



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance des 16 et 17 janvier 2006.

Déclaration SUD-rail :

Déclaration générale

Deux des sujets à l'ordre du jour de cette séance du Comité Central d'Entreprise marquent distinctement les différences d'appréciation sur le rôle de l'entreprise publique ferroviaire SNCF, entre la direction d'une part, la majorité des organisations syndicales dont SUD-rail d'autre part.

Il s'agit des dossiers « projet industriel » et « budget 2006 de l'entreprise » qui indiquent clairement le choix de la direction : poursuivre l'éclatement du service public ferroviaire, accentuer la pression sur les cheminot-e-s, s'inscrire pleinement dans le modèle économique dit « libéral », celui de la loi de la jungle.

La délégation SUD-rail s'exprimera en détail sur ces deux sujets, mais, d'ores et déjà nous affirmons notre rejet de cette politique. Les travailleurs/ses et les usagers du chemin de fer veulent qu'on renforce les moyens du service public. Nous avons besoin de plus de cheminot-e-s dans les gares, dans les trains, à la maintenance du matériel et des installations, etc. Nous avons besoin de plus de trains, sur l'ensemble du territoire et notamment pour les relations transversales et de proximité.

Plus de trains, cela signifie plus de cheminot-e-s pour les conduire.

C'est ce qu'on rappelle les grévistes de plusieurs dépôts mi-décembre. En grève contre la dégradation des roulements du service d'hiver, les Agents De Conduite ont été la cible d'une haineuse campagne de dénigrement, menée par la direction de la SNCF ! Le summum étant l'opération médiatique, démagogique et populiste, envers les grévistes du RER D.

En dénonçant publiquement les grévistes, en mentant sur leurs conditions de travail et de rémunération, en refusant de négocier malgré les propositions des organisations syndicales, la direction a montré un dédain total pour tous les cheminot-e-s.

La calomnie fait donc dorénavant partie du « *management SNCF* ». Soit ! Nous le regrettons et combattons ces pratiques ... mais, de grâce, que ces gens-là aient au moins la décence d'arrêter de nous parler de « *l'amélioration du dialogue social qui doit éviter les conflits* »

En novembre, la direction vilipendait l'appel à la grève reconductible lancé par les fédérations SUD-rail, CGT, FO, FGAAC : grève dénoncée

comme politique car mettant en avant le refus de la privatisation rampante du service public ferroviaire (au même titre que la longue lutte des traminots de Marseille). Cette fois, la direction a sorti l'artillerie lourde contre une grève dont les motifs étaient on ne peut plus professionnels, à savoir les effectifs et les conditions de travail.

Alignée sur la droite autoritaire, la direction n'admet pas la grève, quelle qu'elle soit et rêve sans doute du modèle chinois qui allie l'absence de liberté héritée du communisme le plus étatique, et la recherche d'un profit maximum pour une minorité digne du capitalisme ultra libéral ...

Certes, toute grève qui dure crée des tensions entre direction et grévistes, mais jamais jusque là, la direction SNCF n'avait fait le choix d'orchestrer une basse campagne médiatique reprenant à son compte les « *discours du café du Commerce* » les plus éculés contre ces « *privilegiés de cheminots, qui sont trop bien payés pour le peu qui travaillent et qui font toujours grève* ».

Campagne démagogique à usage externe, alliant les moyens considérables de la communication / propagande de la SNCF et l'appui de la majorité des médias aux ordres du pouvoir, mais également à usage interne. Dans ce cas, il a suffi d'une légère modification au discours du café du Commerce et de remplacer « *ces privilégiés de cheminots...* » par « *ces privilégiés d'ADC* » et le sale tour était joué.

Cette attaque provient d'une élite qui ne sait pas ce que c'est de travailler en roulement ou en horaires décalés, au contact d'une minorité d'usagers pas faciles, minorité suffisante pour pourrir la journée de travail. Mais quand Thierry Mignauw et ses acolytes se sont-ils levés à 3 heures du matin pour aller bosser six jours de suite, quand n'ont-ils eu que 12 week-ends par an, ... ?

Faire semblant de se préoccuper des usagers les jours de grève est une chose. Travailler à leur contact chaque jour de l'année, durant des dizaines d'années en est une autre. Ils livrent les Agents De Conduite grévistes à la vindicte populaire, les dénoncent comme « irresponsables ». Mais qui sont-ils pour donner des leçons de responsabilité à des hommes et des femmes dont le métier est d'assurer le transport de milliers d'usagers, des hommes et des femmes qui doivent exercer une vigilance de tous les instants, travaillent dans des horaires les plus extrêmes, sont chez eux bien irrégulièrement, etc. !

Cette « élite » technocratique ne participe pas à la production, se limite à faire péter les galons et à répéter des incantations managériales que l'on peut sans problème résumer à « y a qu'à... faut que vous ... » de comités exécutifs en séminaires stratégiques.

Le principal souci de ces gens-là, n'est ni l'avenir du service public, ni celui de la SNCF, et encore

moins celui des cheminot-e-s, pas plus celui du personnel d'encadrement à qui ils essaient de confier toujours plus de sale besogne. Ces personnes sont actives dans la privatisation rampante de la SNCF, car elle y trouve des avantages financiers.

Ceux qui, volontairement, mettent en pâture tout ou partie du personnel ne peuvent que le mépriser. Un semblant de respect aurait été un frein efficace et aurait pu éviter de telles bassesses. De même, c'est le mépris qui peut faire croire aux dirigeants qu'ils peuvent nous diviser durablement par un discours démagogique contre une catégorie. Les cheminot-e-s connaissent l'histoire sociale de la SNCF et savent que c'est l'unité entre toutes les catégories qui a permis les avancées et plus récemment de faire reculer les attaques contre notre Statut.

Les prises de positions de la direction ont eu pour objet, et pour effet en partie, de remonter la population contre les cheminot-e-s. Les « *esprits faibles* » vont y retrouver une caution officielle pour justifier des propos et comportements agressifs à l'encontre des cheminot-e-s à leur contact. Ainsi, des collègues ont subi des sarcasmes et menaces d'imbéciles chauffés à blanc par les propos et écrits de la direction. Dans de telles conditions, il est difficile de travailler sereinement et de remplir convenablement ses missions, en particulier, les missions de sécurité. La direction porte l'entière responsabilité de cette situation insécurisante.

Attiser l'amertume, rechercher la haine, tel est le choix des provocateurs de la direction. Face à cela, nous saurons adapter notre attitude. SUD-rail refusera l'hypocrisie : à ceux qui ont déclaré la guerre sociale de l'assumer, qu'ils ne nous demandent pas de leur faire des politesses, d'écouter gentiment leur discours auto-satisfaits et moralisateurs.

Pour renforcer la sécurité, il faut du personnel dans les gares et les trains.

L'actualité récente a été marquée par les incidents à bord de plusieurs trains, notamment sur le Lyon/Nice du premier janvier. Le syndicat SUD-rail de la région P.A.C.A. avait alerté la direction SNCF et le Conseil Régional sur la nécessité de prendre des mesures d'accompagnement pour l'opération « TER à 1,20 euro ». Ceci, sur la base de l'expérience des années précédentes.

Afin de ne pas pénaliser les voyageurs, SUD-rail n'avait pas déposé de préavis pour cette période. Mais voilà, tant que les syndicats n'appellent pas à la grève, direction et pouvoirs publics ne s'en soucient guère ! « *Les autorités ont été prévenues, elles ont conscience du problème et agiront avec nous* » avait répondu la direction. Preuve s'il en est que tout le monde était au courant. Aujourd'hui, les mêmes (avec Sarkozy en première ligne !) « *sont*

surpris » « *déplorent* », « *condamnent* », « *promettent des mesures énergiques* », ... C'est n'importe quoi !

Assez d'exploitation politicienne ! Il faut des mesures concrètes, répondant aux vrais problèmes. SUD Rail a demandé qu'une table ronde soit organisée le plus rapidement possible pour tirer enfin les enseignements de tels actes et trouver des solutions durables.

Pour la fédération SUD-rail, ce qui est nécessaire, c'est de renforcer le service public ferroviaire. Il faut plus de cheminot-e-s à statut

dans les gares et les trains : Agents Commerciaux Trains, agents d'accueil, Surveillance Générale, mais il est vrai que, dans le même temps, la SNCF annonce des nouvelles suppressions d'emplois.

Le droit au transport pour tous et toutes demeure notre priorité. L'accès au trains pour le plus grand nombre, dans des conditions de sécurité et sûreté maximales, en fait partie. SUD-rail condamne bien évidemment les actes commis, mais rappelle son intervention préventive, méprisée par la direction SNCF et les pouvoirs publics.

17 janvier : négociations avec la direction Traction.

Le 17 janvier se tient une deuxième réunion consacrée à la « lettre de 1979 ». Le 19 décembre, la direction est venue les mains vides.

La délégation SUD-rail a mis en avant ses revendications pour limiter les effets néfastes sur la santé du travail de nuit :

- ⇒ Rédaction d'une lettre de cadrage national de la direction à la traction applicable dans l'attente d'une inscription dans le RH0077 des mesures adoptées.
- ⇒ Maintien de la lettre de novembre 79 en l'état s'il n'y a pas d'engagement clair de la direction sur une répartition des charges garantissant la pérennité de toutes les UP Traction.
- ⇒ Limitation du temps de conduite de nuit à 5h00, si tout ou partie de la période de milieu de nuit.
- ⇒ De fortes compensations en temps pour préserver la santé des ADC et pénaliser fortement le dépassement des limites autorisées.

- ⇒ Modification de l'article 54, en ajoutant « *en aucun cas ces deux périodes de nuit ne peuvent être consécutives* »
- ⇒ Limitation à 5 jours des Grandes Périodes de Travail comportant une Journée de Service couvrant la totalité de la période de milieu de nuit.

L'objectif de la direction est la réalisation d'étapes longues de nuit au moindre coût et donc avec un ou deux ADC là où hier il y en avait deux ou trois. **Ce qui sera décidé le 17 janvier aura de lourdes conséquences sur la santé des agents de conduite qui réalisent régulièrement du travail de nuit, mais aussi sur la survie des UP qui seraient « sautées » par ces étapes longues.**

Si la direction impose une mesure d'allongement des temps de conduite de nuit, SUD-rail proposera aux ADC de débattre des moyens à mettre en oeuvre pour imposer nos revendications.

19 janvier : négociations salariales

La grève de novembre a d'ores et déjà permis une augmentation de 0,3%. Reste à connaître les propositions de la direction, dans le cadre des négociations salariales qui s'ouvrent le 19 janvier.

Pour SUD-rail, il y a des priorités :

- ⇒ Le salaire minimum d'embauche que nous souhaitons voir porter à 1300 € nets.
- ⇒ Une augmentation uniforme de 250 € pour tous les cheminots.
- ⇒ Une réelle prime de vacances égale à 1300 € nets pour tous.
- ⇒ Le relèvement du minimum de pension à 1300 € nets et le relèvement de la pension de

réversion à 80 % de la pension de référence, avec le rétablissement de la péréquation intégrale et automatique des pensions sur les salaires.

- ⇒ Une véritable grille des salaires pour l'ensemble des personnels contractuels.

Les possibilités de satisfaire ces revendications existent. Il est urgent de le faire car les pertes de pouvoir d'achat qui s'accumulent année après année créent des situations extrêmement difficiles pour les cheminot-e-s et leur famille, particulièrement pour les plus basses rémunérations.

UNEDIC : un accord sur le dos des chômeurs/ses.

A l'inverse de cette nécessaire augmentation du pouvoir d'achat, le récent accord UNEDIC signé par le patronat et les confédérations CFDT, CFTC, CGC impose une augmentation des cotisations sociales des salarié-e-s, comme si nous étions co-responsables du chômage !

Cet accord entraîne par ailleurs une nouvelle détérioration des conditions d'indemnisation des chômeurs, l'exclusion de tout droits d'un nombre encore plus important !

Le MEDEF peut se réjouir de cet accord : le patronat est exonéré de ses responsabilités en matière de chômage et de précarité. Ce sont les salariés (par l'augmentation des cotisations) et

les chômeurs (par la baisse des droits) qui supportent les conséquences sociales de la précarité et du chômage.

Alors que les profits et les dividendes versés aux actionnaires s'envolent et que le pouvoir d'achat des salariés stagne, l'augmentation des cotisations touche à égalité les salariés et les patrons !

De nouvelles aides financières sont accordées aux entreprises (qui s'ajoutent aux nombreuses aides déjà existantes)... Le patronat s'en sort bien et les chômeurs et chômeuses sont les grands perdants de cette négociation.

Contre la directive Bolkestein, pour les services publics !

Le projet de directive européenne sur la libre circulation des services, dite Bolkestein, continue son avancée. Elle a franchi un pas avec son adoption le 22 novembre dans la commission « Marché intérieur » du Parlement européen.

Même sous une nouvelle appellation « *clause du marché intérieur* », le fameux principe du pays d'origine est maintenu. Ce principe signifie qu'un prestataire de services est exclusivement soumis à la loi du pays où il est établi et non plus à la loi où il fournit le service. Il s'agit de légaliser et à inciter aux délocalisations, aux moins disant sociaux, fiscaux et environnementaux.

Cette directive est une attaque en règle contre les services publics, terme d'ailleurs absent du vocabulaire des technocrates européens qui y substituent de nébuleux « services d'intérêts généraux » aux contours bien imprécis !

Ce projet de directive est contraire à la volonté d'Europe sociale exprimée notamment à travers le référendum du 29 mai 2005.

L'Union syndicale *Solidaires* s'inscrit pleinement dans les campagnes unitaires pour le retrait définitif de la directive. Nous appelons à participer le 11 février, avant le vote au Parlement européen, à la manifestation européenne qui aura lieu à Strasbourg.

Le service public ferroviaire.

La directive Bolkestein est en cohérence avec d'autres textes européens qu'on veut nous imposer : le projet de constitution européenne, rejeté par les salarié-e-s et de nombreuses organisations syndicales en Europe, le règlement relatif aux transports publics qui organise la privatisation des transports régionaux, et les « paquets ferroviaires ».

Confrontées au secteur privé, les « opérateurs historiques » utilisent les mêmes armes : ils s'allient au privé, viennent concurrencer les entreprises publiques des autres pays, ... et au final s'attaquent aux droits des cheminot-e-s, jouent avec la sécurité des usagers, abandonnent

leurs missions de service public, aménagement du territoire, etc.

Nous affirmons qu'une autre Europe ferroviaire est possible, **une Europe dans laquelle on respecte les acquis sociaux, les conditions de travail, la sécurité, le service public, le droit de grève et les libertés syndicales.**

Il est grand temps d'organiser une action internationale concrète, d'ampleur, visant à faire reculer les appétits capitalistes sur notre secteur professionnel qui est un des domaines où le service public doit s'exercer si nous voulons garantir le **droit au transport pour tous.**



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance des 16 et 17 janvier 2006.

Déclaration SUD-rail :

Budget 2006 de l'entreprise.

Dans le droite ligne des années précédentes, et conformément aux orientations du Projet Industriel, le budget 2006 de la SNCF est fortement marqué par l'objectif financier d'autofinancement des investissements sur fonds propres à partir de 2007, dans une période où les besoins en investissement sont importants (2 milliards 285 millions d'€ dont 901 millions d'€ subventionnés) et où l'Etat est déficient de ce point de vue. Tout ceci dans le cadre d'une politique des transports qui demeurent favorable au mode routier dominant quels que soient les effets d'annonce du gouvernement.

Pour parvenir à cet objectif financier, la direction veut poursuivre l'augmentation de l'Excédent Brut d'Exploitation :

- ⇒ 1 milliard 393 millions d'€ prévu en 2006
- ⇒ 1 milliard 216 millions d'€ budgétisé pour 2005
- ⇒ 1 milliard 150 millions d'€ réalisé en 2004.

Pour parvenir à ce niveau d'EBE, la direction table sur une nouvelle augmentation significative des produits d'exploitation + 759 millions d'€ (budget 2006/budget 2005) et une pression accrue sur les charges de personnel.

Pour illustrer notre propos, voici quelques comparaisons sur 3 exercices, donc en 2 ans (entre le réalisé 2004 et le budget 2006) :

- **Augmentation du chiffre d'affaires de plus de 1 milliard d'€ (soit + 6,86 % en 2 ans)**
- **Augmentation des Achats et charges externes de plus de 450 millions d'€ (soit + 10,50 % en 2 ans) malgré la démarche Talent dont on nous vante sans relâche les succès !**
- **Augmentation des péages de plus de 7% en 2 ans (ils atteindront en 2006, hors TER (les péages TER étant de fait payés par les régions), 2 milliards 100 millions d'€) malgré la rationalisation de l'usage des sillons et le plan Fret !**
- **Augmentation des charges de personnel de 3,03 % en 2 ans qui, pour la première fois, devrait passer sous la barre des 50 % du chiffre d'affaires.**

Les cheminots le ressentent tous les jours dans leur condition de travail, sur leur feuille de paie ; les chiffres le confirment : ce sont l'emploi et les salaires qui sont mis à contribution pour parvenir aux respect des objectifs financiers.

L'emploi : une nouvelle fois le grand perdant

5200 embauches sont prévues en 2006 pour 7950 cessations de fonctions ; soit une diminution de 2750 emplois entre fin 2005 et fin 2006, sous réserve que l'hypothèse des + 40 millions d'€ de travaux supplémentaires (équivalent à 350 temps complet) liés aux opérations d'entretien du réseau soit confirmée. Dans le cas contraire, la baisse d'effectif risque d'être supérieure.

2750 emplois en moins, cela correspond à une baisse moyenne des effectifs de 1,7%. Cette baisse n'est pas prévue à être homogène ; ainsi, sont programmés :

- - 2,8% dans les services centraux
- -1,8 % dans les services régionaux hors SUGE (nota : la comparaison services centraux et régionaux est faussée par le choix de la direction d'affecter administrativement aux DR les plaques mutualisées pilotées de fait par les directions centrales. Il s'agit d'un affichage pour créer l'illusion que l'effort de productivité est plus fort en direction centrale que sur le terrain. Dans les faits, le renforcement de la gestion par activité a créé une recentralisation de la SNCF qui n'apparaît dans les chiffres de l'évolution de l'emploi)
- - 2,6 % dans les EEX (ou plutôt les Etablissements Exploitation par Activité) fortement touchés par le Plan Fret et le plan de restructuration concernant les commerciaux voyageurs et les objectifs de l'Infra en terme de productivité à l'exploitation (- 1,5%)
- - 1,9 % dans les ET avec une très forte baisse des effectifs sédentaires et logistiques (- 686

emplois, soit - 11,5% : cela vise qui exactement ? Nous avons posé la question en Commission Économique du CCE, les représentants de la direction nous ont répondu qu'il s'agissait d'un objectif ambitieux dont les modalités pratiques étaient en cours de définition!) pour + 252 emplois TA/TB et stagiaires avec à la clef l'accroissement de la productivité des journées de service ADC, l'optimisation de leur formation (on sait ce que cela veut dire...)

- - 0,6% dans les Etablissements Matériel mais avec un très important objectif de productivité (5% en moyenne à charge de travail égale) qui ne peut que nous inquiéter en terme de qualité de l'entretien puisque la direction entend allonger les cycles de maintenance
- - 1,7 % dans les EVEN avec la poursuite effrénée de la productivité à la maintenance (- 3,5%). Quand on connaît l'état du réseau, ce n'est pas raisonnable...

A souligner également une diminution sensible, et nettement supérieure à la moyenne, (- 4,1%) des effectifs des fonctions transverses. Ceci confirme l'accentuation de la gestion par activité et relativise les discours se voulant rassurants de la direction sur le rôle intégrateur important des fonctions transverses...

Rémunération : la rigueur programmée.

Sur le plan des rémunérations, c'est la poursuite de la rigueur salariale qui est programmée. Le budget 2006 est bâti sur la base d'une progression de 3 % des charges de personnel à effectif constant, soit dans le budget + 2,7% compte tenu de la baisse des effectifs. Avec les effets GVT, que va-t-il rester en terme d'augmentation générale des salaires ??? Pas grand chose, si les cheminots ne se mobilisent pas.

Poursuite du plan de casse du fret ferroviaire.

Le budget 2006 de la SNCF confirme les limites et insuffisances de la politique décidée par le gouvernement et appliquée par la direction. Ainsi, pour le plan Fret, l'année 2006 est annoncée comme décisive. Elle sera en tout cas marquée par l'impact de ce plan en matière d'emplois à la SNCF. Sur les 2750 suppressions d'emplois prévus, 60% soit 1637, dont 320 au Matériel et 290 à la Traction découlent directement de la poursuite de l'application du plan Fret.

Les objectifs de progression du trafic sont formidables : + 8,4 % par rapport au réalisé de 2005. Certes, le trafic a diminué de 11,3% en 2005 passant sous la barre des 40 milliards de TK) mais il faut être gonflé pour annoncer une telle progression avec un appareil de production qui continue sa cure d'amaigrissement (parc locos : - 8% ; parc wagons : - 6,7% ; KM/trains : -3,9% ; effectifs : -8,4%), le renforcement de la concurrence intra-modale et la poursuite de la politique des transports en Europe, basée sur le dumping social développé par le transport routier ...

SUD-rail continue de penser que la poursuite de cette politique des transports et du plan Fret ne fera qu'affaiblir cette partie de la raison d'être de la SNCF.

Les suites de l'audit du réseau.

Pas de bonne surprise dans le budget 2006 : les décisions effectives sont limitées à un accroissement des moyens de 70 millions d'€ pour la régénération, soit 10% des préconisations de l'audit !

Autrement dit, alors que la situation est critique (on ne va pas répéter les conclusions de l'audit que tout le monde connaît), l'année 2006 est partie pour être une nouvelle année de perdue.

Dans le même esprit, le budget ne donne pas d'éclaircissement sur les conditions de financement de la réduction des ralentissements. Ce n'est pas surprenant hélas quand on a compris que la politique du gouvernement se limite à gagner du temps à coup d'effets d'annonces et à renvoyer les grandes décisions à l'après 2007 ou à la saint glin-glin. Ce qui est regrettable, dans ce cadre, c'est le silence complaisant de la direction SNCF.

Les TER en danger.

Les résultats des TER sont annoncés avec une brutale dégradation, dégradation paradoxale puisqu'elle intervient dans une période où les produits du trafic augmentent. La direction indique dans son document que la prévision de dégradation des comptes TER constitue un enjeu de travail majeur des équipes en 2006. L'échange

en Commission Économique du CCE n'a pas permis de bien comprendre les causes de cette dégradation. SUD-rail souhaite que la direction précise son analyse sur ce sujet important qui intervient dans une période de renouvellement des conventions dans un contexte réglementaire européen mouvant.

Quelques remarques complémentaires :

- ➔ sur les principales hypothèses macro-économiques prises en compte dans l'élaboration du budget 2006, on peut s'étonner du « niveau bas » du cours du pétrole (36 € le baril) pour 48 € en décembre 2005 et des prévisions de l'INSEE autour de 46/47 € pour le premier semestre 2006
- ➔ sur les relations financières avec l'Etat : on a le sentiment que le peu qu'il a donné pour la régénération du réseau (+ 70 millions d'€), il l'a repris par ailleurs (augmentation de la taxe

professionnelle pour 14 millions d'€ alors que les entreprises bénéficient de dégrèvement dans le cadre de la réforme de cette taxe, économie sur les tarifs sociaux à hauteur de 20 millions d'€, diminution du versement de l'Etat au SAAD de 59 millions d'€, etc.)

- ➔ le résultat financier de la SNCF : la dette diminue, mais le résultat financier se détériore de 13 millions d'€ pour atteindre - 289 millions d'€

Un budget inacceptable.

Pour SUD-rail, le budget 2006 de la SNCF n'est pas acceptable. Une nouvelle fois, l'emploi des cheminots et leurs salaires vont être mis à contribution pour permettre l'affichage d'une amélioration des comptes et de la réalisation de l'objectif d'autofinancer les investissements sur fonds propres à partir de 2007. Nous parlons d'affichage car les questions de fond sur l'avenir de l'entreprise publique restent posées compte tenu de la politique anti-service public développée par le gouvernement, de l'absence de règlement durable concernant l'avenir du réseau et de la poursuite de l'affaiblissement de l'activité de transports de marchandises de la SNCF. La délégation SUD-rail vote contre ce Budget



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance des 16 et 17 janvier 2006.

Déclaration SUD-rail :

Troisième phase du Projet Industriel.

Le Projet industriel de la SNCF 2006 -2008 : au service des marchés pas de la collectivité !

Alors que le Projet Industriel 2003-2005 affichait l'ambition de « forger ensemble une entreprise de service public à la dimension de l'Europe », le Projet 2006-2008 n'affiche même plus cette illusion. Il parle d'une « SNCF à l'offensive, plus performante, plus solidaire ». En fait, c'est une équation économique d'inspiration libérale qui guide la stratégie de la SNCF. Elle ne permet pas de répondre aux attentes des citoyens qui rejettent ce modèle économique, comme par exemple le 29 mai 2005 dans les urnes.

Le Projet Industriel ne répond pas à la crise énergétique et écologique de la société

La fin du pétrole devient une réalité, le réchauffement de la planète aussi. Dans ce contexte, le rail a des atouts incontestables. Le mode routier émet 130 g/Tkm de CO2 contre 6g/Tkm pour le rail. Or, le PI 2006-2008 ne prend pas en compte cette nouvelle donne stratégique. Gallois affirme même que l'objectif de la SNCF n'est pas le rééquilibrage intermodal mais de faire des bénéfices ! Et en effet, les chiffres mis en avant concernent le chiffre d'affaires et le résultat courant, pas les volumes transportés.

La direction priorise la baisse des charges plutôt que le développement des trafics. Ainsi, alors qu'en 2000 la SNCF avait transporté 50 milliards de TK de marchandises, elle finit l'année 2005 à 40 milliards !

Dans le domaine voyageurs grandes lignes, le PI 2006-2008 remet en cause une forme de politique de volume en faveur d'une politique de marge.

La logique de la concurrence ne permet pas un rééquilibrage des transports en faveur du rail

Une régulation des transports ferroviaires par le marché permettra sans doute à la SNCF de faire des bénéfices, mais ne permettra pas de rééquilibrage intermodal en faveur du rail. M. Véron lui-même, reconnaît que la mise en concurrence ne permet pas d'augmenter la part du rail dans le transport de marchandises.

L'Europe le reconnaît aussi puisqu'elle impose à la SNCF de laisser 18% de ses sillons à la concurrence. C'est ce qui se passe en Allemagne et va se passer en France. **CONNEX** prend des marchandises à la SNCF pas à la route !

Le PI dit que la SNCF est une « entreprise de service pas tout à fait comme les autres ». Pourtant, dans la politique mise en œuvre et décrite dans le PI, rien ne la distingue plus d'une entreprise privée. Ce qui

compte c'est de faire des bénéfices, chaque activité, chaque produit doivent être rentables, y compris ceux qui relèvent officiellement du service public. La SNCF ne veut plus rien devoir à l'Etat et réclame de pouvoir assurer elle-même le financement de son développement (1,3 milliard d'€ en 2006). C'est pourtant bien parce que les pouvoirs publics régionaux ont investi dans le rail (matériel, rénovation de gares, nouvelles dessertes...) que le trafic régional a fortement augmenté ces dernières années et augmente encore : +6,8% en 2005.

Pour SUD-rail, devant l'urgence d'un rééquilibrage des transports en faveur du rail, c'est à l'Etat, via la fiscalité, de donner les moyens à la SNCF de jouer ce rôle qu'elle refuse aujourd'hui.

Branche Infrastructure : encore et toujours des efforts de productivité pour les cheminots mais rien sur le désendettement et le désengagement de l'état

Selon le PI, « *la restauration de l'équation économique de l'infra* » devient difficile dans un contexte de financement insuffisant. Pour SUD-rail, les investissements dans l'Infra n'ont pas de rentabilité financière à court terme, mais une utilité à long terme pour la collectivité. C'est pour cette raison qu'Eurotunnel, infrastructure privée basée sur le profit immédiat, est en situation de faillite !

Le réseau est vieillissant et mal entretenu : c'est ce que dit le récent audit sur l'état de l'infra. Il faudrait 700 millions d'euros par an pendant 20 ans pour le remettre à flot. Perben annonce qu'il va en donner 70 pour 2006 ...et la SNCF considère que c'est un bon début ! Pourtant le gouvernement récupère 93 millions d'euros sur le système ferroviaire en versant moins pour la dette et les services sociaux, en augmentant la taxe professionnelle de la SNCF.

Plus grave, le PI de l'Infra considère que cet audit et la renégociation de la convention de gestion avec RFF sont « *des atouts et opportunités* » pour la SNCF. Alors que nous savons que les politiques ultralibérales à l'œuvre signifient désengagement de l'état dans les dépenses publiques et cadeaux fiscaux pour les plus fortunés : -3,5 milliards d'euros de baisse d'impôts pour les plus riches à partir de 2007.

A sa manière, la direction de la SNCF accepte cette politique gouvernementale. Dans le PI de l'Infra, l'accent est mis sur « *une forte progression de notre efficacité économique* » alors même que J. Couvert reconnaît que « *l'efficacité industrielle de l'infra est satisfaisante* ». De son côté RFF annonce la « *volonté*

d'assurer un pilotage serré avec une approche très orientée sur la connaissance des coûts ».

La traduction concrète pour les près de 60 000 cheminots de l'Infra, c'est un accroissement de la mise en concurrence, une baisse des effectifs (le budget 2006 prévoit - 564 agents dans les EVEN), la recherche de productivité sur la formation, une fragilisation des procédures de sécurité avec STORP, et la menace de filialisation d'une partie de la direction de l'Ingénierie.

Et en plus, puisque l'état ne veut plus payer davantage pour l'entretien du réseau, ce sont les régions qui sont mises à contribution. C'est ce que le PI appelle « *l'implication des autorités organisatrices dans l'infrastructure* ». Déjà la SNCF explique à certains conseils régionaux que s'ils veulent voir le TER, qu'ils ont payé, rouler à 160Km/h au lieu de 70, il faudra également payer pour l'entretien de l'infrastructure !

On le voit, la direction de la SNCF est plus prompte à interpellier les élus régionaux que la tutelle nationale. Dans la pratique cela revient, au travers de la fiscalité régionale, à faire payer les usagers et épargner les plus fortunés qui bénéficient de la baisse nationale des impôts ...et de l'ISF !

Pour SUD-rail, se pose la question d'un nécessaire plan d'urgence pour moderniser le réseau.

L'association de consommateur Que Choisir propose qu'une partie des bénéfices des compagnies pétrolières (5 milliards d'euros) soient prélevés pour financer les transports en communs. Voilà une proposition que devrait soutenir la SNCF !

Ce que propose SUD-rail

- ➔ Un désendettement massif du système ferroviaire.
- ➔ un plan d'urgence d'entretien et de développement des infrastructures.
- ➔ l'abrogation de RFF et le regroupement au sein de la SNCF des services en charge de l'infrastructure.
- ➔ dans l'immédiat une revalorisation substantielle de la convention de gestion entre RFF et la SNCF et l'arrêt de la mise en concurrence.

Branche Transport Public : l'arrivée de la concurrence menace pour les usagers et les cheminots

Entre 2001 et 2004 le trafic régional a augmenté de 9%, c'est le résultat de l'augmentation de l'offre lié à l'investissement des régions (le rail représente 25% des budgets régionaux) qui explique ce boum du trafic. C'est bien la preuve que l'investissement public dans le ferroviaire correspond à une demande des usagers. Mais ce modèle de développement est menacé, d'une part, parce que les ressources des régions sont limitées et d'autre part, parce que l'objectif ultime de la régionalisation est de préparer la mise en concurrence

du trafic régional. Un règlement européen sur le sujet est d'ailleurs en cours d'élaboration.

C'est dans ce contexte que se situe le PI 2006-2008 de la branche transport public. Alors que c'est une approche de type service public qui a permis le renouveau du trafic régional ces dernières années, l'orientation proposée pour TP est basée sur l'arrivée de la concurrence et la recherche d'une plus forte « *autonomie* » vis à vis de la SNCF.

Pourtant, du point de vue des besoins des usagers, rien ne justifie cette mise en concurrence. C'est au contraire parce que la SNCF est l'exploitant unique et que les activités sont encore intégrées que « l'effet réseau » permet le développement des trafics.

Pour les années à venir les défis ne sont pas la concurrence, la compétitivité ou l'autonomie de TP mais l'amplification des choix politiques régionaux en faveur du rail. Cela passe par un engagement national de l'état en faveur du rail car il est faux de dire, « que l'état manque d'argent ». C'est le choix d'une politique libérale qui diminue les ressources de l'état. C'est aussi sur ce terrain des idées qu'une entreprise publique comme la SNCF devrait intervenir. Ainsi par exemple, bon nombre d'élus régionaux se sont faits élire en promettant la gratuité pour les chômeurs et précaires, SUD-rail soutient cette revendication.

La branche TP fait le choix de s'adapter à cette libéralisation qui n'est pas encore décidée. Ce sont encore les mêmes recettes qui sont proposées « un effort de productivité d'ici 2008 pour TER, un plan

d'actions qualité ambitieux pour Transilien, financé par la productivité et pour TIR un modèle économique à construire ». Derrière ces concepts, c'est encore les cheminots qui seront mis à contribution notamment par des suppressions de postes.

Un autre axe de TP est de dire « qu'un degré d'autonomie est nécessaire pour être plus réactif ». Il s'agit en fait de préparer une possible séparation à terme de la SNCF. C'est aussi le sens de la demande d'une « plus grande affectation des ressources », c'est à dire dédier des cheminots à TP. Alors qu'avec le groupe, notamment Keolis, la SNCF peut jouer la complémentarité (rail et route), elle vient de vendre des actions de Keolis ce qui en fait désormais un groupe dominé par le privé.

Le PI propose également d'accentuer l'organisation et la gestion par ligne, ce qui contrairement aux dires de Gallois n'est pas une attente des élus ou des usagers mais correspond au découpage préfigurant les futures mises en concurrence.

Ce que propose SUD-rail

- ➔ l'abandon du projet de règlement européen prévoyant la mise en concurrence des TER
- ➔ un financement par l'état des besoins régionaux en TER
- ➔ la gratuité pour les chômeurs et les précaires, comme promis lors des élections régionales

VFE : une gestion de plus en plus privée des TGV

C'est le développement du TGV qui permet de maintenir et développer la fréquentation des voyageurs en grandes lignes. Mais l'avenir est incertain car le TGV est menacé par « la concurrence qui attaquera sur les origines / destinations les plus rentables ». C'est tout le modèle économique basé sur la concurrence qui est absurde et qui se fait de plus en plus sur le dos des cheminots et du service public. Ainsi le PI prévoit de « renforcer les partenariats », comprendre renforcer les filialisations.

C'est aussi la généralisation de la réservation sur tous les trains grandes lignes. Alors que la vente sur internet devrait être complémentaire de la vente au guichet, le PI VFE prévoit de développer une « vente multi-canaux, concurrentielle et innovante ». D'où la suppression annoncée de plus de 2 300 postes de vente.

La jungle tarifaire va encore s'épaissir avec « le renforcement de la segmentation entre professionnels et privés-loisirs » Pour les professionnels, ce sera « des offres de bout en bout avec souplesse, placement à bord, distribution innovante, revalorisation de la 1^{ère} » bref la généralisation des gadgets d'ID TGV. Pour les privés-loisirs, il faudra « tenir compte des besoins de

différenciation VFE /TP et trouver le bon équilibre entre réduction tarifaire et fidélisation ». En fait l'objectif réel de ces tarifs est de soutirer le maximum d'argent aux usagers, ce que le PI appelle « développer le panier moyen, y compris en 1^{ère} classe ». Pour SUD-rail une véritable politique tarifaire de service public proposerait au contraire, en lien avec les pouvoirs publics, des tarifs rendant le train moins cher que la voiture. Le nécessaire rééquilibrage intermodal est à ce prix.

La SNCF a réalisé des économies sur les dessertes Corail sur les lignes transversales à la fin 2005, par des ruptures de charge et le transfert de trains corails nationaux sur du matériel TER. C'est ce que le PI appelle « rationaliser les dessertes pour maîtriser la dégradation du compte Corail ». Ces trains participent à l'aménagement du territoire, ils doivent être maintenus. C'est de la responsabilité de l'état et de la SNCF. La logique du PI de recherche de comptes équilibrés pour chaque sous activité poussera toujours la direction SNCF à exercer un chantage aux conseils régionaux : financez les TIR sinon on les supprime ! ... Elle n'a pas la même exigence vis-à-vis de l'état.

Ce que propose SUD-rail

- ➔ l'arrêt des projets de filialisations et le regroupement au sien d'une même entité de toutes les activités nationales ou internationales voyageurs
- ➔ la généralisation d'une baisse des tarifs afin de rendre le train plus accessible
- ➔ maintien et développement des trains Corail en complémentarité des TGV et TER

Les TIR dans la ligne de mire

Après la fronde des usagers et des élus locaux de l'été 2005 contre la suppression de certains trains Corail dans l'Ouest de la France, la direction SNCF, sur injonction du gouvernement, a du revoir sa copie.

La plupart des TIR sont maintenus mais la qualité se dégrade avec la multiplication des ruptures de charges. En juillet 2005, le projet de PI de VFE parlait de « *rationaliser les dessertes pour maîtriser la*

dégradation du compte Corail », dans la version de janvier 2006 ce projet clé a fort heureusement disparu.

Pour autant, le statu quo n'est pas souhaitable, car cela peut vouloir dire que la direction SNCF attend les élections de 2007 pour revenir à la charge. **Pour SUD-rail les Corail sont utiles aux usagers, il faut les développer en complément des TER et TGV. C'est bien l'ensemble de ces offres qui constitue le service public voyageurs.**

Fret : la rentabilité au détriment des trafics

Le PI 2006-2008 pour le fret s'inscrit toujours dans le modèle économique libéral. L'objectif est « *d'être à l'horizon 2008 un des deux principaux acteurs ferroviaire européen* ». Mais pour quoi faire ?

Pour Gallois, le fret SNCF n'a pas pour vocation le rééquilibrage intermodal ! C'est désormais la recherche de l'équilibre financier et demain du profit qui guide le plan fret et le PI. Et résultat est là : **près de 600 000 camions de plus sur les routes en 2004 et 2005**. Chambéry en voit passer 1,5 million par an et Lyon 2 millions ! Et en 2005, la SNCF n'a transporté que 40 milliards de TK... contre 50 en 2000 !

Gallois affirme que la baisse du trafic fret SNCF ne devrait pas durer, qu'après la rationalisation de l'outil de production la hausse devrait intervenir dans les années à venir. **C'est oublier que si les règles économiques ne changent pas, la route maintiendra son avantage compétitif**. Les camions ne payent que 60% du coût réel... le reste revient à la collectivité. C'est d'ailleurs ce que confirme une étude européenne récente faite par le cabinet Mac Kenzie sur le fret en Europe pour le compte de la SNCF et la DB. **Selon cette étude, la libéralisation du fret, n'entraîne pas de croissance du trafic ferroviaire**. Lorsque le ferroviaire fait des efforts de productivité, la route fait de même. Si rien n'est fait, le fret ferroviaire en Europe pourrait tomber à 2 à 4% du trafic marchandise ! La seule solution selon l'étude : taxer la route comme en Suisse ! Malheureusement on ne trouve pas trace de cette orientation dans le projet industriel.

Ce que propose SUD-rail

- ➔ la reconnaissance du fret comme activité de service public et sa régulation par d'autres mécanismes que ceux du marché
- ➔ la fin de la sous tarification routière
- ➔ l'abandon du plan Veron basé exclusivement sur la baisse des coûts
- ➔ le maintien des infrastructures fret (triage,...)



Fédération des syndicats de travailleurs du rail

17 boulevard de la libération - 93200 - Saint Denis

Tel 01 42 43 35 75 - Fax 01 42 43 36 67

federation-sudrail@wanadoo.fr

www.sudrail.org



Comité Central d'Entreprise SNCF
Séance des 16 et 17 janvier 2005.

Déclaration SUD-rail :

Avenant à la convention avec RFF pour la gestion du patrimoine

Cet avenant à la convention de gestion du patrimoine de RFF constitue une nouvelle étape dans le processus d'éclatement du service public ferroviaire mis en œuvre depuis 1997 et confirme la conflictualité congénitale entre l'Etablissement Public SNCF et l'Etablissement public RFF.

En effet, il convient de rappeler qu'à la création de RFF, il existait une convention globale forfaitaire rémunérant la SNCF dans ses missions de gérant du réseau et du patrimoine immobilier appartenant à RFF. Il s'agissait à l'époque de rassurer les cheminots et de faire croire que la création de RFF ne changerait rien pour eux. Au bout de 2 ans, la partie gestion du patrimoine immobilier a fait l'objet d'une convention spécifique qui a toujours fait l'objet d'après discussions sur son montant ; résultat des courses, les avenants à cette convention ont toujours été signés avec beaucoup de retard.

L'avenant présenté ce jour est dans le même cas puisque ce 17 janvier 2006, la direction présente au CCE un document devant être signé dans les prochains jours dont la validité est du 1^{er} janvier 2005 au 31 décembre 2006 ! Nouvelle preuve des relations exécrables entre SNCF et RFF.

Cet avenant a deux particularités. Il sépare la gestion des quais et grandes halles des gares du reste du patrimoine de RFF. La direction ne dit pas pourquoi. Or les enjeux financiers (mauvais état de nombreuses grandes halles) et politiques (avenir des gares) sont importants. La volonté de mettre en place une convention spécifique pour les quais et grandes halles n'est donc pas neutre. On observera par ailleurs que cette convention spécifique est en discussion depuis une année, qu'elle devait être présentée au CCE, il y a 6 mois et que finalement, au dernier moment, la direction nous annonce qu'elle ne peut pas être présentée ce jour... Le flou autour de cette convention et l'absence de transparence sur son contenu, qui concerne directement celui des gares, est inacceptable.

Pour revenir sur l'avenant concernant la gestion du patrimoine de RFF hors quais et grandes halles, sa lecture fait apparaître une **accentuation de la pression financière**. D'un système forfaitaire, on passe à un système dit au coût réel qui entraîne la mise en œuvre d'un barème de tarification extrêmement complexe. Les coupeurs de cheveux en 4 ont s'en sont donnés à cœur joie ! Les frais de transaction entre SNCF et RFF vont encore augmenter. Quand on pense aux insuffisances de moyens dans les AIR, DI et ABE pour entretenir le patrimoine et les dépenses énormes découlant de ces frais de transaction, on ne peut être qu'atterré !

Autre élément très important à souligner : la direction par une simple phrase sans aucun commentaire dans sa feuille de présentation, annonce la **décision de RFF de mettre la SNCF en concurrence pour la gestion du patrimoine à partir de 2007**. 2007, c'est demain ! SUD-rail interpelle avec force la direction SNCF afin qu'elle se positionne sur la question. Quelle va être sa politique compte tenu de cette évolution majeure ? A-t-elle réfléchi aux conséquences pour le personnel des DIMO, DI, AIR, ABE qui risquent de perdre une bonne partie de leur travail ? SUD-rail relie cette menace d'externalisation décidée par RFF avec la politique du même acabit que la DIMO mène pour la gestion du patrimoine de la SNCF. SUD-rail ne peut que dénoncer avec force les conséquences néfastes pour l'emploi et le service public de l'éclatement de la SNCF. Cet avenant est une nouvelle preuve de la nocivité de la loi de 1997.