

Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance du 11 janvier 2005.

Déclaration SUD-rail :

Déclaration générale.

Le budget 2005 de l'entreprise.

Cette réunion du Comité Central d'Entreprise est marquée par la présentation du budget 2005 de l'entreprise. Ce budget confirme l'impasse de la « réforme » du chemin de fer : l'éclatement de la SNCF depuis la création de RFF, l'absence de règlement du problème de la « dette » du ferroviaire entraînent l'entreprise de service public qu'est la SNCF dans une spirale infernale, vers le déclin.

Conformément aux orientations du Projet Industriel de la direction, le budget 2005 se situe dans l'objectif de l'équilibre des comptes (objectif non réalisable sans une diminution massive de l'emploi, une politique salariale rétrograde et une forte augmentation de la productivité avec en corollaire une détérioration des conditions de travail).

Ce budget marque une accélération de l'éclatement de l'entreprise : chaque activité doit équilibrer ses comptes, comme s'il s'agissait de sociétés indépendantes !

L'emploi est, une nouvelle fois, attaqué de plein fouet : 3900 suppressions d'emplois programmées en 2005. Le « Projet Industriel » date de 1997 ; depuis, 13 560 emplois ont été supprimés !

Concernant les salaires, le budget 2005 est construit autour d'une nouvelle perte du pouvoir d'achat des cheminot-e-s, en activité et retraité-e-s.

La recherche de productivité dans tous les services va se poursuivre.

Le budget 2005 est marqué par les suites de la restructuration du Fret SNCF et par des décisions prises par le gouvernement, contraires aux intérêts du Service Public et des cheminot-e-s :

- ➔ nouvelle augmentation des péages qui devraient atteindre le montant astronomique de 2 milliards 476 millions d'euros ! la hausse des barèmes entraîne un surcroît de 70,9 millions d'euros, soit 2,9%. La SNCF limite l'augmentation en diminuant les circulations !
- ➔ maintien à un niveau insuffisant de la contribution versée par RFF à la SNCF pour la gestion de l'infrastructure au détriment de la maintenance et de la rénovation du réseau
- ➔ forte augmentation du prix de l'électricité de traction liée à la déréglementation du marché de l'électricité et la fin du monopole public d'EDF.

L'ensemble des décisions du gouvernement, nous l'avons dit il y a un an, entraîne durablement, chaque année, un surcoût pour les comptes de la SNCF de quelques 350 millions d'€ !

Ce budget, sur lequel nous reviendrons plus en détail, SUD-rail le rejette.

La grève.

Ce budget, ses conséquences, mais aussi la situation déjà existante dans les différents services amènent les fédérations syndicales à appeler à la grève, à partir du 18 janvier au soir.

Il faut un mouvement fort, unitaire pour mettre un terme à la succession de mesures négatives pour les cheminots, les usagers, le service public ferroviaire. A travers cette grève, la fédération SUD-rail entend poser des questions de fonds, exiger des négociations sur les sujets prioritaires :

- Arrêt du processus de privatisation : abandon de la filialisation et intégration du personnel au sein de la SNCF, avec le statut de cheminot : EFFIA, VFLI, Id TGV...
- Ouverture de négociations salariales 2005, dès janvier, prenant en compte les pertes de pouvoir d'achat de ces dernières années.

- **Négociations des besoins en effectifs, établissement par établissement, pour assurer des conditions de travail correctes (prises des repos, congés sur l'année, baisse des accidents) et un service correct aux usagers (pas de suppressions de trains, ni de fermetures de gares et de guichets, ...) Organisation ensuite d'une table ronde nationale, pour intégrer ces besoins au budget 2005 de l'entreprise.**
- **Abandon du projet de suppression de 20% des postes de vendeurs/ses en trois ans.**
- **Retrait du référentiel « VO 598 » pour l'Île de France.**
- **Limitation du pesage sur l'évolution du métier conduite, mesures immédiates de qualification, de déroulement de carrière et de présence pour tous les ADC.**
- **Abandon du projet ALLIANCE, revalorisation de la prime de travail dans les E.C. Trains.**
- **Revalorisation de la prime de travail et mesures de sécurité pour la SUGE.**
- **Arrêts des fermetures de cabinets médicaux et centres sociaux.**
- **Abandon du projet STORP, refonte de la politique de formation à l'Infra, ne plus substituer aux encadrants techniciens des « managers ».**
- **Abandon des projets de privatisation et externalisation, arrêt des restructurations d'ateliers du Matériel qui se traduisent par des suppressions de postes, examen des charges de travail et des moyens nécessaires pour y faire face, reconnaissance de l'évolution des métiers.**

Depuis la manifestation nationale unitaire du 25 novembre, dont le succès a marqué une nouvelle étape dans le processus revendicatif en cours dans l'entreprise, les luttes locales, les luttes catégorielles se sont multipliées. **Il est temps de fédérer ces actions, de proposer un débouché national, intercatégoriel.**

Pour les syndicats SUD-rail, tous ces enjeux supposent une action allant au-delà de 24 heures de protestation. C'est pour cela que la fédération SUD-rail a déposé un préavis national reconductible et appelle les cheminots de tous services à discuter de la reconduction, à tenir des assemblées générales partout le 19 janvier. Cette journée sera aussi marquée par des manifestations locales ou régionales pour interpeller directement la direction.

La sécurité ferroviaire.

L'accident ferroviaire de Crevalcore en Italie mérite de retenir notre attention. Tout d'abord, malheureusement, par l'hommage que nous devons rendre aux victimes et à leurs proches. Mais aussi parce que ce qu'il révèle doit être pris en considération, pas seulement sur le réseau italien, pas seulement par la direction des chemins de fer italiens et le gouvernement italiens.

L'expression des fédérations syndicales italiennes (CGIL, CISL, UIL, FAST, UGL, ORSA) nous interpelle directement :

Deux trains se sont heurtés frontalement sur la ligne, encore à voie unique, qui relie deux des principales villes italiennes, Bologne et Vérone, une ligne à vocation internationale. Une voie unique et sans aucune répétition des signaux sur la locomotive. Une ligne qui attend depuis des dizaines d'années le doublement des voies et les nouvelles technologies.

Un désastre humain, qui a entraîné la mort de beaucoup de personnes qui avaient choisi ce train. Sur ce train sont morts six cheminots. Tous ces morts et beaucoup de blessés s'ajoutent à une liste qui devient vraiment longue.

Les commissions d'enquête servent sûrement et elles sont rapidement mises en place après chaque accident. Elles sont utiles pour reconstruire les faits et les syndicats revendiquent avant tout la transparence et une vraie dynamique. Il faut cependant agir sur ce qui peut empêcher les désastres, en mettant en acte les interventions nécessaires.

- *Les investissements doivent être accélérés et obtenus rapidement.*
- *Les nouvelles infrastructures déjà prévues ne peuvent pas subir d'autres retards et les technologies modernes de protection des circulations doivent être activées sur tout le réseau.*

- *Les enquêtes en cours expliqueront les causes de l'accident, on peut cependant dire avec certitude que si la double voie, prévue depuis des décennies, avait été achevée et s'il y avait eu des systèmes de répétition en cabine des signaux, il n'y aurait pas eu d'accident.*

Les plans d'investissement prévoient l'activation des technologies qui peuvent garantir des niveaux de contrôle élevés sur la circulation, il faut le faire vite, avoir les ressources nécessaires et choisir les priorités des interventions, avec comme première priorité la sécurité. Pour ces raisons, les choix du Gouvernement doivent être revus et les ressources nécessaires rétablis. Les importantes coupes sur les investissements décidés dans les dernières lois des modernisations.

La gestion des lignes doit choisir la sécurité comme priorité absolue, des situations comme la ligne Bologne-Vérone ne doivent plus se produire. La double voie est attendue depuis trop longtemps, un système de contrôle de la circulation qui s'est révélé tragiquement inadéquat a été maintenu.

Les syndicats ont toujours revendiqué des technologies améliorant la sécurité et des investissements. Jusqu'à présent avec peu de résultats.

Ces lignes concernent un accident sur le réseau italien. Mais la direction SNCF, le gouvernement français savent souvent nous expliquer que « beaucoup de choses se décident maintenant au plan européen ». C'est bien la même logique qui est en cause, celle de la recherche de la productivité à tout prix ... au détriment, dans les faits, de la sécurité, malgré les déclarations d'intention.

Puisque nous abordons les questions de sécurité ferroviaire, la fédération SUD-rail rappelle l'opposition unanime des fédérations syndicales à la

décision de supprimer la Commission Nationale Mixte de Sécurité des circulations.

Les services compétents de notre entreprise (IES) continuent à écrire les textes réglementaires, auparavant ceux-ci passaient en CNMS avant d'être validés, souvent ils furent ainsi retravaillés. Cette possibilité n'existe plus, nous redemandons ce qui est prévu pour continuer le travail qu'exerçait cette commission créée, rappelons-le, après les catastrophes ferroviaires du début des années 80.

Surveillance Générale

Autre type de mission de sécurité, celle exercée par les agents de la Surveillance Générale. Depuis l'affaire de Villeparisis l'émoi est grand parmi les brigades, à juste titre.

Nous l'avons dit lors de la réunion du 9 décembre : L'évènement dramatique qui s'est produit mérite une enquête précise et complète afin de déterminer les responsabilités et que justice soit rendue, tant que faire se peut, à la victime. Mais cette recherche de vérité doit aussi s'appliquer aux agents de la Surveillance Générale mis en examen et qui clament leur innocence.

L'un deux est écroué à la Santé depuis plus d'un mois. La présomption d'innocence doit jouer. Nous persistons à trouver choquante et injuste la décision du Parquet qui, bien rapidement, a décidé de mettre la Police hors de cause, faisant ainsi retomber implicitement les responsabilités sur les agents de la SuGe.

Bien des zones d'ombre perdurent. Nous avons aussi dénoncé lors de cette réunion du 9 décembre le « déficit de communication » de la direction de l'entreprise. Enfin, ces évènements, graves, touchent une filière dont les agents ont, depuis des années, le sentiment d'un certain manque de considération de la part de la direction.

Des revendications s'accroissent sans avoir trouvé un début de réponse. Nous demandons que des négociations s'ouvrent rapidement. La fédération SUD-rail, comme elle l'avait fait le 9 décembre, apporte son soutien à la manifestation organisée par les agents de la SuGe, ce 11 janvier.

Excédent de communication à G.L.

A propos de la SuGe, nous parlions de déficit de communication, nous voulons aborder un autre exemple, qui là est plutôt un excédent de communication.

Dans le numéro de décembre 2004 du journal interne de l'activité Voyage France Europe à destination des personnels (« Premières Lignes »), il est proposé une dernière page qui se veut humoristique. L'humour en question se fait sous forme de lettres au Père Noël. En voici quelques extraits :

Cher Père Noël, même si j'aime beaucoup mon travail, j'aimerais avoir en avoir un petit peu moins en 2005. Tendrement Eusebe.

Cher Eusèbe, Tu es hypocrite et fainéant. Tu ne penses quand même pas que je vais croire que tu aimes ton travail ! Si je pouvais te faire virer de la SNCF. Je n'hésiterais pas. En tout cas, je ne t'envie pas ! Le Père Noël.

Cher papa Noël. En 2005 j'aimerais avoir une formation d'anglais d'expression orale, une autre pour maîtriser Excel et enfin un coaching personnel avec un consultant extérieur. Eudes.

Cher Eudes, Tu veux pas un chèque en plus! Pour t'avoir collé un prénom aussi débile, à mon avis tes parents ne t'aiment pas, moi non plus. Ton papa Noël.

Il y a six lettres de ce type avec des réponses toutes aussi insultantes. Ainsi à Cunégonde, il lui est répondu qu'elle est idiote, têtue et ne se remet jamais en question et que ce n'est parce qu'elle a couché avec son N+2 qu'elle peut tout se permettre et se croire belle et brillante.

Pour SUD-rail, ce dérapage n'en est pas un car il exprime d'une manière brutale les conséquences de l'orientation libérale et de la politique managériale de la SNCF. En fait, ces propos traduisent ce que pensent certains dirigeants des salariés en général et des cheminots en particulier : ce seraient des fainéants, trop payés et, si on pouvait, on les virerait ou on les ferait démissionner ou on les enverrait au Larzac ! Quant aux femmes, c'est bien connu, elles couchent pour avoir de la promotion !

De telles idées sont graves et insultantes pour tous les salariés, plus encore quand elles sont exprimées par la presse de la direction de l'entreprise.

Ce n'est pas non plus totalement un hasard si de tels propos viennent d'une direction (VFE) qui est la pointe avancée de l'orientation libérale de l'entreprise, comme l'a montré l'ID TGV. Dans ce genre de direction, ce sont les valeurs du privé qui dominent : compétition, pas de pitié pour les plus faibles, la concurrence et le marché ne font pas de cadeaux, les salariés doivent s'y soumettre ou ...se démettre.

Mais c'est aussi toute l'entreprise qui est gangrenée par cette dictature du marché. Ainsi, G Pepy, dans le journal les Infos de septembre 2004 estimait que "ceux

qui poussent en ont parfois marre de ceux qui freinent". Dans le même temps à la direction de l'Ingénierie, un consultant classait les cheminot-e-s en 2 catégories les "entraîneurs" et les "enfoisseurs".

Finalement, cette affaire montre bien que ce n'est pas une entreprise de service public qui se construit mais une entreprise basée sur le profit et la mise au pas des salariés, il devient urgent d'y mettre un coup d'arrêt.

Nous avons pris acte de la condamnation de ces propos ignobles. Nous attendons des explications sur le fait qu'ils aient pu être tenus, écrits, validés et publiés dans un journal distribué à 2500 exemplaires à VFE.

Il faut négocier !

Nous le disons à propos de l'appel à la grève à compter du 18 janvier au soir : beaucoup de luttes locales ou catégorielles se développent. Nous ne reprendrons pas ici les multiples actions, établissement par établissement. Par contre, nous voulons profiter de la présence du président Gallois pour vous interpeller sur quelques grands dossiers nationaux pour lesquels la direction serait bien inspirée d'ouvrir - quelquefois de rouvrir - des négociations :

La SuGe, nous l'avons déjà évoqué.

La Traction : la table ronde dite conclusive du 13 décembre n'a pas permis de satisfaire l'ensemble des demandes de la plate-forme unitaire.

Le Commercial Voyageurs : le référentiel VO 598 pour l'Île de France doit être abrogé, nous ne pouvons nous contenter d'une généralisation différée de quelques semaines et de son maintien là où c'est déjà lancé. Plus globalement, les restructurations pour supprimer des emplois dans les gares, les boutiques, les CLD rencontrent une opposition des cheminots.

La Formation Professionnelle : SUD-rail est signataire de l'actuel accord formation ; dans le cadre des discussions devant aboutir à une nouvelle proposition de texte, nous insistons sur notre demande, forte, de ne pas voir apparaître le « rendez-vous professionnel » dans un tel accord. De même,

puisque une réunion doit avoir lieu en février sur les nouvelles modalités de l'examen d'accès à la qualification E, la fédération SUD-rail demande que l'occasion soit saisie pour examiner, enfin, la mise en œuvre de mesures spécifiques pour les agents sédentaires bloqués à D 2 18.

Les Délégations Régionales : leur démantèlement est en œuvre. Les cheminots ne sont pas dupes et ils réagissent. Des initiatives unitaires contestant les mutualisations » des AIR ou des SRA sont en cours. La fédération SUD-rail y apporte tout son soutien.

Contractuels : la fédération SUD-rail a signé l'accord sur les départs volontaires, un autre texte est en discussion sur la protection sociale. Nous disons qu'un engagement de la direction sur une égalité de traitement avec les agents du C.P. pour ce qui est des jours de carence est un élément essentiel de cette négociation.

Personnel des CE et du CCE : là aussi, il faut négocier !

La fédération SUD-rail soutient la dynamique revendicative, unitaire, enclenchée depuis plusieurs mois par les salariés des CE et du CCE. Les salarié(e)s des CE/CCE de la SNCF ne sont pas cheminot(e)s, ils ne sont pas employés par la SNCF : ce sont des salarié(e)s de droit privé employés par les CE et le CCE. Ils/elles travaillent dans les cantines, les bibliothèques, les maisons familiales et l'ensemble des structures gérées par les CE et le CCE.

Leurs employeurs, ce sont les syndicalistes cheminots qui gèrent les CE/CCE de la SNCF. On

pourrait donc raisonnablement penser que les questions de « dialogue social », de bas salaires puissent se régler

Ce n'est pas le cas. Après une grève le 14 décembre, ils organisent aujourd'hui un rassemblement. La responsabilité de la direction SNCF est directement engagée à travers le montant de la dotation. Cela, la fédération SUD-rail l'affirme, les salariés des CE et du CCE en lutte aussi. Ensemble, nous disons aussi que cette réponse ne peut suffire, c'est pourquoi nous soutenons leurs demandes, reprises dans la lettre ouverte élaborée en A.G. le 14 décembre.

LETTRE OUVERTE AU COLLEGE EMPLOYEUR DE LA COMMISSION PARITAIRE

A l'appel de SUD RAIL - CFDT - FO - CFTC - Tous Ensemble (CCE) - Candidats Libres (CCE) et de sections syndicales CGT, plus de 150 salariés des CE/CCE se sont réunis en Assemblée générale le 14 décembre à Paris. Salariés des CE Metz/Nancy, Paris Nord, Paris St Lazare, Rouen, Paris Rive Gauche, Nantes, Bordeaux, Paris Sud Est, Dijon, Lyon, Clientèles, Transverses, du CCE (siège, SLB, province), les personnels syndiqués ou non syndiqués, ont adopté la lettre ci dessous :

NOUS DENONÇONS :

Le comportement de beaucoup de nos employeurs : intimidations, pressions, manipulations, mépris, manque de considération, harcèlement... la liste n'est malheureusement pas exhaustive.

Ces attitudes déloyales érigées en mode de gestion sont de véritables remise en cause de droits les plus fondamentaux : le respect et la dignité, auquel chaque salarié a droit ! Ces agissements doivent cesser au plus vite !

LA REVALORISATION DES SALAIRES : UNE URGENCE SOCIALE !

Si la situation des salaires à la SNCF est alarmante comme nous l'explique le collège employeur elle l'est aussi pour les personnels de CE/CCE, qui vivent les mêmes difficultés que les autres salariés de ce pays. Les questions de pouvoir d'achat, de bas salaires et de l'emploi sont aussi leurs principales préoccupations !

Nous sommes bien conscients que la dotation sociale SNCF est largement insuffisante, mais cette situation existe déjà depuis longtemps, et les bas salaires aussi ! Et certains choix de gestions hasardeux ne sont pas de nature à améliorer l'équilibre financier de CE/CCE et malheureusement, les exemples ne manquent pas !
ÇA SUFFIT !

En réalité, le refus systématique d'ouvrir de véritables négociations sur les salaires et la remise à plat de la grille cache de vrais choix de gestion politiques ! Avec en autres, les économies considérables sur les bas salaires que les employeurs réalisent grâce aux allègements des cotisations sociales patronales sur fond d'aides publiques !

En réalité, les bas salaires sont une valeur de travail bon marché !

NOUS EXIGEONS que le collège employeur s'engage au plus vite et au plus tard la première semaine de janvier à ouvrir les négociations sur la base des revendications légitimes des salariés :

- Des mesures concrètes pour les bas salaires,
- La disparition des coefficients d'embauche inférieurs au SMIC, minimum vital pour qu'enfin chaque salarié bénéficie d'une véritable augmentation,
- Une discussion immédiate sur l'ensemble de la grille des salaires avec une véritable reconnaissance des compétences et des qualifications,
- La sauvegarde de nos emplois.



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance du 11 janvier 2005.

Déclaration SUD-rail :

Budget 2005 de l'entreprise.

Pour la fédération SUD-rail, ce budget 2005 représente un nouveau pas et une accélération vers la casse du service public ferroviaire et son éclatement. Nous le redisons, il confirme l'impasse de la « réforme » du chemin de fer de 1996/97. Sans les moyens nécessaires à une entreprise publique intégrée, la politique consiste à exiger des bénéfices dans chaque branche d'activités, au détriment des emplois et salaires de cheminots, de la qualité, de la sécurité et de la satisfaction des besoins en service public.

De nouvelles suppressions d'emplois.

L'emploi est une nouvelle fois la variable d'ajustement utilisée pour aller vers l'équilibre des

comptes. Hormis la Surveillance Générale, toutes les filières seront touchées.

● EEX	- 1 863	(- 3,8 %)
● ECT	- 10	(- 0,1 %)
● Matériel	- 277	(- 1,2%)
● Traction	- 423	(- 1,8%)
● Equipement	- 1191	(- 3,5%)
● Directions régionales	- 249	(- 2%)
● SUGE	+ 58	(+ 2,9%)
● Directions centrales	- 176	(- 1,8%)
● LGV Est	+ 180	(+46,9% pour cette mise en place)
● Médicaux/sociaux	- 40	(- 1,6 %)
● Total SNCF :	- 3 990	(- 2,4%)

Au total, le budget prévoit un effectif réel au 31 décembre 2005 à 164 710, soit 12 000 suppressions d'emplois en quatre ans. La question des moyens humains pour assurer un service de qualité en

assurant une sécurité de haut niveau se pose de plus en plus, avec force. Cette situation a aussi des conséquences sur les conditions de travail des cheminot-e-s.

Les salaires

La masse salariale à effectif constant évolue de + 3%. 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'en 2005 encore il y aura bien peu de marge pour une vraie négociation salariale en 2004 !

Les charges de personnel

Compte tenu de l'évolution des effectifs et de l'évolution bien faible de la masse salariale, les charges de personnel augmenteront d'un peu

moins de 1% en 2005. On voit bien là, rapidement, qui paiera en premier lieu ce budget 2005 !

La stratégie d'éclatement

Ce budget se situe pleinement dans les « orientations stratégiques » de la direction, présentées lors du C. C. E. du 23 novembre. Nous ne reprendrons pas ici les désaccords alors exprimés par SUD-rail. L'opposition de SUD-rail est d'autant plus forte que le budget annonce une accélération du processus. La gestion par activités est renforcée, l'organisation du groupe SNCF en quatre branches (VFE, Fret, Infra, Transport Public) marque un changement fondamental.

Dans le document budgétaire pour 2005, la direction affirme: « *la SNCF doit être bénéficiaire non seulement de façon globale, mais dans chacune des activités et branches (y compris pour les activités de service public après apports publics* ». Cette orientation est contraire au cahier des charges de la SNCF qui lui impose « *la satisfaction du droit au transport, dans des conditions assurant l'équilibre global de son exploitation* ». Ce point est essentiel, car il est la base du principe de péréquation.

Pour réaliser des bénéfices, chaque activité et sous activité abandonne les trafics les moins « rentables ». Elle augmente la pression sur les cheminots, ou contourne leur combativité en organisant sa propre concurrence, en créant des filiales et sous filiales qui récupèrent de plus en plus nos métiers. Elle tente d'imposer aux cheminots une dégradation des conditions de travail par le chantage en menaçant de transférer leur emploi au privé. Quant à la qualité de service quotidien pour les usagers... la dégradation n'est plus à démontrer.

La volonté politique de transformer SNCF Participations en holding regroupant toutes les filiales du groupe, la segmentation en Branches au sein du Groupe banalise l'exploitation d'un service ferroviaire au sein d'une filiale de droit privé. C'est ainsi que ces derniers mois, VFE a créé *IdTGV* qui

La recherche de bénéfices par activité, c'est l'abandon définitif de la péréquation qui est l'une des raisons d'être de l'entreprise publique. Sans la péréquation, déjà fortement mise à mal par le montant excessif des péages sur les activités de la SNCF ayant le plus de succès (TGV), l'entreprise publique est un peu plus fragilisée et son statut avec.

exploite un service voyageur et *CRM services* qui assure le suivi des « grands voyageurs ». On est bien au coeur du métier ferroviaire et pourtant on filialise. Dans le même esprit, la direction veut renforcer le rôle de la filiale *EFFIA* dans les services aux voyageurs, en particulier l'accueil en gare.

Avec une telle logique, et compte tenu de la recherche de bénéfices tous azimuts, il ne faut pas être devin pour comprendre l'organisation du dumping social au sein du groupe SNCF. Les filiales n'ont plus pour objet d'être complémentaires, mais d'être concurrentes à la maison mère. Le rêve des libéraux est en marche: un chemin de fer sans cheminot à statut ... La SNCF disparaît derrière un groupe fonctionnant en branche, sans compte à rendre régulièrement.

Ce budget entérine la segmentation de la SNCF en 4 « branches » distinctes les unes des autres. Il définit ces entités comme le regroupement des activités de la maison mère avec les filiales correspondantes du groupe SNCF. Ainsi, demain Voyage France Europe sera regroupée avec les filiales privées du groupe comme par exemple EFFIA.

Pour SUD rail, c'est l'ultime étape de la stratégie d'éclatement de la SNCF. Les dirigeants SNCF soutenus par les pouvoirs publics imposent au ferroviaire français le modèle libéral, comme cela a été fait pour le ferroviaire allemand. Pourtant les premiers effets de cette dynamique sont édifiants, comme le démontrent ces quelques exemples de la dégradation qui s'est accélérée ces derniers mois :

Fret, pour respecter les directives européennes avalisées par nos gouvernements successifs, doit équilibrer ses comptes, ce qui s'avère impossible dans un contexte d'inégalité de concurrence avec la route. D'où le plan Fret, qui se recentre sur ce qui peut être massifié, et abandonne à la route nombre de trafics en dépit des conséquences écologiques et sociales. **Le résultat connu aujourd'hui montre la disparition de 22 000 circulations et une baisse de 3% du trafic.**

Création de (sous)filiales : Afin de contourner le rapport de force imposé par les conducteurs SNCF, la direction SNCF crée une filiale *VFLI* pour tirer certains

trains. Elle échoue dans sa démonstration : la baisse des rémunérations des salariés et la flexibilité des conditions de travail ne suffisent pas à en assurer la rentabilité, mais elle insiste et fait voter, au Conseil d'Administration de décembre 2004, le versement d'une subvention de 40 M€ pour équilibrer ses comptes... En avril 2004, elle recrée une sous filiale de *VFLI*, *FERTIS* qui assure les trains pour les travaux du TGV Est. La direction SNCF impose ce transfert d'emploi par le chantage, par la menace d'utiliser un « vrai » privé comme *CONNEX*. Cette logique s'impose dans tous les domaines, y compris pour l'hébergement des roulants avec la création d'une sous filiale en décembre 2003.

Voyages France Europe, une partie de l'ex-activité Grandes Lignes, se divise elle-même en plusieurs activités menant chacune sa propre logique de rentabilité financière : Europe, TGV, Corail dont TEOZ et trains de nuit... et les filiales *Voyages SNCF.com*, *Eurostar...*

Création de (sous)filiales : VFE applique la stratégie d'utilisation des (sous)filiales, organise sa propre concurrence et transfère au privé les métiers de cheminots :

- ➔ **EFFIA assure de plus en plus de missions d'accueil en gare** (et la direction voulait y confier entièrement IdTGV)
- ➔ **CRMServices touche 85 millions d'euros en 3**

Transport Public, autre partie de l'ex GL, se re-divise en Ile de France, TER, TIR (Trains Inter Régionaux), *KEOLIS...* Exemple des conséquences du découpage :

- ➔ Les TIR dont le déficit atteint la moitié des recettes et que la SNCF veut supprimer ou transformer en une succession de TER subventionnés par les Conseils Régionaux.
- ➔ La partie TER supprime les emplois en gare par l'achat d'« OPVL », nouveaux automates de

ans pour la gestion de la partie dite fidèle des voyageurs (clients porteurs de cartes commerciales et les abonnés VFE), le pilotage des programmes de fidélisation des clients possédant des cartes commerciales (abonnés, jeunes ou moins jeunes), ainsi que l'exploitation des bases de données clients, la confection d'un futur système d'information VFE et enfin la maîtrise d'une partie des actions de publicité.

- ➔ **Voyages SNCF.com touche 127 millions d'euros en 3 ans** pour vendre et assurer des services par internet. Internet et la multiplication des automates de vente laissent espérer à la direction SNCF la suppression de 2000 vendeurs.

vente, installés dans les postes, bureaux de tabac et les offices de tourisme. Le métier de cheminot s'en va...

- ➔ En Ile de France, toujours pour « rentabiliser », la direction SNCF supprime des trains de fins de soirée et débuts de matinée, déshumanisent les gares qu'il fallait « humaniser » pour les labelliser il y a quelques années ...

L'abandon du service public.

L'objectif même de l'équilibre des comptes, qui est une des priorités des « orientations stratégiques » réaffirmées par la direction de l'entreprise fin 2004, est problématique. Parce que nous voulons des services publics pour assurer les besoins de la collectivité, nous pensons qu'il est juste que la collectivité contribue à leur fonctionnement. C'est le cas pour le chemin de fer, outil d'aménagement du territoire et du droit au transport pour tous, comme pour d'autres secteurs (éducation, santé, énergie, poste, ...), tous attaqués par les tenants du « libéralisme économique ».

De plus, si les péages étaient plus bas et si le montant de la convention de gestion (avec RFF) était plus élevé, c'est à dire, si l'Etat jouait vraiment son rôle dans le financement des infrastructures, il pourrait sans doute y avoir autofinancement sans trop de problème.

Mais les arbitrages du gouvernement ont amené à un doublement du montant des péages payés à RFF. Sans cette décision, découlant du choix politique de la « réforme » de 1997 de ne pas régler le problème de la dette, la SNCF pourrait parvenir à l'autofinancement sans détruire l'emploi.

La hausse des barèmes des péages entraîne un surcoût de 70,9 millions d'euros. La SNCF limite l'augmentation en diminuant les circulations :

- VFE réduit volontairement ses réservations de sillons et supprime des trains corail.
- Pour fret, les péages ne cessent d'augmenter (doublement sur 2004, 2005, 2006) ; la diminution du trafic explique la baisse du coût.
- TP économise des sillons TER.

Pour « fonctionner », la SNCF doit donc renoncer à utiliser une partie de ses capacités. C'est aberrant, c'est « l'ordre économique » !

Initialement envisagé par la direction pour 2007, l'autofinancement d'un investissement sur ressources propres à hauteur d'un milliard deux cent millions d'euros est annoncé, à travers le budget 2005, dès 2006. C'est dire à quel point la spirale des suppressions d'emplois va se poursuivre, si nous laissons faire !

Déjà, l'accélération des réorganisations engagées précédemment au fret s'est traduite en 2004 par 1 074 suppressions d'emplois dans ce secteur. Une étape encore plus dure, est annoncée pour 2005 : 1 526 suppressions d'emplois directement dans le secteur fret, auxquels il faut joindre 1 140

suppressions au Matériel et à la Traction. Et si on parle du groupe SNCF, il faut y ajouter le nouveau plan social de la *CNC*, qui s'annonce d'une ampleur telle qu'il pourrait bien être, malheureusement, le dernier avant la fin de cette société.

Le plan fret prévoit une « recapitalisation » de 1,5 milliard d'euros par la cession d'actifs (700 millions d'euros) et la participation de l'Etat (800 millions d'euros) si le plan fret permet l'augmentation de productivité prévue.

La première tranche de versement de l'aide publique, prévue initialement pour novembre 2004, a été reportée à la suite des atermoiements de la commission européenne.

Mais le fret n'est pas le seul domaine d'activité touché par ce budget 2005.

La création de l'activité T.I.R. annonce un avenir bien incertain pour toute une partie de l'offre Corail, à l'image des dessertes Nantes/Bordeaux ou Nantes/La Rochelle supprimées depuis le service d'hiver 2004, et du Lille-Strasbourg transformé en Hirson-Metz avec des conventionnements complémentaires.

Le budget 2005 compte sur un accord de la commission européenne dans le courant du premier semestre 2005, pour un versement de la première tranche en juillet 2005. L'Etat mettrait alors au pot 500 millions d'euros et la SNCF 440 dont 200 issus de la vente de la majorité des actions de la filiale *KEOLIS* à un fond de pension britannique. Dans les faits ces 940 millions d'euros sont la principale cause de la diminution de **la dette globale de la SNCF d'un milliard d'euros !**

Le vaste plan de suppressions d'emplois de vendeurs/ses (- 20% en trois ans) est une autre caractéristique de ce budget 2005. Dès 2005, 429 suppressions sont prévues à G.L.

D'importants gains de productivité sont encore prévus à l'Infra : 1 288 suppressions d'emplois budgétisées pour 2005.

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, nous voulons aussi dénoncer 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.

En conclusion, ce budget annonce une accélération de la stratégie de l'éclatement de l'entreprise. Chaque activité doit réaliser des bénéfices, essentiellement au détriment des cheminots, mais aussi du recentrage autour des trafics jugés les plus rentables. La SNCF disparaît derrière un groupe fonctionnant en branche imposant de plus en plus leur logique et vidant la SNCF de ses emplois de cheminots. Nous dénonçons ce budget de casse de l'entreprise et appelons les cheminots à réagir, avec les usagers, dans l'unité le plus massivement et longuement possible.