



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

Union  
syndicale  
**Solidaires**

Comité Central d'Entreprise SNCF

Séance du 16 janvier 2007.

Déclaration SUD-Rail :

## Déclaration générale

*Les 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.*

*Le budget 2007 de l'entreprise et les orientations pour le fret SNCF indiquent 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 voyageurs en relations transversales et de proximité, pour le fret, tout le fret, afin de limiter le nombre de camions sur les routes.*

*L'avenir du service public ferroviaire, avec celui des retraites, la revendication salariale, et l'exigence d'un même statut et des mêmes conditions de travail pour tous les travailleurs/ses du rail seront au cœur de la manifestation nationale unitaire à laquelle nous appelons le 8 février.*

### Pourquoi nous défendons le service public ferroviaire ...

L'envolée de la consommation énergétique alors que les ressources amorcent leur déclin, et les conséquences sur l'environnement, sont aujourd'hui des défis incontournables. Le réchauffement climatique est un enjeu majeur pour les années à venir. Les transports collectifs, parce qu'ils consomment moins et donc polluent moins, sont un moyen efficace de lutter contre ce réchauffement et pourtant il n'y a jamais eu autant de camions et de voitures sur les routes. En ces temps de campagne électorale, bon nombre de candidats se prononcent pour le développement durable mais c'est souvent en contradiction avec ce qu'ils font ou ont fait lorsqu'ils étaient au pouvoir.

**La mise en concurrence n'a pas permis un rééquilibrage en faveur du rail.** Depuis plus de 20 ans, la Commission Européenne et la plupart des gouvernements français successifs ont expliqué que si le rail ne se développait pas, c'était à cause de l'absence de concurrence. Or depuis que la concurrence est en place dans le fret ferroviaire, nulle part en Europe on ne

constate un regain du rail. Pire, en France, les entreprises ferroviaires privées prennent des parts de marché à la SNCF mais pas à la route. En 2005, la SNCF n'a transporté que 38 milliards de tonnes /km ...contre 55 milliards en 2000 ! En 2006, la politique de course à la rentabilité du fret SNCF s'est traduit par près d'1 million de camions supplémentaires sur les routes. Cet échec patent impose de rompre avec ce modèle libéral pour répondre aux attentes fortes des citoyens. SUD-Rail revendique une autre politique des transports où la complémentarité des divers modes doit se substituer à la concurrence.

**On ne peut pas laisser le marché réguler le transport de marchandises.** En France et en Europe, pour le transport de marchandise, c'est la route qui domine avec un dumping social permanent pour les salariés et les bouchons, risques d'accidents et pollutions pour les populations. Compte tenu des enjeux sociaux et écologiques le transport de marchandise doit être régulé et ne plus dépendre de la seule loi de

l'offre et de la demande. La SNCF, avec son groupe, est le premier transporteur routier en France. Les pouvoirs publics ont donc les moyens d'imposer une autre politique des transports de marchandise.

Bien sûr, de telles mesures nécessitent d'affronter le puissant lobby des patrons routiers qui veut encore augmenter ses marges en réclamant la légalisation d'un camion encore plus gros (44 tonnes). La mobilisation des salariés, des élus et des populations est nécessaire pour imposer cette autre politique.

**Il faut étendre la gratuité et la baisse des tarifs du train.** Les villes et routes sont de plus en plus engorgées, la seule alternative est le développement massif des transports en commun comme le train. Depuis 2000, les régions ont fortement investi dans le rail (matériel, cadencement des dessertes) avec une forte augmentation de la fréquentation (+ de 20%), c'est bien la preuve que la volonté politique est plus efficace que la « main invisible du marché ».

Aujourd'hui, les modes de transports quotidiens (TER, RER, bus, métro, tramway) sont subventionnés à près de 70%. Dans certaines régions ils sont gratuits pour des chômeurs, dans certaines villes les bus sont également gratuits. Généraliser la gratuité pour les transports de la vie quotidienne permettrait de diminuer sérieusement la place de la voiture. Le coût d'une telle mesure est évalué à environ 700 millions d'euros par an, ce qui est à portée d'un pays riche comme la France. Cela ne remet nullement en cause le métier et les emplois d'agents commerciaux dans les trains...

**Nous proposons aussi de développer les infrastructures ferroviaires, pas les autoroutes !** Il se construit toujours plus d'autoroutes que de voies ferrées et souvent contre l'avis des populations qui refusent les pollutions engendrées. Tout le monde le reconnaît désormais, le réseau ferré français est l'un des plus mal en point d'Europe. Bien évidemment, les politiques libérales successives faites de baisses d'impôts pour les plus riches et les entreprises vont à l'inverse de ce qu'il

faudrait faire pour sa remise en état, son entretien régulier.

Ainsi, on sait depuis longtemps que les 20 milliards d'€ annuels d'allègements de charges consentis aux entreprises sont inefficaces. Autant d'argent qui serait plus utile pour les infrastructures ferroviaires ! Il va de soi aussi pour SUD-Rail qu'il faut mettre fin à l'éclatement du système ferroviaire entre RFF et la SNCF qui du simple fait de la séparation coûte plusieurs centaines de millions d'€ par an à la collectivité.

**Nous sommes pour un service public ferroviaire européen.** Depuis 20 ans, la commission européenne n'a eu de cesse que de mettre en concurrence et de privatiser les services publics nationaux. Pour les usagers les résultats sont toujours les mêmes : hausse des tarifs, baisse de la qualité et constitution de monopoles privés européens.

La solution n'est donc pas la concurrence mais la coopération entre entreprises publiques nationales. Une vraie politique européenne des transports viserait à mettre en place de véritables services publics européens au service des peuples. Ce n'est pas l'orientation de la Commission Européenne, ce n'est pas la voie dans laquelle poursuit une majorité du Parlement Européen qui, malgré des signes forts comme le référendum du 29 mai 2005, s'apprête à voter de nouvelles directives accentuant encore la « libéralisation ».

**Nous refusons d'opposer les droits des salariés et ceux des usagers.** Un service public de qualité ne peut se faire qu'avec des salariés ayant un bon statut. Ce n'est pas un hasard si en Angleterre la faillite du système ferroviaire privé s'est faite alors qu'il y avait une quasi-interdiction du droit de grèves pour les salariés.

Les usagers doivent aussi avoir des droits, ils sont avec les salariés les meilleurs connaisseurs des besoins de la collectivité. D'ailleurs, lorsqu'ils agissent collectivement, parfois avec des élus locaux, contre des fermetures de gares ou des suppressions de trains ils sont assez souvent entendus.

## **L'avenir du régime de retraite.**

**Application des normes IFRS, expression du C.O.R., insistance de la direction sur les coûts sociaux du régime de retraite pour le fret, interventions lumineuses de responsables politiques** (dont certains étalent leur niveau

d'imbécillité au grand jour en annonçant n'importe quoi, au point que même la direction SNCF doit démentir !) ... l'étau semble de nouveau se resserrer sur le régime de protection sociale des cheminot-e-s.

Nous n'en débattons pas ici, mais SUD-Rail tient à réaffirmer que les cheminot-e-s ne resteront pas passifs/ves si les attaques se confirment.

Nous proposons à toutes les fédérations syndicales de faire le point rapidement sur ce dossier. Par le biais de rencontres séparées, la direction a reçu chaque fédération syndicale. **Il est nécessaire que le mouvement syndical se rassemble, échange sur ses positions dans ce contexte, se présente uni lors des prochaines échéances.**

La fédération SUD-Rail est pour le maintien du régime spécifique qui est un acquis social. Nous

**sommes favorables à un alignement par le haut, c'est-à-dire que nous sommes pour l'annulation des mesures Fillon de 2003 pour les fonctionnaires, mais aussi des plus anciennes mesures Balladur pour le privé, et le retour aux 37 annuités et demie.**

Des « experts » peuvent pondre tous les rapports qu'ils/elles veulent : nous restons convaincu-e-s que le progrès social, la modernisation, c'est de travailler moins longtemps, de partager le temps de travail entre toutes et tous, pas d'être exploité-e-s jusqu'à un âge de plus en plus avancé !

## **Le statut pour tous les travailleurs/ses du rail !**

Le régime de retraite est une des inégalités entre les cheminot-e-s à statut et les autres. Il y en a d'autres, et **c'est d'ailleurs pour cela que la « concurrence » est faite, qu'elle est développée. Il s'agit d'essayer d'imposer des conditions sociales moins favorables à tous les travailleurs/ses du rail.**

Les discussions qui vont commencer le 29 janvier pour une éventuelle **convention collective nationale du secteur ferroviaire** sont extrêmement importantes. **La fédération SUD-Rail y défendra le principe d'un statut unique, de conditions de travail similaires pour tous.** Et ceci doit se faire sur la base de ce qui est en vigueur au sein de l'entreprise ferroviaire existant en France depuis le siècle dernier, la SNCF.

C'est l'occasion de donner des droits égaux à celles et ceux qui en sont privés : le personnel des nouvelles entreprises ferroviaires, mais aussi les salarié-e-s du nettoyage ferroviaire, de la restauration ferroviaire, des CE et CCE SNCF, des filiales, ...

La direction SNCF se dit soucieuse d'éviter le dumping social de ce qu'elle nous présente comme ses concurrents : **l'alignement des conditions sociales sur ce qui existe à la SNCF est le meilleur moyen d'éviter ce dumping ...** la direction SNCF a donc du faire le nécessaire pour que la délégation patronale de l'U.T.P. (dont elle fait partie au plus haut niveau) défende cette position lors des discussions qui s'ouvrent fin janvier ... Gageons dans ce cas, il n'y aura pas besoin de 18 mois pour conclure ! Si ce n'est pas le cas, il faudra encore une fois déplorer l'hypocrisie de certains propos.

## **Les salaires...**

Service public ferroviaire, retraite, égalité des droits pour tous les travailleurs/ses du rail, et salaires sont parmi les thèmes principaux de la manifestation du 8 février. **Sur les salaires, nous demandons que la direction ouvre très rapidement des négociations pour l'année 2007.** Nous ne tirons pas un trait sur les pertes des années antérieures pour autant !

La réunion sur les contingents par niveaux sera l'occasion de rappeler la nécessité de répondre à certains problèmes spécifiques, mais **ce sont des mesures générales qui s'imposent.** Il y a des travailleurs/ses pauvres à la SNCF, parmi les personnels CE/CCE pour qui le problème n'est toujours pas résolu, dans le secteur ferroviaire globalement. Il faut prendre des mesures d'urgence !

## **Les luttes collectives sont source du progrès social.**

La fédération SUD-Rail appelle à la manifestation nationale unitaire du 8 octobre. Il s'agit d'un appui aux luttes. De ce point de vue, l'année 2006 aura vu deux mouvements importants : celui des Agents Commerciaux

**Trains au printemps, celui des Agents De Conduite en fin d'année.**

Dans les deux cas, nous avons recherché l'unité d'action, nationalement et localement, et

appuyé les cheminot-e-s qui décidaient d'agir. Ces deux actions nationales ancrées dans des mouvements locaux forts ont permis des avancées, ils n'ont toutefois pas été suffisants au regard des enjeux.

Mais la direction doit comprendre que le climat reste tendu dans ces deux filières. Ce qui se discute autour d'ALLIANCE/NOT, du déroulement de carrière aux Trains, ce qui se joue en terme de conditions de travail, de qualification à la Conduite demeurent des sujets sensibles.

**Les établissements Matériel sont aussi sous tension.** On a vu ces derniers temps une multiplication des conflits locaux, souvent menés de manière unitaire et nous nous en félicitons. La pétition contre le blocage du déroulement de carrière de nombreux agents est massivement signée. **L'inquiétude est grande, face à un budget 2007 qui prévoit 7% d'augmentation de la productivité au Matériel !**

## **La direction préfère les tribunaux à la négociation.**

Face à une direction qui refuse de négocier, les recours juridiques sont parfois nécessaires. Des centaines de dossiers d'ex Emplois-Jeunes sont en cours aux prud'hommes. **Dans la suite de la décision du conseil des prud'hommes de Lyon, les premiers jugements à Paris ont donné raison à SUD-Rail et à ces jeunes qui revendiquent le paiement des sommes dues.**

Autre sujet sur lequel les tribunaux ont du être saisis : le droit de grève est régulièrement remis en cause par la direction SNCF depuis des années. De multiples jugements, à l'initiative de diverses organisations syndicales ont lieu ; la direction a continué comme si rien n'était. **Cette fois, allant au bout des procédures, c'est le Conseil d'Etat qui a statué dans une affaire qui opposait SUD-Rail à la direction. Cette décision confirme : « licite la participation d'un agent à un mouvement de grève postérieurement à l'heure de départ de celui, mais dès l'heure de la prise de service fixée pour lui par l'horaire qui le concerne ».** Le dernier arrêt de la Cour de cassation en date du 08 décembre 2005 confirmait en tous points cette solution en précisant : **« aucune retenue de salaire pour l'absence irrégulière ne peut être faite à**

**Inquiétude aussi parmi le personnel administratif qui continue de subir les restructurations, appelées dans ce secteur « mutualisation ».** La quasi-disparition des Bureaux Administratifs d'établissement au profit de plaques G.A. illustre cette dérive néfaste, qui affaiblit encore le poids des fonctions transverses

Au Commercial Voyageurs, les **suppressions de postes de vendeurs/ses**, la volonté de **transférer des postes d'accueil vers EFFIA, ...** et **l'attitude de la direction dans l'affaire des sanctions « Mosaïque »** entretiennent, là aussi, un climat social tendu.

Enfin, même si cela sort du cadre de la SNCF, nous citerons **la lutte des postier-e-s des centres de tri qui depuis trois mois se battent pour de meilleures reconnaissance et compensation du travail de nuit.** Ce problème se pose aussi à la SNCF. La direction serait bien inspirée de se pencher dessus, avant que la situation ne devienne aussi conflictuelle qu'à La Poste.

***l'encontre d'un agent SNCF qui s'est borné à rejoindre un mouvement de grève pendant la période fixée par le préavis déposé par un syndicat représentatif »***

Les retenues pour absence irrégulière infligées ces dernières années à des agents en grève n'ont pas de source légale et ces derniers ont été indûment sanctionnés. Comme nous vous l'avons écrit, il faut rapidement connaître les mesures prises pour réparations envers tous les agents sanctionnés en absence irrégulière alors qu'ils participaient à un mouvement de grève. **Nous demandons l'annulation des sanctions, des conséquences éventuelles de celles-ci (refus de notation), le remboursement des sommes indûment prises à ces agents.** Il convient que ces faits ne se reproduisent plus à l'avenir, notamment à cause de « directives » internes contraires au respect du droit de grève.

Dans le même ordre d'idée, nous rappelons notre dénonciation des pratiques scandaleuses de la directrice régionale de Dijon autour du 8 novembre dernier, et notre volonté de mettre un terme à l'escalade répressive envers des militants SUD-Rail sur cette même région.

**Mettre notre outil syndical à la disposition de celles et ceux qui luttent, rechercher l'unité syndicale, faire des propositions dans le cadre de négociations avec la direction ou le ministère, voilà les orientations de SUD-Rail en ce début d'année 2007. Nous souhaitons une bonne année à toutes celles et tous ceux qui veulent, vraiment, défendre le service public ferroviaire, ses salarié-e-s, ses usagers !**



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

Union  
syndicale  
**Solidaires**

Comité Central d'Entreprise SNCF

Séance du 16 janvier 2007.

Déclaration SUD-Rail :

## **Budget 2007 de l'entreprise.**

*Ce budget est d'un classicisme déprimant. Il s'inscrit dans une orientation politique très libérale. Le développement de l'entreprise de service public, et notamment de sa partie fret, est encore sacrifié sur l'autel comptable de l'équilibre des comptes. Le budget élaboré par la direction SNCF est marqué par :*

- *La poursuite de la politique de résultat financier à court terme.*
- *L'éclatement continu de l'entreprise intégrée en activités de plus en plus autonomes.*
- *La destruction de 2490 emplois, ce qui porte à près de 15 000 le nombre de chômeurs/ses supplémentaires dû à la SNCF en 5 ans.*
- *L'accès toujours plus difficile au service public de transport ferroviaire, pour les plus démunis-e-s.*
- *La nouvelle baisse programmée de l'activité de la SNCF entreprise publique, dans le fret, pour laisser la place aux opérateurs ferroviaires privés, et permettre au patronat routier de continuer à encaisser les bénéfices.*
- *Le désengagement de l'État qui, au travers de sa politique de l'énergie, de gestion des infrastructures, de séparation entre infra et exploitation, pénalise la SNCF en lui imposant des dépenses supplémentaires.*

**Les cheminots le ressentent tous les jours dans leurs conditions 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 au respect des objectifs financiers.**

### **Rémunération : la rigueur programmée.**

Sur le plan des rémunérations, c'est la poursuite de la rigueur salariale qui est programmée. Le budget 2007 est bâti sur la base d'une progression de 3 % des charges de personnel à effectif constant, soit dans le budget + 1,8% compte tenu de la baisse des effectifs. Après les effets dus au Glissement Vieillesse Technicité, que va-t-il rester en terme d'augmentation générale des salaires ? ? Pas grand chose, si les cheminots ne se mobilisent pas.

### **L'emploi : une nouvelle fois le grand perdant**

Au-delà du constat de la baisse des effectifs, une interrogation : **avec les orientations de ce budget, nous ne serons plus que 160 000 fin 2007.** Quelles seront les conséquences sur l'équilibre de la Caisse de Prévoyance et l'avenir de la Caisse de Retraites ?

**Toutes les projections rassurantes présentant un régime spécial moins en difficulté que les autres car le ratio actifs/pensionnés va s'améliorer, sont basées sur l'illusion d'une stabilisation des effectifs à 167 000.**

4700 embauches sont prévues en 2007 pour 7200 cessations de fonctions ; soit **une diminution de 2500 emplois entre fin 2006 et fin 2007**, une baisse moyenne

des effectifs de 1,5 %. **Cette baisse n'est pas homogène, mais touche tous les secteurs de l'entreprise : VFE, Grandes Lignes, Gares, Transport Public, TER, Transilien, Fret, Infra, Matériel, Traction, et les fonctions Transverses !**

La présentation du document rend plus difficile la concrétisation par type d'établissement (EVEN, ET, EEX, etc.). Cette volonté d'éloigner toujours plus les documents d'orientation politiques (et le budget en est un) de la réalité concrète du terrain, du vécu des cheminot-e-s, n'est pas neutre. Quelques orientations transparaissent toutefois nettement, et confirment notre analyse de ce budget négatif.

## Les activités Voyageurs.

VFE confirme l'orientation « tout TGV », la réduction de l'offre Corail, la volonté de développer l'automatisation des ventes (+5 points de taux d'automatisation). La mise en place du TGV Est se traduira par une **précarisation accrue des métiers d'agents commerciaux** avec le transfert vers EFFIA d'emplois statutaires.

Les différents outils dont se dote la direction pour tenter d'arriver à ses fins (programme NOTES, Ambition Vendeurs, Proximitr'1, ALLIANCE, ...) sont rejetés par les cheminots et les organisations syndicales, mais la direction veut passer en force ... ce qui ne l'empêchera pas plus tard de déplorer les situations conflictuelles qui en résulteront !

Pour les Gares, la rentabilité s'effectuera par le biais de la **poursuite de la location des espaces dans les gares à des commerces** : programme de 300 nouveaux commerces, dont 150 réalisés en 2007.

Concernant la branche Transports Publics, nous relevons que pour les Corails Intercités, « *les gains de productivité devront compenser la progression des*

## L'infra.

L'audit du réseau rendu public en septembre 2005 mettait en avant une situation très critique. Or, en 2006, **les décisions effectives ont été limitées à un accroissement des moyens de 70 millions d'€ pour la régénération, soit 10% des préconisations de l'audit !** L'année 2007 ne montre pas la volonté de remettre en état le réseau. Le projet de budget annonce, page 14, une augmentation de 66,3 M€ des travaux de génération, tandis que la page 51 informe de 150 M€ de moyens supplémentaires de la part du ministère... Qu'en est-il réellement ? **De toute façon, la remise en état du réseau ne se fera pas sans moyens financiers : elle ne se fera pas non plus avec 683 nouvelles suppressions d'emplois à l'Infra !**

De fait, l'Etat se désengage puisque les sommes mises en jeu par RFF proviennent en réalité de la SNCF, plus précisément de la productivité dégagée sur le dos des cheminot-e-s, à travers les **augmentations sans fin des péages (de 13 à 37% selon les cas), et des mesures de productivité insensées** vu le contexte à l'Infra.

Parmi ces dernières, « *l'optimisation de la maîtrise d'œuvre Travaux par le biais d'un plan assurance*

## Le fret.

L'objectif de la direction est une nouvelle baisse du trafic fret de la SNCF ... qui s'accompagnera d'une nouvelle augmentation des péages réglés à RFF (+13%) due à l'augmentation des barèmes de

*charges de péages d'infrastructure* » (environ 9%) ... conséquence, encore une fois, de la création de RFF !

L'évolution positive de l'offre TER montre que la présentation catastrophiste de l'an dernier était en grande partie politique, à l'orée d'une période de renouvellement de nombre de conventions. **Nous restons néanmoins très vigilants sur l'évolution de ce secteur, en lien avec les menaces récurrentes des directives européennes sur l'ouverture à la concurrence.** D'ailleurs, cette « concurrence » n'est pas très loin, lorsque la direction met en avant la nécessité de **réduire considérablement les coûts, notamment en développant la polyvalence des agents.**

Enfin, pour Transilien, l'année 2007 sera celle de la négociation d'un nouveau contrat avec la Région, applicable au 1<sup>er</sup> janvier 2008.

**Le désengagement des pouvoirs publics, criant pour le fret, est visible aussi pour les activités « voyageurs » : - 13 millions d'€ pour la compensation des tarifs sociaux (- 14,8%).**

*qualité passé avec les entreprises extérieures* » est une **démarche très dangereuse, qui vise avant tout à réduire la présence des cheminot-e-s pour surveiller les chantiers** ; Il s'agit de réduire les coûts ... au bénéfice de RFF.

Le choix politique de **ne pas donner les moyens financier et humains nécessaires à l'Infra SNCF** est cohérent avec celui de **développer les « Partenariats Publics Privés »**, c'est-à-dire la privatisation ... à laquelle la direction SNCF collabore activement par la création de filiales comme INEXIA.

**Nous ne cesserons de le répéter : il relève de la folie de vouloir imposer une recherche d'équilibre pour l'Infra. La sécurité ne doit pas être traitée financièrement !**

Puisque nous parlons de l'Infra, donc de la sécurité, il faut mettre en exergue cette nouvelle trouvaille de la « libéralisation » et de la bureaucratie européenne : **le paiement de 12 millions d'€ d'un droit de sécurité ferroviaire payé par la SNCF, suite à la création de l'Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire...**

réserve fixés par RFF, l'augmentation du droit de circulation imposé par RFF, la modification et l'ajouts de prestations complémentaires décidés par RFF.

**A en croire la direction, elle rechercherait un « rebond » pour le fret SNCF ... mais est-ce crédible avec des objectifs de -7,9% sur les produits, -7,4% en trafic, -0,8% en parcours, -6,5% des effectifs ?**

Les discours sur la volonté de transférer le fret routier vers le ferroviaire sont hypocrites : l'étude des mesures prises par les gouvernements successifs depuis de nombreuses années le confirme !

L'acceptation par les gouvernements français de la « libéralisation » du fret ferroviaire, son anticipation même par rapport à la date du 1<sup>er</sup> janvier 2007, amène par ailleurs la direction SNCF à **jouer le jeu dangereux du dumping social**, en mettant en avant les dangers d'une « concurrence » qu'on a créée pour cela, et qu'on invente même au sein du groupe SNCF avec VFLI.

Dernière chose sur le fret, nous citerons un extrait de l'intervention de notre délégation SUD-Rail il y a tout juste un an, lors de la présentation du budget 2006. Nous disions « *les objectifs de progression du trafic sont formidables : +8,4% par rapport au réalisé de 2005 ... Il faut être gonflé pour annoncer une telle progression*

## Matériel.

La direction entend **supprimer encore 301 emplois au Matériel**, tout en faisant face à un accroissement du programme de maintenance VFE et TER. Cela représente une **augmentation de la productivité**

## Traction.

La direction fait de grandes découvertes : « *la Traction doit faire face à une situation de fortes tensions concernant les effectifs* » ! Après les fortes diminutions de ces dernières années, la direction est contrainte d'augmenter le nombre d'agents en formation initiale.

## Transverses.

**Il faut souligner, une diminution sensible, et nettement supérieure à la moyenne, (- 2,9%) 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...

## Les aspects financiers.

La direction insiste sur la forte augmentation des charges « exogènes ». C'est un fait que nous annonçons et dénonçons depuis plusieurs années. **C'est le fruit de la création de RFF et de la libéralisation du « marché de l'énergie ».**

Ceci dit, sur l'énergie, que fait vraiment la direction pour consommer moins ? En matière d'énergie de traction, qui est la part la plus importante, elle avait **abandonné la**

*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%), avec le renforcement de la concurrence intra-modale, et avec la poursuite de la politique des transports en Europe basée sur le dumping social développé par le transport routier* ». **Oui, il fallait être gonflé, et M. Véron l'était, les résultats sont affligeants au regard de ces objectifs !**

Mais si M. Véron était gonflé, toutes celles et tous ceux qui ont pris la responsabilité de défendre son « plan » basé sur de telles sornettes l'étaient aussi, le sont aussi. **La direction peut toujours, ensuite, se demander pourquoi les cheminot-e-s ne lui font pas confiance ... avec de tels procédés, c'est sain de ne pas avoir confiance !**

**Aujourd'hui nous n'avons pas confiance dans le « rebond »** dans un contexte de diminution des moyens humains et matériels, d'envol des prix de l'énergie et des péages, d'apparition de nouvelles dépenses provoquées par l'existence de RFF...

**extrêmement importante : + 7%** à volume de production constant. Bref, là encore, ce sont les cheminot-e-s qui doivent payer !

La grève de décembre a sans doute accéléré la « prise de conscience » des patrons ...

Par contre **les effectifs sédentaires et logistique sont durement attaqués** : 378 suppressions, soit 7% du total.

D'autant que cela vient après un budget 2006 où cette baisse était déjà de 4,1% ! Le détail n'est pas fourni, mais toujours est-il que **284 emplois transverses sont directement menacés : externalisation de services ou de prestations, regroupement d'entités, vont donc se poursuivre.**

**formation des ADC à la conduite économique.** Quant à la grande vitesse (voir les projets à 350 km/h), elle est très coûteuse en énergie. Sur l'énergie dans les bâtiments, voici des années que la direction de l'immobilier est censée faire quelque chose; dans les faits, c'est du vent puisque dans de nombreux cas, on ne connaît pas la consommation par bâtiment. **Il manque souvent des compteurs divisionnaires et quand ils existent le manque de personnel fait qu'ils ne sont pas**

**relevés** ; les vieux bâtiments (ateliers en particulier) sont des gouffres mais, **l'absence de moyens pour les rénover ne permet pas d'améliorer la situation.**

**La réduction de la dette est essentiellement le fait de la vente des derniers « bijoux de famille »** (immobilier et la SHEM dont nous dénonçons encore une fois l'abandon !)

**Nous sommes très interrogatifs sur les prévisions de rentrées venant de RFF.** Comment celles-ci ne diminueraient-elles pas alors que l'essentiel de la gestion du patrimoine immobilier de RFF ne sera plus assuré par la SNCF, suite à l'appel d'offres monté dès le début pour écartier la SNCF ? Nous rappelons à ce propos **nos craintes sur les conséquences en terme de sécurité** car

## Des orientations à combattre !

La direction confirme sa volonté de mettre en avant le « Groupe ». Derrière ces propos neutres, qui pourraient même paraître optimistes, **c'est toujours la recherche du dumping social, de l'exploitation plus importante des salarié-e-s.** « Le Groupe », en Voyageurs ça signifie transférer des emplois de cheminot-e-s à statut vers EFFIA où règne la précarité du secteur privé, « le groupe », pour le Fret, ça veut dire transférer des emplois de cheminot-e-s à statut vers VFLI où polyvalence, conditions de travail et salaires sont à l'aune de ce qui s'impose dans le privé.

**L'ode à la concurrence est à pleurer ! Nous ne considérons pas que la « révolution libérale » présentée dans le préambule du budget soit inéluctable, quasiment un phénomène « naturel ».** Non, c'est une orientation politique, un système économique, et d'autres choix sont possibles.

On trouve une perle dans le 2<sup>ème</sup> paragraphe du préambule : « *d'autres entreprises que la SNCF... portent les valeurs du chemin de fer* ». Comme si un mode de transport, en soi, avait des valeurs ! Le chemin de fer a des avantages écologiques sur d'autres modes de transport, mais des valeurs... ! Derrière ces phrases creuses se cache une idéologie : il s'agit par de telles affirmations de combattre par exemple, en l'espèce, le service public ferroviaire qui lui est porteur de valeur...

## 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**

## Un budget inacceptable.

Pour SUD-Rail, le budget 2007 de la SNCF n'est pas acceptable. **Une nouvelle fois, l'emploi des cheminots, leurs salaires et leurs conditions de travail vont être mis à contribution.** 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.**

une partie de ces prestations confiées par RFF à des boîtes privées ont un lien avec la sécurité des circulations (exemple : les autorisations contre rémunération pour passer des canalisations sous les voies).

**Les économies annoncées sur les achats externes via la démarche « Talent » sont en partie fictives :** il y a économie à la signature, mais ensuite des avenants, des dépenses imprévues font fondre les économies, voire provoquent des surcoûts. **L'essentiel des économies obtenues provient de la baisse de la qualité ;** c'est particulièrement net dans les marchés de nettoyage où les « plans de progrès » Talent sont basés sur des réductions de prestations et de fréquences !

La notion d'entreprise intégrée est citée, certes, mais dans les faits, **chaque activité fonctionne de plus en plus en autonomie.** Ce n'est pas le jeu d'écriture comptable devant alléger les résultats de Fret qui contredira notre affirmation ; mais cela n'a rien à voir... mais confirme au passage que de telles opérations comptables sont possibles, alors que, lorsque nous les évoquons par exemple pour maintenir une péréquation entre toutes les activités, on nous expliquait que ce n'était plus possible !

**La désintégration de l'entreprise de service public se poursuit par des forces en interne (la gestion par activités, les filialisations) et des forces externes (RFF, Partenariats Publics/Privés, concurrence...).** La volonté d'aller plus loin dans « la clarté des lignes de management et dans la décentralisation des responsabilités » pourrait bien participer de ce processus. Une décentralisation au sein des tubes par activités, affaiblirait encore un peu le poids interne des directeurs de région qui nous ont été présentés l'an dernier comme les garants de l'intégration dans le cadre des évolutions des directions régionales. **Le social est réduit à sa plus simple expression.** La direction va se payer une « notation d'entreprise socialement responsable » fin 2007; franchement, **si elle veut avoir une idée sérieuse de son caractère social, ou a-social, il suffit de demander aux cheminot-e-s !**

**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 en retraite



rapport de synthèse dresse un constat d'échec sur la réorganisation de la production du Fret conséquence du plan Fret.

#### Au niveau du transport massif :

- Absence de coordination de l'ensemble.
- Remise en cause du rôle du CNO.
- Déficience des formations pour la généralisation du SI DEF.
- Dysfonctionnement du SI DEF.
- Qualité de saisie.

#### Au niveau du lotissement :

- Retour à une conception centralisée.
- Echec de la migration des flux du lotissement dans le SI DEF à la fin 2006.
- Préconisation de « faire fonctionner » le lotissement comme avant avec pour objectif le développement d'un projet international.

La fédération SUD-Rail n'est pas surprise par ce constat car il reprend dans ces grandes lignes, l'ensemble de nos critiques depuis la mise en place du Plan Veron. La direction de l'entreprise a pourtant été alertée par l'ensemble des organisations syndicales à tous les niveaux des instances représentatives (DP, CE, CCE, CPC) de ces dysfonctionnements.

À tous les échelons de l'entreprise, la réponse a toujours été la même : compétitivité et gain de productivité. Depuis la mise en oeuvre du Plan Fret, SUD-Rail n'a cessé de dénoncer une logique de réduction de l'offre et la mise en place d'un système de production, économe en effectif, mais très rigide et inadapté à la gestion des aléas en opérationnel. Sur le fond, il est manifeste que la direction n'entend pas changer de cap, le budget 2007 en témoigne avec la suppression de 751 emplois au Fret.

#### Le rapport Weibel :

Pour la fédération SUD-Rail, le rapport Weibel qui s'appuie sur les rapports évoqués précédemment représente une synthèse qui nous révèle les règles d'un véritable jeu de dupe qui se joue sur le dos des populations et des salarié(e)s du ferroviaire.

Ainsi, nous pouvons lire que le plan Fret 2004-2006 dit plan Véron était compris par les chargeurs sur les objectifs financiers et industriels (même quand il leur imposait un changement difficile en matière de prix ou d'organisation logistique) !!! Nous pourrions ajouter simplement : ce constat est d'ailleurs confirmé par les bons résultats et l'atteinte des objectifs de ce plan !!! Plus sérieusement, nous n'avons pas la naïveté de penser que les chargeurs ont adhéré massivement à ce plan, si tel était le cas, les résultats seraient là pour le prouver.

Un certain manque de cohérence entre un système de production conçu dans un autre contexte et les objectifs du plan ? C'est précisément ce que nombre d'entre nous vous ont dit alors même que ce plan n'avait pas débuté.

Le dernier point de la page 5 est édifiant : productivité des effectifs et activités gérés en propre par Fret SNCF, pression supplémentaire sur les charges et donc sur les effectifs et en dernier alinéa de la page cinq, un peu comme s'il s'agissait d'une conclusion, « *une qualité de service dégradée à partir du deuxième trimestre 2006 et une arrivée significative de la concurrence* ». Sans être cynique nous constatons que la dégradation du service dont nous avons tant souvent dénoncé les causes, correspond chronologiquement à l'ouverture à la concurrence du Fret ferroviaire. Si l'objectif était de créer les conditions propices à l'ouverture du marché c'est donc plutôt réussi.

Page 6, le rapport constate que le plan Véron aurait nécessité un délai plus long au vu des évolutions à mener alors que ce plan avait été présenté pour faire face en urgence à une situation. Pourtant le titre suivant de la page 6 est : une situation d'urgence appelant des réactions d'ampleur. Gageons qu'un rapport futur constatera le manque de délai au vu des évolutions à mener.

A la page 6 également, nous apprenons avec une certaine stupéfaction que ce constat s'effectue dans un environnement marqué par une agressivité PLUS FORTE QUE PREVUE de la concurrence intermodale et

intra modale. Pour la fédération SUD-Rail il s'agit là d'un véritable déni des relations de cause à effets entre les conséquences du plan Véron et l'impact sur le développement des autres modes de transports et particulièrement de la route.

Dans un système orienté vers la libéralisation, les centaines de milliers de camions jetés sur les routes, conséquence du plan Véron, ont évidemment favorisé le développement des entreprises de transports routiers, ont permis d'en assurer leur pérennité économique leur donnant ainsi des marges de manœuvre qui ne pouvait que favoriser leur agressivité en terme de concurrence. On voudrait nous faire croire aujourd'hui que cette agressivité n'était pas prévue alors qu'elle prend naissance précisément dans la réduction des trafics Fret SNCF orchestrées par le plan.

Pour la fédération SUD-Rail, nous voyons dans ce constat la preuve que seule une véritable politique en matière de gestion des transports et de questionnement sur les véritables nécessités des transports permettrait de modifier le paysage actuel dans ce domaine.

A la fin de la page 6, nous apprenons que le gouvernement, voire les chargeurs, devront créer un environnement favorable à une telle évolution. Nous considérons que le gouvernement a appliqué avec zèle certains aspects de la politique européenne : (Création de RFF alors qu'une séparation comptable suffisait, ouverture anticipé à la concurrence du Fret ferroviaire) Quant aux chargeurs, nous avons vu précédemment qu'ils avaient parfaitement compris les objectifs du plan Véron ils comprendront donc sans doute avec la même perspicacité les nouveaux objectifs de Fret SNCF !!!

Page 8 : nous ne reviendrons pas sur la non-prévision des prises de part de marché part le mode routier. Sur l'agressivité des nouveaux entrants, il est précisé qu'il est important que cette agressivité sur les coûts ne se fasse pas en bradant la sécurité. La fédération SUD-Rail considère que seules les réglementations développées à la SNCF dans le cadre d'une entreprise publique intégrée sont garantes des hauts niveaux de sécurité requis dans le domaine des transports ferroviaires.

Les nouveaux entrants devraient tous être soumis à ces règles ne serait-ce que par simple respect du principe de précaution. Or, ce principe n'étant pas appliqué, ce sont les conditions dans lesquelles exercent ces entreprises qui vont conditionner une partie des évolutions voulues par la direction SNCF pour répondre justement à l'agressivité des nouveaux entrants en terme de concurrence. Comme le précise ce constat, la situation d'urgence appelle des réactions d'ampleur. Pour notre part, nous dénonçons cette situation qui nous paraît désastreuse pour le maintien des niveaux de sécurité.

Page 9 : nous considérons que le modèle historique de coopération entre entreprises ferroviaires n'est pas incompatible avec le fait qu'un utilisateur puisse par exemple avoir un interlocuteur responsabilisé de bout en bout : cela nécessiterait de développer le système dans ce sens. Ca n'est pas ce qui a été décidé politiquement : à la coopération, à l'entente, aux accords, les technocrates européens et les lobbys des transports préfèrent les conquêtes, la mise en concurrence, les défis, la guerre économique ; et comme cela est dit dans le dernier point de cette page concernant l'engagement des équipes « il y va de notre honneur !!! » Dans cette guerre économique, les perdants sont les salarié(e)s des entreprises de transports ; ce sont eux qui subissent les dégradations des conditions de travail, les pertes de pouvoir d'achat.

Page 10 : le rapport évoque le trop grand nombre de contraintes internes sans pour autant en préciser leur nature. Pourquoi les contraintes évoquées ne font-elles pas l'objet d'une énumération et d'une analyse fine ? 10% des moyens humains nécessaires à la production du Fret sont en responsabilité directe contrairement aux opérateurs historiques obtenant de bons résultats : là encore aucune explication. Le dernier point de cette page évoque ce que nous appelons et dénonçons comme étant la désorganisation du Fret SNCF liée au plan Véron.

**Concernant les préconisations de ce rapport :**

Page 12 : « *développer une stratégie de croissance* » , ans doute allez vous nous expliquer que c'est possible dans l'urgence avec 751 postes supprimés en 2007.

Page 14 : « *la dimension internationale est vitale pour y gagner de nouvelles parts de marchés ... nos collègues salarié(e)s des entreprises ferroviaires dans les pays voisins n'ont qu'à bien se tenir !!!* Pour autant, nous savons qu'ils ont à faire à des directions qui leurs tiennent le même discours.

### Responsabiliser Fret SNCF :

Réaliser un saut de compétitivité pour parvenir au niveau de performances de ses concurrents :  
Ainsi le Fret SNCF doit disposer de ces ressources propres (conduite et exploitation), les métiers doivent évoluer notamment la poly compétence aux interfaces sol/bord.

Pour la fédération SUD-Rail ces résolutions prouvent encore une fois que les règles sont désormais imposées par les nouveaux entrants là où ce sont celles en vigueur dans l'entreprise publique SNCF qui devraient s'imposer pour des questions évidentes de sécurité.

### Sur l'environnement du Fret ferroviaire :

Pour la fédération SUD-Rail, le contenu de la dernière page reprend une série de vœux dont nous connaissons les limites dans un système visant à maintenir artificiellement les coûts des transports à minima pour les entreprises et à faire payer les charges externes par les populations.

- L'Eurovignette est une idée qui date de plusieurs décennies et qui ne constitue toujours qu'un vague projet.
- Concernant le 44 tonnes, il semble aujourd'hui que le lobby routier soit en passe d'obtenir l'autorisation.
- Concernant l'Etat, le rapport préconise un retour à un système subventionné pour les trafics non rentables de wagons isolés, ce qui est complètement interdit par les règles européennes.
- Les discussions permettant de définir un cadre social harmonisé entre les entreprises ferroviaires auraient du se faire en préalable de l'ouverture à la concurrence. Ces discussions commencent à peine alors que dans le même temps, les entreprises privées captent des marchés en s'appuyant notamment sur les différences de réglementations sociales. Nous rappelons également que l'organisation patronale qui défend les intérêts de ces entreprises représente également la SNCF.

La fédération SUD-Rail considère que la politique de développement du Fret ferroviaire donne actuellement lieu à un véritable jeu de dupe qui se pratique sur le dos des populations et des salarié(e)s du ferroviaire.

La SNCF en tant qu'entreprise publique de transports est soumise comme avant elle d'autres entreprises publiques au double jeu qui consiste à se développer dans un environnement concurrentiel tout en laissant la place à ses concurrents.

A ce jeu personne ne gagne : les conditions sociales régressent partout et les pouvoirs publics se privent de ressources. Ce n'est pas le contenu de ce même rapport, ni les dispositions prises par l'entreprise pour le Fret dans le budget 2007 qui nous convaincront du contraire.