

Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance du 26 Janvier 2004.

Déclaration SUD-rail :

Budget 2004 de l'entreprise.

Pour la fédération SUD-rail, ce budget 2004 est un nouveau pas vers la casse du service public ferroviaire. Nous le redisons, il confirme l'impasse de la « réforme » du chemin de fer de 1996/97.

L'emploi est une **nouvelle fois** la variable d'ajustement pour aller vers l'équilibre des comptes. Le comparatif entre décembre 2003 et décembre 2004 fait apparaître qu'hormis la Surveillance Générale toutes les filières seront touchées :

Quelques créations d'emplois sont prévues autour des activités voyageurs avec un impact sur le Matériel et la Traction et au niveau de l'Équipement avec les travaux du TGV Est. Inversement, la restructuration Fret et la productivité recherchée à l'Infra sont particulièrement destructrice en emplois.

➤	EEX	- 1 231 (- 2,43 %)
➤	ECT	- 81 (- 0,69 %)
➤	Matériel	- 103 (- 0,43%)
➤	Traction	- 420 (- 1,73%)
➤	Équipement	- 865 (- 2,47%)
➤	Directions régionales	- 560 (- 4,45%)
➤	SUGE	+ 52 (+ 2,55%)
➤	Directions centrales	- 271 (- 2,75%)
➤	Médicaux/sociaux	- 25 (- 1 %)
➤	Total SNCF :	- 3 505 (- 2,03%)

Au total, 3505 emplois supprimés, auxquels il faut ajouter les 300 Emplois Jeunes accédant au Statut (si « qualité de service suffisante ») et non remplacés dans les missions qu'ils exerçaient !

La baisse annoncée est probablement un minimum par rapports aux objectifs véritables. Comme en 2002, comme en 2003, une révision budgétaire à la baisse en cours d'année est à craindre.

La restructuration du fret

est au cœur de ce budget 2004, avec plus de 2500 suppressions de postes.

- 200 emplois supprimés à la direction nationale
- 200 emplois supprimés en région
- Plus de 1000 emplois supprimés dans les E. Ex.
 - 250 dans l'administration des ventes,
 - 100 suite à suppression du tri et passage en 1x8 des 4 triages de Lille Délivrance, Toulouse Saint Jory, Nîmes Courbesac, Clermont-Ferrand Gravanches)
 - 100 suite à fermeture de 16 Gares Principales Fret (Bening, Dax, Montluçon eau, Pontarlier, Béziers, Epinal, Moulins, Saint Amour, Bordeaux Saint Louis, Foix, Paris Bercy Rapée, Saint Louis, Brétigny, Les Arcs, Pont de l'arche, Soissons).
 - Plusieurs centaines par « productivité globale ».

Au Matériel, la baisse de charge fret et France Wagon entraînera la **suppression de 390 emplois** ; le bilan global du budget 2004 pour la filière est à - 145.

A la Traction, la baisse de charge fret entraînera une **suppression de 704 emplois** : 585 TA et TB et 119 sédentaires. Le bilan global pour la filière est à - 420.

Ce budget, sans surprise malheureusement, est la confirmation de la politique de régression du fret ferroviaire. La direction veut réduire les coûts de 20 % sur 3 ans. Le trafic est prévu en baisse de 11% par rapport à 2002 et de 3% par rapport au budget révisé 2003. Les 2500 suppressions d'effectifs prévus en 2004 sont une première étape

Nous ne croyons pas à la réussite de cette politique, à cet « *espoir de reculer pour mieux bondir en avant* ». La direction court après une augmentation de productivité qui s'avèrera toujours en retard sur la baisse des tarifs de transport et qui va encore s'accélérer avec la concurrence des patrons routiers des pays de l'est européen.

Cette politique condamne toute possibilité de relance en réduisant définitivement le potentiel de la SNCF :

- nous connaissons l'appétit de RFF quant aux cessions de lignes qui ne sont ensuite jamais reconstruites,
- nous ne connaissons pas d'exemple de triage réouverts après abandon.
- Certaines régions, comme le grand Ouest, deviendront un désert ferroviaire, cela en contradiction avec les promesses d'aménagement du territoire.

Au-delà de l'aspect budgétaire, cette chute de la part modale de fret SNCF, cette diminution programmée des trafics ferroviaires, cette augmentation du nombre de camions sur les routes relèvent de l'aberration économique et écologique.

Les orientations retenues pour l'Infra sont une autre source d'inquiétude majeure.

- 290 créations d'emplois liés au TGV Est,
- 120 par l'augmentation du volume des investissements,
- 200 emplois supprimés en direction,
- 1 000 emplois supprimés en établissements.

**Pour SUD-rail, il relève de la folie d'imposer une recherche d'équilibre pour cette activité. C'est pourtant l'objectif affiché à l'horizon 2006 !
La sécurité ne doit pas être traitée financièrement !**

Les « actions à entreprendre » qui sont reprises dans le budget sont très contestables : renforcement du management (alors que l'on sait que sur le terrain cela ne se passe pas bien – voir la mise en place des DPX qui ne répond pas aux besoins du personnel d'exécution et place en porte à faux le personnel d'encadrement), dégradation programmée de la qualité du réseau et de l'offre aux usagers par la réduction de la vitesse (300 Kms concernés en 2003, le double voire plus en 2004), accroissement de tout ce qui sera lié à l'automatisation...

Les conditions des conventions de gestion avec RFF font toujours l'objet de critiques de la part de la direction de l'entreprise. C'est bien la moindre des choses. Mais ces critiques ne sont pas suffisamment virulentes pour gêner le gouvernement qui continue à arbitrer les divergences dans le sens de RFF.

Le plus inquiétant pour ce secteur, c'est une recherche de productivité à tout va : 1 000 emplois supprimés au titre de la productivité dans les établissements et 200 dans les directions centrales ou régionales.

Les activités « Voyageurs » :

Pour Grandes Lignes, les objectifs essentiels en 2004 seront :

- la priorité au « tout TGV »,
- l'abandon de certaines dessertes Corail et trains de nuit,
- le développement international sur la base des GIE avec une attention particulière pour Artesia qui a programmé la suppression de tous les trains de nuit,
- la diminution des « coûts de distribution » notamment par le développement des nouvelles technologies (Internet et automates doivent remplacer les vendeurs en gare) et des ouvertures de boutiques SNCF (ce qui signifie des restructurations dans les gares),

590 suppressions d'emplois sont prévues.

L'objectif d'augmentation des produits du trafic de + 7,6% pour 2004 est élevé, c'est « optimiste » dans le contexte économique actuel ... à croire qu'on prépare une nouvelle campagne de culpabilisation des agents commerciaux, prétexte à d'autres restructurations !

Pour les Gares, la rentabilité se fera par le biais de la location des espaces dans les gares à des commerces ou des sociétés de location de bureaux...

Pour l'Ile de France, évidemment ce sont les bases du contrat STIF/SNCF 2004/2007 qui sont mises en avant. Il comporte des risques de désengagement de l'Etat, de banalisation de la SNCF comme « simple exploitant ». Les moyens attribués sont insuffisants. Les objectifs fixés à la SNCF dans le système de bonus/malus seront difficilement réalisables.

Pour les TER, la recherche de productivité se traduira par une intensification de l'utilisation des parcs du matériel roulant !

Si nous apprécions positivement le niveau d'investissement (pour acquérir des rames neuves), le problème de la propriété des rames (les régions administratives si la SNCF n'exploite plus) confirme nos craintes du développement de contrats dits de « délégations de service public » ouverts à la concurrence.

Nous relevons que c'est la lutte contre la fraude qui prédomine ... sans aucune incitation de prise en charge pour les usagers socialement les plus défavorisés. La SNCF « entreprise citoyenne de service public » a pourtant là un rôle essentiel à jouer.

Enfin, la création de lignes dédiées par le « renforcement du management par ligne » ne nous semble pas une bonne chose.

Matériel, Traction et Eléments Communs d'Entreprise :

Ce qui prédomine c'est comme pour les activités la recherche de la rentabilité, d'une plus grande productivité, particulièrement liée au plan Fret et aux restructurations (par centralisation comme la gestion immobilière reprise dans une seule entité).

- 145 suppressions d'emplois sont prévues au Matériel.
- 470 suppressions d'emplois sont prévues à la Traction.
- 293 suppressions d'emplois sont prévues dans les Eléments Communs.

Les aspects financiers :

Pour parvenir à son objectif d'équilibre des comptes en 2005 et de capacité d'autofinancement des investissements, la direction a élaboré, conformément à la maquette financière du projet industriel, un « plan opérationnel 2004-2006.

La direction veut augmenter fortement l'Excédent Brut d'Exploitation (EBE), c'est à dire la différence entre les recettes et les dépenses d'exploitation.

L'EBE 2002 était égal à 713 millions d'€, celui de 2003 devrait être légèrement inférieur (entre 660 et 700 millions d'€). Les objectifs de la direction sont les suivants :

- EBE 2004 = 915 millions d'€
- EBE 2005 = 1145 millions d'€
- EBE 2006 = 1400 millions d'€

Pour y parvenir, pas besoin d'être spécialiste pour comprendre qu'il faudra augmenter les recettes et diminuer les dépenses (ou faire en sorte que celles-ci augmentent moins que les recettes) !

Du côté recettes, ce n'est pas le fret, en régression organisée, qui va en apporter des supplémentaires (au contraire sans doute !). Il ne faut pas compter non plus sur RFF pour augmenter le montant de la convention de gestion versée à la SNCF.

Donc la direction cherche à augmenter les recettes voyageurs.

- Cela va se traduire par de nouvelles augmentations des tarifs pour les TGV et les Corail Teoz. Les Régions économiques seront sollicitées pour subventionner les autres Corail ... « sollicitées » mais ensuite ?
- On risque fort d'aller vers de nouvelles suppressions de dessertes dites « non rentables » (en occultant leur utilité sociale,

écologique) et vers des trains (TGV et TEOZ) plus chers, moins accessibles à tous.

- Pour le « Transilien », l'Etat qui contrôle le STIF a décidé de poursuivre la politique d'augmentation significative de la carte orange menée depuis plusieurs années.
- Pour TER, la lecture du budget 2004 fait apparaître une forte augmentation des recettes (+ 336 millions d'€) mais l'essentiel découle de la forte augmentation des péages refacturés aux régions).

Par ailleurs, La poursuite, on doit même parler d'accélération, des ventes d'actifs (400 millions d'€ prévus au budget) affaiblissent l'entreprise.

Les dépenses, se décomposent en quatre grands types :

- Personnel (environ 7,7 milliards d'€)
- Achats externes (environ 4,5 milliards d'€)
- Péages (environ 2,4 milliards d'€)
- Impôts et taxes (environ 620 millions d'€)

Les péages payés à RFF n'arrêtent pas d'augmenter (encore + 300 millions d'€ entre 2003 et 2004 ; et ce n'est pas fini...)

Les achats externes sont pour une bonne partie non maîtrisables car de nombreux fournisseurs privés sont en situation de quasi-monopole (Alstom, Accor-WL, entreprises de travaux de voies ferrées, etc.)

Les achats d'électricité de traction devraient augmenter d'environ 80 millions d'€, conséquence de la déréglementation du marché de l'électricité et de la fin du monopole public d'EDF.

Les économies réalisées sur les achats externes concernent le plus souvent les sous-traitants du nettoyage avec des conséquences très négatives pour les travailleurs du secteur.

Les impôts et taxes ne dépendent pas des orientations de la SNCF.

En conséquence, ce sont les dépenses de personnel qui sont, sous la pression des décisions du gouvernement, **dans le collimateur de la direction**. Ainsi, la comparaison entre les évolutions des principaux types de dépenses pour 2004 se passe de commentaires :

Personnel

7 milliards 740 millions d'€,
soit + 67 millions d'€
+ 0,87 % par rapport au résultat prévu pour 2003

Achats externes

4 milliards 503 millions d'€,
soit +248 millions d'€
+ 5,83 % par rapport au résultat prévu pour 2003

Péages

2 milliards 441 millions d'€,
soit + 300 millions d'€
+ 14 % par rapport au résultat prévu pour 2003

Impôts et taxes

619 millions d'€,
soit + 5 millions d'€
+ 0,81 % par rapport au résultat prévu pour 2003

La quasi-stagnation des dépenses de personnel est obtenue par la suppression de 3505 emplois (3800 si on intègre les derniers emplois-jeunes en CDD en 2003).

Le solde négatif de l'emploi correspond à **7300 départs** (5430 en retraites et 1870 pour autres causes (620 départs volontaires, 350 réformes, 390 démissions, 310 décès, 200 divers) et environ **3500 arrivées** (2800 à 2900 embauches directes, 600 embauches de l'alternance, arrivée de 300 à 400 agents reclassés (Sernam, CNC, WL).

A noter au passage que les 1000 embauches en alternance découlant de l'accord formation, signé par toutes les organisations syndicales et la direction de

l'entreprise ne sont pas respectés ... Bel exemple « d'amélioration du dialogue social » !

La masse salariale à effectif constant évolue de + 2,57%. L'absence de décomposition de cette évolution ne permet pas d'apprécier la part augmentation générale, la part GIR/GEXCI, la part promotions et ancienneté ... mais confirme qu'il y a peu de marge pour une vraie négociation salariale en 2004 !

L'objectif de 1400 millions d'€ d'Excédent Brut d'Exploitation en 2006 montre que cette spirale d'austérité salariale et de suppressions d'emplois n'en est qu'à son début si nous restons dans cette logique.

Pour ce qui est du chapitre « charges annexes » :

De « nouvelles » conditions de **fonctionnement du Service Annexe d'Amortissement de la Dette** ont été décidées. Même si cela n'a pas d'impact direct sur le budget 2004, cela concerne par contre le « plan opérationnel 2005/2006 » qui lui est directement lié. Le gouvernement a décidé supprimé ce que les financiers nomment la « franchise de soule » et donc d'alourdir encore les sommes que paient l'entreprise sur les frais financiers du SAAD.

Nous faisons le constat qu'une nouvelle fois les organismes bancaires s'engraissent sur le dos de l'entreprise SNCF : 370 millions d'€ pour la seule année 2004 versés aux banques pour la gestion de la « dette » !

Pour la Caisse des Retraites nous constatons que la baisse des effectifs nous mettra encore plus en situation difficile. Nous nous inquiétons de cette dépendance toujours plus forte par rapport à la contribution d'équilibre assurée par l'Etat et des choix qui pourraient être fait à terme sur le montant des pensions versées.

Des répercussions aussi sur les C.E. et le C.C.E.

Enfin, puisque nous sommes au C.C.E., il convient de signaler l'effet négatif de la baisse des effectifs sur l'évolution de la masse salariale et donc sur les budgets des C.E., et du C.C.E.

Ceci, alors qu'il faudra toujours répondre aux besoins de l'ensemble des cheminot(e)s, qu'ils(elles) soient en activité ou retraité(e)s.

La délégation SUD-rail vote contre le budget 2004 de l'entreprise.

Toutes les fédérations de cheminot(e)s ont rejeté le budget.

Dans sa déclaration générale, en début de séance, la délégation SUD-rail est intervenue sur les sujets suivants :

- Le budget 2004 de l'entreprise** (repris en détail lors de l'examen de cette question à l'ordre du jour).
- La « recapitalisation » du fret**, pour mettre en exergue ce qui se cache derrière les annonces médiatiques et rappelé notre désaccord avec le projet fret de la direction et ses conséquences.
- La grève du 21 janvier, la situation sociale dans l'entreprise** mais aussi plus globalement dans le pays qui nécessite de construire une convergence des luttes qui traversent aujourd'hui plusieurs secteurs professionnels.
- Les infrastructures de transport**, avec les annonces du Comité Interministériel de l'Aménagement Du Territoire, le 18 décembre ... et l'insuffisance des moyens pour les mettre en œuvre.
- Les salaires**, pour dénoncer les 0% de 2003 et les mesures bien trop faibles de 2004.
- Les droits égaux**, en rappelant d'une part notre exigence de négociations sur le PS 25, et d'autre part le souhait de voir une complète égalité entre les droits des agents PACSé(e)s ou vivant en concubinage et ceux des agents marié(e)s.
- La répression à la SNCF** ; nous avons dénoncé l'attitude de la direction depuis le mouvement du printemps 2003 et affirmer notre solidarité avec les collègues convoqué(e)s par la police.
- Les mesures antisociales du gouvernement** qui s'applique à mettre en œuvre toutes les mesures souhaitées par le MEDEF.
- Notre volonté de construire une riposte sociale, unitaire et interprofessionnelle, en partant des aspirations des salarié(e)s, établissement par établissement.**



En dehors du budget de l'entreprise, l'autre point à l'ordre du jour de Comité Central d'Entreprise était une **information sur le contrat passé entre le Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF) et la SNCF** pour la période 2004/2007.

La délégation SUD-rail a fait part de ses observations :

- **Ce contrat se situe dans la logique du report vers les Régions d'une partie de ce qui était de la compétence de l'entreprise de service publique ferroviaire SNCF.**
- **Les moyens mis en place nous paraissent insuffisants** au regard des ambitions affichées dans ce contrat.
- Il est révélateur que dans les multiples indicateurs de qualité retenus il n'y ait **rien sur la tenue effective des postes en gare !**
- Le contrat liste un certain nombre d'actions censées contribuer à la remise à niveau de la régularité ; mais il n'y a **aucune précision sur le contenu réel de ces mesures** :
 - qu'est ce que sont les Centres Opérationnels Transiliens ? Où seront-ils implantés ? Avec quels effectifs ?
 - Mêmes questions pour les Pôles d'Appui Conduite ...
 - Comment se concrétise, dépôt par dépôt, l'augmentation de la réserve conduite ? Quelles sont les « gares à fort trafic » où seront créés des postes de chefs d'escale ? En quoi ces postes permettront-ils de « diminuer les temps de stationnement prévus » ?
 - Où, quand, combien d'emplois de « petite maintenance » du matériel roulant seront-ils créés ?
- Comment parler de **sécurité et sûreté** dans les gares d'Ile de France quand dans le même temps on met fin à la réhumanisation, on supprime des postes d'accueil, on met en place le « nouveau métier Ile de France » en supprimant des dizaines de postes ?
- **Fondamentalement, nous sommes en désaccord total avec cette vision d'une pertinence des moyens de transport jugée à travers une rentabilité financière, alors que c'est de la rentabilité sociale qu'il faudrait juger.**