

C.A...VOUS!

JOURNAL D'INFORMATION DES ELUS CA

INTERCITES : Des orientations pour organiser la filialisation !

Les trains d'équilibre du territoire, c'est 80 trains quotidien, répartis sur 7 lignes de jour et 3 lignes de nuit. 1809 cheminots travaillent pour cette activité de plus en plus spécialisée. Le chiffre d'affaires d'Intercités est de 425 millions d'euros. L'ensemble des lignes TET étant déficitaires, celles-ci sont subventionnées par l'Etat via une convention. Or une bonne partie de cette subvention vient d'une taxe CST/TREF payée ... par la SNCF. En gros la SNCF subventionne... les trains SNCF.

SUD-Rail demande la fin de cette taxe absurde, qui, si une entreprise privée récupère l'exploitation d'une ligne TET, conduirait la SNCF à subventionner ses propres concurrents.

L'Etat est l'autorité organisatrice des trains Intercités. Un avenant a été proposé au CA de la SNCF pour l'année 2021, en attendant une nouvelle et dernière convention pour 2022-2023. **En effet à partir de décembre 2023, la future convention entre l'Etat et Intercités s'achèvera au profit d'appels d'offres obligatoires pour chacune des lignes.** Nous pouvons donc espérer que d'ici décembre 2023, date à laquelle les appels d'offres seront devenus obligatoires, il n'y ait pas d'autres appels d'offres sur Intercités.

Il faut rappeler que derrière tous les grands discours sur l'ouverture à la concurrence, il y a la réalité. Faute de concurrents, **l'appel d'offres des trains Nantes/Lyon et Nantes/Bordeaux a été un échec pour l'Etat.**

L'Etat qui avait la possibilité de faire un appel d'offres ne l'a pas fait pour les lignes de nuit Paris/Nice et Paris/Tarbes. La perspective d'une nouvelle déconvenue, notamment en raison des investissements à réaliser ne sont pas étrangers

à ce choix : c'est plus facile de faire financer par la SNCF avant de privatiser.

Pour 2021 et 2022-2023, de grands chantiers sont attendus :

- **Lancement de la filiale 100% SNCF Oslo.** Des trains Low-cost se positionneront sur l'axe Paris /Lyon/Marseille en 2022 et Paris/ Bordeaux/ Nantes/ Rennes et Lyon/ Nice en 2023. **Les cheminots seront détachés dans cette filiale, avec une réglementation du travail au rabais.** Nul doute que la SNCF prépare à moyen terme le transfert de l'ensemble de l'activité Intercités dans cette filiale
- L'Etat a demandé à la SNCF de lancer une ligne de nuit Paris/Tarbes en décembre 2021 et 2 lignes de jour Metz/Lyon/Grenoble et Lyon/Toulouse en 2022. A/R supplémentaire Nantes/Bordeaux en 2022 et Nantes/Lyon en 2023. Retour à 10 A/R PALITO en 2023... Ce sera encore à la SNCF de supporter les investissements pour ces lancements avant de lancer les appels d'offres ! En outre, la question de la propriété du matériel est posée, car si aujourd'hui le matériel financé par l'Etat, est utilisé et réparé dans les ateliers de la SNCF, l'ouverture à la concurrence va bousculer ce modèle économique.

Les trains intercités sont au cœur du service public ferroviaire. Aucun de ces trains n'est rentable, par contre ils assurent le maillage du territoire et maintiennent la possibilité d'un transport collectif écologique. Il faut donc que l'Etat prenne enfin ses responsabilités, d'abord en annulant la taxe CST/TREF, mais aussi en prenant à son compte, comme il l'a fait au fret, le coût des sillons. Les sillons pèsent encore pour 17% dans les charges des TET.

Pour SUD-Rail il ne peut y avoir de politique écologique sans développement des trains Intercités.

PLAN STRATEGIQUE VOYAGES 2030 ... SOUS LE SIGNE DE L'ATTRITION !

SNCF Voyages est l'une des activités de SNCF Voyageurs. Celle-ci regroupe les activités TGV et Intercités.

Malgré les grandes déclarations de l'Etat et du président de la SNCF sur la nécessité de faire passer la part du train de 10% dans les transports à 20% en 2030, on ne peut pas dire que c'est l'orientation proposé à Voyages qui va contribuer à ce report modal.

Un point sur la concurrence des TGV:



Le marché des TGV est ouvert à la concurrence depuis décembre 2020. La société Thello, filiale de Trenitalia va lancer 5 A/R TGV (2 A/R Paris/ Milan et 3 A/R Paris/Lyon) cet automne. La RENFE devrait, elle, faire circuler ses premiers trains en 2023. La DB ne devrait pas arriver avant 2030.

Evidemment ces compagnies se positionnent sur l'axe Sud-Est, c'est-à-dire l'axe le plus rentable des TGV. Elles laissent la SNCF exploiter seule les lignes TGV non-rentables. **Dès 2018, SUD-Rail alertait sur ce scénario alors qu'aujourd'hui 6 lignes TGV sur 10 ne sont pas rentables.**

Le modèle économique de péréquation qui faisait que les lignes rentables finançaient les lignes non-rentables va donc être fortement perturbé par l'arrivée

de la concurrence. Il est donc impératif que l'Etat revoie sa copie, notamment en réduisant drastiquement le prix des sillons, au risque de voir la SNCF supprimer une à une les lignes TGV, remettant en question la politique de cohésion et de continuité territoriale. En conclusion, **l'une des premières conséquences de l'ouverture à la concurrence des TGV va être ...une baisse de l'offre TGV ! Merci la loi ferroviaire !**

Plan stratégique Voyages, partie TGV.

- **Suppression des dessertes TGV Lille/Mulhouse et Nancy/Lyon.**
- **Réduction de l'offre TGV sur quasiment tous les axes, afin de se concentrer uniquement sur les offres les plus rentables.**
- **Augmentation de l'offre Ouigo.**
- **Réduction de la flotte TGV de 370 rames à 300 en 2030.** Cela fera passer l'utilisation des rames de 450.000Km/An aujourd'hui à 500.000 km/an.
- **Baisse de l'effectif TGV de 15.500 cheminots aujourd'hui à 13.000 en 2030.** Cela passera par une refonte du modèle managérial à la traction, un développement de la polyvalence relation client au sol. La suppression de toujours plus de guichets dans les gares et ce, malgré l'intervention de la défenseuse des droits sur le sujet.

Par ailleurs deux nouvelles orientations nous ont tout particulièrement interpellés lors de ce CA :

· **D'abord la volonté de faire payer aux autres SA SNCF les FC des agents empruntant les TGV.** On voit bien que certains ne vivent plus dans la même entreprise, avec la volonté de SNCF Voyages de faire payer aux autres activités, les FC de leurs agents empruntant les TGV.

· **Les premières réflexions sur la création d'une ROSCO pour le matériel TGV.** Si ce sujet a été repoussé en 2024, il devrait rapidement revenir sur le devant de la scène. Aujourd'hui la SNCF possède ses propres TGV, c'est d'ailleurs ce qui empêche, en partie l'arrivée des concurrents. Ceux-ci n'attendent qu'une seule chose : que la SNCF puisse leur louer le matériel TGV. Une ROSCO ferait perdre à la SNCF la maîtrise de son matériel, qui serait loué comme les locomotives du fret via Akiem. **Les 5 ateliers TGV seraient donc transférés dans cette future filiale de la SNCF.** SUD-Rail est en totale opposition sur la création des ROSCO afin de s'occuper du parc TGV. A la fois cela entrainerait le transfert de milliers d'agents du matériel TGV dans une filiale de la SNCF. Mais aussi car c'est la meilleure façon d'aider les concurrents à s'installer sur le marché.

**Si le plan stratégique n'a aucune ambition en matière de report modal,
Il prépare bien la privatisation du TGV !**

RELANCE DU FRET FERROVIAIRE ...

ENCORE UN PLAN !

Le ministère des transports vient de sortir un rapport stratégique national pour le développement du fret ferroviaire.

L'objectif est ambitieux car il fixe l'augmentation de la part du ferroviaire dans le Fret de 9% en 2019 à 18% en 2030, soit le double en 10 ans. Il part d'un constat enfin lucide sur l'ouverture à la concurrence du fret. « *Cette libéralisation du fret ferroviaire a souffert d'un accompagnement insuffisant au niveau européen. Cette vision trop restreinte, a contribué à l'affaiblissement des acteurs du marché plutôt qu'à la constitution d'acteurs européens robustes, ce qui aurait sans doute permis au secteur de mieux résister face à la concurrence de la route* ».

Quel aveu d'échec pour l'ouverture à la concurrence du Fret et par conséquent pour les tenants de ce choix politique. Cette orientation a contribué à l'affaiblissement des opérateurs ferroviaires. Nous ne l'aurions pas écrit autrement.

Face à ce constat d'échec, le gouvernement va proposer plusieurs mesures pour doubler la part du Fret dans les transports de marchandises : **Mise en œuvre de la géolocalisation des trains. Création d'un écolabel pour les transports par train et bateau. Prise en charge par l'Etat d'une partie de la redevance de circulation** (En effet au deuxième semestre 2020, l'Etat a pris en charge 100% des sillons des opérateurs de Fret, soit l'équivalent de 63 millions d'euros. Cette mesure a été prolongée en 2021 à hauteur de 70%, soit 170 millions d'euros. Il s'agirait aujourd'hui de pérenniser cette mesure).

Prolongation du dispositif d'aide aux wagons isolés et au transport combiné. Augmentation du financement de la rénovation des lignes capillaires Fret en 2021 et 2022 en mobilisant une enveloppe dans le cadre du plan de relance, sont plutôt des mesures qui, même si elles restent insuffisantes, vont plutôt dans le bon sens.

Mais d'autres sont particulièrement inquiétantes :

- Le développement d'un outil informatique pour simplifier les connaissances de lignes est une dérive dangereuse. **Vouloir le substituer aux études de ligne sur le terrain est une dérive majeure.**
- **Procéder à une comparaison européenne des règles de sécurité ferroviaires des grands réseaux, afin d'actualiser les procédures en cas de différences significatives.** C'est clairement un nivellement par le bas de nos règles de sécurité qui est suggéré dans ce thème.
- Rationaliser la formation des conducteurs et développement d'une filière de formation inter-entreprise.
- **Demander une plus grande polyvalence des agents de production.**

Si pour les opérateurs ferroviaires le tapis rouge est dressé, pour les salariés, le gouvernement veut rogner sur la formation des agents, augmenter leur polyvalence, tout en rabaisant les conditions de sécurité des circulations ferroviaires. **C'est donc à nouveau les salariés comme la sécurité qui seront les grands perdants de ce futur plan Fret.**

Gares et Connexion ... l'Etat se défause !

Gares et Connexions est gestionnaire des 3017 gares de France. Créée en 2010, G&C est depuis le 1^{er} janvier 2020 une filiale de la SA Réseau. G&C a également repris la gestion des quais des gares. **Mais le propriétaire des gares reste l'Etat.** G&C doit faire face à une montagne de travaux :

- Investissement dans les travaux de mise en accessibilité des gares.
- Investissement dans la restauration des gares qui pour 40 d'entre elles sont classées monuments historiques.
- Investissements dans les grandes gares pour les transformer en immense centre commercial.

Pour faire face à tous ces investissements G&C a plusieurs leviers de ressources. Les péages des trains, les concessions payées par les magasins et enfin les loyers payés par les autres activités SNCF. L'Etat participe à hauteur de 32 millions d'euros dans ces investissements, soit 10 fois moins que l'état fédéral Allemand pour la DB.

Voilà pourquoi G&C est obligée de trouver des leviers plus ou moins fumeux afin d'assurer tous ces travaux.

- **Multiplication des magasins dans les gares,** au point qu'il est aujourd'hui plus facile de se couper les cheveux en gare que d'acheter un billet à un guichet.
- **Augmentation des péages pour les trains,** de l'ordre de 1.5% par an.

· **Des partenariats avec des entreprises privées,** comme à la gare du Nord, mais dont les montages financiers sont complètement bancals.

Une fois n'est pas coutume SUD-Rail est en accord avec l'une des conclusions du rapport de la cour des comptes sorti en avril 2021. « **Il est ainsi crucial que l'Etat assume enfin ses responsabilités à l'égard du réseau des gares. Aujourd'hui, l'Etat ne prend pas en charge le financement d'obligations dont il est pourtant responsable, pour un patrimoine qui lui appartient et dont Gares& Connexions n'est qu'affectataire. Cette carence de l'Etat concerne autant les obligations imposées par le législateur, comme la mise en accessibilité des gares, que celles découlant de la politique patrimoniale et culturelle de l'Etat, devenues surdimensionnées par rapport aux besoins de l'activité ferroviaire.** »

En revanche, s'il est une des conclusions que SUD-Rail ne partage pas c'est la proposition des sages de la rue Cambon « **d'ouvrir à terme aux régions l'option d'un transfert de propriété des gares d'intérêt régional et local affectées au seul trafic régional conventionné** »

Ces gares ne représentent pas moins de 2600 gares parmi les 3017 dont Gares & Connexions à la gestion !

SNCF « RE », assurances et optimisation fiscale !

Une captive d'assurance est une société filiale, créée par l'entreprise qui permet de prendre en charge des risques que ne veulent pas couvrir les assureurs traditionnels réduisant au passage son coût. SNCF a sa propre captive de réassurance nommé **SNCF "re"**

En France plusieurs professionnels dans le domaine des assurances existent, pourtant SNCF a fait le choix d'expatrier sa captive vers un autre pays de l'union européenne connu pour pratiquer des montages financiers de haut niveau connus sous le nom d'optimisation fiscale !

En effet, la domiciliation au Luxembourg n'est pas un hasard, car ce pays offre un avantage fiscal considérable avec un taux d'imposition sur les sociétés, inférieur à celui pratiqué en France qui est de 24,41 % contre 17 % au Luxembourg.

Aujourd'hui dans le contexte présenté comme en tension et afin de faire face à l'explosion des primes dans le domaine des assurances le Groupe SNCF a recapitalisé SNCF "re" en 2020.

Il faut dire que le taux d'imposition plus favorable au Luxembourg permet une déduction fiscale des primes payées par les différentes filiales du groupe à la captive **SNCF "re"**

Autrement dit cette filiale permet à la SNCF d'alléger le montant de son impôt en France bel exemple de solidarité !

Sous-traitance et externalisation...

SNCF persiste et signe !

Dans le cadre du renouvellement des contrats de sécurité et incendie, SNCF Transilien continue de confier la surveillance de ses gares, technicentres et sites de garage de rames à des sociétés privées en lieu et place des prestations réalisées historiquement par des cheminots.

Nous parlons bien là de sous-traitance directe aux entreprises privées, de métiers qui à terme pourraient disparaître à la SNCF. Ces missions autrefois réservées aux seuls agents SUGE et autres cheminots voient années après années leurs tâches toujours plus externalisées. Cette politique conduit bien souvent à des conséquences désastreuses comme l'explosion des coûts, la perte de compétences due à la politique de l'entreprise, le déficit d'embauches, la formation allégée, l'impact sur la santé et sécurité au travail, l'impact sur la sécurité des circulations et plus particulièrement concernant ces activités le risque de prêt de main d'œuvre illicite pour lequel la SNCF a été condamnée encore récemment avec sa filiale Itirémia.

Ceci n'est pas sans rappeler l'exploitation de 150 maîtres-chiens en 2009 employés illégalement par un sous-traitant de la SNCF, Vigimark, pour assurer la sécurité dans les gares parisiennes !

Une stratégie de démantèlement à tous les étages, ce choix SUD Rail l'a toujours combattu et continuera à le faire.

Aujourd'hui le renouvellement de contrat concerne les lignes B&K, H, D&R, L&A, J, Technicentre de Paris Saint Lazare, Ligne C et Technicentre les Ardoines, Ligne N&U et Technicentre Trappes Et Montrouge enfin Ligne E&P, T4 et Technicentre Paris-Est réparti en 9 Lots pour un total de 255,2 M€.

Le joli pactole se verra partagé par 6 prestataires réparti comme suit :

Lot 1 et 2 Lancry protection sécurité, Lot 3 sécurité protection, Lot 4 Octopus sécurité, Lot 5 et 9 Challancin, Lot 6 ABAX, Lot 7 et 8 Octopus sécurité.

Pour SUD-Rail, pas la peine de réfléchir bien longtemps... Externaliser permet à Transilien SNCF de se passer d'une masse salariale qu'elle devrait payer dignement alors que la sous-traitance au rabais lui coûte beaucoup moins cher en plaçant par la même occasion d'autres salariés en situation de précarité salariale

Un seul gagnant LE PATRONAT !!



Vos élu-es SUD-Rail:

Indiana AFER-BELLINI au CA Réseau

Jean-Philippe PETITOT au CA Voyageurs

Fabien VILLEDIEU au CA SNCF

