

Sommaire :

■ Graves attaques contre l'administrateur SUD-Rail ■ Projet de loi ferroviaire et directives européennes ■ Fret SNCF : le recul se poursuit ! ■ Comptes 2013 de l'EPIC SNCF ■ Régularité : des résultats bien insuffisants en 2013 ■ Prolongation d'EOLE à l'ouest ■ La maintenance ou le transport : faut-il choisir ? ■ A quoi jouent les Conseils régionaux ? ■ A quoi jouent les élu-es de gauche en Ile-de-France ? ■ Conventions avec RFF pour l'entretien du réseau ■ Marchés informatiques : pourquoi la sous-traitance ? ■ TET, TER ■ La Commission européenne s'attaque aux EPIC ■ Nettoyage du matériel roulant à Paris Est ■ Annonces des circulations ferroviaires lors de travaux.

Graves attaques contre l'administrateur SUD-Rail

Fin février, des dirigeant-es de la SNCF s'en sont pris à l'administrateur SUD-Rail. Nous publions en pages centrales le courrier adressé par notre Union syndicale Solidaires à Guillaume Pépy, suite à ce fait. Plus d'un mois après, le Président de la SNCF n'a pas répondu. Par contre, il a imposé de nouvelles dispositions au sein du C.A. rendant encore plus difficile l'exercice du mandat des administrateurs-trices représentant les salarié-es ; c'est ainsi, que certains documents ne sont plus communiqués mais doivent être demandés un par un, ou encore que les documents relatifs au Comité des Marchés ne peuvent être imprimés ! Cette évolution et les pressions sur l'administrateur SUD-Rail sont inacceptables.

Projet de loi ferroviaire et directives européennes

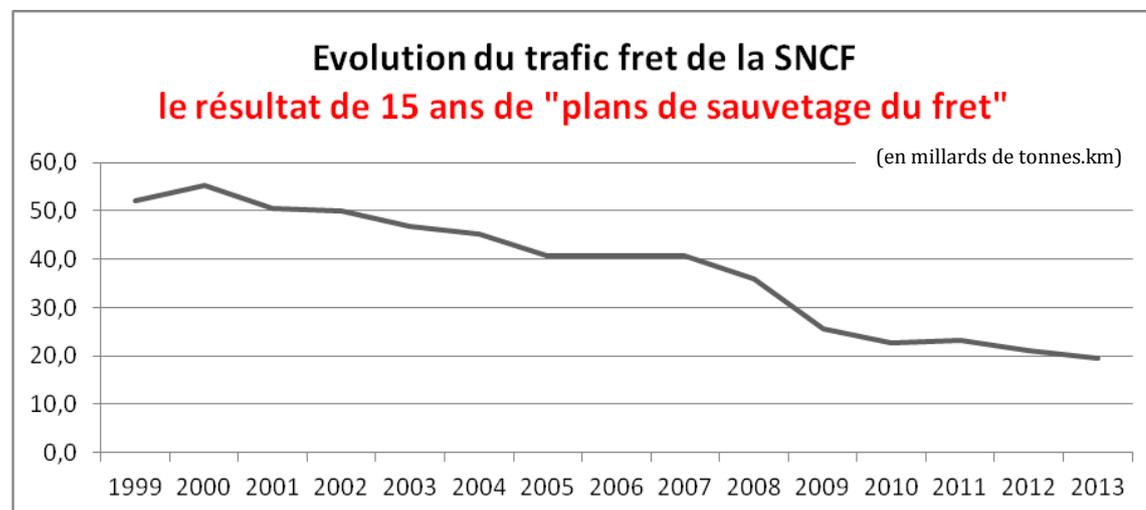


La direction SNCF communique beaucoup sur l'appui qu'apporterait le projet de quatrième paquet ferroviaire adopté par le Parlement européen fin février au projet de loi organisant le système ferroviaire français autour de trois Etablissements Publics Industriels et Commerciaux (EPIC).

En réalité, les textes adoptés par le Parlement confortent ce que SUD-Rail explique depuis des mois : **l'organisation en un seul EPIC est tout à fait compatible, seules les deux « fonctions essentielles » (qui sont limitativement définies) doivent être externalisées (et nous considérons qu'elles sont du domaine de compétence de l'Etat).**

Par ailleurs, le processus législatif européen (première lecture, deuxième lecture, conciliation entre le Parlement et le Conseil des ministres) n'aboutira pas avant 2016 ; contrairement aux mensonges véhiculés, il n'y a nulle urgence à voter la loi ferroviaire française au regard d'une adoption imminente du quatrième paquet ferroviaire européen.

Fret SNCF : le recul se poursuit !



Avec 19,5 milliards de tonnes.km en 2013, **la chute du trafic ferroviaire de fret de la SNCF s'est poursuivie** :
-16% pour le trafic de wagons isolés,
-4% pour les trains massifs,
-7% au total

Dans le même temps, le trafic de VFLI a progressé de 18%.

Il est vrai que Fret SNCF n'est désormais qu'une partie marginale d'un « Pôle Transport Marchandises et Multimodal », lui-même minoritaire au sein de SNCF-GEODIS, dont 46% du chiffre d'affaires est réalisé ailleurs qu'en France (Europe, Amériques, Asie).

Les comptes 2013 de l'EPIC SNCF

Comme ces dernières années, l'administrateur SUD-Rail n'a eu connaissance du dossier d'environ 300 pages qu'en début de séance du Conseil d'Administration. Dans ces conditions, l'administrateur SUD-Rail s'est abstenu lors du vote. **Les comptes 2013 de l'entreprise ont été approuvés par l'ensemble des autres membres du C.A.**

D'année en année, les documents comportent de plus en plus d'éléments financiers détaillant une multitude d'opérations financières, de moins en moins d'éléments sur les trafics et les productions. Voici néanmoins quelques indicateurs mesurant l'évolution de l'Etablissement Public Industriel et Commercial SNCF en 2013. Les sommes sont en millions d'euros (M€).

La part des « charges de personnel » de l'Etablissement Public, Industriel et Commercial (EPIC) SNCF ne représente plus que **45% du chiffre d'affaires en 2013** ; elle était de 46,4% en 2010, de 51,3% en 2000 et de **78,5% en 1980**. C'est la conséquence de la baisse continue des effectifs, des accords salariaux au rabais, de la productivité croissante exigée des cheminot-es. C'est l'aveu comptable de l'exploitation du personnel (exécution, maîtrise, cadres) : il y a de moins en moins de cheminots et cheminotes, pressuré-es sans cesse davantage.

Chiffre d'affaires : 20 352 M€ (+ 1 %). Dans les activités, il s'élève à :

- **5 814 M€ (+ 0 %)** à **SNCF Voyages**, du fait d'un « contexte dégradé » que ne compense pas la contribution de l'État pour les TET, trains d'aménagement du territoire (convention de 2011 pour 3 ans qui contribue à hauteur de 312 M€ au maintien des 38 liaisons et subvention pour le renouvellement du parc de 510 M€) ;
- **7 547 M€ (+ 0,3 %)** à **SNCF Proximités**, par l'augmentation des tarifs du TER, l'indexation de la contribution du STIF ;
- **267 M€ (+ 8,8 %)** à **Gares & connexions**, par l'augmentation des tarifs des prestations et des redevances des concessions ; la transformation de certaines gares en quasi centres commerciaux explique l'évolution.
- **5 200 M€ (+ 4,2 %)** à **Infra**, du fait des travaux, notamment en Ile-de-France, et de la nouvelle convention d'entretien du réseau s'élevant à 2 300 M€, rendue obligatoire après le constat de la dégradation forte du réseau ;
- **1 003 M€ (- 4,7 %)** à **Fret SNCF, dont 916 M€ de produits du trafic**. L'organisation de la baisse des trafics continue ; **le chiffre d'affaires fret de l'EPIC SNCF ne représente plus que le dixième environ de celui de la branche SNCF-Géodis (9 141 M€)** : cette branche est devenue une entreprise dont l'activité essentielle est la logistique et le transport routiers sous statut privé, avec une activité marginale, et décroissante, dans le transport ferroviaire public.
- **520 M€ (+ 0,8 %)** à **Fonctions communes**.

Achats et « charges » : 10 191 M€ (+ 3,6 %). La forte augmentation résulte, pour près du tiers, de la hausse des péages de 3% (la baisse du trafic a en partie compensé une hausse des barèmes de 4,3 %).

Dépenses de personnel : 9 153 M€ (+ 1,45 %) : la baisse des effectifs et la faible évolution du « coût moyen par agent » (essentiellement liée à l'ancienneté et non aux augmentations générales) explique cette modeste évolution. A noter que les cheminot-es ont acquis 25,9 millions d'heures de Droit Individuel à Formation mais que 19 millions n'ont pas été prises.

Impôts : 904 M€ (- 3,8 %). Ils baissent dans une période de cadeaux du gouvernement aux patrons : la SNCF paie 18 M€ de moins de taxe professionnelle et 45 M€ de moins pour la Contribution de Solidarité Territoriale. **L'impôt sur les résultats rapporte 165 M€.** La SNCF bénéficie du cadeau du gouvernement aux entreprises, sans aucune contrepartie, soit 160 M€ de CICE (crédit d'impôt compétitivité emploi). Elle applique aussi un dispositif permettant aux Groupes de diminuer leurs impôts, en intégrant fiscalement leurs filiales détenues à plus de 95 %. Ainsi, les 252 filiales concernées dans le groupe SNCF versent à la maison mère une somme équivalente à la charge d'impôt qu'elles auraient supportée en l'absence d'intégration, le total reçu par la SNCF s'élève à 128 M€ (contre 109 en 2012).

Les résultats présentés pour 2013 sont négatifs. Mais ceci résulte de procédures comptables qui ne correspondent pas à des mouvements financiers réels : les matériels et installations SNCF entrent dans les comptes pour un montant en partie fictif. Ainsi le matériel TGV perd 1 423 M€ en valeur (le total cumulé avec les années précédentes représente 1 823 M€) parce que l'activité TGV est moins rentable (augmentation des péages, concurrence des avions bas-coûts, investissements importants, nouvelles dessertes moins rentables). De même, sont provisionnées des « dépenses de personnel » (en activité et en retraite) qui ne seront versées que les années suivantes. Les produits financiers de la convention STIF disparaissent, puisque cette somme a été transformée en titres et vendue à des institutions financières.

Régularité : des résultats bien insuffisants en 2013

Voyages, TER et Transilien affichent des résultats moins bons qu'en 2012. Pour les TGV, les « grands retards » (plus d'une heure, plus de deux heures, plus de trois heures) sont tous plus élevés que l'année passée. La grande majorité des Régions a des résultats dégradés. La situation est similaire pour les lignes d'Ile-de-France. **Les causes dues à l'infrastructure progressent.** Le vieillissement des installations et l'insuffisance de la maintenance ne sont pas des nouveautés. Certes, des « plans d'action » sont décidés par la direction SNCF, mais d'une part il est dramatique de devoir attendre des accidents mortels comme celui de Brétigny pour cela (Vigirail), d'autre part il serait utile de faire des bilans sur le long terme (les 12 lignes sensibles de 2010).

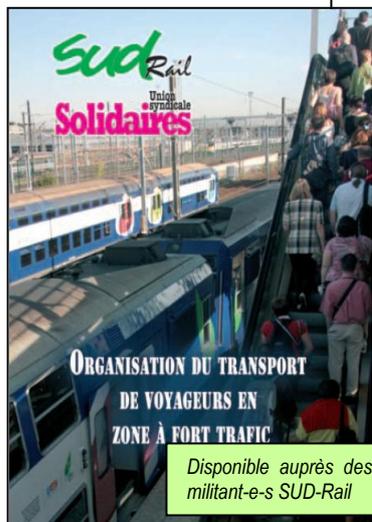
Les plans d'actions permettent des améliorations ponctuelles mais ne traitent pas les insuffisances d'infrastructure, les investissements non réalisés, les choix politiques affaiblissant le service public.

Prolongation d'EOLE à l'ouest

Le prolongement du RER E à l'ouest consiste à réaménager la ligne existante entre La Défense et Mantes-la-Jolie, sur une longueur de 47 kilomètres, et à percer un nouveau tunnel entre La Défense et Haussmann Saint-Lazare, actuel terminus du RER E. Le projet s'accompagne de la création de **3 nouvelles gares (Porte Maillot, La Défense et Nanterre)**. Les premiers travaux sont prévus en 2015, la mise en service du prolongement du RER E jusqu'à Nanterre-la-Folie (avec desserte de La Défense) est prévue d'ici fin 2020, la **mise en service complète jusqu'à Mantes-la-Jolie étant prévue fin 2022**.

L'administrateur SUD-Rail a voté pour la présentation par la SNCF de l'avant-projet au conseil du STIF.

Un nouveau système d'exploitation en zone dense (projet NExTEO), envisagé entre Rosa Parks et Nanterre, doit permettre une exploitation de 22 trains par heure et par sens, avec un débit pouvant atteindre 28 trains. Dans la partie souterraine du RER E la rame serait prise en charge par l'informatique : au lieu d'un Agent de Conduite qui adapte la vitesse en fonction de la signalisation, la vitesse des trains serait régulée automatiquement.



SOMMAIRE	PRÉAMBULE	P2
	I - UNE GESTION ÉCLATÉE	P4
	<ul style="list-style-type: none"> ● SNCF / RFF ● La gestion de la SNCF par activité 	
	II - INFRASTRUCTURE	P6
	<ul style="list-style-type: none"> ● THOR ou le logiciel à fabriquer des trains en retard ● Un réseau vieillissant ● Les installations fixes, service commercial ● Les structures et équipements des gares <ol style="list-style-type: none"> 1. Installations facilitant le transit des usagers 2. Personnel sur les quais 3. Accès aux trains facilité aux personnes à mobilité réduite 	
	III - MATÉRIEL	P11
	<ul style="list-style-type: none"> ● Un parc trop disparate ● Les limites du projet Plateformes Logistiques Industrielles ● Un suivi plus global ● Le confort des rames 	
	IV - NETTOYAGE	p13
	V - SÛRETÉ	p14
	<ul style="list-style-type: none"> ● La Surveillance Générale ● Un état des lieux devenu nécessaire ● La sécurisation des emprises 	
VI - ORGANISATION DE LA PRODUCTION	p16	
<ul style="list-style-type: none"> ● Le décalage entre le travail prescrit et le travail réel augmente ● La qualité se dégrade ● Les collectifs de travail sont fragilisés voire détruits ● Les conditions de travail 		
VII - L'ÉQUIPEMENT À AGENT SEUL	p22	
VIII - PROCÉDURES RÉGLEMENTAIRES	p25	
IX - PARTICULARITÉS IDF	p27	
<ul style="list-style-type: none"> ● Le FRET en banlieue parisienne ● La banlieue parisienne : nouveau défi I ● NAT Nouvelle Automotrice Transilien 		

La notion de canton disparaît au profit de « cantons glissants » censés permettre une augmentation de 25% des circulations. Une fois encore la direction assène que la déshumanisation est la clé d'une meilleure « qualité de service ». Difficile à croire cependant que ce soit réellement l'objectif recherché puisqu'en revanche, pour une question de budget, **les 8 kms supplémentaires de tunnel creusés desservant les deux nouvelles gares ne comporteraient aucune voie d'évitement ce qui entrainerait une interruption du trafic à la moindre panne ou dérangement d'installation...**

A ce stade, deux options sont à l'étude à propos du matériel : soit l'acquisition de 124 rames RER 2N nouvelle génération, soit un parc mixte de RER 2N et de MI2N adaptées au système NExTEO.

La maintenance ou le transport : faut-il choisir ?

L'état du réseau ferroviaire nécessite des travaux d'envergure. La fédération SUD-Rail, comme d'autres, attire l'attention sur cette situation depuis des années. Des accidents graves et des conditions de transport devenus insupportables au quotidien ont amené à, enfin, prendre des mesures, qui demeurent insuffisantes.

Durant des années, les gouvernements successifs et les directions SNCF et RFF ont choisi de **nier l'évidence**. Dans le même temps, les mêmes ont méthodiquement **désorganisé le système ferroviaire**. **Tous ces « responsables » ont créé la situation actuelle, qui oblige à fermer d'importants tronçons de ligne durant des semaines, voire plus, pour assurer la maintenance des voies et installations ferroviaires !**

Dans plusieurs régions, des dessertes sont ainsi mises en péril ; en Ile-de-France, les dirigeant-es de la SNCF, de RFF et du Conseil régional s'accordent sur la fermeture de parties centrales du RER A et du RER C durant les périodes estivales des années à venir !



Monsieur Pépy
Président du Conseil d'Administration de la SNCF
2 place aux étoiles – CS 700001
93633 – La plaine Saint-Denis Cedex

Le 25 février 2014

Monsieur le Président,

Nous vous alertons à la suite de faits graves qui concernent l'attitude, les propos et les menaces de dirigeants de votre entreprise SNCF envers notre camarade Alain Cambi, membre du Conseil d'Administration (CA) de la SNCF, élu en tant que représentant des salarié-es au C.A., sur la liste déposée par la Fédération SUD-Rail [Solidaires].

Alain Cambi a été convoqué en urgence, le 12 février au soir, veille de la dernière réunion du CA, par votre Directeur des Ressources Humaines (Monsieur Nogué) et votre Directeur Financier (Monsieur Emmerich).

Au cours d'un « entretien », dont nous ne connaissons pas le cadre, Messieurs Nogué et Emmerich ont :

- ➔ Menacé notre administrateur de révocation du CA,
- ➔ Proposé « pour éviter cela » à notre administrateur qu'il démissionne du Conseil « de lui-même »,
- ➔ Affirmé qu'il n'avait pas sa place au sein du Comité des marchés du CA,
- ➔ Demandé à Alain Cambi de ne pas se présenter à la séance du Conseil du lendemain « par décence » !

Sans doute s'agit-il là de « méthodes de management » en vigueur au plus haut niveau de la hiérarchie de l'entreprise que vous dirigez. Sans doute, s'appuyant sur ce type de pratiques, certains dirigeants SNCF ont-ils pris l'habitude de « manager par la peur » en utilisant le chantage, les menaces, la mise en concurrence des travailleurs-ses. Notre fédération SUD-Rail s'est déjà exprimée à plusieurs reprises sur les graves conséquences pour tous les salarié-es, encadrement et cadres dirigeants compris, de telles méthodes ; mais en l'occurrence, nous vous rappelons que les membres du CA, y compris les membres salarié-es, ne doivent en aucun cas subir de tels procédés.

Depuis l'arrivée de représentant-es SUD-Rail au sein du CA de la SNCF, ce n'est pas la première fois, loin de là, que des pressions sont exercées à l'égard de nos camarades. Dès le premier mandat, en 2003, chaque mois le Président du CA intimait à notre administratrice SUD-Rail, Joëlle Pierré, de cesser les comptes-rendus diffusés aux cheminot-es ; chaque mois, la fédération SUD-Rail a répondu que rendre compte du mandat donné par les cheminot-es faisait partie de nos engagements. Engagements que nous tenons et continuerons à tenir.

Nos administrateurs successifs ont ensuite eu l'occasion de dire leur désaccord avec les diverses mesures prises au CA visant à limiter l'information de tous ses membres, voire plus précisément à en réserver une partie à certain-es des membres, en excluant l'administrateur SUD-Rail.

Des militant-es de plusieurs organisations de l'Union syndicale Solidaires siègent en tant que représentant-es des salarié-es dans les Conseils d'Administration de diverses entreprises. La pratique des administrateur-trices Solidaires, démocratique, syndicaliste et soucieuse de respecter le mandat confié par les salarié-es, amène parfois à de forts désaccords avec les Présidents des différents CA. Ce fut le cas à plusieurs reprises aussi à la SNCF.

Toutefois, jamais nous n'avons connu une attaque d'une violence telle que celle exercée le 12 février dernier par Messieurs Nogué et Emmerich à l'égard de Monsieur Cambi.

Ces deux dirigeants ont prétendu agir au nom de « la confidentialité des informations dont disposent les membres du C.A. » ; or, ni Monsieur Nogué, ni Monsieur Emmerich ne sont membres du CA de la SNCF !

Ils ont indiqué à notre administrateur que des documents du CA avaient été communiqués au-delà de ses membres, précisant que ce n'était pas la première fois que cela arrivait. Effectivement, notre camarade Alain Cambi a confirmé qu'il y a quelques mois vous aviez alerté les membres du Conseil d'Administration à propos de la fuite de documents qui concernaient un important marché dans le secteur de la restauration ferroviaire. Notre administrateur a noté que vous n'aviez pas donné de suite, du moins en termes d'information et de fonctionnement du CA, à cette affaire que vous aviez pourtant vous-même présentée comme grave.

Nous avons eu l'occasion, à plusieurs reprises et depuis des années, de constater aussi des fuites vers la presse, à la veille des CA de la SNCF où sont présentés les comptes annuels de l'entreprise. Et ce, à partir de documents connus à ce moment là de la seule direction de l'entreprise ; les autres administrateurs-trices, ou du moins les administrateurs-trices représentant les salarié-es, ou plus certainement l'administrateur SUD-Rail, n'ayant accès à ces documents qu'au début de la séance du Conseil ! Nous ne revenons pas sur ces exemples pour justifier que des documents du CA soient diffusés largement, qui plus est avant les séances du CA. Nous les rappelons pour mettre en exergue le scandaleux comportement de Messieurs Nogué et Emmerich *spécifiquement* à l'égard d'Alain Cambi le 12 février dernier au soir.

Messieurs Nogué et Emmerich prétendent qu'un document relatif à un marché de nettoyage de matériel roulant s'est retrouvé dans les mains d'une dirigeante de l'entreprise ayant perdu ce marché. Ce document porterait en filigrane le nom d'Alain Cambi. A partir de là, Messieurs Nogué et Emmerich se sont crus autorisés à mener un véritable interrogatoire, sommant notre administrateur d'expliquer comment il travaille, avec qui, sous quelle forme, etc., et le menaçant comme indiqué plus haut. S'appuyant sur un élément qui d'ailleurs ne constitue en rien une preuve de faute qu'aurait commise M. Cambi, ces méthodes d'intimidation sont inacceptables ; elles ne seront pas acceptées.

Chacun-e comprend aisément que ni la Fédération SUD-Rail, ni notre administrateur Alain Cambi, n'ont le moindre intérêt à faire en sorte qu'une responsable de l'entreprise de nettoyage perdant ce marché dispose du document en question. Nous remarquons au passage que l'importance très relative de ce marché semble admise, puisque Messieurs Nogué et Emmerich se trompaient sur son périmètre et sur les entreprises sous-traitantes concernées...

Notre camarade Alain Cambi nous a indiqué que vous avez décidé de mettre en place un groupe de travail à propos des « fuites » en prenant soin que sa composition intègre des élu-es C.A. CGT, UN SA, CFDT, mais pas SUD-Rail.

Nous réaffirmons ici que les administrateurs-trices SUD-Rail sont des syndicalistes ; c'est à ce titre qu'ils et elles sont élu-es par les cheminot-es, sur les listes déposées par la Fédération des syndicats SUD-Rail [Solidaires]. C'est au sein de l'organisation syndicale qu'est déterminée leur méthode de travail, et nous n'avons pas de compte à rendre à ce sujet aux dirigeant-es de l'entreprise. Cela étant, nous n'hésitons pas à réaffirmer ici que :

- Nos administrateurs-trices respectent les règles de fonctionnement du CA de la SNCF, au même titre que les autres membres du Conseil.
- Pour l'analyse de dossiers souvent lourds et techniques, nos administrateurs se font assister par d'autres personnes tenues à la confidentialité, de manière variable selon les dossiers. Mais nos administrateurs communiquent les documents préparatoires aux séances du CA et de ses Comités à probablement moins de personnes que ne le font, par exemple, les administrateurs-trices désigné-es par l'Etat !

Soyez certain que notre organisation syndicale sera particulièrement attentive à la suite que vous donnerez aux propos tenus à l'égard de l'administrateur SUD-Rail par deux dirigeants de la SNCF placés sous vos ordres.

Dans l'attente de votre réponse, nous vous adressons, Monsieur le Président, nos salutations syndicalistes.

**Pour la fédération
des syndicats SUD-Rail :**

Nathalie Bonnet

Eric Santinelli

**Pour l'Union
syndicale Solidaires :**

Annick Coupé

Christian Mahieux

A quoi jouent les Conseils régionaux ?

Quotidiennement, les trains subissent, des retards et des suppressions... Chaque jour, les voyageurs-ses sont confronté-es à cette situation et aux conséquences qui en découlent, notamment pour les trajets domicile/travail (TER et RER, mais aussi certains TET). Depuis de nombreuses années, SUD-Rail dénonce cette dégradation du service.



La modernisation des installations, si elle est une condition nécessaire à l'amélioration, n'est pas pour autant suffisante. Faire circuler des trains à l'heure suppose que le matériel soit entretenu correctement, que l'équipement en personnel soit assuré. Or la direction de la SNCF, comme les pouvoirs de tutelle, Gouvernement et ministère chargé des Transports, acquis au libéralisme, n'ont d'autres horizons que compétitivité, rentabilité, productivité. Il en découle une politique par laquelle **les suppressions d'effectifs continuent, et l'entretien des installations et des matériels s'effectue à moindre coût.**

Avec le projet de loi pour le secteur ferroviaire qui doit venir en débat au Parlement, ces orientations, loin d'être remises en cause, aggraveront, au contraire, la situation. Sans compter que l'organisation « cloisonnée » et « verticalisée » des activités de la SNCF sera accrue, supprimant ainsi les mutualisations de moyens entre services nécessaires à un bon fonctionnement du système ferroviaire, surtout en situation perturbée. Il en ira de même avec l'ouverture à la concurrence pour les services voyageurs intérieurs (dessertes Intercités et Régionales) après celle du Fret et du trafic « voyageurs » international.

Plusieurs Régions annoncent qu'elles suspendent tout paiement à la SNCF, (Midi -Pyrénées, Nord-Pas-de-Calais, PACA, Aquitaine, Lorraine...). **Ces prises de positions ne résoudre pas les problèmes actuels.** Il en est de même lorsque les Régions organisent la privatisation du transport ferroviaire régional, par exemple en **achetant du matériel ferroviaire sans passer par l'entreprise publique SNCF** ou en vantant « la concurrence » qui consiste à confier le service public à des entreprises privées. Pour un système ferroviaire où la qualité de service soit à la hauteur des besoins, ce sont d'autres orientations en matière de politique de transport, et particulièrement celle du ferroviaire, qui devront être décidées et mises en œuvre. D'autant, que les enjeux environnementaux et énergétiques sont de plus en plus d'actualité.

Répondre à cette situation et à ces enjeux appelle de la part des élu-es à tous les niveaux qu'ils et elles assument leurs responsabilités. Ils et elles doivent peser de tout leur poids pour que soient prises les bonnes décisions afin de créer un service public ferroviaire unifié, doté par les pouvoirs publics des moyens matériels nécessaires à son bon fonctionnement, en mettant en œuvre une politique au service des besoins collectifs.

Il est aberrant que deux entités publiques, la SNCF d'une part, chaque Conseil régional d'autre part, n'entretiennent que des rapports marchands où chaque partie essaie de prendre le dessus sur l'autre. Les usagers du service public ferroviaire méritent mieux que ça !

A quoi jouent les élu-es de gauche en Ile-de France ?

Le Syndicat des Transports en Ile-de-France (STIF) est l'Autorité Organisatrice des Transports en Ile-de-France ; y sont représentés le Conseil Régional, les Conseils Généraux d'Ile-de-France, la Mairie de Paris. Son Conseil d'Administration a saisi l'Autorité de Régulation des Activités Ferroviaires, à propos d'un différent concernant Gares et Connexions.

Sous couvert de désaccords sur la répartition du financement de divers investissements, le STIF demande qu'un découpage plus net soit réalisé entre les parties « franciliennes » et « grandes lignes » des gares parisiennes. Dans sa délibération, le Conseil d'Administration du STIF cite en exemple « *des travaux réalisés sur les espaces grandes lignes de la gare de surface de Paris Nord, peu utilisés par les voyageurs régionaux...* » et dénonce un système qui « *conduit à des investissements croisés au profit d'autres activités* ».

La décision du Conseil d'Administration du STIF a été prise à l'unanimité, donc avec les voix des représentant-es PS, EELV, Front de Gauche.

La fédération SUD-Rail, qui agit régulièrement avec des comités d'usagers, soutient la nécessité d'améliorer les conditions de transport en Ile-de-France et d'y consacrer les sommes nécessaires. Nous ne doutons pas de la capacité de certain-es dirigeant-es SNCF à « jouer » sur l'affectation des financements. **Mais nous dénonçons le choix du C.A. du STIF qui :**

- ⇒ a recours à une institution, l'ARAF, dont l'activité principale est d'**accroître l'éclatement du système ferroviaire français et de favoriser les concurrents privés de la SNCF.**
- ⇒ propose d'institutionnaliser un **charcutage des gares** entre des espaces qui seraient dédiés soit aux voyageurs-ses d'Ile-de-France, soit aux voyageurs-ses de Grandes Lignes,
- ⇒ **s'inscrit totalement dans les rapports marchands entre entités publiques**, là où il faudrait une coopération dans le cadre d'une politique des transports commune.

Conventions avec RFF pour l'entretien du réseau

La dernière convention de gestion des infrastructures pluriannuelle est arrivée à échéance fin ... 2010. Cette année-là le Président de la SNCF présenta un contrat présenté comme transitoire pour l'année 2011. Un an plus tard, il faisait valider par le Conseil d'Administration une nouvelle convention limitée à un an car une solution pérenne allait être mise en œuvre en 2012. Ce ne fut pas le cas ; et pas plus en 2013.

Quatre ans après, le provisoire demeure ! Encore un bel exemple de l'inorganisation due à la casse du système ferroviaire en 1997...

La convention repose sur deux orientations dangereuses pour la sécurité des circulations ferroviaires, des usagers et des cheminot-es :

- un niveau de sous-traitance particulièrement élevé,
- une productivité accrue des cheminot-es de l'Infra.

Les administrateurs SUD-Rail et CGT ont voté contre la validation de cette convention.

Évolution des péages d'infrastructure versés par la SNCF à RFF (en milliards d'€ courants)		
Années	Montants	
1996	0,00	De 1997 à 2013, la SNCF a versé à RFF 39,88 milliards d'€ en péages, ce qui représente 1,52 fois la dette d'infrastructure reprise par RFF à la SNCF en 1997 (20,46 milliards d'euros en 1997, soit 26,21 milliards d'euros de 2013). <i>Ne sont considérés ici que les péages versés par l'Épic SNCF (les péages versés par les filiales du groupe SNCF ne sont pas inclus) à l'Épic RFF (les péages versés, par exemple, à Eurotunnel pour l'emprunt du tunnel sous la Manche ne sont pas inclus)</i>
1997	0,92	
1998	0,95	
1999	1,52	
2000	1,56	
2001	1,69	
2002	1,95	
2003	1,95	
2004	2,24	
2005	2,29	
2006	2,40	
2007	2,60	
2008	2,88	
2009	3,03	
2010	3,12	
2011	3,18	
2012	3,34	
2013	3,44	

Marchés informatique : pourquoi la sous-traitance ?

La SNCF vient de passer deux nouveaux marchés avec la filiale STELSIA :

- Pour la fourniture de postes de travail informatiques et d'équipements bureautiques, et des prestations afférentes à ces équipements (logistique de distribution, gestion de parcs, étiquetage...).
- Pour la maintenance de matériels informatiques (serveurs, systèmes de stockage et de sauvegarde).

Dans les deux cas, l'attribution des contrats est faite à STELSIA, filiale à 100% de la SNCF, héritée de la célèbre opération avec IBM qui a coûté près d'un milliard à l'entreprise publique ! La SNCF achète à sa filiale des prestations pour lesquelles elle a en réalité, pour une part plus ou moins importante, fait intervenir son propre personnel. En d'autres termes, elle achète à un « tiers » (la filiale STELSIA) ce qu'elle a en fait produit pour partie elle-même (la SNCF), à savoir la gestion de l'achat de certaines prestations.

La fédération SUD-Rail interroge : **la SNCF n'a-t-elle pas construit un système préjudiciable à son intérêt** (financier au premier chef, mais pourquoi pas aussi industriel et technologique), **en achetant des prestations pas nécessairement justifiées** par des besoins identifiés et évalués, **et en achetant, de fait, une prestation de gestion globale de ses achats réalisée pour partie par son propre personnel ?**

Pourquoi recourir à une filiale alors que les cheminot-es des services SNCF pourraient assurer ces missions ? Pourquoi faire le choix de l'externalisation structurelle de la fonction Achats pour tout ce qui est Informatique et Télécommunications ? La volonté de détruire, de l'intérieur, l'entreprise publique et le Statut, est grande parmi les dirigeant-es SNCF !

TET, TER et aménagement du territoire

L'incertitude plane toujours sur l'avenir des TET (Trains d'équilibre du territoire), c'est-à-dire les trains Intercités et Corails. L'Etat souhaite se désengager en transférant certaines relations aux Régions et en supprimant des dessertes. **Ces lignes ont pourtant un rôle essentiel dans l'aménagement du territoire.**

Le fond est toujours le même : nous avons besoin d'une entreprise publique unique, prenant en compte toutes les activités, de manière complémentaire ; la direction SNCF organise l'inverse, avec un découpage de plus en plus accentué. C'est ainsi qu'au sein même d'une activité, TER en l'occurrence, on est passé à « 20 activités différentes » ! C'est le principe du « chacun-e pour soi », avec des Régions aux moyens différents. La mise en place de ces frontières fictives entre Régions n'a pas de sens : de plus en plus, les bassins d'emplois bougent.

Le renouvellement du matériel corail thermique de 2014 à 2017, puis électrique de 2015 à 2017, aura un impacte important sur l'emploi : dans les ateliers du Matériel, parmi les agents de manœuvre, les gestionnaires de moyens...

La Commission européenne s'attaque aux EPIC

La Commission européenne multiplie les initiatives pour pénaliser les entreprises de service public. Elle prétend que la garantie de l'état qui permet d'emprunter à des taux plus faibles que les « concurrents », représente une subvention illégale. Déjà, elle voulait imposer d'y mettre fin au plus tard en juillet 2010.

La Commission européenne rappelait, le 11 février 2010 au représentant français auprès de l'Union Européenne, que **la garantie de l'Etat dont bénéficie la SNCF, grâce à son statut d'EPIC (Etablissement Public à caractère Industriel et Commercial), est considérée par la commission comme une aide incompatible avec le traité sur le fonctionnement de l'union européenne.**

Les libéraux demandent au système ferroviaire de s'autofinancer, ce qui ne s'est jamais fait nulle part dans l'histoire et ce qui semblait abandonné depuis l'échec dramatique de l'exemple anglais (privatisation totale et fin de toute subvention publique).

Dans le même temps, les gouvernements français, privés de recettes par les cadeaux fiscaux aux plus riches, ont baissé les dépenses pour les infrastructures ferroviaires, demandé à RFF d'augmenter les tarifs des péages, laissé la SNCF s'endetter et payer encore plus d'intérêts. **A l'inverse, tout apport financier qui aiderait à résister à la concurrence de la route est écarté.**



La Cour de justice de l'Union européenne a confirmé, le 3 avril 2014, un arrêt du tribunal de l'Union qui, en 2012, avait validé une décision de la Commission européenne, selon laquelle la garantie étatique implicite et illimitée accordée à *La Poste*, du fait, avant 2010, de son statut d'EPIC, constituait une aide d'Etat incompatible avec le droit européen. Ce jugement n'aura aucune conséquence pour *La Poste* qui, dès 2010 avait « obéi » : elle a « ouvert son capital », abandonné le statut d'EPIC, et perdu son droit à la garantie d'état. Nul doute que les fossoyeurs du service public le brandiront, pour réclamer la transformation des EPIC (comme la SNCF) en Sociétés Anonymes.

Il apparaît ici, à nouveau, que le caractère totalitaire du principe de la « concurrence libre et non faussée » **prive de toute portée** le principe stipulé par

l'article 345 du Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne : « Les traités ne préjugent en rien le régime de la propriété dans les états membres. »

Nettoyage du matériel roulant à Paris Est

SAMSIC récupère ce marché, pour cinq ans à compter du 1^{er} mai 2014. On peut s'interroger sur les conditions dans lesquelles travailleront les salarié-es du secteur, puisque il est prévu un **nombre d'heures inférieur de 8 %** à celui actuellement réalisé, et la **division par trois des coûts des produits d'entretien !**

Annonce des circulations ferroviaires lors de travaux

L'annonceur a un rôle essentiel dans le dispositif de sécurité lors des travaux sur la voie ; des années d'expérience ferroviaire montrent l'importance du travail en confiance, permis par un travail d'équipe tout au long de l'année. Ici aussi, **la direction SNCF préfère éclater les collectifs de travail pour atteindre ses objectifs « managériaux » ... au prix d'une prise de risque dont on connaît pourtant les conséquences dramatiques.**

La direction SNCF sous-traite cette opération de sécurité ferroviaire. Elle vient d'augmenter considérablement cette externalisation. Un premier marché est confié à une filiale créée de toutes pièces par les dirigeant-es SNCF (*SFERIS*), multipliant par 5 le montant initial du marché ; le second est réparti entre une demi-douzaine d'entreprises privées (*COLAS RAIL*, *SECURAIL*,...), et voit aussi son volume croître fortement. Au total, 109 millions d'€ sont ainsi dépensés.

Les dirigeant-es SNCF expliquent cette augmentation par les décisions prises en urgence, après l'accident de Brétigny, de renforcer les vérifications et surveillances des appareils de voie. **L'administrateur SUD-Rail a rappelé que, bien avant l'accident de juillet 2013, de nombreuses alertes furent lancées, la situation des effectifs SNCF en charge de la maintenance de l'infrastructure ne permettant pas d'assurer tous les travaux nécessaires.**

Plutôt que d'embaucher et former de jeunes cheminot-es, la direction SNCF préfère confier les « annonces » sur les chantiers d'entretien, développement ou renouvellement de la voie, à des entreprises sous-traitantes.

Conseil d'Administration SNCF

Alain **Cambi** (Rhône-Alpes)

Comité d'Entreprise Européen SNCF

Julien **Troccaz** (Alpes)

Thierry **Huvé** (Paris Sud Est)



Comité de groupe SNCF

Frédéric **Michel** (Provence Alpes Côte d'Azur)

Julien **Troccaz** (Alpes)

Comité Central d'Entreprise SNCF

Nathalie **Bonnet** (Paris Sud Est)

Fabio **Ambrosio** (Paris Saint Lazare)

Emmanuel **Bunel** (Normandie)

Jean-François **Denoyelle** (Paris Est)

Franck **Fourré** (Auvergne-Nivernais)

Thierry **Huvé** (Paris Sud Est)

Frédéric **Michel** (Provence Alpes Côte d'Azur)

Patrick **Mondon** (Rhône-Alpes)

Laurent **Tison** (Nord Pas de Calais)