La lettre économique

■ Conseil d'Administration SNCF ■ Comité Central d'Entreprise SNCF
■ Comité de groupe SNCF ■ Comité d'Entreprise Européen SNCF N° 50 – 7 septembre 2015

Sommaire :

■ Loi Macron : plus d'autocars sur les routes ! ■ Rapport Duron : moins de trains… ■ SNCF : plus d'autocars, plus de précarité, moins de sécurité ■ Restauration ferroviaire : fin du service Pro Première ■ Des trains qui ne sont plus sous contrôle : danger ! ■ La *SNCF* vend 50% d'*AKIEM* pour que *GEODIS* achète une société américaine de logistique ■ D.G. : un p'tit tour et puis s'en va ! ■ Evolution de la dette du système ferroviaire public ■ La direction choisit qui représente les salarié-es.

Loi Macron : plus d'autocars sur les routes !

Depuis des années, les gouvernements successifs ont favorisé les patrons du secteur routier, multiplié le nombre de camions sur les routes et les autoroutes et détruit le fret ferroviaire public. Les conséquences, tant pour le nombre d'accidents qu'en matière écologique ou encore sociale, sont catastrophiques. **Désormais, la loi Macron permet la même chose pour le transport de voyageurs** : on parle de 200 lignes supplémentaires d'autocars à travers la France dès l'année prochaine.

La fédération SUD-Rail et l'Union syndicale Solidaires affirment qu'il faut **privilégier le transport ferroviaire**, non par dogme mais parce que c'est le **meilleur choix en matière de sécurité, d'environnement et de conditions de travail**. Le gouvernement offre un nouveau marché à des entreprises privées et à leurs actionnaires, au mépris du bien être collectif.

Nous ne nions pas les difficultés des usagers, confronté-es à une tarification *SNCF* incompréhensible et souvent excessive ; il faut revenir à des tarifs ferroviaires simples, basés sur l'égalité de droits entre tous les usagers (donc sur la péréquation) et offrir un service ferroviaire fiable et adapté aux besoins. Alors, il n'y aura besoin, ni de réinventer la 3e classe dans les trains, ni de mettre des milliers d'autocars sur les routes ! Mais les actionnaires des entreprises privées préfèrent détruire le service public ferroviaire et empocher les bénéfices de lignes d'autocars … qu'ils abandonneront très rapidement pour s'enrichir ailleurs.

Rapport Duron : moins de trains…

Le rapport Duron, du nom d'un député PS par ailleurs Président de l'Agence de Financement des Infrastructures de Transport de France, met en péril l'avenir des Trains d'Equilibres du Territoire. Une fois de plus, l'absence de rentabilité financière est mise en avant pour tenter de justifier **l'abandon des zones rurales, la suppression de nombreuses relations transversales et des trains de nuit** qui subsistent encore.

La direction *SNCF* a de lourdes responsabilités sur l'état des trains Intercités. Un matériel vieux de plus de 30 ans, une offre qui ne cesse de se réduire, une tarification prohibitive et un réseau dans un piteux état ont eu pour conséquence le report des usagers du train sur la route. Mais le rapport Duron, comme le gouvernement qui en est le commanditaire, cachent l'essentiel du problème : **l'Etat ne finance pas les dessertes ferroviaires, pourtant utiles à la population et qui permettent l'aménagement du territoire**.

L'arnaque remonte à la signature de la convention établie en novembre 2010. L'administrateur SUD-Rail, seul, ne l'a pas validée pour les raisons suivantes[1] :

- ***On entre dans une logique de délégation de service public**, qui est un boulevard pour les intérêts privés et contribue à banaliser encore plus la SNCF comme simple entreprise, et non plus service public.*
- *Malgré nos remarques et celles d'associations d'usagers, **plusieurs liaisons sont exclues de la convention et supprimées.***
- ***Le financement du renouvellement du matériel n'est pas du tout prévu** dans la convention.*
- *Enfin, il y a **l'entourloupe de la « compensation »** annoncée de 210 millions d'euros par an… Gouvernement et direction SNCF ont multiplié la propagande à ce sujet. Or, **sur ces 210 millions, … 175 viennent de la SNCF elle-même !** Plus de 80% de la contribution conventionnelle est à charge … de la SNCF ! L'administrateur SUD-Rail a souligné que la communication – tant externe qu'interne – de l'entreprise a repris cette présentation fallacieuse et contraire aux intérêts de la SNCF. Pour quelle raison les dirigeants de la SNCF ne disent pas la vérité ? Nous y reviendrons lorsque la direction SNCF présentera ses nouveaux tarifs TGV, mais cette situation aura aussi des conséquences sur cette activité. En effet, 100 des 175 millions « pris à la SNCF pour être donnés à la SNCF » seront issus des comptes TGV, et donc payés par ses usagers.*

Il n'y a donc pas de problème financier rendant inéluctable l'abandon des Intercités et des trains de nuit, mais seulement un choix politique à faire, quant à l'utilisation de l'argent public : pour améliorer le service public ferroviaire ou pour enrichir les actionnaires des entreprises privées ?

[1] Extraits de ***La lette économique SUD-Rail*** n°11.

SNCF : plus d'autocars, plus de précarité, moins de sécurité

TRANSPORT Sud Rail Ferroviaire
Pour un service public social et écologique

La direction *SNCF* fait la synthèse de la loi Macron et du rapport Duron ; elle va même au-delà : elle prévoit, dès 2016, 130 liaisons en autocar sur des trajets intercités (*OUIBUS*) et elle étend le nombre de TGV *low cost* (*OUIGO*). L'attrait du *low cost* ne provient pas du souhait de faire payer l'usager moins cher : ce qui est recherché, c'est la sous-traitance généralisée qui permet de précariser les emplois, de dégrader les conditions de travail (et aussi de **réduire la sécurité**).

Avec *OUIGO* et *OUIBUS*, on retrouve la mécanique qui a tué le transport ferré de marchandises :

- ⇨ **concurrence dans le même mode de transport**, avec le développement de la filiale *OUIGO* qui prendra la place de TGV, comme *VFLI* l'a fait vis-à-vis de *Fret* (et en attendant l'arrivée de TGV privés *low cost*, utilisant des rames en excédent que la *SNCF* louera via *AKIEM*) ;
- ⇨ **concurrence routière**, par les bus avec une filiale ad-hoc qui sera elle-même en concurrence avec des filiales de grands groupes privés, à l'exemple de ce qui se passe dans le fret avec *GEODIS*.

En France, 110 000 personnes ont utilisé un bus longue distance en 2013. La direction *SNCF* se donne pour ambition, avec *OUIBUS*, de réaliser 4 millions de voyages en 2016 et 8 millions de voyages en 2018. **L'environnement ? La sécurité ? Les financiers s'en moquent…**

Tout ceci s'inscrit dans un contexte où ces mêmes patrons entendent aller vers « zéro guichet » et s'organisent pour disposer d'une Convention Collective Nationale ne couvrant que les secteurs qui les intéressent, afin d'imposer des reculs sociaux à tous et à toutes.

Restauration ferroviaire : fin du service Pro Première

Par courrier du 18 août, la direction *SNCF* annonçait aux entreprises sous-traitantes la suppression du service Pro Première à compter du 1er septembre.

Outre le fond de la décision, le délai montre le mépris des patrons de la SNCF pour les salarié-es des entreprises concernées. Environ 130 personnes apprennent ainsi que leur emploi est directement menacé.

Il y a deux ans, la direction SNCF avait mis en place un montage complexe, ne laissant guère augurer d'une rupture avec les pratiques passées. Crémonini perdait le marché et le personnel de la restauration ferroviaire s'en est réjoui après ces années de pratiques antisociales indignes. Mais rien ne garantissait une amélioration avec Newrest/Ellior à qui fut confié l'ensemble des marchés (TGV, Intercités, Alléo) tandis que la *SNCF* sous-traitait « le pilotage de la restauration » à une filiale, CRM Services. Le fractionnement entre « service à bord » et « logistique » (sous traitée à Avirail, Crémonini et Géodis) était maintenu.

Cette « usine à gaz » ne fonctionne pas correctement : les usagers et le personnel en subissent les conséquences, pas celles et ceux qui en ont imposé l'existence !

Pour la fédération SUD-Rail, la restauration à bord des trains est une activité ferroviaire pleine et entière, comprenant l'avitaillement et le service à bord, qui a toute sa place au sein de l'entreprise ferroviaire publique, avec du personnel spécifiquement affecté à ces tâches, formé et reconnu pour ses compétences.

Un même statut et les mêmes règles sociales pour tous les travailleurs/ses du rail : SUD-Rail revendique l'intégration au sein de l'entreprise publique des salarié-es de la restauration ferroviaire !

Des trains qui ne sont plus sous contrôle : danger !

En janvier dernier sur la ligne Bayonne/Dax, un TER X73500 a « déshunté » à plusieurs reprises. Cela signifie que **le TER a échappé à la surveillance des contrôles de régulations ferroviaires, il est donc devenu invisible aux systèmes de signalisation et de protection ferroviaires**, ce qui a eu pour conséquences notamment :

- ➔ La non-fermeture des signaux après le passage du train causant des risques de collision entre deux trains.
- ➔ La non-fermeture d'un passage à niveau causant des risques de heurt avec un piéton ou un véhicule traversant le passage ouvert.

La direction *SNCF* refusait de faire le lien avec d'autres situations similaires qui n'ont, à ce jour, pas trouvé de réponse. Au contraire, SUD-Rail n'a eu de cesse de réclamer des mesures préventives nationales.

Fin août, trois nouveaux cas de déshuntage de X73500 ont eu lieu en région Auvergne à Saincaize et à La Charité. En ne prenant pas les dispositions d'urgence face à une situation aussi grave, la direction *SNCF*, fait peser sur les cheminot-es et les usagers un risque important.
SUD-Rail a exigé l'immobilisation des rames X73500, jusqu'à ce que les causes qui conduisent à ces situations dangereuses soient identifiées et traitées. La direction *SNCF* oppose un refus à cette demande qui vise à garantir la sécurité des cheminot-es et des usagers.

Monopoly : la *SNCF* vend 50% d'AKIEM pour que *GEODIS* achète une société américaine de logistique

Créée en 2008, cette filiale a pour activité principale, la location de locomotives, ce qui est financièrement très rentable. C'est aussi une **activité nécessaire pour faciliter l'accès d'entreprises privées** aux secteurs non couverts par une Délégation de Service Public : la plupart des locomotives électriques non SNCF tirant aujourd'hui des trains de fret sont propriété d'*AKIEM* ; on voit les perspectives sur ce plan avec le matériel TGV... *AKIEM* a une grande importance pour les stratèges de la privatisation du secteur ferroviaire.

Les patrons de la *SNCF* ont décidé de vendre 50 % d'*AKIEM*, pour acheter, via *GEODIS*, des parts dans une entreprise américaine (*Ozburn-Hessey Logistics*) : selon les indications données par la presse mi-août, **l'entreprise publique dépense plus de 700 millions d'euros pour que la filiale de droit privé *GEODIS* acquière cette société de logistique située dans le Tennessee**.

Par ailleurs, il est évident que l'entreprise privée qui va investir des centaines de millions pour racheter la moitié d'*AKIEM* aura comme objectif premier de rentabiliser son investissement, en terme plus clair de « faire du fric » ; elle ne se préoccupera pas de renforcer l'efficacité-système de la *SNCF*, ni de l'aménagement du territoire, ni de réflexion sur une nécessaire réorientation des moyens industriels en faveur des besoins sociaux, etc. Enfin, il faut noter qu'*AKIEM* ne fait pas que louer des locomotives ; comme l'indique sa propre propagande « *sa véritable valeur ajoutée porte sur ses prestations de service qui vont du* ***conseil à l'acquisition****, en passant par la* ***maintenance****, l'****adaptation des matériels****, la* formation *ou encore la* ***fourniture de pièces détachées*** ». C'est donc tout cela que la direction SNCF a décidé de mettre entre les mains d'une entreprise privée.

L'administratrice SUD-Rail a voté contre cette nouvelle opération à vocation purement financière, qui ignore totalement le service public ferroviaire.

AKIEM est un des très nombreux exemples qui montrent que **la direction *SNCF* a toujours favorisé la concurrence à l'entreprise publique**, y compris en l'inventant : *IdTGV* puis *OUIGO* par rapport à Grandes Lignes/VFE/Voyages, *SFERIS* par rapport aux Infrapôles, *VFLI* par rapport à Fret, *INEXIA* par rapport à l'Ingénierie SNCF, *MASTERIS* par rapport au Matériel, etc. Sans oublier *STELSIA*, qui permis notamment le scandaleux accord avec IBM dans la l'Informatique… En découpant des bouts d'activité du système ferroviaire, sous forme de structures juridiques et économiques autonomes :

- ⇨ **on rigidifie le système** car l'utilisation des ressources ne dépend plus d'une simple règle de gestion interne souple et sans coût de modification éventuelle, mais d'une contractualisation avec une autre entité, selon un périmètre et des conditions de prestations fixes, où la moindre modification entraîne un surcoût et jamais une économie ;
- ⇨ **on amène les responsables de la structure à penser simplement le rendement financier du capital investi**, et on amène aussi l'utilisateur (l'activité transporteur de la SNCF) à raisonner aussi en termes de rendement financier de sa « location ». Mais surtout, ce double mouvement précipite tout le monde dans une vue microéconomique. **On raisonne à l'échelle de chaque « location » (le trafic, l'OD, le marché avec tel chargeur), en niant l'effet réseau**, en niant la capacité à assurer une capillarité suffisante, une capacité de secours plus rapide (tous trafic confondus) pour un optimum global et non un optimum contrat par contrat.

L'externalisation de la détention des ressources de traction n'est donc pas un impératif de « bonne gestion », mais la conséquence de la démutualisation (c'est-à-dire de la gestion par activités.). La direction SNCF prétend que ce système permet que chaque activité *SNCF* n'utilise et ne paie que ce dont elle a besoin, la structure « dédiée » se chargeant de rentabiliser auprès de clients tiers, les phases de non utilisation des machines. Or, rien n'empêcherait que les matériels, propriété de la *SNCF* - une *SNCF* unifié qui serait capable ainsi de mutualiser sans aucun frais à l'intérieur d'un périmètre interne très vaste - soient proposés directement par la *SNCF* à ces clients, si vraiment il n'y a aucune utilisation de tel ou tel matériel en interne durant une période anticipée et déterminée.

Cette mise en pièces du système ferroviaire se traduit par une dévalorisation et une culpabilisation de chaque cheminot-e, qui se voit interdit de penser le système alors que c'était cela qui donnait du sens à sa tâche, à son poste, à ses qualifications et expériences, etc.

Directeur Général : un p'tit tour et puis s'en va !

Il y a moins de deux ans Guillaume Pepy se glorifiait de nommer Directeur Général Régions et Intercités de l'entreprise publique Alain Le Vern (qui n'avait jamais travaillé dans le ferroviaire auparavant). L'ancien président du Conseil régional de Haute-Normandie, devait « *réinventer la relation avec les autorités organisatrices régionales sur les TER pour construire avec les élus une nouvelle génération de services TER* ». Moins de deux ans plus tard, c'est fini ; pas sûr que la relation ait été réinventée, la nouvelle génération de services TER construite... Mais après tout, ce ne sont que des mots ! **Alain Le Vern se sera intéressé au transport ferroviaire public autant que bien d'autres avant lui ; à commencer par tous les « sauveurs du fret » que furent Véron, Nadal, Blayau, partis faire rémunérer leurs talents ailleurs...**

Evolution de la dette du système ferroviaire public français et des péages versés par l'EPIC *SNCF* à l'EPIC *RFF*

Évolution de la dette financière nette du système ferroviaire (RFF + SNCF)[2] et du SAAD[3]
(Somme des dettes à long et court terme, y compris cession-bail, hors intérêts courus non échus, en milliards d'€ courants)

Dates	RFF	SNCF	**RFF+ SNCF**	SAAD
Au 31/12/1996	-	31,71	**31,71**	4,36
Au 01/01/1997[5]	20,46	6,89	**27,35**	8,72
Au 31/12/1997	21,89	7,62	**29,51**	8,54
Au 31/12/1998	22,45	7,73	**30,18**	8,42
Au 31/12/1999[6]	22,56	7,30	**29,86**	8,95
Au 31/12/2000	23,20	6,49	**29,69**	8,93
Au 31/12/2001	25,08	7,32	**32,40**	8,93
Au 31/12/2002	25,45	7,10	**32,55**	8,80
Au 31/12/2003	26,52	7,00	**33,52**	8,77
Au 31/12/2004	27,05	7,08	**34,13**	8,50
Au 31/12/2005	26,72	6,18	**32,90**	8,26
Au 31/12/2006	26,78	5,57	**32,35**	7,95
Au 31/12/2007	27,36	4,31	**31,67**	
Au 31/12/2008	28,20	4,29	**32,49**	
Au 31/12/2009	27,85	5,77	**33,62**	
Au 31/12/2010	27,42	5,08	**32,50**	
Au 31/12/2011	28,59	4,82	**33,41**	
Au 31/12/2012	31,52	4,16	**35,68**	
Au 31/12/2013	33,72	4,17	**37,89**	
Au 31/12/2014	36,78	4,09	**40,87**	

Évolution des péages d'infrastructure[4] versés par la SNCF à RFF
(en milliards d'€ courants)

Années	Montants
1996	0,00
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
2014	3,65

De 1997 à 2014 inclus, la SNCF a versé au total à RFF 47,18 milliards d'euros constants de 2014 en péages, ce qui représente 1,8 fois la dette d'infrastructure reprise par RFF à la SNCF en 1997 (20,46 milliards d'euros en 1997, soit 26,34 milliards d'euros de 2014). La loi ferroviaire du 4 août 2014 mentionne expressément que, d'ici peu d'années, les péages devront représenter le coût complet de l'entretien et de la gestion de l'infrastructure (y compris le remboursement de la dette), chiffré par RFF à environ 7 milliards. Donc, les péages versés par SNCF-Mobilités à SNCF-Réseau vont encore à peu près doubler… Combien de trains SNCF-Mobilités jugera-t-elle encore « rentable » de faire circuler ? Combien restera-t-il de cheminot-es ?

La direction choisit qui représente les salarié-es !

La loi ferroviaire d'août 2014 qui « réunifie » (!) le service public ferroviaire en créant trois entreprises là où il n'y en avait que deux, a aussi des conséquences au niveau de la représentation du personnel au Conseil d'Administration, ou plutôt des Conseils car il y a désormais trois instances :

- **Le C.A. de *SNCF Mobilités*** où siège Nathalie Bonnet, qui a succédé cet été à Alain Cambi ; en effet, la fédération SUD-Rail est la seule à faire tourner à mi-mandat ses administrateurs-trices, pour éviter que ne s'instaure une coupure avec le terrain dans le cadre d'un mandat assez spécifique et long (5 ans).
- **Le C.A. de *SNCF Réseau***, où ne siègent que les ex-administrateurs salariés de *RFF*, CFDT et CGC, ce qui **élimine les représentant-es CGT ou SUD-Rail**. La direction y fait siéger également un secrétaire de CE UNSA.
- **Le Conseil de Surveillance du Groupe Public Ferroviaire**, mis en place **sans représentation du personnel pendant 6 mois ! Toutefois, la direction y fait siéger un secrétaire de CE CFDT !**

Ces tripatouillages doivent cesser. Ce n'est pas aux patrons de décider qui représentent les salarié-es ! Avec les élections prévues le 19 novembre, les cheminots et les cheminotes pourront, enfin, faire en sorte que, dans toutes les instances ce soient les collègues qu'ils et elles auront choisis qui les représentent.

Conseil d'Administration SNCF Mobilités
Nathalie **Bonnet** (Paris Sud Est)

Comité d'Entreprise Européen SNCF
Julien **Troccaz** (Alpes)
Thierry **Huvé** (Paris Sud Est)

Comité de groupe SNCF
Eric **Meyer** (Rhône-Alpes)
Julien **Troccaz** (Alpes)

Comité Central d'Entreprise SNCF
Jean-François **Denoyelle** (Paris Est)
Franck **Fourré** (Auvergne Bourgogne O.)
Denis **Fritte** (Champagne Ardenne)
Thierry **Huvé** (Paris Sud Est)
David **Lepennetier** (Normandie)
David **Michel** (Paris Saint Lazare)
Christophe **Semon** (Aquitaine Poitou C.)
Laurent **Tison** (Nord Pas de Calais)

---

[2] Données issues des rapports financiers annuels des deux établissements publics. La dette *SNCF* est uniquement celle de l'ÉPIC ; il ne s'agit donc pas de la dette du « groupe SNCF », beaucoup plus élevée car incluant celle des filiales de droit privé. De même, la dette de *RFF* est uniquement celle de l'ÉPIC, hors filiales.

[3] Le SAAD (Service annexe d'amortissement de la dette ferroviaire) a été créé le 1er janvier 1991. L'état s'est engagé à couvrir durablement les intérêts de la dette transférée de la *SNCF* au SAAD (correspondant à une partie des déficits cumulés de la *SNCF*), moyennant un versement annuel modéré de la *SNCF* au SAAD (environ 20 millions d'€), et à rembourser progressivement le capital. Le SAAD a été juridiquement rattaché à la *SNCF* jusqu'à la fin de 2007. Il a alors été supprimé et la dette qu'il portait logiquement reprise par l'état – c'était en effet la sienne – via la Caisse de la dette publique, moyennant le versement par la *SNCF* d'une soulte de 640 millions d'€ à l'état.

[4] 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).

[5] Transfert au 1er janvier 1997 de 20,46 milliards d'€ (134,2 milliards de F) de la dette de la SNCF à RFF et de 4,36 milliards d'€ (28,6 milliards de F) de la dette de la *SNCF* au SAAD

[6] Transfert au 1er janvier 1999 de 0,61 milliards d'€ (4 milliards de F) de la dette de la SNCF au SAAD.