



C.A...VOUS!

Mars 2022

Convention trains d'équilibre du territoire 2022/2031 !

Aujourd'hui, Il existe 11 lignes de TET/Intercités représentant environ 80 trains par jour. L'Etat est l'autorité organisatrice, c'est donc lui le donneur d'ordre. La dernière convention couvrait la période 2016/2020, avec un avenant en 2021. La prochaine convention sera de 10 ans et couvrira la période 2022/2031. Ce rallongement de la durée de convention était l'une des exigences des opérateurs ferroviaires afin de se lancer dans l'aventure de l'ouverture à la concurrence. C'est maintenant chose faite. Première conséquence de l'ouverture à la concurrence, les AO signeront des contrats beaucoup plus longs qu'avant.

Le chiffre d'affaires d'Intercités est budgétisé à 5.4 milliards d'euros sur la période dont 2.4 milliards de subvention d'État. Les TET sont des trains subventionnés qui, sans une aide financière, perdraient beaucoup d'argent. Il s'agit donc bel et bien de trains de service public.

Dans la convention il est prévu une ouverture progressive à la concurrence et le transfert aux régions du lot 5.

Lot 1 : Nantes/Bordeaux et Nantes/Lyon : mise en concurrence fin 2026.

Lot 2 : Paris/Limoges/Toulouse et Paris/Clermont : mise en concurrence fin 2028.

Lot 3 : Trains de nuit Paris/Briançon/Nice et train de nuit Sud-Ouest : mise en concurrence fin 2027.

Lot 4 : Bordeaux/Marseille : mise en concurrence fin 2029.

Lot 5 : Toulouse/Hendaye, Clermont/Béziers et Clermont/St Martin transféré aux régions. (Pas de date)

Pour rappel, l'ouverture à la concurrence des trains TET date de décembre 2019, mais l'échec de l'appel d'offres des TET Nantes/Lyon et Nantes/Bordeaux, où seule la SNCF avait répondu, a obligé l'État à détendre son calendrier. **Dans la rubrique tout est fait pour le privé, l'ouverture à la concurrence du Lot 2 qui devait avoir lieu fin 2026 a été repoussée de 2 ans, afin de laisser la SNCF...déverminer le nouveau matériel.** En gros la SNCF va essayer les plâtres du nouveau matériel et une fois qu'il sera opérationnel l'entreprise privée pourra gentiment l'utiliser.

Trenitalia : deux poids deux mesures !

Les médias font leurs choux gras sur les tarifs réduits des Trenitalia par rapport aux trains SNCF. Mais ils oublient de préciser quelques détails. Tout d'abord **Trenitalia bénéficie de réductions sur les prix des sillons pendant 3 ans (-37% la première année -16% la seconde et -8% la troisième).** Or, le péage des sillons représente le coût des TGV. Enfin, pour « lancer le marché », la société italienne a le droit de perdre de l'argent pendant 3 ans !!! Il est donc normal qu'avec de tels avantages concurrentiels, Trenitalia puisse baisser le prix de ses billets de train ! Ce manque d'équité entre compagnies ferroviaires est l'un des exemples des handicaps que supporte la SNCF vis-à-vis des autres opérateurs ferroviaires concurrents.

Accord commercial Lyria 2023

Lyria est une filiale détenue à 74% par la SNCF et 26% par les CFF. Elle fait circuler 17 TGV A/R quotidiennement entre la France et la Suisse. Pour cela Lyria utilise 15 rames TGV Duplex fraîchement rénovées. **Cette coopération entre la SNCF et CFF montre qu'il est possible d'avoir une offre de qualité, sans rentrer dans une guerre de concurrence entre opérateur ferroviaire...public.**

Comptes du groupe SNCF 2021

Avec un Chiffre d'Affaires de 34.8 milliards d'euros le groupe SNCF revient à son niveau de 2019.



Toujours plus de camions pour toujours moins de trains.

Derrière ce retour au Chiffre d'Affaires d'avant crise se cache un changement important du groupe SNCF. **En effet c'est la société de transport routier**

Géodis qui, avec une croissance de 28% en 2021, permet au groupe SNCF de revenir à son CA de 2019. En 2021 Géodis pèse avec 11 milliards d'euros de CA pour quasiment 1/3 du groupe SNCF. En gros, la SNCF est en train de se transformer en société...de transport routier. Il est d'ailleurs ironique qu'au moment où le groupe SNCF n'a que le mot écologie et report modal en faveur du rail dans sa communication, cette évolution ne perturbe pas plus nos dirigeants. « Le fer contre le carbone », comme disent certains il serait temps de passer de la théorie à la pratique.

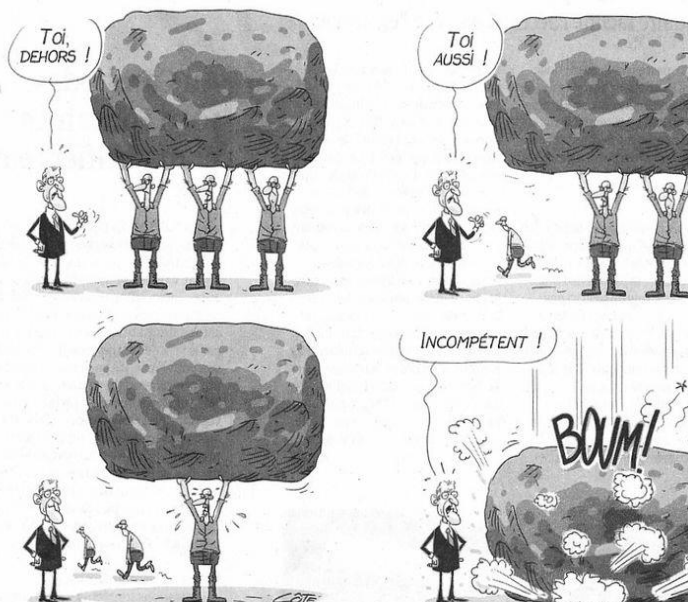
Après 3 milliards de déficit en 2020 le groupe fait 890 millions de bénéfices en 2021.

C'est la principale information à retenir. Après 801 millions de pertes en 2019 et 3 milliards en 2020, le groupe SNCF renoue avec les bénéfices en 2021. Alors si une partie importante de ces bénéfices vient de la vente de la société Ermewa en 2021, de nombreuses activités du groupe SNCF gagnent de l'argent. C'est par exemple le cas de Transilien, de TER, de G&C et SNCF Réseau. Seule l'activité TGV-IC est déficitaire.

Après 8 ans de gel de la grille de salaire de la SNCF, nos dirigeants ne pourront pas se cacher derrière l'argument des déficits pour continuer à bloquer nos salaires.

10.3 milliards d'investissements de la part de la SNCF et des Autorités Organisatrices.

Le ferroviaire est une activité qui investit énormément. Achats de matériels neufs, travaux sur les voies, constructions de lignes nouvelles, de postes d'aiguillages, restaurations de gare, etc... Le groupe SNCF fait vivre des milliers d'entreprise françaises, ne l'oublions jamais. Dans le détail SNCF Réseau va investir 5.7 milliards d'euros sur le réseau, soit afin de régénérer les voies, pour 2.8 milliards d'euros, soit pour le développement du ferroviaire (Eole, LGV, CDG Express...). Sur ces 5.7 milliards d'euros, 2.1 milliards viennent de la SNCF et 3.6 de subventions de l'État et des collectivités locales. Cela peut paraître beaucoup 5.7 milliards d'euros pour le Réseau SNCF, c'est pourtant bien en dessous des investissements effectués sur le réseau allemand qui en 2021 a eu droit à 12.5 milliards d'euros. Aujourd'hui l'Allemagne investit 2 fois plus d'argent dans son réseau que la France. Nous prenons donc chaque année du retard dans le renouvellement et l'amélioration du réseau par rapport à l'Allemagne. Par ailleurs avec 3.4 milliards d'investissements en fonds propres (matériel/Infra), la SNCF investit l'équivalent de 10% de son CA. C'est énorme, très peu d'entreprises investissent autant d'argent. A titre de comparaison cela correspond quasiment au budget du ministère de la culture en 2021 qui était de 3.8 milliards d'euros.



Toujours moins de cheminots dans le groupe SNCF !

L'effectif du groupe baisse légèrement de 271.509 agents en 2020 à 270.296 agents en 2021. Les effectifs baissent de 0.2% à SNCF Réseau, de 0.6% à Transilien, de 4.3% à TGV/IC de 3.4% à la Direction Industrielle.

L'effectif augmente de 3.8% à Gares&Connexions, de 5.2% à Géodis et de 2.1% à SNCF Immobilier.

Ces chiffres globaux sont en trompe l'œil. Dans le détail, et **pour l'ensemble des SA, on assiste à une baisse des emplois d'exécution ... Et à une augmentation des emplois d'encadrement !**

Rapport de la commission des finances du sénat : toujours plus de « cheminot Bashing » !

Le 9 mars 2022 deux sénateurs Les Républicains ont publié un rapport de 315 pages intitulé : " comment remettre la SNCF sur rail ? " S'il n'échappe pas au « SNCF Bashing » propre aux élus du groupe LR, les mesures proposées restent cependant surprenantes.

Des mesures dangereuses....

Pour les cheminots et la SNCF c'est évidemment la douche froide. Pour la SNCF les rapporteurs préconisent tout simplement que SNCF Réseau quitte le groupe SNCF. Cette aberration ferroviaire montre en elle-même, que l'anti-SNCF peut pousser aux pires propositions. Alors qu'il faudrait justement maintenir et renforcer le lien entre l'Infra et l'Exploitation, au nom de l'ouverture à la concurrence ces Sénateurs proposent de couper tous les liens.

#SNCFBashing

Pour le matériel SNCF : Les deux sénateurs veulent créer une ROSCO (*société de location de matériels roulants*) afin de faciliter l'arrivée de concurrents de la SNCF. C'est d'ailleurs exactement ce que va faire la SNCF en vendant sa filiale Akiem, spécialisée dans la location d'engin moteur. En effet pour le marché en Open Accès, les concurrents de la SNCF (Railcoop/ Le train...) veulent pouvoir louer leur matériel à une ROSCO.

Pour les cheminots : continuer les baisses d'effectifs de l'ordre de 2% par an. Alors même qu'on est passé de 150.455 cheminots en 2011 à 134.554 en 2021, soit une baisse de 15.901 cheminots en 10 ans. Mais derrière ces baisses d'effectifs, il y a des guichets SNCF qui ferment, du matériel moins bien entretenu, des gares vidées de présence humaine, enfin une qualité de service qui se dégrade. Pour les cheminots encore : les sénateurs préconisent plus de polyvalence, plus d'externalisation, plus de productivité, la fin des accords locaux, la réduction du nombre de bénéficiaires des FC. Ils vont jusqu'à écrire que les agents qui s'occupent de la signalisation devraient également s'occuper des...voies.

...A d'autres plus surprenantes.

Les rapporteurs reconnaissent que le modèle économique de financement du ferroviaire manque de...subventions publiques et que son autofinancement n'est pas tenable. A la bonne heure !

Ils préconisent :

- Que l'État prenne en charge l'augmentation de 1 milliard d'euros par an pour la régénération des voies, soit de passer de 2.8 milliards aujourd'hui à 3.8 milliards.
- Que l'État investisse à hauteur de 10 milliards d'euros sur 10 ans dans l'infrastructure du Fret.
- Que l'État finance directement les lignes de dessertes fines...sans donner de chiffres.
- Que l'État finance mieux les trains d'équilibre du territoire...sans donner de chiffres.
- Que l'État prenne à sa charge une partie du prix des péages à hauteur de 2.5 milliards d'euros par an. En effet nous avons les prix de sillons les plus chers d'Europe, 2 fois plus chers qu'en Allemagne et 3 fois plus chers qu'en Italie. Pourquoi cette différence de prix ? **Alors que la majorité des États d'Europe finance directement leur réseau ferroviaire, la France fait supporter ces coûts... à la SNCF.**
- Enfin que l'État finance la généralisation des CCR afin de remplacer les 2.200 postes d'aiguillages et la généralisation de l'ERTMS sur notre réseau.

Ces deux mesures coutent 35 milliards d'euros. Si SUD-Rail est contre la généralisation des CCR, notamment au regard des conséquences sur l'emploi dans les EIC, nous sommes en revanche favorables au fait que l'État prenne à sa charge l'installation de l'ERTMS, afin d'augmenter les capacités de trafic de train.

Nous avons pris notre calepette et ces deux sénateurs LR demandent à ce que l'Etat investisse 80 milliards d'euros dans le réseau ferré en 10 ans. Nous ne pouvons qu'être agréablement surpris par ces recommandations au sujet des investissements. Si cela peut vous paraître beaucoup, à titre d'exemple l'Etat et les Landers allemands vont mettre sur la table sur 10 ans...96 milliards d'euros.

Projet TANGO... Pour faire du CASH !

Bienvenue dans la bêtaillère de la SNCF

Souvenez-vous, dans un article de l'express du 21 Janvier 2016 relatif au modèle d'organisation TGV low cost Ouigo qui est une organisation du travail aux coûts resserrés, le groupe SNCF avait assuré qu'il n'était pas question de généraliser le modèle !

Mais ça c'était avant ! Car en effet le low-cost a le vent en poupe et avec lui les conditions de travail des agents vont encore se dégrader !

Aujourd'hui un nouveau projet nommé TANGO est en vue. Ce projet consiste, lors de la réalisation des opérations mi-vie et des rénovations d'aménagements intérieurs sur des matériels roulants 2 niveaux, à donner à 40 rames un potentiel d'exploitation jusqu'à leur fin de vie MAIS SURTOUT à bourrer des rames !

L'objectif principal c'est la densification permettant de leur donner une capacité d'emport de 651 places (contre 509 sièges actuellement pour une rame duplex classique et 634 pour une rame OUIGO). Autrement dit l'entassement des voyageurs type bêtaillère pour rentabiliser un maximum !!

Avec ce projet le groupe ne cache plus ses intentions puisqu'il s'agit de développer l'offre low-cost ultra-capacitaire de type OUIGO sur toutes les lignes principales comme le Paris-Lille, sur les lignes loisirs suffisamment importantes comme Brest, Quimper, Hendaye, La Rochelle, Neige et Inter secteurs Atlantique-Sud Est, en renforçant la desserte Paris-Toulon et en prolongeant la desserte Montpellier jusqu'à Perpignan.

Mais la densification comme ils disent n'est pas sans poser de problèmes !

Car dans le réel lorsque la rame sera en UM, bondée, soit 1302 voyageurs il est évident que la gestion en cas de situation perturbée sera compliquée voire dangereuse tant pour les usagers que pour les agents et que dire de la gestion en gare où la suppression des agents d'escale a rendu le service à quai problématique !

La réalisation de ce projet va également heurter de plein fouet, les technicentres industriels de BISCHEIM et d'HELLEMMES. En effet, l'intégration de la charge liée au projet TANGO ne manquera pas de dégrader fortement les conditions de travail des agents des deux sites du fait des opérations mi-vie et Rénovation Duplex Océane qui sont actuellement réalisées sur ces 2 sites.

Tout cela dans un contexte où les agents du matériel crient leur mal-être et démissionnent en masse dans les technicentres TGV ! Les changements profonds de l'organisation de la maintenance avec l'explosion du travail de nuit, les blocages salariaux, les déroulements de carrière gelés depuis des années et les sous-effectifs chroniques sont généralisés.

Avec l'application SUD-Rail :

- **Je reste connecté avec l'actualité Ferroviaire !**
- **Je m'informe sur mes droits !**
- **Je contacte mon délégué SUD-Rail !**



**Sud
Rail**

Vos élu-es SUD-Rail:
Indiana AFER-BELLINI au CA Réseau
Jean-Philippe PETITOT au CA Voyageurs
Fabien VILLEDIEU au CA SNCF

Union
syndicale
Solidaires