés seule l'administratrice SUD-rail a exprimé un avis défavorable.

### Nouvelles normes comptables IAS - IFRS... attention aux comptes sociaux

Imposé par Bruxelles A priori cette modification technique de présentation de la comptabilité ne devrait pas poser de souci... sauf sur l'obligation de faire des provisions concernant les comptes sociaux (**caisse de retraites, caisse de prévoyance**) et, probablement, le services annexe de la dette.

Pour le moment, la direction SNCF estime qu'il ne faut pas tirer « le signal d'alarme ».

Pour SUD-rail, il y aura vraisemblablement un sérieux problème à partir de 2007.

## Marché de nettoyage : la SNCF impose des conditions sociales exécrables

C'est encore le cas pour le marché de main d'œuvre à l'EIMM de Nevers qui repose sur le dumping social et des conditions financières ne permettant pas un service de qualité, ni le respect des conditions sociales pour les salariés concernés.

Là encore, la SNCF a imposé une diminution des coûts **inacceptable**. De plus, ce marché comprend un plan de progrès notamment par le biais de « variantes » reposant sur « l'amélioration de qualité de la prestation » d'une part et « diminution des coûts en fonction de leur expertise » d'autre part. SUD-rail a dénoncé la contradiction entre la volonté d'améliorer la qualité et d'obliger les entreprises à agir en maîtrise des coûts surtout dans le cadre de marché de main d'œuvre.

## ...mais se fait prendre à son propre jeu

En commission des marchés, mardi 26 octobre 2004, les administrateurs-trices salariés ont appris que la direction SNCF a été obligée de changer d'attributaire pour le marché de main d'œuvre du nettoyage du matériel roulant de l'EMM de Lyon.

Passé en novembre dernier (seul SUD rail avait voté contre), sur une base totalement inacceptable avec des prix extrêmement bas, ce marché avait quand même été attribué à la société Carrad Service... Débuté depuis janvier 2004, il n'a pas fallu attendre 6 mois pour que Carrad Service demande une rallonge financière à la SNCF... pour appliquer les clauses du marché.

Enfin devant le refus de la SNCF d'accepter des rallonges financières, Carrad Service a rompu le contrat. Dans l'urgence, les dirigeants SNCF ont pris la seconde entreprise qui était en liste. C'est donc ISS Abilis qui récupère le marché...aux conditions qu'elle avait proposé lors des négociations en 2003.

Pour SUD-rail, cet avatar montre bien combien les conditions des prix pratiquées au plus bas sont néfastes également pour le donneur d'ordre !