

Compte - rendu du Conseil d'Administration du 21 septembre 2005 - N° 32

Trois préoccupations importantes ont marqué la séance plénière du conseil d'administration. Les premiers échanges relativement succincts ont tourné autour de l'audit sur l'état du réseau ferré, remis la veille au Ministre des Transports. Le second débat a été axé sur l'évolution des Trains Inter Régionaux. Enfin, la présentation des comptes semestriels a occupé une grande partie des discussions de ce Conseil d'Administration.

LA MOBILISATION TOUJOURS ACTIVE CONTRE L'ARRIVÉE DES TRAINS PRIVÉS

L'ouverture du réseau ferré français aux trains privés de fret s'accélère. Désormais, en plus du train circulant au départ de Dugny, un deuxième train privé de fret sera tiré prochainement sur le réseau ferré au départ d'Epinal, toujours par la filiale de Vivendi, Connex...

A cela, il faut ajouter l'arrivée d'un troisième train privé, de la Compagnie anglaise mais avec des capitaux américains, EWSI est annoncé au départ de la région de Lille, entre Frethun et Tourcoing.

La politique prédatrice contre les services publics constitue toujours une opposition importante chez les cheminots et de nombreux usagers qui ont bien compris que cette logique, dictée uniquement par les intérêts de quelques-uns au détriment de la

collectivité, ne permettra ni le développement de trafics ferroviaires nouveaux, ni le rééquilibrage nécessaire entre les modes de transports.

Etant donnée l'urgence de la situation, SUD-rail propose la mise en place d'un « Grenelle du ferroviaire » intégrant l'arrêt des paquets ferroviaires, le gel des directives privatisant le ferroviaire et les services publics ainsi que le retrait de tout ce qui remet en cause les acquis sociaux.

Face à la casse du service public ferroviaire, il est urgent que le gouvernement prenne la mesure de l'opposition des cheminots, du mécontentement de la population enfin qu'il entende les nouvelles formes d'action citoyenne relevant de la nécessaire désobéissance civile.

Mise en place de l'intéressement : un système aléatoire et inégalitaire

Malgré une revalorisation des bas salaires, la proposition d'augmentation de + 1,8% au titre de l'accord salarial 2005 a profondément déçu les cheminots, qui, légitimement attendaient un peu plus de *générosité* de la direction notamment au regard de l'amélioration des comptes 2004. Le projet « d'accord » intéressement est également mal vécu par les cheminots qui perçoivent combien les propositions de la direction sont inégalitaires, totalement aléatoires et qu'elles ne règlent en rien la question de la perte du pouvoir d'achat cumulée toutes ces dernières années.

Inégalitaires car nous voyons déjà arriver certaines dérives de rémunérations aux produits vendus induisant des comportements de type « vente forcée » comme l'entreprise a déjà connu.

Aléatoires car les primes sont en lien direct avec les résultats de l'Excédent Brut d'Exploitation, dont chacun connaît bien les fluctuations annuelles.

Pour SUD-rail, une entreprise publique n'a pas vocation à perdre de l'argent, elle n'a pas non plus vocation à faire du fric en forçant la vente de produits qui ne correspondent pas aux attentes du public.

La proposition de l'intéressement avec des primes en fonction des bénéfices obtenus est donc une aberration et un non sens au regard du fonctionnement du service public qu'est la SNCF. Bien entendu cette méthode ne sert qu'à cacher les graves manquements et les obligations que l'entreprise n'assume pas.

L'AUDIT SUR L'ÉTAT DU RÉSEAU FERRÉ NATIONAL

Le rapport confirme les alertes largement exprimées depuis des années notamment par les fédérations syndicales : le réseau ferroviaire est dans un état très dégradé, il a subi « *un vieillissement très important* », « *se dégrade continuellement et les prémices d'une dégénérescence apparaissent* ».

Cette situation est la conséquence directe des politiques budgétaires régressives des gouvernements successifs qui refusaient l'attribution des moyens nécessaires à l'entretien et la régénération d'un réseau ferroviaire de qualité. Le rapport confirme que la France investit moins dans la maintenance que la Grande-Bretagne, l'Italie, l'Espagne et la Suisse.

Les auditeurs concluent avec trois possibilités :

1. *une poursuite de la politique actuelle* aboutissant à une diminution importante, de 30% à 60%, du réseau en 2025 !
2. *un maintien du réseau actuel par une meilleure maintenance* coûtant 3 milliards d'euros par an (au lieu de 2,5 ces dernières années), sans régénération massive mais avec une présentation extrêmement subjective des coûts d'entretien et d'exploitation,
3. *un rajeunissement du réseau actuel*, avec un taux de régénération significatif coûtant plus de 3,1 milliards par an, permettant de diminuer à long terme (au-delà de 2015) les coûts d'entretien et d'exploitation. Cette dernière proposition qui, manifestement, a la préférence des rapporteurs

nécessite des moyens financiers supplémentaires à hauteur de 16 milliards d'euros sur 20 ans !

La lecture du rapport met le gouvernement devant ses responsabilités. Chacun ne peut que reconnaître l'urgence de dégager dès 2006 des financements durables permettant de rajeunir le réseau.

De ce point de vue, la demande du ministre des transports aux présidents de la SNCF et de RFF de lui proposer « *un plan d'actions pour améliorer la gestion du réseau* » apparaît comme une manœuvre visant à gagner un peu de temps (trois mois) pour ne pas aborder la question centrale des financements. **Dans cette conjoncture, SUD rail il ne sera pas acceptable que ce « plan d'actions » se traduise par des réductions massives d'emplois à l'Exploitation et à l'Équipement et des suppressions de gares et de triages, solutions évoquées dans le rapport.**

Comptes semestriels : ATTENTION À LA PRÉSENTATION SUBJECTIVE

En séance, l'administratrice SUD-rail a rappelé ses réserves quant à l'intérêt pour un EPIC comme la SNCF de publier des résultats semestriels, afin de faire comme n'importe quelle entreprise privée...

Néanmoins, quelques commentaires succincts doivent être exprimés :

Les résultats semestriels de la SNCF, présentés par la direction, traduisent une amélioration de la situation comptable de la SNCF sur le court terme, sans apporter de garantie pour l'avenir. En effet, l'essentiel de la progression de l'Excédent Brut d'Exploitation (qui atteint 584 millions d'Euros, soit + 155 millions d'Euros) provient des économies découlant de la baisse des effectifs (- 93 millions d'Euros). C'est donc, encore une fois, l'emploi qui paie le prix fort sur l'autel de la rentabilité financière.

Les produits du trafic sont en augmentation de 244 millions d'euros (soit + 2,5%). Seuls les trafics de voyageurs contribuent à celle-ci puisque les produits du trafic Fret sont en diminution de 64 millions d'euros. Le plan Fret produit ses effets négatifs en terme de trafic, annoncé en diminution de 12,8%.

Sans surprise, on observe la poursuite de la hausse des péages payés à RFF, malgré la baisse du nombre de sillons utilisés. Dans la même veine, l'équilibre économique de l'Infra demeure impossible compte tenu des insuffisances de la convention de gestion.

Le résultat financier se dégrade (- 116 millions d'euros) soit une détérioration de près de 15 % illustrant la perte de la rente financière que procurait la SDEM.

Le résultat courant est légèrement positif (+ 82 millions d'euros). Le résultat net (+ 804 millions d'euros) n'est pas significatif compte tenu de l'importance des plus value de cessions d'actifs. L'analyse relative à la diminution de l'endettement n'est pas évidente, compte tenu de l'importance de l'évolution saisonnière favorable ainsi que du besoin en fonds de roulement.

Le résultat du premier semestre semble en phase avec les objectifs budgétaires fixés par la direction. Ce constat fait, SUD-rail ne peut que rappeler son désaccord de fond avec les orientations du budget 2005 : logique financière de court terme et destruction des emplois.

Trains Inter Régionaux : déclaration unitaire des administrateurs salariés

Extraits de la déclaration commune lue lors du CA :
« Avant tout, comme l'ont fait une majorité d'Organisations syndicales, les Administrateurs CGT, SUD-rail et UNSA condamnent « l'offensive médiatique » que [les] services SNCF ont orchestré cet été. Loin d'être une erreur de stratégie de communication, cette action, lancée le 4 août pendant que bon nombre de nos concitoyens sont en congé, avait pour objectif de faire avaliser par l'opinion publique la suppression de 70 trains Corail par semaine dès décembre 2005.

La question du financement de ces lignes doit trouver une réponse qui ne doit pas s'arrêter aux seuls déficits mais aussi à leur développement et à l'amélioration de leur qualité de service. Par contre, nous n'acceptons pas que la Direction SNCF, contrainte par l'Etat, d'équilibrer ses comptes et de dégager des profits, prenne la responsabilité de supprimer des Trains d'Intérêts Nationaux qui contribuent à l'aménagement du territoire.

Lors de ses dernières interventions, M. Gallois affirme que la SNCF est prête à assurer une péréquation « raisonnable » entre les lignes excédentaires et les lignes déficitaires. Nous prenons acte de cette déclaration en espérant que « raisonnable » rimera avec « indispensable » pour répondre aux besoins de transports et pour cela, afin d'être le plus efficace possible, nous vous suggérons de supprimer l'activité TIR et de réintégrer ces Corails dans l'activité VFE ce qui permettrait qu'aucun frein « européen ou autres » ne vienne limiter cette péréquation. (...)

Si la Direction SNCF a sa part de travail sur l'avenir de ces lignes, il est indiscutable que la plus grande partie des réponses aux problèmes financiers de ces lignes doit être prise par l'Etat et donc par le

Gouvernement.

Nous partageons l'avis de la Direction SNCF sur l'absence de réponse du groupe de travail tripartite Etat/SNCF/Région sur les questions du financement mais pouvait-il en être autrement quand le représentant du Gouvernement au CSSPF limitait ses interventions sur ce sujet à : « *l'Etat n'a pas d'argent* ».

L'attitude du Gouvernement est d'autant plus inacceptable qu'il oublie, que l'Etat, dans le cadre de sa responsabilité dans l'aménagement du territoire et de la cohésion territoriale, est le seul décideur de l'avenir de ses lignes et que, dans ce cadre, il doit supporter la plus grande partie de leur financement.

(...) Les positions que nous venons de développer sont partagées par une majorité d'usagers et de leurs associations, par une majorité d'élus régionaux et par une majorité de cheminotes et cheminots avec leurs organisations syndicales.

Les administrateurs-trices salarié-e-s, solidaires des exigences et propositions des cheminots revendiquent :

- le maintien des lignes ferroviaires transversales et radiales
- la prolongation du moratoire sur l'avenir des Trains d'Intérêt National
- la tenue d'une table ronde nationale avec l'ensemble des acteurs concernés
- l'engagement d'un plan de relance et de développement des lignes d'intérêt national
- le développement du Service Public
- l'arrêt des suppressions d'emplois à la SNCF amenant la dégradation du service public ».

En réponse, M. Gallois reconnaît que les TIR sont « *des transports de proximité* », qu'ils « *accomplissent des missions de service public* »... mais ses arguments en matière de défense du service public s'arrêtent là... En revanche, le Président de la SNCF souscrit totalement à la logique de l'éternelle recherche de l'équilibre des comptes, imposée par le gouvernement. C'est dans ce cadre, que début juillet, la direction SNCF a interpellé les Présidents des Conseils régionaux ... pour leur proposer des aménagements de dessertes des Trains Inter Régionaux... soit avec une prise en charge financière par les régions administratives, soit une évolution en TER d'une partie des dessertes supprimées.

Bien évidemment et sans surprise, le Commissaire du Gouvernement ainsi que les deux parlementaires UMP siégeant au CA ont défendu la logique de la rentabilité financière et la casse du service public qui prévaut dans ce dossier... de même, ils sont restés sourds aux interpellations des cheminots, de leurs représentants syndicaux et des usagers.

Marché pour la maintenance des escaliers mécaniques : *DES CRAINTES PERSISTANTES DE DUMPING SOCIAL ET DE MAUVAISE QUALITE DE SERVICE*

Le contrat cadre présenté pour 5 ans au titre de la maintenance des escaliers mécaniques des gares contient de nombreux flous.

La baisse très importante des prix pratiqués par l'entreprise attributaire du marché fait légitimement craindre qu'en retour, cette entreprise n'impose comme répercussion des conditions tarifaires un

dumping social pour ses salariés et une mauvaise qualité d'interventions.

Face à ces inquiétudes, seul SUD rail s'est abstenue, tous les autres administrateurs-trices ont voté pour.

CONVENTION DE GESTION ENTRE LA SNCF ET RFF POUR L'ENTRETIEN DU RÉSEAU : REFUS UNITAIRE DES ADMINISTRATEURS-TRICES SALARIÉ-E-S DES CONDITIONS DE L'AVENANT 2005

A l'identique des deux dernières années, le montant proposé par RFF et les pouvoirs publics à la SNCF pour l'entretien du réseau et la gestion des circulations, 2,530 Milliards d'euros, est nettement insuffisant pour un entretien décent du réseau et pour effectuer les opérations de régénération nécessaires.

Le directeur de l'Infra confirme que l'insuffisance budgétaire nécessite « *de revoir à la baisse le programme d'entretien de 2005 par rapport à ce qu'il devrait normalement être* ». Depuis 2003, l'état de dégradation du réseau engendre un certain nombre de ralentissements de vitesse de ligne à faible trafic. La direction SNCF entretient sciemment un flou sur le nombre de kilomètres de ralentissement « *entre 800 et 1 500 km* » en fonction des sources !!!

Un contexte interne et externe insoluble pour l'entreprise.

En interne, la politique de suppression d'emplois de l'Infra est une aberration au regard des besoins mesurés pour remettre à niveau un réseau ferré de qualité.

En externe, les pouvoirs publics ne prennent toujours pas leurs responsabilités... **L'annonce d'un enveloppe supplémentaire de 70 Millions d'€ pour 2006 est une mesure totalement insuffisante au regard de la réalité des besoins.**

Pour SUD-rail, une autre politique doit être mise en place pour permettre le maintien d'un réseau ferré de qualité. Cela signifie l'abandon immédiat de la politique actuelle basée sur la sempiternelle logique de « rentabilité financière ». La situation critique du réseau ferré donne la juste mesure de cette politique catastrophique pour l'entreprise publique, mais aussi pour l'ensemble des usagers.

L'entretien et l'exploitation du réseau sont les éléments fondamentaux de la sécurité ferroviaire, l'attribution des moyens suffisants est un impératif pour que le réseau ferré français ne devienne pas l'équivalent du réseau anglais.

Les administrateurs-trices SUD-rail, CGT et UNSA ont voté contre cet avenant, tous les autres administrateurs-trice ont voté pour.

ROTATION A MI MANDAT : SUD RAIL ASSUME SON ENGAGEMENT POLITIQUE

Voici la déclaration lue en séance par Joëlle Pierré, représentante SUD rail au Conseil d'Administration depuis février 2003 :

« Je rappelle au conseil que l'un des engagements politiques de la fédération qui m'a parrainée est le changement d'administrateur à mi-mandat, évitant ainsi toute forme d'institutionnalisation de cette mandature si singulière au sein du groupe SNCF. Nous arrivons aujourd'hui au terme de la première partie du mandat au CA tel que définit par les syndicats de base de la fédération SUD Rail. Représentante de la fédération SUD rail j'assume pleinement ce choix politique. Tout comme j'ai assumé au sein de cette instance les deux orientations majeures du mandat donné par les syndicats SUD rail et les salariés du groupe qui ont voté pour cela :

⇒ *d'une part, la défense du service public, de l'emploi, d'une politique des transports en cohérence avec les attentes de la population et des salariés, des acquis sociaux,*

⇒ *d'autre part, la transparence. Les salariés veulent connaître les orientations et les choix décidés au Conseil d'Administration : c'est légitimement leur droit*

Je profite de cette annonce pour exprimer mes remerciements aux collègues du secrétariat du conseil dont la bienveillance et le professionnalisme m'ont permis d'intégrer rapidement et pleinement mes fonctions au sein du conseil d'administration. »

Pour contacter l'administratrice SUD rail : <mailto:federation-sudrail@wanadoo.fr>