

compte rendu N° 20 du CA du 22 septembre 2004

Cette réunion de rentrée du CA a donné l'occasion à la SNCF de communiquer sur une amélioration des comptes, mais en cachant bien les conditions sociales imposées aux cheminots (diminution des effectifs, salaires toujours trop bas ...) pour arriver à ce résultat.

Une occasion nouvelle a été ratée : au lieu d'un bel élan unanime de défense du service public, la SNCF a proposé une charte ignorant les valeurs du service public et n'a obtenu le soutien que de la moitié du CA. Puis, une majorité d'administrateurs a décidé de brader le patrimoine de la rue d'Alsace à Paris, de confier au privé les travaux de bourrage des voies, d'accepter de RFF un budget insuffisant pour assurer un entretien correct du patrimoine... Enfin, le CA a voté à l'unanimité un marché de nettoyage (sur le Région de Strasbourg) non basé, pour une fois, sur le moins disant social : quand la SNCF veut, c'est possible !

LA CHARTE SNCF DU SERVICE PUBLIC DIFFICILEMENT ADOPTÉE PAR LE CONSEIL D'ADMINISTRATION

Le document SNCF intitulé "charte du service public de la SNCF" manque d'ambitions, ne défend pas toutes les valeurs de service public, reste prisonnier des contraintes du projet industriel. Cette charte a suscité de nombreux débats au sein du CA. Les différents échanges des administrateurs ont montré des dissensions, suffisamment fortes pour se concrétiser lors du vote.

Fait rare pour un texte si important, la charte du service public n'a été validée que par la moitié des administrateurs, soit 9 sur 18. Les 6 représentant-e-s des salariés ont refusé de cautionner la manipulation de la direction et ont fait le choix de ne pas participer au vote ; 3 autres administrateurs se sont abstenus.

Pour SUD rail, le service public, élément fondamental de notre société, représente une

préoccupation majeure et permanente. Cet avis est partagé par une majorité de la population en France et en Europe et par les cheminot-e-s qui ont essayé massivement de faire entendre leur voix au travers des 32 000 réponses au questionnaire de la SNCF.

Malgré cet enjeu de société, les dirigeants SNCF ne mettent pas en avant les valeurs des services publics, mais seulement ses "missions"... qui bientôt seront portées par des entreprises privées touchant des subventions publiques. La charte SNCF conforte la politique de repli des services publics qui disposent de moins en moins de moyens humains et financiers. SUD rail dénonce cette contradiction essentielle entre les discours des dirigeants SNCF et des pouvoirs publics et la réalité subie par les cheminot-e-s et les usagers.

NOS VALEURS

L'administratrice SUD rail a défendu en séance les valeurs oubliées dans la charte du service public de la SNCF.

Un service public de qualité repose sur le respect de droits fondamentaux pour toute la population : droit d'accès égal à des biens essentiels notamment les transports, cohésion sociale et territoriale (égalité de traitement entre tous, avec un service de qualité et la garantie d'un haut niveau de sécurité), transparence totale de la SNCF qui gère des fonds publics, prise en compte des besoins des populations et des usagers, investissements publics suffisants notamment pour les infrastructures...

Ces valeurs, les cheminots les ont toujours défendues ! Avec les usagers, ils demandent :

le maintien des ouvertures de gares, l'augmentation du nombre d'arrêts, la suppression des suppléments et des évolutions des tarifs selon le calendrier, l'amélioration de la régularité, un bon entretien du réseau, une remise à niveau des investissements supprimant les goulets d'étranglement, le maintien d'un opérateur unique SNCF seul capable d'assurer des correspondances, le refus de la mise en place de RFF qui tente de contrôler son déficit en augmentant fortement les péages et en réduisant l'entretien du réseau, des pouvoirs publics qui changent de politique des transports et prennent en compte les coûts sociaux et environnementaux.

Ces valeurs de service public doivent être réalisées par la SNCF, établissement public qui ne se comporte pas comme une simple entreprise cherchant le maximum de profits. Ce n'est pas le cas aujourd'hui :

- retirer les transports Fret, TGV, Teoz, du corps même du service public ferroviaire n'est pas acceptable, car tous participent au droit au transport et à l'aménagement du territoire. Le service public ferroviaire doit être conçu dans sa globalité et sa diversité.
- reconnaître comme " missions de service public " uniquement les missions définies par contrat entre les Autorités Organisatrices de Transports et la SNCF est extrêmement réducteur et comporte implicitement une menace pour la SNCF qui ne devrait plus assurer qu'une "délégation de service public". Accepter ce principe, c'est à terme, permettre au privé de récupérer des subventions pour assurer ces activités publiques.

LA CHARTE DU SERVICE PUBLIC DE LA SNCF RESTE PARTICULIÈREMENT INSUFFISANTE SUR :

● **Les conditions d'un véritable dialogue social à la SNCF** : il faudrait étudier les causes qui provoquent un conflit social, les raisons des

mécontentements dans les établissements et les régions, les conséquences des manques de moyens en effectifs et financiers, les situations qui se détériorent alors qu'elles pourraient préalablement trouver une solution. Pour SUD rail, il est temps de s'interroger sur les raisons politiques qui provoquent les critiques de la population envers nos missions de service public, sur la médiocrité de l'offre de services à l'usager en dessous de ses attentes.

Les dirigeants politiques ne doivent pas mettre en avant les " insuffisances du service public " que pour critiquer les cheminots lors des grèves. Car si le " service minimum " appelé aussi " service garanti " est revendiqué par ces dirigeants politiques, les cheminots ambitionnent depuis longtemps les moyens d'un service maximum au quotidien.

● **L'amélioration de l'accueil des voyageurs** : là encore, l'entreprise de service public ne devrait pas rendre plus difficile les conditions de vente pour les personnes les plus fragilisées. Pourtant, elle ferme des Bureaux Informations Réservations, réduit les attentes assises, automatise la vente, déshumanise des gares de banlieue...

● **La sécurité ferroviaire** : elle doit rester la priorité de tous. Les moyens financiers et humains doivent être donnés à la SNCF pour un entretien correct du réseau ferré. Ce n'est pas le cas puisque les conventions de gestion entre la SNCF et RFF sont nettement insuffisantes.

NOS VALEURS NE SONT PAS LES LEURS !

Une charte du service public partagée par tou-te-s, aurait du reprendre toutes les valeurs du service public, mobilisant les énergies pour obtenir les moyens nécessaires à l'entreprise intégrée SNCF, modifiant et corrigeant la politique actuelle de l'entreprise et des pouvoirs publics. Le service public, les salarié-e-s de la SNCF y croient, luttent pour le défendre et l'améliorer. Pas question pour nous de s'opposer à tout ce qui peut le valoriser.

Cette charte se situe volontairement dans un cadre bien trop restrictif. **Placée sous l'égide dogmatique du projet industriel, elle donne une définition restreinte du service public, ne met en avant que des " missions " contractualisées avec les pouvoirs publics et ouvrant la porte aux exploitants ferroviaires privés.**

Considérant que le service public ferroviaire mérite mieux que cette charte, l'administratrice SUD rail, avec les administrateurs CGT et UNSA, a refusé de participer au vote de ce texte.

COMPTES FINANCIERS DU 1ER SEMESTRE 2004 : LA SNCF SE LOUE D'UN RÉSULTAT EN ÉQUILIBRE, QUE LES CHEMINOTS PAIENT EN SALAIRES ET EFFECTIFS

La lecture des résultats du premier semestre fait apparaître un bénéfice de 43 millions d'euros en résultat net et projette l'idée d'un retour à l'équilibre des comptes. Il faut toutefois rester très prudent dans l'analyse compte tenu de la difficulté de l'exercice de l'arrêté des comptes semestriel. Les 6 premiers mois ne représentent pas forcément l'ensemble de l'année. La situation financière semble bonne mais le résultat financier dérive et passe de +19 Millions d'euros au 1er semestre 2003 à -151 Millions d'euros au 1er semestre 2004.

Pour SUD rail, la seule évolution réelle réside dans l'augmentation du trafic et des recettes, avec une baisse des effectifs cheminots et de la masse salariale. Ce constat retire tout argument à la Direction SNCF pour continuer à imposer une baisse du pouvoir d'achat des cheminots et à refuser des négociations salariales.

Les importantes économies sur la masse salariale dans une période d'augmentation du trafic ne peuvent pas se prolonger. En six mois, il y a eu trop de départs (4 000 sur les 7 300 prévus pour l'année) et pas assez d'embauches (1 657 sur les 3 800 promises).

L'avenir sera différent : soit la SNCF embauche plus, soit le trafic et les recettes baisseront. L'énorme tension sur les conditions de travail (déjà 8 accidents mortels) ne tiendra pas longtemps. L'entreprise devra choisir entre embauches et trafic, avant l'échéance des changements de service... et porter la responsabilité d'un éventuel conflit... et d'accuser encore, une fois de plus, les grévistes " responsables de la dégradation des comptes ".

Le plan fret va poursuivre sa mise en place diminuant grandement l'outil public ferroviaire. Déjà le premier semestre fait apparaître des économies de 10% de locomotives et de plus de 6% du personnel. Le second semestre subira totalement les conséquences sociales et l'abandon des trafics jugés les moins rentables, malgré l'opposition des collectivités locales refusant de subir l'accroissement des camions sur les routes et des professionnels comme ceux de la filière bois qui refusent la fermeture de la moitié des gares bois...

À PARIS : LA SNCF BRADE L'IMMEUBLE RUE D'ALSACE !

Une fois de plus, la SNCF demande au CA l'autorisation de vendre une partie de son patrimoine. Cette fois-ci, il s'agit de la vente de l'immeuble situé à Paris, au 11/23 rue d'Alsace, pour un montant supérieur à 50 millions d'euros.

La SNCF, obligée d'équilibrer ses comptes, vend ses " bijoux de famille ", brade son patrimoine... puis reloue une partie de ces mêmes locaux. C'est le cas dans ce dossier : elle récupère tout de suite des capitaux pour améliorer ses comptes et les dépensent ensuite en location. SUD rail n'est absolument pas convaincu de l'intérêt politique et financier à long terme de ces ventes - locations pour la SNCF qui bientôt ne possèdera plus de patrimoine.

La politique de bradage tout azimut des biens immobiliers fragilise grandement la SNCF. Tous les administrateurs-trices salarié-e-s ont voté contre.

Les recettes et tarifs, les trafics voyageurs augmentent, mais essentiellement grâce à Eurostar, Paris Strasbourg (Teoz) et les TGV qui compensent les pertes des trains Corail (180 millions d'euros en 2003). Là aussi, dans une logique purement financière, la SNCF souhaite abandonner les relations les moins rentables, comme les inter régionaux, malgré la farouche opposition des collectivités concernées.

Il faut souligner l'importance des efforts des cheminots qui ont permis une augmentation du trafic et des recettes, au détriment de leurs salaires et de leurs conditions de travail déjà trop difficiles. Mais chacun doit être conscient que cette situation ne peut perdurer. Les cheminots demandent à juste titre un retour positif aux efforts déployés.

Pour SUD rail, cela passe par une augmentation de la masse salariale permettant une véritable négociation salariale et la relance des embauches pour se donner les moyens d'un service public de qualité.

LE PREMIER MARCHÉ DE NETTOYAGE VALIDÉ À L'UNANIMITÉ DU C.A.

Pour la première fois depuis que SUD rail siège au Conseil d'Administration, nous avons validé un marché de main d'œuvre de nettoyage. Il s'agit de confier au privé le nettoyage de matériel roulant et de travaux divers sur l'EMM et l'EMT de Strasbourg, ainsi que sur le chantier de Bâle.

D'habitude, la SNCF choisit le moins disant (social). Pour une fois, un marché de main d'œuvre s'inscrit dans les principes que nous défendons :

- un seul prestataire et non une multitude d'attributaires différents dont il s'avère difficile de contrôler les conditions de travail. La SNCF a ainsi lancé un appel d'offres en regroupant tous les lots, au lieu de les multiplier.
- les prix obtenus par la direction sont légèrement supérieurs au prix objectif prévu, ce qui donne un niveau de prix raisonnable... et n'oblige pas l'entreprise à se rattraper sur le dos de ses salariés.

Pour différencier ce marché des marchés précédents systématiquement placés sous l'égide d'un dumping social violent, SUD rail a fait le choix de voter pour, comme tous les autres administrateurs. Néanmoins, nous resterons vigilants durant l'application du marché pour que les droits des salariés ne soient ni attaqués, ni réduits.

En séance, l'administratrice SUD rail a demandé une étude de faisabilité pour la création d'un institut de formation SNCF aux risques ferroviaires. Cette structure effectuerait les formations aux risques ferroviaires pour les salariés des entreprises de sous-traitance intervenant dans toutes les emprises ferroviaires. Louis Gallois a accepté notre proposition. A suivre, donc...

TRAVAUX DE BOURRAGE DE VOIE : LA RENTABILITÉ FINANCIÈRE DOMINE AU DÉTRIMENT DES CONDITIONS SOCIALES !

La SNCF souhaite donner plus de 18 millions d'euros au privé pour qu'il réalise jusqu'en 2007 les travaux de bourrage mécanique lourd sur les voies classiques de l'ensemble du réseau.

SUD rail note trois évolutions positives dans ce marché : la limitation à hauteur de 25% de la sous-traitance en cascade, le volume d'engagement annuel de 1 330 journées, la rémunération au forfait journalier. Mais ces évolutions ne compensent pas les graves attaques aux conditions de travail et de salaire qu'induisent implicitement les niveaux de prix de ce mar-

CONVENTION DE GESTION DU PATRIMOINE RFF /SNCF : REFUS UNANIME DES ADMINISTRATEURS SALARIÉS

Chaque année, un avenant à la convention de gestion du patrimoine entre RFF et SNCF fixe le montant que verse RFF à la SNCF. Cet avenant n'est présenté qu'en septembre pour l'année 2004 ce qui révèle combien les échanges entre les deux établissements publics restent difficiles. Cette présentation tardive est un frein à la conception globale des travaux à réaliser.

Pour l'année 2004, le cadrage financier entre les deux établissements reste sur un montant équivalent à celui de 2003, c'est-à-dire : 94,610 millions d'euros. Pourtant, l'année dernière, le montant attribué n'a pas permis de réaliser les opérations d'entretien nécessaires et a imposé des ralentissements. En effet, en 2003, la dotation avait été diminuée unilatéralement de 15 millions d'euros par rapport à 2002. Cette baisse avait obligé la SNCF à diminuer de manière drastique les travaux à effectuer, notamment les travaux d'entretien des bâtiments. Il en est de même pour 2004.

Enfin, ce texte soulève une interrogation quant au rôle futur d'une direction nouvellement créée, la Direction de l'Immobilier et de l'Organisation (DIMO). En effet, l'Infra s'est vue retirer la gestion de l'immobilier qui a été confié à cette direction nouvelle. SUD rail s'est interrogé sur l'avenir même de la convention de gestion du patrimoine entre la SNCF et RFF : ne prépare-t-on pas une gestion des actifs de RFF par RFF ?

Tous les administrateurs-trices salarié-e-s ont voté contre cet avenant.

ché extrêmement bas. La SNCF annonce une réduction des coûts d'environ 30%. Les entreprises concernées sont déjà connues pour ne pas respecter la réglementation du travail. Avec une telle baisse des prix, la situation ne peut qu'empirer.

Enfin SUD rail revendique que ces travaux soient effectués par des agents SNCF, d'autant que souvent les agents de l'Équipement ré-interviennent pour pallier certains défauts. L'administratrice SUD-rail a voté contre ce marché, les représentant-e-s de la CGT et UNSA ont voté pour.